

# Haalbaarheid parkeren stationsgebied Best

**Gericht aan:**

Spoorzone Best BV  
Joost Peeters

**Datum:**

7 juli 2023

## Aanleiding

SDK Vastgoed ontwikkelt een plan in de Stationsomgeving van Best. Een gebied waar momenteel voornamelijk gratis parkeren geldt, P+R parkeren is voor NS reizigers en waar SDK circa 600 woningen gaat realiseren inclusief 2.500 m<sup>2</sup> commerciële ruimte. In deze rapportage wordt de haalbaarheid van de parkeervoorziening nader uitgewerkt.

## Uitgangspunten

Er zijn meerdere scenario's uitgewerkt voor het gehele plan. Voor 2 van deze scenario's dient de haalbaarheid voor de parkeerexploitatie uitgerekend te worden.

### Scenario 3A

Een parkeergarage voor alleen bezoekers (treinreizigers en van bewoners en commerciële ruimte). De bewoners krijgen eigen parkeervoorziening onder of bij de woningen. Deze vallen buiten de exploitatieberekening.

### Scenario 3B

Een gecombineerde parkeergarage voor zowel bewoners als alle bezoekers (treinreizigers en bezoekers van bewoners commerciële ruimte).

## Parkeerbalans - basis

Om de exploitatieberekeningen te maken starten we met het opzetten van de parkeerbalans, die we als onderbouwing gebruiken voor de benodigde parkeercapaciteit.

We hanteren de gemeentelijke *Nota Parkeernormen 2022*. In deze nota is de rekenmethodiek aangegeven en zijn de parkeernormen per functie aangegeven. De parkeernormen en de gelijktijdige aanwezigheidspercentages zorgen in scenario 3B, waarbij iedereen gebruik maakt van 1 parkeervoorziening (maximaal dubbelgebruik) voor onderstaande parkeerbalans.

### Scenario 3B:

functie	m <sup>2</sup> BVO	basis voor norm		norm auto's	norm per	totaal aantal auto's	weekdag ochtend	weekdag middag	weekdag avond	weekdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
Commercie detailhandel	2.500	2.500	m <sup>2</sup> bvo	2,80	100 m2	70	21	42	7	0	70	0	0
<b>TOTAAL OVERIGE FUNCTIES</b>						<b>70</b>	<b>21</b>	<b>42</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
functie	eenheden	basis voor norm		norm autoparkeren	norm auto	totaal aantal auto's	weekdag ochtend	weekdag middag	weekdag avond	weekdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
wonen sociaal	240	240	woningen	0,7	woning	168	84	84	151	168	101	134	118
wonen midden huur 65m2	0	0	woningen	0,7	woning	0	0	0	0	0	0	0	0
wonen midden koop 69m2	180	180	woningen	0,7	woning	126	63	63	113	126	76	101	88
wonen vrije sector/duur 89m2	120	120	woningen	0,9	woning	108	54	54	97	108	65	86	76
wonen vrije sector/duur 109 m2	30	30	woningen	0,9	woning	27	14	14	24	27	16	22	19
wonen vrije sector/duur 130 m2	30	30	woningen	1,2	woning	36	18	18	32	36	22	29	25
<b>TOTAAL WONEN</b>	<b>600</b>	<b>600</b>				<b>465</b>	<b>233</b>	<b>233</b>	<b>419</b>	<b>465</b>	<b>279</b>	<b>372</b>	<b>326</b>
functie	eenheden	basis voor norm		norm autoparkeren	norm auto	totaal aantal auto's	weekdag ochtend	weekdag middag	weekdag avond	weekdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
bezoekers sociaal	240	240	woningen	0,2	woning	48	5	10	38	0	29	48	34
bezoekers midden huur 65m2	0	0	woningen	0,2	woning	0	0	0	0	0	0	0	0
bezoekers midden koop 69m2	180	180	woningen	0,2	woning	36	4	7	29	0	22	36	25
bezoekers vrije sector/duur 89m2	120	120	woningen	0,2	woning	24	2	5	19	0	14	24	17
bezoekers vrije sector/duur 109 m2	30	30	woningen	0,2	woning	6	1	1	5	0	4	6	4
bezoekers vrije sector/duur 130 m2	30	30	woningen	0,2	woning	6	1	1	5	0	4	6	4
<b>TOTAAL BEZOEKERS</b>	<b>600</b>	<b>600</b>				<b>120</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>96</b>	<b>0</b>	<b>72</b>	<b>120</b>	<b>84</b>
<b>TOTAAL BENODIGD PARKEREN</b>						<b>655</b>	<b>266</b>	<b>299</b>	<b>522</b>	<b>465</b>	<b>421</b>	<b>492</b>	<b>410</b>

Voor de eigen functies in de ontwikkeling van het Stationsgebied valt het maatgevende moment op de weekdagavond en is er een parkeereis van 522 parkeerplaatsen. Daarbij is nog geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een reductie op de parkeereis toe te passen.

## Scenario 3A

In scenario 3A wordt er van uitgegaan dat alle bewoners in een eigen niet-openbare parkeervoorziening parkeren en dat alle bezoekers in een openbare parkeervoorziening. Daardoor is het dubbelgebruik beperkt.

De parkeerbalans voor de openbare parkeervoorziening ziet er dan als volgt uit:

functie	m <sup>2</sup> BVO	basis voor norm	norm auto's	norm per	totaal aantal auto's	weekdag ochtend	weekdag middag	weekdag avond	weekdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
Commercie detailhandel	2.500	2.500 m <sup>2</sup> bvo	2,80	100 m <sup>2</sup>	70	21	42	7	0	70	0	0
<b>TOTAAL OVERIGE FUNCTIES</b>					<b>70</b>	<b>21</b>	<b>42</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
functie		basis voor norm		norm autoparkeren	totaal aantal auto's	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
bezoekers sociaal	240	240 woningen	0,2	woning	48	5	10	38	0	29	48	34
bezoekers midden huur 65m <sup>2</sup>	0	0 woningen	0,2	woning	0	0	0	0	0	0	0	0
bezoekers midden koop 69m <sup>2</sup>	180	180 woningen	0,2	woning	36	4	7	29	0	22	36	25
bezoekers vrije sector/duur 89m <sup>2</sup>	120	120 woningen	0,2	woning	24	2	5	19	0	14	24	17
bezoekers vrije sector/duur 109 m <sup>2</sup>	30	30 woningen	0,2	woning	6	1	1	5	0	4	6	4
bezoekers vrije sector/duur 130 m <sup>2</sup>	30	30 woningen	0,2	woning	6	1	1	5	0	4	6	4
<b>TOTAAL BEZOEKERS</b>	<b>600</b>	<b>600</b>			<b>120</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>96</b>	<b>0</b>	<b>72</b>	<b>120</b>	<b>84</b>
<b>TOTAAL BENODIGD PARKEREN</b>					<b>562</b>	<b>33</b>	<b>66</b>	<b>103</b>	<b>0</b>	<b>142</b>	<b>120</b>	<b>84</b>

Het maatgevende moment ligt voor deze openbare parkeervoorziening op zaterdagmiddag. Er is dan een benodigde parkeercapaciteit van 142 parkeerplaatsen.

Voor de bewonersparkeervoorziening ziet de parkeerbalans er als volgt uit:

functie	eenheden	basis voor norm	norm auto	norm autoparkeren	totaal aantal auto's	weekdag ochtend	weekdag middag	weekdag avond	weekdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
wonen sociaal	240	240 woningen	0,7	woning	168	84	84	151	168	101	134	118
wonen midden huur 65m <sup>2</sup>	0	0 woningen	0,7	woning	0	0	0	0	0	0	0	0
wonen midden koop 69m <sup>2</sup>	180	180 woningen	0,7	woning	126	63	63	113	126	76	101	88
wonen vrije sector/duur 89m <sup>2</sup>	120	120 woningen	0,9	woning	108	54	54	97	108	65	86	76
wonen vrije sector/duur 109 m <sup>2</sup>	30	30 woningen	0,9	woning	27	14	14	24	27	16	22	19
wonen vrije sector/duur 130 m <sup>2</sup>	30	30 woningen	1,2	woning	36	18	18	32	36	22	29	25
<b>TOTAAL WONEN</b>	<b>600</b>	<b>600</b>			<b>465</b>	<b>233</b>	<b>233</b>	<b>419</b>	<b>465</b>	<b>279</b>	<b>372</b>	<b>326</b>

Het maatgevende moment ligt voor deze niet-openbare parkeervoorziening op weekdag-nacht. Er is dan een benodigde parkeercapaciteit van 465 parkeerplaatsen.

Beide parkeervoorzieningen opgeteld is er dan een parkeercapaciteit nodig van (142 + 465 =) 607 parkeerplaatsen. Dat zijn 85 parkeerplaatsen meer (607 - 522) dan wanneer bewoners en bezoekers van dezelfde parkeervoorziening gebruik maken. (uitgaande van de basisuitgangspunten van de Nota Parkeernormen, zonder reducties).

## Parkeerbalans – met reductie voor deelauto's

De Nota Parkeernormen biedt de mogelijkheid om met een reductie te werken door het toepassen van deelauto's. Deze deelauto's kunnen alleen ingezet worden voor de woningen. Per 20 woningen kan 1 deelauto ingezet worden. Indien dit wordt gedaan is een reductie (op de parkeernorm voor woningen) mogelijk van 20%.

In het plan van het Stationsgebied zijn 600 woningen. Dat betekent dat er 30 deelauto's ingezet moeten worden om een reductie van 20% op de parkeernorm van de woningen te behalen. In

scenario 3A heeft dat alleen effect op de niet-openbare parkeervoorziening en niet op de openbare parkeervoorziening, aangezien daar geen reductie op behaald kan worden. De reductie op de bewoners-parkeervoorziening bedraagt 20% van 465 parkeerplaatsen is 93 parkeerplaatsen minder. Voor de 30 deelauto's is dan wel weer een parkeerplaats nodig, waardoor het aantal parkeerplaatsen voor bewoners-parkeervoorziening (465 – 93 + 30 =) 402 parkeerplaatsen bedraagt. Deze variant is niet realistisch aangezien aanbieders van deelauto's niet zullen investeren in een locatie waar 30 deelauto's op 600 woningen zijn en waarbij er ook nog eens 402 parkeerplaatsen zijn voor die bewoners (plus 142 parkeerplaatsen in de openbare parkeervoorziening). Voor een aanbieder van deelauto's is het een ratio van 1 deelauto per 50 tot 80 woningen realistischer. En dan gaan ze ervan uit dat er een steviger regime is qua betaald parkeren en een schaarste aan parkeerplaatsen. De situatie in Best leent zich niet voor zoveel deelauto's in een plan. Minder deelauto's leidt weer tot een lagere reductie op de parkeereis. Als voorbeeld noemen we projecten als Venlo Kazernekwartier, Nijmegen De Waalhoven en Eindhoven Strijp-S waar een marktconsultatie met aanbieders van deelauto's heeft aangetoond dat er meer woningen per deelauto moeten zijn en een strenger parkeerbeleid. Zelfs als aan deze voorwaarden voldaan wordt zal de aanbieder van deelauto's de aanloopverliezen voor het inzetten van de auto's vergoed willen zien door een eenmalige bijdrage van circa € 10.000 per auto.

## Scenario 3B

Ook voor scenario 3B geldt dat de inzet van 30 deelauto's voor 600 woningen niet realistisch is. De totale parkeercapaciteit voor deze variant bedraagt 468 parkeerplaatsen.

functie	m² BVO	basis voor norm	norm auto's	norm per	totaal aantal auto's	weekdag ochtend	weekdag middag	weekdag avond	weekdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
Commercieel detailhandel	2.500	2.500 m² bvo	2,80	100 m2	70	21	42	7	0	70	0	0
<b>TOTAAL OVERIGE FUNCTIES</b>					<b>70</b>	<b>21</b>	<b>42</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
functie	eenheden	basis voor norm	norm autoparkeren	norm auto	totaal aantal met auto's 20% reductie door deelauto's	weekdag ochtend	weekdag middag	weekdag avond	weekdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
wonen sociaal	240	240 woningen	0,7	woning	134	67	67	121	134	81	108	94
wonen midden huur 65m2	0	0 woningen	0,7	woning	0	0	0	0	0	0	0	0
wonen midden koop 69m2	180	180 woningen	0,7	woning	101	50	50	91	101	60	81	71
wonen vrije sector/duur 89m2	120	120 woningen	0,9	woning	86	43	43	78	86	52	69	60
wonen vrije sector/duur 109 m2	30	30 woningen	0,9	woning	22	11	11	19	22	13	17	15
wonen vrije sector/duur 130 m2	30	30 woningen	1,2	woning	29	14	14	26	29	17	23	20
<b>TOTAAL WONEN</b>	<b>600</b>	<b>600</b>			<b>372</b>	<b>186</b>	<b>186</b>	<b>335</b>	<b>372</b>	<b>223</b>	<b>298</b>	<b>260</b>
functie	eenheden	basis voor norm	norm autoparkeren	norm auto	totaal aantal auto's	weekdag ochtend	weekdag middag	weekdag avond	weekdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
bezoekers sociaal	240	240 woningen	0,2	woning	48	5	10	38	0	29	48	34
bezoekers midden huur 65m2	0	0 woningen	0,2	woning	0	0	0	0	0	0	0	0
bezoekers midden koop 69m2	180	180 woningen	0,2	woning	36	4	7	29	0	22	36	25
bezoekers vrije sector/duur 89m2	120	120 woningen	0,2	woning	24	2	5	19	0	14	24	17
bezoekers vrije sector/duur 109 m2	30	30 woningen	0,2	woning	6	1	1	5	0	4	6	4
bezoekers vrije sector/duur 130 m2	30	30 woningen	0,2	woning	6	1	1	5	0	4	6	4
<b>TOTAAL BEZOEKERS</b>	<b>600</b>	<b>600</b>			<b>120</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>96</b>	<b>0</b>	<b>72</b>	<b>120</b>	<b>84</b>
<b>TOTAAL BENODIGD PARKEREN</b>					<b>562</b>	<b>219</b>	<b>252</b>	<b>438</b>	<b>372</b>	<b>365</b>	<b>418</b>	<b>344</b>
					<b>deelauto's</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>
					<b>totaal aantal parkeerplaatsen</b>	<b>249</b>	<b>282</b>	<b>468</b>	<b>402</b>	<b>395</b>	<b>448</b>	<b>374</b>

## Parkeerbalans – met reductie voor deelauto's + plaatsen voor NS

De NS vraagt 200 parkeerplaatsen voor treinreizigers. Deze plaatsen zijn voornamelijk bestemd voor forenzen die hier de auto parkeren en met de trein verder reizen. Momenteel wordt station Best hier ook voor gebruikt. Een van de belangrijkste redenen om hier de auto te parkeren is het

feit dat er gratis parkeren is. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de huidige parkeermogelijkheden rondom te station. Er zijn binnen een straal van 300 meter rondom het station op dit moment circa 443 gratis openbare parkeerplaatsen. Deze worden (deels) gebruikt of kunnen gebruikt worden door treinreizigers. De parkeerplaatsen met de blauwe zone zijn niet geschikt voor treinreizigers vanwege de beperking op de parkeerduur. Een deel van deze parkeerplaatsen zal worden opgeheven door de plannen voor het Stationsgebied.

Belangrijke vraag is in hoeverre de parkeerplaatsen rondom het station ook nog interessant zijn voor treinreizigers als er een parkeertarief zal gaan gelden. Afhankelijk van de hoogte van het parkeertarief zullen reizigers een ander alternatief gaan zoeken en hier niet parkeren.

Als we uitgaan van de opgave van de NS dat er 200 parkeerplaatsen nodig zijn, dan is de eerst vraag: "op welke momenten is die capaciteit nodig?"

Als de P+R voorziening grotendeels voor forenzen zal zijn, dan is deze capaciteit voornamelijk op werkdagen overdag nodig en in beperkte mate op de werkdag-avond en in het weekend. In de nacht is deze capaciteit voor de P+R functie niet nodig. We zien dat beeld bijvoorbeeld ook bij het transferium in Sittard.

### Scenario 3A:

functie	m <sup>2</sup> BVO	basis voor norm	norm auto's	norm per	totaal aantal auto's	weekdag ochtend	weekdag middag	weekdag avond	weekdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
Commercieel detailhandel	2.500	2.500 m <sup>2</sup> bvo	2,80	100 m <sup>2</sup>	70	21	42	7	0	70	0	0
<b>TOTAAL OVERIGE FUNCTIES</b>					<b>70</b>	<b>21</b>	<b>42</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
functie		basis voor norm	norm autoparkeren	totaal aantal auto's	werkdag ochtend	weekdag middag	weekdag avond	weekdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag	
bezoekers sociaal	240	240 woningen	0,2	woning 48	5	10	38	0	29	48	34	
bezoekers midden huur 65m <sup>2</sup>	0	0 woningen	0,2	woning 0	0	0	0	0	0	0	0	
bezoekers midden koop 69m <sup>2</sup>	180	180 woningen	0,2	woning 36	4	7	29	0	22	36	25	
bezoekers vrije sector/duur 89m <sup>2</sup>	120	120 woningen	0,2	woning 24	2	5	19	0	14	24	17	
bezoekers vrije sector/duur 109 m <sup>2</sup>	30	30 woningen	0,2	woning 6	1	1	5	0	4	6	4	
bezoekers vrije sector/duur 130 m <sup>2</sup>	30	30 woningen	0,2	woning 6	1	1	5	0	4	6	4	
<b>TOTAAL BEZOEKERS</b>	<b>600</b>	<b>600</b>		<b>120</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>96</b>	<b>0</b>	<b>72</b>	<b>120</b>	<b>84</b>	
<b>TOTAAL BENODIGD PARKEREN</b>				<b>562</b>	<b>33</b>	<b>66</b>	<b>103</b>	<b>0</b>	<b>142</b>	<b>120</b>	<b>84</b>	
				<b>beschikbare ruimte P+R</b>	<b>109</b>	<b>76</b>	<b>39</b>	<b>142</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>58</b>	

Op de werkdagmiddag is bij de huidige parkeerbilans voor de eigen functies een "restcapaciteit" beschikbaar van 76 parkeerplaatsen. Er zou dan volstaan kunnen worden met een extra uitbreiding van de parkeercapaciteit van 124 parkeerplaatsen in de openbare parkeervoorziening om voor de NS 200 parkeerplaatsen beschikbaar te hebben. De totale parkeercapaciteit voor de openbare parkeergarage bedraagt dan (142 + 124 =) 266 parkeerplaatsen.

### Scenario 3B:

Voor de volledig openbare parkeervoorziening van scenario 3B is er meer ruimte op de werkdagen overdag. Op de werkdagochtend is er meer restcapaciteit dan de gevraagde 200 parkeerplaatsen en op de werkdagmiddag is er een restcapaciteit van 186 parkeerplaatsen. Dat betekent dat er een extra capaciteit van 14 parkeerplaatsen nodig is om aan de vraag van 200 parkeerplaatsen van de NS te voldoen. De totale parkeercapaciteit van de parkeervoorziening bedraagt dan (468 + 14 =) 482 parkeerplaatsen

functie		m <sup>2</sup> BVO	basis voor norm	norm auto's	norm per	totaal aantal auto's	weekdag ochtend	weekdag middag	weekdag avond	weekdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
Commercie detailhandel		2.500	2.500 m <sup>2</sup> bvo	2,80	100 m <sup>2</sup>	70	21	42	7	0	70	0	0
<b>TOTAAL OVERIGE FUNCTIES</b>						<b>70</b>	<b>21</b>	<b>42</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
functie		eenheden	basis voor norm	norm autoparkeren	norm auto	totaal aantal met auto's 20% reductie door deelauto's	weekdag ochtend	weekdag middag	weekdag avond	weekdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
wonen sociaal		240	240 woningen	0,7	woning	134	67	67	121	134	81	108	94
wonen midden huur 65m2		0	0 woningen	0,7	woning	0	0	0	0	0	0	0	0
wonen midden koop 69m2		180	180 woningen	0,7	woning	101	50	50	91	101	60	81	71
wonen vrije sector/duur 89m2		120	120 woningen	0,9	woning	86	43	43	78	86	52	69	60
wonen vrije sector/duur 109 m2		30	30 woningen	0,9	woning	22	11	11	19	22	13	17	15
wonen vrije sector/duur 130 m2		30	30 woningen	1,2	woning	29	14	14	26	29	17	23	20
<b>TOTAAL WONEN</b>		<b>600</b>	<b>600</b>			<b>372</b>	<b>186</b>	<b>186</b>	<b>335</b>	<b>372</b>	<b>223</b>	<b>298</b>	<b>260</b>
functie			basis voor norm	norm autoparkeren	norm auto	totaal aantal auto's	weekdag ochtend	weekdag middag	weekdag avond	weekdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
bezoekers sociaal		240	240 woningen	0,2	woning	48	5	10	38	0	29	48	34
bezoekers midden huur 65m2		0	0 woningen	0,2	woning	0	0	0	0	0	0	0	0
bezoekers midden koop 69m2		180	180 woningen	0,2	woning	36	4	7	29	0	22	36	25
bezoekers vrije sector/duur 89m2		120	120 woningen	0,2	woning	24	2	5	19	0	14	24	17
bezoekers vrije sector/duur 109 m2		30	30 woningen	0,2	woning	6	1	1	5	0	4	6	4
bezoekers vrije sector/duur 130 m2		30	30 woningen	0,2	woning	6	1	1	5	0	4	6	4
<b>TOTAAL BEZOEKERS</b>		<b>600</b>	<b>600</b>			<b>120</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>96</b>	<b>0</b>	<b>72</b>	<b>120</b>	<b>84</b>
<b>TOTAAL BENODIGD PARKEREN</b>						<b>562</b>	<b>219</b>	<b>252</b>	<b>438</b>	<b>372</b>	<b>365</b>	<b>418</b>	<b>344</b>
						<b>deelauto's</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>
						<b>totaal aantal parkeerplaatsen</b>	<b>249</b>	<b>282</b>	<b>468</b>	<b>402</b>	<b>395</b>	<b>448</b>	<b>374</b>
						<b>beschikbare ruimte P+R</b>	<b>219</b>	<b>186</b>	<b>0</b>	<b>66</b>	<b>73</b>	<b>20</b>	<b>94</b>

## Parkeerexploitatie

Voor de parkeerexploitatie wordt voor zowel scenario 3A als 3B alleen de openbare parkeergarage doorgerekend. De bewoners-parkeervoorziening van scenario 3A wordt buiten beschouwing gelaten. We merken op dat het financiële plaatje van scenario 3A altijd ongunstiger is dan scenario 3B. Dit doordat er 85 parkeerplaatsen meer gerealiseerd moeten worden. Het voordeel dat bij een parkeergarage voor bewoners met eigen parkeerplaatsen de parkeerplaatsen ook als appartementsrecht verkocht kunnen worden, leidt onderaan de streep tot een negatievere totaalexplotatie van de parkeervoorziening(en). Dit doordat er meer parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Er is immers minder dubbelgebruik mogelijk.

## Methodiek

We berekenen de huurwaarde die de parkeergarage kan opbrengen. Daarvoor hanteren we marktconforme uitgangspunten voor de exploitatiekosten. Deze zijn gebaseerd op exploitatiekosten die exploitanten als Q-Park en Apcoa berekenen voor openbare parkeerlocaties. Deze huurwaarde wordt vervolgens vertaald in een beleggingswaarde. De beleggingswaarde voor parkeergarages hangt af van de locatie van de parkeervoorziening en de upward-potential van de locatie. Dat betekent dat er gekeken wordt naar de extra inkomsten die gegenereerd kunnen worden in de toekomst.

# KWIRKEY

## **Uitgangspunten**

### *Parkeertarief*

Een heel belangrijk uitgangspunt is het parkeertarief dat gevraagd kan worden. Parkeren in Best is momenteel gratis. Op een aantal plaatsen geldt een blauwe zone om de parkeerduur te beperken en de doorstroming te vergroten. Een openbare parkeergarage in een omgeving met gratis parkeren kan nooit concurreren met de omgeving. Er zou dan een dermate grote parkeerdruk moeten zijn, of een zeer beperkt aantal parkeerplaatsen in de omgeving. Parkeerders zullen altijd eerst op de gratis parkeerplaatsen gaan staan. Dit zal leiden tot overlast in de omgeving, hetgeen niet wenselijk is.

Belangrijke voorwaarde voor de exploitatie van de parkeervoorziening bij het stationsgebied is dan ook dat er gereguleerd parkeren in de omgeving komt. Niet alleen blauwe zone met 2 uur gratis parkeren, want daarmee werven we alleen de kortparkeerders (bezoekers). Op het parkeren voor de bewoners kan wel gestuurd worden door het aanbieden van abonnementen of fysiek vaste parkeerplaatsen (zoals in scenario 3A). Zij hebben dan de zekerheid van een parkeerplaats. Het parkeren in de parkeervoorziening is voor alle bezoekers (bij gratis parkeren in de omgeving) altijd de 2<sup>e</sup> keus.

Vervolgens is de vraag hoe hoog het tarief moet zijn. Daar is geen hard criterium voor. In de praktijk bepaalt de aantrekkelijkheid van een locatie en de aanwezige functies de hoogte van het parkeertarief. De hoogte van een tarief bij P+R locaties is altijd laag (in dagtarief) om de drempel voor treinreizigers laag te houden. Op haar eigen P+R locaties geeft de NS reizigers die met de trein reizen aan gereduceerd parkeertarief. Maar dat kan alleen op P+R locaties die NS zelf exploiteert.

Parkeertarieven in vergelijkbare gemeenten zijn relatief laag. De verschillen worden bepaald door de ligging van de parkeervoorzieningen en het doel dat bereikt moet worden (werven van autobezoekers of juist het aantrekken van autobezoekers).

### **Boxtel:**

Straat: € 1,- per uur (of gratis)  
Parkeergarages: gratis  
P+R: € 2,30 per dag voor treinreizigers / € 5,85 per dag voor niet-treinreizigers

### **Veldhoven:**

Deels blauwe zone  
Parkeergarage: € 1,30 / uur

### **Waalwijk:**

€ 1,- per uur

### **Oisterwijk:**

Straat: € 2,15 per uur  
Parkeergarages: € 1,50 per uur  
P+R: € 1,15 per

### **Best:**

Voor de exploitatieberekening hanteren we een tarief van € 1,50 per uur. (incl. BTW). Dat is te laag voor een haalbare parkeerexploitatie, maar realistisch gezien de omgeving. Voor het dagtarief hanteren we € 4,-.

## **Overige uitgangspunten:**

- De exploitatiekosten zijn gebaseerd op marktconforme kosten, zodat de parkeergarage geëxploiteerd kan worden door een marktpartij.
- Voor de bouw van de parkeergarage wordt uitgegaan van een bovengrondse (mogelijk demontabele) parkeergarage. De parkeergarage moet een aantrekkelijke gevel hebben. De stichtingskosten van een bovengrondse parkeergarage liggen momenteel tussen de €18.000 en € 20.000 per parkeerplaats. Voor de kleinere parkeergarage houden we €20.000 aan. De grotere parkeergarage is per parkeerplaats iets goedkoper. We baseren ons hierbij op recente offertes en aanbiedingen van de bouwbedrijven die momenteel de meeste bovengrondse parkeergarages in Nederland maken, zoals Continental, Ballast Nedam, EZ Park en Goldbeck.
- We gaan uit van personele inzet van 40 uur per week. Dat is voor de schoonmaak, technisch beheer, aanwezigheid voor het leveren van eventuele diensten aan parkeerders.
- Voor de inkomsten van de P+R gaan we ervan uit dat er gemiddeld 100 auto's per werkdag parkeren tegen een dagtarief van € 4,-.

## *Scenario 3A*

De exploitatiewaarde van de openbare parkeergarage van scenario 3A is gebaseerd op een parkeergarage met een capaciteit van 266 parkeerplaatsen voor de eigen functies inclusief de benodigde parkeerplaatsen voor NS. De opbrengsten voor NS staan in de exploitatieberekening onder de noemen "opbrengsten bijzonder tarief".

Uit de exploitatieberekening valt af te lezen dat de inkomsten (net) niet voldoende zijn om de exploitatielasten te dekken. Dat betekent dat er in dit scenario jaarlijks € 35.000 tekort is op de exploitatie. De beleggingswaarde van de parkeergarage is negatief. Dus ook als een belegger de parkeergarage voor € 0,- zou ontvangen (en er dus geen rente en afschrijving op het gebouw zitten) zijn de jaarlijkse lasten hoger dan de inkomsten.



EXPLOITATIERESULTATEN										Datum	Tijd	Versie	
Stationsgebied Best										7-jul-23	09:30	1	
Basis Variant													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036			
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>			782										
<i>Opbrengst parkeergelden</i>													
Opbrengst kortparkeren normaal tarief	92.157	107.429	123.275	139.711	142.505	145.355	148.263	151.228	154.252	157.337			
Opbrengst kortparkeren bijzonder tarief	66.116	75.310	84.711	85.744	86.777	87.810	88.843	89.876	90.909	91.942			
<b>Totaal opbrengst parkeergelden</b>	<b>158.273</b>	<b>182.739</b>	<b>207.986</b>	<b>225.455</b>	<b>229.282</b>	<b>233.165</b>	<b>237.106</b>	<b>241.104</b>	<b>245.161</b>	<b>249.279</b>			
<b>Totaal bedrijfsopbrengsten</b>	<b>158.273</b>	<b>182.739</b>	<b>207.986</b>	<b>225.455</b>	<b>229.282</b>	<b>233.165</b>	<b>237.106</b>	<b>241.104</b>	<b>245.161</b>	<b>249.279</b>			
<b>Bedrijfslasten</b>													
<i>exploitatiekosten onroerend goed</i>													
<b>Huur (vast)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>			
rendement exploitant commercieel 15%	23.741	27.411	31.198	33.818	34.392	34.975	35.566	36.166	36.774	37.392			
Dotatie voorziening onderhoud	15.960	16.279	16.605	16.937	17.276	17.621	17.974	18.333	18.700	19.074			
Onderhoud gebouwen en terreinen	10.824	11.041	11.262	11.487	11.717	11.951	12.190	12.434	12.682	12.936			
Onderhoud technische installaties	18.614	18.986	19.366	19.753	20.148	20.551	20.962	21.382	21.809	22.245			
Energiekosten	10.640	10.853	11.070	11.291	11.517	11.747	11.982	12.222	12.466	12.716			
Zakelijke lasten	20.216	20.620	21.033	21.453	21.882	22.320	22.766	23.222	23.686	24.160			
Dagelijks onderhoud	5.000	5.100	5.202	5.306	5.412	5.520	5.631	5.743	5.858	5.975			
	104.995	110.290	115.735	120.046	122.345	124.686	127.071	129.501	131.977	134.498			
<i>Exploitatiekosten</i>													
Kosten parkeerwachters	36.122	36.845	37.582	38.333	39.100	39.882	40.680	41.493	42.323	43.170			
Kosten meldkamer managementfee	19.303	19.689	20.083	20.484	20.894	21.312	21.738	22.173	22.616	23.069			
Abonnementenbeheer	8.659	8.833	9.009	9.189	9.373	9.561	9.752	9.947	10.146	10.349			
Administratiekosten	1.082	1.104	1.126	1.149	1.172	1.195	1.219	1.243	1.268	1.294			
Onderhoud parkeerinstallatie	8.659	8.833	9.009	9.189	9.373	9.561	9.752	9.947	10.146	10.349			
Parkeerbenodigdheden	10.500	10.710	10.924	11.143	11.366	11.593	11.825	12.061	12.302	12.548			
Parkeerverwijssysteem	3.323	3.389	3.457	3.526	3.597	3.669	3.742	3.817	3.893	3.971			
Kosten geldbeheer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
Overige externe kosten	4.047	4.128	4.210	4.295	4.381	4.468	4.558	4.649	4.742	4.837			
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
<b>Totaal exploitatiekosten</b>	<b>91.697</b>	<b>93.530</b>	<b>95.401</b>	<b>97.309</b>	<b>99.255</b>	<b>101.240</b>	<b>103.265</b>	<b>105.330</b>	<b>107.437</b>	<b>109.586</b>			
<i>Algemene kosten</i>													
Telefoonkosten	5.412	5.520	5.631	5.743	5.858	5.975	6.095	6.217	6.341	6.468			
Vezekeringen	2.254	2.299	2.345	2.392	2.440	2.489	2.538	2.589	2.641	2.694			
Advies- en accountantskosten	2.165	2.208	2.252	2.297	2.343	2.390	2.438	2.487	2.536	2.587			
Overige algemene kosten	2.165	2.208	2.252	2.297	2.343	2.390	2.438	2.487	2.536	2.587			
Eenmalige kosten	10.824	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
<b>Totaal algemene kosten</b>	<b>22.820</b>	<b>12.236</b>	<b>12.481</b>	<b>12.730</b>	<b>12.985</b>	<b>13.244</b>	<b>13.509</b>	<b>13.780</b>	<b>14.055</b>	<b>14.336</b>			
<b>Totaal bedrijfslasten</b>	<b>219.512</b>	<b>216.057</b>	<b>223.616</b>	<b>230.085</b>	<b>234.585</b>	<b>239.171</b>	<b>243.846</b>	<b>248.611</b>	<b>253.469</b>	<b>258.420</b>			
<i>Kapitaallasten</i>													
annuiteit gebouw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
annuiteit gebouwgebonden installaties	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
Afschrijving parkeerinstallaties	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000			
Afschrijving Inventaris	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500			
Rentelasten investeringen	749	1.415	1.249	1.082	916	749	583	416	250	83			
<b>Totale kapitaallasten</b>	<b>19.249</b>	<b>19.915</b>	<b>19.749</b>	<b>19.582</b>	<b>19.416</b>	<b>19.249</b>	<b>19.083</b>	<b>18.916</b>	<b>18.750</b>	<b>18.583</b>			
<b>Resultaat</b>	<b>-80.488</b>	<b>-53.233</b>	<b>-35.379</b>	<b>-24.212</b>	<b>-24.718</b>	<b>-25.255</b>	<b>-25.823</b>	<b>-26.424</b>	<b>-27.057</b>	<b>-27.725</b>			
cum resultaat 40 jaar	-1.697.288	als positief = rendabel											
10 jaar	-350.314												
mogelijke huur	€ 35.031-												

## Scenario 3B

Voor scenario 3B hanteren we de parkeerbalans waarbij er rekening is gehouden met de 20% reductie door de inzet van 30 deelauto's. Daarbij gaan we er niet vanuit dat de inzet van deelauto's gegarandeerd hoeft te worden, maar dat er wel parkeerruimte voor beschikbaar is en dat bij voldoende animo er steeds opgeschaald kan worden in de inzet van meer deelauto's.

De parkeercapaciteit voor dit scenario is 482 parkeerplaatsen, waarvan 532 in de parkeergarage worden gesitueerd en de 30 parkeerplaatsen voor de deelauto's in het openbaar gebied op

maaijeld. De exploitatie en aanleg van die parkeerplaatsen laten we buiten beschouwing in deze berekening. Het aantal bewoners abonnementen in de parkeergarage is 372. Dat is gebaseerd op het aantal parkeerplaatsen voor bewoners in de parkeerbalans. De bewoners betalen voor een parkeerabonnement € 80,- per maand (inclusief BTW). Dat is gebaseerd op een dagtarief van €4,- voor 20 dagen. (je krijgt dus 10 dagen "korting" door het nemen van een parkeerabonnement)

De exploitatieberekening ziet er als volgt uit:

EXPLOITATIERESULTATEN							Datum	Tijd	Versie		
Stationsgebied Best							7-jul-23	21:45	2		
Variant 3B											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>											
<i>Opbrengst parkeergelden</i>											
Opbrengst kortparkeren normaal tarief	92.157	107.429	123.275	139.711	142.505	145.355	148.263	151.228	154.252	157.337	
Opbrengst kortparkeren bijzonder tarief	66.116	75.310	84.711	85.744	86.777	87.810	88.843	89.876	90.909	91.942	
Opbrengst langparkeren	236.112	265.626	306.946	313.085	319.347	325.734	332.248	338.893	345.671	352.585	
<b>Totaal opbrengst parkeergelden</b>	<b>394.385</b>	<b>448.365</b>	<b>514.932</b>	<b>538.540</b>	<b>548.629</b>	<b>558.899</b>	<b>569.354</b>	<b>579.997</b>	<b>590.832</b>	<b>601.864</b>	
<b>Totaal bedrijfsopbrengsten</b>	<b>394.385</b>	<b>448.365</b>	<b>514.932</b>	<b>538.540</b>	<b>548.629</b>	<b>558.899</b>	<b>569.354</b>	<b>579.997</b>	<b>590.832</b>	<b>601.864</b>	
<b>Bedrijfslasten</b>											
<i>exploitatiekosten onroerend goed</i>											
rendement exploitant commercieel	15%	59.158	67.255	77.240	80.781	82.294	83.835	85.403	87.000	88.625	
Dotatie voorziening onderhoud		24.408	24.896	25.394	25.902	26.420	26.948	27.487	28.037	28.598	
Onderhoud gebouwen en terreinen		21.649	22.082	22.523	22.974	23.433	23.902	24.380	24.867	25.365	
Onderhoud technische installaties		18.614	18.986	19.366	19.753	20.148	20.551	20.962	21.382	21.809	
Energiekosten		18.080	18.442	18.810	19.187	19.570	19.962	20.361	20.768	21.184	
Zakelijke lasten		30.917	31.535	32.166	32.809	33.465	34.135	34.817	35.514	36.224	
Dagelijks onderhoud		5.000	5.100	5.202	5.306	5.412	5.520	5.631	5.743	5.858	
		177.825	188.296	200.701	206.712	210.744	214.853	219.042	223.311	227.663	
<b>Totaal exploitatiekosten</b>		<b>177.825</b>	<b>188.296</b>	<b>200.701</b>	<b>206.712</b>	<b>210.744</b>	<b>214.853</b>	<b>219.042</b>	<b>223.311</b>	<b>227.663</b>	
<i>Exploitatiekosten</i>											
Kosten parkeerwachters		36.122	36.845	37.582	38.333	39.100	39.882	40.680	41.493	42.323	
Kosten meldkamer		19.303	19.689	20.083	20.484	20.894	21.312	21.738	22.173	22.616	
managementfee		8.659	8.833	9.009	9.189	9.373	9.561	9.752	9.947	10.146	
Abonnementenbeheer		6.495	6.624	6.757	6.892	7.030	7.171	7.314	7.460	7.609	
Administratiekosten		8.659	8.833	9.009	9.189	9.373	9.561	9.752	9.947	10.146	
Onderhoud parkeerinstallatie		10.500	10.710	10.924	11.143	11.366	11.593	11.825	12.061	12.302	
Parkeerbepoortkosten		3.323	3.389	3.457	3.526	3.597	3.669	3.742	3.817	3.893	
Parkeerverwijssysteem		0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Kosten geldbeheer		4.047	4.128	4.210	4.295	4.381	4.468	4.558	4.649	4.742	
Overige externe kosten		0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Totaal exploitatiekosten</b>		<b>97.109</b>	<b>99.051</b>	<b>101.032</b>	<b>103.053</b>	<b>105.114</b>	<b>107.216</b>	<b>109.360</b>	<b>111.547</b>	<b>113.778</b>	
<i>Algemene kosten</i>											
Telefoonkosten		5.412	5.520	5.631	5.743	5.858	5.975	6.095	6.217	6.341	
Vezekeringen		2.254	2.299	2.345	2.392	2.440	2.489	2.538	2.589	2.641	
Advies- en accountantskosten		2.165	2.208	2.252	2.297	2.343	2.390	2.438	2.487	2.536	
Overige algemene kosten		2.165	2.208	2.252	2.297	2.343	2.390	2.438	2.487	2.536	
Enmalige kosten		10.824	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Totaal algemene kosten</b>		<b>22.820</b>	<b>12.236</b>	<b>12.481</b>	<b>12.730</b>	<b>12.985</b>	<b>13.244</b>	<b>13.509</b>	<b>13.780</b>	<b>14.055</b>	
<b>Totaal bedrijfslasten</b>		<b>297.754</b>	<b>299.582</b>	<b>314.214</b>	<b>322.494</b>	<b>328.842</b>	<b>335.314</b>	<b>341.911</b>	<b>348.638</b>	<b>355.496</b>	
<i>Kapitaallasten</i>											
annuïteit gebouw		0	0	0	0	0	0	0	0	0	
annuïteit gebouwgebonden installaties		0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Afschrijving parkeerinstallaties		15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	
Afschrijving Inventaris		3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	
Rentelasten investeringen		749	1.415	1.249	1.082	916	749	583	416	250	
<b>Totale kapitaallasten</b>		<b>19.249</b>	<b>19.915</b>	<b>19.749</b>	<b>19.582</b>	<b>19.416</b>	<b>19.249</b>	<b>19.083</b>	<b>18.916</b>	<b>18.750</b>	
<b>Resultaat</b>		<b>77.382</b>	<b>128.868</b>	<b>180.970</b>	<b>196.463</b>	<b>200.371</b>	<b>204.336</b>	<b>208.360</b>	<b>212.443</b>	<b>216.586</b>	
cum resultaat 40 jaar		10.783.081	als positief = rendabel								
10 jaar		1.846.571									
mogelijke huur	€	184.657									

Hieruit blijkt dat er op basis van het exploitatieresultaat een jaarlijkse huurprijs mogelijk is van circa € 185.000 (excl. BTW). Door de huur te vermenigvuldigen met een factor 12 à 14 keer de huur, ligt de investeringsruimte voor deze parkeergarage tussen de € 2.200.000 en € 2.600.000. Aangezien de stichtingskosten  $452 \times € 18.000 = € 8.136.000$  bedraagt is de onrendabele top voor deze parkeergarage circa € 5.700.000.

## Aandachtspunten

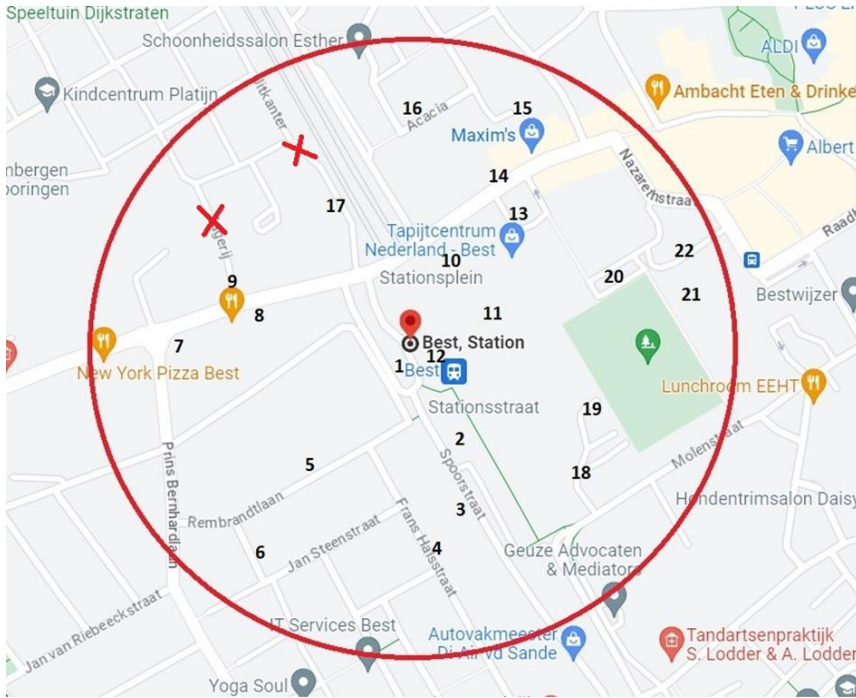
- Het aantal parkeerders voor de P+R is waarschijnlijk beperkt door het invoeren van betaald parkeren. De mensen die er nu parkeren omdat het gratis is, zullen mogelijk een (gratis) alternatief zoeken.
- Het toepassen van de reductie door de inzet van 30 deelauto's is niet realistisch. We gaan er dan ook vanuit dat door het beschikbaar stellen van 30 parkeerplaatsen voor deelauto's er aan de eis van de gemeente voldaan wordt om de reductie van 20% voor de bewoners te kunnen realiseren.
- Het is verleidelijk om naar referentieprojecten te kijken. Projecten die vergelijkbaar zijn en om te kijken hoe de parkeergarage bij die projecten gerealiseerd zijn. Daarbij willen we de volgende kanttekeningen maken omdat een project wel vergelijkbaar qua omvang of locatie kan zijn, maar de parkeersituatie toch heel erg kan verschillen.
  - o Er zijn heel veel stationsgebieden in ontwikkeling. Maar veel stationsgebieden hebben al betaald parkeren in de omgeving. Zoals Hilversum, Tilburg en Zwolle.
  - o Bovengenoemde treinstations zijn daarbij intercity stations. Een intercitystation heeft meer aantrekkingskracht dan een station waar een sprinter-trein stopt.
  - o Veel P+R locaties worden door de NS zelf geëxploiteerd. De NS vraagt dan een lager tarief voor de treinreizigers. Dit omdat ze een belang hebben bij meer reizigers in de treinen. Deze korting op het parkeertarief wordt (tot nu toe) niet gegeven als de parkeergarage door een andere partij geëxploiteerd wordt.
  - o Een ogenschijnlijk vergelijkbare ontwikkeling rondom een stationsgebied is het kazernekwartier in Venlo. Deze ontwikkeling ligt tegen het station van Blerick, waar ook gratis parkeren is. Ook daar worden circa 600 woningen gerealiseerd, maar met circa 13.000 m<sup>2</sup> commerciële functies. Op parkeergebied is daar ook wel weer een groot verschil. In Venlo is het ontwikkelgebied een door barrières (rivier, spoor, bedrijventerrein) omsloten gebied, waar het onlogisch is dat bewoners uit de ontwikkeling over die barrières heen in de wijken ernaast gaan parkeren. Ook is door de aanwezigheid van een gratis (P+R) parkeerterrein aan de andere zijde van het spoor het niet te verwachten dat er bij de nieuwe ontwikkeling geparkeerd gaat worden door treinreizigers.

Door de invloed van vele aspecten is het vergelijken van de parkeervoorziening bij het stationsgebied in Best met andere parkeervoorzieningen bij andere stations bijna niet te vergelijken.

## Voorwaarden voor de haalbaarheid van een parkeergarage Stationsgebied

- Belangrijkste voorwaarde is dat er betaald parkeren in de omgeving komt. Zonder betaald parkeren in de omgeving is er geen exploitatie van een parkeergarage mogelijk.
- De parkeerders voor de P+R betalen het reguliere tarief voor parkeren. Indien dit lager moet zijn volgens de NS, dan dient dit gecompenseerd te worden door NS.

## Bijlage 1 – parkeren in de omgeving Station Best 2023



	Betaald	Openbaar	Blaauwe zone	Parkeerplekken	Minder validen	Laadplekken
1	Onbetaald	Openbaar	Ja	35	1	2
2	Onbetaald	Openbaar	nee	95	3	0
3	Onbetaald	Openbaar	Ja	20	0	0
4	Onbetaald	Openbaar	deels	60	0	0
5	Onbetaald	Openbaar	deels	38	0	0
6	Onbetaald	Openbaar	nee	27	0	0
7	Onbetaald	Openbaar	nee	22	0	0
8	Onbetaald	Openbaar	Ja	18	0	2
9	Onbetaald	Eigen terrein	nee	20	0	0
10	Onbetaald	Openbaar	nee	30	0	2
11	Onbetaald	Openbaar	Ja	50	1	0
12	Onbetaald	Openbaar	Ja	45	1	0
13	Onbetaald	Eigen terrein	nee	50	0	0
14	Onbetaald	Openbaar	ja	20	3	2
15	Onbetaald	Openbaar	Ja	25	0	0
16	Onbetaald	Openbaar	nee	40	0	0
17	Onbetaald	Openbaar	nee	25	0	0
18	Onbetaald	Openbaar	nee	100	0	0
19	Onbetaald	Eigen terrein	nee	70	0	0
20	Onbetaald	Openbaar	nee	50	2	0
21	Onbetaald	Openbaar	nee	42	0	2
22	Onbetaald	Openbaar	nee	12	0	0
			<b>totaal</b>	<b>894</b>	<b>11</b>	<b>10</b>



**Kwirkey B.V.**  
Jan Olieslagersweg 4  
5657 EL Eindhoven

+31 85 004 36 46  
info@kwirkey.nl  
[www.kwirkey.nl](http://www.kwirkey.nl)

KvK 76108279  
IBAN NL 22 RABO 0347 1175 54  
Btw NL860510256B01