

Voorstel aan de raad

Nummer: 160017250

Portefeuille: Ruimtelijke ontwikkeling, grondbedrijf en verkeer
Programma: 2.3 Leefbare stad
Programma onderdeel: 2.3.2 Goede en veilige verkeersverbindingen

Steller: R Michels
Afdeling: BOR-BE
Telefoon: 140320
E-mail: r.michels@lelystad.nl

Onderwerp:

Samenwerking ondernemers Stadshart inzake betaald parkeren

Voorgesteld besluit

1. In de periode 1 januari 2017 tot en met 31 december 2017 als pilot parkeerkaarten tegen 50% korting te verstrekken aan de winkeliers in het Stadshart, waarmee klanten tot één uur gratis kunnen parkeren.
2. De benodigde kosten van deze maatregel eenmalig tot een bedrag van € 490.000 te dekken uit de Reserve Ontwikkeling Stad.

Aanleiding en context

Uit het rapport 'Op weg naar een levendig Stadshart' komt de urgentie voor een maatregel op het gebied van parkeren duidelijk naar voren. De vooronderstelling is dat het Stadshart compacter wordt en in elk geval op dit moment minder onderscheidend en aantrekkelijk is. Om die reden heeft het Stadshart voor bezoekers te weinig meerwaarde om daarvoor onder meer parkeergeld te betalen. Naar de toekomst toe zal de trend naar een compacter winkelgebied zich keihard blijven manifesteren en zal de meerwaarde moeten komen door beleving op basis van andere programma's. Voor een structurele versterking van het Stadshart zal gekoerst moeten worden op het ontwikkelen van meerwaarde, ondanks het feit dat de omvang van het winkelbestand zal blijven krimpen. Hierbij wordt ingezet op de kwaliteit van de openbare ruimte, activiteiten in het Stadshart, versterking van de kwaliteit van ondernemingen, inclusief het verhogen van de beleving voor bezoekers, actief beleid op het omvormen van aanloopstraten, gastvrij ontvangen van bezoekers, inclusief in parkeergarages en op parkeerterreinen en het beperken van de kosten voor toezicht en handhaving in relatie tot het parkeren.

Het voorgenomen experiment om een tariefvrije periode van 30 minuten parkeren in nauwe samenwerking met de marktpartijen uit te werken heeft geleid tot een aantal gesprekken waarin duidelijk naar voren kwam dat een tariefvrije periode van 30 minuten nu niet het beoogde effect zal hebben. Voor supermarkten is dit net te kort, voor de overige ondernemers bestaat het risico dat consumenten maar een half uur blijven en niet langer in het Stadshart verblijven.

De ondernemersvereniging Stadshart wil daarom inzetten op twee uur tariefvrij in het Stadshart. In deze fase van het Stadshart is dit een legitieme inzet van de ondernemers. In de toekomst kan de transitie van het Stadshart en daarmee het verhogen van de beleving zorgen voor een ander uitgangspunt waarbij ook verwacht mag worden dat weer meer bezoekers bereid zijn te betalen voor het parkeren. Nu is het probleem dat te weinig mensen het Stadshart bezoeken en de tariefstelling van het betaald parkeren daar geen positieve bijdrage aan levert. De te betalen parkeerkosten wegen onvoldoende op tegen de meerwaarde die de bezoeker ervaart als hij of zij in het Stadshart parkeert. Een structurele oplossing voor deze discrepantie is een substantiële stijging van de meerwaarde of aantrekkelijkheid, en als dat (nog) niet lukt, een daling van het tarief. Omdat een sterke verbetering van de aantrekkelijkheid van het Stadshart nog jaren van inzet zal vergen, zullen in elk geval tijdelijk de parkeertarieven veel publieksvriendelijker moeten worden.

Het college ziet het voorliggende voorstel als een eerste pilotfase die bij positieve resultaten kan worden omgezet in een structurele aanpak. In de vervolgfase kan dan worden toegewerkt naar kortingskaarten voor twee uur gratis parkeren. Er is gekozen voor een gefaseerd voorstel vanwege het ontbreken van een BIZ Stadshart. Het college ziet een BIZ als een onmisbare partner in een structurele aanpak. Deze boodschap is ook meegegeven aan de stakeholders in het Stadshart.

Beoogd effect

Aantrekkelijker maken van het Stadshart via een parkeermaatregel, rekening houdend met meerdere invalshoeken, financieel en technisch uitvoerbaar is en in deze fase van de aanpak van het Stadshart aanvaardbaar is voor alle betrokken partijen.

Argumenten

Verschillende opties zijn overwogen voor deze maatregel; deze opties zijn beschreven in de bijlage bij dit voorstel. Het voorstel is om te kiezen voor een gefaseerde invoer van kortingskaarten, zoals beschreven in optie 6 in de bijlage waarbij wordt uitgegaan van door winkeliers uit te geven kortingskaarten die een waarde hebben van één uur gratis parkeren. De lasten van deze kortingskaarten worden 50/50 gedeeld tussen de winkeliers en de gemeente.

1.1 Generiek gratis parkeren heeft ongewenste neveneffecten

Twee uur gratis parkeren zonder voorwaarden betekent dat een zeer groot deel van de parkeeromzet – 1,5 miljoen euro – niet wordt geïncasseerd. Ervaringen in steden over de hele wereld laten zien dat de beste parkeerplaatsen continu bezet zijn. Gratis parkeren in deze vorm is dan ook niet in het belang van de ondernemers, ook omdat het veelal geen betalende klanten zullen zijn. Dit voorstel gaat dan ook uit van parkeertijd die door ondernemers aan hun klanten wordt weggeven.

1.2 Implementatie kortingskaarten is eenvoudig en goedkoop

Van alle onderzochte systemen om parkeertijd 'weg te geven' zijn de kortingskaarten het meest eenvoudig en zonder investeringen te implementeren. De kaarten kunnen in de bestaande parkeerapparatuur worden gebruikt, waardoor het snel is te realiseren.

1.3 Evenredige lastenverdeling garandeert behoedzame verstrekking kortingskaarten

Het voorstel gaat uit van een evenredige verdeling van de lasten tussen gemeente en ondernemers. Ondernemers zullen de kosten relateren aan hun omzet en de kaarten ook zo verstrekken. Doordat de kosten worden gedeeld wordt het risico op onverwacht hoge kosten voor de gemeente beperkt.

1.4 Gefaseerde invoer wenselijk vanwege ontbreken BIZ

Momenteel zijn de ondernemers in het Stadshart verenigd in de Ondernemersvereniging Stadshart, echter slechts een klein aandeel van de ondernemers is daarvan lid. Bovendien maakt de huidige verenigingsvorm het lastig om bindende afspraken te maken.

Er wordt dan ook voorgesteld te werken met een gefaseerde invoer, waarin in de eerste fase wordt uitgegaan van één uur gratis parkeren en een 50/50 verdeling van de kosten tussen ondernemers en gemeente. Bij succes gaat fase twee in waarbij een nog op te richten BIZ Stadshart het voortouw neemt in de te treffen regeling. In de eerste fase wordt deze opzet als pilot ingevoerd met kortingskaarten voor één uur parkeren.

Indien de maatregel succesvol blijkt kan deze in de tweede fase worden uitgebreid naar kaarten voor twee uur en een andere wijze van opbouw van de financiering.

1.5 Maatregel is besproken met stakeholders

De voorgestelde maatregel is voorgelegd aan de betrokken stakeholders in het Stadshart, te weten de JUMBO, de AH (BUN), de ondernemersvereniging Stichting Ondernemersvereniging Stadshart Lelystad en de gezamenlijke eigenaren die zijn verenigd in de Stuurgroep Stadshart. Parkeren wordt door alle partijen als een wezenlijk onderdeel gezien voor de beleving van het Stadshart en getracht moet worden om dit zo goedkoop mogelijk te regelen. Ondanks de wens van de ondernemersvereniging voor twee uur gratis parkeren zijn de andere partijen het er over eens dat dit voorstel de eerste stap in de goede richting is. Het voorstel om ondernemers de mogelijkheid te bieden om kortingskaarten aan te bieden aan hun klanten wordt als goed voorstel gezien, hoewel eigenaren als de SOSL nog wel een risico zien dat slechts een beperkt aantal ondernemers hiervan gebruik gaat maken. Vanuit de AH BUN wordt het belang benadrukt dat de voorgestelde maatregel wordt omgezet naar een structurele oplossing met een langjarig karakter. Alle partijen vinden dat het tweede uur gratis parkeren er moet komen en dat bij deze structurele oplossing de oprichting van een BIZ hieraan direct kan bijdragen.

2.1 Dekking ROS opportuun gezien het pilotkarakter van de maatregel

De voorgestelde vorm van samenwerking tussen gemeente en ondernemers in het Stadshart is nieuw. De praktijk zal moeten uitwijzen of de maatregel succesvol is. Er wordt dan ook voorgesteld te starten met een pilotperiode van 12 maanden tot eind 2017. De voorgestelde dekking vanuit het ROS past bij deze opzet. Indien uit een in 2017 uit te voeren evaluatie blijkt dat de maatregel succesvol is, zal een nieuw voorstel voor het vervolg aan de raad worden voorgelegd.

2.2 Dekking wordt gehanteerd als plafondbedrag

Het voorgestelde bedrag gaat uit van een hoog aantal te verkopen kortingskaarten. Het te dekken bedrag is aangevuld met de indirecte kosten van de maatregel (zie toelichting onder 'financiële aspecten'), die effect hebben op de Parkeerexploitatie Stadshart. Het daadwerkelijk te dekken bedrag is sterk afhankelijk van de hoeveelheid kaarten die door de ondernemers worden afgenomen. Uit het ROS worden slechts de daadwerkelijk benodigde middelen gedekt, waarbij het bedrag van € 490.000 wordt gehanteerd als plafondbedrag.

Financiële aspecten

Indirecte kosten

De verkoop van kortingskaarten heeft geen directe negatieve invloed op de parkeerexploitatie, maar er is toch een aantal indirecte effecten te noemen die van invloed zijn op de parkeerexploitatie:

- Het terrein naast de Albert Heijn zal na herinrichting achter een slagboom liggen. De opbrengsten komen nog steeds ten gunste van de parkeerexploitatie, maar er moet 21% BTW worden afgedragen. Dit effect wordt ingeschat op € 30.000 negatief.
- Doordat er minder parkeerplaatsen op straat overblijven, kan worden bespaard op handhaving. Dit effect is tot € 10.000 positief. Tegelijkertijd worden minder opbrengsten uit naheffingsaanslagen verwacht. Dit effect is circa € 20.000 negatief.
- Parkeren in garages wordt aantrekkelijker gemaakt, waardoor mogelijk een verschuiving van straat naar garages optreedt. Garages kennen een lager tarief (€ 1,50 versus € 1,90 per uur) en er moet 21% BTW worden afgedragen. Dit effect wordt ingeschat op € 60.000 à € 100.000 negatief.

- Deze maatregel heeft mogelijk tot gevolg dat bezoekers langer in het Stadshart verblijven; ze hebben immers parkeertijd cadeau gekregen. De gemiddelde parkeerduur in het Stadshart ligt momenteel lager dan twee uur. Dit positieve effect is lastig te kwantificeren.

Samenvattend worden de indirecte financiële gevolgen ingeschat op € 100.000 à € 140.000 negatief. Deze gevolgen dienen bij het te dekken bedrag te worden opgeteld.

Dekkingsopgave

In de bijlage is een toelichting op de te kosten per optie beschreven. De te dekken lasten worden op jaarbasis als volgt ingeschat:

Kosten maatregel:	€ 150.000 à € 350.000
Indirecte kosten:	€ 100.000 à € 140.000
Totaal:	€ 250.000 à € 490.000

Uitgaande van een pilotperiode van 12 maanden (1 jan. 2017 tot en met 31 dec. 2017) wordt derhalve een dekking vanuit de Reserve Ontwikkeling Stad voorgesteld van maximaal € 490.000. De voorgestelde onttrekking aan het ROS heeft tot gevolg dat het ROS-saldo ultimo 2017 sluit op € 18.000. Met de begrote onttrekkingen en stortingen in het ROS (overzicht 2015-2021 is bijgevoegd als bijlage) ontstaat in 2018 mogelijk een negatief saldo. Op basis van de laatste begrotingsmonitor lijkt er ruimte te zijn om een aanvullende storting vanuit het jaarrekeningresultaat 2016 te doen. Mocht deze storting niet plaatsvinden, dan zal in 2018 herprioritering binnen de bestaande beklemmingen moeten plaatsvinden.

Kanttekeningen

Hoge verwachtingen bij ondernemers

Hoewel gratis parkeren hoog op het verlanglijstje van ondernemers staat is het van belang om het risico van te hoog gespannen verwachtingen te vermelden. Uit ervaringen in diverse steden in de wereld, blijkt gratis parkeren nauwelijks een bijdrage te leveren aan een hogere omzet in de winkels. Indien dit ook in Lelystad het geval blijkt te zijn, dan zal de teleurstelling dubbel zo groot zijn. De ondernemer heeft dan immers geld gestoken in een oplossing die niet werkt. Ook is het door de raad beschikbaar te stellen bedrag niet beschikbaar voor andere doeleinden en/of investeringen in het stadshart.

Lelycentre

Deze maatregelen hebben enkel betrekking op het Stadshart. Dit levert mogelijk commentaar op van ondernemers in het Lelycentre. In het verleden is een koppeling gelegd tussen de parkeertarieven in Stadshart en Lelycentre. De tarieven in het Lelycentre zijn nu circa de helft van de tarieven in het Stadshart, € 0,85 per uur en een dagkaartje na drie uur. Momenteel kent dit centrum een zeer beperkte leegstand. Dit in tegenstelling tot het Stadshart. Mogelijk is hierdoor deze kortingsactie goed verdedigbaar. Bovendien kan men in het Lelycentre ook op ruime schaal gratis parkeren.

ABC-complex

De realisatie van het achteraf betaald parkeren bij het ABC-complex kan alleen plaatsvinden als daaraan medewerking wordt verleend door de eigenaar/beheerder van het ABC-complex.

Communicatie en Voortgang

De betrokken stakeholders (eigenaren en ondernemers) in het Stadshart worden persoonlijk geïnformeerd over het besluit. Daarnaast heeft het college een persbericht verspreid.

Lelystad, 1 november 2016.

Het college van de gemeente Lelystad,

de secretaris,

de burgemeester,

Raadsbesluit

Nummer: 160017250

De raad van de gemeente Lelystad,

op voorstel van het college van de gemeente Lelystad d.d. 1 november 2016;

B E S L U I T:

1. in de periode 1 januari 2017 tot en met 31 december 2017 als pilot parkeerkaarten tegen 50% korting te verstrekken aan de winkeliers in het Stadshart, waarmee klanten tot één uur gratis kunnen parkeren;
2. de benodigde kosten van deze maatregel eenmalig tot een bedrag van € 490.000 te dekken uit de Reserve Ontwikkeling Stad.

Lelystad, 14 februari 2016.

De raad van de gemeente Lelystad,

de griffier,

de voorzitter,



College wil eerste uur gratis parkeren samen met ondernemers mogelijk maken

Bijlage bij raadsvoorstel 'Samenwerking ondernemers Stadshart inzake betaald parkeren', d.d.

Onderzochte scenario's

Het college heeft een aantal opties overwogen, gebaseerd op de wens van de ondernemersvereniging Stadshart om de eerste twee uur gratis parkeren te realiseren.

Optie 1: Situatie blijft ongewijzigd

De parkeersituatie blijft zoals hij is en de parkeerexploitatie wordt niet gewijzigd. Hiermee voldoet het aan de wens van de raad dat eventuele maatregelen geen negatieve invloed hebben op de parkeerexploitatie Stadshart.

Optie 2: Twee uur gratis parkeren

Rechttoe-rechtaan twee uur gratis parkeren invoeren betekent dat een zeer groot deel van de parkeeromzet – 1,5 miljoen euro – niet wordt geïncasseerd, terwijl de kosten vrijwel onveranderd blijven. Indien dit zonder voorwaarden wordt aangeboden, zo laten ervaringen in steden over de hele wereld zien, dan zijn de beste parkeerplaatsen continu bezet. Gratis parkeren in deze vorm is dan ook niet in het belang van de ondernemers, ook omdat het veelal geen betalende klanten zullen zijn. Bovendien ontstaan allerlei ongewenste neveneffecten, zoals omrijden om een gratis plek te bemachtigen en automobilisten die gedurende de dag meerdere keren in- en uitrijden om opnieuw gratis te kunnen staan. Zonder verdere afspraken, komt dat voor rekening van de gemeente en heeft dat een negatieve invloed van € 1,5 miljoen.

Optie 3: Gratis parkeren, gefinancierd uit bijdrage externe stakeholders

De ondernemers in het Stadshart hebben aangegeven te willen bijdragen aan een systeem waarmee hun klanten de eerste twee uur gratis kunnen parkeren. De gezamenlijke stakeholders in het Stadshart) hebben aangegeven tot € 300.000 te willen financieren. Daarnaast heeft de Albert Heijn (c.q. Bun) aangeboden de investeringskosten en beheer en onderhoud van het te realiseren parkeerterrein achter slagboom voor zijn rekening te willen nemen. In het eerste half uur wordt in het Stadshart circa € 600.000 netto parkeeromzet behaald. Gratis parkeren voor een bedrag dat nu door ondernemers kan worden opgebracht – ongeveer drie ton euro – leidt tot een zeer beperkt resultaat: hooguit een eerste half uur gratis (indien de gemeente Lelystad drie ton bijlegt) en daarmee nauwelijks effect op bezoekersaantallen.

Tussenconclusie

Conclusie die bij de bovenste drie opties mag worden getrokken is dat deze geen van allen zorgen voor een integrale oplossing die rekening houdt met de meerdere invalshoeken, namelijk financieel, parkeertechnisch uitvoerbaar en aanvaardbaar voor alle partijen. Er is daarom onderzocht of om de eerder genoemde opties te combineren met diverse mogelijkheden om parkeertijd te kunnen weggeven. Dit betreft bijvoorbeeld parkeermunten of een spaarsysteem à la Lelpas. De meeste systemen vragen hoge startinvesteringen of zijn technisch complex. Daarnaast hanteert het college het uitgangspunt om gratis parkeren altijd te laten weggeven door de ondernemers aan hun klanten. Het doel van parkeerregulering in het Stadshart, vrijhouden van parkeerplaatsen voor klanten, blijft zo overeind. Op die manier zijn kosten die worden gemaakt ook altijd gerelateerd aan daadwerkelijke omzet in de winkel.

De voorkeur betreft dan ook een opzet, waarbij gebruik wordt gemaakt van kortingskaarten die door de bestaande parkeersystemen in de parkeergarages kunnen worden uitgedraaid. Er worden kaarten uitgegeven aan de ondernemers in het Stadshart, die een waarde van twee uur parkeren vertegenwoordigen. Bij de betaalautomaat in de garage wordt tot twee uur korting gegeven op het parkeertarief. Met de ondernemer kan achteraf eventueel het werkelijk gebruikte tegoed worden verrekend. De ondernemers kiezen zelf bij welke bestedingen een kaart wordt uitgereikt; voor de bezoeker betekent de kaart dat het betaald parkeren geen belemmering voor Stadshartbezoek vormt. Omdat het gebruik maakt van bestaande systemen kan het op zeer korte termijn worden geïmplementeerd. Dit systeem werkt alleen bij achteraf

betalen. Om het ook voor de winkels in het ABC-complex te laten werken, is het noodzakelijk om naast de Albert Heijn op korte termijn een parkeerterrein met achteraf betalen in te richten. Een integraal ontwerp daarvoor is inmiddels ook al beschikbaar. De hierna beschreven opties 4, 5 en 6 gaan uit van deze kortingskaarten.

Optie 4: Introductie kortingskaarten i.c.m. bijdrage stakeholders

In totaal wordt er in het Stadshart in de eerste twee uur € 1,5 miljoen netto parkeeromzet behaald. Als het systeem met kortingskaarten wordt geïntroduceerd, dan zal een aanzienlijk deel van de parkeerders betalen met zo'n kortingskaart. Echter, een deel van de stadshartbezoekers blijft op de reguliere wijze betalen (bijvoorbeeld zakelijke bezoekers en klanten van niet deelnemende bedrijven). De verwachting is dat er bij de voorgestelde opzet circa € 1,0 miljoen (exclusief BTW) aan kortingskaarten wordt omgezet.

De ondernemers hebben aangegeven € 300.000 te willen financieren aan een systeem waarmee hun klanten gratis kunnen parkeren. Uitgaande van dat bedrag ziet de dekkingsopgave er als volgt uit:

Kosten kortingskaarten:	€ 1.000.000
AF: Bijdrage ondernemers:	- € 300.000
Te dekken:	€ 700.000

Optie 5: Evenwichtige verdeling kosten kortingskaart ondernemers - gemeente

Om het financiële risico voor de gemeente te beperken is het essentieel dat een evenwichtige verdeling wordt gevonden tussen de lasten voor de gemeente en de ondernemers. Deze verdeling kan worden bereikt door het volgende voorstel: de kortingskaarten worden aan de ondernemers (c.q. de ondernemersvereniging) verkocht tegen 50% korting. Daarmee betalen de ondernemers en de gemeente ieder een uur, overeenkomstig de wens van de ondernemers. Deze constructie heeft als voordeel dat de ondernemers behoedzaam zullen omspringen met de weg te geven kaarten, waardoor het financiële risico voor de gemeente enigszins wordt beperkt. De ondernemers bepalen zo zelf de hoogte van hun bijdrage. De kosten voor deze korting worden ingeschat op € 300.000 à € 500.000 per jaar.

Optie 6: Gefaseerde invoering kortingskaarten gekoppeld aan de oprichting van de BIZ.

Momenteel zijn de ondernemers in het Stadshart verenigd in de Ondernemersvereniging Stadshart, waarvan een klein aandeel ondernemers lid is. Bovendien maakt de huidige verenigingsvorm het lastig om bindende afspraken te maken. Dit vormt een aanzienlijk afbreukrisico aan het voorstel, zoals hiervoor onder 5) is beschreven. Er wordt dan ook voorgesteld te werken met een gefaseerde aanpak: in de eerste fase worden alleen nog kortingskaarten ter waarde van één uur ingezet en worden aanvankelijk alleen overeenkomsten met de supermarkten gesloten. Er vindt een vergelijkbare verdeling van kosten plaats als ook hiervoor in optie 5 is beschreven, maar dan enkel voor het eerste uur.

In het eerste uur wordt een netto parkeeromzet van € 1 miljoen behaald. De twee supermarkten hebben aangegeven (gezamenlijk) circa € 150.000 te willen bijdragen en dat in de huidige situatie deels al te doen via de kassabon. Bij een gefaseerde invoer wordt dit bedrag dan ook als ondergrens ingeschat. De verwachting is dat de totale parkeeromzet voor het eerste uur die via de kortingskaarten verloopt kan oplopen tot € 700.000 indien meerdere ondernemers ook in deze eerste fase meedoen. Het door de gemeente te dekken bedrag ligt dan tussen € 150.000 en € 350.000 op jaarbasis

Voor het 2^{de} uur gratis wordt voorgesteld de eis te hanteren dat deze wordt ingevoerd zodra de vorming van een Bedrijven investeringszone Stadshart (BIZ) in het Stadshart een feit is. De BIZ zal in de eerste plaats moeten voorkomen dat vrijblijvendheid en *freeriders* een structurele aanpak van de verbetering van de aantrekkelijkheid van het Stadshart in de weg blijven staan en zorgen voor een zekerstelling van financiën. In de tweede fase kan het tweede uur gratis worden ingevoerd op vergelijkbare wijze als bij het eerste uur plaatsvindt; daarnaast kan een deel van deze kosten worden

gedragen vanuit 50% van de opbrengsten BIZ (eigenaren en huurders) en de gemeente. Dat laatste zal echter alleen mogelijk zijn als het bestuur van de BIZ met deze besteding van gelden instemt.

Conclusie

Gratis parkeren zonder voorwaarden leidt tot ongewenste neveneffecten en een onevenredige financiële bijdrage vanuit algemene middelen. Er is daarom gezocht naar een maatregel waarbij de lasten evenredig zijn verdeeld en waarbij gratis parkeren via de ondernemers wordt verstrekt aan klanten. Een systeem met kortingskaarten kan op korte termijn zonder hoge investeringen worden gerealiseerd en geniet daarom de voorkeur. Het college kiest voor een gefaseerde invoer, waarin aanvankelijk wordt uitgegaan van één uur gratis parkeren waarbij de kosten worden gedeeld tussen ondernemers en gemeente, waarna het een vervolg kan krijgen met een nog op te richten BIZ Stadshart. In de eerste fase wordt deze opzet als pilot ingevoerd met kortingskaarten voor één uur parkeren. Indien de maatregel succesvol blijkt, kan deze worden uitgebreid naar kaarten voor twee uur en organisatie via de BIZ.