

Spaarnesprong

Haalbaarheid terugbrengen water en realisatie collectieve parkeervoorziening

voor: het college van burgemeester en wethouders
van: Heinrich van Doorn / Sybren van den Busken
datum: 9 januari 2018

Doel

Kennis te nemen van deze memo en in te stemmen dat de onderstaande thema's (in samenhang) nader uitgewerkt worden en de resultaten ter zijne tijd ter besluitvorming worden voorgelegd.

Thema's:

- Terug brengen van het water in de Papentorenveste en de Gedempte Oostersingelgracht.
 - Realiseren van een collectieve parkeervoorziening onder de Papentorenveste
-

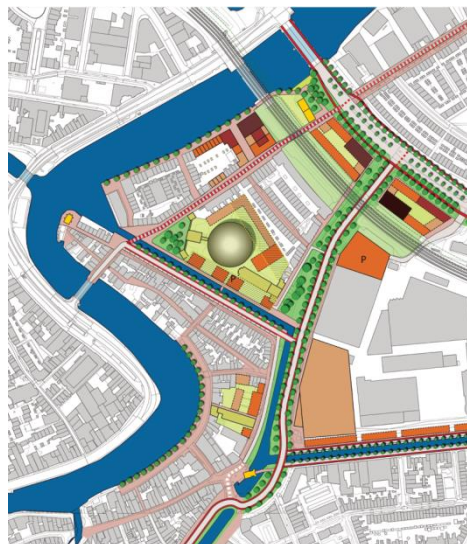
Bijlage

Rapport "Integrale verkeersscenario's voor een succesvolle Spaarnesprong" /
opsteller: Goudappel Coffeng / d.d. 29-11-2017 / kenmerk: HLM173/Kna/1366.02

Algemeen

Deze nota heeft betrekking op de ontwikkeling van de ontwikkelzone Spaarnesprong. Deze zone betreft de omgeving Papentorenvest-Oudeweg-Oostvest-Harmenjangsweg. Voor deze zone is een ontwikkelingsvisie opgesteld. Deze visie heeft als doelstelling:

- Op hoofdlijn richting geven aan verdere ontwikkeling van het gebied door het formuleren van globale stedenbouwkundige richtlijnen;
- Actualiseren en concretiseren van de eerder vastgestelde ambities aangaande de openbare ruimte en bebouwing en waar nodig keuzes maken;
- Ruimtelijke samenhang creëren tussen de projecten;
- Overzicht verschaffen van de kansen die er liggen als projecten samenwerken. Kansen om "werk met werk" te maken;
- Toetsingskader bieden voor de diverse openbare ruimt plannen en bouwplannen;
- Basis voor onderzoek naar de kosten en baten van de ambities;
- Kader vormen voor de samenwerking tussen de partijen en de gemeente;
- Motivatie vormen voor de toekomstige bestemmingsplannen of omgevingsplannen.



Indien het besluit wordt genomen om deze ontwikkelingsvisie vast te stellen worden er verwachtingen gecreëerd en gaan zowel de gemeente, externe organisaties als particulieren anticiperen op deze visie. Hierdoor zal de gewenste ontwikkeling van dit gebied gestalte gaan krijgen om de sprong over het Spaarne vorm te geven en wordt een eerste stap gezet om (op termijn) Haarlem-Oost te ontwikkelen. Dit alles in het kader van de ontwikkeling van de stad Haarlem en om de gewenste groei vorm te kunnen geven.

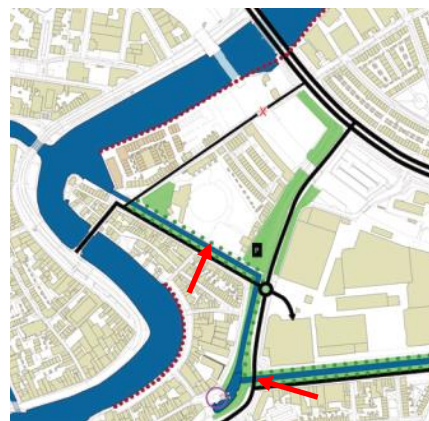
Wezenlijke onderdelen in het slagen van de ambitie van de gemeente om de sprong over het Spaarne te kunnen maken zijn, naast de ontwikkeling van de bouwlocaties, onder andere:

- Het terug brengen van het water in de Papentorenveste en de Gedempte Oostersingelgracht;
- Realiseren van een collectieve parkeervoorziening.

Op deze 2 thema's wordt nader ingegaan in deze nota om eerste indicatie te geven van de impact voor de gemeente, zodat vooraf, waar mogelijk, de verwachtingen worden gekaderd.

Papentorenveste en de Gedempte Oostersingelgracht

Al zeer lange tijd heeft de gemeente de ambitie om het water terug te brengen in de Papentorenveste en dit nieuwe water, via een nieuwe watergang in de Gedempte Oostersingelgracht, aan te sluiten op het openwater bij de Amsterdamse Poort. Deze ambitie is uiteraard opgenomen in de ontwikkelingsvisie Spaarnesprong. Om dit te realiseren dient het bestaande straatprofiel en de ondergrondse infrastructuur aangepast te worden, maar hiermee wordt ook een essentiële structuur gecreëerd en een kwaliteit impuls gegeven om de sprong over het Spaarne te kunnen waarmaken. Daarnaast zal het creëren van nieuw water een positieve bijdrage zijn voor o.a. de klimaatveranderingen door de vergroting van de waterberging.



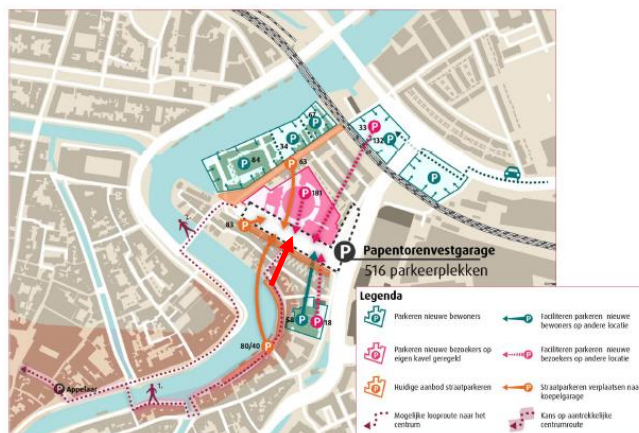
Het realiseren van deze ambitie zal de nodige kosten met zich meebrengen. Hiervoor wordt momenteel door een externe organisatie een onderzoek uitgevoerd en de verwachting is dat aan het eind van het 1^e kwartaal 2018 dit onderzoek is afgerond. Omdat u, voordat het externe onderzoek gereed is, vermoedelijk een beslissing zal nemen over de ontwikkelvisie, willen wij u een eerste globale indicatie van de kosten geven. Deze worden globaal ingeschat tussen de € 8 mio en de € 9,5 mio excl. BTW. Hierbij wordt er van uitgegaan dat het water terug wordt gebracht.

Een alternatief zou kunnen zijn om het profiel aan te passen en niet het water aan te brengen maar dit (tijdelijk) met groenvoorzieningen in te richten. Dit zal de investeringslasten drukken en het blijft mogelijk het water in een later stadium als nog aan te brengen. Dit alternatief wordt ook meegenomen in het externe onderzoek.

Naast de investeringslasten zijn er wellicht mogelijkheden om bijdragen c.q. subsidies te verkrijgen. Hierbij wordt in eerste instantie gedacht aan bijvoorbeeld bijdragen voor het terug brengen van de historische context, de vergroting van het wateroppervlak, etc. Daarnaast zal door het terug brengen van het water de leefomgeving een kwaliteitsimpuls krijgen. Het is aannemelijk dat dit zal zorgen voor een waardestijging van het omliggende vastgoed. Hierdoor zullen bijv. de onroerendzaakbelasting voor deze objecten toenemen, wat ten goeden komt van de gemeente.

Collectieve parkeervoorziening

Door Goudappel Coffeng is in opdracht van de gemeente een integraal verkeer- en parkeeronderzoek uitgevoerd voor de zone Spaarnesprong, waarbij de ontwikkelingsvisie als een belangrijk uitgangspunt is geweest. Tot heden werd per project in de zone een verkeers- en parkeeronderzoek uitgevoerd. Deze individuele onderzoeken gaven geen beeld van het effect van alle ontwikkelingen te samen in de zone. Het nieuwe onderzoek geeft wel dit gewenst beeld en is als bijlage toegevoegd aan deze nota.



Op basis van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat er, buiten het parkeervraagstuk, geen verkeerskundige beletselen zijn bij de ontwikkeling van deze zone. In de huidige situatie wordt per project naar het individuele parkeervraagstuk gekeken. Met deze werkwijze is het o.a. niet mogelijk om dubbelgebruik te creëren van de parkeerplaatsen en project overstijgende parkeerbehoefte op te vangen. Om tot een integrale afweging te kunnen komen van het parkeervraagstuk zijn in het onderzoeken vijf parkeerscenario's onderzocht, namelijk:

1. Parkeervraag per ontwikkellocatie oplossen.
2. Eén centrale parkeervoorziening, zonder aanvullende ruimtelijke ambities (minimale variant).
3. Eén centrale parkeervoorziening, waarbij de parkeerbehoefte op straat centraal wordt opgelost (tussenvariant).
4. Eén centrale parkeervoorziening, waarbij aanvullend de parkeerbehoefte uit de stad wordt opgelost (maximale variant).
5. Parkeervraag buiten het gebied oplossen.

Op basis van het onderzoek blijkt dat het de voorkeur heeft om deels te parkeren op eigen terrein en deels te parkeren in een centrale parkeervoorziening. Hierbij wordt de parkeervraag vanuit de ontwikkellocaties voor een deel op eigen terrein en voor een deel in de centrale voorziening opgelost. Hiermee wordt tevens de ruimtelijke ambities in het gebied gerealiseerd.

In de perioden van de week wanneer er capaciteit over is in de centrale parkeervoorziening, kunnen bezoekers van de binnenstad gebruik maken van de centrale parkeervoorziening.

Hiermee wordt ook invulling gegeven aan de ambitie om deze zone te betrekken bij de binnenstad.

Uit de analyse waar een centrale parkeervoorziening het beste gesitueerd kan worden, blijkt een nieuwe ondergrondse parkeergarage onder de Papentorenveste de beste keus.

Deze centrale parkeervoorziening levert de meeste ruimtelijke kwaliteit voor het gebied op. De ruimtelijke kwaliteit in het gebied wordt gemaximaliseerd, omdat parkeerplaatsen van maaiveld worden verplaatst naar de ondergrondse centrale parkeervoorziening. De loopafstanden vanaf de parkeervoorziening naar de andere ontwikkellocaties in het gebied en de binnenstad blijven beperkt. Dit is dan ook de duurste oplossing. Een onderzoek naar de technische mogelijkheden en de financiële consequenties wordt momenteel uitgevoerd door een externe organisatie.

In het rapport wordt wel een eerste indicatie gegeven, namelijk € 50.000,- tot € 70.000,- per parkeerplaats.

Bij de minimale variant voor het gebied Spaarnesprong is het totale aantal benodigde parkeerplaatsen 357. De kosten van de garage zijn dan indicatief tussen de € 18 en 25 miljoen.

Bij 520 plekken kan meer kwaliteit worden geboden (Houtmarkt en Harmenjansweg vrij van straatparkeren), dan zijn de kosten indicatief € 26-36 miljoen.

In het rapport is ook de mogelijkheid verkend om de parkeervraag op te lossen in de nog te realiseren NedTrain-garage. In het verleden zijn er verkennende gesprekken geweest tussen de gemeente en NedTrain en is aangeboden om de bovengrondse parkeergarage van NedTrain met twee lagen op te toppen om de parkeervraag in het gebied op te vangen. Op deze twee lagen passen circa 265 parkeerplaatsen.

Wanneer de kwaliteit belangrijker is dan de kosten, heeft de parkeervoorziening onder de Papentorenveste de voorkeur. De garage onder de Papentorenvest ligt gunstiger binnen het gebied (qua loopafstanden) en is ruimtelijk aantrekkelijker (geen hoge bovengrondse lagen). Daarbij biedt de Papentorenvest vanwege de omvang en ligging kansen om als overloop voor de binnenstad te functioneren. Dit is niet onmogelijk bij de NedTrain-garage, maar wel lastiger, mede ook omdat de 'Spaarnesprong' ook ruimtelijk gezet moet worden om binnenstadbezoekers te verleiden in het gebied te parkeren. De NedTrain-garage draagt ruimtelijk niet bij aan deze sprong.

Om een centrale parkeervoorziening haalbaar te krijgen dienen er ook inkomsten c.q. bijdragen van derden gegenereerd worden. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een bijdrage vanuit nog te ontwikkelen projecten binnen de zone. In deze zone zijn namelijk nog enkele projecten die een parkeervraagstuk voor hun eigenontwikkeling dienen op te lossen. Hierbij kan worden gedacht aan bijvoorbeeld de Koepel en de Fietszfabriek. Het realiseren van een parkeervoorziening op "eigenterrein" brengt kosten met zich mee. Door dit op te lossen in een centrale parkeervoorziening kan er een win-win situatie ontstaan qua aanleg, maar ook qua beheerkosten. Een dergelijke constructie zal voor een substantiële bijdrage zorgen en de haalbaarheid ten goede komen. Daarnaast is er wellicht de mogelijkheid, als de garage groot genoeg wordt, om inkomsten te vergaren met bezoekers parkeren. Dit dient in een vervolg traject nader onderzocht te worden en in de randvoorwaarden voor de nog te ontwikkelen projecten dienen hierover afspraken te worden gemaakt.