

Rapport

Onderzoek naar de mogelijkheden en de haalbaarheid van de (bovengrondse) parkeergarage om de parkeerbehoefte te faciliteren die ontstaat bij de herontwikkeling van locatie de Koepel en de NedTrain locatie in Haarlem.



Empaction, Parkeerstrategie en Marketingadviseurs.
Eindhoven, maart 2016
Opgesteld door Kees Soederhuizen en Bart van Hussen

Inhoudsopgave

1	Aanleiding tot het onderzoek	5
2	Vraagstelling en Opdracht	6
2.1	Parkeerbalans op korte en (middel)lange termijn.....	6
2.2	Business case parkeergarage “Koepel/NedTrain”	6
3	Het projectgebied	7
3.1	Beschrijving projectgebied.....	7
3.2	Definitie projectgebied	7
3.3	Niet opgenomen in projectgebied	7
4	Parkeerbalans projectgebied: vraagzijde.....	9
4.1	Methodiek bepalen parkeervraag	9
4.2	Bestaande parkeervraag	9
4.3	Tekorten nieuwbouw Scheepmakerskwartier.....	10
4.4	Parkeervraag herontwikkeling Koepelgevangenis.....	11
4.5	Werken met scenario’s en varianten.....	11
4.6	Beschrijving scenario’s.....	12
	Scenario 1: Cultuur-scenario	13
	Scenario 2: Leisure-scenario	14
	Scenario 3: Onderwijs-scenario	15
	Scenario 4: scenario Creatieve industrie.....	16
4.7	Samenvatting parkeervraag herontwikkeling Koepel.....	17
4.8	Parkeervraag NedTrain	17
4.9	Samenvatting vraagzijde parkeerbalans projectgebied	18
5	Parkeerbalans projectgebied: aanbodzijde.....	19
5.1	Mogelijke parkeerlocaties.....	19
5.2	Parkeren op eigen terrein van de Koepel	19
5.3	Parkeren onder de Papentorenvest of Gedempte Oostersingelgracht.....	20
5.4	Parkeren parkeergarage NedTrain.....	21
5.5	Parkeren langs de openbare weg	21
5.6	Parkeren op voorterrein Koepel	21
5.7	Samenvatting aanbod parkeerplaatsen.....	22
6	Samenstellen parkeerbalans projectgebied.....	23
6.1	Parkeerbalans scenario 1: Cultuur-scenario	24
6.2	Parkeerbalans scenario 2: Leisure-scenario	25
6.3	Parkeerbalans scenario 3: Onderwijs-scenario.....	26
6.4	Parkeerbalans scenario 4: Scenario Creatieve Industrie	27

6.5	Samenvatting Parkeerbalans projectgebied.....	28
6.6	Gevolgen voor de exploitatie.....	28
7	Fasering parkeervraag.....	29
8	Eisen en capaciteit garage NedTrain	30
8.1	Bereikbaarheid met de auto	30
8.2	Bereikbaarheid voor voetgangers.....	30
8.3	Eisen aan de inrichting.....	30
8.4	Aanvangscapaciteit garage voor NedTrain	31
8.5	Extra capaciteit voor kortparkeren.....	31
9	Businesscase parkeergarage Koepel/NedTrain	32
9.1	Twee scenario's	32
	Maximum-variant.....	32
	Minimum-variant	32
9.2	De basisinvestering door NedTrain.....	33
9.3	Uitgangspunten voor de businesscase	33
9.4	Businesscase: maximum-variant.....	35
9.5	Businesscase: minimum-variant	38
9.6	Conclusie businesscase:.....	40
10	Procesverloop.....	41
10.1	Gebruikte documenten en bronnen.....	41
10.2	Volgordelijkheid totstandkoming van dit rapport	41
11	Afrondend advies.....	43
	Bijlagen.....	44
	Bijlage 1: aannames maximum-scenario	45
	Bijlage 2: aannames minimum-scenario	46
	Addendum	47

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 en 2 zijn de inleidende hoofdstukken waarin aanleiding, vraagstelling en opdracht worden geformuleerd.

In hoofdstuk 3 wordt het projectgebied gedefinieerd.

In hoofdstuk 4 wordt de vraagzijde van de parkeerbalans behandeld. De vraagzijde van de parkeerbalans bestaat uit:

- Bestaande vraag naar parkeerplaatsen.
- Vraag naar parkeerplaatsen die nog gerealiseerd moeten worden voor fase 2A en 2B.
- Vraag naar parkeerplaatsen als gevolg van de herontwikkeling van de Koepel
- Vraag naar parkeerplaatsen door NedTrain.

In hoofdstuk 5 wordt de aanbodzijde van de parkeerbalans behandeld

- Waar kan er worden geparkeerd en.
- In welke aantallen kan er worden geparkeerd.

In hoofdstuk 6 wordt de parkeerbalans opgemaakt

- per scenario en per variant worden vraag en aanbod op de diverse momenten van de week bepaald en;
- wordt er rekening gehouden met al of niet parkeren op eigen terrein ten behoeve van de woningen en wordt gekeken naar het effect van het 'vergroenen' van de 50 parkeerplaatsen voor de deur van het toegangsgebouw.

In hoofdstuk 7 wordt aandacht besteed aan de fasering van parkeervraag en -aanbod.

In hoofdstuk 8 worden de eisen aan bereikbaarheid en inrichting van de parkeergarage NedTrain behandeld.

In hoofdstuk 9 wordt de businesscase uitgewerkt.

In hoofdstuk 10 vindt een verantwoording plaats over de procesgang bij het tot stand komen van dit rapport.

1 Aanleiding tot het onderzoek

Directe aanleiding voor de uitvoering van het onderzoek, hetgeen is vastgelegd in het onderhavige rapport is de voorgenomen verkoop van de Penitentiare Inrichting aan de Harmenjansweg in Haarlem. Het Rijksvastgoedbedrijf – eigenaar namens de Staat – en de gemeente Haarlem tekenden in 2014 een samenwerkingsovereenkomst voor de herontwikkeling van het complex. In het gebied rondom de Koepel zal een hoogwaardige herontwikkeling plaatsvinden met nieuwe functies in de voormalige Koepelgevangenis en de daarbij behorende overige gebouwen en terreinen.

Aangrenzend aan het gebied rondom de Koepel ligt het terrein van NedTrain. NedTrain heeft als hoofdactiviteit het onderhoud aan treinstellen als bedrijfsonderdeel van de NS Groep. Op de locatie van NedTrain zal de komende jaren een grootschalige herindeling plaatsvinden. Tot de herindeling van het terrein behoort o.a. de bouw van een parkeergarage voor eigen personeel en bezoekers van Nedtrain.

2 Vraagstelling en Opdracht

NS Stations, NedTrain, Rijksvastgoedbedrijf en de gemeente Haarlem hebben behoefte aan advies en ondersteuning bij een verkenning naar de haalbaarheid van een parkeergarage op de plot van NedTrain grenzend aan het centrum van Haarlem.

De vraagstelling spitst zich in deze verkenningfase toe op de volgende twee aspecten:

2.1 Parkeerbilans op korte en (middel)lange termijn

- Welke bouwplannen op de ontwikkellocatie de Koepel zijn in de toekomst aangewezen op de parkeergarage “Koepel/NedTrain”?
- Welke bouwplannen op de NedTrain locatie zijn in de toekomst aangewezen op de parkeergarage “Koepel/NedTrain”?
- Hoe ziet de parkeerbilans van de “Koepel/NedTrain” en de (te ontwikkelen) functies in de directe omgeving eruit op korte en (middel)lange termijn?
- Hoeveel parkeerplaatsen zijn er naar verwachting minimaal en maximaal benodigd?
- In welke mate is dubbelgebruik tussen de gebruikers mogelijk?
- Hoe ontwikkelt de parkeersituatie zich over een langere periode?
- Welke uitbreidingsmogelijkheden zijn er op het gebied van parkeren?
- Is er fasering aan te brengen? Zo ja, hoe zou dat vorm moeten worden gegeven, bijvoorbeeld in modulair bouwen van de parkeervoorziening.
- Wat zijn in de basis de (kwalitatieve) randvoorwaarden en ambities als het gaat om gebiedsontwikkelingen en welke eisen stellen partijen aan de parkeervoorziening.
- De parkeergarage voor NedTrain is een stallingsgarage en de parkeergarage voor de functies heeft een openbaar karakter, hoe hiermee om te gaan?

2.2 Business case parkeergarage “Koepel/NedTrain”

- Welke partijen hebben belang bij een parkeergarage op de ontwikkelplot van de “Koepel/NedTrain” en zijn bereid te investeren?
- Welke rol en zeggenschap zien partijen voor zich?
- Zijn ze bereid up-front te investeren en accepteren ze aanloopverliezen?
- Wat is de investeringsruimte die voortkomt uit de toekomstige parkeerexploitatie van een parkeergarage op de kavel van de “Koepel/NedTrain”?
- Hoe ziet de business case eruit?
- Waar liggen de risico's, knelpunten en waar zijn kansen te benutten?

NedTrain, Rijksvastgoedbedrijf en gemeente Haarlem hebben gezamenlijk aan Empaction opdracht verleend bovenstaande aspecten ‘parkeerbilans’ en ‘businesscase’ uit te werken voor een garage op het terrein van Nedtrain. NS Stations is namens NedTrain coördinerend opdrachtgever.

3 Het projectgebied

3.1 Beschrijving projectgebied

Parkeergarages zijn nooit een doel op zich. Immers: niemand gaat naar een parkeergarage uitsluitend om te parkeren; er is altijd een bezoekdoel. Parkeergarages moeten het in het algemeen hebben van bezoekers met een bezoekdoel in een straal van maximaal zo'n 200-300 meter van de garage.

Grotere loopafstanden worden al snel als een belemmering ervaren. De nieuw te bouwen garage Koepel/NedTrain ligt ingeklemd tussen de spoordijk, de gedempte Oostersingelgracht en de bebouwing van Nedtrain. Met betrekking tot de parkeergarage Koepel/NedTrain geldt het volgende:

1. Het verzorgingsgebied van de garage met een straal tot een maximum van ca 200-300 meter zijn het eigen terrein van NedTrain en de bebouwing rondom de Koepel
2. De garage ligt te ver van het centrum om structureel parkeren door bezoekers van het centrum te accommoderen.
3. De garage ligt te ver van het station om in de garage een P&R-functie te realiseren.
4. De overige bebouwing in de omgeving ligt te ver van de garage; er zijn bovendien ook te weinig functies in dat gebied die zorgen voor voldoende parkeervraag.

3.2 Definitie projectgebied

Daarmee kan het verzorgingsgebied van de garage als volgt worden gedefinieerd: het gebied dat wordt begrensd door de Papentorenvest, de Oostelijke Spaarneoever, de spoordijk Haarlem-Amsterdam en de gedempte Oostersingelgracht. De toekomstige garage van Nedtrain ligt dan aan de uiterste grens van het verzorgingsgebied.



3.3 Niet opgenomen in projectgebied

In de nabijheid zijn er ontwikkelingen die ook een parkeervraag genereren. Genoemd zijn de voormalige drijfriemenfabriek en de Fietzfabriek. Ook hebben bewoners van de wijk langs de

Amsterdamsevaart aangegeven parkeerruimte te willen voor hun bezoek. Deze mogelijke ontwikkelingen en wensen vanuit de verder gelegen wijken worden niet tot het projectgebied gerekend vallen en buiten de scope van dit rapport.

4 Parkeerbilans projectgebied: vraagzijde

Algemeen: in een parkeerbilans worden de **vraag naar** en het **aanbod van** parkeerplaatsen op de verschillende momenten van de week in beeld gebracht. Uit de parkeerbilans kan dan worden opgemaakt hoe vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen zich verhouden. In dit hoofdstuk 4 wordt de vraagzijde van de parkeerbilans voor het projectgebied behandeld; de aanbodzijde wordt behandeld in hoofdstuk 5.

4.1 Methodiek bepalen parkeervraag

Voor het bepalen van de parkeervraag van het projectgebied is de volgende methodiek gehanteerd:

- Er is gebruik gemaakt van de gestandaardiseerde berekeningsmethodiek zoals die door het CROW wordt aanbevolen.
- De berekeningen vinden plaats op basis van de cijfers uit de 'beleidsregels parkeernormen 2015' van de gemeente Haarlem.
- Als in deze beleidsregels geen gegevens voor de betreffende functies zijn opgenomen, wordt gebruik gemaakt van de cijfers uit de meest recente uitgave Kencijfers Parkeren (CROW-publicatie 317).
- Als daar ook geen gegevens zijn, dan wordt gebruik gemaakt van 'best practices en schattingen' uit de praktijk.
- Vertrekpunt is de huidige parkeercapaciteit van 114 p-plaatsen in het openbaar gebied (bron: parkeerdrukmeting juni 2015).
- De huidige parkeerdruk op de piek is 83%.
- Er wordt rekening gehouden met het tekort op fase 2 A van de nieuwbouw Scheepmakerskwartier: 7 plaatsen.
- Er wordt rekening gehouden met het tekort op fase 2 B van de nieuwbouw Scheepmakerskwartier: 14 plaatsen.
- De parkeervraag als gevolg van de nieuwe functies in en rond de Koepel moet worden bepaald. Daarvoor zijn vier scenario's ontwikkeld.
- Er wordt rekening gehouden met de parkeervraag van NedTrain. De parkeervraag van NedTrain is in de vraagstelling opgenomen omdat de garage van NedTrain straks een wezenlijk deel van de parkeeroplossing vormt.

Samengevat bestaat de parkeervraag voor het projectgebied dus uit de volgende deelvragen:

- Bestaande parkeervraag.
- Nog niet opgelost tekort parkeerplaatsen uit de fase 2A en 2B.
- Parkeervraag als gevolg van de herontwikkeling van de Koepelgevangenis.
- Parkeervraag NedTrain.

De vraagzijde van de parkeerbilans van het projectgebied geeft dus de totale vraag naar parkeerruimte voor het projectgebied en NedTrain samen.

4.2 Bestaande parkeervraag

De gemeente Haarlem houdt met enige regelmaat parkeerdrukmetingen in de wijken in en rond het centrum. In het gebied "zone C Oost", met daarin het projectgebied, zijn parkeertellingen verricht in 2011 en recent, in juni 2015. Uit de parkeertellingen van zone C komt naar voren dat het projectgebied (in de kaart van het onderzoek aangeduid als 'Waarderpolder') een mindere parkeerdruk heeft dan andere delen van zone C. Van belang is daarbij dat de gevangenis sinds juli 2015 geen functie meer heeft. Het personeel van de gevangenis parkeerde op eigen terrein. De bezoekers (voor zover met de auto) parkeerden op de parkeerplaatsen voor betaald parkeren in de omgeving. De huidige parkeerdruk in het projectgebied wordt ook deels veroorzaakt door de bouwwerkzaamheden tussen de Harmenjansweg en de Oostelijke oever van het Spaarne. In het Masterplan

Scheepmakerskwartier is aangegeven dat de parkeerdruk op straat weliswaar toeneemt, maar acceptabel is volgens de CROW-normering. De cijfers van de parkeerdrukmeting van juni 2015 geven voor het projectgebied het volgende beeld:¹

- Aanwezig aantal parkeerplaatsen op de openbare weg: 114.
- Hoogste bezetting van deze parkeerplaatsen: zaterdagmiddag.
- Aantal geparkeerde voertuigen op piekmoment: 95.
- Bezetting op piekmoment daarmee: 83%.

Daarmee wordt het beeld bevestigd: de parkeerdruk is nog acceptabel volgens de leidraad van het CROW. Wanneer de bezetting 85% of hoger is, is er sprake van een 'volsituatie'. De parkeerdruk wordt dan te hoog. In de betreffende straten komen dan nog wel enkele lege plekken voor, maar deze zijn dan niet goed vindbaar. Er ontstaat veel zoekverkeer.

De piekvraag in het parkeeronderzoek is op zaterdagmiddag. Gelet op de grote loopafstand tot het centrum van de stad kan deze piekvraag niet veroorzaakt worden door grote aantallen parkeerders die een winkelbezoek aan het centrum van de stad brengen. De parkeerdruk die op zaterdagmiddag werd gemeten is wellicht een incident. Een aantal auto's méér geparkeerd op een beperkt aantal plaatsen (114) geeft al snel het beeld van een hogere parkeerdruk. Ook is niet uitgesloten dat een enkeling de auto in het projectgebied parkeert voor een bezoek aan de binnenstad. Het kan daarbij (gelet op de loopafstanden) niet om grote aantallen gaan.



Locaties straatparkeren in projectgebied. Bron: rapport 150917 Parkeeronderzoek zone C

Voor nieuwe initiatieven die leiden tot een verhoging van de parkeerdruk zullen dan ook aanvullende parkeervoorzieningen moeten worden gerealiseerd om te voorkomen dat de parkeerdruk boven de grens van 85% komt. Concreet betekent dit: nieuwe initiatieven mogen niet leiden tot een toename van de parkeerdruk in het projectgebied.

4.3 Tekorten nieuwbouw Scheepmakerskwartier

In het nieuwe Scheepmakerskwartier (onderdeel van het projectgebied) is een aantal ontwikkelingen gaande die van belang zijn voor de parkeerdruk in het projectgebied. De Oostelijke oever van het Spaarne krijgt een impuls. Er worden daar nieuwe woningen gerealiseerd en de Spaarneoever wordt toegankelijk gemaakt. Bij het realiseren van de woningen moeten ook parkeerplaatsen voor bewoners en voor bezoek aan bewoners worden gerealiseerd. In fase 2 A worden echter 7 parkeerplaatsen minder gebouwd dan de Haarlemse beleidsregels voorschrijven; in fase 2 B zullen 14 plaatsen minder worden gebouwd dan op basis van de beleidsregels is voorgeschreven. De beleidsregels laten ook nadrukkelijk ruimte om af te wijken van de normering in de beleidsregels.

¹ Zie factsheet parkeerdruk zone C Haarlem d.d. 17-09-2015

4.4 Parkeervraag herontwikkeling Koepelgevangenis

Belangrijkste component voor de vraagzijde van de parkeerbalans van het projectgebied is de herontwikkeling van de Koepelgevangenis.

Om een goed beeld te krijgen van de toekomstige parkeerdruk in het projectgebied, zou eigenlijk bekend moeten zijn welke functies er (als gevolg van de herontwikkeling op het terrein van de Koepel) zullen worden gerealiseerd. Het zijn immers de functies die een verkeersaantrekkende werking hebben met de daaruit voortvloeiende parkeerdruk. Die functies zijn nu niet bekend. De functies zullen pas echt bekend zijn als duidelijk is welke plannen de koper van de Penitentiaire Inrichting heeft met het terrein en met de bebouwing.

4.5 Werken met scenario's en varianten

Omdat er nog geen koper is voor het complex, is er dus ook nog geen beeld van de functies die in de herontwikkeling een plaats zullen krijgen. Om toch een goede indruk te kunnen krijgen van de te verwachten parkeervraag, wordt in dit rapport gewerkt met de scenario's.

In het najaar van 2015 heeft het Rijksvastgoedbedrijf een marktconsultatie gehouden om inzicht te krijgen in de mogelijkheden tot herontwikkeling van het terrein van de Penitentiaire Inrichting in Haarlem. Ten behoeve van deze marktconsultatie is door de gemeente Haarlem en het Rijksvastgoedbedrijf het 'concept ambitie-document herontwikkeling Koepelgevangenis Haarlem' opgesteld. Dit document was de basis voor de marktconsultatie. In dit ambitie-document is een aantal scenario's voor de herontwikkeling van de Koepelgevangenis beschreven. Deze scenario's zijn ook als uitgangspunt gehanteerd voor het bepalen van de vraag naar parkeerruimte als gevolg van de herontwikkeling. Concreet is er invulling gegeven aan de volgende scenario's:

- Scenario 1: een Cultuur-scenario,
- Scenario 2: een Leisure-scenario,
- Scenario 3: een onderwijs-scenario en
- Scenario 4: een scenario voor vestiging van creatieve industrie.

De scenario's voor het bepalen van de omvang van de parkeervraag zijn opgesteld in overleg met het Rijksvastgoedbedrijf. Elk scenario is daarbij ingevuld met typerende functies voor het betreffende scenario en verder ingevuld met aanvullende woningbouw. Ook is er voor elk scenario een verdeling in vierkante meters bvo gemaakt. Daarbij is als uitgangspunt gehanteerd dat het percentage woningbouw niet meer dan ongeveer 50% van het totaal aantal vierkante meters bvo zal uitmaken. De op deze wijze tot stand gekomen scenario's zijn vervolgens getoetst door het Atelier van de Rijksbouwmeester. Op een enkele kleine correctie na zijn de scenario's ook door het Atelier van de Rijksbouwmeester als realistisch aangemerkt. Ook de gemeente Haarlem heeft aangegeven zich in de opbouw van de scenario's te kunnen vinden, te behoeve van de verkenning van de potentiële parkeervraag. De gemeente doet daarmee nadrukkelijk geen uitspraak over de wenselijkheid van de scenario's of volumes.

Aan de hand van de scenario's wordt de parkeerbehoefte in beeld gebracht. Die parkeerbehoefte is afhankelijk van twee grootheden: de aard van de functies (zoals in de scenario's beschreven) en de omvang van die functies. Op de huidige locatie is ongeveer 21.000 m2 bvo gerealiseerd. Uit de eerste resultaten van de marktconsultatie kan worden opgemaakt dat de ontwikkelaars zouden willen verdichten. Daarbij zijn aantallen van 30.000 m2 bvo (en zelfs meer) genoemd als meest extreme scenario op het terrein van 1,7 ha. De gemeente ziet dit niet als wenselijk. Een volledig beeld van deze wensen zal worden opgenomen in het consultatie-verslag dat door het Rijksvastgoedbedrijf zal worden opgesteld. Dat consultatie-verslag is echter nog niet beschikbaar.

Varianten

De aard van de toekomstige functies is per scenario beschreven. De omvang van de toekomstige functies is minder zeker. Moet er worden uitgegaan van de huidige omvang van 21.000 m²? Of van de door marktpartijen aangegeven 30.000 m² (of zelfs meer?).

Om een goed inzicht te krijgen in de parkeervraag is daarom voor elk scenario met drie varianten gewerkt:

- Variant 1: een invulling van ca 30.000 m² bvo (voorlopige maximale variant)
- Variant 2: een invulling van ca 25.000 m² bvo (tussenvariant)
- Variant 3: een invulling van ca 21.000 m² bvo (voorlopige minimale variant)

In alle drie de varianten is bij het aantal vierkante meters rekening gehouden met parkeren op eigen terrein in de vorm van een bij de woning behorende parkeerplaats die uitsluitend door bewoners gebruikt zal worden.

4.6 Beschrijving scenario's

In dit hoofdstuk wordt per scenario een beeld gegeven van de te verwachten parkeervraag als gevolg van de herontwikkeling van de Koepelgevangenis. Per scenario zijn steeds de hierboven beschreven varianten uitgewerkt.

Scenario 1: Cultuur-scenario

In het cultuur-scenario zijn als typerende functies opgenomen: museum en theater. In dit scenario zijn ook de daarbij behorende horeca- en kantoorfuncties opgenomen (kantoren zonder baliefunctie) en verder een hotel, woningen en een zeer beperkte retail-functie.

De parkeervraag van scenario 1 (Cultuur-scenario) ziet er als volgt uit:

Bij een herontwikkeling van ca 30.000 m2 bvo

scenario 1: parkeervraag herontwikkeling koepel bij				30.000	m2 bvo	cultuur	
werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
153	194	414	400	237	281	420	284

Bij een herontwikkeling van ca 25.000 m2 bvo

scenario 1: parkeervraag herontwikkeling koepel bij				25.000	m2 bvo	cultuur	
werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
128	162	345	333	197	234	350	236

Bij een herontwikkeling van ca 21.000 m2 bvo

scenario 1: parkeervraag herontwikkeling koepel bij				21.000	m2 bvo	cultuur	
werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
107	136	290	280	166	197	294	198

Uit bovenstaande tabellen kan worden opgemaakt:

- Het piekmoment van de parkeervraag van dit scenario is de zaterdagavond.
- Afhankelijk van de aantallen vierkante meters bvo zijn voor het cultuurscenario tussen ca 300 en 420 p-plaatsen nodig (in rood aangegeven)

Voor de gedetailleerde onderverdeling van de vierkante meters bvo en voor de onderbouwing van bovenstaande cijfers wordt verwezen naar het excelbestand 'scenario 1 Haarlem.xlsx' dat met dit rapport wordt meegeleverd.

Scenario 2: Leisure-scenario

In het Leisure-scenario zijn als typerende functies opgenomen: Wellness, sport en fitness met hotel als overnachtingsmogelijkheid, gecombineerd met vergadermogelijkheden en theater. In dit scenario zijn ook de daarbij behorende horeca- en kantoorfuncties opgenomen (kantoren zonder baliefunctie) en verder woningen en een zeer beperkte retail-functie.

De parkeervraag van scenario 2 (Leisure-scenario) ziet er als volgt uit:

Bij een herontwikkeling van ca 30.000 m2 bvo:

scenario 2: parkeervraag herontwikkeling koepel bij				30.000	m2 bvo	leisure	
werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
300	329	601	590	205	450	507	358

Bij een herontwikkeling van ca 25.000 m2 bvo

scenario 2: parkeervraag herontwikkeling koepel bi				25.000	m2	leisure	
werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
250	276	509	500	171	379	431	302

Bij een herontwikkeling van ca 21.000 m2 bvo

scenario 2: parkeervraag herontwikkeling koepel bij				21.000	m2 bvo	leisure	
werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
211	234	435	427	144	321	371	257

Uit bovenstaande tabellen kan worden opgemaakt:

- Het piekmoment voor dit scenario is de door-de-weekse avond.
- Afhankelijk van de aantallen vierkante meters bvo zijn voor dit scenario tussen ca 435 en 600 p-plaatsen nodig (in rood aangegeven).

Voor de gedetailleerde onderverdeling van de vierkante meters bvo en voor de onderbouwing van bovenstaande cijfers wordt verwezen naar het excelbestand 'scenario 2 Haarlem.xlsx' dat met dit rapport wordt meegeleverd.

Scenario 3: Onderwijs-scenario

In het onderwijsscenario zijn de onderwijsactiviteiten centraal gesteld als typerende functies. Daarbij is het uitgangspunt een onderwijsfunctie op HBO/WO-niveau met een campus waar de studenten gehuisvest kunnen worden. De campus functioneert in het schoolseizoen; 's zomers zijn de studenten weg en kunnen de studentenkamers beperkt worden ingezet als hotelkamer voor een budget-hotel. Verder is er een bibliotheek-documentatiecentrum-studiezaal voorzien en sport en fitness.

De parkeervraag van scenario 3 (Onderwijs-scenario) ziet er als volgt uit:

Bij een herontwikkeling van ca 30.000 m2 bvo:

scenario 3: parkeervraag herontwikkeling koepel bij				30.000	m2 bvo	onderwijs	
werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
241	251	326	309	210	205	252	212

Bij een herontwikkeling van ca 25.000 m2 bvo

scenario 3: parkeervraag herontwikkeling koepel bi				25.000	m2 bvo	onderwijs	
werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
201	209	272	257	175	171	210	177

Bij een herontwikkeling van ca 21.000 m2 bvo

scenario 3: parkeervraag herontwikkeling koepel bij				21.000	m2 bvo	onderwijs	
werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
169	175	228	216	147	144	176	149

Uit bovenstaande tabellen kan worden opgemaakt:

- Het piekmoment is de door-de-weekse avond.
- Afhankelijk van de aantallen vierkante meters bvo zijn voor dit scenario tussen ca 225 en 325 p-plaatsen nodig (in rood aangegeven).

Voor de gedetailleerde onderverdeling van de vierkante meters bvo en voor de onderbouwing van bovenstaande cijfers wordt verwezen naar het Excel bestand 'scenario 3 Haarlem.xlsx' dat met dit rapport wordt meegeleverd.

Scenario 4: scenario Creatieve industrie

In het scenario voor de Creatieve Industrie zijn als typerende functies opgenomen: atelierruimtes en werkplaatsen, met aanvullende onderwijsactiviteiten en met ondersteunende functies als sportfaciliteiten, fitness, horeca en beperkte retail

De parkeervraag van scenario 4 (scenario Creatieve Industrie) ziet er als volgt uit:

Bij een herontwikkeling van ca 30.000 m2 bvo:

scenario 4: parkeervraag herontwikkeling koepel bij				30.000	m2 bvo	creatief	
werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
277	289	276	273	127	200	182	158

Bij een herontwikkeling van ca 25.000 m2 bvo

scenario 4: parkeervraag herontwikkeling koepel bi				25.000	m2 bvo	creatief	
werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
246	257	238	236	106	167	151	132

Bij een herontwikkeling van ca 21.000 m2 bvo

scenario 4: parkeervraag herontwikkeling koepel bij				21.000	m2 bvo	creatief	
werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
222	231	208	205	89	140	127	111

Uit bovenstaande tabellen kan worden opgemaakt:

- Het piekmoment is de door-de-weekse middag.
- Afhankelijk van de aantallen vierkante meters bvo zijn voor dit scenario tussen ca 230 en 290 p-plaatsen nodig (in rood aangegeven).

Voor de gedetailleerde onderverdeling van de vierkante meters bvo en voor de onderbouwing van bovenstaande cijfers wordt verwezen naar het excelbestand 'scenario 4 Haarlem.xlsx' dat met dit rapport wordt meegeleverd.

4.7 Samenvatting parkeervraag herontwikkeling Koepel

Op basis van de hierboven gepresenteerde cijfers kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Scenario 1 (Cultuurscenario) leidt tot een parkeervraag tussen afgerond 300 en 420 plaatsen met een te verwachten piek op zaterdagavond.
- Scenario 2 (Leisure scenario) leidt tot een parkeervraag tussen afgerond 435 en 600 plaatsen met een te verwachten piek op de door-de-weekse avond.
- Scenario 3 (Onderwijs-scenario) leidt tot een parkeervraag tussen afgerond 225 en 325 plaatsen met een te verwachten piek op de door-de-weekse avond.
- Scenario 4 (Scenario Creatieve Industrie) leidt tot een parkeervraag tussen afgerond 230 en 290 plaatsen met een te verwachten piek op de door-de-weekse middag.

NB: Nadrukkelijk wordt erop gewezen dat bovenstaande parkeervraag als gevolg van deze scenario's alleen betrekking heeft op de herontwikkeling van de Koepelgevangenis. In hoofdstuk 4.9 wordt de totale parkeervraag van het projectgebied inzichtelijk gemaakt.

4.8 Parkeervraag NedTrain

De parkeervraag van NedTrain bestaat uit twee elementen: parkeren door eigen personeel dat werkzaam is op het terrein van NedTrain aan de Oudeweg en parkeren door bezoekers van NedTrain. De parkeervraag van NedTrain hangt samen met de werktijden van NedTrain. Bij NedTrain wordt op door-de-weekse dagen gewerkt met een tweeploegendienst. Er is personeel aanwezig tussen ca 06.00 uur 's morgens en ca 23.00 uur 's avonds. Op zaterdag wordt er beperkt gewerkt; 's nachts en op zon- en feestdagen wordt er door NedTrain niet gewerkt en is er dus geen parkeervraag. In onderstaande tabel is de parkeerbehoefte van NedTrain op de verschillende momenten van de week weergegeven, met in rood de maximale parkeervraag.

parkeervraag NedTrain							
werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
255	255	150	150	0	30	0	0

4.9 Samenvatting vraagzijde parkeerbalans projectgebied

De totale parkeervraag van het projectgebied is per scenario de optelsom van alle parkeervraag als gevolg van:

- De bestaande parkeervraag.
- De nog niet opgeloste parkeervraag uit de fase 2A en 2B.
- De parkeervraag als gevolg van de herontwikkeling van de Koepel.
- De Parkeervraag van NedTrain.

Bij scenario 1 (Cultuur-scenario) zijn nodig:

- Bij een invulling van 30.000 m2 bvo: 664 p-plaatsen
- Bij een invulling van 25.000 m2 bvo: 602 p-plaatsen
- Bij een invulling van 21.000 m2 bvo: 540 p-plaatsen

Bij scenario 2 (Leisure-scenario) zijn nodig:

- Bij een invulling van 30.000 m2 bvo: 851 p-plaatsen
- Bij een invulling van 25.000 m2 bvo: 759 p-plaatsen
- Bij een invulling van 21.000 m2 bvo: 685 p-plaatsen

Bij scenario 3 (Onderwijs-scenario) zijn nodig:

- Bij een invulling van 30.000 m2 bvo: 576 p-plaatsen
- Bij een invulling van 25.000 m2 bvo: 533 p-plaatsen
- Bij een invulling van 21.000 m2 bvo: 499 p-plaatsen

Bij scenario 4 (Creatieve Industrie) zijn nodig:

- Bij een invulling van 30.000 m2 bvo: 613 p-plaatsen
- Bij een invulling van 25.000 m2 bvo: 581 p-plaatsen
- Bij een invulling van 21.000 m2 bvo: 555 p-plaatsen

De maximale parkeervraag geldt voor Scenario 2 (Leisure) met een piekvraag van 851 plaatsen op de doordeweekse avond bij een invulling van 30.000 m2 bvo.

5 Parkeerbilans projectgebied: aanbodzijde

In hoofdstuk 4 van dit rapport is de vraag naar parkeerplaatsen behandeld. Daarin is aangegeven hoeveel parkeerplaatsen er voor elk scenario moeten worden gerealiseerd. In dit hoofdstuk 5 wordt het aanbod van parkeerplaatsen behandeld. Aan de orde komen:

- Op welke locatie kunnen de benodigde parkeerplaatsen worden gerealiseerd.
- Hoeveel parkeerplaatsen kunnen er op die locaties worden gerealiseerd.

5.1 Mogelijke parkeerlocaties

In het visiedocument 'randvoorwaarden verkoop Koepel' en in de brief van wethouder van Spijk d.d. 16 september 2015 zijn als mogelijke locaties voor parkeren genoemd:

- Parkeren op eigen terrein van de Koepel.
- Parkeren onder maaiveld Papentorenvest of onder de Gedempte Oostersingelgracht.
- Parkeren op het terrein van NedTrain.

Verder is in het visiedocument aangegeven dat het parkeerterrein voor de deur van het centrale toegangsgebouw (ca 50 parkeerplaatsen) een groene invulling krijgt.

Niet genoemd in de documentatie, maar wel opgenomen in dit rapport, zijn de mogelijkheden voor parkeren langs de openbaar weg.

Hieronder worden de verschillende mogelijkheden besproken.

5.2 Parkeren op eigen terrein van de Koepel

Omdat bij een herontwikkeling de Koepel behouden blijft en mogelijk ook (een deel van) het Huis van Bewaring de Vest, zijn de mogelijkheden om een parkeervoorziening op eigen terrein te realiseren beperkt. Het is aannemelijk dat de koper van het complex de gebouwen van na 1960 zal slopen. De ruimte die vrijkomt door de sloop van deze gebouwen krijgt een andere invulling. Daar zijn dan mogelijkheden om naast nieuwe functies ook parkeren een plaats te geven.

Voor wat betreft het parkeren op het terrein van de Koepel zijn er drie mogelijkheden:

- Er komt een openbare parkeergarage waar iedereen gebruik van kan maken
- Er komt een parkeergarage voor alleen de woningen in het complex
- Er komt helemaal geen parkeervoorziening op het terrein van de Koepel

Een openbare parkeergarage

Een openbare garage op eigen terrein geeft overlast voor de eromheen liggende woningen. Om te beginnen is er 24 uur per dag intensief in- en uitrijdend (wijkvreemd) verkeer, zowel in de garage als in de wegen rondom de garage. Daarom moeten er maatregelen worden genomen om overlast te beperken. Daarbij moet bij voorbeeld gedacht worden aan het geluiddicht maken van de gevels van de garage. Die geluiddichte gevels belemmeren dan weer de natuurlijke ventilatie. Bij het ontbreken van natuurlijke ventilatie stelt de brandweer hoge eisen aan mechanische ventilatie en brandveiligheidssystemen. Allemaal kostenverhogende factoren, zowel voor de initiële investering als voor de jaarlijkse onderhoudslasten. Dat maakt de garage onnodig duur. Een bovengrondse openbare garage in een woonwijk, met geluiddichte gevel, met mechanische ventilatie en andere brandveiligheidsvoorzieningen kost in orde van € 30.000 per p-plaats. Als moet worden voldaan aan de wens om verdiept te bouwen nemen deze kosten nog fors toe.

Een openbare parkeergarage op eigen terrein van de Koepel neemt bovendien veel ruimte in beslag. Die ruimte gaat dan weer ten koste van het aantal vierkante meters programma. Het realiseren van een openbare garage op eigen terrein van de Koepel ligt dan ook niet voor de hand.

Parkeergarage voor de woningen in het complex

Een parkeergarage op eigen terrein voor de woningen in het complex wordt minder snel als overlast gevend aangemerkt. De bewoners hebben het comfort van een parkeerplaats bij de woning. Bovendien is er veel minder hinder dan bij een openbare parkeergarage. Bij een openbare garage rijden er dagelijks veel (wijkvreemde) auto's naar de garage. Bij een parkeergarage voor alleen bewoners is deze verkeersdruk (en daarmee de verkeershinder) een fractie van de hinder die wordt ervaren bij een openbare garage. Ten slotte is ook de waarde van de woningen hoger wanneer de parkeerplaatsen vlak bij de woning zijn gesitueerd.

Geen parkeergelegenheid op eigen terrein

De mogelijkheid bestaat dat er helemaal geen parkeergelegenheid op eigen terrein zal worden gerealiseerd. De koper van het complex kan ervoor kiezen om het hele terrein van allerlei functies te voorzien en het parkeren op te lossen door gebruik te maken van de garage op het terrein van NedTrain.

Aantallen parkeerplaatsen op eigen terrein

Bij het opstellen van het aanbod van parkeerplaatsen wordt niet uitgegaan van een openbare parkeergarage. Dan blijven over:

- Parkeren door bewoners en
- Geen parkeren op eigen terrein

Bij parkeren voor bewoners is uitgegaan van 1,0 parkeerplaats per woning (dat is 0,1 parkeerplaats méér dan in de beleidsregels is vastgelegd) omdat in de praktijk ook één parkeerplaats per woning wordt geëist. De parkeerplaats is uitsluitend bestemd voor de eigen auto van de bewoners en zal niet voor andere doeleinden worden gebruikt.

Omdat in de scenario's wordt gerekend met steeds wisselende aantallen woningen, is per scenario ook steeds een ander aantal parkeerplaatsen op eigen terrein van toepassing. Dit wordt verder uitgewerkt bij het opstellen van de parkeerbalans in hoofdstuk 6.

Conclusie parkeren op eigen terrein:

Voor de woonfunctie is parkeren op eigen terrein een optie; voor de bezoekfunctie (openbare garage) is parkeren op eigen terrein geen optie. Het geeft veel overlast, neemt veel ruimte in beslag en is onnodig duur.

Bij het bepalen van het aanbod van parkeerplaatsen op eigen terrein is er daarom van uitgegaan:

- Dat er helemaal geen parkeergelegenheid op eigen terrein zal worden gerealiseerd, of
- Als er wél parkeergelegenheid op eigen terrein zal worden gerealiseerd, deze parkeergelegenheid uitsluitend bestemd is voor de woningen in het complex. Per scenario zijn dat wisselende aantallen woningen en daarmee ook wisselende aantallen parkeerplaatsen.

5.3 Parkeren onder de Papentorenvest of Gedempte Oostersingelgracht

In de documentatie is sprake van parkeren onder de Papentorenvest. De kosten van een ondergrondse garage onder een gracht zijn zeer aanzienlijk (al gauw boven de € 50.000 per parkeerplaats) en zijn zeker niet uit de exploitatie terug te verdienen. Ook voor een garage onder de Gedempte Oostersingelgracht moet met zeer aanzienlijke kosten worden gerekend. Om die reden is zijn deze locaties niet verder uitgewerkt.

5.4 Parkeren parkeergarage NedTrain

De derde mogelijkheid is het bouwen van extra parkeerlagen op de parkeergarage op het terrein van NedTrain. Dat is verreweg de goedkoopste oplossing. Omdat er geen woningen in de directe nabijheid staan kan er sprake zijn van een open gevel (zoals bij voorbeeld bij de garage Morspoort in Leiden) en daarmee van een natuurlijke ventilatie. Kostbare installaties voor mechanische ventilatie en andere voorzieningen kunnen achterwege blijven. Ook het gebouw zelf kan tegen relatief geringe kosten worden gerealiseerd. Het gebouw zelf wordt neergezet in opdracht van NedTrain. De investering in **extra** parkeercapaciteit ten behoeve van de herontwikkeling van de Koepel kan dan beperkt blijven tot de kosten van de extra parkeerplaatsen die er (letterlijk) bovenop de garage van NedTrain moeten worden gerealiseerd. Gerekend is met een investering van ongeveer € 17.000 per parkeerplaats, inclusief de kosten van een extra aansluiting van de garage op de Gedempte Oostersingelgracht.

Aantallen in de garage NedTrain

De parkeergarage van NedTrain wordt in eerste instantie gebouwd voor ca 240-265 parkeerplaatsen. Dat is ruwweg de parkeerbehoefte van NedTrain voor eigen gebruik (parkeren door personeel en door bezoek).

In opdracht van NedTrain heeft Mourik uit Groot Ammers een ontwerpstudie gemaakt voor een parkeergarage op het terrein van NedTrain. Daarbij is uitgegaan van een parkeergarage van twee lagen (begane grond en één verdieping). In totaal kunnen op deze twee lagen (afhankelijk van het gekozen ontwerp) maximaal ca 265 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.²

Uitbreidingsmogelijkheden

Als definitief zou worden besloten om het parkeren ten behoeve van de herontwikkeling van de Koepel ook daadwerkelijk in de garage van NedTrain te laten plaatsvinden, dan kunnen er nog een aantal lagen bovenop de garage worden gebouwd. Er komen dan méér parkeerplaatsen beschikbaar. Het is dan wel zaak nu constructieve maatregelen te nemen om **straks** uitbreiding mogelijk te maken. Binnen de bebouwingshoogte van het bestemmingsplan (17 mtr) kunnen in totaal 5 parkeerlagen worden gerealiseerd. Bij in totaal 5 parkeerlagen (begane grond plus 4 lagen) kunnen er in totaal ca 620 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Omdat er een extra inrit met bijbehorende bufferruimte moet komen aan de Gedempte Oostersingelgracht (zie hoofdstuk 8), wordt gerekend met een verlies van ca 20 parkeerplaatsen. In totaal blijven dan ca 600 plaatsen beschikbaar.

5.5 Parkeren langs de openbare weg

Op dit moment zijn er in het projectgebied ca 114 parkeerplaatsen langs de openbare weg die voor parkeren door bezoekers kunnen worden gebruikt (inventarisatie juni 2015). Voor de parkeerbalans zijn deze parkeerplaatsen van belang. Zij maken deel uit van het totale areaal aan parkeer-voorzieningen in het projectgebied en worden om die reden opgenomen in de parkeerbalans. Uit het parkeeronderzoek van juni 2015 is bekend wat de bezetting van deze parkeerplaatsen is. Met een bezettingspercentage van maximaal 85% (zie hoofdstuk 4.2) wordt ermee gerekend dat er daadwerkelijk door bezoekers 97 auto's geparkeerd kunnen worden. Zie ook kaartje hoofdstuk 4.1

5.6 Parkeren op voorterrein Koepel

Op het voorterrein bij de hoofdentree van de Koepel zijn op dit moment ca 50 parkeerplaatsen gesitueerd. In het visiedocument zullen deze parkeerplaatsen verdwijnen. Er komt in het visiedocument groen voor in de plaats. In dit rapport is met het al of niet voortbestaan van deze 50 parkeerplaatsen gerekend om de effecten op de totale parkeerbalans voor het hele projectgebied inzichtelijk te maken. Er is overeenstemming over het feit dat deze 50 plaatsen op het voorterrein

² Zie: ontwerp Parkeergarage NedTrain van Mourik Groot Ammers d.d. 30-05-2013

worden ingeruild voor groen en dat deze 50 plaatsen op eigen terrein zullen worden gecompenseerd.

5.7 Samenvatting aanbod parkeerplaatsen

In dit hoofdstuk 5 zijn de mogelijkheden voor het aanbod van parkeerplaatsen in het projectgebied uitgewerkt. Het totale aanbod van parkeerplaatsen bestaat uit:

- Parkeren langs de openbare weg: 114 plaatsen, waarop bij een bezetting van 85% maximaal 97 auto's kunnen worden geparkeerd. Bij herprofilering van de Papentorenvest komt een deel van deze plaatsen te vervallen.
- Parkeerplaatsen op eigen terrein (50 plaatsen) op maaiveld
- Parkeerplaatsen op eigen terrein ten behoeve van de woningen. Het aantal parkeerplaatsen varieert met het aantal woningen, waarbij gerekend is met 1,0 p-plaats per woning
- Parkeerplaatsen in de parkeergarage op het terrein van NedTrain, waarbij wordt uitgegaan van een maximale capaciteit van 600 parkeerplaatsen.

Niet verder worden uitgewerkt:

- Een variant waarbij parkeren wordt gerealiseerd onder de Papentorenvest of onder de Gedempte Oostersingelgracht. Deze varianten zijn zodanig duur dat de benodigde investering op geen enkele wijze kan worden terugverdiend.
- Een variant waarbij een openbare parkeergarage op het terrein van de Koepel wordt gerealiseerd. Een dergelijke openbare parkeergarage gaat ten koste van vierkante meters programmatische invulling en is bovendien duur omdat er allerlei voorzieningen moeten worden aangebracht om hinder voor de omgeving te voorkomen.

6 Samenstellen parkeerbilans projectgebied

In hoofdstuk 4 is de vraag naar parkeerplaatsen op de verschillende momenten van de week inzichtelijk gemaakt.

In hoofdstuk 5 is het aanbod van parkeerplaatsen inzichtelijk gemaakt.

In dit hoofdstuk 6 zullen vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen op de verschillende momenten van de week worden uitgewerkt. Daarbij wordt aan de hand van de scenario's en varianten van hoofdstuk 4 een beeld gegeven van de te verwachten parkeerdruk.

6.1 Parkeerbalans scenario 1: Cultuur-scenario

In dit scenario zijn de drie varianten uitgewerkt: een invulling met ca 30.000 m2 bvo, een invulling met ca 25.000 m2 bvo en een invulling met ca 21.000 m2 bvo. Van elk van deze varianten is tevens inzichtelijk gemaakt wat het effect is van parkeren op eigen terrein ten behoeve van de woningen en wat het effect is van het weghalen van de 50 parkeerplaatsen voor de deur van het toegangsgebouw.

In onderstaande tabellen is een overschot aan parkeerplaatsen (er worden minder parkeerplaatsen gevraagd dan aangeboden) in **groen** aangegeven;

Een tekort aan parkeerplaatsen (de vraag is groter dan het aantal aanwezige parkeerplaatsen) wordt in **rood** aangegeven.

Bij een variant van 30.000 m2:

	parkeerplaatsen OVER of TEKORT							
	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	werkdag	zaterdag	zaterdag	zondag
	overdag	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
scenario 1: cultuur 30.000								
geen parkeren eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	220	179	33	42	360	270	177	344
geen parkeren eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	270	229	83	92	410	320	227	394
parkeren woningen op eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	316	275	207	197	554	386	332	480
parkeren woningen op eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	366	325	257	247	604	436	382	530

Bij een variant van 25.000 m2

	parkeerplaatsen OVER of TEKORT							
	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	werkdag	zaterdag	zaterdag	zondag
	overdag	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
scenario 1: cultuur 25.000								
geen parkeren eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	245	211	102	109	400	317	247	392
geen parkeren eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	295	261	152	159	450	367	297	442
parkeren woningen op eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	326	292	247	237	561	413	376	504
parkeren woningen op eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	376	342	297	287	611	463	426	554

Bij een variant van 21.000 m2

	parkeerplaatsen OVER of TEKORT							
	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	werkdag	zaterdag	zaterdag	zondag
	overdag	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
scenario 1: cultuur 21.000								
geen parkeren eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	266	237	157	162	431	354	303	429
geen parkeren eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	316	287	207	212	481	404	353	479
parkeren woningen op eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	333	305	279	270	567	435	411	524
parkeren woningen op eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	383	355	329	320	617	485	461	574

Conclusie Parkeerbalans scenario 1 Cultuur-scenario:

- Uitgaande van de vraag naar parkeerplaatsen zoals aangegeven in hoofdstuk 4,
 - Een maximale parkeervraag tussen 540 (21.000 m2) en 664 (30.000 m2) p-plaatsen
- Uitgaande van het aanbod aan parkeerplaatsen zoals aangegeven in hoofdstuk 5
 - Een parkeeraanbod van 600 plaatsen (NedTrain)
 - Parkeren langs de openbare weg 114 plaatsen, waarvan max 97 bezet
 - Parkeren op eigen terrein door bewoners, of juist niet
 - Handhaven 50 parkeerplaatsen, of juist niet

Dan:

- Is er voldoende aanbod aan parkeerplaatsen, ook bij het maximale scenario van 30.000 m2 bvo

6.2 Parkeerbalans scenario 2: Leisure-scenario

In dit scenario zijn de drie varianten uitgewerkt: een invulling met ca 30.000 m² bvo, een invulling met ca 25.000 m² bvo en een invulling met ca 21.000 m² bvo. Van elk van deze varianten is tevens inzichtelijk gemaakt wat het effect is van parkeren op eigen terrein ten behoeve van de woningen en wat het effect is van het weghalen van de 50 parkeerplaatsen voor de deur van het toegangsgebouw.

In onderstaande tabellen is een overschot aan parkeerplaatsen (er worden minder parkeerplaatsen gevraagd dan aangeboden) in **groen** aangegeven;

Een tekort aan parkeerplaatsen (de vraag is groter dan het aantal aanwezige parkeerplaatsen) wordt in **rood** aangegeven.

Bij een variant van 30.000 m² bvo:

	parkeerplaatsen OVER of TEKORT							
	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
scenario 2: leisure 30.000								
geen parkeren eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	73	44	-154	-148	392	101	90	270
geen parkeren eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	123	94	-104	-98	442	151	140	320
parkeren woningen op eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	160	131	2	-10	565	205	229	391
parkeren woningen op eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	210	181	52	40	615	255	279	441

Bij een variant van 25.000 m² bvo

	parkeerplaatsen OVER of TEKORT							
	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
scenario 2: leisure 25.000								
geen parkeren eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	122	97	-62	-58	426	172	166	326
geen parkeren eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	172	147	-12	-8	476	222	216	376
parkeren woningen op eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	195	169	68	58	570	259	281	427
parkeren woningen op eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	245	219	118	108	620	309	331	477

Bij een variant van 21.000 m² bvo

	parkeerplaatsen OVER of TEKORT							
	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
scenario 2: leisure 21.000								
geen parkeren eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	162	139	12	14	453	230	226	371
geen parkeren eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	212	189	62	64	503	280	276	421
parkeren woningen op eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	223	199	121	112	575	302	323	456
parkeren woningen op eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	273	249	171	162	625	352	373	506

Conclusie Parkeerbalans scenario 2 Leisure-scenario:

- Uitgaande van de vraag naar parkeerplaatsen zoals aangegeven in hoofdstuk 4,
 - Een maximale parkeervraag tussen 685 (21.000 m²) en 851 (30.000 m²) p-plaatsen.
- Uitgaande van het aanbod aan parkeerplaatsen zoals aangegeven in hoofdstuk 5
 - Een parkeeraanbod van 600 plaatsen (NedTrain) .
 - Parkeren langs de openbare weg 114 plaatsen, waarvan max 97 bezet.
 - Parkeren op eigen terrein door bewoners, of juist niet.
 - Handhaven 50 parkeerplaatsen, of juist niet.

Dan:

- Is er bij een invulling van 30.000 m² alleen een passende oplossing te realiseren als parkeren voor de woningen op eigen terrein wordt ingevuld en de 50 parkeerplaatsen voor de deur gehandhaafd blijven.
- Is er bij een invulling van 25.000 m² alleen een passende oplossing te realiseren als het parkeren voor de woningen op eigen terrein wordt ingevuld.
- Is er bij een invulling van 21.000 m² geen parkeerprobleem.

6.3 Parkeerbalans scenario 3: Onderwijs-scenario

In dit scenario zijn de drie varianten uitgewerkt: een invulling met ca 30.000 m2 bvo, een invulling met ca 25.000 m2 bvo en een invulling met ca 21.000 m2 bvo. Van elk van deze varianten is tevens inzichtelijk gemaakt wat het effect is van parkeren op eigen terrein ten behoeve van de woningen en wat het effect is van het weghalen van de 50 parkeerplaatsen voor de deur van het toegangsgebouw.

In onderstaande tabellen is een overschot aan parkeerplaatsen (er worden minder parkeerplaatsen gevraagd dan aangeboden) in **groen** aangegeven;

Een tekort aan parkeerplaatsen (de vraag is groter dan het aantal aanwezige parkeerplaatsen) wordt in **rood** aangegeven.

Bij een variant van 30.000 m2 bvo:

	parkeerplaatsen OVER of TEKORT							
	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	werkdag	zaterdag	zaterdag	zondag
	overdag	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
scenario 3: onderwijs 30.000								
geen parkeren eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	132	122	121	133	387	316	345	416
geen parkeren eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	182	172	171	183	437	366	395	466
parkeren woningen op eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	194	184	232	232	511	390	444	503
parkeren woningen op eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	244	234	282	282	561	440	494	553

Bij een variant van 25.000 m2 bvo

	parkeerplaatsen OVER of TEKORT							
	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	werkdag	zaterdag	zaterdag	zondag
	overdag	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
scenario 3: onderwijs 25.000								
geen parkeren eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	172	164	175	185	422	350	387	451
geen parkeren eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	222	214	225	235	472	400	437	501
parkeren woningen op eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	224	216	268	267	525	412	470	523
parkeren woningen op eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	274	266	318	317	575	462	520	573

Bij een variant van 21.000 m2

	parkeerplaatsen OVER of TEKORT							
	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	werkdag	zaterdag	zaterdag	zondag
	overdag	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
scenario 3: onderwijs 21.000								
geen parkeren eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	204	198	219	226	450	377	421	479
geen parkeren eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	254	248	269	276	500	427	471	529
parkeren woningen op eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	247	241	297	295	536	429	490	540
parkeren woningen op eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	297	291	347	345	586	479	540	590

Conclusie Parkeerbalans scenario 3 Onderwijs-scenario:

- Uitgaande van de vraag naar parkeerplaatsen zoals aangegeven in hoofdstuk 4,
 - Een maximale parkeervraag tussen 499 (21.000 m2) en 576 (30.000 m2) p-plaatsen
- Uitgaande van het aanbod aan parkeerplaatsen zoals aangegeven in hoofdstuk 5
 - Een parkeeraanbod van 600 plaatsen (NedTrain).
 - Parkeren langs de openbare weg 114 plaatsen, waarvan max 97 bezet.
 - Parkeren op eigen terrein door bewoners, of juist niet.
 - Handhaven 50 parkeerplaatsen, of juist niet.

Dan:

- Is er voldoende aanbod aan parkeerplaatsen, ook bij het maximale scenario van 30.000 m2 bvo.

6.4 Parkeerbalans scenario 4: Scenario Creatieve Industrie

In dit scenario zijn de drie varianten uitgewerkt: een invulling met ca 30.000 m2 bvo, een invulling met ca 25.000 m2 bvo en een invulling met ca 21.000 m2 bvo. Van elk van deze varianten is tevens inzichtelijk gemaakt wat het effect is van parkeren op eigen terrein ten behoeve van de woningen en wat het effect is van het weghalen van de 50 parkeerplaatsen voor de deur van het toegangsgebouw.

In onderstaande tabellen is een overschot aan parkeerplaatsen (er worden minder parkeerplaatsen gevraagd dan aangeboden) in **groen** aangegeven;

Een tekort aan parkeerplaatsen (de vraag is groter dan het aantal aanwezige parkeerplaatsen) wordt in **rood** aangegeven.

Bij een variant van 30.000 m2 bvo

	parkeerplaatsen OVER of TEKORT							
	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	werkdag	zaterdag	zaterdag	zondag
	overdag	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
scenario 4: creatieve industrie 30.000								
geen parkeren eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	96	84	171	169	470	321	415	470
geen parkeren eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	146	134	221	219	520	371	465	520
parkeren woningen op eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	160	147	285	270	597	397	517	558
parkeren woningen op eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	210	197	335	320	647	447	567	608

Bij een variant van 25.000 m2 bvo

	parkeerplaatsen OVER of TEKORT							
	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	werkdag	zaterdag	zaterdag	zondag
	overdag	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
scenario 4: creatieve industrie 25.000								
geen parkeren eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	127	116	209	206	491	354	446	496
geen parkeren eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	177	166	259	256	541	404	496	546
parkeren woningen op eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	179	169	304	291	597	417	530	570
parkeren woningen op eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	229	219	354	341	647	467	580	620

Bij een variant van 21.000 m2 bvo:

	parkeerplaatsen OVER of TEKORT							
	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	werkdag	zaterdag	zaterdag	zondag
	overdag	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
scenario 4: creatieve industrie 21.000								
geen parkeren eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	151	142	239	236	508	381	470	517
geen parkeren eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	201	192	289	286	558	431	520	567
parkeren woningen op eigen terrein; opheffen 50 pp voor de deur	195	187	319	307	597	434	541	579
parkeren woningen op eigen terrein; handhaven 50 pp voor de deur	245	237	369	357	647	484	591	629

Conclusie Parkeerbalans scenario 4 Creatieve Industrie:

- Uitgaande van de vraag naar parkeerplaatsen zoals aangegeven in hoofdstuk 4,
 - Een maximale parkeervraag tussen 555 (21.000 m2) en 613 (30.000 m2) p-plaatsen
- Uitgaande van het aanbod aan parkeerplaatsen zoals aangegeven in hoofdstuk 5
 - Een parkeeraanbod van 600 plaatsen (NedTrain)
 - Parkeren langs de openbare weg 114 plaatsen, waarvan max 97 bezet
 - Parkeren op eigen terrein door bewoners, of juist niet
 - Handhaven 50 parkeerplaatsen, of juist niet

Dan:

- Is er voldoende aanbod aan parkeerplaatsen, ook bij het maximale scenario van 30.000 m2 bvo

6.5 Samenvatting Parkeerbalans projectgebied

Uitgaande van de vraag naar parkeerruimte zoals geformuleerd in hoofdstuk 4 en het aanbod van parkeerruimte zoals aangegeven in hoofdstuk 5 zijn er alleen in het scenario 2 (Leisure-scenario) capaciteitsproblemen te verwachten en dan ook nog alleen als er géén parkeren op eigen terrein ten behoeve de woningen wordt gerealiseerd. In alle andere scenario's zijn er geen structurele parkeerproblemen te verwachten. Op straat-niveau zal het ongetwijfeld voorkomen dat alle parkeerplaatsen (over-)bezet zijn, op gebiedsniveau (het hele Scheepmakerskwartier inclusief de garage van NedTrain) is er voldoende ruimte.

Voorwaarde is daarbij nadrukkelijk dat op het terrein van NedTrain inderdaad een garage van 600 parkeerplaatsen wordt gerealiseerd die door de bezoekers van het projectgebied kan worden gebruikt.

6.6 Gevolgen voor de exploitatie

Tot de opdracht aan Empaction behoort ook het onderzoek naar de financiële haalbaarheid van de parkeergarage NedTrain. Die financiële haalbaarheid wordt hoofdzakelijk bepaald door de benodigde omvang van de garage en door de vraag naar parkeerruimte als gevolg van de diverse soorten functies in het projectgebied. In overleg met de Gemeente Haarlem en het Rijksvastgoedbedrijf zijn er in de businesscase twee scenario's doorgerekend:

- Het scenario met de naar verwachting hoogste parkeerdruk (Leisure-scenario met 30.000 m²) en
- Het scenario met de naar verwachting minste parkeerdruk (Onderwijs-scenario met 21.000 m²)

In hoofdstuk 9 is de businesscase uitgewerkt op basis van deze hier beschreven scenario's

7 Fasering parkeervraag

De parkeerbalans geeft een indruk van de vraag naar parkeerplaatsen en het aanbod van parkeerplaatsen op een bepaald moment. Het piekmoment bepaalt de vraag naar parkeerplaatsen; de fysieke aanwezigheid en beschikbaarheid van de parkeerplaatsen bepaalt het aanbod.

Naar het zich nu laat aanzien zullen de parkeerplaatsen voor NedTrain in een eerder stadium beschikbaar komen dan de vraag naar parkeerplaatsen als gevolg van de ontwikkelingen in en rond de Koepel. Dat betekent dat NedTrain in het begin alleen een parkeergarage voor eigen gebruik bouwt (van ca 240 – 265 plaatsen) en later – als er parkeervraag gaat ontstaan uit de herontwikkeling van de Koepel – zal bijbouwen. In tijd gemeten kan hier enkele jaren tussen zitten, derhalve is het essentieel dat partijen toekomstvaste afspraken maken.

Als duidelijk is dát er meer plaatsen nodig zijn door vraag uit het gebied rondom de Koepel, dan kunnen die plaatsen in een latere fase gerealiseerd worden bovenop de dan reeds gerealiseerde garage van Nedtrain. E.e.a. houdt wel in dat er nu maatregelen moeten worden getroffen om uitbreiden **straks** mogelijk te maken. Daarover is meer opgenomen in hoofdstuk 9, de businesscase.

8 Eisen en capaciteit garage NedTrain

Als ervoor wordt gekozen om de garage NedTrain ook te gebruiken voor de bezoekers van het projectgebied, dan zullen er een aantal maatregelen getroffen moeten worden. Die maatregelen betreffen bij voorbeeld de bereikbaarheid van de garage voor bezoekers van het projectgebied en de inrichting van de garage. Hieronder worden de verschillende aspecten uitgewerkt.

8.1 Bereikbaarheid met de auto

De tekeningen (nog zonder status) gaan uit van een aanrijroute via de Oudeweg en dan onder de spoorweg door de parkeergarage in. Dat is alleen voor bezoekers die uit het Oosten en Noordoosten van de stad komen een logische route naar de garage. Daarbij moet wel worden bedacht dat de parkeerder graag zijn bestemming ziet liggen en dan vervolgens een parkeerplaats zoekt.

- Wie uit Oostelijke richting via de Oudeweg komt kan de garage nog niet zien liggen. De kans dat iemand eerst doorrijdt naar de Koepel en daar een parkeerplaats gaat zoeken is groot. Ook al staat de garage langs de Oudeweg straks nog zo goed aangegeven, de praktijk leert dat de verwijsborden slecht worden gevolgd.
- Wie vanuit het zuiden de gedempte Oostersingelgracht naar het projectgebied wil, moet ertoe worden verleid om NIET linksaf te gaan, het gebied in, maar iets door te rijden en dan rechts de garage in. Daarbij is dan wel de veronderstelling dat er ook daadwerkelijk een ingang voor auto's aan de gedempte Oostersingelgracht zal worden gerealiseerd. Die ingang aan de Gedempte Oostersingelgracht moet dan zodanig worden vormgegeven dat verkeer dat de garage in wil geen belemmering oplevert voor de doorstroming op de Gedempte Oostersingelgracht.
- In alle gevallen geldt: wie eenmaal het gebied rond de Koepel is binnengereden en daar geen parkeerplaats heeft kunnen vinden, moet de mogelijkheid krijgen om alsnog op eenvoudige wijze de parkeergarage Nedtrain te bereiken.

Het verlaten van de garage is minder problematisch. Als ervoor wordt gekozen dat de garage alleen via de Oudeweg kan worden uitgereden, dan is dat geen probleem. Verkeerskundig is het beter om niet uit te rijden via de gedempte Oostersingelgracht. Immers: het verkeer moet invoegen op de (dan nog altijd) drukke Gedempte Oostersingelgracht.

8.2 Bereikbaarheid voor voetgangers

Zoals hierboven aangegeven heeft de huidige Gedempte Oostersingelgracht ter hoogte van Nedtrain tweemaal drie rijstroken; de verkeersintensiteit is groot. Na realisering van de plannen om deze weg minder verkeersintensief te maken resteren nog tweemaal twee rijstroken. De parkeerders die de auto in de garage Nedtrain hebben gestald en die het Scheepmakerskwartier als eindbestemming hebben, zullen de gedempte Oostersingelgracht moeten oversteken. De oversteek kan gelijkvloers worden gerealiseerd: een voetgangersoversteekplaats met of zonder VRI, of er moet een ongelijkvloerse oversteek worden aangelegd. Een ongelijkvloerse oversteek is een barrière voor ouderen en gehandicapten en bovendien kostbaar. Een alternatief zou kunnen zijn: vanaf de 1^e verdieping van de garage een oversteek maken (direct langs de spoorbrug over de Gedempte Oostersingelgracht). Uitgezocht moet worden of zo'n oversteek technisch, financieel en juridisch (eigendommen) tot de mogelijkheden behoort.

8.3 Eisen aan de inrichting

De eisen die gesteld worden aan de inrichting van parkeergarages zijn vastgelegd in de NEN 2443. Voor verschillende typen garages worden verschillende eisen gesteld. Een stallingsgarage kent minimale eisen. Een stallingsgarage heeft maximaal ca 80 plaatsen en kent alleen maar vaste parkeerders; vaak ook nog met een eigen vaste plaats. Omdat de parkeerder bekend is met de situatie kan de maatvoering van de garage wat krappere zijn.

Een tweede categorie is een niet-openbare garage. Dit type garage is groter dan 80 plaatsen en kent ook veel min of meer vaste gebruikers. Deze garages worden o.a. gebouwd als parkeervoorziening bij kantoorcomplexen. De garage heeft een functie voor de werknemers die met de auto komen, maar ook voor het bezoek aan de kantoren.

De derde categorie is de openbare parkeergarage. Deze garage moet geschikt zijn voor grotere aantallen parkeerbewegingen door parkeerders die ter plekke niet goed bekend zijn. Daarom moeten deze garages ruimer worden opgezet dan stallingsgarages en niet-openbare garages. Omdat de openbare garage ruimer van opzet moet zijn, zijn de kosten van dit type garage meestal hoger dan de beide andere types.

De hogere eisen aan de inrichting komen o.a. tot uiting in bredere vakken, liefst onder een hoek, een hoger verlichtingsniveau en meer aandacht voor de afwerking en voor de bewegwijzering.

Als de garage NedTrain daadwerkelijk een functie krijgt als openbare parkeergarage, dan zal de garage ook aan de eisen van een openbare parkeergarage moeten voldoen.

8.4 Aanvangscapaciteit garage voor NedTrain

NedTrain heeft voor eigen gebruik behoefte aan een parkeergarage van ca 255 p-plaatsen. Een eerste verkenning geeft aan dat op de daarvoor aangewezen locatie een parkeergarage kan worden gebouwd van ca 265 p-plaatsen. De garage krijgt dan 2 parkeerlagen: begane grond ca 110 tot 130 p-plaatsen en de eerste verdieping met ca 130 parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen zijn daarbij berekend voor een openbare parkeergarage conform NEN 2443, dus met ruimere parkeervakken en parkeren onder een comfortabele hoek van ca 80°.

8.5 Extra capaciteit voor kortparkeren

Als de parkeergarage van NedTrain ook daadwerkelijk gebruikt gaat worden voor kortparkeren, dan moet de capaciteit worden vergroot. Het gebouw moet dan ook **nu** al zo worden ontworpen dat de extra parkeerlagen **straks** ook daadwerkelijk bovenop de garage gebouwd kunnen worden. Dat betekent o.a. een zwaardere fundering en zwaardere constructieve elementen om het gewicht van de extra parkeerlagen te kunnen dragen. De verzwaarde uitvoering van de garage betekent extra bouwkosten. De hoogte van de extra bouwkosten en de doorberekening ervan in de stichtingskosten worden uitgewerkt in hoofdstuk 9, de businesscase

Het bestemmingsplan geeft de grenzen aan van de uitbreiding van de garage. Met een maximale hoogte van 17 meter kunnen maximaal 5 parkeerlagen (begane grond plus 4 bouwlagen) worden gerealiseerd. Bij deze 5 parkeerlagen is de capaciteit dan 620 plaatsen. Voor het maken van een tweede inrit aan de Gedempte Oostersingelgracht wordt gerekend met een verlies van ca 20 parkeerplaatsen. Dan blijven er netto 600 plaatsen over. Bij aanpassing van het bestemmingsplan (maximale hoogte) zou de garage zes lagen kunnen krijgen: begane grond en 5 bouwlagen. Daarmee is niet gerekend.

9 Businesscase parkeergarage Koepel/NedTrain

In de businesscase is de financiële haalbaarheid van de parkeergarage NedTrain uitgewerkt. Daarbij is uitgegaan van de volgende fasering:

- NedTrain bouwt de garage voor eigen gebruik: ca 240 tot 265 p-plaatsen verdeeld over 2 parkeerlagen (begane grond en één verdieping)
- In een later stadium kan de garage worden uitgebreid met maximaal drie extra parkeerlagen van elk ongeveer 130 p-plaatsen, een uitbreiding van in totaal maximaal ca 390 plaatsen. Het totaal aantal plaatsen stijgt dan van 240-265 naar ongeveer 620 tot 650 plaatsen, afhankelijk van de gekozen bouwvariant. Omdat de garage ook moet worden aangesloten op de Gedempte Oostersingelgracht is rekening gehouden met een verlies van ca 20 plaatsen (inritten en bufferruimte). In totaal wordt gerekend met maximaal 600 plaatsen.

9.1 Twee scenario's

Zoals aangegeven in hoofdstuk 6 (opstellen parkeerbalans voor het gehele projectgebied) wordt de businesscase uitgewerkt voor twee varianten:

- De maximum-variant
- De minimum-variant

Hieronder worden de beide varianten gedefinieerd.

Maximum-variant

In de maximum-variant is gerekend met het Leisure-scenario. Dat is de variant met de grootste parkeervraag. Er is daarbij gerekend met een totaal aan 30.000 m² bvo (maximum) inclusief parkeren op eigen terrein van de Koepel door de bewoners. In de maximum-variant kan niet alle parkeren in de garage NedTrain worden opgelost. Als zowel parkeren door bewoners als parkeren door bezoekers in de garage NedTrain moeten worden ondergebracht, is de garage met 600 plaatsen te klein. Om die reden is ervoor gekozen om te rekenen met parkeren door bewoners op eigen terrein. Concreet is er gerekend met:

- Leisure-scenario met de maximale variant van 30.000 m² inclusief parkeren bewoners op eigen terrein.

De vraag naar parkeerruimte is in dit scenario zodanig hoog, dat het extra bouwen van 3 lagen noodzakelijk is. Er wordt dus uitgegaan van een garage van 600 plaatsen.

Minimum-variant

In de minimumvariant is gerekend op basis van het Onderwijs-scenario. Dat is de variant met de minste parkeervraag. De minimum-variant heeft betrekking op de totale parkeervraag naar parkeerruimte voor de parkeergarage NedTrain. Er is daarbij rekening gehouden met in totaal 21.000 m² bvo (inclusief parkeren op eigen terrein voor de bewoners). De vraag naar parkeerruimte in de garage NedTrain is dus om twee redenen beperkt:

- Er wordt slechts gerekend met 21.000 m², inclusief parkeren op eigen terrein.
- De bewoners staan NIET in de garage NedTrain, maar op eigen terrein. Dat vermindert de vraag in de garage NedTrain.
- De 50 parkeerplaatsen voor de deur van de hoofdpoot zijn in dit scenario ingeruild voor groen.

Omdat de vraag naar parkeerruimte minder is, hoeft er ook minder parkeerruimte te worden gebouwd. In plaats van drie extra parkeerlagen, kan worden volstaan met slechts één extra parkeerlaag. Er wordt dus uitgegaan van een garage NedTrain van 340 plaatsen.

9.2 De basisinvestering door NedTrain

De basisinvestering is de investering die NedTrain moet doen om de parkeergarage te realiseren. Die basisinvestering bestaat uit de volgende elementen:

- Sloop van gebouw 9 en bouwrijp maken van de plot waarop de garage gerealiseerd moet worden
- Eventuele afwaardering van restant boekwaarde van gebouw 9
- Bouwen van een parkeergarage van ca 240-265 parkeerplaatsen en aansluiten van de parkeergarage op de openbare weg, in dit geval (onder spoor door) op de Oudeweg.

Bij de bouw moet er rekening mee worden gehouden dat:

- Er in een later stadium nog maximaal 3 extra parkeerlagen boven op het gebouw moeten kunnen komen.
- Dat er een extra ingang voor auto's en voetgangers kan komen aan de Gedempte Oostersingel-gracht.

Dat zijn de voorbereidingskosten die nu gemaakt moeten worden om straks drie extra lagen te kunnen toevoegen. Die voorbereidingskosten ten behoeve van de mogelijke uitbreiding bedragen volgens opgave van NedTrain circa € 400.000 ex btw. Omdat deze voorbereidingskosten geen relatie hebben met het aanvangsdoel van de garage (uitsluitend bouwen voor personeel en bezoekers NedTrain) ligt het niet voor de hand dat NedTrain deze kosten voor haar rekening neemt.

Als de extra parkeerlagen NIET worden gerealiseerd is er alleen sprake van een eigen garage van NedTrain, gelegen op het eigen terrein van NedTrain en uitsluitend voor eigen personeel en bezoekers NedTrain. De businesscase is daarmee dan alleen een zaak van NedTrain.

9.3 Uitgangspunten voor de businesscase

In dit rapport wordt ervan uitgegaan dat de garage NedTrain ook daadwerkelijk een functie krijgt voor het kortparkeren. De parkeerders zijn dan bezoekers van het projectgebied. Tot de opdracht aan Empaction hoort ook het uitwerken van een businesscase voor de garage Koepel/NedTrain. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd.

- De garage wordt in eerste instantie voor NedTrain gebouwd.
- De garage krijgt dan ongeveer 240-265 plaatsen verdeeld over 2 lagen (begane grond en één verdieping).
- Alle kosten van de garage komen voor rekening van NedTrain, behalve de hierboven genoemde voorbereidingskosten ten behoeve van de mogelijke toekomstige uitbreiding.
- Pas als zeker is dat er ook kortparkeerders in de garage zullen komen zullen er maximaal drie extra parkeerlagen worden toegevoegd; dan komt er ook een exploitant, bij voorbeeld de gemeente of een private exploitant.
- De investeringen als gevolg van de toevoeging van **extra** parkeerlagen komen voor rekening NedTrain; daarmee blijft de volle eigendom van de garage bij NedTrain.
- De projectontwikkelaar betaalt een bijdrage aan de investering in parkeren. Die bijdrage is het aantal niet gerealiseerde parkeerplaatsen, vermenigvuldigd met de afkoopregeling (€ 15.000 per parkeerplaats; zie de beleidsregels parkeernormen 2015).
- De bijdrage van de projectontwikkelaar wordt in mindering gebracht op de stichtingskosten van de extra parkeerlagen.
- Deze investering voor **drie extra parkeerlagen** bedraagt volgens NedTrain ca € 4.250.000 excl. btw, prijspeil 2013, voor ca 390 extra plaatsen; in geval er maar één extra parkeerlaag wordt aangebracht is gerekend met 1/3 van dit bedrag (afgerond € 1.440.000 inclusief index)
- Als de garage door gemeente/brandweer **niet** als natuurlijk geventileerd wordt aangemerkt, dan moet gerekend worden op een extra investering van ca € 1.000.000 (opgave NedTrain); in geval

er maar één extra lag wordt aangebracht is gerekend met 1/3 van dit bedrag (afgerond op € 340.000 inclusief). Voor de berekeningen is uitgegaan van een niet-natuurlijk geventileerde (dus duurdere) garage. Als dat niet het geval is, dan is dat een meevaller.

- Aansluiten op Gedempte Oostersingelgracht: Aan de gemeente is gevraagd om een indicatie van de kosten. Omdat er geen indicatie is ontvangen, is gerekend met een stelpost van € 500.000.
- De exploitant betaalt huur/pacht aan NedTrain voor het exploitatierecht van de **hele** garage, inclusief de uitbreiding. Variant: NedTrain krijgt direct een eenmalige vergoeding ter hoogte van het investeringsbedrag van de uitbreiding. Dan wordt de huur dienovereenkomstig minder.
- De exploitant loopt vanaf dat moment het exploitatierisico van de gehele garage. Eigendom en exploitatie zijn gescheiden. NedTrain houdt de volledige eigendom; de exploitant betaalt huur aan NedTrain. De parkeeropbrengsten komen ten goede aan de exploitant.
- NedTrain kan – zolang de garage er staat – van de garage gebruik blijven maken. Zowel voor haar eigen personeel als voor de bezoekers van NedTrain.
- Voor dit gebruik door NedTrain hoeft NedTrain géén vergoeding te betalen; alleen moet er een vergoeding aan de exploitant worden betaald voor de jaarlijkse (onderhouds-)kosten die NedTrain anders ook zou hebben moeten maken.
- De eigenaarslasten komen voor rekening van NedTrain.

Op deze wijze berust de volle eigendom van de garage (grond, opstallen en alle extra parkeerlagen) bij één partij: NedTrain. De exploitant huurt/pacht vervolgens de garage om de garage risicodragend (en met inachtneming van bovenstaande afspraken) te exploiteren.

9.4 Businesscase: maximum-variant

In dit wordt de financiële haalbaarheid van de maximumvariant inzichtelijk gemaakt. De gevolgde werkwijze is:

- Eerst is de benodigde investering voor uitbreiding met 3 lagen inzichtelijk gemaakt.
- Vervolgens is de bijdrage van de projectontwikkelaar bepaald.
- Na aftrek van deze bijdrage blijft de netto-investering over.
- Op basis van de netto-investering kan de huur worden bepaald die NedTrain bij een exploitant in rekening brengt.
- Aan de hand van kencijfers zijn de overige exploitatiekosten bepaald.
- Daarmee zijn alle jaarlijkse kosten (huur plus overige kosten) bekend.
- Er is rekening gehouden met een aanloopverlies over de eerste jaren door de ingroei. Het duurt vaak jaren voordat de garage de 'normale' bezetting haalt.
- Vervolgens is gekeken hoeveel omzet er moet worden gerealiseerd om op redelijke termijn (10 jaar) uit deze aanloopverliezen te komen.
- Aan de hand van de tarieven is teruggerekend hoeveel parkeeruren er dan moeten worden gerealiseerd.
- Aan de hand van kencijfers is gekeken of verwacht mag worden dat het aantal benodigde parkeeruren ook gehaald kan worden.

Uitwerking maximum-variant

De investering voor drie extra parkeerlagen bovenop de garage van NedTrain bedraagt:

te investeren bij 3 extra bouwlagen	bedrag			
voorbereiding mogelijke uitbreiding	€ 400.000			
investering tbv extra p-plaatsen	€ 4.320.000	opgave NedTrain, incl indexatie		
mechanische ventilatie, enz enz, indien nodig	€ 1.020.000	opgave NedTrain, inclusief index		
aansluiten op Gedempte Oostersingelgracht	€ 500.000	voorlopige aanname		
totaal te investeren voor extra p-plaatsen	€ 6.240.000			
aantal EXTRA plaatsen	390			
investering per p-plaats	€ 16.000	prijspeil 2015		

Van de projectontwikkelaar wordt een bijdrage verwacht. Die bijdrage bestaat uit volgende elementen:

aantal p-plaatsen nodig voor programma	601	zie bestand 'scenario 2'		
AF: aantal plaatsen voor woningen eigen terrein	173			
AF: reeds aanwezige plaatsen eigen terrein	50			
door ontwikkelaar te realiseren	378			
afkoopsom beleidsregels	€ 15.000	per p-plaats		
door ontwikkelaar bij te dragen	€ 5.670.000			

Totaal komt de investering voor 3 extra lagen neer op het volgende:

- Totaal bedrag van de investering € 6.240.000
- Bijdrage van projectontwikkelaar € 5.670.000 -/-
- Totaal € 570.000 prijspeil 2015**

Bepalen van de hoogte van de huur

De huur is het bedrag dat NedTrain (in haar rol van eigenaar van het onroerend goed) bij de exploitant in rekening brengt. De huur bestaat uit een vergoeding voor de gebouwgebonden lasten, voor een voorziening voor groot onderhoud en voor risico van NedTrain. Er is gerekend met 0,75%

van de bouwsom (€ 6.240.000) voor gebouwgebonden lasten en voorziening groot onderhoud samen. Er is gerekend met een rendement van ca 9% over de investering van € 570.000. Daarmee komt de huur op € 100.000 per jaar, jaarlijks te indexeren voor de inflatie. In onderstaande tabel zijn deze basisgegevens opgenomen.

investering			
totale bruto investering	€	6.240.000	
vergoeding ontwikkelaar	€	5.670.000	-/-
netto investering	€	570.000	
baten			
huur jaar 1	€	100.000	
jaarlijkse huur-index		0,60%	
lasten			
eigenaarslasten		0,75%	van bruto investering
eigenaarslasten in jaar 1	€	46.800	
jaarlijkse index lasten		0,60%	
exploitatieperiode		30	jaar
IRR over deze periode		9,12%	

Het huurbedrag van € 100.000 is daarbij gebaseerd op een bruto-investering van € 6.240.000. Als er sprake is van natuurlijke ventilatie en van een minder dure aansluiting op de Gedempte Oostersingelgracht, dan kan de huur (aanmerkelijk) lager worden.

De overige exploitatiekosten

Voor een eenvoudige bovengrondse garage wordt gerekend met een bedrag van € 300 per parkeerplaats per jaar. Uitgaande van 600 p-plaatsen komen de jaarlasten daarmee op € 180.000 per jaar.

Totaal komen alle exploitatielasten (inclusief de huur, rente en afschrijving parkeerapparatuur en financiering aanloopverliezen) op ca € 320.000 voor jaar één. Daarna worden de kosten jaarlijks geïndexeerd met 0,6 %: de inflatie van 2015.

Aanloopverliezen

Er is gerekend met een aanlooperperiode. In het eerste jaar is gerekend met 60% van het totaal van het aantal berekende tickets. In de jaren daarna is gerekend met steeds 5% stijging van het aantal te verkopen tickets. Over de aanloopverliezen moet rente worden betaald.

Omzet en tarief

Voor de berekening van de omzet is uitgegaan van het huidige tarief in de omgeving: € 2,75 per uur. Op basis van dit tarief zijn er ca 150.000 verkochte parkeeruren nodig om na ca 10 jaar uit de aanloopverliezen te komen.

Beschouwing m.b.t. het aantal parkeeruren

Van een aantal functies in het programma is benaderd wat de parkeervraag zal zijn. Er is onderscheid gemaakt in hoofdfuncties (hotel, sport, fitness, vergaderruimte, Wellness, theater) en ondersteunende functies (horeca, kantoor ten behoeve van hoofdfuncties, en retail). Deze ondersteunende functies krijgen hun klanten hoofdzakelijk uit de klantenkring van de hoofdfuncties. Ze zullen zelf maar beperkt klanten trekken. De ondersteunende functies zorgen wel voor een gemiddeld langer verblijf, vooral de horeca.

Uit de ervaringen van Empaction is bekend dat veel garages ongeveer 1400 parkeeruren per parkeerplaats per jaar genereren. Omdat deze garage NedTrain niet gelegen is in een zeer bezoekenintensief gebied en ook niet aan een winkelcentrum is gekoppeld, is er in dit geval rekening gehouden met slechts 440 parkeeruren per parkeerplaats per jaar. Ondanks het beperkte aantal parkeeruren per parkeerplaats per jaar is er toch (op basis van bovenstaande uitgangspunten) sprake van een financieel haalbare exploitatie.

Samenvatting:

Op basis van het maximumscenario is er sprake van een financieel haalbaar scenario. De aanloopverliezen zijn na ca 10 jaar weggewerkt. Voor de details van deze maximum-variant van de exploitatie wordt verwezen naar de bijlage met alle uitgangspunten.

9.5 Businesscase: minimum-variant

In dit wordt de financiële haalbaarheid van de minimum-variant inzichtelijk gemaakt. De gevolgde werkwijze is:

- Eerst is de benodigde investering voor uitbreiding met één extra parkeerlaag inzichtelijk gemaakt.
- Vervolgens is de bijdrage van de projectontwikkelaar bepaald.
- Na aftrek van deze bijdrage blijft de netto-investering over.
- Op basis van de netto-investering kan de huur worden bepaald die NedTrain bij een exploitant in rekening brengt.
- Aan de hand van kencijfers zijn de overige exploitatiekosten bepaald.
- Daarmee zijn alle jaarlijkse kosten (huur plus overige kosten) bekend.
- Er is rekening gehouden met een aanloopverlies over de eerste jaren door de ingroei. Het duurt vaak jaren voordat de garage de 'normale' bezetting haalt.
- Vervolgens is gekeken hoeveel omzet er moet worden gerealiseerd om op redelijke termijn (10 jaar) uit deze aanloopverliezen te komen.
- Aan de hand van de tarieven is teruggerekend hoeveel parkeeruren er dan moeten worden gerealiseerd.
- Aan de hand van kencijfers is gekeken of verwacht mag worden dat het aantal benodigde parkeeruren ook gehaald zal worden.

Uitwerking minimum-variant

De investering voor één extra parkeerlaag bovenop de garage van NedTrain bedraagt:

te investeren bij 1 extra bouwlaag	bedrag			
voorbereiding mogelijke uitbreiding	€ 400.000			
investering tbv extra p-plaatsen	€ 1.440.000	1/3 van opgave NedTrain, incl index		
mechanische ventilatie, enz enz, indien nodig	€ 340.000	1/3 van opgave NedTrain, incl index		
aansluiten op Gedempte Oostersingelgracht	€ 500.000	voorlopige aanname		
totaal te investeren voor extra p-plaatsen	€ 2.680.000			
aantal EXTRA plaatsen	130			
investering per p-plaats	€ 20.615	prijspeil 2015		

De investering per parkeerplaats is aanmerkelijk hoger dan in het maximumscenario. Dat komt vooral door de voorbereidingskosten en de aansluiting op de Gedempte Oostersingelgracht. Deze kosten moeten sowieso gemaakt worden, of er nu veel of weinig extra plaatsen worden gerealiseerd.

Van de projectontwikkelaar wordt een bijdrage verwacht. Die bijdrage bestaat uit volgende elementen:

aantal p-plaatsen nodig voor programma	228	zie bestand 'scenario 3'		
AF: aantal plaatsen voor woningen eigen terrein	87			
AF: reeds aanwezige p-plaatsen	50			
door ontwikkelaar te realiseren	91			
afkoopsom beleidsregels	€ 15.000	per p-plaats		
door ontwikkelaar bij te dragen	€ 1.365.000			

Totaal komt de investering voor één extra laag neer op het volgende:

- Totaal bedrag van de investering € 2.680.000
- Bijdrage van projectontwikkelaar € 1.365.000 -/-

Totaal € 1.315.000

Bepalen van de hoogte van de huur

De huur is het bedrag dat NedTrain (in haar rol van eigenaar van het onroerend goed) bij de exploitant in rekening brengt. De huur bestaat uit een vergoeding voor de gebouwgebonden lasten, voor een voorziening voor groot onderhoud en voor risico van NedTrain. Er is gerekend met 0,75% van de bouwsom (€ 2.680.000) voor gebouwgebonden lasten en voorziening groot onderhoud samen. Er is gerekend met een rendement van ca 9% over de investering van € 1.315.000. Daarmee komt de huur op € 135.000 per jaar, jaarlijks te indexeren voor de inflatie. De huur is hiermee hoger dan in de maximum-variant. De oorzaak is de veel geringere bijdrage die van de projectontwikkelaar kan worden ontvangen. In onderstaande tabel zijn de basisgegevens opgenomen

investering			
totale bruto investering	€	2.680.000	
vergoeding ontwikkelaar	€	1.365.000	-/-
netto investering	€	1.315.000	
baten			
huur jaar 1	€	135.000	
jaarlijkse huur-index		0,60%	
lasten			
eigenaarslasten		0,75%	van bruto investering
eigenaarslasten in jaar 1	€	20.100	
jaarlijkse index lasten		0,60%	
exploitatieperiode		30	jaar
IRR over deze periode		8,25%	

De overige exploitatiekosten

Voor een eenvoudige bovengrondse garage wordt gerekend met een bedrag van € 300 per parkeerplaats per jaar. Uitgaande van 340 p-plaatsen komen de jaarlasten daarmee op ruim € 100.000 per jaar.

Totaal komen alle exploitatielasten (inclusief de huur, rente en afschrijving en financiering aanloopverliezen) op ca € 275.000 voor jaar één. Daarna worden de kosten jaarlijks geïndexeerd met 0,6 %: de inflatie van 2015.

Aanloopverliezen

Er is gerekend met een aanloopperiode. In het eerste jaar is gerekend met 60% van het totaal van het aantal berekende tickets. In de jaren daarna is gerekend met steeds 5% stijging van het aantal te verkopen tickets. Over de aanloopverliezen moet rente worden betaald.

Omzet en tarief

Voor de berekening van de omzet is uitgegaan van het huidige tarief in de omgeving: € 2,75 per uur. Op basis van dit tarief zijn er ca 130.000 verkochte parkeeruren nodig om na ca 10 jaar uit de aanloopverliezen te komen.

Aantal parkeeruren

Onderwijsactiviteiten kennen een erg lage parkeervraag. De leerlingen komen nauwelijks met de auto en zullen zeker niet voor parkeren willen betalen. Bovendien is in het onderwijsscenario uitgegaan van de campusgedachte. Dan zijn er nog minder auto's te verwachten. Alleen voor het

avondonderwijs moet wel op veel auto's worden gerekend. Net als bij de maximum-variant zullen de ondersteunende functies (horeca, beperkte retail) niet veel autoverkeer genereren.

Met een beschikbare extra capaciteit van 130 parkeerplaatsen zou elke parkeerplaats ongeveer 1000 parkeeruren per jaar moeten genereren. Die 1000 parkeeruren per parkeerplaats zullen met deze minimum-variant niet worden gehaald. Als (net als in de maximum-variant) met ca 450 parkeeruren per parkeerplaats per jaar zou worden gerekend, worden er per jaar slechts ca 60.000 parkeeruren verkocht.

Samenvatting minimum-variant:

Op basis van de minimum-variant is er géén sprake van een haalbare exploitatie. Er is weliswaar (omdat er slechts sprake is van één extra laag) slechts een beperkte investering nodig. Maar de bijdrage van de ontwikkelaar is (vanwege het minimumprogramma) ook beperkt. Omdat het programma te weinig parkeervraag genereert, is aanvullende financiering aan de voorkant nodig om de garage ook financieel haalbaar te maken.

9.6 Conclusie businesscase:

Een exploitatie op basis van het maximum-scenario is financieel gezien haalbaar. De onvermijdelijke aanloopverliezen kunnen in een periode van 10 jaar of minder worden terugverdiend. Een exploitatie op basis het minimumscenario is op basis van de uitgangspunten van het scenario niet haalbaar. In dat geval zal er een extra financiering gevonden moeten worden om de exploitatie financieel gezien haalbaar te maken.

10 Procesverloop

10.1 Gebruikte documenten en bronnen

Bij de totstandkoming van dit rapport heeft Empaction zich gebaseerd op de volgende documenten en bronnen:

- Masterplan Scheepmakerskwartier 2011.
- Brief wethouder van Spijk aan de leden van de commissie Ontwikkeling d.d. 16-09-2015.
- Visiedocument herontwikkeling Koepelgevangenis, gemeente Haarlem 02-09-2015 .
- Concept ambitiedocument herontwikkeling Koepelgevangenis Haarlem, zonder datum
- Milieuruimtescan Harmenjansweg 4 d.d. 12-03-2015.
- Parkeeronderzoek zone C d.d. 17-09-2015.
- Beleidsregels Parkeernormen Gemeente Haarlem 2015.
- Presentatieboek Ontwerp Parkeergarage NedTrain Haarlem van Mourik Groot Ammers, d.d. 30-05-2013.
- Kencijfers Parkeren, CROW-publicatie 317, oktober 2012.
- Empaction exploitatie rekenmodel, versie juni 2015.

10.2 Volgordelijkheid totstandkoming van dit rapport

Na het verstrekken van de opdracht is een inventarisatie gemaakt van de verschillende documenten. Daarbij moet worden opgemerkt dat de verschillende documenten niet allemaal tegelijk zijn verstrekt, maar geleidelijk tot onze beschikking zijn gekomen.

Op basis van de verstrekte documentatie is allereerst het projectgebied gedefinieerd. Bij de gemeente Haarlem is geverifieerd of de gemeente kon instemmen met het gedefinieerde projectgebied. De gemeente Haarlem heeft (in de persoon van dhr. F. Kool) laten weten dat het projectgebied juist is gedefinieerd.

Vervolgens is getoetst of de door Empaction gehanteerde rekenmethodiek (de door het CROW geadviseerde methodiek) voor het bepalen van de parkeervraag op instemming van de gemeente kon rekenen. De gemeente Haarlem heeft (in de persoon van dhr. F. Kool) laten weten dat deze rekenmethodiek op instemming van de gemeente Haarlem kan rekenen.

Vervolgens is de parkeervraag in beeld gebracht. Vertrekpunt voor het bepalen van de parkeervraag is het parkeeronderzoek van juni 2015 (gepubliceerd 17-09-2015). Daaruit blijkt de huidige vraag naar parkeerruimte. Uit de contacten met de gemeente is duidelijk geworden dat er een nog niet opgeloste parkeervraag was van de fase 2A en 2B van de herontwikkeling Scheepmakerskwartier. Deze nog niet opgeloste parkeervraag is in de totale vraag naar parkeerruimte opgenomen.

De parkeervraag die zal ontstaan als gevolg van de herontwikkeling van de Koepelgevangenis is bepaald aan de hand van vier scenario's. De scenario's zijn ontleend aan het concept ambitiedocument en vastgesteld in overleg met vertegenwoordigers van het Rijksvastgoedbedrijf, de heren G.R.J.M. ten Brink en W.H.M. Elfrink. De op deze wijze tot stand gekomen scenario's zijn door het Rijksvastgoedbedrijf voorgelegd aan het atelier van de Rijksbouwmeester. Op advies van het atelier van de Rijksbouwmeester zijn enkele kleine wijzigingen aangebracht. Door het aanbrengen van deze wijzigingen is zowel van het Rijksvastgoedbedrijf als door het atelier van de Rijksbouwmeester instemming verkregen voor de opzet van de scenario's. Ook de gemeente Haarlem (in de persoon van Mw M. Peters) is akkoord gegaan met deze programmatische verkenning in de vorm van scenario's. In een bijeenkomst op 7 januari 2016 hebben zowel Rijksvastgoedbedrijf als Gemeente Haarlem nogmaals aangegeven akkoord te gaan met de gepresenteerde scenario's en de verdeling binnen deze scenario's in vierkante meters bvo.

Er zijn vier scenario's gedefinieerd, met elk drie varianten. Voor elk van deze scenario's en voor elk van de varianten is de te verwachten parkeervraag als gevolg van de herontwikkeling van de Koepel berekend.

Tot slot is de parkeervraag van NedTrain in beeld gebracht. De parkeervraag van NedTrain is relevant, omdat de parkeergarage van NedTrain een belangrijk onderdeel zal zijn van de parkeeroplossing. De parkeervraag van NedTrain zoals in dit rapport vermeld is door NedTrain (in de persoon van dhr J.A. Veerkamp) als juist gedefinieerd.

Na het bepalen van de parkeervraag is er gekeken naar mogelijke parkeercapaciteit. Op basis van het parkeeronderzoek is de capaciteit op straat als vaststaand beschouwd. De inventarisatie van juni 2015 gaat uit van 114 parkeerplaatsen. Op basis van de argumenten in hoofdstuk 5 van dit rapport worden een openbare parkeergarage op eigen terrein van de Koepel en een openbare parkeergarage onder de Papentorenvest of de Gedempte Oostersingelgracht niet verder uitgewerkt. In het gesprek met gemeente en Rijksvastgoedbedrijf van 07-01-2016 zijn opdrachtgevers akkoord gegaan met het niet verder uitwerken van deze opties. Parkeren op eigen terrein door de bewoners van de nieuw te bouwen appartementen op het terrein van de Koepel wordt als een oplossing gezien. Daarbij is marginaal afgeweken van de beleidsregels parkeernormen. Op basis van de beleidsregels parkeernormen zou 0,9 parkeerplaats per woning voor eigen gebruik moeten worden gerealiseerd. Omdat in de praktijk gewerkt wordt met 1 parkeerplaats per woning is bij het bepalen van het aanbod van parkeerplaatsen uitgegaan van deze 1 parkeerplaats per woning. Het bepalen van 1 parkeerplaats per woning is door de gemeente Haarlem (in de persoon van dhr. F. Kool) aanbevolen.

Er is gekeken naar de mogelijkheden van de parkeergarage van NedTrain. Voor eigen gebruik door medewerkers en bezoek van NedTrain is een garage van ca 265 parkeerplaatsen voldoende. Op basis van het door NedTrain verstrekte Presentatieboek kan worden geconcludeerd dat de garage kan worden uitgebreid met maximaal 3 lagen van elk ca 130 parkeerplaatsen. In totaal kunnen in de garage NedTrain dan (na aftrek van plaatsen die vervallen bij het maken van een tweede inrit) maximaal ca 600 auto's worden geparkeerd.

Tot slot zijn er twee exploitatie-berekeningen gemaakt. In de bijeenkomst van 7 januari 2016 is besloten om het aantal varianten tot twee te beperken: een minimum-variant en een maximum-variant. Deze varianten zijn besproken in hoofdstuk 9 van dit rapport. De aannames met betrekking tot de exploitatie zijn opgenomen in bijlages 1 en 2

11 Afrondend advies

- Dit rapport biedt een beeld van de te verwachten parkeervraag als gevolg van de herontwikkeling van de Koepelgevangenis en van de mogelijkheden om aan die te verwachten parkeervraag tegemoet te komen.
- Pas nadat duidelijk wordt hoe de herontwikkeling van de Koepelgevangenis werkelijk zal verlopen (op basis van de concrete plannen van de projectontwikkelaar) dient er een nieuwe berekening te worden gemaakt.
- Aan de hand van die nieuwe berekening kan ook de financiële haalbaarheid van de nieuwe garage worden getoetst.
- Pas daarna kan worden besloten tot eventueel aanpassen van de garage NedTrain. Daarbij geldt: met de te verwachten parkeervraag als uitgangspunt: beperk het aantal parkeerplaatsen. Hoedt u voor overcapaciteit = leegstand.
- Bouw niet alle extra capaciteit in één keer, maar voeg indien mogelijk de extra bouwlagen stuk voor stuk toe.

Bijlagen

Aan dit rapport zijn de volgende bijlagen toegevoegd:

Bijlage 1: aannames maximum-scenario

Grondslagen voor de berekening van de financiële haalbaarheid van het maximumscenario

Bijlage 2: aannames minimum-scenario

Grondslagen voor de berekening van de financiële haalbaarheid van het minimumscenario

Overige bijlagen

Separaat meegezonden zijn de volgende bestanden:

- Excelbestand scenario 1-cultuur 09-02-2016.xlsx
- Excelbestand scenario 2-leisure 09-02-2016.xlsx
- Excelbestand scenario 3-onderwijs 09-02-2016.xlsx
- Excelbestand scenario 4-creatief 09-02-2016.xlsx

Bijlage 1: aannames maximum-scenario

Omvang garage

Basis aantal parkeerlagen:	2 stuks (begane grond en één verdieping)
Extra te realiseren parkeerlagen:	3 stuks, bovenop de basisvoorziening
Totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen garage NedTrain daarmee :	600
Eigendom garage bij één partij: NedTrain	

Vastgoed:

NedTrain wordt eigenaar van het vastgoed en kan zelf afschrijfmethode, afschrijvingstermijn en restwaarde bepalen.

De kosten van de extra parkeerlagen zijn geraamd op € 6.240.000 incl. alle benodigde aanpassingen en inclusief aansluiting op Gedempte Oostersingelgracht. Van de ontwikkelaar wordt een bedrag verwacht van € 5.670.000 (378 te realiseren parkeerplaatsen maal de aankoopsom van € 15.000 per parkeerplaats). Resteert een netto-investering van € 570.000.

Exploitatie

Er komt een exploitant die de garage risicodragend exploiteert. NedTrain brengt bij de exploitant een huur in rekening van € 100.000 per jaar. Daarmee is NedTrain ontzorgd. Medewerkers en bezoekers kunnen parkeren; NedTrain heeft alleen de zorg voor de vastgoed-gerelateerde kosten.

De exploitant bepaalt de tarieven. Voor de berekening is rekening gehouden met de tarieven in de directe omgeving: € 2,75 per uur. In de berekening worden de tarieven jaarlijks geïndexeerd met de huidige inflatie: 0,6% per jaar.

Er is – op basis van het leisure-programma in de Koepel – gerekend met een opbouw naar uiteindelijk ca 154.000 te verkopen parkeeruren per jaar. Dat komt (na aftrek van het eigen gebruik van NedTrain) neer op ca 440 parkeeruren per parkeerplaats per jaar. Er is een ingroei voorzien volgens het schema: eerste jaar 60% van het aantal uren, in de jaren daarna steeds 5% er bij tot 100% is bereikt.

Er is gerekend met ca 50 parkeerabonnementen per jaar. Er is gerekend met een abonnementsprijs van € 600 per jaar incl btw.

De exploitatiekosten zijn op basis van ervaringen elders geraamd op € 300,00 excl. btw per parkeerplaats per jaar. De exploitant zorgt voor de aanschaf van de benodigde parkeerapparatuur. Er is gerekend met een bedrag van € 400.000 voor parkeerapparatuur en afsluitende hekwerken samen. De apparatuur wordt in 10 jaar afgeschreven.

Er is gerekend met aanloopverliezen voor de exploitant. Daarbij is ervan uitgegaan dat deze aanloopverliezen gefinancierd zullen kunnen worden en dat over het vreemd vermogen 5% rente moet worden vergoed.

Bijlage 2: aannames minimum-scenario

Omvang garage

Basis aantal parkeerlagen:	2 stuks (begane grond en één verdieping)
Extra te realiseren parkeerlagen:	1 laag, bovenop de basisvoorziening
Totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen garage NedTrain daarmee :	340
Eigendom garage bij één partij: NedTrain	

Vastgoed:

NedTrain wordt eigenaar van het vastgoed en kan zelf afschrijfmethode, afschrijvingstermijn en restwaarde bepalen.

De kosten van de extra parkeerlaag is geraamd op € 2.680.000 inclusief alle benodigde aanpassingen en inclusief aansluiting op Gedempte Oostersingelgracht. Van de ontwikkelaar wordt een bedrag verwacht van € 1.365.000 (91 te realiseren parkeerplaatsen maal de afkoopsom van € 15.000 per parkeerplaats). Resteert een netto-investering van € 1.315.000.

Exploitatie

Er komt een exploitant die de garage risicodragend exploiteert. NedTrain brengt bij de exploitant een huur in rekening van € 135.000 per jaar. Dat is méér dan in het maximum-scenario. De oorzaak is gelegen in een veel lagere bijdrage van de ontwikkelaars. Er moet daarom door NedTrain méér worden geïnvesteerd. Dat vertaalt zich in een hogere huur.

De exploitant bepaalt de tarieven. Voor de berekening is rekening gehouden met de tarieven in de directe omgeving: € 2,75 per uur. In de berekening worden de tarieven jaarlijks geïndexeerd met de huidige inflatie: 0,6% per jaar.

Er is – op basis van het onderwijs-programma in de Koepel – gerekend met een opbouw naar uiteindelijk ca 60.000 te verkopen parkeeruren per jaar. Dat komt (na aftrek van het eigen gebruik van NedTrain) neer op ca 600 parkeeruren per parkeerplaats per jaar. Er is een ingroei voorzien volgens het schema: éérste jaar 60% van het aantal uren, in de jaren daarna steeds 5% er bij tot 100% is bereikt.

Er is gerekend met ca 50 parkeerabonnementen per jaar. Er is gerekend met een abonnementsprijs van € 600 per jaar incl btw.

De exploitatiekosten zijn op basis van ervaringen elders geraamd op € 300,00 excl. btw per parkeerplaats per jaar. De exploitant zorgt voor de aanschaf van de benodigde parkeerapparatuur. Er is gerekend met een bedrag van € 400.000 voor parkeerapparatuur en afsluitende hekwerken samen. De apparatuur wordt in 10 jaar afgeschreven.

Er is gerekend met aanloopverliezen voor de exploitant. Daarbij is ervan uitgegaan dat deze aanloopverliezen gefinancierd zullen kunnen worden en dat over het vreemd vermogen 5% rente moet worden vergoed.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten is de minimum-variant niet haalbaar zonder aanvullende financiële middelen.

Addendum

Aanleiding voor het schrijven van dit addendum

Tijdens de bespreking van het conceptrapport op 17-02-2016 is gebleken dat er vooralsnog consensus bestaat over het toekomstige maximale aantal vierkante meters bvo op de plot van de huidige Penitentiare Inrichting. Gemeente en Rijksvastgoedbedrijf komen daarbij tot een maximum van 21.000 m2 bvo.

De berekeningen m.b.t. de financiële haalbaarheid zijn in dit rapport gebaseerd op het Leisure-scenario met 30.000 m2 bvo. Omdat betrokkenen zullen willen weten wat de gevolgen zijn van dit voortschrijdend inzicht, heeft Empaction op eigen initiatief dit addendum geschreven. Daarin wordt het Leisure-scenario opnieuw uitgewerkt, maar nu uitgaande van 21.000 m2 bvo. De uitgangspunten voor de berekeningen van het 21.000 m2 Leisure scenario zijn gelijk aan de in het rapport beschreven 4 scenario's.

Er is niet voor gekozen om het hele rapport opnieuw op te zetten, maar om deze extra nagekomen informatie in de vorm van een addendum aan dit rapport toe te voegen. De in het rapport beschreven vier scenario's blijven daarom mede onderdeel van de uitwerking.

Benodigd aantal parkeerplaatsen bij Leisure en 21.000 m2 bvo

Uitgaande van het Leisure-scenario met 21.000 m2 zijn er 435 parkeerplaatsen nodig voor het Koepel-programma. Door de verlaging van 30.000 m2 naar 21.000 m2 komen er ook minder woningen. In plaats van 173 woningen (bij 30.000 m2) komen er bij 21.000 m2 nu 121 woningen = 121 parkeerplaatsen op eigen terrein. Ervan uitgaande dat deze 121 parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd en dat er 50 parkeerplaatsen op eigen terrein worden ingepast, hoeft de garage NedTrain nu niet met 3 extra lagen te worden uitgebreid. De uitbreiding kan nu worden beperkt tot 2 extra parkeerlagen. De garage NedTrain krijgt dan in totaal geen 600 parkeerplaatsen, maar 470 parkeerplaatsen (1 laag minder is 130 plaatsen minder).

Methodiek

- Eerst is de benodigde investering voor uitbreiding met 2 extra lagen inzichtelijk gemaakt.
- Vervolgens is de bijdrage van de projectontwikkelaar bepaald.
- Na aftrek van deze bijdrage blijft de netto-investering over.
- Op basis van de netto-investering kan de huur worden bepaald die NedTrain bij een exploitant in rekening brengt.
- Aan de hand van kencijfers zijn de overige exploitatiekosten bepaald.
- Daarmee zijn alle jaarlijkse kosten (huur plus overige kosten) bekend.
- Er is rekening gehouden met een aanloopverlies over de eerste jaren door de ingroei. Het duurt vaak jaren voordat de garage de 'normale' bezetting haalt.
- Vervolgens is gekeken hoeveel omzet er moet worden gerealiseerd om op redelijke termijn (10 jaar) uit deze aanloopverliezen te komen.
- Aan de hand van de tarieven is teruggerekend hoeveel parkeeruren er dan moeten worden gerealiseerd.
- Aan de hand van kencijfers is gekeken of verwacht mag worden dat het aantal benodigde parkeeruren ook gehaald kan worden.

Uitwerking Leisure-variant met 21.000 m2

De investering voor twee extra parkeerlagen bovenop de garage van NedTrain bedraagt:

te investeren bij 2 extra bouwlagen	bedrag			
voorbereiding mogelijke uitbreiding	€ 400.000			
investering tbv extra p-plaatsen	€ 2.880.000	opgave NedTrain, incl index		
mechanische ventilatie, enz enz, indien nodig	€ 680.000	opgave NedTrain, incl index		
aansluiten op Gedempte Oostersingelgracht	€ 500.000	voorlopige aanname		
totaal te investeren voor extra p-plaatsen	€ 4.460.000			
aantal EXTRA plaatsen	260			
investering per p-plaats	€ 17.154	prijspeil 2015		

Van de projectontwikkelaar wordt een bijdrage verwacht. Die bijdrage bestaat uit volgende elementen:

aantal p-plaatsen nodig voor programma	435	zie bestand 'scenario 2'		
AF: aantal plaatsen voor woningen eigen terrein	121			
AF: plaatsen op eigen terrein	50			
door ontwikkelaar te realiseren	264			
afkoopsom beleidsregels	€ 15.000	per p-plaats		
door ontwikkelaar bij te dragen	€ 3.960.000			

Totaal komt de investering voor 2 extra lagen neer op het volgende:

- Totaal bedrag van de investering € 4.460.000
 - Bijdrage van projectontwikkelaar € 3.960.000 -/-
- Totaal € 500.000** prijspeil 2015

Bepalen van de hoogte van de huur

De huur is het bedrag dat NedTrain (in haar rol van eigenaar van het onroerend goed) bij de exploitant in rekening brengt. De huur bestaat uit een vergoeding voor de gebouwgebonden lasten, voor een voorziening voor groot onderhoud en voor risico van NedTrain. Er is gerekend met 0,75% van de bouwsom (€ 4.460.000) voor gebouwgebonden lasten en voorziening groot onderhoud samen. Er is gerekend met een rendement van ca 8-9 % over de investering van € 500.000. Daarmee komt de huur op € 75.000 per jaar, jaarlijks te indexeren voor de inflatie.

De overige exploitatiekosten

Voor een eenvoudige bovengrondse garage wordt gerekend met een bedrag van € 300 per parkeerplaats per jaar. Uitgaande van 470 p-plaatsen komen de jaarlasten daarmee op € 141.000 per jaar.

Totaal komen alle exploitatielasten (inclusief de huur, rente en afschrijving van de parkeerapparatuur en financiering van de aanloopverliezen) op ca € 265.000 voor jaar één. Daarna worden de kosten jaarlijks geïndexeerd met 0,6 %: de inflatie van 2015.

Aanloopverliezen

Er is gerekend met een aanlooperperiode. In het eerste jaar is gerekend met 60% van het totaal van het aantal berekende tickets. In de jaren daarna is gerekend met steeds 5% stijging van het aantal te verkopen tickets. Over de aanloopverliezen moet rente worden betaald.

Omzet en tarief

Voor de berekening van de omzet is uitgegaan van het huidige tarief in de omgeving: € 2,75 per uur. Op basis van dit tarief zijn er ca 120.000 verkochte parkeeruren nodig om na ca 10 jaar uit de aanloopverliezen te komen.

Beschouwing m.b.t. het aantal parkeeruren

Van een aantal functies in het programma is benaderd wat de parkeervraag zal zijn. Er is onderscheid gemaakt in hoofdfuncties (hotel, sport, fitness, vergaderruimte, Wellness, theater) en ondersteunende functies (horeca, kantoor ten behoeve van hoofdfuncties, en retail). Deze ondersteunende functies krijgen hun klanten hoofdzakelijk uit de klantenkring van de hoofdfuncties. Ze zullen zelf maar beperkt klanten trekken. De ondersteunende functies zorgen wel voor een gemiddeld langer verblijf, vooral de horeca. Op basis van deze uitgangspunten moet het mogelijk zijn om de benodigde 120.000 parkeeruren te realiseren. In de berekening is daarom gerekend met deze 120.000 parkeeruren.