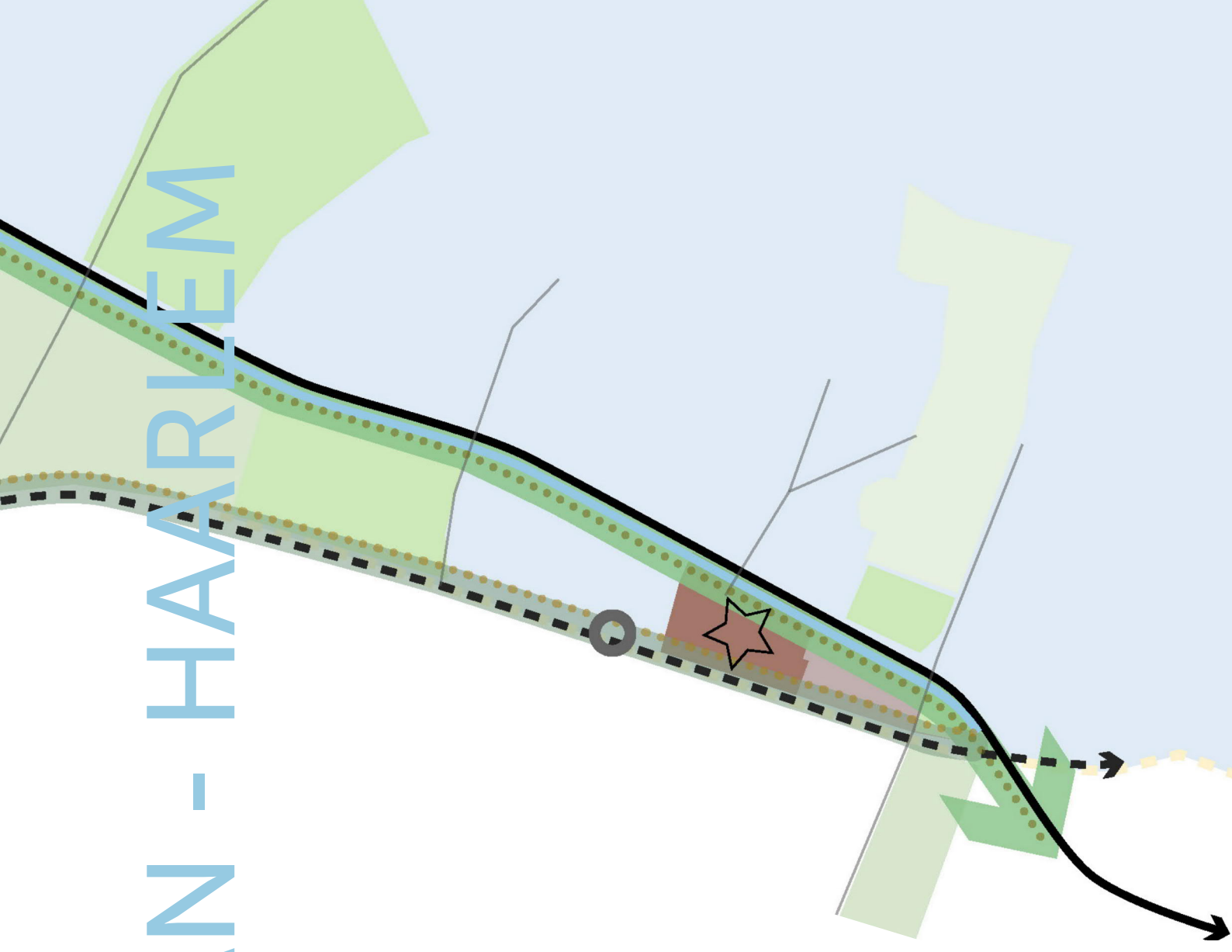


IJSBAANLAAN - HAARLEM

Haalbaarheidsstudie

30 oktober 2020



urbanext
stedenbouw

mintke
Landschapsgestaltung

INLEIDING & CONCLUSIE

De Gemeente Haarlem ziet kansen om op de locatie IJsbaanlaan te verdichten. De plek wordt nu monofunctioneel gebruikt als parkeerterrein. Vanuit de woningbouwopgave voor de stad wordt gekeken of de locatie ook ruimte kan bieden aan (sociale) woningbouw en eventueel sport & recreatie. Dit relatief weinig gebruikt deel van de stad wordt hiermee geactiveerd, en de verdeling van sociale woningen over de stad wordt hierdoor verbeterd.

Gemeente Haarlem en Elan Wonen hebben Urbanext Stedenbouw en MINTSKE landschapsontwerp gevraagd een SPVE te maken voor het project IJsbaanlaan. Gezien de complexiteit van de opgave door de ligging en het pakket aan randvoorwaarden is gekozen te starten met een haalbaarheidsstudie. Dit document behelst de haalbaarheidsstoets voor het Project IJsbaanlaan.

Een integrale aanpak van de opgave, het benutten van de groene randen en het verbeteren van verbindingen is een belangrijk startpunt geweest van de opgave. Dit is gedaan door het ontwerp van een ruimtelijk raamwerk en het zo optimaal mogelijk benutten van de aanwezige kwaliteiten en de integratie van de bestaande sportfuncties. Verbetering van de verbindingen op buurniveau (bijvoorbeeld met het station) en verbetering van de verbindingen op het schaalniveau van de stad, door de potentie van de lange groene assen te onderkennen.

Deze aanpak heeft geresulteerd in een raamwerk waarbij verder gekeken is dan de plangrens en de potentie van deze plek als woon- en sportgebied verbindt met de rest van de stad. De groenblauwe, verbindende assen vormen met de centrale sportas de kapstok van de ontwikkeling. De groene randen worden de voorkanten van de nieuwe woningbouwontwikkeling.

Deze haalbaarheidsstudie is bedoeld als reken- en teken exercitie. Er is gezocht naar 3 onderscheidende rekenmodellen voor het project IJsbaanlaan. Bij de modellen is onderscheid gemaakt in type parkeeroplossing en bouwblok grootte. Het doel is middels een

doorrekening van deze modellen inzicht te krijgen in de financiële haalbaarheid. Na de eerste verkenning bleek dat rekenmodel B zich het beste leent, zowel vanuit financiële haalbaarheid als stedenbouwkundige inpassing, voor een haalbare invulling. Er is daarom op dit model gevarieerd en aan knoppen gedraaid om te onderzoeken hoe een breakeven point bereikt kan worden en wat nodig is om tot een financieel haalbaar voorstel te komen. De modellen zijn dus rekenmodellen en nog geen definitieve ruimtelijke modellen.

CONCLUSIE

De openbare ruimte, de sportfuncties en de bestaande potentie van de verbindende groenblauwe routes langs spoor en Delft leveren de ruimtelijke kwaliteit van de locatie IJsbaanlaan, die het rechtvaardigen om op deze plek een woonmilieu toe te voegen. Deze plek heeft de potentie om omgevormd te worden tot een volwaardig onderdeel van de stad en van de sportboulevard, in aansluiting op de omliggende wijken en een thuis te bieden voor veel nieuwe (of bestaande) inwoners.

Uit deze haalbaarheidsstudie blijkt dat er geen haalbaar plan mogelijk is zonder betaald parkeren of zonder het verminderen van het aantal te compenseren parkeerplaatsen (uitgaande van een kostenneutrale ontwikkeling en de compensatie van het bestaand parkeerprogramma, conform de gestelde randvoorwaarden).

We zijn hier niet ingegaan op de knoppen "kostenneutraal ontwikkelen" en de maximale bouwhoogte van 15m. Vanzelfsprekend kunnen daar ook andere keuzes in gemaakt worden, maar dit is geen onderdeel van de studie.

Een verdichting met woningbouw die deze locatie een upgrade geeft is alleen met maatwerk haalbaar. Door te draaien aan een combinatie van verschillende knoppen (minder parkeren, betaald parkeren, anders omgaan met parkeernorm, mobiliteitsplan, etc.) kan er een financieel haalbaar, integraal en stedenbouwkundig- en ruimtelijk aantrekkelijk plan ontstaan.

LEESWIJZER

Opgave	4	Rekenmodel C	14
Hierin wordt de opgave toegelicht en de bijbehorende randvoorwaarden die uit de startnotitie en uitvraag SPVE afkomstig zijn.		Dit rekenmodel gaat uit van een geïntegreerde parkeergarage omzoomd met woningen en functies	
Visie aanpak opgave	5	Haalbaarheid rekenmodellen	17
Dit is de visie voor het hele plangebied. Op basis van de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten en kansen voor routes wordt de opgave bekeken. Het toevoegen van (sociale) woningen wordt gecombineerd met de ambities van de sportboulevard.		Aan welke knoppen wordt gedraaid om de haalbaarheid positief te beïnvloeden	
Visie raamwerk	6	Rekenmodel B - knoppen	18
Het raamwerk is de ruimtelijke basis voor alle rekenmodellen. Het plangebied wordt opgespannen tussen twee groene assen met een centrale sportas in het midden.		Varianten op rekenmodel B	
Parkeren en rekenmodellen	7	Bijlage	21
Er worden drie type parkeeroplossingen als uitgangspunt genomen om tot verschillende rekenmodellen te komen.		Financiële haalbaarheid door de Gemeente Haarlem	
Rekenmodel A	8		
Dit rekenmodel gaat uit van een geheel ondergrondse parkeergarage en losse bebouwing in een nieuwe typologie.			
Rekenmodel B	11		
Dit rekenmodel gaat uit van een vrijstaande bovengrondse parkeergarage.			

OPGAVE en PLANGEBIED

Startnotitie en Uitvraag SPvE

Randvoorwaarden parkeren

- Het huidige aantal parkeerplaatsen a 755 pp behouden ofwel terugbouwen (gecompenseerd te worden)
- Aan geldend parkeerbeleid voldoen, parkeernormen beleidsnormen 2019: sociale huur: 0,8 pp/woning, middelduur 1,5 pp/woning en duur 1,7 bezoekerspp/woning. Maatschappelijke voorzieningen 2 pp per 100 m² BVO
- Let op: de huidige parkeerplaatsen zijn krap gedimensioneerd, bij het terugbrengen van 755 pp heeft dit meer ruimtebeslag nodig dan in de huidige situatie programma.
- De bestaande gescheiden verkeersstructuur tussen woonwijk en sportgebied in stand houden;
- Zorgen voor een oplossing voor het fietsparkeren

Randvoorwaarden programma

- Toevoegen van woningbouw, geen aantallen genoemd
- 50 % van de woningen sociale huur (ondergrens)
- Sportvoorzieningen toevoegen

Randvoorwaarden ruimtelijk

- Behoud groene driehoek ten noorden van J.P. Coenlaan, binnen de gewenste ontwikkeling
- Max. bouwhoogte is 15 m
- Aandacht voor overgang jaren 20 en 30 wijk naar sportgebied (bufferzone)
- Aansluiten op bestaande structuren woonwijk de Krim
- Stimuleren gebruik fiets door aanbieden (sociaal) veilige fietsroutes

Randvoorwaarden kosten

- Kostenneutrale gebiedsontwikkeling (kosten compensatie 755 pp parkeerplaatsen moet hierin worden meegenomen)



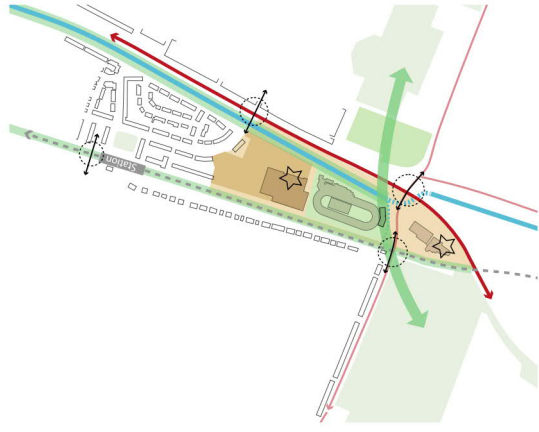
plangebied



VISIE AANPAK OPGAVE

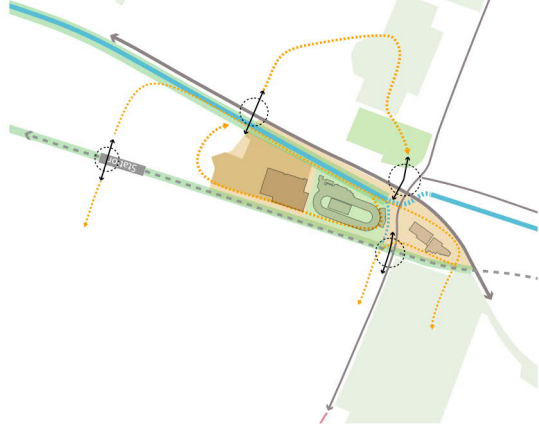
In de offerte d.d. 30 december 2019, hebben wij een visie op de opgave neergelegd. Hiernaast zijn een aantal afbeeldingen daarvan weergegeven.

De locatie met sportfuncties biedt kansen om bestaande verbindingen een nieuwe impuls te geven. Dit past uitstekend in het streven naar duurzame en gezonde verstedelijking. Voor de opgave willen inzetten op de identiteit van de plek: sport, en het verbeteren en versterken van de, groene, verbindingen (langs het spoor en de Delft). Sport is bij uitstek een sociale binder en kan met de nieuwe woningbouw geïntegreerd worden om een uitgesproken en eigen toevoeging aan Haarlem te worden.



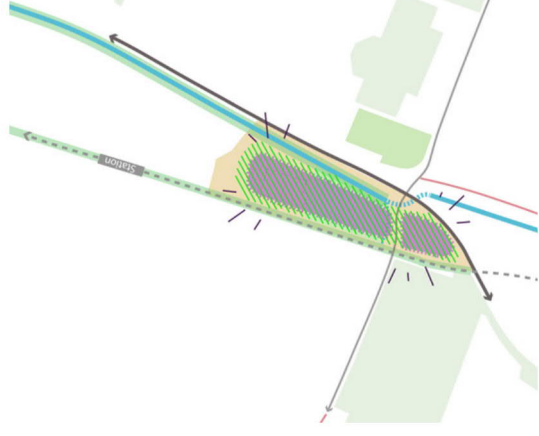
Gezond netwerk

- zichtbaar maken van sport; zien sporten doet sporten
- gezond netwerk: ommetjes, sportrondjes
- wijken en buurten verbonden
- station Bloemendaal
- stimuleren gebruik ander vervoer dan auto



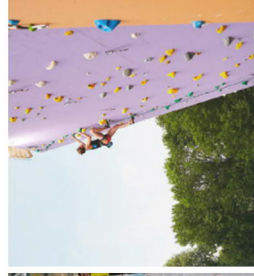
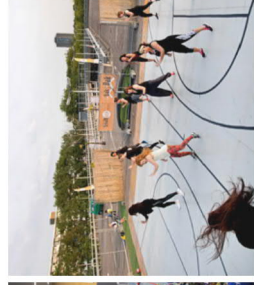
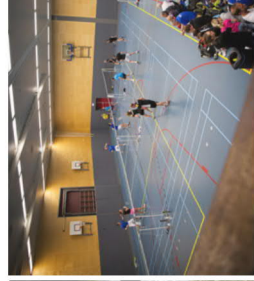
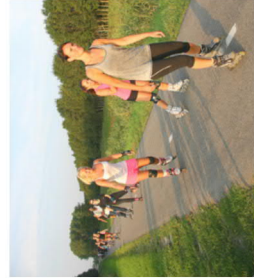
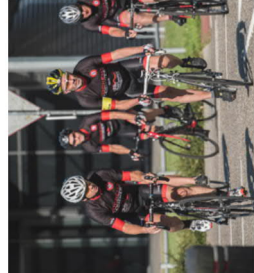
Sporten als sociale binder

- ongedeelde stad: een evenwichtig bij de locatie passend programma waarin wonen een extra impuls geeft aan de plek
- ontmoetingsplek
- wonen zorgt voor levendigheid en eigenaarschap
- sporten als sociale binder: stimuleert ontmoeten en bewegen



Iconische sportlocatie

- Iconische bebouwing als identiteit van de gehele punt
- kansen: stapelen programma
- daklandschap als ontmoetingsplek
- sociale controle door eigenaarschap
- sporten als sociale binder: stimuleert ontmoeten en bewegen
- sportpunt, ontmoetingsplek



IJSBAANLAAN

VAN OPGAVE NAAR REKENMODELLEN

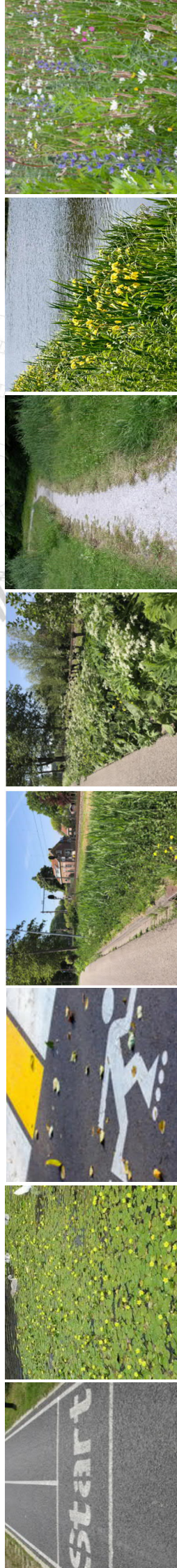
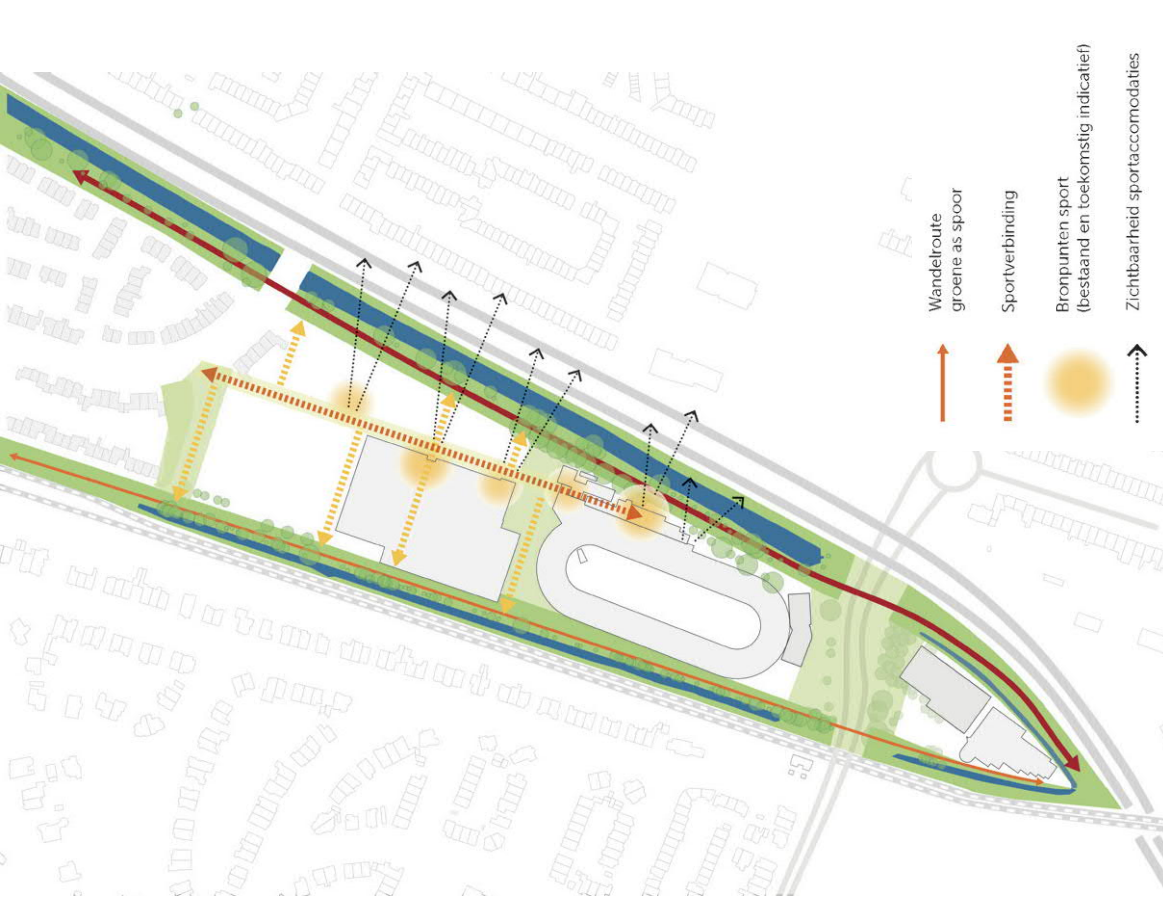


VISIE RAAMWERK

Samen met het gemeentelijke kernteam en de werkgroep uit de wijk hebben wij een voorstel gedaan voor een ruimtelijk raamwerk, waarbinnen de herontwikkeling een plek kan krijgen ("Analyse en Visie" d.d. 11 juni 2020). Dit raamwerk zorgt ervoor de kansen van de locatie benut en versterkt worden, om zo überhaupt een woningbouwontwikkeling op deze plek voorstelbaar te maken.

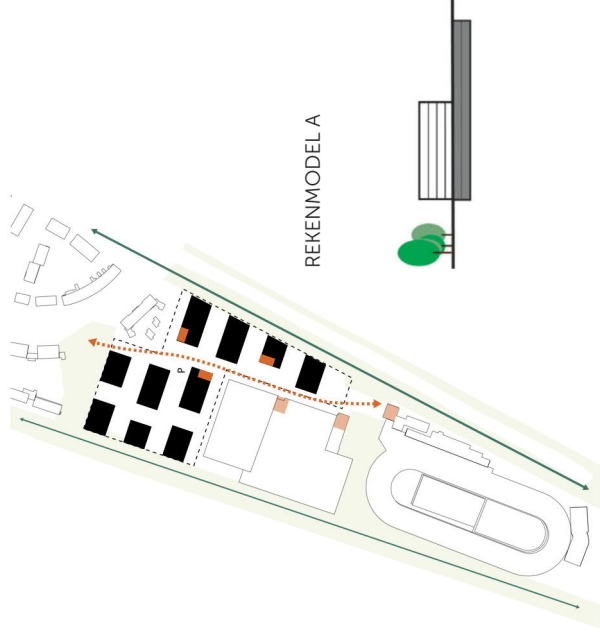
Ruimtelijk raamwerk:

- de maat van beide groene assen vastleggen: 20 meter Delftzijde en 15 meter aan de spoorzijde
- de groene as langs De Delft in het plangebied autovrij houden
- de focus bij de groene as langs de Delft ligt op herkenbaarheid, aantrekkelijkheid, sociale veiligheid en mogelijkheden verblijf
- de focus op de groene as langs het spoor ligt op ecologie, sociale veiligheid en dwarsverbindingen
- de sportverbinding zien als hart van het gebied verschillende mogelijkheden
- de focus van de sportverbinding ligt op verbinding, doorwaadbaarheid en sportidentiteit

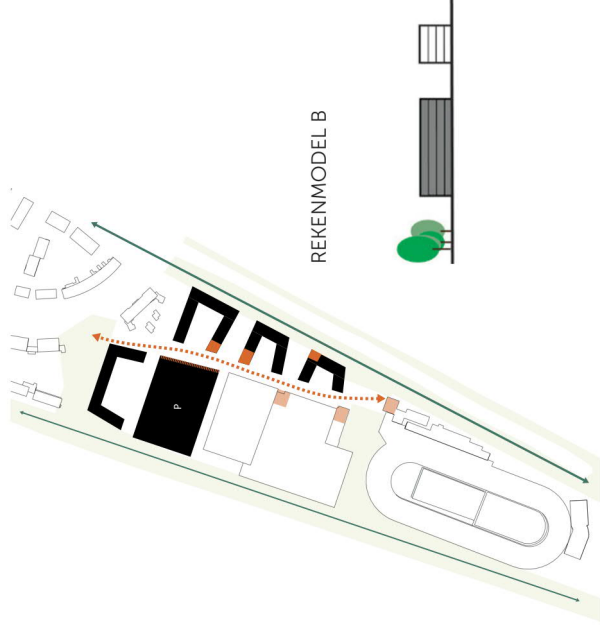


PARKEREN & REKENMODELLEN

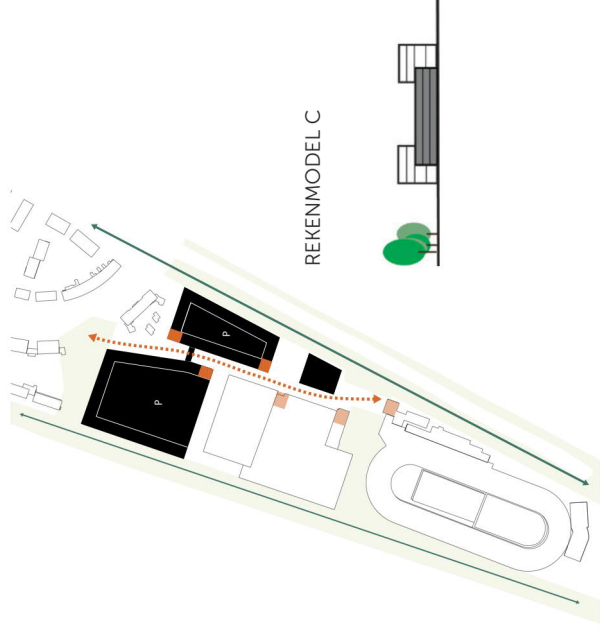
Binnen het raamwerk zijn op basis van verschillende parkeeroplossingen drie rekenmodellen bedacht. Hierbij is zowel gekeken naar de parkeeroplossing als de interne en externe ontsluiting. De rekenmodellen laten een fors programma zien, dat zal in elk geval nodig zijn om de bestaande parkeerplaatsen te kunnen compenseren.



Al het parkeren wordt in dit rekenmodel ondergronds opgelost in twee lagen, waardoor het maaiveld autovrij is.



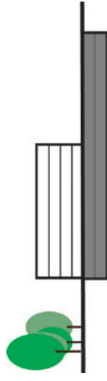
In dit rekenmodel is ervoor gekozen een losstaand parkeergebouw te maken waarin al het benodigde parkeren is opgelost. Dit levert ruimte op om de rest aantrekkelijk in te richten met groene binnenruimten en een autovrij maaiveld.



In dit rekenmodel wordt het parkeren gebouwd opgelost maar aan vrijwel alle randen afgezoomd met wonen, werken of sportfuncties zodat geen saai parkeergevels ontstaan. Hierdoor ontstaat een groot oppervlak aan daken die deels als openbaar toegankelijke ruimten ingericht kunnen worden.

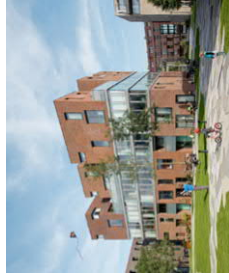
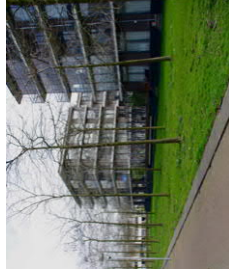
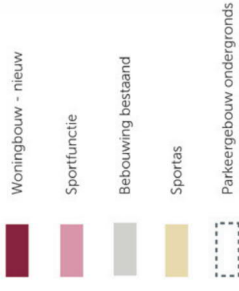
REKENMODEL A

LOSSE GEBOUWEN IN HET GROEN
ondergrondse parkeergarage



Al het parkeren wordt in dit rekenmodel ondergronds opgelost in twee lagen, waardoor het maaiveld autovrij is.

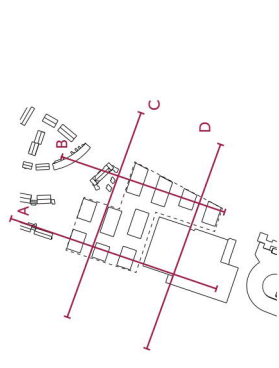
- geheel verdiepte parkeergarage (in meerdere lagen)
- bebouwing vormt eigen wereld, los van woonwijk de Krim
- losse bebouwing in groene setting
- tussen de nieuwe bebouwing is het gebied autovrij
- groenstrook tussen de wijk de Krim wordt verruimd
- een verbindende route door het gebied waar sport(gerelateerde) functies aan liggen
- ontsluiting parkeergarage via de A.W.F van Idenburglaan en aan de Van Riebeecklaan/aansluiting N208



IJSBAANLAAN

VAN OPGAVE NAAR REKENMODELLEN

REKENMODEL A - STEDENBOUWKUNDIGE INPASSING

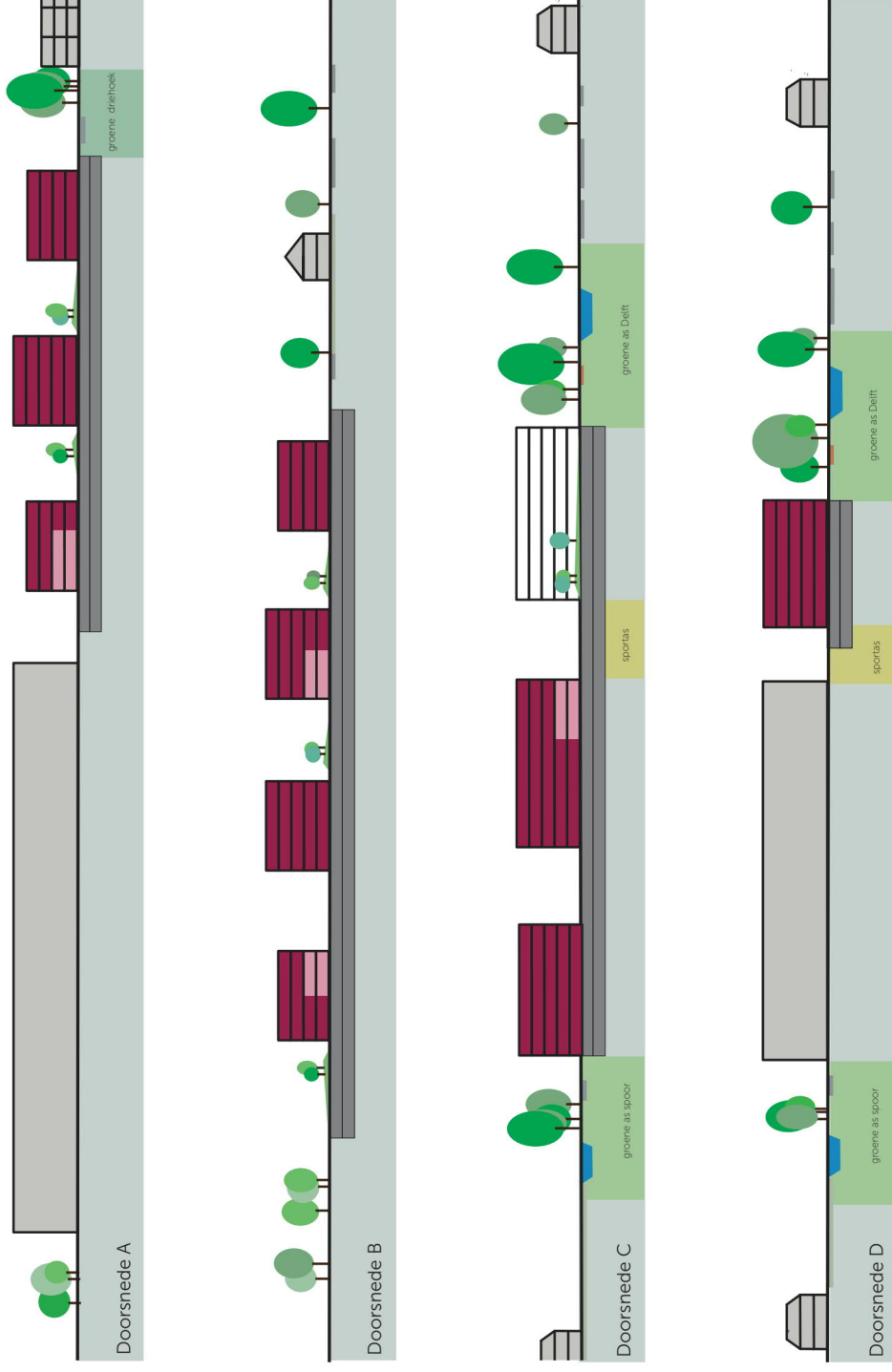


positieve punten:

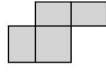
- + al het parkeren ondergronds
- + autovrij gebied
- + de openbare ruimte is hoogwaardig, toegankelijk en makkelijk doorwaadbaar
- + ruimte voor in te richten sportas en nieuwe sportfuncties
- + alzijdige bebouwing met positief effect op de ruimtelijke kwaliteit en beleving van het gebied
- + licht, lucht en ruimte wat het een fijn woon- en leefmilieu maakt
- + mogelijkheden voor speelplekken en collectieve groenvoorzieningen
- + speelse interactie tussen (sport)programma in de plint en de sportas

negatieve punten:

- parkeeroplossing duur en technisch uitdagend (door bodemgesteldheid)
- overgang bestaande wijk nog niet subtiel vormgegeven
- spoor- en weggeluid, komt mogelijk ver het gebied in



REKENMODEL A - BEREKENING



programma in rekenmodel A

- 240 woningen
- 50-25-25 (verdeling programma: 50% sociaal, 25% middensegment, 25% duur)
- 1.200 m2 bvo sport

parkeren

- parkeren gratis
- bestaande functies 755 pp (te compenseren)
- nieuw programma (incl bezoek): 312 pp
- totaal benodigd aantal pp: 1067 (30m2/pp)
- totaal aantal getekend in parkeergarage 2 lagen model A: 1016 pp (30m2/pp) - (te kort 51 pp)

financiële haalbaarheid

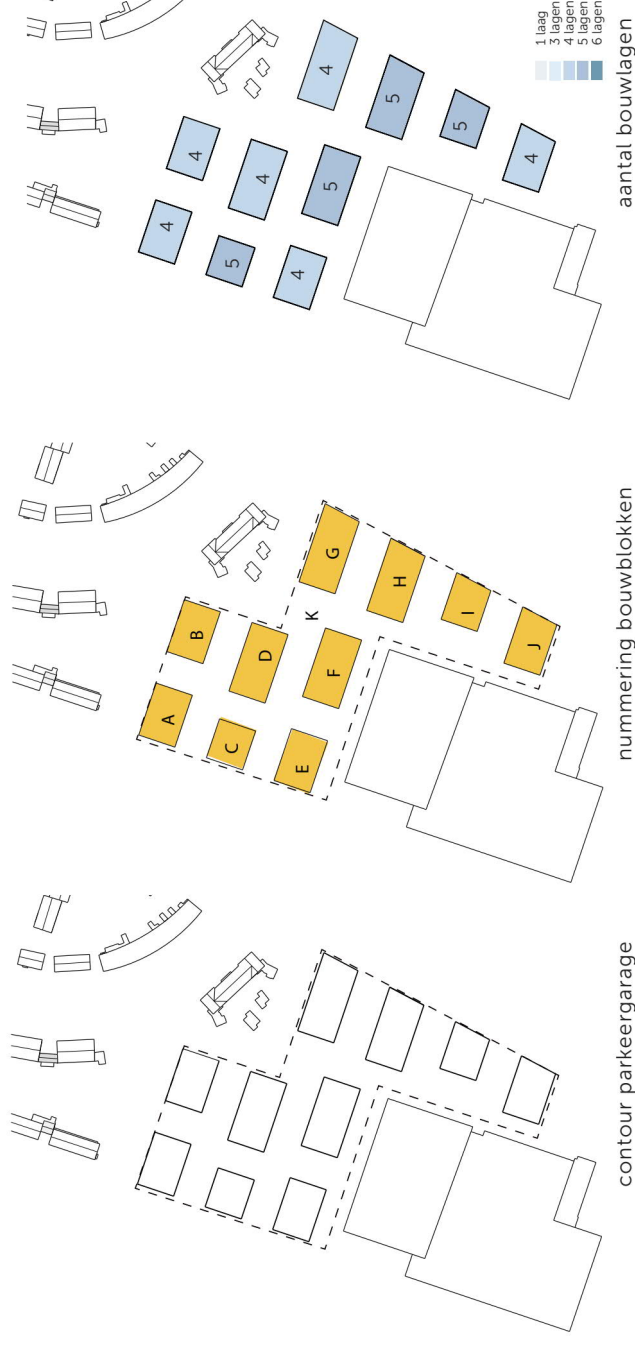
- programma in berekening:
- 240 woningen
- 1067 parkeerplaatsen in garage
- (inclusief 75pp te compenseren parkeerplaatsen)

tekort: ca. -/- 29,7 miljoen (ondergrondse parkeergarage)

haalbaar?

Om het plan financieel haalbaar te maken (break-even-point) moeten 1574 woningen gebouwd worden (50-25-25):

- 1574 woningen benodigd
- 2640 parkeerplaatsen
- dit betekent dat circa 6,5 x het aantal woningen van model A nodig om kostenneutraal uit te komen.



model A

oppervlak terrein

oppervlak terrein	oppervlak terrein
oppervlak terrein	18.500 m2
oppervlak terrein	5.900 m2
oppervlak terrein	18.800 m2
oppervlak terrein	3.200 m2
oppervlak terrein	9.300 m2

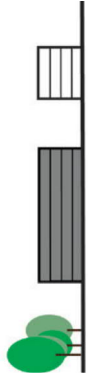
IJSBAANLAAN

VAN OPGAVE NAAR REKENMODELLEN

REKENMODEL B

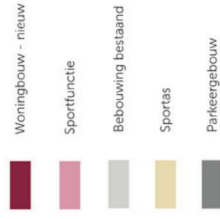
BEBOUWING MET BINNENTUINEN

vrijstaande parkeergarage

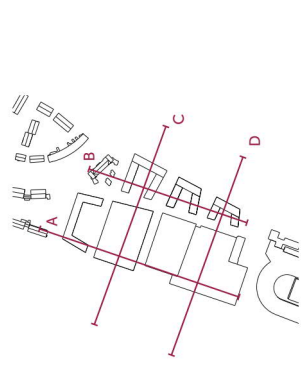


In dit rekenmodel is ervoor gekozen een vrijstaand parkeergebouw te maken waarin al het benodigde parkeren is opgelost. Dit levert ruimte op de rest aantrekkelijk in te richten met groene binnenruimten en een autovrij gebied.

- Vrijstaande parkeergarage (in meerdere lagen)
- bebouwing vormt eigen wereld, los van woonwijk de Krim, blok grenzend aan groen JP Coenlaan krijgt voorkanten aan het groen.
- u vormige bebouwing met groene binnenhoven (zogenaamde pocket parks)
- tussen de nieuwe bebouwing is het gebied autovrij
- groenstrook tussen de wijk de Krim wordt verruimd
- een verbindende route door het gebied waar sport(gerelateerde) functies aan liggen
- parkeren van de gehele ontwikkeling in de parkeergarage
- parkeergarage krijgt groene gevels en gevels met sport/speel functies.
- bovenste laag parkeren wordt voorzien met groene pergola's en/of zonnepanelen
- ontsluiting parkeergarage vindt in twee richtingen plaats aan de A.W.F. van Idenburglaan van Idenburglaan en aan de Van Riebeecklaan/aansluiting N208

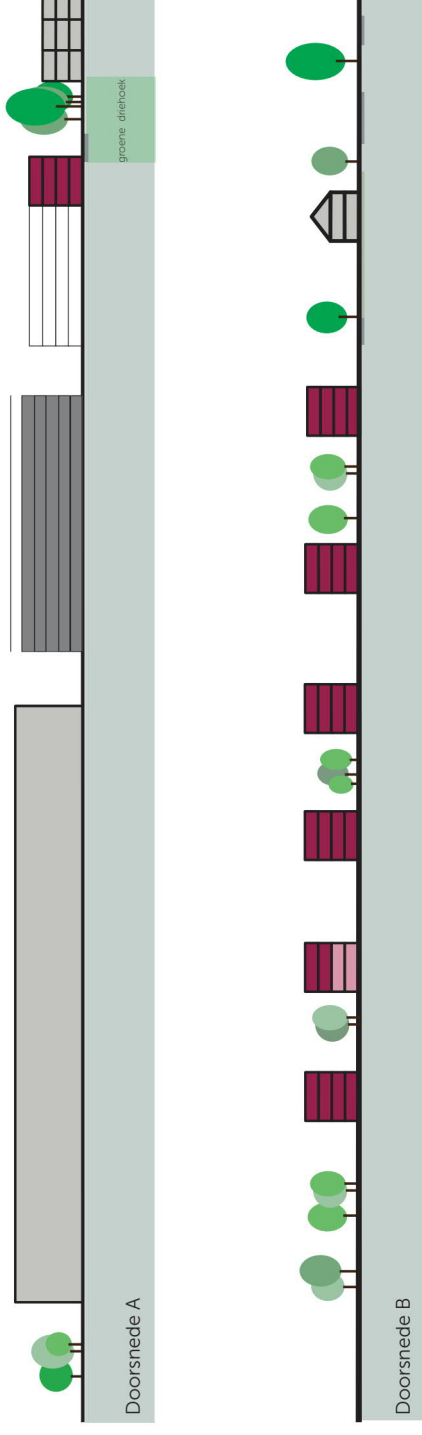


REKENMODEL B - STEDENBOUWKUNDIGE INNPASSING



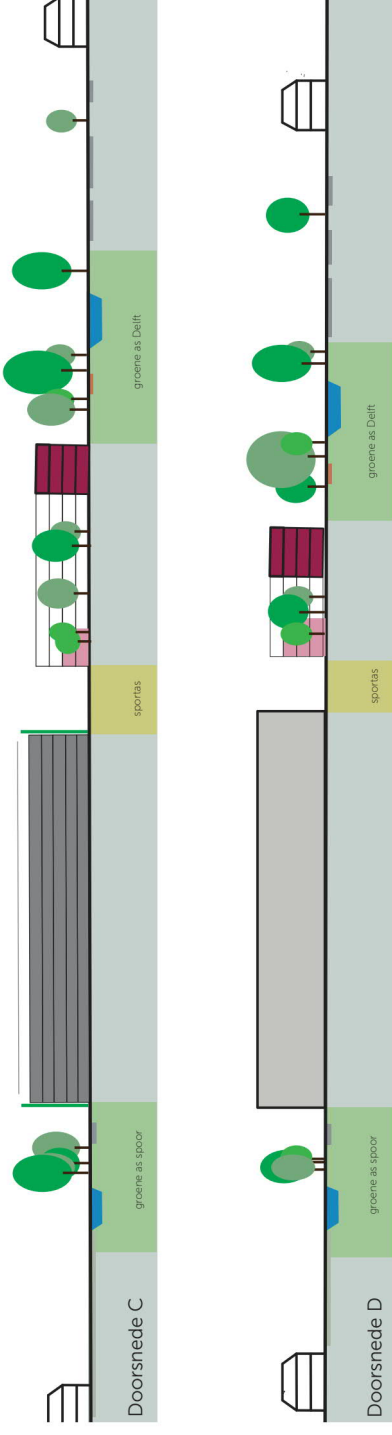
positieve punten:

- + autovrij gebied
- + vanwege de *pocket parks* meer alzijdige bebouwing
- + *pocket parks* bieden ruimte voor speelplekken en collectieve groenvoorzieningen
- + de openbare ruimte is hoogwaardig, toegankelijk en speels
- + ruimte voor in te richten sportas en nieuwe sportfuncties
- + bebouwingstypologie maakt verschillende invullingen mogelijk
- + (Enige) afscherming van spoor- en weggeluiden.

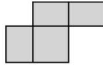


negatieve punten:

- geen geïntegreerde parkeeroplossing (tov woningen), dit voldoet niet aan onze eigen ontwerp-insteek (integraal plan maken)
- relatief hoge wand van parkeergebouw grenzend aan woningen
- voor een fijn woon- en leefmilieu afhankelijk van een passend ontwerp voor de parkeergarage (materiaal- en kleurkeuze, alsook de sportfuncties in de plint)
- overgang bestaande wijk niet subtiel vormgegeven
- geen sportfuncties opgenomen in de plint van de parkeergarage aan de kant van de sportas, er ontstaat een (volledige) blinde gevel.



REKENMODEL B - BEREKENING



programma in rekenmodel B

- 144 woningen
- 50-25-25 (verdeling programma: 50% sociaal, 25% middensegment, 25% duur)
- 1.200 m² bvo sport

parkeren

- parkeren gratis
- bestaande functies 755 pp (te compenseren)
- nieuw programma (incl bezoek): 197 pp
- totaal benodigd aantal pp: 952 (30m²/pp)
- totaal aantal getekend in parkeergarage 6 lagen model B: 880 pp (30m²/ pp) - (te kort 72 pp)

financiële haalbaarheid

programma in berekening:

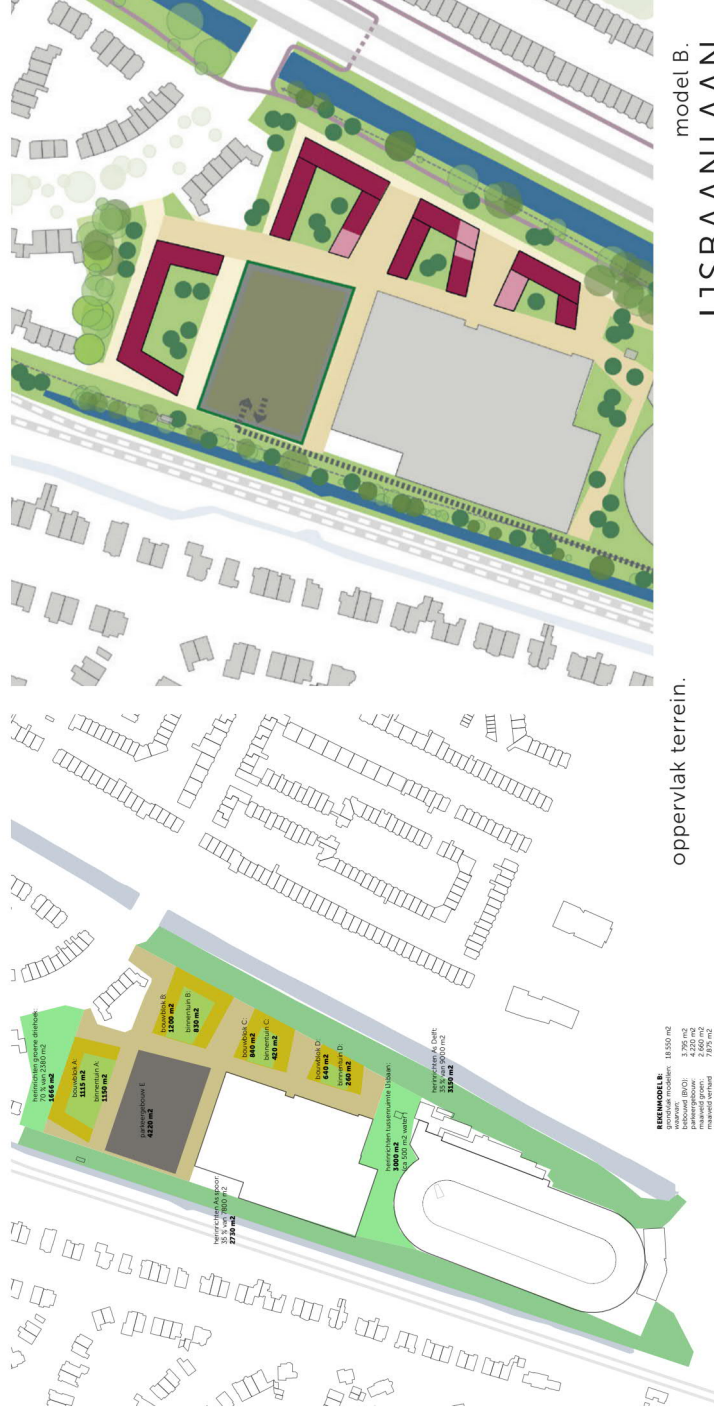
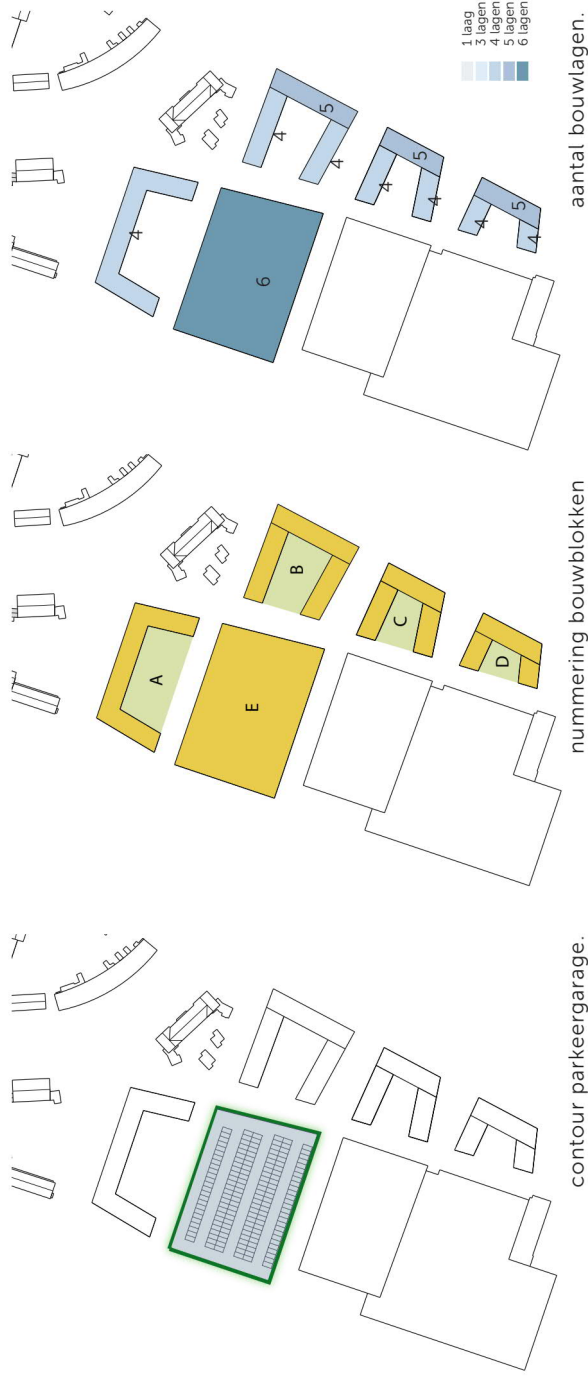
- 144 woningen
- 952 pp in garage
- waarvan te compenseren 755 pp

tekort: ca. **-/- 21** miljoen (met dure vrijstaande parkeergarage)

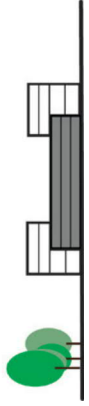
haalbaar?

Om het plan financieel haalbaar te maken (break-even-point) moeten 684 woningen gebouwd worden (50-25-25) :

- 684 woningen benodigd
- 1576 parkeerplaatsen
- dit betekent dat circa 4,75 x het aantal woningen van model B nodig om kostenneutraal uit te komen



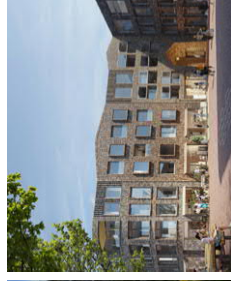
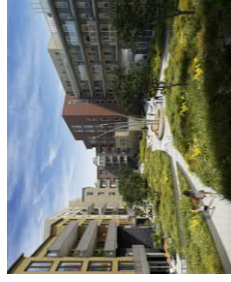
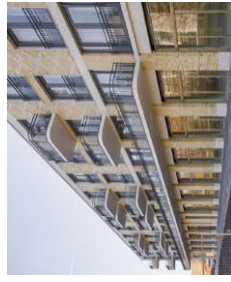
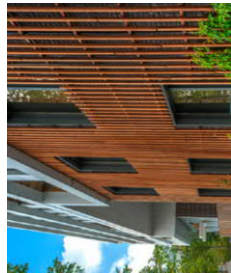
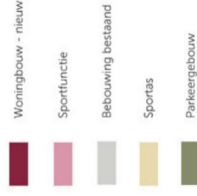
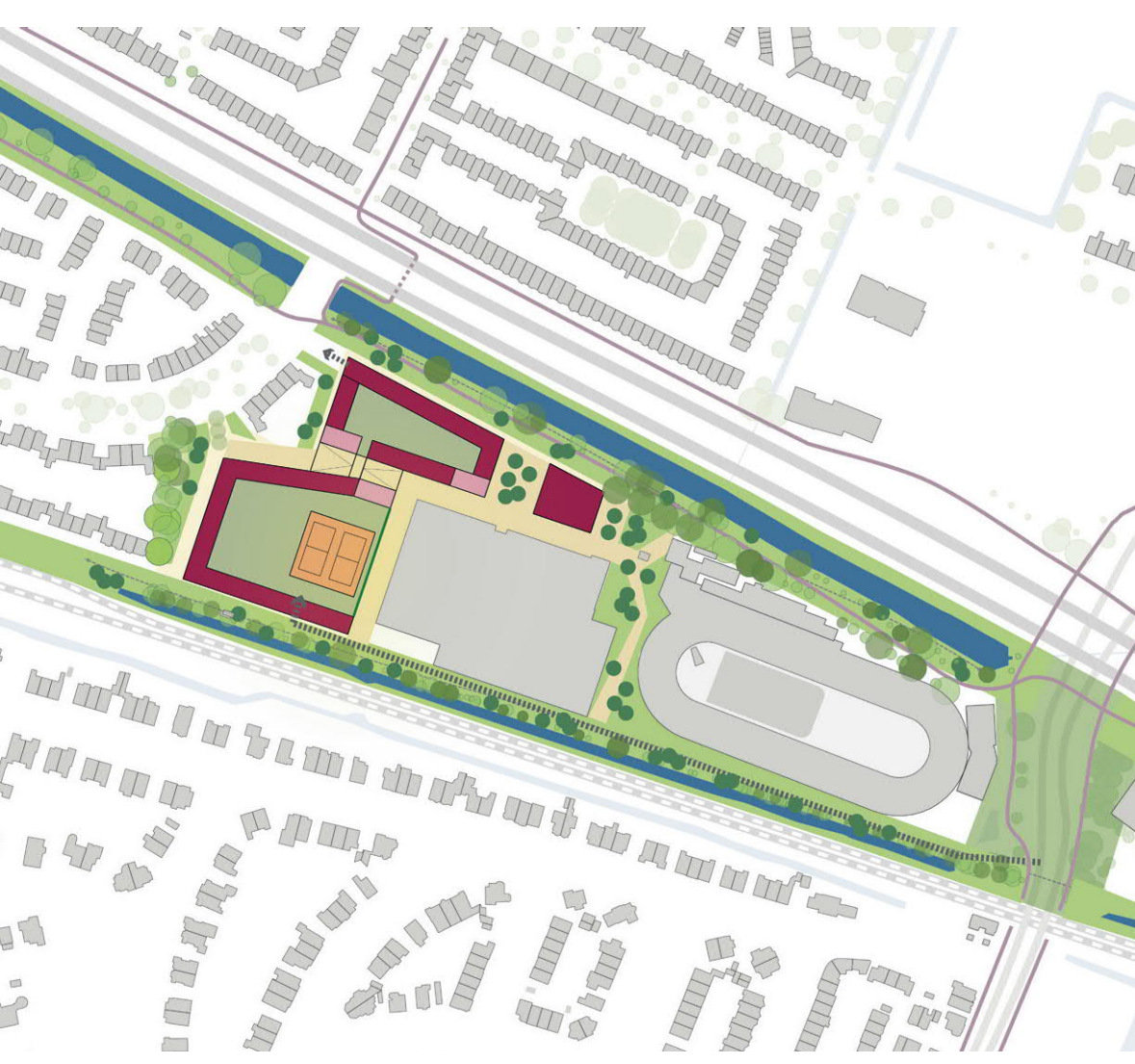
REKENMODEL C



MULTIFUNCTIONELE BOUWBLOKKEN geïntegreerde parkeergarage

In dit rekenmodel wordt het parkeren gebouwd opgelost maar aan vrijwel alle randen ingepast met wonen, werken of sportfuncties zodat geen saai parkeergevels ontstaan. Hierdoor ontstaat een groot oppervlak aan daken die deels als openbaar toegankelijke ruimten ingericht kunnen worden.

- geïntegreerde parkeergarage (in meerdere lagen) omzoomd met bebouwing
- bebouwing vormt eigen wereld, los van woonwijk de Krim
- grote bouwblokken met inpandige parkeergarage voorzien van een groen dak
- tussen de nieuwe bebouwing is het gebied autovrij
- groenstrook tussen de wijk de Krim wordt verruimd
- een verbindende route door het gebied waar sport(gerelateerde) functies aan liggen
- ontsluiting parkeergarage vindt aan de A.W.F. van Idenburglaan en de Van Riebeecklaan



IJSBAANLAAN

VAN OPGAVE NAAR REKENMODELLEN

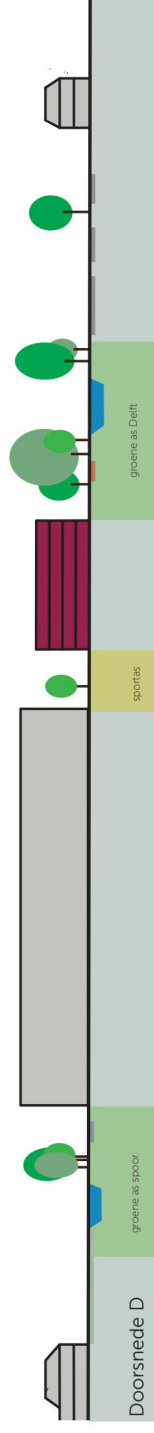
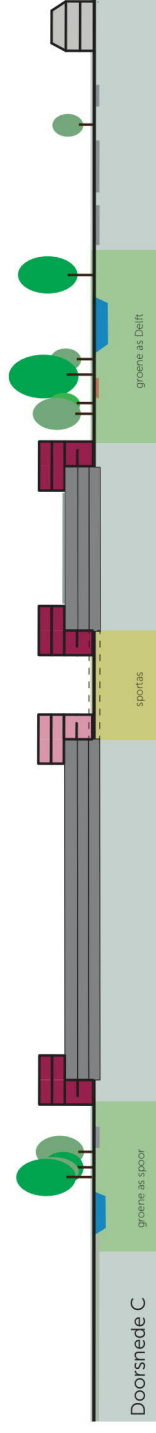
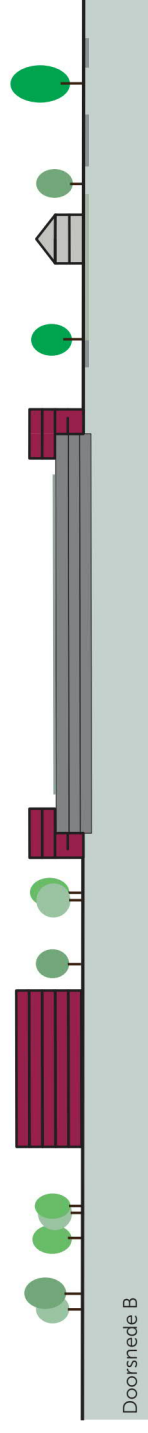
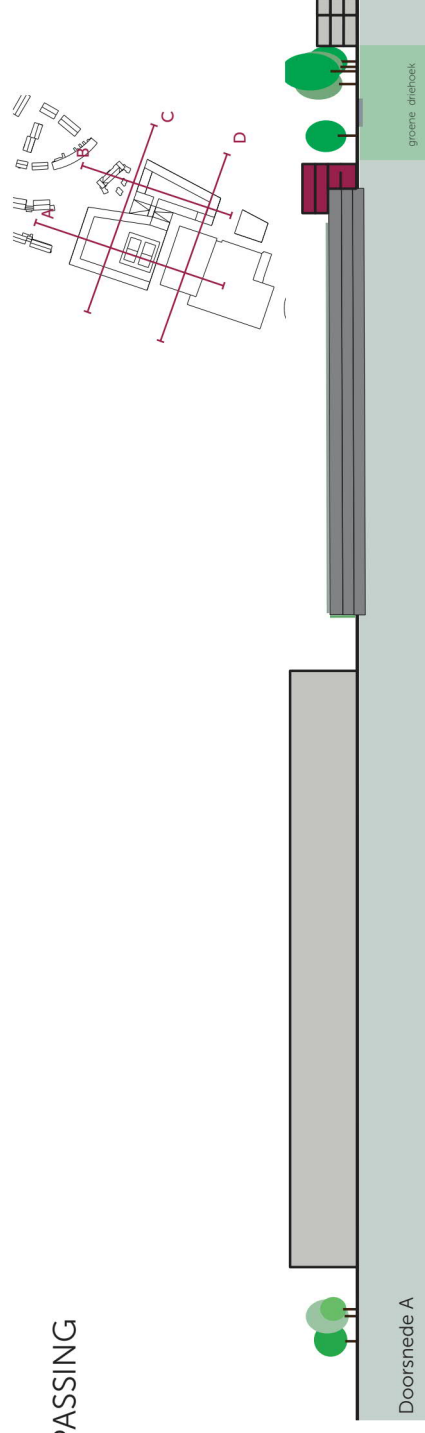
REKENMODEL C - STEDENBOUWKUNDIGE INPASSING

positieve punten:

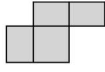
- + parkeren uit het zicht
- + autovrij gebied
- + daklandschap parkeergarage wordt gebruikt en geactiveerd (collectieve binnentuinen)
- + betere afscherming van spoor- en weggeluiden

negatieve punten:

- omzoming van de parkeergarage met woningen is complex
- De omzoming heeft openbare veel eenzijdig georiënteerde woningen tot gevolg, lastige typologie
- overgang bestaande wijk niet subtiel vormgegeven (wel op te lossen door drielaagse bebouwing toe te voegen aan het groen)
- er wordt een flinke wand gecreëerd op de grens met de bestaande woonwijk
- sportas weinig uitdagend
- minder openbaar toegankelijk gebied
- hoogteverschillen hebben nadelig effect op de toegankelijkheid en onderbreekt de sportas
- onprettig gebied tussen de sporthal en parkeergarage van woonblok ten noorden daarvan vanwege dichte plinten



REKENMODEL C -BEREKENING



programma in rekenmodel C

- 174 woningen
- 50-25-25 (verdeling programma: 50% sociaal, 25% middensegment, 25% duur)
- 1.240 m² bvo sport

parkeren

- parkeren gratis
- bestaande functies 755 pp (te compenseren)
- nieuw programma (incl bezoek): 234 pp
- totaal benodigd aantal pp: 989 (30m²/pp)
- totaal aantal getekend in parkeergarage 3/4 lagen model C: 1009 pp (30m²/ pp) - (te veel 20 pp)

financiële haalbaarheid

programma in berekening:

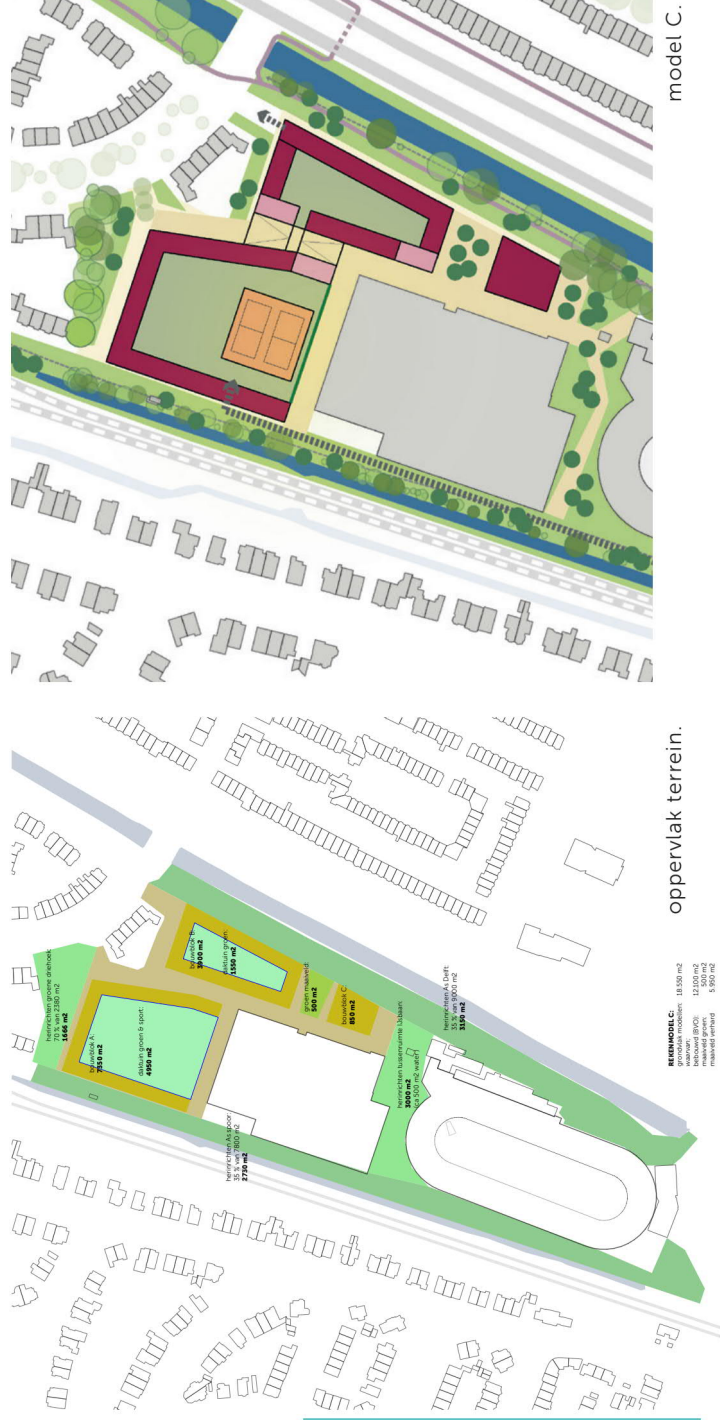
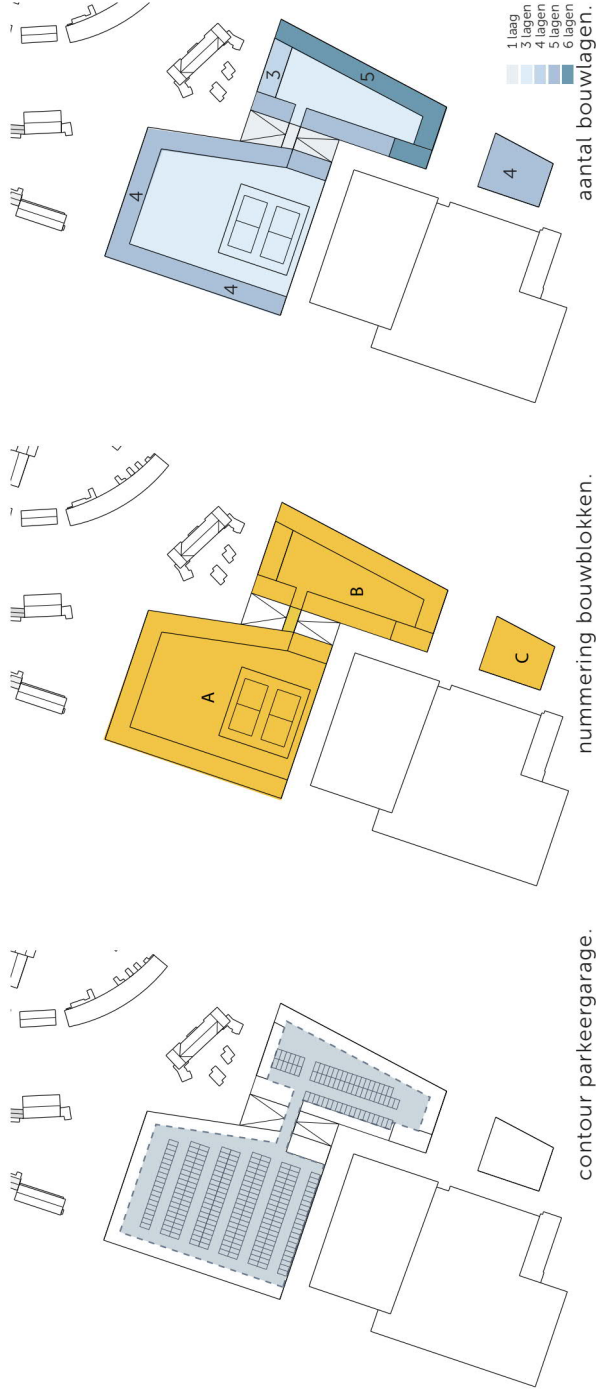
- 174 woningen
- 989 pp in garage
- waarvan te compenseren 755 pp

tekort: ca -/- 20,2 miljoen (geïntegreerde parkeergarage)

haalbaar?

Om het plan financieel haalbaar te maken (break-even-point) moeten 684 woningen gebouwd worden (50-25-25) :

- 684 woningen benodigd
- 1576 parkeerplaatsen
- dit betekent dat circa 3,9 x het aantal woningen van model B nodig om kostenneutraal uit te komen



Uit het voorafgaande deel van deze haalbaarheidsstudie blijkt dat de drie rekenmodellen verre van financieel haalbaar zijn. Model A valt af vanwege de dure parkeeroplossing. Model B en C zijn financieel vergelijkbaar, maar in een eerste afstemming met het kernteam en de werkgroep bleek model B beter voorstelbaar vanwege de meer kansrijke stedenbouwkundige inpassing. Het contrast met de Krim is minder groot en de overgang is beter voorstelbaar.

In het volgende deel van de studie zijn daarom varianten gemaakt op dit rekenmodel, hierbij zijn er verschillende "knoppen" waar aan gedraaid kan worden. Dit om te onderzoeken in hoeverre dit invloed heeft op de financiële haalbaarheid van de ontwikkeling van de IJSbaanlaan. Het gaat om de volgende knoppen/variabelen:

knop woningtype

Een van de knoppen om tot een mogelijk beter financieel resultaat te komen is een wijziging van het programma in aantallen en percentage sociaal, middensegment en duur. De grondopbrengst van een dure woning ligt hoger dan de grondopbrengst van een sociale woning. Wanneer er voor de woningbouw ook nog voor een dure parkeeroplossing gekozen wordt kan de grondwaarde voor een sociale woning zelfs negatief worden. Daar staat tegenover dat dure woningen vaak vragen om dure typologieën (met een eigen tuin of briliant uitzicht) die op deze locatie moeilijker te realiseren zijn. De tekorten in diverse varianten zijn door het compenseren van de parkeerplaatsen dusdanig groot, dat het enkel draaien aan deze knop een gering effect zal hebben op de financiële haalbaarheid.

knop parkeerfaciliteiten

Gebouwd parkeren is hoe dan ook een kostbare oplossing. Gratis parkeren in een gebouwde parkeergarage levert een niet te compenseren kostenpost op. Door het invoeren van betaald parkeren wordt de gebiedsontwikkeling haalbaarder. De bestaande sportfuncties in het gebied zullen geen voorstander zijn van deze ontwikkeling. Voor de bewoners van de Krim heeft dit ook gevolgen omdat de keuze voor betaald parkeren uiteindelijk onvermijdelijk zal leiden tot gereguleerd parkeren. Een vraag die opkomt is of het, in de startnotitie opgegeven, aantal te compenseren, parkeerplaatsen (755 stuks) nog wel gebruikt gaan worden als er betaald moet worden.

knop aantallen parkeerplaatsen

Het aantal te compenseren parkeerplaatsen is een andere knop waar aan gedraaid kan worden (en eventueel het dubbelgebruik van te compenseren en nieuw toe te voegen parkeerplaatsen). Goede fiets- en wandelroutes van en naar de sportfuncties, een goede koppeling met station Bloemendaal en de dichtstbijzijnde busverbindingen kunnen een impuls geven aan het gebruik van andere vervoersmiddelen. Verder zouden het afstemmen van programma en het gebruik maken van parkeerfaciliteiten in een groter gebied (bijvoorbeeld sportboulevard-breed) kunnen helpen het parkeren op drukke momenten en bij evenementen te verdelen.

Deze "knop" behelst ook de parkeernorm. Die is vanzelfsprekend gebaseerd op het huidige beleid, zoals genoemd in de startnotitie. Echter, de mobiliteitstransitie staat voor de deur. Mogelijk kunnen over een tijdje andere, lagere parkeernormen gebruikt worden, die minder op de haalbaarheid drukken.

Ongebruikte "knoppen"

Naast de voorgenoemde knoppen zou er zeker ook gedraaid kunnen worden aan de knop "kostenneutrale ontwikkeling" en "maximale bouwhoogte van 15m". In deze studie hebben wij daarvoor niet gekozen.

De haalbaarheidsstudie gaat in de basis om het bereiken van een kostenneutraal plan, daar hebben we daarom niet aan getornd.

Vanzelfsprekend kan hierna nog een keuze gemaakt worden om hier anders mee om te gaan.

De maximale hoogte van 15m hebben we eveneens niet nader onderzocht.

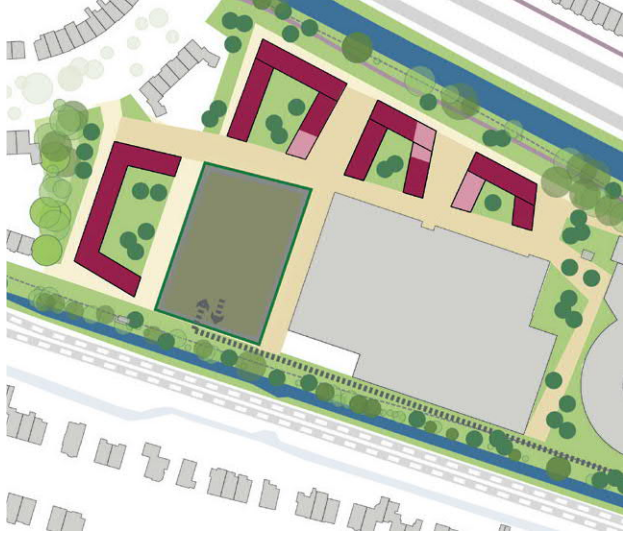
De hoogte van 15m sluit goed aan op het Kennemer Sport Center, en er kan een goede overgang gemaakt worden naar de buurt De Krim.

Combinatie van "knoppen"

De conclusie van deze studie is dat er maatwerk verricht zal moeten worden door het draaien aan de verschillende knoppen.

Op verzoek van Elan is gekeken naar de ontwikkeling van enkel het halfverharde parkeerterrein. Dit rekenmodel heeft een minimaal ontwikkelgebied, 100% sociale woningbouw met een parkeernorm van 0.3 en de bestaande 131 parkeerplekken worden niet gecompenseerd. Dit model voldoet niet aan de gevraagde uitgangspunten en er zal geen integrale kwalitatieve gebiedsontwikkeling ontstaan voor het gebied IJSbaanlaan. Het past daarmee niet binnen onze visie op de locatie.

REKENMODEL B - KNOPPEN



REKENMODEL B: Basis

Programma in berekening:

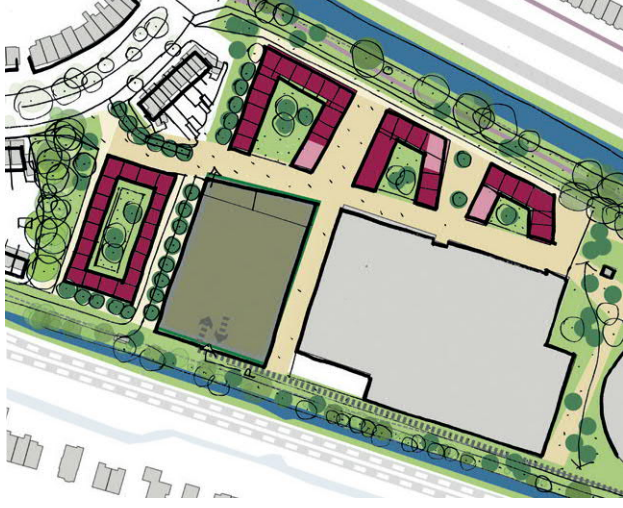
- 144 woningen
- 952 pp in garage
- waarvan te compenseren 755pp
- gratis parkeren

tekort: **-/- 21 miljoen**

conclusie

Om het plan financieel haalbaar te maken (break-even-point) moeten 684 woningen gebouwd worden (50-25-25):

- 684 woningen benodigd
- 1576 parkeerplaatsen
- dit betekent dat circa 4,75 x het aantal woningen van model B nodig om kostenneutraal uit te komen



REKENMODEL B:

aansluiting buurt + gratis parkeren

aandachtspunten rekenmodel

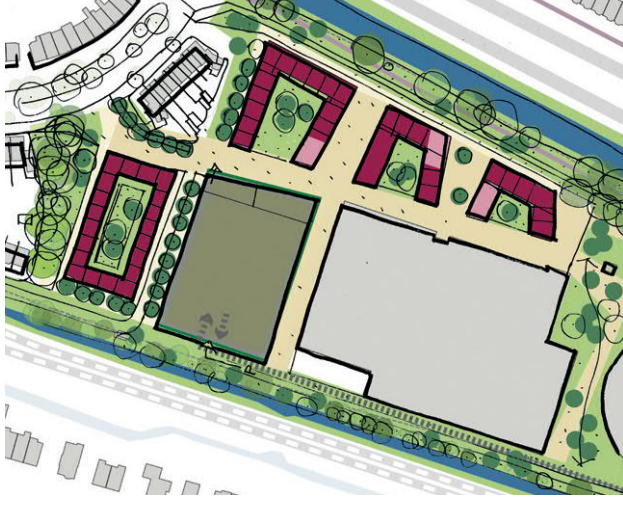
- + aansluiting buurt verbeterd, 3 laagse grondgebonden woningen aan het groen, en grondgebonden t.p.v. woningrij
- + sportprogramma in de plint van de parkeergarage
- woningen aan zijde parkeergarage

programma in berekening:

- 139 woningen
- 50-25-25
- 932 pp bovengronds los gebouw (6 lagen)
- gratis parkeren

financiële haalbaarheid:

tekort: ca **-/- 20,1 miljoen**



REKENMODEL B:

aansluiting buurt + betaald parkeren

aandachtspunten rekenmodel

- + aansluiting buurt verbeterd, 3 laagse grondgebonden woningen aan het groen, en grondgebonden t.p.v. woningrij
- + sportprogramma in de plint van de parkeergarage
- woningen aan zijde parkeergarage
- politiek en partijen momenteel niet akkoord met betaald parkeren

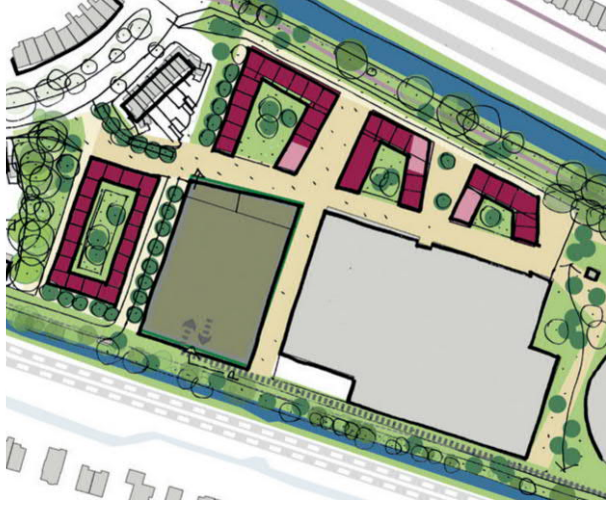
programma in berekening:

- 139 woningen
- 50-25-25
- 922 pp bovengronds los gebouw (6 lagen)
- betaald parkeren

financiële haalbaarheid:

kostenneutraal

REKENMODEL B - KNOPPEN



REKENMODEL B: aansluiting buurt + kostenneutraal aantal parkeerplaatsen

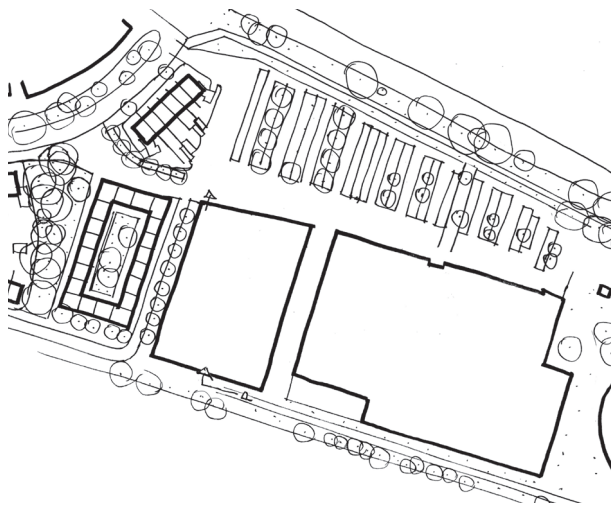
- aandachtspunten rekenmodel**
- + geen grootschalige ingrepen die niet bij de schaal van de buurt passen
 - + maat van de parkeergarage past beter bij de woningbouwontwikkeling
 - onaan trekkelijk wonen naast gebouwde garage en parkeerveld
 - geen sportfuncties in de parkeergarage
 - politiek en partijen momenteel niet akkoord met minder parkeren

programma in berekening:

- 139 woningen
- 253 pp bovengronds (os gebouw (2 lagen)
- gratis parkeren
- geen sport

financiële haalbaarheid

kostenneutraal (en 669 parkeerplaatsen niet gecompenseerd)



REKENMODEL B: klein ontwikkelgebied + betaald parkeren

aandachtspunten rekenmodel

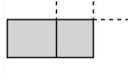
- + zie rekenmodel B hiernaast
- zie rekenmodel B hiernaast
- wordt betaald parkeren gebruikt met zoveel gratis parkeerplaatsen naast het parkeergebouw? (al het parkeren wordt betaald)

programma in berekening:

- 39 woningen
- 50-25-25
- 473 pp bovengronds los gebouw (3 lagen)
- betaald parkeren

financiële haalbaarheid

tekort: -/- **0,1** miljoen



REKENMODEL B: klein ontwikkelgebied + gratis parkeren

aandachtspunten rekenmodel

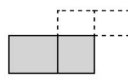
- + geen grootschalige ingrepen die niet bij de schaal van de buurt passen
- stedenbouwkundig geen kwalitatief plan, geen verbetering t.o.v. bestaande situatie.
- weinig ruimte voor sociale woningbouw
- onaan trekkelijk wonen naast gebouwde garage en parkeerveld
- oplossing sluit niet aan op sportas-ambities

programma in berekening:

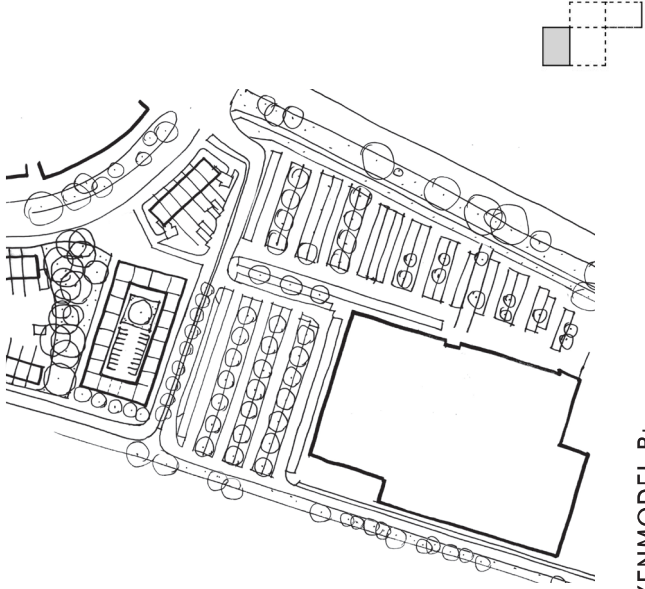
- 39 woningen
- 50-25-25
- 473 pp bovengronds los gebouw (3 lagen)
- 427 pp dienen gecompenseerd te worden
- gratis parkeren

financiële haalbaarheid

tekort: -/- **11,1** miljoen



REKENMODEL B - COMBINATIE VAN KNOPPEN



REKENMODEL B:

minimaal ontwikkelgebied + 100% sociale woningbouw + minder parkeren (geen compensatie bestaand parkeerprogramma + lagere parkeernorm (0,3))

aandachtspunten rekenmodel

- stedenbouwkundig weinig kwalitatief plan
- geen integrale verbetering voor het gebied van de IJsbanaanlaan t.o.v. bestaande situatie.
- oplossing sluit niet aan op sportboulevard-ambities
- parkeren in binnenterrein van nieuwbouw verslechtert de woonkwaliteit van het blok

Combinatie "knoppen":

- 100% sociale woningbouw en 100% woonprogramma
- parkeernorm 0,3 (wens Elan)
- 131 bestaande parkeerplekken worden niet gecompenseerd

programma in berekening:

- 51 woningen
- 100% sociaal
- 15 parkeerplekken (0,3) op binnenterrein

financiële haalbaarheid

tekort: -/- €25.000

Financiële paragraaf gemeente Haarlem

Opsteller : B. Verhoeven, planeconoom gemeente Haarlem
Datum : 30 oktober 2020

Algemeen

Voor de ontwikkeling IJsbanaan zijn diverse rekenmodellen opgesteld om een eerste haalbaarheidsstudie te maken. Het gaat hierbij om een eerste verkenning van de mogelijkheden van de ruimtelijke invulling en de financiële haalbaarheid of grove lijnen.

Er zijn op dit moment nog diverse onzekerheden zoals: het definitieve programma/mobiliteit/invoering parkeerregime omgeving, de exacte infrastructurale opgaven in aanliggende (ontsluitings) gebieden, de eventuele bijdragen en subsidies, het technisch programma van eisen openbare ruimte, etc. Dit zijn te veel (onbekende) variabelen om nu een definitieve (sluitende) businesscase te kunnen presenteren. Na het bepalen van een richting/keuze voor een variant zal de verdere invulling via het zogenaamde 'tekenen en rekenen' volgen.

De volgende berekeningen zijn gemaakt:

1. Break-even point
2. Basis varianten diverse parkeeroplossingen A, B en C
3. Varianten model B

In de berekeningen onder 2 en 3 is apart inzichtelijk gemaakt:

- het financieel resultaat van het Programma
- de kosten en opbrengsten voor de te compenseren parkeerplaatsen

Het financieel resultaat Programma bestaat uit:

- Grondopbrengsten woningbouw en sport
- Kosten en opbrengsten parkeeroplossing woningbouw en sport
- Plankosten en kosten bouw en woonrijp maken plangebied
- Ingrepren in de openbare ruimte buiten het plangebied die noodzakelijk geacht worden om een kwalitatief goed woongebied te creëren. Hierbij wordt gedacht aan de herinrichting van de As Delft, As spoorlijn, groene driehoek en de tussenruimte IJsbaan. Hiervoor is op basis van kengetallen en aantal vierkante meters een kostenpost in de berekening opgenomen van € 2 miljoen. Voor de varianten B klein en B klein 2 is deze kostenpost niet meegenomen omdat de noodzaak voor de ingrepren op dit moment minder voor de hand ligt. Dit kan in een vervolgende fase nader bestudeerd worden.

- Op dit moment is nog niet inzichtelijk of er consequenties zijn voor de aanpassing van bestaande verkeersafwikkeling en de toevoeging van het aantal woningen. Hiervoor is geen kostenpost opgenomen.

Het resultaat van de berekeningen worden hieronder weergegeven met een korte toelichting

In de haalbaarheidsstudie IJsbanaan Haarlem van Urbanext, d.d. 30 oktober 2020, worden de modellen stedenbouwkundig toegelicht.

woningen er gebouwd dienen te worden om op een kostenneutraal verhaal uit te komen, het zogenaamde break-even point. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Woningbouwprogramma verhouding 50% sociaal-25% middensegment-25% duur
- Parkeernormering toegevoegd Programma conform parkeerbeleid
- Alle bestaande parkeerplaatsen worden gecompenseerd
- gratis parkeren

Dit levert het volgende beeld op :

break even point		aantallen	
		woningen	parkeeren programma
parkeeren ondergronds		1574	2640
parkeeren bovengronds		684	1576

Het break even point is berekend met een parkeeroplossing ondergronds en met een parkeeroplossing bovengronds. De dekking van de kosten bestaat uit de grondopbrengsten voor de woningbouw. Bij de ondergrondse variant is er in tegenstelling tot de bovengrondse oplossing meer ruimte op de kavel voor het woningbouwprogramma. Daar staat tegenover de kosten voor een ondergrondse parkeeroplossing hoger liggen dan voor en bovengrondse parkeeroplossing. Bij een ondergrondse parkeeroplossing dienen daarom meer woningen gebouwd te worden om op een kostenneutraal verhaal uit te komen. Uit bovenstaande tabel blijkt dat wanneer er alleen dekking is vanuit de grondopbrengsten er bij beide parkeeroplossingen een zeer hoog aantal woningen gerealiseerd dient te worden. Stedenbouwkundig is dit niet wenselijk /inpasbaar.

2. Rekenmodellen Urbanext A, B en C basis varianten

Berekening op basis van de ruimtelijke invulling van Urbanext met de volgende uitgangspunten:

- aantal m² BVO programma wonen en sport conform opgaaf Urbanext
- woningbouwprogramma 50 % sociaal, 25 % middensegment en 25 % duur
- Gratis parkeren
- ruimtelijk kan worden voldaan aan de parkeernorm

Rekenmodel	aantallen		
	woningen	parkeeren Programma	gecompenseerde parkeerplaatsen
A parkeergarage ondergronds	240	312	755
B parkeergarage bovengronds vrijstaand	144	197	755
C parkeergarage bovengronds geïntegreerd	174	234	755

Rekenmodel	financieel resultaat	
	resultaat Programma	kosten compensatie parkeren
A parkeergarage ondergronds	€ -3.260.000	€ -26.425.000
B parkeergarage bovengronds vrijstaand	€ -2.100.000	€ -18.875.000
C parkeergarage bovengronds geïntegreerd	€ -1.315.000	€ -18.875.000
		resultaat totaal
		€ -29.685.000
		€ -20.975.000
		€ -20.190.000

Het Programma toont een negatief financieel resultaat. De grondopbrengsten zijn onvoldoende om de plankosten, de kosten voor het bouw en woonrijp maken en de onrendabele top op de parkeeroplossing

3. Varianten model B

Uitgangspunten eerste 6 varianten:

- Woningbouwprogramma 50 % sociaal, 25 % middensegment en 25 % duur
- Parkeernorm conform beleid

Uitgangspunten laatste variant

- 100 % sociaal tot aftoppingsgrens
- Parkeernorm 0,3
- Geen compensatie van bestaande parkeerplaatsen

Rekenmodel B		aantallen	
	woningen	parkeeren programma	gecompenseerde parkeerplaatsen
Basis	144	137	755
aansluiting buurt + gratis parkeren	139	177	755
aansluiting buurt + betaald parkeren	139	177	755
aansluiting buurt + gratis parkeren + kostenneutraal aantal p.p.	139	167	86
klein ontwikkelgebied + gratis parkeren	39	46	427
klein ontwikkelgebied + betaald parkeren	39	46	427
minimaal ontwikkelgebied: 100 % sociaal + minder p.p.	21	35	0
			131

Rekenmodel B		financieel resultaat	
	resultaat Programma	kosten compensatie parkeren	dekking compensatie parkeren
Basis	-€ 2.100.000	€ 18.975.000	€ 0
aansluiting buurt + gratis parkeren	€ -1.300.000	€ -18.975.000	€ 0
aansluiting buurt + betaald parkeren	€ 10.000	€ -18.975.000	€ -18.975.000
aansluiting buurt + gratis parkeren + kostenneutraal aantal p.p.	€ -380.000	€ -10.025.000	€ 0
klein ontwikkelgebied + gratis parkeren	€ -105.000	€ -10.025.000	€ -10.675.000
minimaal ontwikkelgebied: 100 % sociaal + minder p.p.	-€ 25.000	€ 0	€ 0
			-€ 25.000

Basis

Hierbij is uitgegaan van gratis parkeren. Het Programma levert een geraamd tekort op van 2,1 miljoen. De grondopbrengsten zijn onvoldoende om de plankosten, de kosten voor het bouw- en woonrijp maken en de onrendabele top op de parkeeroplossing voor het toegevoegd programma, te dekken. Met de kosten voor de te compenseren parkeerplaatsen komt het tekort op 21 miljoen.

Aansluiting buurt + gratis parkeren

Het Programma heeft een onrendabele top van 1,3 miljoen. De grondopbrengsten zijn onvoldoende om de plankosten, de kosten voor het bouw en woonrijp maken en de onrendabele top op de parkeeroplossing voor het toegevoegd programma, te dekken. Met de kosten voor de te compenseren parkeerplaatsen komt het te tekort op ca 20,2 miljoen.

Aansluiting buurt + betaald parkeren

Het financieel resultaat voor het Programma is kostenneutraal. De kosten voor de te compenseren parkeerplaatsen worden gedekt. Het totaalresultaat is kostenneutraal.

Aansluiting buurt + kostenneutraal aantal parkeerplaatsen + gratis parkeren

B klein gratis parkeren

Er is sprake van een kleiner plangebied. Er kunnen ca 39 woningen gerealiseerd worden waarvan 20 sociaal. De grondopbrengsten zijn onvoldoende om de plankosten, de kosten voor het bouw en woonrijp maken en de onrendabele top parkeeroplossing programma te dekken. Wanneer het bestaand aantal parkeerplaatsen binnen dit gebied gecompenseerd wordt en er sprake is van gratis parkeren, is er een financieel tekort geraamd van ruim 11 miljoen.

Variant B klein betaald parkeren

Het financieel resultaat sluit hierbij op 100.000 euro negatief. Dit komt met name door de onrendabele top op parkeren voor de sociale woningbouw en die onvoldoende gedekt wordt door de grondopbrengsten uit de woningen.

Variant Minimaal ontwikkelgebied, 100 % sociaal en minder parkeerplaatsen

Alleen het onverharde groene parkeerterrein wordt herontwikkeld. De bestaande parkeerplaatsen worden niet gecompenseerd.

Qua woningbouwprogramma wordt uitgegaan van kleinschalige tweekamerappartementen onder de eerste aftoppingsgrens. Deze doelgroep zou nagenoeg geen auto bezitten. In de berekening wordt een parkeernorm van 0,3 gehanteerd in plaats van de beleidsnorm 0,8. Er dient nog nader onderzocht te worden of de norm ook daadwerkelijk verlaagd kan worden. Uitgangspunt is dat er geen sprake is van een onrendabele top op de parkeeroplossing voor de woningen.

Het betreft een kleiner plangebied. Op dit moment is nog niet inzichtelijke welke werkzaamheden er in de openbare ruimte gedaan moeten worden. Vooralsnog is uitgegaan van de kengetallen die in de andere varianten zijn gebruikt. Deze variant toont een geraamd tekort van 25.000 euro.

N.B.

Naast de kosten voor de realisatie van een parkeergarage boven of ondergronds dient er ook rekeningen gehouden te worden met jaarlijkse beheerkosten.

De kengetallen voor het beheerkosten van een parkeergarage zijn:

- Bovengrondse parkeergarage € 450 per parkeerplaats per jaar
- Ondergrondse parkeergarage € 750 per parkeerplaats per jaar

Voor 755 parkeerplaatsen betekent dit 340.000 tot 570.000 per jaar
Deze kosten zijn niet meegenomen in de berekening.

urbanext
stedenbouw

