

Nadere toelichting voorgestelde maatregelen bij het Raadsvoorstel Integrale aanpak parkeren Stadscentrum Hoofddorp

Inleiding

In deze nadere toelichting gaan we uitgebreider in op de genomen processtappen en de keuzes achter de maatregelen die voorliggen. Op hoofdlijnen worden er in het raadsvoorstel drie typen maatregelen voorgesteld:

- A. Realisatie van voldoende parkeervoorzieningen voor de auto;
- B. Aanpassing van het parkeerregime in het (nieuw gedefinieerde) centrumgebied;
- C. Realisatie van tijdelijke en permanente bewaakte fietsenstallingen.

De rapporten die als basis dienen voor de maatregelen zijn in deze nadere toelichting opgenomen en als bijlage bij het raadsvoorstel (RV) gevoegd:

- *Rapport Parkeerbalans Stadscentrum Hoofddorp april 2023*
- *Rapport Businesscase parkeren Stadscentrum Hoofddorp, oktober 2023*
- *Rapport Fietsparkeren Centrum Hoofddorp mei 2023*
- *Rapport Businesscase Fietsparkeren Stadscentrum Hoofddorp (inclusief parkeerbalans)*

Conclusies rapporten

Rapport Parkeerbalans Stadscentrum Hoofddorp april 2023

Dit document behandelt de totstandkoming van de parkeerbalans voor het stadscentrum van Hoofddorp. Aan de hand van het te ontwikkelen programma is een aantal scenario's opgesteld voor de benodigde parkeercapaciteit in 2030. Uit de scenario's is de conclusie getrokken dat loopafstanden tussen parkeerplaats en bestemming van grote invloed zijn op het aantal te realiseren parkeerplaatsen op de piekmomenten. In het rapport wordt geadviseerd een voorziening van 500 plaatsen te bouwen bij Centrumzicht/Parkzicht en een ruimtelijke reservering voor 200 plaatsen op te nemen aan de Binnenweglocatie.

Rapport Businesscase parkeren Stadscentrum Hoofddorp, oktober 2023

Op basis van de parkeerbalans voor het centrumgebied is in beeld gebracht wat de te verwachten kosten en baten zullen zijn van de voorgestelde maatregelen. Die maatregelen zijn het opheffen van parkeerplaatsen in het centrum (op de vrijgekomen ruimte komen o.a. woningen en andere centrumfuncties) en het bouwen van in ieder geval één parkeergarage en mogelijk in de toekomst een tweede parkeergarage. Nadat toekomstige baten en lasten in beeld zijn gebracht, is de financiële haalbaarheid onderzocht. Daartoe zijn scenario's uitgewerkt. Van die scenario's zijn over een periode van 40 jaar (de standaard te hanteren periode bij exploitatieberekeningen) de cumulatieve financiële resultaten berekend. De conclusie van de berekeningen: bouwen en exploiteren van de garage Centrumzicht/Parkzicht heeft alleen een positief resultaat als er meer financiële ruimte wordt gevonden. Extra financiële ruimte kan worden gecreëerd door maatregelen te treffen in het parkeerregime.

Fietsparkeren Centrum Hoofddorp mei 2023

In dit rapport staan de conclusies van de fietsentellingen uitgevoerd in april 2023. In het kort gezegd komt het erop neer dat er meer dan voldoende fietsvoorzieningen in het stadscentrum staan. Slechts twee derde van de bestaande parkeervoorzieningen wordt op de drukste momenten gebruikt. Op sommige plaatsen is het heel rustig, op andere juist heel druk. Op basis van dit rapport kunnen we als gemeente concluderen dat er met name in kwalitatieve zin kritisch naar de aanwezige voorzieningen moet worden gekeken: staan ze wel op de juiste plek en voldoen ze wel aan de vraag (met andere woorden kan men de fiets eraan vastmaken).

Businesscase Fietsparkeren Stadscentrum Hoofddorp (inclusief parkeerbalans)

In deze businesscase fietsparkeren worden de financiële-bedrijfseconomische aspecten van het stallen van fietsen in het centrum besproken. Het centrum heeft nu 2.249 stallingsplaatsen. Door de ontwikkelingen in het centrum zullen daarvan circa 300 stallingsplaatsen komen te vervallen. In dit rapport is een parkeerbalans voor de fiets uitgewerkt. Uit die parkeerbalans blijkt dat er, meer dan voldoende stallingsplaatsen zijn. Echter is het aanbod niet altijd op de juiste plaats, waardoor het op sommige plekken lastig is om een goede stallingsplek te vinden. Om het fietsgebruik naar en van het centrum te bevorderen, verwachten wij dat er kwalitatief hoogwaardige stallingsvoorzieningen nodig zijn, dicht bij gewilde voorzieningen. Om in die hoogwaardige stallingsvoorzieningen te voorzien zijn er, ondanks het overschot, toch aanvullende stallingsplaatsen nodig. In deze businesscase wordt een voorstel gedaan om, al dan niet bewaakte, stallingen te realiseren.

Genomen processtappen en gemaakte keuzes

A. Maatregelen Autoparkeren & B. Aanpassen parkeerregime

Een integrale oplossing voor het autoparkeren vraagt om een pakket aan maatregelen op het gebied van voldoende parkeervoorzieningen en het aanpassen van het huidige parkeerregime. Hieronder de voorgestelde maatregelen:

- A.1. In te zetten op de bouw van een ondergrondse parkeergarage van 500 plaatsen onder de nieuwbouw Centrumzicht/Parkzicht.*
- A.2. Het gemeentelijk perceel aan de Binnenweg tot vijf jaar na oplevering ondergrondse parkeergarage beschikbaar te houden voor de bouw van een parkeervoorziening.*
- A.3. Nieuwe ontwikkelingen die parkeren op eigen terrein niet realiseren geen toestemming meer te verlenen voor gebruik van openbare parkeerplaatsen.*
- B.1. Het hele centrumgebied wordt betaald parkeren: De huidige blauwe zones en de gratis gebieden worden betaald parkeren.*
- B.2. In het hele centrumgebied zal - behoudens de Kruisweg met het Shop en Go tarief- hetzelfde A tarief gehanteerd worden.*
- B.3. Kruisweg behoudt het principe van Shop en Go tarief, in combinatie met het progressieve tarief, waarbij de parkeervergunningen overdag niet gelden.*
- B.4. Het tarief van het centrumgebied wordt hoger dan het tarief in de parkeergarage.*
- B.5. Betaald parkeren zal dagelijks gelden tot 21.00 uur.*
- B.6. Bezoekersregeling wordt gebruikersvriendelijker met een gereduceerd uurtarief in plaats van een dagkaart.*
- B.7. Bestaande parkeervergunningen blijven behouden, waarbij geen nieuwe tweede vergunning wordt verleend in gedefinieerde AB gebied.*

In december 2020 is de nota integrale aanpak parkeren Stadscentrum Hoofddorp (2020.0002651) vastgesteld. Deze nota is gestoeld op het principe beter benutten, reguleren en bouwen uit Strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer uit 2017 (2017.0004524).

Daarom is met vaststelling van de nota de maximale bezettingsgraad van parkeergarages in het 'Handboek Parkeernormen gemeente Haarlemmermeer' verhoogd naar 98%. Op straat is de bezettingsgraad 85%. Tevens heeft de raad besloten dat wanneer bij herontwikkeling bestaande parkeerplaatsen wegvallen en nieuwe nog niet gerealiseerd zijn, er tijdelijk minder bezoekersparkeerplaatsen aanwezig zijn. Wel is nog vastgehouden aan het aantal bezoekersplaatsen van 3.814 (na afronding van de ontwikkelingen). Dit aantal is het bestaande aantal parkeerplaatsen in 2015 (resultaat van een telling in de directe omgeving van het winkelcentrum), waarbij bleek dat deze aantallen niet volledig werden benut.

Naar de financiële en technische haalbaarheid ten aanzien van de parkeergarages zijn er diverse onderzoeken uitgevoerd. Uit de financiële rapportages van bureau Spark bleken beide beoogde parkeergarages verlieslijdend en dus niet interessant te zijn voor de markt. Het bureau Empaction bevestigt later in het proces dat de parkeergarages niet interessant zijn voor de markt (zie Rapport Parkeerbalans Stadscentrum Hoofddorp april 2023, bijlage 2 RV). Uit het rapport van Fugro naar de technische haalbaarheid naar een dubbellaagse ondergrondse parkeergarage onder Centrumzicht/Parkzicht blijkt dat deze constructie met inachtneming van een aantal maatregelen technisch uitvoerbaar is.

Op basis van diverse rapporten sinds 2020 zijn de volgende hoofdvragen uitgewerkt in concrete maatregelen.

- 1) Hoeveel parkeerplaatsen moeten we in pandig bijbouwen om voldoende parkeercapaciteit te bieden?
- 2) Waar worden die extra plaatsen gerealiseerd?
- 3) De juiste parkeerder op de juiste plaats: Welke beleidswijzigingen zijn hiervoor nodig?
- 4) Wat zijn investerings- en exploitatie gevolgen?

Ad 1. Hoeveel parkeerplaatsen moeten we in pandig bijbouwen om voldoende parkeercapaciteit te bieden?

Om te bepalen hoeveel plaatsen erbij gebouwd moeten worden, is een parkeerbalans opgesteld: de balans tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen. Dit is gebaseerd op de huidige capaciteit en gebruik door bewoners, bezoekers en ondernemers in combinatie met toekomstige ontwikkelingen. Voor de parkeervraag is rekening gehouden met dubbelgebruik vanwege de samenhang van de verschillende doelgroepen en functies.

Bewoners zijn op andere momenten aanwezig dan gebruikers kantoren, bedrijfsruimten, sport en horeca. Zo kan het aantal te realiseren parkeerplaatsen worden geoptimaliseerd. Als de toekomstige vraag naar parkeerruimte wordt gedekt door het te realiseren aantal parkeerplaatsen is een parkeerbalans in evenwicht.

In de doorberekeningen van de parkeerbalans is verwerkt wanneer het maaiveldparkeren door de ontwikkelingen geleidelijk zal verminderen, en wanneer andere plaatsen gerealiseerd worden. Dit wordt in de doorrekeningen afgezet tegen de fasering van het te realiseren programma. Dit is voor het centrumgebied circa 4.000 plaatsen (100% bezetting; omdat we in het beleid uitgaan van een bezettingsgraad van 85% op straat en 98% in de garages betekent dit dat er nog 281 plaatsen te benutten zijn).

Uit het rapport parkeerbalans Stadscentrum Hoofddorp blijkt dat er 500 extra parkeerplaatsen nodig zijn om de optimale bezetting te bereiken (scenario 6). Dit houdt in dat er een minimaal overschot is op de drukste momenten in de week (in stadscentrum Hoofddorp in 2030 de zondagmiddag; de zaterdagmiddag is bijna net zo druk). Op andere momenten is het parkeeroverschot hoog. Daarnaast wordt uitgegaan van te benutten capaciteit (zijnde circa 3.700 plaatsen), dit omdat de bezettingsgraad op 85% (straat) en 98% (garages) is gesteld. Het aantal werkelijk aanwezige plaatsen is hoger dan het aantal te benutten plaatsen. Er zit dus nog enige 'reservercapaciteit' (namelijk 281 plaatsen) op het totaal.

Loopafstand

Het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW) geeft voor de functie 'winkelen' acceptabele loopafstanden van 200 tot 600 meter. Wanneer we 500 plaatsen extra bijbouwen hebben we op de piekmomenten een minimaal overschot in het centrumgebied. Het kan dus betekenen dat een bezoeker wellicht iets verder moet lopen omdat hij niet in de buurt kan parkeren. De loopafstanden nemen in bepaalde gevallen op het piekmoment toe tot ongeveer 750 tot 1.000 meter.

Ruimtelijke reservering voor de toekomst

Naast de bouw van 500 parkeerplaatsen wordt een ruimtelijke reservering van 200 parkeerplaatsen voorgesteld. Door te reserveren kunnen de ontwikkelingen worden afgewacht. Wanneer de parkeervraag zich anders ontwikkelt dan verwacht, kunnen in de toekomst meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Ook wordt daardoor de loopafstand van 500 meter minder vaak overschreden.

Tijdelijke situatie

Bij vaststelling van de Nota integrale aanpak parkeren Stadscentrum Hoofddorp (2020.0002651) heeft de raad aangegeven dat tijdens de bouwwerkzaamheden een tijdelijk tekort aan parkeerplaatsen acceptabel is.

Uit de parkeerbalans blijkt dat er tijdens de fasering van de ontwikkelingen geen tekorten ontstaan. Wel zullen bezoekers tijdelijk vaker verder weg van de bestemming moeten parkeren.

Om bezoekers en bewoners zo goed mogelijk te faciliteren, houden we het parkeerterrein aan de Binnenweg nog beschikbaar tot de ondergrondse parkeergarage gereed is. Hiermee voegen we ruim 280 plaatsen toe aan de parkeercapaciteit zoals in de onderzoeken berekend (vanwege het ontwikkelen van het perceel was het parkeerterrein niet meer als zodanig meegenomen).

Gehandicaptenplaatsen

Op de maaiveld parkeerterreinen die verdwijnen zijn vier parkeerplaatsen op kenteken en 27 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Voor de herplaatsing van de plaatsen op kenteken zoeken we een nieuwe locatie in de buurt in overleg met de betrokkenen.

Voor het herplaatsen van de algemene plaatsen wordt een plan gemaakt. Hierbij zal gekeken worden om een deel in de nieuwe en aanwezige parkeergarages uit te breiden. Het zijn immers ook parkeerplaatsen voor bezoekers.

Conclusie - keuze:

Samengevat is het voorstel de bouw van 500 ondergrondse parkeerplaatsen en een ruimtelijke reservering voor de toekomst van 200 plaatsen. Voor de tijdelijke situatie kiezen we ervoor het parkeerterrein aan de Binnenweg nog beschikbaar te houden tot de ondergrondse garage gereed is.

Ad 2. Waar worden die extra plaatsen gerealiseerd?

Het uitgangspunt van het rapport Parkeerbalans Stadscentrum Hoofddorp april 2023 is de nota Integrale aanpak parkeren stadscentrum Hoofddorp (2020.0002651) waarin het voornemen was om een parkeergarage te bouwen bij Centrumzicht/Parkzicht van 500-600 parkeerplaatsen en een tweede bij de Binnenweg van 400 parkeerplaatsen.

In de wetenschap dat met 500 extra plaatsen een optimale bezetting voor de piekmomenten wordt gerealiseerd en de garage Centrumzicht/Parkzicht naast het nieuwe gemeentehuis is voorzien (vlak bij het winkelcentrum), kiezen we ervoor die 500 plaatsen in de garage Centrumzicht/Parkzicht te realiseren. Om zeker te weten dat deze keuze ook technisch haalbaar is, is in het rapport Haalbaarheidsstudie 2 laagse parkeerkelder Centrumzicht/Parkzicht te Hoofddorp van Fugro de haalbaarheid van een 2 laagse parkeerkelder onderzocht. De conclusie is dat deze constructie technisch uitvoerbaar is.

Ten behoeve van de ruimtelijke reservering van een mogelijke parkeervoorziening van 200 plaatsen op de locatie Binnenweg stellen we de ontwikkeling van de gemeentelijke percelen aan de Binnenweg uit. Met die ontwikkeling kan een woningbouwprogramma van circa 60 woningen + circa 56 woningen (in plaats van een parkeervoorziening) of een woningbouwprogramma van circa 60 woningen + een parkeervoorziening worden gerealiseerd. We kiezen er voor de ondergrondse parkeergarage tot vijf jaar na oplevering uit te stellen.

Conclusie - keuze:

We kiezen voor de inpandige garage onder Centrumzicht/Parkzicht en een ruimtelijke reservering aan de Binnenweg.

Daarmee kiezen we voor scenario 7 uit het rapport Parkeerbalans Stadscentrum Hoofddorp april 2023.

Ad 3. Juiste parkeerder op de juiste plek

Door alle ontwikkelingen in het stadscentrum worden nieuwe woningen en stedelijke functies toegevoegd. Om het centrum een aangename plek te maken, zetten we in op meer ruimte voor verblijven, voetgangers en fietsers. De auto zal hiervoor op een aantal plekken ruimte moeten inleveren. Ook worden woningen op bestaande parkeerterreinen gebouwd.

We willen dat de bestaande bewoners in hun buurt kunnen blijven parkeren. Daar zijn voldoende parkeerplaatsen, maar die moeten anders benut worden. Een deel van de bezoekers aan het winkelcentrum verkiest nu blauwe zone of gratis boven parkeren in de parkeergarages. Men wijkt uit naar de directe omgeving en zorgt daar voor parkeeroverlast. Die overlast bestaat bijvoorbeeld uit foutgeparkeerde auto's en langdurig bezette plaatsen wat leidt tot meer zoekverkeer en grotere loopafstanden voor het vinden van een vrije parkeerplaats voor bewoners. Bewoners hebben tijdens de informatieavonden en in hun schriftelijke reacties ook aangegeven diverse soorten van overlast te ervaren.

Zonder aanpassing van het parkeerregime is het sturen van de parkeerder niet mogelijk.

Betaald parkeren zorgt ervoor dat automobilisten die niet in de buurten wonen er veel minder parkeren. Bestaande bewoners, bedrijven en hun bezoekers kunnen daardoor gemakkelijk blijven parkeren in de buurt van hun woning of bedrijf. Houders van een ontheffing blauwe zone, waarmee kan worden geparkeerd in de betreffende blauwe zone, krijgen de gelegenheid om deze ontheffing om te zetten in een parkeervergunning.

Conclusie - keuze:

In het raadsvoorstel onder punt 3.2 *Wat gaan we daarvoor doen?* hebben we aangegeven hoe we het parkeerregime voor het centrumgebied gaan invullen.

Ad 4 Wat zijn de investerings- en exploitatie gevolgen?

Als vervolgstap op het verkennen van de financiële effecten is een aantal scenario's ook financieel doorerekend in het rapport Businesscase parkeren Centrum Hoofddorp oktober 2023 (bijlage 3 RV). Daaronder ook het scenario waarbij 500 parkeerplaatsen worden gerealiseerd in Centrumzicht/Parkzicht. Bij de doorrekening is rekening gehouden met de invulling van het parkeerregime zoals voorgesteld is om in te vullen. Zoals, betaald parkeren, één tarief voor het centrumgebied, betaald parkeren tot 21.00 uur, etc.

De voorgestelde maatregel op inzet van een ondergrondse parkeergarage vraagt, omdat het onvoldoende interessant is voor een marktpartij om op te pakken, een forse investering van de gemeente. De gemeente staat voor zowel een eenmalige investering bij de realisatie als jaarlijkse investeringen tijdens de exploitatiefase als eigenaar/beheerder. Om de financiële haalbaarheid te vergroten, is het advies om aan meerdere knoppen

te draaien. Zo is bij de berekening van de businesscase parkeren niet alleen uitgegaan van de aangepaste invulling van het parkeerregime in de directe omgeving (maaiveld parkeren) maar ook van de gelijkstelling van de index van de baten en de lasten. Het rapport Businesscase Parkeren Stadscentrum Hoofddorp oktober 2023 laat zien hoe een positieve Netto contante Waarde na 40 jaar bereikt kan worden. Een compleet beeld van financiële gevolgen volgt bij de verdere technische uitwerking van de parkeergarage. Een eerste indicatie is dat de stichtingskosten rond de € 40 miljoen liggen.

Conclusie - keuze:

De bouw van de ondergrondse parkeergarage vergt gemeentelijke investerings- en exploitatiekosten. Bij de bouw van de twee woongebouwen Centrumzicht -Parkzicht wordt een ondergrondse openbare parkeergarage met 500 parkeerplaatsen aan het programma toegevoegd. De financiële consequenties worden bij de verdere uitwerking van dat project (onder het programma Stadscentrum Hoofddorp) meegenomen en te zijner tijd met een kredietaanvraag aan de raad voorgelegd.

Voor dit Investeringsproject (390801) is in 2023 een voorbereidingskrediet verleend.

c. Maatregelen fietsparkeren

De bewoners en ondernemers vragen om voldoende, maar ook veilige fietsenstallingen.

Momenteel zijn er 2.249 fietsvoorzieningen in het stadscentrum aanwezig. Uit het rapport Fietsparkeren Centrum Hoofddorp mei 2023 (bijlage 4 RV) blijkt dat de hoogste parkeerdruk 34 % was. Op sommige locaties was het heel druk, andere voorzieningen werden amper gebruikt. Bij de herontwikkelingen moet bekeken worden of een aantal voorzieningen niet herplaatst moet worden.

Net als voor het autoparkeren is het belangrijk te weten wat de vraag naar fietsvoorzieningen in de toekomst is. Daarom is voor het fietsparkeren een parkeerbalans opgesteld waarbij is gekeken naar ontwikkelingen in het stadscentrum Hoofddorp tot 2030. De CROW-normen zijn als basis aangehouden bij het bepalen van de fietsvraag vanuit de verschillende functie. Vanwege de ontwikkelingen van Hyde Park en Spoorzone is de vraag met 15% opgehoogd.

Uit de parkeerbalans blijkt dat in 2030 op het drukste moment een fietsparkeervraag van circa 1.530 plaatsen wordt verwacht. Met de huidige 2.249 fietsvoorzieningen wordt hier ruimschoots in voorzien, zelfs als daarvan zoals verwacht 300 plaatsen verdwijnen in verband met de ontwikkelingen.

Ondanks de overcapaciteit hebben we de raad toegezegd dat we veilige fietsenstallingen gaan realiseren. Enerzijds vanwege de geluiden uit de samenleving om de (elektrische) fiets veilig te kunnen stallen. Anderzijds willen we in de hele herontwikkeling van het stadscentrum het centrum autoluw inrichten en het veilig kunnen stallen van de fiets maakt daar onderdeel van uit. De inzet van gezamenlijke fietsenstallingen kan de leefbaarheid van het centrum – door het verwijderen van fietsvoorzieningen op straat – ook verhogen.

In het rapport worden drie stallingen voorgesteld:

- Een stalling in het Voorzetgebouw, realisatie van 300 plaatsen, waarvan 60 plaatsen in een afgeschermd ruimte voor personeel van de gemeente. Dus netto 240 plaatsen voor bezoekers aan het centrum.
- Een tijdelijke stalling van 150 plaatsen in de directe omgeving van het Voorzetgebouw. Die tijdelijke stalling functioneert totdat de stalling in het Voorzetgebouw klaar is; daarna wordt de stalling verplaatst naar een definitieve locatie waar de vraag naar stallingscapaciteit het grootst is.
- Een kleinere stalling van 50 plaatsen te realiseren op een nog aan te wijzen locatie, bij voorkeur nabijheid westkant van Stamplein.

Om tegemoet te komen aan de vele verzoeken om de (elektrische) fiets veilig te kunnen stallen, stellen we voor om in 2024 een tijdelijke, gratis fietsenstalling met camera voor circa 150 plaatsen aan de oostkant van het Stamplein. We kiezen voor deze locatie omdat uit de tellingen blijkt dat er veel fietsen geplaatst worden bij het Raadhuisplein (onderdoorgang naar het Polderplein) en aan de oostkant van het Van Stamplein. Het Raadhuisplein gaat in de nabije toekomst nog flink op de schop. Best gekozen alternatief is dan de oostkant van het Van Stamplein.

In circa 2028 wordt een definitieve in pandige bemande fietsenstalling in de kelder van het Voorzetgebouw gerealiseerd. Hier passen 300 fietsen en indien nodig kan dit door gebruik van dubbele rekken worden uitgebreid tot 600 fietsen. In deze fietsenstalling worden ook 60 stallingsplaatsen voor de medewerkers van het nieuwe gemeentehuis gerealiseerd.

De in het rapport voorgestelde tijdelijke stalling van 50 plaatsen vullen we in door in 2024 extra fietsvoorzieningen bij de nieuwe entree van het winkelcentrum en bij de Dirk van de Broek te plaatsen. Uit de

telling blijkt dat die laatste een drukke locatie is voor fietsen en momenteel zijn daar weinig fietsvoorzieningen waaraan men de fiets ook kan vastmaken.

Het stallen van de fiets in een stalling gaat echter ook om een gedragswijziging. We gaan het gebruik ervan dan ook evalueren voorafgaande aan de bouw van de definitieve stalling in het Voorzetgebouw.

Als blijkt dat men bereid is de fiets echt te stallen, dan kan de tijdelijke fietsenstalling in 2028 op een andere locatie ingezet worden en het aantal stallingen wellicht nog worden uitgebreid.

In het rapport wordt een voorschot genomen op de jaarlijkse kosten die de stallingen met zich meebrengen. Voor de stallingen op maaiveld zijn deze jaarlijkse lasten samen circa € 13.000 (prijsspeil 2023). Voor de definitieve stalling hoeft nu nog geen keuze te worden gemaakt ten aanzien van de bewaking. In de kosten voor de definitieve stalling in het Voorzetgebouw is nog geen rekening gehouden met de stichtingskosten van de stalling. Deze stichtingskosten moeten onderdeel uit gaan maken van het project Voorzetgebouw.

samenvatting				
locatie	open in	jaarlasten bij onbewaakt stallen	jaarlasten bij bewaakt stallen	indien betaald stallen dan baten
voorzetgebouw	2028	€ -124.000	€ -365.000	€ 24.000
stalling 150 plaatsen	2024	€ -10.000	€ -174.000	€ 24.000
stalling 50 plaatsen	2024	€ -3.000	€ -	€ -

Financiële maatregelen op de kortere termijn

Investeringskrediet ten behoeve van bouw tijdelijke fietsenstalling 2024

Voor de realisatie van een tijdelijke, gratis fietsenstalling van circa 150 plaatsen op het van Stamplein is bij de berekening van de businesscases een inschatting van de kosten geraamd. Op basis van een ontwerp zal een raming worden gemaakt. Bij de Voorjaarsrapportage 2024 wordt een aanvraag ingediend.

Budget extra fietsvoorzieningen bij entree winkelcentrum en aan de westkant Van Stamplein

Voor de plaatsing van deze extra fietsvoorzieningen wordt op dit moment per locatie een bedrag van € 10.000 geraamd. Aangezien dit onderwerp wordt bij de herinrichting van het Van Stamplein is dit bedrag onder voorbehoud. Er wordt een aanvraag voor de voorjaarrapportage 2024 voorbereid.

Financiële maatregelen op de langere termijn

Investerings- en exploitatielasten fietsenstallingen

Bij de bouw van het Voorzetgebouw wordt een ondergrondse openbare fietsenstalling met 300 plaatsen aan het programma toegevoegd. Dit zal bij de verdere uitwerking van dat project (onder het programma Stadscentrum Hoofddorp) worden meegenomen.

Tot slot

De financiële gevolgen van het voorliggende raadsbesluit

In dit raadsvoorstel wordt gevraagd:

- A. Een VTA budget van € 75.000 om slagvaardig verder te kunnen met:
 - a. het in beeld brengen en opstarten van het implementatietraject om te komen tot de wijziging van het parkeerregime per 1 juni 2025;
 - b. het opstarten van de implementatie van het PRIS verwijzingssysteem, waarvoor reeds een investeringskrediet van € 1,5 miljoen is verleend;
- B. Een budget van € 50.000 om slagvaardig verder te kunnen met:
 - c. het opstarten van een ontwerp voor de tijdelijke fietsenstalling op het van Stamplein ten behoeve van de aanvraag VJR 2024 benodigde middelen voor de daadwerkelijke realisatie;
 - d. het in beeld brengen van de benodigde middelen voor de plaatsing van extra fietsvoorzieningen aan de nieuwe entree van het winkelcentrum en aan de westzijde van het Van Stamplein in 2024 ten behoeve van de aanvraag VJR 2024.