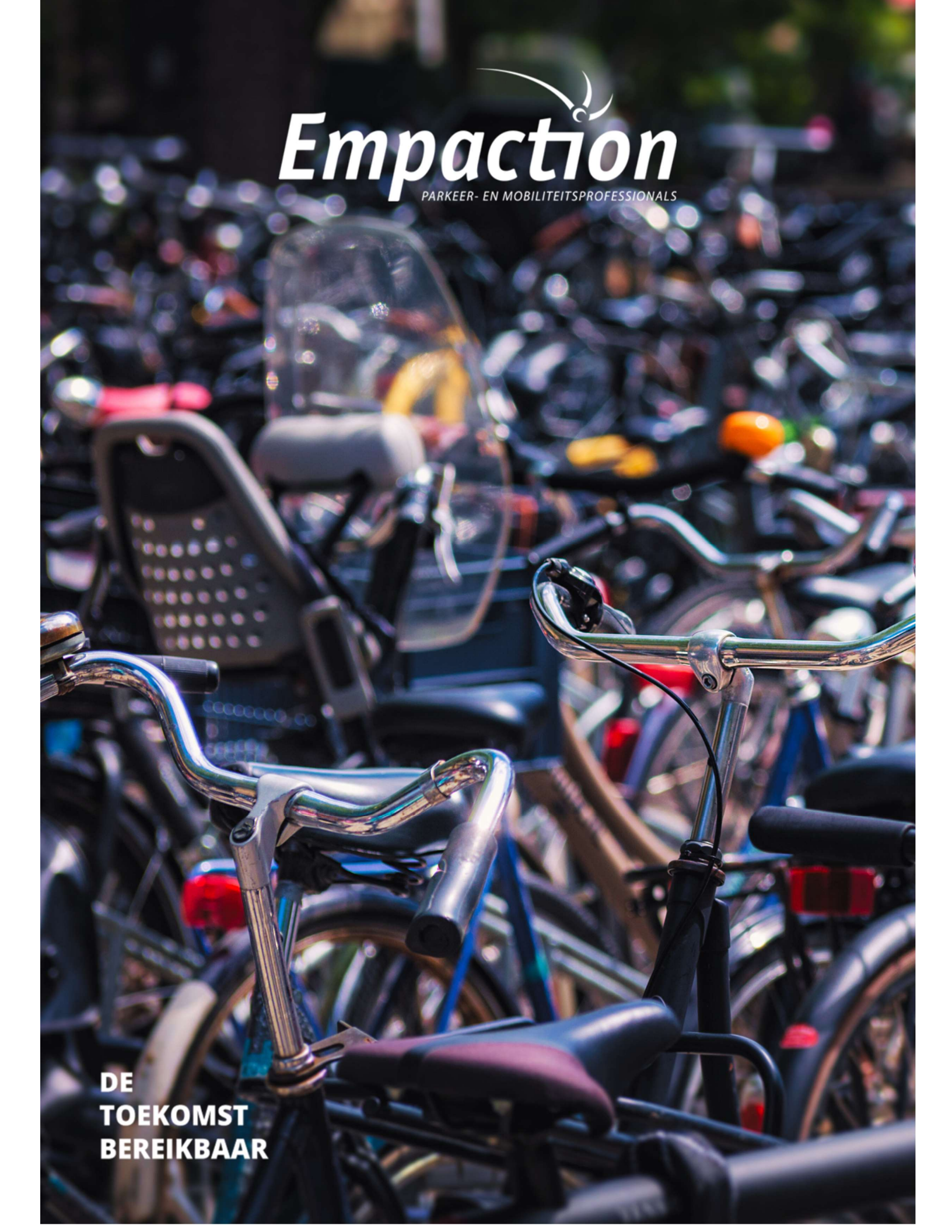




Empaction

PARKEER- EN MOBILITEITSPROFESSIONALS

**DE
TOEKOMST
BEREIKBAAR**

Rapport Fietsenstallingen Centrum Hoofddorp

Eindhoven, 05-12-2023

Inhoud

1	Inleiding.....	4
2	Samenvatting	4
3	Waarom dit rapport fietsparkeren.....	5
4	Leeswijzer.....	5
5	Parkeerbalans Fiets	5
5.1	Uitgangspunten voor de parkeerbalans fiets	6
5.2	Vraagzijde parkeerbalans fiets.....	6
5.3	Aanbodzijde parkeerbalans fiets	10
6	Tussentijdse parkeerbalans: saldo van vraag en bestaand aanbod	10
7	Geen tekort, toch meer stallingsruimte	12
7.1	Locatiekeuze nieuwe stallingen	12
7.2	Flexibiliteit	13
8	Definitieve parkeerbalans: saldo van toekomstige vraag en aanbod	13
9	Kwalitatieve aspecten	15
9.1	Locatiekeuze	15
9.2	Bewaakte stalling.....	15
9.3	Onbewaakte stalling: camera's.....	15
9.4	Betaald of gratis stallen	15
10	Businesscase fietsparkeren	17
10.1	Opbouw businesscase	17
10.2	Bestaande lasten fietsparkeren	17
10.3	Stalling in het Voorzetgebouw.....	18
10.4	Stalling maaiveld met 150 plaatsen.....	20
10.5	Stalling maaiveld met 50 plaatsen.....	22
11	Mogelijke keuzes	23
12	Advies.....	23
	Bijlage	24

1 Inleiding

Het stadscentrum van Hoofddorp doorloopt tot 2030 een groot aantal ontwikkelingen. Met de bouw van de vele woningen in het stadscentrum en de bouwplannen voor de Spoorzone, krijgt Hoofddorp er flink wat inwoners bij. De hele gemeente Haarlemmermeer groeit naar verwachting van ruim 160.000 inwoners in 2023 naar ruim 200.000 inwoners in 2040, waarbij Hoofddorp van bijna 80.000 naar ca. 100.000 inwoners groeit. Er wordt momenteel een visie opgesteld die de samenhang tussen deze ontwikkelingen borgt.

Met het programma “Stadscentrum Hoofddorp” wordt verder gebouwd aan de toekomst van Hoofddorp; een aantrekkelijke en levendige stad in het hart van de Randstad.

Het stadscentrum wordt een centrale ontmoetingsplek voor iedereen die er wil wonen, werken, ontspannen, winkelen of er om andere redenen wil verblijven. In deze ontwikkeling past ook een goede bereikbaarheid van het centrum voor fietsers.

Eén van de voorwaarden voor een goed gebruik van de fiets als vervoermiddel zijn de stallingsmogelijkheden. In dit document wordt ingegaan op omvang en kwaliteit van de stallingsmogelijkheden en de financiële “vertaling” ervan.

2 Samenvatting

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, puur cijfermatig gezien, voldoende stallingsplaatsen zijn: het aanbod van stallingsplaatsen is veel groter dan de vraag. Het aanbod is niet altijd op de juiste plaats, waardoor het op sommige plekken lastig is om een goede stallingsplek te vinden. Terwijl elders weinig gebruikte stallingsplekken zijn.

Om het fietsgebruik voor vervoer naar en van het centrum te bevorderen, is de verwachting dat er nieuwe 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 worden de verschillende financiële en kwalitatieve aspecten nader uitgewerkt. Concreet wordt voorgesteld om:

- Een stalling in het Voorzetgebouw te realiseren van 300 plaatsen, waarvan 60 plaatsen in een afgeschermd ruimte ten behoeve van personeel van de gemeente. Dus netto 240 plaatsen voor bezoekers aan het centrum.
- Een tijdelijke stalling van 150 plaatsen te 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.

Op basis van de uitwerkingen in de businesscase wordt het gemeentebestuur geadviseerd om met behulp van een matrix (onbewaakt stallen, bewaakt stallen, bewaakt en betaald stallen) tot een keuze te komen. Daarbij wordt nadrukkelijk geadviseerd om in het Voorzetgebouw een bewaakte stalling (met personeel ter plaatse) te realiseren.

3 Waarom dit rapport fietsparkeren

In het voorjaar van 2023 heeft een onderzoek plaatsgevonden naar het gebruik van de aanwezige fietsvoorzieningen in het centrum van Hoofddorp. Doel van het onderzoek was een antwoord op de vraag: zijn er voldoende stallingsplaatsen voor fietsen in het centrum van Hoofddorp? Het centrum van Hoofddorp is daarbij ingedeeld in een groot aantal secties. In die secties zijn tellingen gehouden. De resultaten van die tellingen in de secties zijn verwoord in het rapport van Empaction van 15-05-2023. Kort samengevat: De fietsparkeerdruk in het hele centrum van Hoofddorp is op alle momenten onder de 35%. Op vrijwel alle momenten is de druk zelfs onder de 30%. Alleen op vrijdagmiddag is de gemeten parkeerdruk 34%. Dit betekent dat in het weekend meer dan 2/3 van de stallingen niet gebruikt worden. Naast dat er plekken zijn die amper gebruikt worden, zijn er ook locaties waar het juist heel druk is. De vraag is dan: staan de stallingen op de goede plaats? En zijn de stallingen van voldoende kwaliteit en voldoen ze aan de vraag van de gebruiker? Een logische vervolgvraag is ook hoeveel gebruikers verwachten we in de toekomst. In dit rapport wordt in de volgende hoofdstukken op deze aspecten nader ingegaan.

4 Leeswijzer

Dit rapport is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 5 wordt de parkeerbalans voor de fiets behandeld, uitgesplitst in aparte paragrafen voor de vraagzijde en de aanbodzijde van de balans.
- In hoofdstuk 6 wordt een tussentijdse parkeerbalans gegeven. Daarin zijn de toekomstige vraag en de huidige capaciteit gesaldeerd. Er is een overschot aan plaatsen.
- In hoofdstuk 7 wordt aangegeven waarom er (ook al is er een overschot) toch extra stallingscapaciteit zal worden bijgebouwd.
- In hoofdstuk 8 wordt de definitieve parkeerbalans opgesteld met toekomstige vraag en toekomstige capaciteit.
- In hoofdstuk 9 wordt ingegaan op de kwalitatieve aspecten die het gebruik van de fiets als vervoermiddel voor bezoek aan het centrum bevorderen.
- In hoofdstuk 10 is de businesscase uitgewerkt, op basis van de parkeerbalans en de kwalitatieve aspecten.
- In hoofdstuk 11 is een overzicht opgesteld van de mogelijke keuzes, voorzien van de daarbij behorende kosten.
- In hoofdstuk 12 is het advies aan het gemeentebestuur uitgewerkt.

5 Parkeerbalans Fiets

Voor de bepaling van de benodigde hoeveelheid stallingsplaatsen in de toekomst is een parkeerbalans voor de fiets opgesteld.

Voor de vraagzijde van de balans is rekening gehouden met:

- De bestaande vraag naar fietsparkeerplaatsen (de bezettingscijfers) zoals opgenomen in de notitie fietsparkeren d.d. 15-05-2023.
- De toekomstige vraag naar stallingsruimte voor bezoekers als gevolg van de ontwikkelingen in het centrum.
- De extra toekomstige vraag als gevolg van de ontwikkelingen in HydePark en Spoorzone.

Voor de aanbodzijde van de balans is rekening gehouden met:

- De reeds aanwezige stallingsmogelijkheden op de diverse locaties in het centrum.
- De daadwerkelijke bezetting van de al aanwezige stallingsmogelijkheden.

- De aantallen plaatsen die als gevolg van de ontwikkelingen moeten verdwijnen of moeten worden verplaatst.
- De nieuw te realiseren stallingen.

5.1 Uitgangspunten voor de parkeerbalans fiets

- Vertrekpunt zijn de ontwikkelingen in het centrumgebied Hoofddorp zoals die ook voor de parkeerbalans auto's zijn gedefinieerd.
- De berekeningen voor de fietsbalans zijn uitgevoerd op basis van de CROW-uitgave Fietsparkeerkencijfers 2019, versie 4, maart 2020.
- Voor het dubbelgebruik zijn de aanwezigheidstabellen voor auto's gebruikt. Er bestaan geen aparte aanwezigheidstabellen voor fietsen.
- Het gaat – net als bij de auto's – om de plaatsen voor **bezoekers**. De ontwikkelaars dienen te zorgen voor stallingsruimte voor eigen gebruik. Dit laatste kan niet worden afgedwongen voor voorzieningen omdat de gemeente geen fietsparkeernormen kent. Voor woningen bepaalt het bouwbesluit dat iedereen over een berging dient te beschikken die geschikt is voor fietsen. Er is dus een risico dat de parkeerbalans een onderschatting doet voor het fietsparkeren omdat ontwikkelingen ook het parkeren van personeel afwikkelen op de openbare ruimte.

5.2 Vraagzijde parkeerbalans fiets

Zoals aangegeven bestaat de vraagzijde van de balans uit drie onderdelen:

- De bestaande vraag naar stallingsruimte, zoals die blijkt uit het onderzoek van dit voorjaar.
- De bijkomende vraag als gevolg van de ontwikkelingen in het centrum.
- De extra vraag als gevolg van de ontwikkelingen op fietsafstand van het centrum: HydePark en Spoorzone.

Deze drie punten worden in de volgende paragrafen uitgewerkt.

5.2.1 Bestaande vraag

De bestaande vraag is onderverdeeld in de aspecten 'tijd' en 'plaats'.

Met betrekking tot het aspect 'tijd':

Het onderzoek van dit voorjaar heeft plaatsgevonden op de drukke momenten:

- Vrijdagmiddag
- Zaterdagmiddag
- Zaterdagavond
- Zondagmiddag

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat de vrijdagmiddag het drukste moment van de week is voor fietsbezoekers.

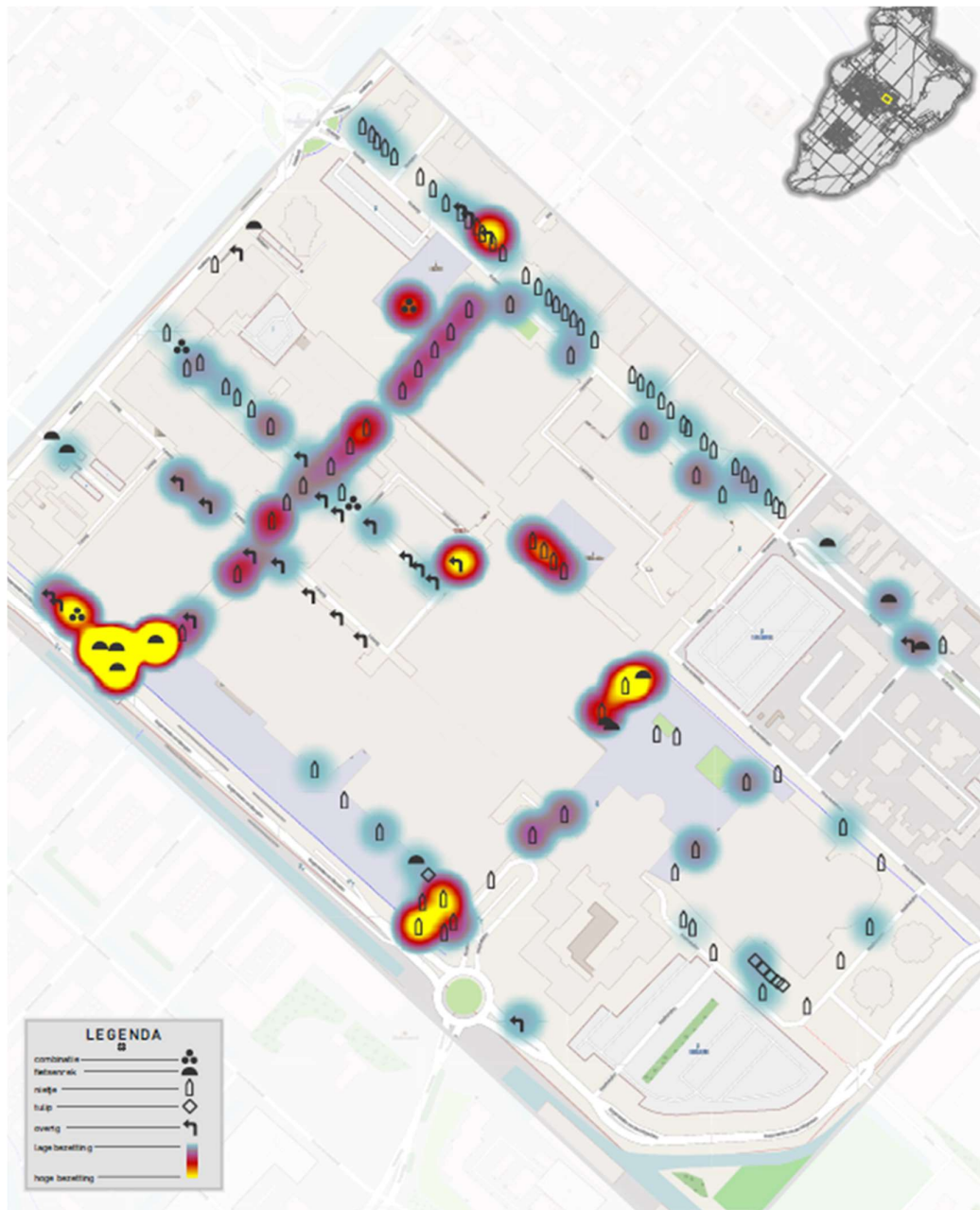
Met betrekking tot het aspect 'plaats':

De drukste plaatsen zijn aangegeven op een zgn 'heat-map'. Op deze kaart is d.m.v. een kleurcodering de gebruikintensiteit weergegeven. Uit onderstaande kaart (van de vrijdagmiddag) kan worden opgemaakt dat de grootste parkeerdruk voor fietsen is op de volgende locaties:

- Burgemeester van Stamplein (links-midden op de kaart), bij Dirk vd Broek.
- Burgemeester van Stamplein (links-onder op de kaart).
- Bij de onderdoorgang vanaf het Raadhuisplein naar het Polderplein (ter plaatse van het toekomstige Voorzetgebouw).

De overige locaties zijn op de kaart minder fel gekleurd omdat op die locaties de parkeerdruk (veel) lager is.

Bij het bepalen van de locatiekeuzes (zie hoofdstuk 7.1) is uitgegaan van de noodzaak om op deze locaties voor voldoende kwalitatieve stallingsruimte te zorgen.



Afbeelding 1: heat-map van de vrijdagmiddag

5.2.2 Toekomstige vraag door ontwikkeling centrum

Naast de bestaande vraag moet rekening worden gehouden met de bijkomende vraag als gevolg van de ontwikkelingen in het centrum. Die bijkomende vraag wordt bepaald door de omvang (aantal woningen of m2 bvo) en door de normering (CROW). Concreet is gerekend met de volgende normen:

- Voor wonen is gerekend met een norm van 0,5 per woning
- Voor winkelen is gerekend met een norm 2,5 per 100 m2 bvo
- Voor horeca is gerekend met een norm van 4,0 per 100 m2 bvo
- Voor commerciële dienstverlening is gerekend met een norm van 0,5 per 100 m2 bvo

- Voor zorg is gerekend met 1,73 per behandelkamer

Een verdere uitwerking van de gebruikte normering is opgenomen in de bijlage.

De toekomstige vraag uit de ontwikkelingen in het centrumgebied Hoofddorp volgt uit de berekening op basis van de normen, rekening houdend met de aanwezigheidspercentages. De berekeningen op basis van de CROW-normen kent geen aanwezigheid voor de vrijdagmiddag, het drukste moment in Hoofddorp. Voor de bijkomende vraag van de vrijdagmiddag, het drukste moment, is daarom het maximum genomen van de weekcijfers. In dit geval de koopavond.

5.2.3 Extra groei als gevolg van ontwikkelingen buiten het plangebied

In bovenstaande opsommingen is uitgegaan van het bestaande gebruik van de stallingen. Door de woningbouw in HydePark en Spoorzone komen er méér woningen op fietsafstand van het centrum. Er komen in totaal ongeveer 15.000 woningen bij. Dat genereert extra bezoek aan de bestaande winkels en horeca in het centrum. Er is gerekend met een extra groei van 15% van het fietsverkeer. En daarmee ook met een extra vraag naar stallingsplaatsen van 15%.

In onderstaande opstelling (zie volgende pagina) is de totale toekomstige vraag in beeld gebracht:

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	vrijdag middag
bestaande vraag = meting 2023	geen meting					605	409	622	757
bijkomende vraag uit project	248	347	558	660	0	525	658	537	660
extra bijkomende vraag 15%						91	61	93	114
totaal BIJKOMENDE vraag						616	720	630	773
totale toekomstige vraag						1.221	1.129	1.252	1.530

Afbeelding 2: toekomstige vraag naar stallingsplaatsen

5.2.4 De totale vraag naar stallingsruimte

- De bestaande vraag, zoals gemeten in het voorjaar van 2023, is op het piekmoment 757 plaatsen.
- De bijkomende vraag als gevolg van de ontwikkelingen in het centrum is op de piek 660 plaatsen.
- De extra bijkomend vraag van HydePark en Spoorzone is op de piek 114 plaatsen.
- De totale toekomstige vraag is daarmee op het piekmoment 1.530 plaatsen.

5.3 Aanbodzijde parkeerbalans fiets

Het huidige aanbod van stallingsplaatsen is 2.249 plaatsen, zoals opgenomen in de notitie Fietsparkeren van 15-05-2023. Het is zeker dat er door de ontwikkelingen in het centrum stallingsplaatsen komen te vervallen. Een deel van de huidige stallingen staat op plaatsen waar straks gebouwd gaat worden. Dus moeten die stallingen daar weg. Naar verwachting ligt dit aantal rond de 300 plaatsen. Er is op dit moment nog geen compleet uitgewerkt plan voor het weghalen en waar mogelijk herplaatsen van stallingscapaciteit. We doen daarom een aanname dat de stallingscapaciteit maximaal met 300 plaatsen afneemt.

6 Tussentijdse parkeerbalans: saldo van vraag en bestaand aanbod

In een tussentijdse parkeerbalans worden toekomstige vraag en het bestaande aanbod gesaldeerd.

In hoofdstuk 5.2 is de vraagzijde van de parkeerbalans uitgewerkt. Op het piekmoment (de vrijdagmiddag) zal er een vraag zijn van 1.530 plaatsen.

In hoofdstuk 5.3 is de aanbodzijde van de parkeerbalans uitgewerkt. Er is een bestaand aanbod van 2.249 plaatsen. Naar verwachting komen daarvan 300 plaatsen te vervallen. Resteert een aanbod van 1.949 plaatsen.

Het saldo van vraag en aanbod laat een overschot van 419 stallingsplaatsen zien. Zie ook onderstaande tussentijdse parkeerbalans.

		werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	vrijdag middag
bestaande capaciteit	2.249	2.249	2.249	2.249	2.249	2.249	2.249	2.249	2.249	2.249
komt te vervallen	-300	-300	-300	-300	-300	-300	-300	-300	-300	-300
capaciteit zonder nieuwbouw	1.949	1.949	1.949	1.949	1.949	1.949	1.949	1.949	1.949	1.949
bestaande vraag = meting 2023		geen meting					605	409	622	757
bijkomende vraag uit project		248	347	558	660	0	525	658	537	660
extra bijkomende vraag	15%						91	61	93	114
totaal BIJKOMENDE vraag							616	720	630	773
totale toekomstige vraag							1.221	1.129	1.252	1.530
saldo aanbod en vraag: over / tekort		geen meting = geen uitkomst					728	820	697	419

Afbeelding 3: tussentijdse parkeerbalans, zonder nieuw te bouwen stallingen

Bovenstaande parkeerbalans is de parkeerbalans **zonder** de nieuw te realiseren stallingen. Er is in totaliteit een overschot van 419 plaatsen. In hoofdstuk 7.1 (locatiekeuze) wordt ingezoomd op de verschillende locaties.

7 Geen tekort, toch meer stallingsruimte

Uit de tussentijdse parkeerbalans van hoofdstuk 6 blijkt een overschot van 419 stallingsplaatsen. Toch zijn er redenen om de stallingscapaciteit uit te breiden. Ondanks deze overcapaciteit heeft de gemeente de wens om in de toekomst fietsenstallingen te realiseren. Enerzijds vanwege de geluiden uit de samenleving om de (elektrische) fiets veilig te kunnen stallen. Anderzijds heeft de gemeente in de hele herontwikkeling van het stadscentrum de wens het centrum autoluw in te richten en het veilig 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. Bij verschillende steden is deze aanpak succesvol gebleken. Het gaat echter om een gedragswijziging, daarom is ons advies aan de gemeente dit gefaseerd op te bouwen.

Uit de heat-map (zie hoofdstuk 5.2.1) is bovendien op te maken dat de vraag naar stallingsruimte ongelijk over het centrum is verdeeld. Zoals aangegeven zijn er drie locaties waar de parkeerdruk groter is. In de rest van het centrum is de parkeerdruk aanmerkelijk minder. In dit rapport wordt ervan uitgegaan dat er extra stallingruimte zal worden gerealiseerd op de plaatsen waar de vraag (de parkeerdruk) voor de fiets het hoogst is.

7.1 Locatiekeuze nieuwe stallingen

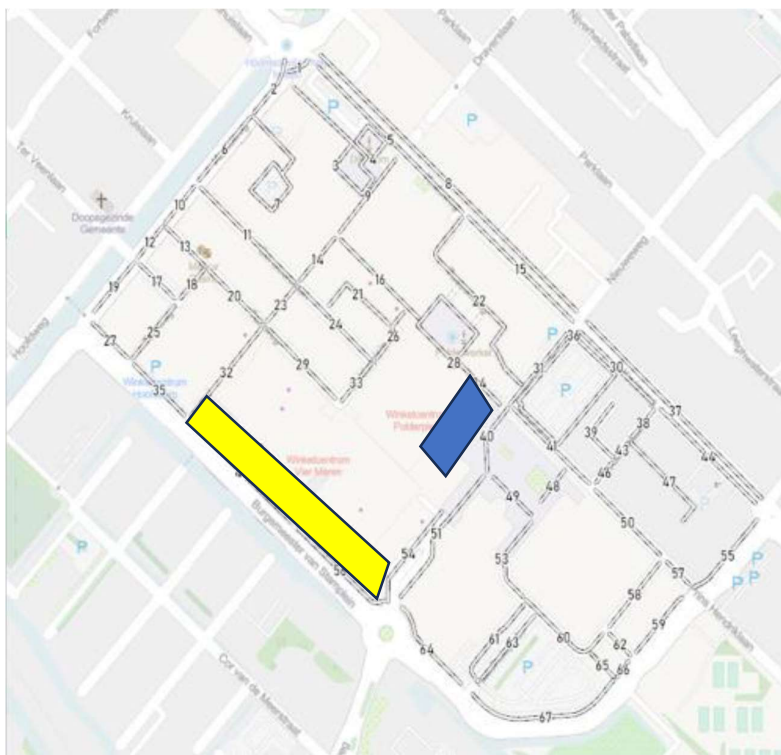
Voor het stallen van fietsen is fijnmazigheid en de kwaliteit van de voorzieningen nog belangrijker dan met de auto. Mensen die op de fiets komen, zijn nog minder bereid om afstanden te lopen. Een goede spreiding van de stallingen is daarom belangrijk. Deze dienen logisch gekoppeld te worden aan de aanrijroutes naar het centrum en gelegen te zijn in de nabijheid van gewilde locaties.

Met de drukste locaties op de heat-map als uitgangspunt worden er drie, al dan niet tijdelijke stallingen voorgesteld:

- Een inpassende stalling van 300 plaatsen in het Voorzetgebouw, open in 2028. Daarvan worden 60 plaatsen (in een afgeschermd ruimte) bestemd voor gebruik door personeel gemeente. Er is gerekend met netto 240 plaatsen.
- Een tijdelijke stalling op maaiveld van 150 plaatsen om de periode tot 2028 te overbruggen, locatie XXX, liefst in de buurt van het Voorzetgebouw als voorloper hiervan. Door deze te plaatsen aan de oostkant van het Van Stamplein kan deze stalling 2 drukke locaties voorzien. Onderzocht moet worden of dit mogelijk is, daarom spreken we in dit rapport van locatie XXX.
- Een kleinere stalling van 50 plaatsen op maaiveld, locatie YYY. Bij voorkeur een locatie nabij de westzijde van het Van Stamplein. Ook dit moet nader onderzocht en daarom spreken we in dit rapport van locatie YYY.
- Na openstelling van de stalling in het Voorzetgebouw (in 2028) is het de verwachting de tijdelijke stalling te verhuizen van locatie XXX naar een nog te bepalen locatie ZZZ (maaiveld).

In onderstaande afbeelding 4 is een detailkaart van het centrum opgenomen, met:

- Geel gearceerd: Burgemeester van Stamplein
- Blauw gearceerd: Raadhuisplein (indicatieve locatie Voorzetgebouw)



Afbeelding 4: detailkaart centrum

7.2 Flexibiliteit

De fietsenstallingen kennen een grote mate van flexibiliteit. De stalling in het Voorzetgebouw is voorzien voor 300 stallingsplaatsen. Mocht in de toekomst blijken dat er zéér goed van de stalling gebruikt wordt gemaakt, dan kan de stalling (door het plaatsen van etagerekken) worden uitgebreid tot 600 plaatsen. De kosten van een dergelijke uitbreiding zijn te overzien: de belangrijkste kostenposten veranderen niet bij uitbreiden: personeel en huisvestingslasten blijven gelijk. Alleen de extra rekken vormen een (beperkte) kostenpost.

De stallingen van 50 plaatsen (locatie YYY) en 150 plaatsen (eerst, tot 2028, op locatie XXX, na opening van de stalling Voorzetgebouw naar locatie ZZZ) zijn eenvoudig te verplaatsen. Als blijkt dat de stalling op een bepaalde locatie niet voldoende in een behoefte voorziet, dan kan de stalling worden opgeheven, verkleind, of verplaatst. Ook daar zijn geen hoge kosten mee gemoeid.

8 Definitieve parkeerbalans: saldo van toekomstige vraag en aanbod

In hoofdstuk 6 van dit rapport is een tussentijdse parkeerbalans voor de fiets uitgewerkt op basis van het bestaande aanbod, onder aftrek van de plaatsen die als gevolg van de realisering van het project moeten verdwijnen. In hoofdstuk 7 is aangegeven dat er – vanwege de ongelijke verdeling van de capaciteit over het centrum en de kwalitatieve wensen – toch stallingsplaatsen worden bijgemaakt.

In dit hoofdstuk wordt de definitieve parkeerbalans berekend op basis van de toekomstige vraag en de toekomstige capaciteit, dus met inbegrip van de drie stallingen uit hoofdstuk 7.1

In onderstaande tabel is definitieve parkeerbalans weergegeven met een totale toekomstige capaciteit van 2.389 plaatsen en een toekomstige vraag op het piekmoment 1.530 plaatsen. Dit betekent dat er een groot aandeel van de fietsvoorzieningen in de openbare ruimte niet gebruikt wordt en dat er kritisch gekeken kan worden op welke locaties voorzieningen deels weggehaald kunnen worden.

		werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	vrijdag middag
bestaande capaciteit	2.249	2.249	2.249	2.249	2.249	2.249	2.249	2.249	2.249	2.249
komt te vervallen	-300	-300	-300	-300	-300	-300	-300	-300	-300	-300
komt bij										
Voorzetgebouw	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240
tijdelijk, daarna verplaatsen	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
kleine stalling	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
totale toekomstige capaciteit	2.389	2.389	2.389	2.389	2.389	2.389	2.389	2.389	2.389	2.389
bestaande vraag = meting 2023		geen meting					605	409	622	757
bijkomende vraag uit project		248	347	558	660	0	525	658	537	660
extra bijkomende vraag	15%						91	61	93	114
totaal BIJKOMENDE vraag							616	720	630	773
totale toekomstige vraag							1.221	1.129	1.252	1.530
saldo aanbod en vraag: over / tekort		geen meting = geen uitkomst					1.168	1.260	1.137	859

Afbeelding 5: definitieve parkeerbalans met daarin toekomstige vraag en toekomstig aanbod

In de definitieve parkeerbalans zijn de totale vraag en het totale aanbod gesaldeerd. Dat is een kwantitatieve benadering. Het werkelijke gebruik van de stallingen is ook afhankelijk van de kwalitatieve aspecten. Die kwalitatieve aspecten worden in hoofdstuk 9 behandeld.

9 Kwalitatieve aspecten

In dit hoofdstuk komen de kwalitatieve aspecten met betrekking tot de stallingen aan de orde.

9.1 Locatiekeuze

Eén van de belangrijkste kwaliteitseisen is de locatiekeuze. Fietzers willen vrijwel altijd zo dicht mogelijk bij de bestemming parkeren. Daarbij zijn fietsers met duurdere fietsen en fietsers die meerdere locaties bezoeken eerder geneigd om in een kwalitatief hoogwaardige stalling iets verder weg te parkeren. Het op grotere afstand van de belangrijkste bestemming realiseren van een stalling trekt daarom een andere doelgroep. Dat heeft bovendien tot effect dat er ook dicht bij de voorziening wordt gestald door bezoekers die niet ver willen of kunnen lopen.

In hoofdstuk 7.1 is dit al nader uitgewerkt. De vraag naar stallingsplaatsen op een bepaalde locatie is leidend voor het realiseren van nieuwe stallingen. Voor het Voorzetgebouw komt daar nog bij dat de stalling ook beoogd is als aanvullende stalling voor het gemeentelijk personeel.

9.2 Bewaakte stalling

Een bewaakte stalling wordt door veel fietsers gewaardeerd; ervaringen in andere steden onderstrepen dat. De gedachte is: als ik straks weer terugkom, dan staat mijn fiets er nog. En is hij bovendien ook nog heel. Die verwachting is er al snel bij een stalling waar personeel aanwezig is; bij een stalling zonder zichtbaar personeel (ook al is er cameraregistratie) zal het 'veiligheidsgevoel' al snel ontbreken. Ook het alternatief van een poortjessysteem waarbij gewerkt moet worden met een toegangspas werpt veelal een drempel op die ervoor zorgt dat minder mensen gebruik maken van de stalling. Het is vooral het zichtbaar aanwezige personeel dat een gevoel van veiligheid geeft.

9.3 Onbewaakte stalling: camera's

Bij een keuze voor onbewaakte stallen is ervan uitgegaan dat er dan in/bij de grotere stallingen

- in het Voorzetgebouw en
- bij de stalling van 150 plaatsen in de openbare ruimte

een systeem van camera-registratie zal worden geïnstalleerd. Die camera's kunnen het gevoel van veiligheid bij aanwezigheid van personeel niet evenaren, maar leveren toch een (weliswaar beperkt) gevoel van veiligheid.

Daarbij zullen de camerabeelden tijdelijk (op basis van de privacyregels) worden opgeslagen. Bij incidenten en/of calamiteiten kunnen dan de opgeslagen beelden worden teruggekeken. Er is dus niet gerekend met permanent cameratoezicht door personeel op afstand in een meldkamerachtige omgeving. Camera's kunnen daarom fietsdiefstal slechts in beperkte mate voorkomen.

9.4 Betaald of gratis stallen

Eén van de kwaliteitscriteria is het gratis stallen. Ervaring in andere steden en bij stations leert dat de bereidheid om te betalen beperkt is. Daardoor is de bijdrage die gevraagd kan worden voor het stallen van een fiets laag. De inningskosten overstijgen dan snel de inkomsten. Op de meeste plekken wordt daarom gekozen voor gratis stallen voor de eerste 24 uur.

Om het fietsen zo veel mogelijk te bevorderen, is gratis bewaakt stallen een belangrijk criterium. Als er voor het stallen moet worden betaald, is dat geen positieve ervaring die bijdraagt aan het stimuleren van fietsgebruik. Als wordt overwogen om over te gaan tot betaald stallen, dan heeft dat praktische consequenties.

Praktische consequenties

Bij de keuze 'betaald stallen' of 'gratis stallen' zijn de volgende overwegingen relevant:

- Betaald stallen levert een bijdrage aan de tekorten op de exploitatie.
- Betaald stallen kent ook kosten van geldgaring. Die kosten zijn gering: per stalling een PIN-automaat met transactiekosten en kosten van bank-provisie voor het storten van kasgeld. Omdat het om geringe omzetten gaat, zijn de kosten ook gering.
- Betaald stallen doet afbreuk aan het beleid om zoveel mogelijk het gebruik van de fiets te stimuleren.
- Betaald stallen kan in combinatie met bewaakt stallen met personeel of door een poortjessysteem met betalingsmogelijkheden.
- Betaald stallen stelt eisen aan de administratieve organisatie, zeker in combinatie met personeel. De stallingsgelden moeten correct worden verantwoord. Lang niet alle stallingsmedewerkers hebben voldoende inzicht en ervaring in het omgaan met kasgeld.
- Kasgeld is een hoog frauderisico. Ook al gaat het om zeer geringe bedragen: de gemeente kan een fraudegeval niet negeren. De kosten van afhandeling van fraude met stallingsgelden zijn een veelvoud van het fraudebedrag.
- Als er wordt gewerkt met poortjes vraagt dit weer extra investeringskosten die terug verdiend moeten worden + per transactie een afdracht aan de bank. Daar komt nog bij dat veel mensen huiverig zijn voor het gebruik van automatische toegangssystemen. Poortjes-systemen werken goed bij vaste gebruikers (abbonementhouders), maar veel minder bij gebruikers door passanten.

Gemeentes met ervaring met stallingen kiezen voor gratis stallen omdat gratis stallen door de gebruikers als een kwaliteitsaspect wordt beschouwd. Het missen van inkomsten is voor die gemeenten in de afwegingen van minder belang dan het realiseren van hoogwaardige stallingsvoorzieningen die het gebruik van de fiets bevorderen.

Alle voor- en nadelen afwegend is het advies om onbetaald stallen in te voeren.

10 Businesscase fietsparkeren

De uitkomsten van de parkeerbalans (hoofdstuk 8) en de kwaliteitscriteria (hoofdstuk 9) hebben financiële consequenties. Die consequenties zijn uitgewerkt in de businesscase fietsparkeren.

10.1 Opbouw businesscase

De businesscase is opgebouwd uit de volgende elementen:

- De bestaande lasten m.b.t. het fietsen.
- De financiële gevolgen van een stalling in het Voorzetgebouw in de volgende varianten:
 - onbewaakt stallen,
 - gratis bewaakt stallen,
 - bewaakt stallen tegen betaling.
- De financiële gevolgen van een (al dan niet tijdelijke stalling) van 150 plaatsen op het maaiveld, in de volgende varianten:
 - onbewaakt stallen,
 - gratis bewaakt stallen,
 - bewaakt stallen tegen betaling.
- De financiële gevolgen van een kleine (al dan niet tijdelijke) onbewaakte stalling van 50 plaatsen op het maaiveld.

10.2 Bestaande lasten fietsparkeren

De huidige lasten van het fietsparkeren bestaan uit:

- het onderhoud van de bestaande fietsvoorzieningen,
- de kosten van handhaving,
- de kosten van overbrengen en bewaren van weesfietsen.

Het totaal van de huidige kosten bedraagt € 227.000 per jaar, prijspeil 2023.

10.3 Stalling in het Voorzetgebouw

De gemeente heeft in het programma van eisen van het Voorzetgebouw al geanticipeerd op een openbare fietsenstalling. Bij de inrichting is uitgegaan van het realiseren van circa 300 stallingsplaatsen, met de mogelijkheid om (op basis van een twee-laags systeem) te komen tot 600 stallingsplaatsen. Bij de inrichting spelen de volgende aspecten een rol:

- De stallingsruimte is ca 820 m²; de footprint zoals die op dit moment bekend is.
- De verwachting is dat de stalling in 2028 in gebruik kan worden genomen.
- De openingstijden zijn van 's morgens 06:30 uur tot 's avonds 24:00 uur; in het weekend tot 02:00 uur.
- Er moet een keuze worden gemaakt tussen een bewaakte stalling (met inzet van personeel ter plaatse) of onbewaakte stalling. Bij een onbewaakte stalling is ervan uitgegaan dat er dan cameraregistratie zal zijn.

Nadrukkelijk wordt geadviseerd om bij een stalling in een gebouw te kiezen voor personeel ter plaatse. Met alleen cameraregistratie wordt ongewenst bezoek niet buitengehouden. En ongewenst bezoek in de stalling schrikt de gebruikers af: staat mijn fiets er nog wel als ik straks terugkom? Ook het gevoel van persoonlijke veiligheid is afhankelijk van de aanwezigheid van personeel dat toezicht houdt.

10.3.1 Inrichting bewaakte stalling met inzet van personeel

Als voor het Voorzetgebouw inderdaad wordt gekozen voor een bewaakte stalling met inzet van personeel, dan moet er aan de volgende inrichtingseisen worden voldaan:

- Voldoende ruimte (ca 820 m²) om 300-600 fietsenrekken te kunnen plaatsen (de nu bekende footprint).
- Een afgeschermd ruimte waar ca 60 fietsen kunnen staan (nodig voor het personeel gemeente). Die afgeschermd ruimte wordt in mindering gebracht op de totale capaciteit.
- Aanschaf, transport en montage van 300 fietsenrekken.
- Personeel tijdens de openingsuren.
- Een verblijfsruimte van waaruit personeel haar werkzaamheden in de stalling kan verrichten.
- Verlichting in de stalling en in de verblijfsruimte = energieverbruik.
- Verwarming in de verblijfsruimte.
- Keukentje en sanitair in de verblijfsruimte.
- Dagelijks onderhoud, groot onderhoud, aanvullende systemen als vol/vrij per gangpad, mogelijkheid elektrische fiets laden.

De eenmalige kosten van inrichting bedragen € 21.000 prijspeil 2023.

Bij de bouw van een dergelijke openbare stalling kan ook een combinatie worden gemaakt met de bouw van een openbaar toilet.

10.3.2 Inrichting onbewaakte stalling

Als ondanks de bezwaren toch gekozen zou worden voor een onbewaakte stalling, dan moet aan de volgende inrichtingseisen worden voldaan.

- Voldoende ruimte (ca 820 m²) om 300 fietsenrekken te kunnen plaatsen.
- Een afgeschermd ruimte waar ca 60 fietsen kunnen staan (personeel gemeente).
- Aanschaf, transport en montage van 300 fietsenrekken.
- Verlichting in de stalling = energiegebruik.
- Aanschaf camera's, inclusief software en inclusief montage.
- Dagelijks onderhoud, groot onderhoud, aanvullende systemen als vol/vrij per gangpad, mogelijkheid elektrische fiets laden.

De eenmalige kosten van inrichting bedragen € 26.000 prijspeil 2023.

10.3.3 Lasten van de stalling (jaarbasis)

De lasten van de stalling zijn afhankelijk van de keuze voor onbewaakt stallen of bewaakt stallen met inzet van personeel.

Huisvesting

Zowel bij bewaakt stallen met inzet van personeel als bij een onbewaakte stalling zal er in het Voorzetgebouw sprake zijn van huisvestingslasten. Uitgangspunt is dat de 820 m2 stallingsruimte (de nu bekende footprint) beschikbaar zal zijn als stallingsruimte. Er is ook vanuit gegaan dat er voor deze ruimte zal worden betaald.

Er is nog niet bekend wie er in de toekomst Eigenaar van het Voorzetgebouw zal zijn. Omdat dit nog niet bekend is, is ook nog niet bekend of de huisvestingslasten bestaan uit huur voor het gebruik van de stallingsruimte (bij Eigendom private partij), of uit de lasten van het Vastgoed (bij Eigendom gemeente). Daarom is er gerekend met huisvestingslasten.

Bij het rekenen met huisvestingslasten is niet relevant of er huur wordt betaald, of dat er wordt betaald voor de lasten die samenhangen met de eigendom van het gebouw. Er is gerekend met een jaarlast van € 115 per m2. Daarmee komen de jaarlasten van huisvesting op afgerond € 94.000 prijspeil 2023.

Personeel

Bij bewaakt stallen met inzet van personeel ter plaatse zal de stalling open zijn van 06:30 uur tot 24:00 uur, in weekend tot 02:00 uur. De personeelslasten zijn dan € 240.000 prijspeil 2023.

Overige lasten

Eénmaal in de 15 jaar aanschaf van nieuwe rekken. En verder jaarlijks voor onderhoud, aanvullende systemen, energie, water, enz een bedrag van € 30.000 prijspeil 2023.

10.3.4 Baten van de stalling Voorzetgebouw

Als zou worden besloten om de gebruikers van de stalling te laten betalen voor het gebruik van de stalling, dan levert dat een bijdrage aan het exploitatietekort. Voor de berekening van de baten is ervan uitgegaan dat het gebruik in de jaren na de opening in 2028 toegroeit naar gemiddeld 100 betalende gebruikers per dag. Die betalen dan een bedrag van € 1,00 per keer. Dat bedrag is inclusief btw. Over de stallingsgelden moet 21% btw worden afgedragen.

10.3.5 Saldo baten en lasten Voorzetgebouw

In onderstaande afbeelding zijn de jaarlijkse lasten (en bij betaald stallen) baten in beeld gebracht. De bedragen zijn prijspeil 2023 en dienen jaarlijks te worden geïndexeerd.

stalling voorzetgebouw				
locatie	open in	jaarlasten bij onbewaakt stallen	jaarlasten bij bewaakt stallen	indien betaald stallen dan baten
stalling voorzetgebouw	2028	€ -124.000	€ -365.000	€ 24.000
bedragen prijspeil 2023				

Afbeelding 6: jaarlijkse baten en lasten stalling Voorzetgebouw

10.4 Stalling maaiveld met 150 plaatsen

Deze stalling is vanaf 2024 eerst een tijdelijke stalling op locatie XXX tot het moment dat de stalling Voorzetgebouw opengaat (in 2028). Daarna wordt de stalling verplaatst naar locatie ZZZ. Voor de berekeningen is ervan uitgegaan dat de stalling op deze locatie ZZZ blijvend zal zijn.

Voor de stalling op het maaiveld met 150 plaatsen geldt het volgende:

- De stalling is altijd open.
- In geval van bewaking met personeel: de bewaakte uren zijn van 09:00 tot 19:00 uur; koopavonden tot 22:00 uur. Buiten deze uren is er geen bewaking/toezicht.

10.4.1 Inrichting bewaakte stalling met inzet van personeel

- Voldoende ruimte om 150 fietsenrekken te kunnen plaatsen.
- Aanschaf, transport en montage van 150 fietsenrekken.
- Aanschaf, transport en montage van een hekwerk rondom de stalling.
- Een verblijfsruimte, portakabin of vergelijkbaar, van waaruit personeel kan werken, met keuken en toilet.
- Aansluiten van deze verblijfsruimte: water, elektra, riolering.
- Personeel tijdens de bewakingsuren.
- Verlichting en verwarming in de verblijfsruimte: energieverbruik.
- Verlichting van de stalling: er is vanuit gegaan dat er meer dan voldoende verlichting is van de openbare verlichting. Als er sprake zou zijn van onvoldoende openbare verlichting, dan is de veronderstelling dat er extra openbare verlichting wordt aangebracht, maar niet ten koste van de exploitatie van de stallingen.

De eenmalige kosten van inrichting van een bewaakte stalling bedragen € 50.000, prijspeil 2023

10.4.2 Inrichting onbewaakte stalling

- Voldoende ruimte om 150 fietsenrekken te kunnen plaatsen.
- Aanschaf, transport en montage van 150 fietsenrekken.
- Aanschaf, transport en montage van een hekwerk rondom de stalling.
- Verlichting stalling is openbare verlichting, ervan uitgaande dat er ter plaatse voldoende openbare verlichting is en met de aanname dat indien nodig voor extra verlichting zal worden gezorgd, maar niet ten laste van de exploitatie van de stallingen.
- Aanschaf, transport en montage van cameramasten en camera's, inclusief software

De eenmalige kosten van inrichting van een onbewaakte stalling bedragen € 15.000 prijspeil 2023.

10.4.3 Lasten van de stalling van 150 plaatsen (jaarbasis)

De lasten van de stalling zijn afhankelijk van de keuze voor onbewaakt stallen of bewaakt stallen met inzet van personeel.

Huisvesting

Bij een onbewaakte stalling zijn er géén kosten van huisvesting. Als er geen personeel aanwezig zal zijn, dan kan een passende huisvesting achterwege blijven.

Als er wél sprake is van een bewaakte stalling met inzet van personeel, dan moet er voor huisvesting worden gezorgd. Omdat er sprake is van een stalling op maaiveld die later verplaatst kan worden, is voor huisvesting van personeel gekozen voor een verplaatsbare portakabin, of vergelijkbaar. Bij het eerste gebruik moeten kosten worden gemaakt voor aansluiting van elektra, water en riolering. Met deze kosten voor eerste gebruik is rekening gehouden.

Personeel

Bij bewaakt stallen met inzet van personeel ter plaatse zal de stalling open zijn van 09:00 uur tot 19:00 uur, op koopavonden tot 22:00 uur. Op zondagen aangepaste openingstijden. De personeelslasten zijn dan € 158.000 prijspeil 2023. Voor horecabezoekers is er dan geen bewaking.

Overige lasten

Eénmaal in de 15 jaar aanschaf van nieuwe rekken en nieuwe huisvesting. En verder jaarlijks voor onderhoud, groot onderhoud, aanvullende systemen, energie, water, enz een bedrag van € 15.000 prijspeil 2023.

10.4.4 Baten van de stalling van 150 plaatsen

Als wordt besloten om de gebruikers van de stalling te laten betalen voor het gebruik van de stalling, dan levert dat een bijdrage aan het exploitatietekort. Voor de berekening van de baten is ervan uitgegaan dat het gebruik in de jaren na de opening in 2024 toegroeit naar gemiddeld 100 betalende gebruikers per dag. Die betalen dan een bedrag van € 1,00 per keer. Dat bedrag is inclusief btw. Over de stallingsgelden moet 21% btw worden afgedragen.

10.4.5 Saldo baten en lasten stalling 150 plaatsen

In onderstaande afbeelding zijn de jaarlijkse lasten en (bij betaald stallen) baten in beeld gebracht. De bedragen zijn prijspeil 2023 en dienen jaarlijks te worden geïndexeerd.

stalling 150 plaatsen				
locatie	open in	jaarlasten bij onbewaakt stallen	jaarlasten bij bewaakt stallen	indien betaald stallen dan baten
stalling 150 plaatsen	2024	€ -10.000	€ -174.000	€ 24.000
bedragen prijspeil 2023				

Afbeelding 7: jaarlijkse baten en lasten stalling van 150 plaatsen

10.5 Stalling maaiveld met 50 plaatsen

Deze kleine stalling is een onbewaakte stalling. Er is géén camera-registratie. De stalling gaat open in het jaar 2024.

10.5.1 Inrichting kleine stalling 50 plaatsen

- Voldoende ruimte op maaiveld om 50 fietsenrekken te kunnen plaatsen.
- Aanschaf, transport en montage van 50 fietsenrekken.
- Aanschaf, transport en montage van een hekwerk rondom de stalling.
- Verlichting van de stalling = openbare verlichting, ervan uitgaande dat er voldoende openbare verlichting aanwezig is. Bij onvoldoende openbare verlichting moet extra verlichting worden aangebracht. Er is in deze opzet géén rekening gehouden met extra verlichting op kosten van de fietsexploitatie.

De kosten van eenmalige inrichting van een kleine onbewaakte stalling bedragen € 10.000 prijspeil 2023

10.5.2 Lasten van de kleine stalling 50 plaatsen (jaarbasis)

De lasten van de kleine stalling bestaan éénmalig uit de aanschaf van fietsenrekken en van een hekwerk. Vervangen van rekken en hekwerk is om de 15 jaar. Verder zijn er kosten van jaarlijks onderhoud en overige kosten van € 3.000 per jaar, prijspeil 2023.

10.5.3 Baten kleine stalling 50 plaatsen

Er zijn voor deze onbewaakte stalling géén baten voorzien.

10.5.4 Saldo van baten en lasten kleine stalling 50 plaatsen

In onderstaande afbeelding zijn de lasten in beeld gebracht. Omdat er sprake is van een onbewaakte stalling zijn er geen waarden in de kolommen 'bewaakt' en 'baten'. Er zijn dus alleen lasten. De bedragen zijn prijspeil 2023 en dienen jaarlijks te worden geïndexeerd.

stalling 50 plaatsen				
locatie	open in	jaarlasten bij onbewaakt stallen	jaarlasten bij bewaakt stallen	indien betaald stallen dan baten
stalling 50 plaatsen	2024	€ -3.000	€ -	€ -
bedragen prijspeil 2023				

Afbeelding 8: jaarlijkse lasten kleine stalling 50 plaatsen

11 Mogelijke keuzes

Eén van de doelen van de businesscase is het vergemakkelijken van het maken van keuzes. Die keuzes zijn in dit geval:

- In welke stallingen komt er een regiem van bewaakt stallen?
- In welke stallingen komt er een regiem van betaald stallen?

Onderstaand overzicht betreft (net als in de voorgaande hoofdstukken) het totaal van de lasten (en bij betaald stallen) de baten van de 3 nieuwe stallingen.

Op dit moment worden er al kosten gemaakt ten behoeve van het fietsparkeren (zie hoofdstuk 10.2). Die kosten zijn in onderstaand overzicht niet meegenomen. Onderstaande kosten betreffen dus alleen de nieuwe ontwikkelingen.

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	€ -	€ -

Afbeelding 9: samenvatting jaarlijkse baten en lasten per stalling

12 Advies

Bij het maken van een keuze uit de beschreven opties zijn er financiële én kwalitatieve argumenten om tot een beslissing te komen:

- Bij een louter financiële afweging zou de keuze voor onbewaakte stallingen voor de hand liggen. Dat is de keuze waarbij de minste kosten worden gemaakt. Dat gaat dan wel ten koste van de kwaliteit.
- Een zo hoog mogelijke kwaliteit wordt bereikt met bewaakte stallingen met personeel ter plaatse en gratis stallen. Dat is dan wel de duurste optie.
- Geadviseerd wordt om in elk geval bewaakt stallen in te voeren bij inpandige stallingen dus in het Voorzetgebouw.

Bijlage

In deze bijlage wordt waar nodig ingegaan op de gemaakte keuzes bij het toepassen van de normen van het CROW.

Wonen:

Het CROW geeft aan dat in de openbare ruimte rekening moet worden gehouden met fietsparkeer-voorzieningen voor bezoekers van woningen (0,5 – 1 per woning). In de parkeerbalans is uitgegaan van 0,5 per woning.

Winkelen:

Voor bezoek aan de functie winkelen is gerekend met 2,5 plaats per 100 m² bvo.

Horeca:

Het CROW geeft een norm afhankelijk van de functie tussen de 2 en 10,0 per 100 m² bvo, met een bandbreedte van 1 tot en met 35. Onverkort toepassen van een hoge norm zou leiden tot een veel te groot aantal stallingsplaatsen (en dus ruimtebeslag) bij horecavoorzieningen. Er is daarom (ook rekening houdend met dubbelgebruik) gerekend met een norm van 4,0 per 100 m² bvo.

Werken, commerciële dienstverlening:

Het CROW rekent met een norm per balie. In dit stadium is dat aantal nog niet bekend voor de meeste functies. Voor de uitwerking van de balans is daarom gerekend met 0,5 per 100 m² bvo.

Zorg:

Er is een cultureel centrum/ wijkgebouw voorzien van 300 m² bvo. Hier voor heeft het CROW geen kencijfers. Wij houden daarom de norm aan die ook de gemeente Zaanstad hanteert, van 3,0 per 100 m² bvo.

Er is een huisartsenpraktijk. Het CROW geeft een norm van 1,3 per 100 m² bvo. In het project is gerekend 'per behandelkamer'. Daarom per behandelkamer vermenigvuldigen met een correctiefactor. Daarmee komt de norm op 1,73 per behandelkamer.