

Parkeren ontwikkeling sportcluster Westrand

Definitieve rapportage



in opdracht van



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Uitleg en verantwoording werkwijze	5
2.1	Algemeen.....	5
2.2	Functies ontwikkeling.....	5
2.3	Parkeernormen, parkeerkencijfers en aanwezigheidspercentages	6
3	Huidige parkeersituatie	9
3.1	Huidige parkeeraanbod	9
3.2	Huidige bezetting	9
4	Parkeerbalans toekomstige situatie.....	11
4.1	Uitgangspunten parkeerbalansberekening.....	11
4.2	Uitkomsten parkeerbalans	11
4.3	Parkeeropgave.....	12
4.4	Resumé parkeerbehoefte.....	14
5	Parkeerscenario's	15
5.1	Scenario 1: Parkeerdek Sportpaleis.....	15
5.2	Scenario 2: Parkeerdek naast ijsbaan.....	16
5.3	Scenario 3: Parkeerterrein naast ijsbaan	17
6	Stichtingskosten, beheer- en exploitatielasten.....	18
6.1	Indicatie stichtingskosten.....	18
6.2	Stichtingskosten parkeerscenario's.....	18
6.3	Beheer en exploitatie	19
6.4	Conclusies.....	21
7	Parkeerafspraken	22
	Bijlage 1 – Berekenwijze bij uitbreiding bestaande functie	23
	Bijlage 2 – Uitkomsten parkeertelling februari 2011	24
	Bijlage 3 – Parkeerbalans aandeel bezoekers en vaste gebruikers.....	25
	Bijlage 4 – Uitwerking parkeerscenario's op kaart.....	26
	Bijlage 5 – Parkeerafspraken (voorbeeld)	28

1 Inleiding

In het coalitieakkoord 2011-2014 is vastgelegd dat de gemeente Alkmaar meewerkt aan de ontwikkeling van sport en leisure en het realiseren van een multifunctioneel trainingscomplex voor AZ in de Westrand. Op 27 oktober 2011 heeft de raad het stedenbouwkundig programma van eisen van het sportcluster Westrand vastgesteld. Het betreft een ontwikkeling met als doel (gefaseerd) tot de ontwikkeling van een regionale concentratie van sport- en leisurefuncties te komen. Binnen het plangebied zijn drie ontwikkelingsgebieden gedefinieerd. In het ontwikkelingsgebied sportcluster Terborchlaan is onder andere het gemeentelijk sportcomplex De Meent gesitueerd, met ijsbaan, sporthal, wielervedbaan, tennisbanen, squashcentrum, twee fitnesscentra en het kegelhuis. Een aantal van deze bestaande functies wil uitbreiden en er worden diverse andere functies binnen het plangebied toegevoegd (onder andere commerciële voorzieningen, hotel, klimhal en thermen). Het naastgelegen ontwikkelingsgebied Olympiaweg heeft een ontwikkelpotentieel van ca. 49.000 m² bvo kantoren. Daarnaast is besloten dat aan de noordzijde van de Westrand de inpassing van het nieuwe trainingscomplex van AZ/AFC mogelijk gemaakt wordt.

Parkeren wordt in de ontwikkeling Westrand gezien als een belangrijk onderdeel van de bredere verkeers- en vervoersproblematiek. Zoals in het coalitieakkoord 'Alkmaar beweegt!' is genoemd wil Alkmaar een parkeervriendelijk stad zijn. Iedere ontwikkeling heeft zijn specifieke kenmerken, eisen en wensen als het om parkeren gaat. De gemeente Alkmaar is nu in de fase van het afronden van de ontwikkelafspraken met de initiatiefnemers. In de afspraken die daarbij gemaakt worden spelen parkeervraagstukken een belangrijke rol. Het gaat daarbij niet alleen om de noodzakelijke capaciteit, maar ook om de financiële aspecten. De vraag is welke investering in parkeervoorzieningen gedaan moet worden, wat de jaarlijkse beheer- en exploitatielasten per parkeerplaats bedragen en wat daarover in deze fase moet en kan en moet worden afgesproken met de initiatiefnemers.

Allereerst wordt de te verwachten parkeerbehoefte in kaart gebracht met behulp van een parkeerbalans. Een parkeerbalans is een *middel* om te komen tot een cijfermatig inzicht om de (on)balans tussen *parkeervraag* en *parkeeraanbod* binnen een bepaald gebied te berekenen. Nieuwe ontwikkelingen zijn vaak de aanleiding voor het opstellen van een parkeerbalans om zo vast te kunnen stellen wat er in kwantitatieve zin moet gebeuren om de autobereikbaarheid goed te houden en zo te voorkomen dat de parkeerbehoefte behorende bij het ontwikkelprogramma wordt afgewenteld op de omgeving. De stap ná de uitvoering van de berekeningen is ook belangrijk: hoe worden de cijfers geïnterpreteerd, welke conclusies zijn hieruit te trekken en hoe kan er op slimme en praktische wijze invulling worden gegeven aan de parkeeropgave, zowel tijdens de ontwikkelfase als in de eindsituatie? De conclusies en aanbevelingen in de voorliggende notitie kunnen derhalve het vertrekpunt vormen voor beleidsafwegingen en keuzes ten aanzien van de realisatie van bijbehorende parkeervoorzieningen.



Afbeelding 1: Plangebied ontwikkeling Westrand

Deze rapportage heeft primair betrekking op het opstellen van een onderbouwde *parkeerbilans* voor het parkeervraagstuk van het ontwikkelgebied sportcluster Terborchlaan binnen het sportcomplex Westrand en een richtinggevend advies over de te hanteren parkeerstrategie. Vervolgens kan op basis van de parkeerbilans de *ruimtelijke inpassing* in detail worden uitgewerkt.

Deze notitie schetst eerst de gehanteerde werkwijze (paragraaf 2). Vervolgens wordt in paragraaf 3 de huidige parkeersituatie geanalyseerd en beschreven. Het resultaat van de parkeerbilans voor de toekomstige situatie wordt gepresenteerd in paragraaf 4. In paragraaf 5 volgt een tweetal mogelijke parkeerscenario's waar gebouwde parkeervoorzieningen onderdeel van uitmaken, waarna in paragraaf 6 de financiële aspecten ten aanzien van parkeren worden behandeld. Tot slot volgen in paragraaf 7 enkele uitgangspunten voor het maken van (financiële) afspraken met de ontwikkelende partijen.

2 Uitleg en verantwoording werkwijze

2.1 Algemeen

Een parkeerbalans wordt gebruikt om te bepalen of bij een ontwikkeling voldoende parkeerplaatsen zijn opgenomen. In deze notitie is de parkeerbalans voor de ontwikkelingen binnen het sportcluster Terborchlaan Westrand bepaald op basis van de theoretische parkeervraag. Voor de berekening van de parkeervraag wordt voor elke functie in het gebied een parkeernorm¹ of parkeerencijfer² gehanteerd. Niet alle functies binnen het sportcluster genereren op ieder moment van de week een even grote parkeervraag. Dit biedt ruimte voor dubbelgebruik.

Binnen het plangebied zijn reeds diverse sport gerelateerde functies aanwezig. Voor deze bestaande functies is een zeker parkeeraanbod aanwezig. Op de vraag of er in de huidige situatie restcapaciteit aanwezig is die mogelijk benut kan worden voor het faciliteren van de toekomstige parkeerbehoefte, worden de uitgevoerde tellingen in februari 2011 als basis genomen (par. 3).

Uitgangspunt in de berekeningen van de parkeerbalans is dat ten behoeve van de functies de parkeergelegenheid *binnen* het plangebied wordt gerealiseerd. Uitgezonderd is het faciliteren van de parkeervraag ten gevolge van bijvoorbeeld een evenement.

2.2 Functies ontwikkeling

De parkeerbalans wordt opgesteld voor de functies die onderdeel uitmaken van de toekomstige ontwikkeling sportcluster Westrand. Niet alle functies zijn definitief. Het betreft dan ook een overzicht op basis van de huidige inzichten, d.d. 6 juli 2012.

Functie	Oppervlakte (m2 bvo)	Aanvullende informatie
Sauna	5.306 m2 bvo	Gelijktijdig maximaal 350 bezoekers aanwezig.
Hotel		Het hotel beschikt over 80 kamers.
Uitbreiding sportcomplex de Meent	8.800 m2 bvo	Het huidige sportcomplex van ca. 4.265 m2 bvo wordt vergroot met 8.800 m2 bvo.
Klimhal	600 m2 bvo	Definitieve locatie klimhal nog niet bekend.
Uitbreiding kegelbaan	5 banen	De huidige kegelbaan beschikt over 12 kegelbanen. Transformatie en toevoeging van resp. 6 en 5 bowlingbanen.
Commerciële voorzieningen	5.000 m2 bvo	Exacte invulling commerciële voorzieningen nog niet bekend.
Mc Donalds	500 á 600 m2 bvo	

Tabel 2: Functies ontwikkelingen sportcluster Westrand

¹ Conceptnota parkeernormen gemeente Alkmaar 2012

² Het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid, zoals opgenomen in de CROW publicatie 182 – Parkeerencijfers – Basis voor parkeernormering, september 2008

2.3 Parkeernormen, parkeerkencijfers en aanwezigheidspercentages

2.3.1 Parkeernormen en -kencijfers

De parkeernormen van de gemeente Alkmaar zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers uit publicatie 182 van het CROW. Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers en geven een indicatie van de werkelijk te verwachte parkeerbehoefte. Het CROW geeft richtlijnen voor het parkeerkencijfer per functie en klasse van stedelijkheid.

De gehanteerde normering dient er voor te zorgen dat er straks voldoende parkeerplaatsen zijn om de verwachte parkeervraag op te vangen. Het is niet alleen de wens van de gemeente Alkmaar om te voorkomen dat er zich in de toekomst een parkeercapaciteitsprobleem voordoet, ook de toekomstige exploitanten hebben belang bij tevreden eindgebruikers. Derhalve wordt er toegewerkt naar een realistische parkeerbalans, waarbij enerzijds voorkomen dient te worden dat de eindgebruiker geconfronteerd wordt met parkeertekorten en anderzijds niet gebouwd wordt voor de leegstand.

Een parkeereisberekening op basis van de gemeentelijke parkeernorm vormt het vertrekpunt bij de berekening van de toekomstige parkeerbehoefte. Daarbij worden de parkeernormen en uitvoeringsregels uit de conceptnota parkeernormen 2012 als uitgangspunt gehanteerd. Deze nota wordt binnenkort in besluitvormingsprocedure gebracht.

Functie	Aantal	Eenheden	Parkeernorm gemeente				Opmerkingen
			Norm pp (min)	Norm pp (max)	Eenheid	Aandeel bezoekers	
Sauna	350	Bezoekers	0,54		bezoeker	85%	geen specifieke norm
Hotel	80	Kamers	1,0	2,0	kamer	90%	
Sportcomplex De Meent (uitbreiding)	8.800	m2 bvo	2,0*	2,5	100 m2 bvo	95%	indien wedstrijdfunctie + 0,1 – 0,2 pp per bezoekersplaats
Klimhal	600	m2 bvo	2,0	2,5	100 m2 bvo	95%	geen specifieke norm
Kegelbaan (uitbreiding)	5	Banen	1,5*	2,5	baan	95%	
Commerciële voorzieningen	5.000	m2 bvo	1,7	2,8	100 m2 bvo	15%	parkeernorm kantoorfunctie
McDonalds	500 á 600	m2 bvo	11,6		100 m2 bvo	90%	Opgave McDonalds

Tabel 3: Overzicht gehanteerde parkeernormen

***Uitbreiding functies:** De ontwikkeling van de kegelbaan en sportcomplex De Meent betreffen beide een uitbreiding van een bestaande functie. Conform de parkeernormen van de gemeente Alkmaar geldt voor een uitbreiding van een bestaande functie een speciale verrekensystematiek (zie bijlage 1). Op basis van deze verrekensystematiek voor uitbreidingen van bestaande functies zijn de parkeernormen als volgt:

- Uitbreiding sportcomplex De Meent: 1,35 pp per 100 m2 bvo
- Uitbreiding kegelbaan: 1,1 pp per baan

Ten aanzien van de gehanteerde parkeernormen per functie kan het volgende worden opgemerkt.

- **Sauna:** Voor de functie sauna heeft de gemeente Alkmaar geen vastgestelde parkeernorm. De initiatiefnemer geeft aan dat de autoratio onder bezoekers 50% bedraagt (norm: 0,5 pp per bezoeker). Op basis van het maximum aantal bezoekers van 350 betekent dit dat er op het maatgevend moment 175 pp benodigd zijn. De gehanteerde parkeernorm van 0,54 pp per bezoekers is inclusief de parkeerruimte ten behoeve van het vaste gebruik (medewerkers). *Ter referentie: een vaak gehanteerde parkeernorm voor sauna's is 6,0 pp per 100 m2 bvo.*
- **Wedstrijden in sportcomplex:** Ten aanzien van het sportcomplex hanteert de gemeente Alkmaar een parkeernorm van minimaal 2,0 en maximaal 2,5 pp per 100 m2 bvo. Deze parkeernorm is *exclusief* parkeerplaatsen voor bezoekers indien sprake is van een wedstrijdfunctie (evenement). In dat geval dient per bezoekersplaats min. 0,1 pp per bezoeker extra te worden gerealiseerd. De toekomstige sporthal (9 meter) en turnhal voorzien beide in een tribune voor respectievelijk 500 en 100 bezoekers³. Daarentegen wordt de tribune van de 400 meter ijsbaan verkleind tot een capaciteit van 500 bezoekers. Ten opzichte van de huidige situatie ontstaat er geen wezenlijk verschil in de bezoekerscapaciteit bij wedstrijden (evenementen).
- **Klimhal:** Voor een dergelijk specifieke functie als een klimhal heeft de gemeente Alkmaar geen vastgestelde parkeernorm. Er wordt gekozen aansluiting te vinden bij de parkeernorm van een sporthal.
- **Commerciële voorzieningen (kantoren):** De parkeernormen voor werkgelegenheid zijn in Alkmaar gekoppeld aan specifieke locaties en aan het aantal m2 bvo van de functie. Afhankelijk van de locatie zijn reductiefactoren voor een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en fietsbereikbaarheid van toepassing. De reductiefactor ten aanzien van de parkeernorm voor kantoren bedraagt in de Westrand 30%. De parkeernorm bedraagt daarmee 1,7 pp per 100 m2 bvo.
- **McDonalds:** De McDonalds heeft op basis van haar ervaring een opgave gedaan van de te verwachte parkeerbehoefte. Zij schatten in dat voor een McDonaldsrestaurant met een omvang van 500 á 600 m2 bvo een parkeerbehoefte heeft tussen de 60 en 70 pp. Omgerekend naar de parkeerbehoefte per oppervlakte-eenheid bedraagt het parkeerkcijfer 11,6 pp per 100 m2 bvo.
- **Synergie:** Binnen multifunctionele ontwikkelingen is er naast het dubbelgebruik van de parkeervoorziening, in zekere mate ook sprake van dubbelgebruik van functies: functionele synergie (zie par. 2.3.3).

Opmerking: In de parkeernormen is een aandeel bezoekers opgenomen. De parkeervraag is dus opgebouwd uit een aandeel vaste gebruikers en een aandeel bezoek. In de uitwerking kan dat consequenties hebben, bijvoorbeeld omdat bezoekers niet in een stallingsgarage terecht kunnen.

2.3.2 Aanwezigheidspercentages

Een parkeerplaats is niet altijd gedurende de gehele dag bezet. De CROW-richtlijnen (publicatie 182 – Parkeerkcijfers, september 2008) kennen zogenaamde *aanwezigheidspercentages*. Deze aanwezigheidspercentages kunnen gebruik worden om de mogelijkheden van dubbelgebruik door verschillende doelgroepen parkeerders in kaart te brengen. Tabel 4 toont de aanwezigheidspercentages zoals worden toegepast in de parkeerbalans (par. 4). De parkeerbalans

³ Bron: ruimtestaat uitbreiding sporthal De Meent 4-sterren variant, BBN adviseurs

wordt uitgewerkt voor de perioden: werkdag overdag⁴, werkdag middag, werkdag avond, zaterdagmiddag, zaterdagavond en zondagmiddag.

Functie	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Koop-	Zaterdag	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
	overdag	middag	avond	Avond	morgen	middag	avond	middag
Sauna	40%	40%	60%	60%	70%	100%	80%	100%
Hotel	60%	80%	100%	100%	60%	60%	80%	60%
Sportcomplex De Meent	30%	50%	100%	90%	100%	100%	90%	85%
Klimhal	30%	50%	100%	90%	100%	100%	90%	85%
Kegelbaan	10%	40%	80%	80%	40%	60%	100%	100%
Commerciële voorzieningen (kantoor)	100%	100%	5%	10%	5%	5%	0%	0%
McDonalds	40%	70%	100%	100%	40%	80%	100%	80%

Tabel 4: Gehanteerde aanwezigheidspercentages per functie

Het uitgangspunt van het SPVE is dat binnen de deelgebieden⁵ van de Westrand een sluitende parkeerbalans ontstaat. Er wordt hierbij dus niet 'over het deelgebied' heen gekeken. Mogelijk dat loslaten van deze eis veel winst kan opleveren door dubbelgebruik van parkeervoorzieningen, waarbij rekening gehouden wordt met maximaal acceptabele loopafstanden.

2.3.3 Functionele synergie

Indien verschillende functies bij elkaar gelegen zijn kunnen deze elkaar versterken. Bij functionele synergie zorgt een trekker of een subtrekker voor het aantrekken van bezoekers en additionele bestedingen. De overige functies binnen het sportcluster of in de omgeving profiteren hier ook van, doordat er combinatiebezoekers plaatsvinden. Eerdere studies hebben aangetoond dat vooral de kruisbestuiving tussen detailhandel en leisure/sport groot is⁶.

Functionele synergie betekent dat bezoekers bij één bezoek van meerdere in het gebied aanwezige functies gebruik zullen maken. Zeker tussen de functie hotel, horeca en de sport- en leisurefuncties, zal sprake zijn van enige synergie, waardoor de te wachten parkeerbehoefte mogelijk enigszins naar beneden kan worden bijgesteld. Dit werkt positief op het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Hier wordt in de parkeerbalans geen rekening mee gehouden, omdat de mate waarin dit synergie-effect zich voordoet op voorhand moeilijk in te schatten is.

⁴ Werkdag overdag is de periode tot circa 12.00 uur; Werkdag middag tussen circa 12.00 en 18.00 uur; Werkdagavond vanaf circa 18.00 uur

⁵ Binnen het plangebied Westrand zijn drie deelgebieden gedefinieerd

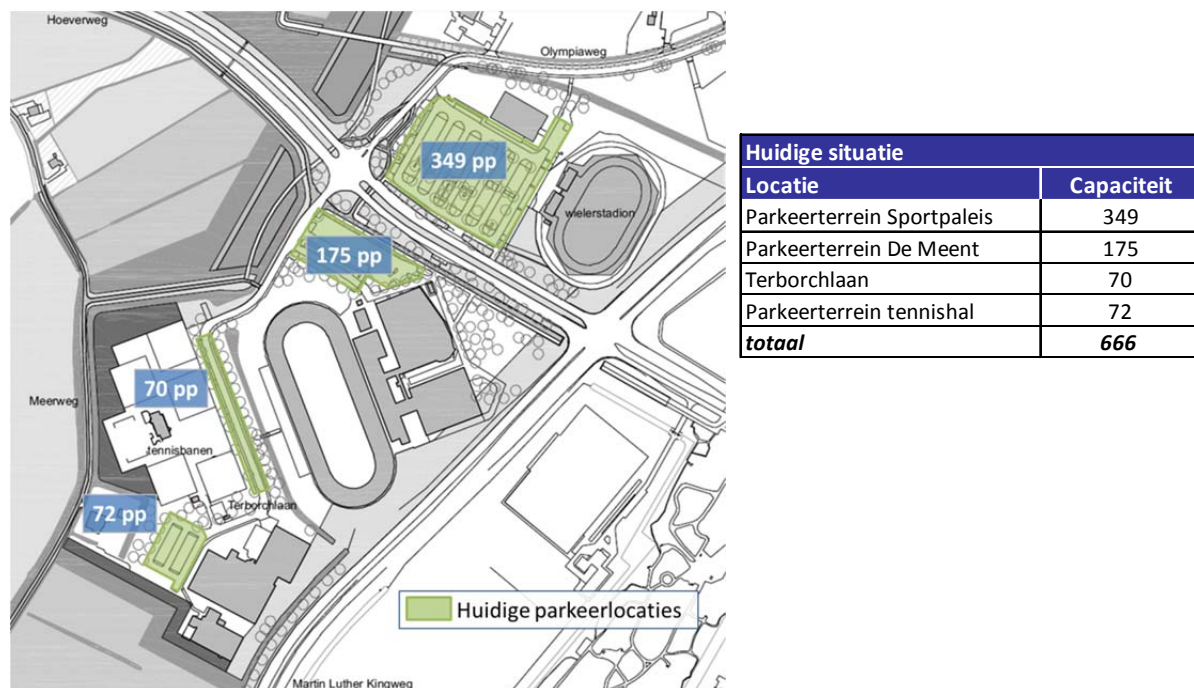
⁶ Bron: Leisuremarktonderzoek, NVM BOG, 2009

3 Huidige parkeersituatie

Binnen het plangebied Westrand zijn in de huidige situatie diverse functies en bijbehorend parkeeraanbod aanwezig. In deze paragraaf wordt de balans gepresenteerd op basis van de bestaande functies en de feitelijkheid op straat, bedoeld om restcapaciteit vast te stellen. Deze feitelijkheid is tot stand gekomen op basis van parkeertellingen uitgevoerd in februari 2011.

3.1 Huidige parkeeraanbod

Binnen het deelgebied Terborchlaan zijn circa 666 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Deze parkeerplaatsen bevinden zich verspreid door het gebied. Onderstaande afbeelding toont de locaties waar parkeren binnen het plangebied voorkomt.



Afbeelding 5: Huidige parkeeraanbod sportcluster Terborchlaan

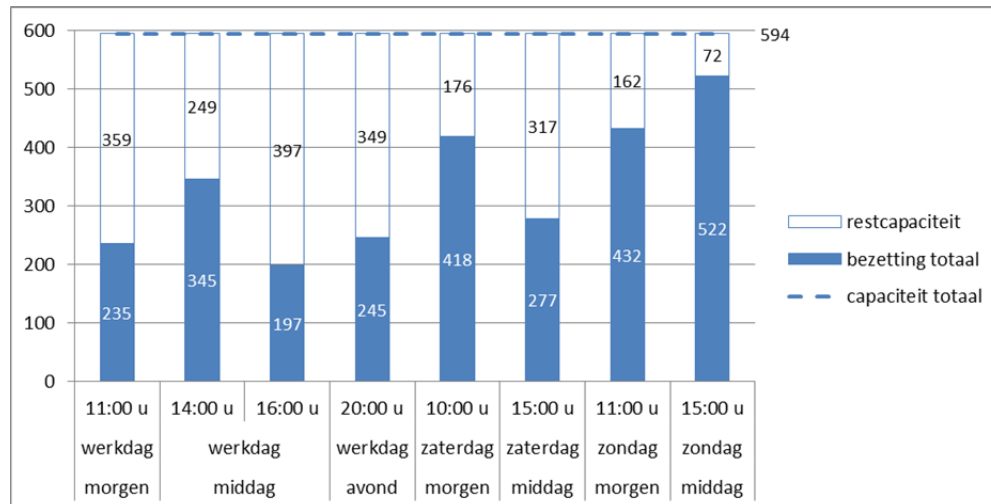
3.2 Huidige bezetting

Op basis van uitgevoerde parkeertellingen in februari 2011 ontstaat een indicatie van de huidige bezetting van de parkeerlocaties. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat het een momentopname betreft en dat de parkeerdruk op momenten sterk kan verschillen, door bijvoorbeeld de weersomstandigheden, jaargetijde of bijzondere evenementen. Bekend is dat de schaatsbaan (400-meterbaan en ijshal) gedurende de wintermaanden zijn piekbehoefte heeft. Het maatgevend moment betreft dan ook deze winterperiode. Het parkeeronderzoek is daarom in februari uitgevoerd. De algemene indruk is dat het huidige maatgevende moment in de week de zaterdagmorgen⁷ betreft.

⁷ Vanwege jeugdlessen van de verenigingen op zaterdagmorgen is dit moment van de week maatgevend: bron Sportbedrijf Alkmaar

De parkeertellingen zijn uitgevoerd op het parkeerterrein Sportpaleis, De Meent en op de parkeerplaatsen langs de Terborchlaan⁸. De totale parkeercapaciteit op deze locaties bedraagt 594 pp.

Op basis van de resultaten van het parkeeronderzoek bestaat er op deze locaties gezamenlijk een zekere restcapaciteit op de zaterdagmorgen en zaterdagmiddag, van respectievelijk 176 en 317 pp.



Afbeelding 6: Resultaten parkeertelling februari 2011

In bijlage 2 van deze rapportage staan de uitkomsten van de uitgevoerde parkeertelling per onderzochte parkeerlocatie.

Uit de tellingen blijkt dat de zondagmiddag een absolute piekmoment betreft. De geconstateerde restcapaciteit bedraagt op dit moment 72 pp. Op basis van informatie van het Sportbedrijf Alkmaar blijkt dat er ten tijde van uitvoering van deze telling sprake is geweest van een evenement. Dit heeft een vertekend beeld opgeleverd van de parkeersituatie op zondag.

Op basis van een opgave van de bezoekersaantallen van de ijsbaan wordt bevestigd dat de zaterdag het maatgevende moment is.

⁸ Het onderzoek is niet uitgevoerd op het parkeerterrein bij de tennishal (72 pp). Verondersteld wordt dat hier geen restcapaciteit beschikbaar is.

4 Parkeerbalans toekomstige situatie

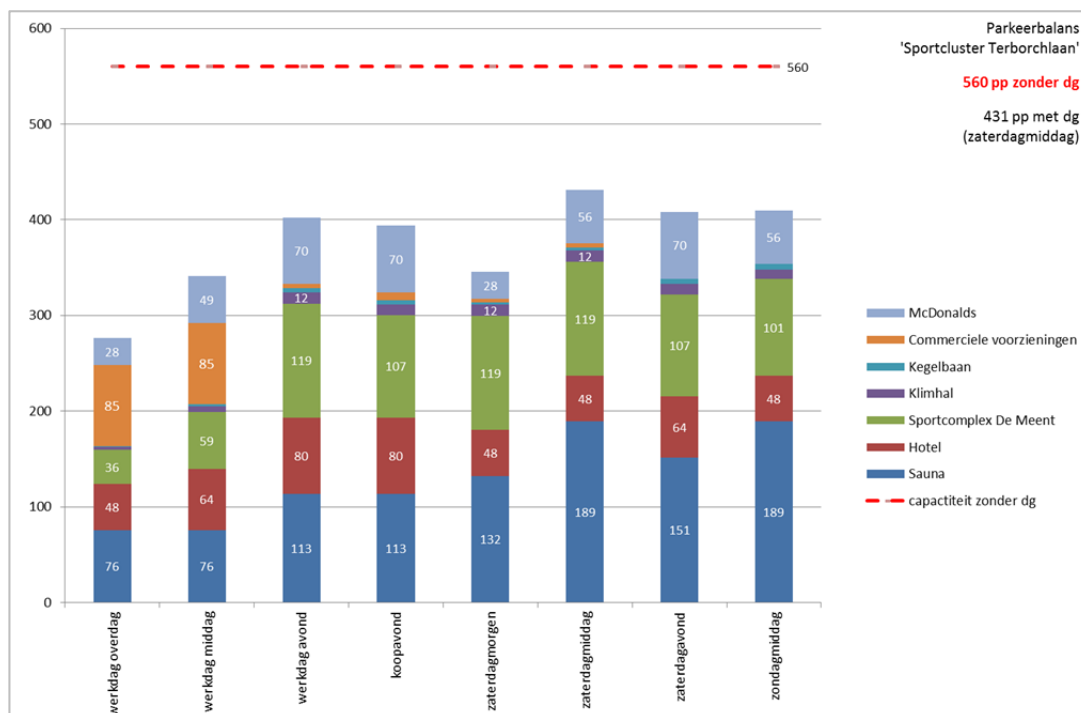
Deze paragraaf toont de resultaten van de parkeerbalans voor de ontwikkeling sportcluster Westrand deelgebied Terborchlaan. Allereerst wordt de berekening gepresenteerd conform de normering van de gemeente Alkmaar.

4.1 Uitgangspunten parkeerbalansberekening

- Er wordt gerekend met de parkeernormen (minimum) en bijbehorende aanwezigheidspercentages zoals omschreven in par. 2.3.
- Het programma kent per functie verschillende ontwikkelstadia. De parkeerbalansberekening toont de parkeerbehoefte voor de eindsituatie, op het moment dat alle functies gereed en operationeel zijn.
- De in de parkeerbalans gehanteerde functies staan nog niet vast en/of de invulling is nog niet exact bekend. De uitgevoerde parkeerbalans betreft dan ook een indicatieve (richtinggevende) berekening.

4.2 Uitkomsten parkeerbalans

Afbeelding 6 geeft de theoretische parkeervraag weer op basis van de gemeentelijke parkeernorm per onderscheiden periode voor alle ontwikkelingen tezamen. Uitgangspunt voor de berekening van de theoretische behoefte is het hanteren van maximaal dubbelgebruik. Dit zal in de praktijk bij centrale openbaar toegankelijke parkeervoorzieningen ook goed mogelijk zijn.



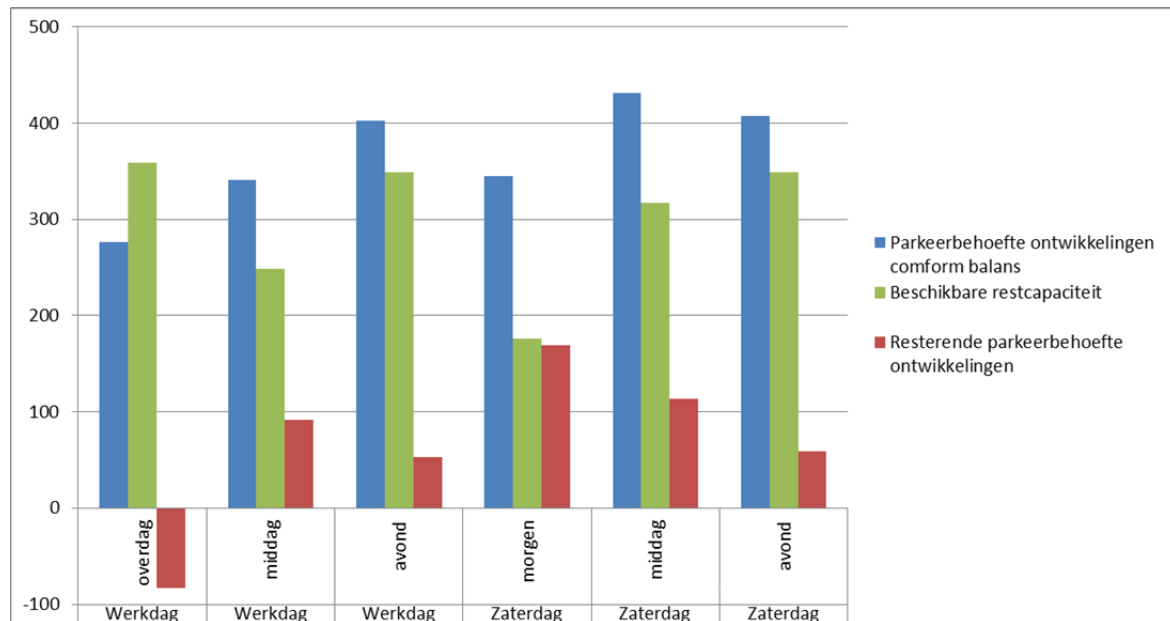
Afbeelding 7: Parkeerbalans (grafiek) nieuwe ontwikkeling sportcluster Terborchlaan

Het aantal benodigde parkeerplaatsen bij de toekomstige ontwikkelingen bedraagt, zonder de toepassing van dubbelgebruik, maximaal 560 parkeerplaatsen. Rekening houdend met dubbelgebruik van parkeerplaatsen is de behoefte op het maatgevend moment zaterdagmiddag 431 pp. Van deze 431 pp zijn op de zaterdagmiddag 397 pp bestemd voor het aandeel bezoekers (circa 92%), het overige deel van de parkeerbehoefte is van het aandeel vast gebruik (34 pp t.b.v. werknemers) (zie afbeelding bijlage 3).

De invulling van eventuele commerciële voorzieningen (kantoren) in de ontwikkeling staat nog niet vast. Omdat deze functie nauwelijks een parkeerbehoefte heeft in het weekend, heeft het wel of niet realiseren nauwelijks effect op de parkeerbehoefte op het maatgevend moment zaterdagmorgen. De toevoeging van een kantoorfunctie past goed in de parkeerbalans en zorgt ervoor dat de beschikbare restcapaciteit doordeweeks gebruikt wordt.

4.3 Parkeeropgave

De parkeerbehoefte van de diverse functies binnen het gebied is voor de verschillende momenten van de week weergegeven in onderstaande tabel. Aan deze tabel is tevens de beschikbare indicatieve restcapaciteit op basis van de uitgevoerde parkeertellingen toegevoegd.



Afbeelding 8: Parkeerbehoefte conform parkeerbalans minus beschikbare restcapaciteit huidige situatie

Het overzicht geeft aan in welke mate er, rekening houdend met beschikbare restcapaciteit, extra parkeerbehoefte ontstaat vanuit de toekomstige ontwikkelingen. Op basis van de uitkomsten van de parkeertelling (afbeelding 8) is vast te stellen dat op het maatgevend moment zaterdagmorgen **circa 170 pp** extra benodigd zijn om in de toekomstige parkeerbehoefte te kunnen voorzien. In de parkeerbalans wordt rekening gehouden met het feit dat het huidige gebruik van de weg te halen parkeercapaciteit op de terreinen elders wordt gecompenseerd.

Binnen het plangebied zijn de volgende ontwikkelingen en mogelijkheden met betrekking tot het parkeeraanbod.

- Ten gevolge van de ontwikkeling van het sauna-/hotelcomplex verdwijnt het parkeerterrein naast sportcomplex De Meent, met een capaciteit van 175 pp. Op deze locaties is het mogelijk binnen de 'plofcirkel amoniakpunt' 70 pp op maaiveld terug te brengen.
- Op het parkeerterrein voor het Sportpaleis bestaat de mogelijkheid voor de realisatie van een (verdiept) parkeerdek. Het (verdiepte) maaiveld heeft een capaciteit van 290 pp en het parkeerdek 205 pp (totale capaciteit 495 pp). Op deze locatie zijn in de huidige situatie 349 pp aanwezig. Verondersteld wordt dat ten gevolge van bouwwerkzaamheden van het parkeerdek ook het maaiveld voor het sportpaleis opnieuw zal moeten worden ingericht (ca. 60 pp).
- Naast de ijsbaan bestaat de mogelijkheid om een parkeerdek te realiseren met een totale capaciteit van 190 pp (bg: 100 pp/ parkeerdek: 90 pp).

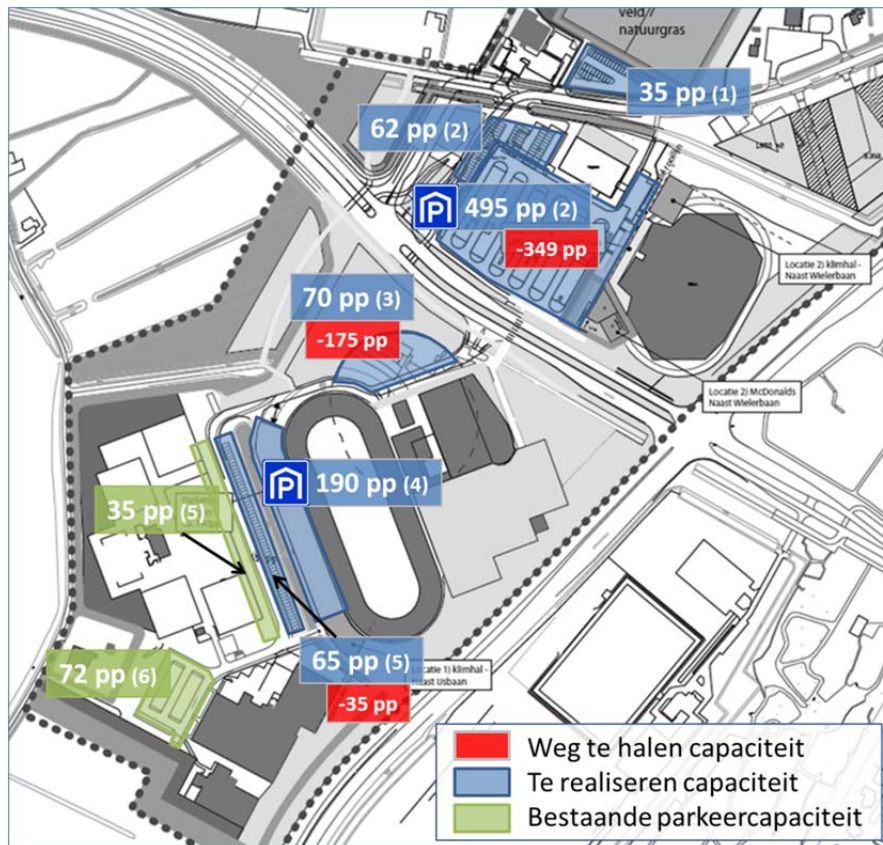
- Naast de ijsbaan is er een variant waarbij de huidige sloot gedempt wordt en een parkeerterrein met 295 pp gerealiseerd wordt. Dit resulteert netto in een toevoeging van 225 pp (70 bestaande pp Terborchlaan opheffen).

In onderstaande tabel en afbeelding is aangegeven op welke parkeerlocaties er een uitbreiding van de parkeercapaciteit mogelijk is en waar parkeercapaciteit vervalt.

Toekomstige situatie (maximale variant parkeeraanbod)					
Locatie	Bestaande en te handhaven capaciteit	Vervallen capaciteit	Te realiseren capaciteit parkeerdek	Te realiseren capaciteit maaiveld	Delta
1. Parkeerterrein naast CBR	-	-		35	+35
2. Parkeerdek Sportpaleis	-	349	495	62	+ 208
3. Parkeerterrein De Meent/plofcirkel	-	175	-	70	- 105
4. Parkeerdek naast Ijsbaan	-	-	190	-	+190
5. Terborchlaan	35	35	-	65	+30
6. Parkeerterrein naast tennishal	72	-	-	-	-
Totale	107	559	685	232	358

Tabel 9: Mogelijke toekomstige parkeerlocaties

Als gevolg van de ontwikkelingen en de uitbreiding van parkeercapaciteit zullen 559 pp op maaiveld verdwijnen en kunnen 685 pp in twee gebouwde voorzieningen en 232 pp op maaiveld worden gerealiseerd (917 pp totaal). In de maximale variant kunnen dus 358 parkeerplaatsen (delta) aan het areaal worden toegevoegd. Op basis van de vastgestelde behoefte op zaterdagmorgen van **170 pp** (toevoeging capaciteit) is dit dus ruim voldoende.



Afbeelding 10: Toekomstige parkeerlocaties (maximale variant)

4.4 Resumé parkeerbehoefte

Ten minste zal moeten worden toegewerkt naar een sluitende parkeerbalans voor de functies binnen het deelgebied, zodat het 'wekelijks gebruik' in voldoende mate wordt gefaciliteerd. Separaat hieraan dienen afspraken gemaakt te worden over het faciliteren van de parkeerbehoefte tijdens de piekmomenten en tijdens evenementen.

Op basis van het parkeeronderzoek in februari 2011 blijkt op de parkeerterreinen voor het Sportpaleis, De Meent en langs de Terborchlaan de bezetting op zaterdagmorgen 418 pp bedraagt (capaciteit 570 pp). Deze zaterdagmorgen is maatgevend. Op basis van de geconstateerde restcapaciteit zijn op zaterdagmorgen circa 170 pp extra benodigd om in de toekomstige behoefte te kunnen voorzien. In de maximale variant is het mogelijk om netto 356 pp aan het parkeerareaal toe te voegen.

5 Parkeerscenario's

Voor de ontwikkeling van de parkeercapaciteit volgen in deze paragraaf een tweetal parkeerscenario's, waarbij de maatgevende zaterdagmorgen als uitgangspunt wordt genomen. Voor dit moment zijn gegeven de ontwikkelingen 170 pp extra benodigd ten opzichte van de huidige situatie. Tevens wordt verondersteld dat de fasering van de ontwikkelingen de volgende is:

- McDonalds zal naar verwachting worden opgeleverd in 2013. Tijdens de bouw zal nauwelijks parkeercapaciteit verdwijnen.
- Start bouw van het sauna-/hotelcomplex én de uitbreiding van sporthal De Meent zal naar verwachting plaatsvinden begin 2014 en oplevering in 2015. Vanaf moment start bouw verdwijnen 175 pp op maaiveld. Bij het moment van oplevering van deze functies dient rekening te worden gehouden met een extra parkeerbehoefte van ca. 300 pp (zaterdagmorgen).
- De bouw van de klimhal en uitbreiding kegelbaan hebben een minimaal effect op de totale parkeerbehoefte. Ook zal ten tijde van deze ontwikkelingen nauwelijks parkeercapaciteit verloren gaan. Deze ontwikkelingen worden alleen meegenomen ten behoeve van de balans in de eindsituatie.
- De commerciële voorzieningen (kantoren) hebben nauwelijks parkeerbehoefte op zaterdag. Gezien de restcapaciteit op doordeweekse dagen in de huidige en toekomstige situatie kan deze parkeerbehoefte in principe zo worden gefaciliteerd.

5.1 Scenario 1: Parkeerdek Sportpaleis

In dit scenario wordt het parkeerdek voor het Sportpaleis gerealiseerd en worden alle mogelijkheden voor realisatie van parkeercapaciteit op maaiveld benut. In dit scenario wordt het parkeerdek naast de ijsbaan niet gerealiseerd. In totaal worden dan 168 pp extra gerealiseerd. De toe te voegen parkeercapaciteit om aan de toekomstige behoefte te kunnen voldoen bedraagt 170 pp. In dit scenario wordt in de eindsituatie het 'wekelijks gebruik' net niet voldoende gefaciliteerd. De mogelijkheid bestaat om op het moment dat er een structureel tekort aan parkeercapaciteit ontstaat alsnog extra parkeercapaciteit naast de ijsbaan te realiseren, te beginnen met alleen op maaiveld (+ 100 pp).

Parkeerscenario 1				
Locatie	Vervallen capaciteit	Te realiseren capaciteit parkeerdek	Te realiseren capaciteit maaiveld	Delta
1. Parkeerterrein naast CBR	-	-	35	+35
2. Parkeerterrein Sportpaleis	349	495	62	+208
3. Parkeerterrein De Meent/plofcirkel	175	-	70	-105
5. Terborchlaan	35	-	65	+30
Totale	559	495	232	+168

Tabel 11: Uitwerking parkeeraanbod scenario 1

In dit scenario is het op het moment van start bouw van het sauna-/hotelcomplex en De Meent noodzakelijk dat het parkeerdek voor het Sportpaleis gerealiseerd is. Immers zal ten gevolge van de bouwwerkzaamheden een alternatief beschikbaar moeten zijn voor de vervallen parkeerplaatsen op parkeerterrein De Meent (175 pp).

Tijdens de bouw van het parkeerdek voor het Sportpaleis moeten we ervan uitgaan dat parkeercapaciteit op maaiveld niet gebruikt kan worden, waardoor 349 pp vervallen. Het huidige

gebruik op een zaterdagmorgen bedraagt circa 160 pp. Deze parkeervraag zal (tijdelijk) elders moeten worden opgevangen. Naast de realisatie van de extra parkeerplaatsen op maaiveld op de Terborchlaan en naast het CBR (totaal +65 pp), zal aanvullend (tijdelijke) extra parkeercapaciteit⁹ moeten worden gevonden, bijvoorbeeld op maaiveld naast de ijsbaan (+100 pp) of een tijdelijke voorziening aan de Olympiaweg (westzijde tegen landschapsrand).

In dit scenario dient het parkeerdek Sportpaleis dus eerst gerealiseerd te zijn voordat gestart kan worden met de bouw van het sauna-/hotelcomplex. Het is een risico om reeds extra parkeercapaciteit te realiseren als er nog geen volledige zekerheid bestaat over de ontwikkeling van de functies. In de eindsituatie zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig indien het tijdelijk maaiveld terrein naast de ijsbaan (100 pp) een definitieve vorm krijgt.

5.2 Scenario 2: Parkeerdek naast ijsbaan

In dit scenario worden alle mogelijkheden voor realisatie van extra parkeerplaatsen op maaiveld benut en wordt het parkeerdek naast de Ijsbaan gerealiseerd. Het parkeerdek voor het Sportpaleis wordt dan niet gerealiseerd. Het niet realiseren van het parkeerdek voor het sportpaleis biedt de mogelijkheid om het huidige parkeerterrein op maaiveld uit te breiden met ca. 62 pp.

In totaal kunnen dan 212 pp extra gerealiseerd worden. De toe te voegen parkeercapaciteit om aan de toekomstige behoefte te kunnen voldoen bedraagt 170 pp. In dit scenario wordt in de eindsituatie het ‘wekelijks gebruik’ in voldoende mate gefaciliteerd.

Parkeerscenario 2				
Locatie	Vervallen capaciteit	Te realiseren capaciteit parkeerdek	Te realiseren capaciteit maaiveld	Delta
1. Parkeerterrein naast CBR	-		35	35
2. Parkeerterrein Sportpaleis	-	-	62	62
3. Parkeerterrein De Meent/plofcirkel	175	-	70	-105
4. Parkeerdek naast Ijsbaan	-	190	-	190
5. Terborchlaan	35	-	65	30
Totale	210	190	232	212

Tabel 12: Uitwerking parkeeraanbod scenario 2

Op het moment van start van de bouw van het saunacomplex/De Meent kan worden volstaan met de extra gerealiseerde parkeercapaciteit op de Terborchlaan (+30 pp) en op het parkeerterrein naast het CBR (+35 pp). De overige parkeerbehoefte van de bestaande functies kan ten tijde van de bouw worden opgevangen op de bestaande restcapaciteit op het parkeerterrein voor het Sportpaleis.

Bij oplevering van het sauna-/hotelcomplex en De meent dient het parkeerdek naast de ijsbaan en de parkeerplaatsen binnen de ‘plofcirkel amoniakpunt’ gereed te zijn, zodat in de (extra) parkeerbehoefte van deze functies wordt voorzien.

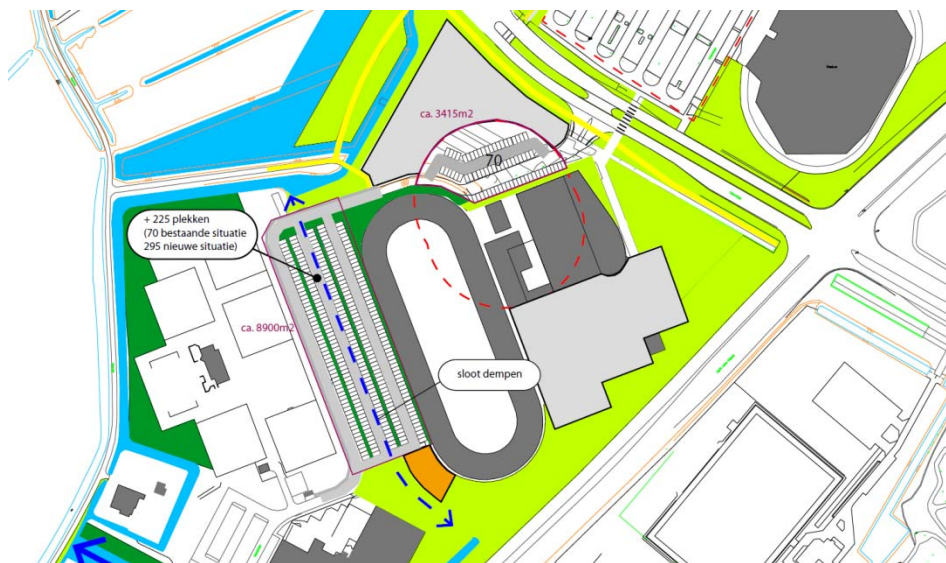
Dit scenario heeft het voordeel dat kan worden overgegaan tot de bouw van het parkeerdek op het moment dat zeker is dat de functies daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden. Het nadeel van dit scenario is dat op het moment dat er in de eindsituatie blijkt dat er onvoldoende parkeercapaciteit beschikbaar is, de mogelijkheid voor het flexibel opschalen in capaciteit binnen het plangebied

⁹ NB: Hierbij is uitgegaan van de maatgevende winterperiode. Mogelijk is deze extra tijdelijke capaciteit in de rustige zomerperiode niet nodig is.

beperkter is. Eventueel bestaat er in dit scenario de mogelijkheid om, in combinatie met een half-verdiept maaiveld, twee parkeerlagen bovengrond te realiseren.

5.3 Scenario 3: Parkeerterrein naast ijsbaan

Lopende het parkeeronderzoek is de optie van het dempen van de naastgelegen sloot (tussen de ijsbaan en Terborchlaan) naar voren gekomen. In dit scenario wordt er geen parkeerdek gerealiseerd, maar wordt naast de ijsbaan een parkeerterrein op maaiveld gerealiseerd. De huidige parkeerplaatsen langs de Terborchlaan (70) zullen verdwijnen en er kunnen 295 pp worden gerealiseerd. In de eindsituatie wordt er in dit scenario 3 grosso modo in dezelfde parkeercapaciteit voorzien als in scenario 2. Indien deze variant daadwerkelijk haalbaar blijkt, dan heeft dit kostentechnisch de voorkeur boven de realisatie van een parkeerdek.



Afbeelding 13: Scenario 2b, parkeerterrein op maaiveld naast de ijsbaan

6 Stichtingskosten, beheer- en exploitatielasten

Binnen het plangebied zijn een tweetal gebouwde parkeervoorzieningen mogelijk. Het betreft een parkeerdek op de huidige parkeerlocatie voor het Sportpaleis (495 pp) en een parkeerdek naast de ijsbaan (190 pp). Voor beide scenario's uit paragraaf 5 worden de stichtingskosten berekend.

6.1 Indicatie stichtingskosten

Voor het ontwerp en realisatie van een (modulair) parkeerdek worden de volgende aanneemsommen gehanteerd:

- Half verdiept parkeerdek: € 10.000 per parkeerplaats
- Volledig bovengronds parkeerdek: € 7.500 per parkeerplaats

Naast deze gehanteerde aanneemsommen bestaan er mogelijk nog kostprijsverhogende factoren, zoals:

- Grondkosten/-sanering;
- Kabels en leidingen;
- Grondwater;
- VAT (16%);
- Onvoorziene kosten (6%).

Op dit moment is nog onvoldoende inzicht in de meerkosten die horen bij deze componenten. Voorsnog doen we in de vergelijking van de scenario's, gelet op de specifieke lokale situatie en de wens om het parkeerdek te voorzien van een groene gevel, de aanname dat de meerwaarde per parkeerplaats circa €5.000 bedraagt. Daarmee komen we tot de volgende indicatie van de stichtingskosten¹⁰:

- parkeerdek Sportpaleis: € 15.000,-
- parkeerdek naast ijsbaan: € 12.500,-

Voor de realisatie van parkeerplaatsen op maaiveld wordt als indicatie € 4.500,- aan stichtingskosten per parkeerplaats gehanteerd (inclusief verwervingskosten, exclusief beheer en onderhoud¹¹).

6.2 Stichtingskosten parkeerscenario's

6.2.1 Parkeerscenario 1: Parkeerdek Sportpaleis

Parkeerscenario 1 - (verdiept) parkeerdek Sportpaleis		Vervallen capaciteit	Parkeerdek	Maaiveld	Delta
Locatie	Stichtingskosten pp	-	€ 15.000	€ 4.500	
1. Parkeerterrein naast CBR		-	-	35	35
2. Parkeerterrein Sportpaleis		349	495	62	208
3. Parkeerterrein De Meent/plofcirkel		175	-	70	-105
5. Terborchlaan		35	-	65	30
	totaal	559	495	232	168
	totaal stichtingskosten	-	€ 7.425.000	€ 1.044.000	
	totaal	€ 8.469.000			
	totaal per extra parkeerplaats	€ 50.410			

Tabel 14: Indicatie stichtingskosten parkeerscenario 1

¹⁰ Het betreft een globale eerste indicatie van de stichtingskosten. Een nadere kostenraming wordt later opgesteld

¹¹ De kosten voor beheer en onderhoud moeten door de gemeente nog nader worden geraamd

Mogelijk dat tijdens de bouw van het parkeerdek door het vervallen van het maaiveld parkeren aanvullend (tijdelijke) extra parkeer capaciteit moeten worden gevonden, bijvoorbeeld op maaiveld naast de ijsbaan (+100 pp). Dit is ieder geval noodzakelijk indien in de maatgevende winterperiode gebouwd zal worden. Hier is in deze stichtingskostenberekening nog geen rekening mee gehouden.

6.2.2 Parkeerscenario 2: Parkeerdek naast ijsbaan

Parkeerscenario 2 - parkeerdek naast ijsbaan		Vervallen capaciteit	Parkeerdek	Maaiveld	Delta
Locatie	Stichtingskosten pp	-	€ 12.500	€ 4.500	
1. Parkeerterrein naast CBR		-		35	35
2. Parkeerterrein Sportpaleis		-	-	62	62
3. Parkeerterrein De Meent/plofcirkel		175	-	70	-105
4. Parkeerdek naast Ijsbaan		-	190	-	190
5. Terborchlaan		35	-	65	30
totaal		210	190	232	212
totaal stichtingskosten		-	€ 2.375.000	€ 1.044.000	
totaal		€ 3.419.000			
totaal per extra parkeerplaats		€ 16.127			

Tabel 15: Indicatie stichtingskosten parkeerscenario 2

6.2.3 Scenario 3: Maaiveld parkeerterrein naast ijsbaan

Parkeerscenario 3 - parkeerdek naast ijsbaan		Vervallen capaciteit	Parkeerdek	Maaiveld	Delta
Locatie	Stichtingskosten pp	-	Nvt	€ 4.500	
1. Parkeerterrein naast CBR		-		35	35
2. Parkeerterrein Sportpaleis		-	-	62	62
3. Parkeerterrein De Meent/plofcirkel		175	-	70	-105
4. Parkeerterrein naast Ijsbaan		-	-	295	295
5. Terborchlaan		70	-	-	-70
totaal		245	-	462	217
totaal stichtingskosten		-	-	€ 2.079.000	
totaal		€ 2.079.000			
totaal per extra parkeerplaats		€ 9.581,-			

Tabel 16: Indicatie stichtingskosten parkeerscenario 3

In dit scenario dient nog wel rekening te worden gehouden met de kostprijsverhogende factor vanwege het dempen van de aanwezig sloot.

6.3 Beheer en exploitatie

6.3.1 Beheer- en exploitatievormen

Voordat er iets gezegd kan worden over de jaarlijkse beheer en exploitatielasten zal duidelijk moeten worden welke beheer- en exploitatievormen er gegeven de situatie mogelijk zijn.

Het vertrekpunt binnen de ontwikkeling sportcluster is dat er geen vorm van parkeerregulering wordt ingevoerd. Indien er geen sprake is van een vorm van regulering is er in de regel feitelijk sprake van openbaar gebied, ook in/op het parkeerdek. In dat geval zal het beheer van het parkeerareaal worden ondergebracht bij de afdeling beheer openbare ruimte van de gemeente Alkmaar.

Pas als er betaald parkeren wordt ingevoerd, zal een parkeerorganisatie (bijvoorbeeld parkeerbedrijf Alkmaar) het beheer van het parkeren voor zijn rekening nemen. Indien er sprake is van een vorm van betaald parkeren op het parkeerdek, dan moet logischerwijs ook de maaiveld parkeerplaatsen gereguleerd worden. In dat geval is het parkeerbedrijf tevens verantwoordelijk voor de handhaving en het beheer van de ticketautomaten.

6.3.2 Beheer- en exploitatielasten

Binnen de jaarlijkse kosten van een parkeervoorziening worden de volgende posten onderscheiden:

- Exploitatiekosten onroerend goed
- Exploitatiekosten parkeren
- Algemene kosten
- Verkoopkosten
- Kapitaallasten

Onderstaande tabel bevat een overzicht van de hoofdposten en de daarbij bepalende aspecten.

Hoofdposten	Bepalende aspecten
1. Exploitatiekosten onroerend goed	<ul style="list-style-type: none"> – Gebruikstype parkeervoorziening: stalling, openbaar of combinatie – Verschijningsvorm: ondergronds, bovengronds, parkeerdek, maaiveld – Aantal parkeerplaatsen – Energielasten – Dagelijks onderhoud – Groot onderhoud – Onderhoud technische installaties – Onroerendezaakbelasting (OZB) – Verzekering
2. Exploitatiekosten parkeren	<ul style="list-style-type: none"> – Beheerconcept: volledig bemand of (deels) onbemand (beheer op afstand) – Openingstijden – Kosten meldkamer – Onderhoud parkeerinstallatie – Management – Administratie – Parkeerbenodigdheden – PRIS – Kosten geldbeheer – Overige kosten
3. Algemene kosten	<ul style="list-style-type: none"> – Communicatie (telefonie en internet) – Advies en accountant – Overige kosten – Eenmalige kosten
4. Verkoopkosten	<ul style="list-style-type: none"> – Acquisitie – Promotie
5. Kapitaallasten	<ul style="list-style-type: none"> – Financieringsvorm: eigen vermogen en/of (deels) vreemd vermogen – Looptijd en rentepercentage – Restwaarde parkeergarage – Periodieke investering parkeerapparatuur (10 jaar)

Tabel 17: Overzicht hoofdposten en bepalende aspecten parkeerexploitatie

De jaarlijkse exploitatielasten van het gebouw zijn afhankelijk van het service- en kwaliteitsniveau dat wordt nagestreefd. Deze kosten zijn ook mede afhankelijk van het ontwerp en de inrichting van het parkeerdek. Het aspect ontwerp en inrichting, en dan vooral het deelaspect materiaalgebruik en afwerkingsniveau (wanden, vloeren, evt. loge, trappenhuisen, et cetera).

In het geval dat er geen parkeerregulering komt dienen de kosten zo laag mogelijk gehouden te worden. Dat betekent dat er in principe geen toezicht zal zijn op de parkeervoorzieningen, hooguit door een gebiedsbeheerder die dat naast zijn andere taken zal doen.

Voor het beheer van maaiveld parkeerplaatsen wordt door de beheerafdeling een eenmalige bijdrage geclaimd. Deze eenmalige beheerbijdrage is nog niet bekend. Voor een parkeerdek rondom we op basis van onze ervaringen elders met een generieke post beheer van 150 euro per parkeerplaats (excl. kapitaallasten, maar incl. schoonmaak, energie en dagelijks onderhoud). Voor jaarlijkse reservering groot onderhoud houden we rekening met 0,5% van de stichtingskosten. Dat betekent het volgende voor de jaarlijkse exploitatiekosten:

- Scenario 1: halfverdiept parkeerdek voor het Sportpaleis
 - beheerkosten: $495 * €150 = €74.250$
 - groot onderhoud: $495 * €15.000 * 0,5\% = €37.125$.
 - eenmalige beheerbijdrage parkeerplaatsen maaiveld: PM
- Scenario 2: parkeerdek naast de IJsbaan:
 - beheerkosten: $190 * €150 = €28.500$
 - groot onderhoud: $190 * €12.500 * 0,5\% = €11.875$.
 - eenmalige beheerbijdrage parkeerplaatsen maaiveld: PM

In scenario 3 is geen sprake van een gebouwde parkeervoorziening, maar zal wel rekening moeten worden gehouden met een eenmalige beheerbijdrage voor de maaiveld parkeerplaatsen.

6.4 Conclusies

Er zijn drie scenario's geschetst waarbij min of meer aan de toekomstige parkeerbehoefte kan worden voldaan. In het eerste scenario wordt de extra parkeercapaciteit centraal gerealiseerd door middel van een halfverdiept parkeerdek voor het Sportpaleis. In het tweede scenario wordt de extra vraag naar parkeercapaciteit vooral ingevuld met een parkeerdek achter de ijsbaan. Daarnaast is er lopende het parkeeronderzoek een alternatief scenario 3 naar voren gekomen, waarbij wordt voorzien in een maaiveldparkeerterrein naast de ijsbaan.

Omdat in het eerste scenario extra capaciteit gerealiseerd wordt op een bestaande parkeervoorziening is het netto resultaat een stuk lager dan in scenario 2. Bovendien is de oplossing vanwege het half-verdiept zijn qua realisatiekosten iets duurder. Deze twee effecten tezamen zorgen er voor dat het eerste scenario per extra parkeerplaats ruim drie keer zo duur is als in het tweede scenario. En deze factor komt ongeveer terug in de jaarlijkse reserveringskosten voor groot onderhoud.

In scenario 3 worden uitsluitend parkeerplaatsen op maaiveld gerealiseerd. Naast de realisatiekosten moet ook in dit scenario nog wel rekening worden gehouden met een eenmalige beheerbijdrage voor de maaiveld parkeerplaatsen. Kostentechnisch is dit het meest aantrekkelijke scenario.

7 Parkeerafspraken

Voor het maken van parkeerafspraken met de initiatiefnemers worden de volgende vertrekpunten gehanteerd:

- Een kostendekkende realisatie van parkeervoorzieningen die gedragen wordt door de ontwikkelingen.
- Parkeren gebeurt bij voorkeur in de openbare ruimte, maar alleen als dat binnen de kwaliteitseisen (nog) past.
- Bij verkoop grondpositie geldt: parkeren op eigen terrein mag, maar dan onder de voorwaarde dat deze plaatsen in het weekend openbaar toegankelijk zijn.

De basisgedachte uit de concept Nota Parkeernormen 2012 is dat we kritisch zijn ten aanzien van het *eigen gebruik* (parkeren medewerkers) en coulanter waar het gaat om het *bezoekersdeel* van de parkeervraag. Conform deze basisgedachte zouden aanvullende afspraken kunnen zijn:

- Een vergoeding die gerelateerd is aan de realisatiekosten, maar ook aan de piekmomenten (restcapaciteit).
- Het benutten van restcapaciteit in de openbare ruimte als die er is, maar primair voor het *bezoekersdeel* van de parkeervraag. Voor het faciliteren van het *gebruikersdeel* van de parkeervraag (parkeren medewerkers) zijn we kritischer en dient altijd een vergoeding betaald te worden (basisgedachte uit de Nota Parkeernormen 2012).
- De vergoeding per parkeerplaats voor het gebruikersdeel is laag als er restcapaciteit is, maar hoog (kostprijsniveau), als die er niet is.

Alle bovengenoemde vertrekpunten tezamen zouden kunnen resulteren in de voorbeeldafspraken zoals opgenomen in bijlage 5.

In het kader van eenvoud van de regeling wordt echter gekozen voor een vaste bijdrage van de initiatiefnemers per parkeerplaats van € 4.500. De hoogte van de bijdrage is bepaald op basis van kostendekkendheid in relatie tot de parkeernorm. De bijdrage per initiatief ziet er dan vervolgens uit zoals weergegeven in onderstaande tabel.

Functie	Parkeerbehoefte conform normering	Bijdrage per ontwikkeling
Sauna	189	€ 850.500
Hotel	80	€ 360.000
Sportcomplex De Meent	119	€ 534.600
Klimhal	12	€ 54.000
Kegelbaan	6	€ 24.750
Commerciële voorzieningen	85	€ 382.500
McDonalds	70	€ 313.200
	totaal	€ 2.519.550

Tabel 18: Parkeerbijdrage per ontwikkeling

De bijdrage van € 4.500 per parkeerplaats dekt de indicatieve stichtingskosten uit scenario 3 (€ 2 MIO) volledig. Bij de andere scenario's 1 en 2 is op basis van deze bijdrage een aanvullende investering nodig van respectievelijk € 6,0 MIO en € 0,9 MIO. Bij deze scenario's kan gekozen worden voor een hogere eigen bijdrage.

Eindhoven, 9 juli 2012

Paul van Loon en Rogier Kuypers

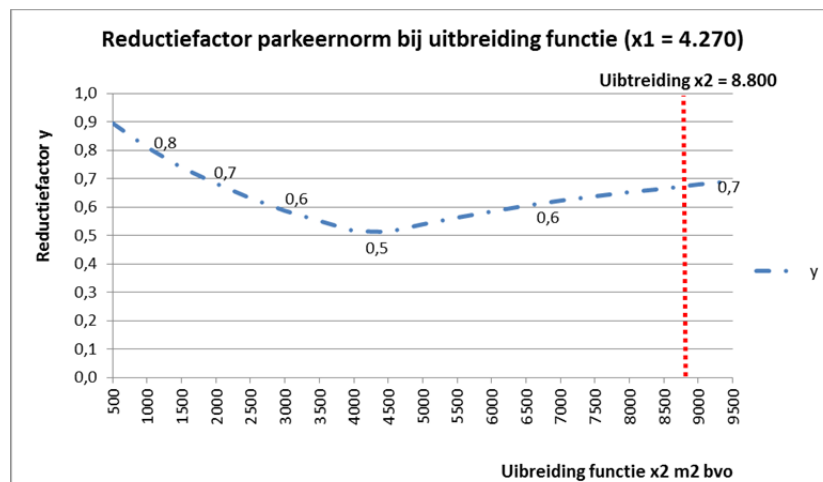
Bijlage 1 – Berekenwijze bij uitbreiding bestaande functie

Als een winkel, sportcomplex of horecavoorziening uitbreidt en dus dezelfde functie houdt, dan betekent twee keer zo groot nog niet tweemaal zoveel bezoekers. In de meeste gevallen zal er sprake zijn van enige demping. Er is een zekere reductiefactor (y) van toepassing op de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op basis van de parkeernorm. Deze reductiefactor is afhankelijk van de omvang van de uitbreiding en van de grootte van de huidige functie.

De formule voor deze reductiefactor is conform de Nota Parkeernormen Alkmaar 2012 de volgende: Stel de oorspronkelijke functie heeft een BVO van x_1 en de geplande uitbreiding een BVO van x_2 . Dan wordt de reductiefactor y als volgt berekend: $y = \max(x_1, x_2) / (x_1 + x_2)$. Als minimum parkeereis voor de uitbreiding wordt nu gesteld: de minimum parkeernorm behorende bij x_2 BVO vermenigvuldigd met y .

Over deze formule kan het volgende worden opgemerkt:

- Er wordt geen directe relatie gelegd met de parkeercapaciteit behorende bij de bestaande functie;
- In extremis komt de formule overeen met nieuwbouw: als $x_1 = 0$, dan $y = 1$ en dus geldt de standaard minimumnorm voor x_2 .
- Bij een *relatief* minimale uitbouw (x_2 klein ten opzichte van x_1 , dus y is ongeveer 1) wordt er geen reductie toegepast.
- Deze formule wordt toegepast op het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen. Je mag er dus minder maken dan de lineaire norm, maar het is niet verplicht.

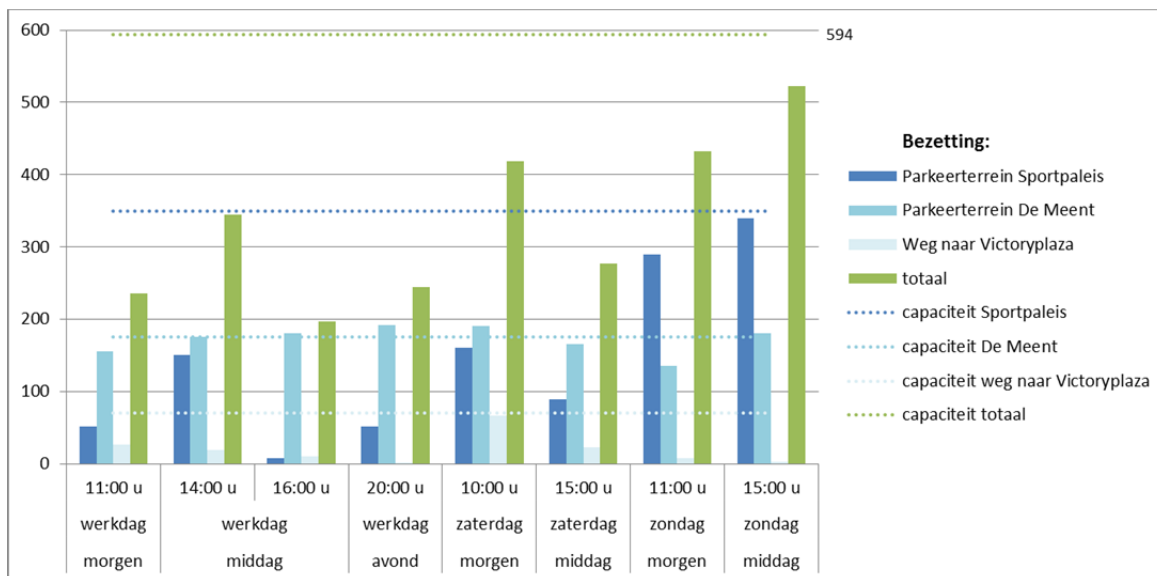


Afbeelding: Uitwerking reductiefactor bij een functieoppervlakte van 4.270 m2 bvo

Sportcomplex De Meent heeft in de huidige situatie een omvang van 4.270 m2 bvo (x_1). De uitbreiding van het sportcomplex bedraagt 8.800 m2 bvo (x_2). Conform de formule is de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen afhankelijk van de toekomstige uitbreiding (x_2) en de uiteindelijke de omvang ($x_1 + x_2$). De toe te passen reductiefactor van de feitelijke parkeernorm voor deze functie wordt in dit geval 0,67. De parkeernorm wordt 1,35 pp per 100 m2 bvo.

Hetzelfde geldt voor de uitbreiding van de kegelbaan. De 12 in de huidige situatie beschikbare banen wordt uitgebreid met 5 banen. In dit geval betreft de reductiefactor 0,71. Dit resulteert in een norm van 1,1 pp per 100 m2 bvo.

Bijlage 2 – Uitkomsten parkeertelling februari 2011

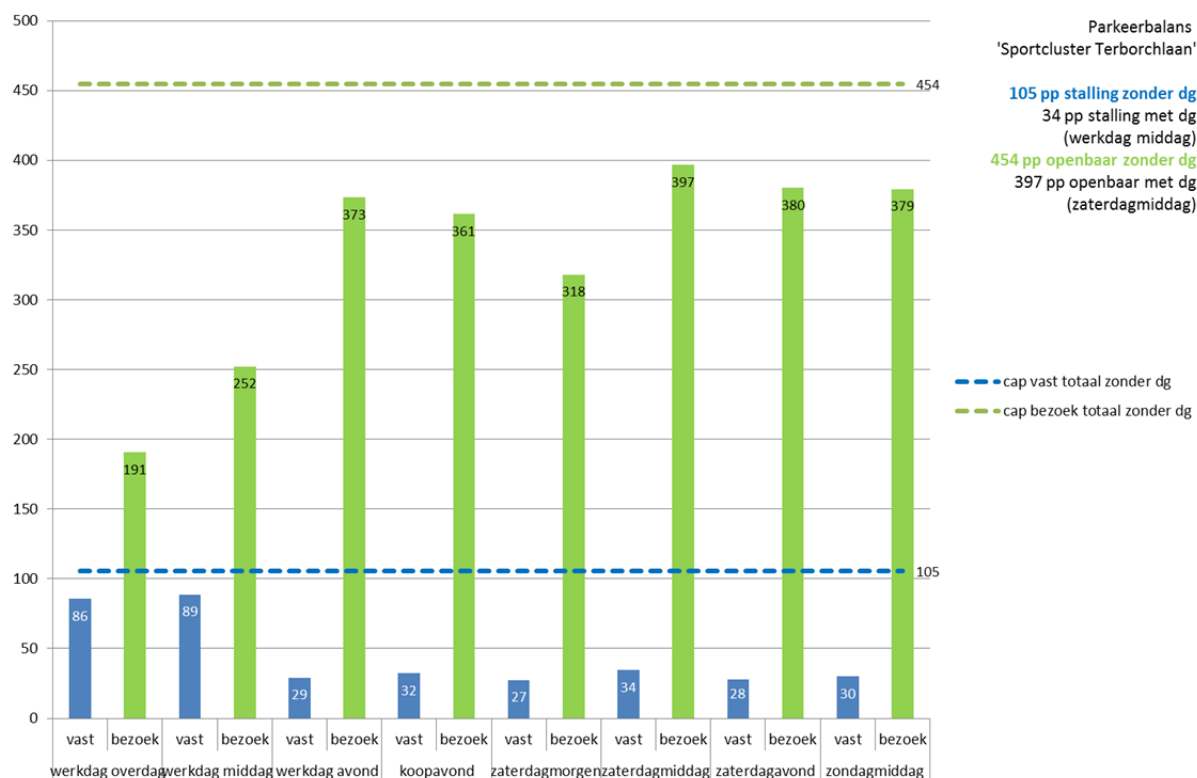


Afbeelding: uitkomsten parkeertelling februari 2011 per parkeerlocatie

Locatie	capaciteit	morgen		middag		avond	morgen	middag	morgen	middag
		werkdag		werkdag		werkdag	zaterdag	zaterdag	zondag	zondag
		11:00 u	14:00 u	16:00 u	20:00 u	10:00 u	15:00 u	11:00 u	15:00 u	
Parkeerterrein Sportpaleis	349	52	151	7	52	160	89	290	340	
Parkeerterrein De Meent	175	156	175	180	192	191	165	135	180	
Terborchlaan (weg naar Victoryplaza)	70	27	19	10	1	67	23	7	2	
Totaal	594	235	345	197	245	418	277	432	522	

Tabel: uitkomsten parkeertelling februari 2011 per parkeerlocatie

Bijlage 3 – Parkeerbalans aandeel bezoekers en vaste gebruikers



Afbeelding: Parkeerbalans met onder splitsing naar aandeel bezoekers en vaste gebruikers

Gemeente Alkmaar
Gebiedstypering Sportcomplex Terborchlaan Westrand
Versiedatum 9-7-2012
Model conform gemeentelijke normen

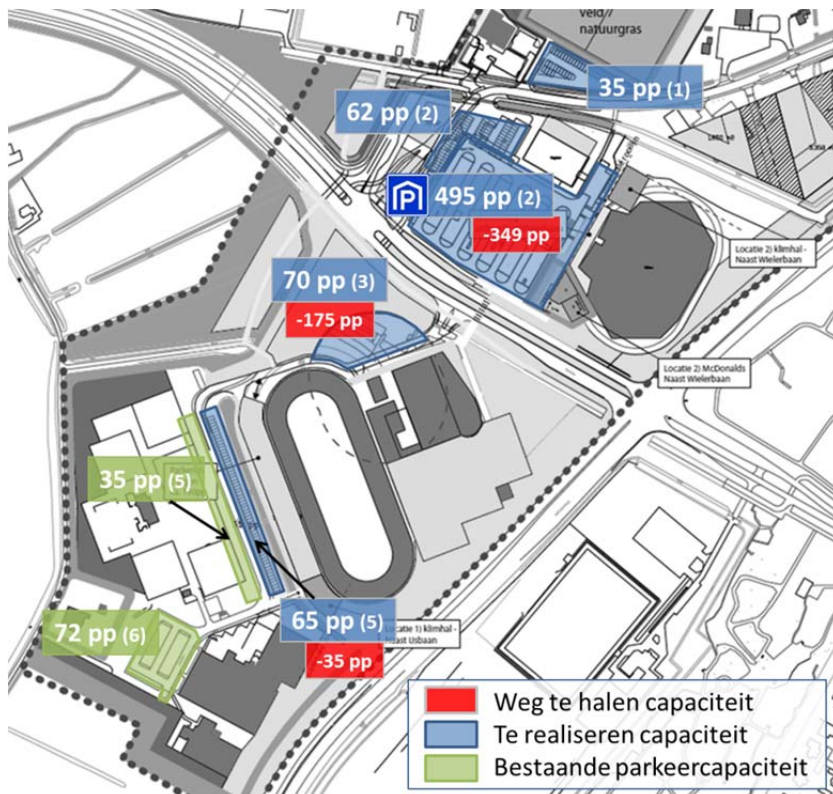
Totaaloverzicht	gehanteerde parkeernorm					Aantal pp vlg. Norm	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Zaterdag morgen	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
	Sportcluster Terborchlaan	Aantal	Eenheden	Norm pp	% bezoekers									
Sauna	350	bezoekers	0,54	90%	bezoeker	189	76	76	113	113	132	189	151	189
Hotel	80	kamers	1,0	95%	kamer	80	48	64	80	80	48	48	64	48
Sportcomplex De Meent	8.800	m2 bvo	1,35	95%	100 m2 bvo	119	36	59	119	107	119	119	107	101
Klimhal	600	m2 bvo	2,0	95%	100 m2 bvo	12	4	6	12	11	12	12	11	10
Kegelbaan	5	banen	1,1	95%	baan	6	1	2	4	4	2	3	6	6
Commerciële voorzieningen	5.000	m2 bvo	1,7	15%	100 m2 bvo	85	85	85	4	9	4	4	0	0
McDonalds	600	m2 bvo	11,6	95%	100 m2 bvo	70	28	49	70	70	28	56	70	56
totaal						560	276	341	402	394	345	431	408	409

Tabel: Parkeerbalans totaal (bezoekers en werknemers)

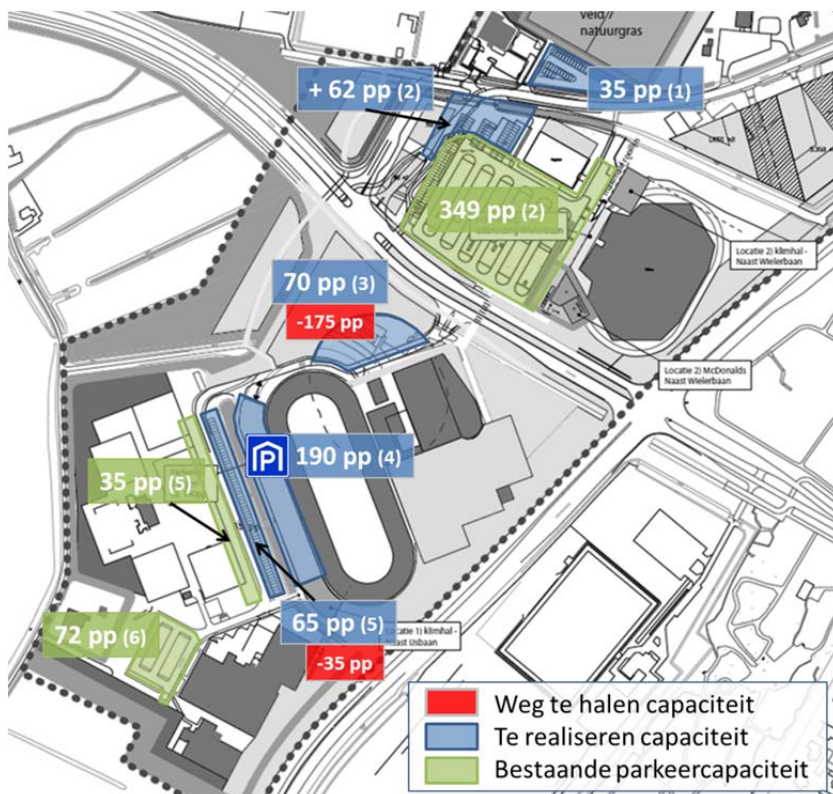
Totaaloverzicht bezoekers	gehanteerde parkeernorm					Aantal pp vlg. Norm	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Zaterdag morgen	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
	Sportcluster Terborchlaan	Aantal	Eenheden	Norm pp	% bezoekers									
Sauna	350	bezoekers	0,5	90%	bezoeker	170	68	68	102	102	119	170	136	170
Hotel	80	kamers	1,0	95%	kamer	76	46	61	76	76	46	46	61	46
Sportcomplex De Meent	8.800	m2 bvo	1,35	95%	100 m2 bvo	113	34	56	113	102	113	113	102	96
Klimhal	600	m2 bvo	2,0	95%	100 m2 bvo	11	3	6	11	10	11	11	10	10
Kegelbaan	5	banen	1,1	95%	baan	5	1	2	4	4	2	3	5	5
Commerciële voorzieningen	5.000	m2 bvo	1,7	15%	100 m2 bvo	13	13	13	1	1	1	1	0	0
McDonalds	600	m2 bvo	11,6	95%	100 m2 bvo	66	26	46	66	66	26	53	66	53
totaal						454	191	252	373	361	318	397	380	379

Tabel: Parkeerbalans totaal (bezoekers)

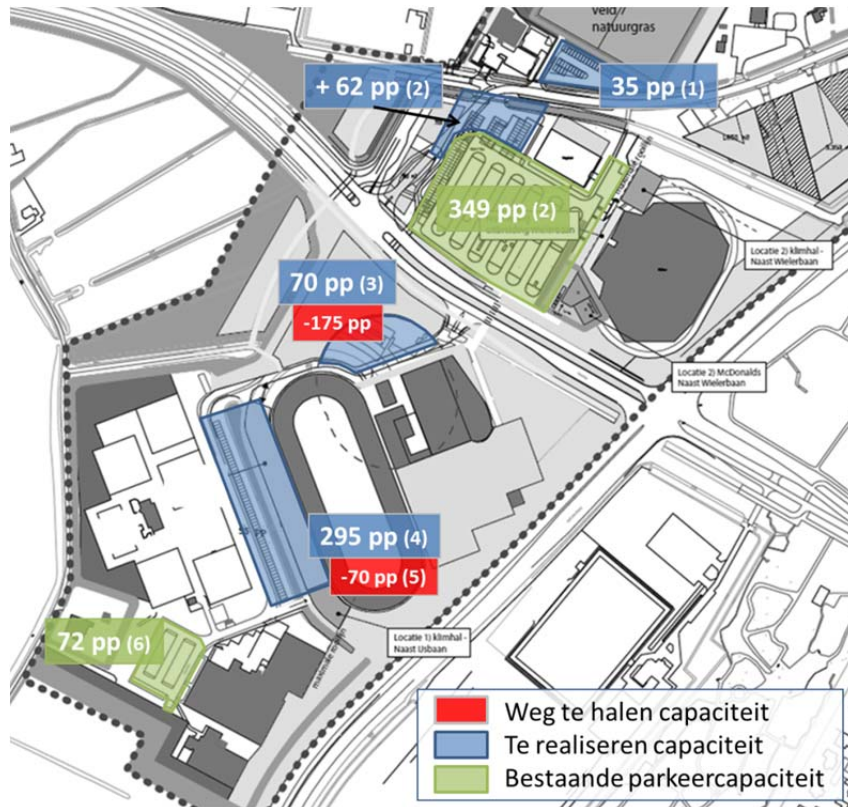
Bijlage 4 – Uitwerking parkeerscenario's op kaart



Afbeelding : Parkeerscenario 1 (realisatie parkeerdek Sportpaleis)



Afbeelding: Parkeerscenario 2 (realisatie parkeerdek naast De Meent)



Afbeelding: Parkeerscenario 3 (realisatie parkeerterrein naast De Meent)

Bijlage 5 – Parkeerafspraken (voorbeeld)

Per functie wordt de maximale parkeervraag (niet op eigen terrein) bepaald voor doordeweeks en in het weekend. Daarbij geldt:

- X1 = het aantal pp voor eigen gebruik op het maatgevende moment door de week.
- X2 = het aantal pp voor eigen gebruik op het maatgevende moment in het weekend.
- Y = het aantal pp voor bezoekers op het maatgevende moment in het weekend.

De te vergoeden bijdrage per parkeerplaats staan weergegeven in onderstaande afbeelding:

BEZOEKERS DEEL	€0	Hoge bijdrage Y
EIGEN GEBRUIK	Lage bijdrage X1	Hoge bijdrage X2
	MAXIMUM BEHOEFTE DOOR DE WEEK	MAXIMUM BEHOEFTE WEEKEND

Afbeelding: Kostenopbouw berekening parkeerbijdrage

Het te verrekenen bedrag wordt dan als volgt bepaald:

Voor het eigen gebruik geldt: Als X2 groter of gelijk is aan X1, dan $X2 * \text{'hoge bijdrage'}$, anders $X2 * \text{'hoge bijdrage'} + (X1 - X2) * \text{'lage bijdrage'}$

De bijdrage in deze verrekeningsystematiek dienen dan zo te worden gekozen dat de kosten geheel door de ontwikkelingen worden gedragen.

Op het moment dat afspraken worden gemaakt over de ontwikkeling van kantoren(bv aan de Olympiaweg) kan daarover het volgende worden afgesproken:

- De parkeerbehoefte van de kantoorfunctie hoeft niet noodzakelijk volledig op eigen terrein te worden gerealiseerd. Op de momenten dat deze functie parkeerbehoefte heeft (doordeweekse overdag) is er voldoende restcapaciteit aanwezig binnen het sportcluster.
- Hierbij dient de ontwikkeling wel een bijdrage per parkeerplaats te betalen voor het deel van de parkeerbehoefte dat wordt afgewenteld op de openbare ruimte, conform dezelfde systematiek.
- Vervolgens dient te worden afgesproken dat de parkeercapaciteit op eigen terrein in het weekend publiekelijk beschikbaar komt voor de sportfuncties, zodat capaciteit ontstaat voor het opvangen van pieken in de parkeerbehoefte.

Als een ontwikkeling op eigen terrein parkeerplaatsen heeft en deze in het weekend niet nodig heeft (volgens de norm), dan betaalt de gemeente de eigenaar de 'lage bijdrage' per parkeerplaats (eenmalig) om deze plaatsen in het weekend openbaar toegankelijk te stellen. Eigenlijk is deze regel vooral bedoeld als uitruil voor plaatsen die door de week voor eigen gebruik in het openbaar gebied worden benut. De bedragen worden dan tegen elkaar wegstreept.