



Raadsvoorstel 2013.0033888

Onderwerp Raadhuispleingarage tweede fase

Portefeuillehouder drs. M.J. Bezuijen, J.J. Nobel en mr. A.Th.H. van Dijk
Steller Wim Engel
Collegevergadering 11 juni 2013
Raadsvergadering

1. Samenvatting

Wat willen we bereiken?

Wij willen een parkeergarage onder het Raadhuisplein te Hoofddorp realiseren.

Wat gaan we daarvoor doen?

Voorgesteld wordt een parkeergarage onder het Raadhuisplein te realiseren, conform raadsvoorstel 2008/115483 (12 februari 2009). In het raadsvoorstel "Raadhuispleingarage, eerste fase" is door de raad besloten door middel van marktconsultatie ruimtelijke inpassingsmodellen (inclusief specificaties, investerings- en exploitatieopzetten) op te stellen voor een parkeergarage onder het Raadhuisplein. Aan de hand van verschillende varianten in de ruimtelijke inpassingsmodellen van de Raadhuispleingarage hebben wij een realisatievoorstel opgesteld.

Wat mag het kosten?

De in dit raadsvoorstel opgenomen kosten zijn stichtingskosten voor het realiseren van de Raadhuispleingarage. Onder de stichtingskosten vallen bouwkosten, projectmanagement, advieskosten, leges, rentekosten en onvoorzien kosten. De stichtingskosten van een twee laags ondergrondse parkeergarage met circa 360 parkeerplaatsen, een toekomstige koppeling met de Aprisco garage en een levensduur van 60 jaar in plaats van 40 jaar (in afwijking van de Financiële verordening) worden geraamd op circa € 19,3 miljoen exclusief BTW (circa € 53.625,- exclusief BTW per parkeerplaats). Met de hier voorgestelde afschrijving ligt er een dekkend voorstel en er is dan geen extra bijdrage nodig.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De raad stelt kaders en heeft budgetrecht is derhalve bevoegd te besluiten tot de ontwikkeling en de realisatie van een parkeergarage onder het Raadhuisplein en voor de verstrekking van het daartoe benodigde krediet. Het college is verantwoordelijk voor de uitvoering van de ontwikkeling en de realisatie en het daaropvolgende beheer en exploitatie van de parkeergarage. Binnen het college is de portefeuillehouder Mobiliteit coördinerend wethouder.

Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

De raad wordt periodiek geïnformeerd in de reguliere Planning- en Controlcyclus en het (tussentijds) Meerjaren Perspectief Grondzaken.

2. Voorstel

Op basis van de verschillende inpassingsmodellen uit de marktconsultatie (2009/2010) en op grond van het voorgaande, besluit het college de raad voor te stellen:

1. in te stemmen met de voorgestelde twee laags ondergrondse parkeergarage met circa 360 parkeerplaatsen inclusief
 - het toepassen van een gronddekking van circa 1,50 m;
 - de voertuigontsluiting op de bestaande tunnel (in- en uitgang Polderpleingarage);
 - voetgangersopgangen op het Raadhuisplein;
 - voorbereidingen treffen voor een toekomstige doorkoppeling met de Aprisco garage;
2. om binnen twee jaar een definitief ontwerp voor te leggen met daarin tevens opgenomen:
 - de organisatie van de exploitatie en beheer;
 - een parkeertarifiering Raadhuispleingarage;
 - inrichting van het Raadhuisplein.

3. Uitwerking

Wat willen we bereiken?

In vervolg op het raadsbesluit van 12 februari 2009 (raadsvoorstel 2008/115483) en de daarop gebaseerde bestuurlijke opdracht is een proces gestart om te komen tot een zo betrouwbaar mogelijk inzicht van de ruimtelijke inpassing van een aantal mogelijke realisatievarianten van de Raadhuispleingarage en de daarbij behorende kosten (investering en exploitatie).

De realisatievarianten verschillen in omvang (aantal parkeerplaatsen), stedenbouwkundige inpassing (wel/geen koppeling met de Aprisco garage op het Van der Zee terrein), de dikte van het dek in relatie tot het ontwerp van het plein, ontsluiting voor auto's en voetgangers (wel/niet aansluiting op bestaande tunnel Polderpleingarage, wel/niet opgang naar het cultuurgebouw) aanvullende openbare voorzieningen (wel/geen openbaar toilet, wel/geen ondergrondse fietsenstalling), de eigendomssituatie, de exploitatie en het beheer van de gemeente of marktpartij.

Wat gaan we daarvoor doen?

Bij het benoemen van de betreffende inpassingsmodellen en de op te stellen investerings- en exploitatieopzetten is de markt nadrukkelijk betrokken, om daarmee een zo betrouwbaar en realistisch mogelijk beeld te krijgen van de ruimtelijke mogelijkheden en de kosten en exploitatiemogelijkheden van de parkeergarage.

Om de marktconsultatie optimaal te laten plaatsvinden zijn eerst alle van toepassing zijnde beleidsmatige, stedenbouwkundige, functionele, technische, juridische, organisatorische en financiële randvoorwaarden voor de parkeergarage benoemd. De uitvraag aan de marktpartijen betrof op hoofdlijnen het opstellen van een schetsontwerp, een bouw- en stichtingskostenraming, een exploitatiebegroting, een uitwerking van de rolverdeling tussen de gemeente en de markt en een risicoanalyse.

Er zijn drie marktpartijen benaderd; een beleggende parkeerexploitant, een ontwikkelende bouwer en een parkeerbeheerder. Elk hebben zij vanuit hun eigen rol en daarbij behorende invalshoek naar de opgave gekeken en op de vraagstelling gereageerd.

Nut en Noodzaak

Een essentieel onderdeel van de randvoorwaarden betrof een nadere onderbouwing van de beoogde parkeercapaciteit van de parkeergarage. Op basis van enerzijds een parkeerbalans rekening houdend met alle nog aan het centrum toe te voegen functies en de consequenties daarvan voor o.a. de bestaande parkeercapaciteit en anderzijds een gehouden telling inzake het huidige, werkelijke gebruik van alle bestaande parkeerplaatsen in het Hoofddorp Centrum. Afhankelijk van de ontwikkelingen in Hoofddorp Centrum wordt in de nabije toekomst, tussen vijf en tien jaar, een tekort van circa 700 parkeerplaatsen verwacht.

Ontwerp

De verkregen ontwerpen van de marktpartijen variëren van een één laags variant met ruim 200 plaatsen tot een drie laags variant met ruim 700 plaatsen met de afmetingen van circa 98 x 65 meter die tot onder het Voorzetgebouw (nog te ontwikkelen gebouw voor De Meerlanden) doorlopen. Uit de marktconsultatie is de kleine variant ingegeven vanuit een voorzien exploitatierisico en de grote variant is vanwege de hoge stichtingskosten en het exploitatierisico niet haalbaar. Alle varianten zijn inpasbaar binnen de gestelde bebouwingscontouren van circa 98 x 65 meter en gaan tevens uit van een mogelijke koppeling met de Aprisco garage (Van der Zee terrein).

Begin mei 2013 heeft ontwikkelaar van het Voorzetgebouw laten weten dat zij het standpunt hebben ingenomen dat er geen parkeergarage onder het Voorzetgebouw gerealiseerd mag worden. De afmetingen van de Raadhuispleingarage moeten hierdoor worden bijgesteld naar circa 82 x 65 meter.

Dikte van het dek versus pleinontwerp

Over de dikte van het dek verschillen de meningen van de marktpartijen met die van het gemeentelijk onderzoek. De marktpartijen gaan uit van een relatief dun dek met weinig gronddekking, met name vanuit kostenefficiëntie. In deze gevallen is het pleinontwerp beperkt en zijn er bijvoorbeeld geen bomen mogelijk of alleen op bepaalde posities. In verband met de wens om het Raadhuisplein in te richten met bomen en de aanwezige ondergrondse infrastructuur te realiseren en te handhaven is een gronddekking van minimaal 1,50 meter noodzakelijk. De inrichting van het Raadhuisplein moet nog worden uitgewerkt en integraal met zijn omgeving worden afgestemd. Het ontwerp moet in ieder geval aansluiten op de toegepaste materialen in Hoofddorp Centrum. De inrichting van het Raadhuisplein is opgenomen in de grondexploitatie Hoofddorp Centrum.

Ontsluiting

Alle varianten maken voor wat betreft de ontsluiting voor voertuigen gebruik van de reeds bestaande tunnel, te weten: in- en uitgang van de Polderpleingarage aan de Burgemeester Van der Willigenlaan.

De voetgangersontsluitingen worden gepositioneerd op het Raadhuisplein. Daarnaast is het wenselijk om de voetgangersontsluitingen nog nader te positioneren en dimensioneren om de (loop)afstanden tussen de parkeerplaats in de parkeergarage en de bestemming van de parkeerders (winkels, bioscoop, kantoren e.d.) te optimaliseren en daarbij rekening houdend met het gebruik van het plein.

Koppeling Aprisco garage

Alle varianten maken in de toekomst een koppeling met de Aprisco garage (Van der Zee terrein) mogelijk. Van de hiertoe te treffen bouwkundige voorzieningen – onder meer ten behoeve van het aanbrengen van zogenaamde compartimenteringdamwanden welke bij eventuele koppeling kunnen worden verwijderd – bedragen de stichtingskosten circa € 295.000,-- exclusief BTW. Het ruimtebeslag van één opening tussen de twee garages bedraagt circa 15 parkeerplaatsen. Voor het realiseren van een tweede opening is een bedrag van circa € 11.000,-- exclusief BTW mee gemoeid en er vervallen nog eens vijf extra parkeerplaatsen.

Het plan van Aprisco is nog niet ver genoeg gevorderd om op korte termijn in combinatie te kunnen ontwikkelen en de mogelijkheid bestaat altijd dat het parkeren in het gebouw plaatsvindt, zoals de Markthof en dan is een koppeling niet meer mogelijk.

Bereikbaarheid

De aanleg van de Raadhuispleingarage heeft consequenties voor de bereikbaarheid van het Raadhuis en het Cultuurgebouw, afstemming zal hierover plaatsvinden.

Wat mag het kosten?

De markt acht een parkeergarage van deze stichtingskostprijs met de thans in Hoofddorp vigerende garageparkeertarieven niet rendabel te kunnen exploiteren. Rekening houdend met van toepassing verklaarde rendementseisen en anticiperend op het beoogde gebruik van de garage, acht de markt een rendabele exploitatie pas mogelijk bij een parkeertarief ad circa € 3,50 per uur voor een 2 laags parkeergarage.

Door het parkeren ondergronds aantrekkelijk te maken moet het uurtarief van het parkeren in de Raadhuispleingarage in de reikwijdte liggen van het tarief in zone A en B.

De stichtingskosten van een twee laags ondergrondse parkeergarage met circa 360 parkeerplaatsen, een toekomstige koppeling met de Aprisco garage en een levensduur van 60 jaar in plaats van 40 jaar (in afwijking van de Financiële verordening) wordt geraamd op circa € 19,3 miljoen exclusief BTW (circa € 53.625,- exclusief BTW per parkeerplaats). Met de hier voorgestelde afschrijving ligt er een dekkend voorstel en er is dan geen extra bijdrage nodig.

Met openingstijden van overdag en 's avonds en de bovengenoemde uitgangspunten is een parkeertarief van € 1,40 per uur (prijspeil 2013) mogelijk. Het parkeertarief komt daarmee te liggen tussen de tarieven (gewogen over drie uur) van de Polderpleingarage € 1,33 per uur en de Vier Meren garage € 1,67 per uur.

Eigendomssituatie

Uit de marktconsultatie is gebleken dat de markt alleen het eigendom van een parkeergarage wenst te verkrijgen indien de door de markt voorziene onrendabele top, op basis van een door de markt maximaal haalbaar geacht parkeertarief van circa € 1,30 per uur, wordt gecompenseerd door een gemeentelijke bijdrage van circa € 14,5 miljoen. Mede hierdoor en vanwege het gegeven dat de gemeentelijke exploitatie tot een beter financieel resultaat kan leiden, is eigendom van de parkeergarage door de markt niet aannemelijk.

Exploitatie en beheer

In navolging van de gemeentelijke exploitatie en beheer Park & Ride Beukenhorst is de exploitatie en beheer van het Raadhuispleingarage door de gemeente goed denkbaar.

Na de voorbereiding en de realisatie van de parkeergarage zal in begin 2018 de exploitatie- en beheerfase ingaan.

Risico's

Op hoofdlijnen is er sprake van de volgende risico's:

Financieel

- De ontwikkeling rond het Raadhuisplein (omvang, tijdstip) loopt niet gelijk met de ontwikkeling van de Raadhuispleingarage. Dit kan leiden tot (tijdelijke) leegstand van parkeerplaatsen.
- Het tijdelijke parkeerdek (voor de duur van zeven jaar, tot 2018) en de effecten daarvan op de beoogde bezetting van de Raadhuispleingarage. De parkeercapaciteit van het tijdelijke parkeerdek is niet meegenomen in de onderbouwing van de nut en noodzaak van de Raadhuispleingarage, want de tijdelijke parkeergarage wordt verwijderd bij in gebruik name van de Raadhuispleingarage. Voor de verwijdering van de tijdelijke parkeergarage wordt ter zijner tijd separaat krediet aangevraagd

Functioneel

- De (definitieve) inrichting van het Raadhuisplein is afhankelijk van (start bouw) van de Raadhuispleingarage. Dit kan effecten hebben voor de exploitatie van in de directe omgeving van het Raadhuisplein gelegen functies (mogelijke claims).

Technisch

- De waterhuishouding. Hierop wordt echter met de beoogde ligging (maximaal twee laags ondergronds met gronddekking van 1,50 meter) van de Raadhuispleingarage geanticipeerd. De onderste vloer van de garage dient derhalve te worden uitgevoerd in onderwaterbeton. Deze uitvoering en de daarbij behorende realisatiewijze zijn minimaal van invloed op de bestaande waterhuishouding. Door de aanwezigheid van de garage zal de bestaande waterhuishouding wel worden beïnvloed en kan door het toepassen van een ringafvoerleiding gecompenseerd worden.
- De uitvoering van het onderwaterbeton is precies werk en is van essentieel belang om te voorkomen dat de bodem zal opbarsten. Bij de twee laags ondergrondse parkeergarage zal de onderwaterbeton op – 13 meter N.A.P. worden aangebracht.
- De woningen aan de Prins Hendriklaan zijn gefundeerd op staal oftewel niet van een paalfundering voorzien en verdienen de nodige maatregelen ter voorkoming van eventuele verzakkingen. De andere gebouwen gelegen aan het Raadhuisplein zijn op palen gefundeerd.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De raad stelt kaders en heeft budgetrecht is derhalve bevoegd te besluiten tot de ontwikkeling en de realisatie van een parkeergarage onder het Raadhuisplein en voor de verstrekking van het daartoe benodigde krediet.

Het college is verantwoordelijk voor de uitvoering van de ontwikkeling en de realisatie en het daaropvolgende beheer en exploitatie van de parkeergarage. Binnen het college is de portefeuillehouder Mobiliteit coördinerend wethouder.

Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

De raad wordt periodiek geïnformeerd in de reguliere Planning- en Controlcyclus en het (tussentijds) Meerjaren Perspectief Grondzaken.

Communicatie

Het ontwikkelen en realiseren van een garage onder het Raadhuisplein vraagt om een gedegen communicatie voor het creëren van draagvlak in zijn directie omgeving en onder de ondernemers in Hoofddorp Centrum. Informatie verstrekking en overleg met verschillende doelgroepen, bijvoorbeeld in een klankbordgroep waarin de vertegenwoordigers van de gebruikers van het cultuurgebouw, Raadhuis en ondernemers/winkeliers/eigenaren en ontwikkelaars in het centrum. Ook bewoners en bezoekers moeten worden geïnformeerd. Informatieverstrekking zal plaatsvinden door het organiseren van sessies en bijeenkomsten afgestemd op doelgroepen, regelmatig in InforMeer, maandelijks nieuwsbrief Actueel voor Hoofddorp Centrum en via de website.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris, de burgemeester,


drs. C.H.J. Brugman


drs. Th.L.N. Weterings

Bijlage(n)

- Notitie resultaten marktconsultatie
- Overzicht tarieven versus bezetting



Resultaten marktconsultatie Raadhuispleingarage

1. Inleiding

De gemeente Haarlemmermeer heeft de markt betrokken bij het benoemen van inpassingsmodellen en daarbij behorende investerings- en exploitatieopzetten. Dit om een zo betrouwbaar en realistisch mogelijk beeld te krijgen van de ruimtelijke mogelijkheden en de stichtingskosten en exploitatiemogelijkheden (investeringswaarde) van de parkeergarage. De door de markt aan te leveren tekeningen en berekeningen worden betrokken bij de advisering aan het College van Burgemeester en Wethouders.

2. Geselecteerde marktpartijen

Er is voor gekozen om verschillende marktpartijen te beenderen die elk een verschillende rol en belangen hebben inzake het ontwikkelen, realiseren, exploiteren en beheren van parkeergarages. Uiteindelijk zijn de volgende 3 partijen bereid gevonden om tegen een gelimiteerde onkostenvergoeding de inpassingsmodellen en daarbij behorende investerings- en exploitatieopzetten op te stellen. Dit zijn:

- ParkKing, een beleggende parkeerexploitant
- Dura Vermeer, een ontwikkelende bouwer
- Interparking, een parkeerexploitant en -beheerder (en bekend met de situatie vanwege hun rol als beheerder van de 4 Meren-garage)

Aan elk der partijen is expliciet kenbaar gemaakt dat indien het gemeentebestuur besluit tot realisatie van de parkeergarage over te gaan, een daartoe geëigende (EU-)aanbestedingsprocedure zal worden gevolgd. Zij die aan de marktconsultatie medewerking hebben verleend, kunnen en zullen niet in een voordeliger uitgangspositie komen te verkeren dan partijen die niet in de marktconsultatie zijn betrokken.

3. Uitvraag marktpartijen

Aan de marktpartijen zijn de volgende 5 primaire vragen voorgelegd:

1. Maak een globaal schetsontwerp van een parkeergarage in een omvang die u mogelijk c.q. haalbaar acht. Verwerk in het ontwerp de volgende opties/varianten:
 - Een voetgangersontsluiting/koppeling met het cultuurgebouw
 - Een koppeling met de naastgelegen Aprisco-garage
 - Openbare toiletvoorzieningen
 - Een fietsenstalling met 400 fietsplaatsen (met eigen ontsluiting)
2. Stel van het gemaakte ontwerp een bouw- en stichtingskostenraming op en expliciteer daarbinnen de kosten voor de genoemde varianten/opties.
3. Stel van het gemaakte ontwerp een exploitatiebegroting c.q. investeringswaardeberekening op vanuit zowel een gemeentelijk als een marktperspectief.
4. Benoem en motiveer of deze opgave een opgave is voor de markt en/of voor de gemeente en hoe de rolverdeling tussen partijen dient te worden vormgegeven om tot een optimaal resultaat te komen.
5. Stel een risicoanalyse op van de ontwikkeling, realisatie en exploitatie van de parkeergarage en benoem daarbij de mogelijke risicobeheersmaatregelen.

4. Uitgangspunten

Aan de marktpartijen zijn de van toepassing zijnde beleidsmatige, stedenbouwkundige, functionele, ontwerp-technische en beheersmatige uitgangspunten en randvoorwaarden verstrekt. Tevens een aantal relevante documenten waaronder het Raadsbesluit Raadhuispleingarage d.d. 12 februari 2009, een



geotechnisch onderzoeksrapport, de resultaten van verkennende bodemonderzoeken en een parkeerbehoefteberekening van nog aan het centrum van Hoofddorp toe te voegen functies. Voor het onderzoek geldt dat de locatie bouwrijp is (vrij van obstakels, kabels en leidingen) en dat de parkeergarage wordt opgeleverd met een grondpakket op het huidig niveau.

Aan de marktpartijen is kenbaar gemaakt dat de resultaten van hun onderzoek het intellectueel eigendom worden van de gemeente en dat de gemeente gerechtigd is om alle van marktpartijen ontvangen documenten, oplossingsrichtingen etc. in het kader van een (EU-)aanbesteding te verstrekken aan andere marktpartijen.

5. Resultaten

5.1. ontwerp

Omvang

De marktpartijen zijn niet uniform in hun advies inzake de omvang van de parkeergarage.

De beleggende exploitant geeft aan een parkeergarage met maximaal 1 parkeerlaag te willen realiseren (208 parkeerplaatsen) en komt daarmee zelfs niet aan het benoemde uitgangspunt van ten minste 250 parkeerplaatsen. Argumenten voor de beperkte omvang zijn vooral financieel gemotiveerd; immers, een kleinere garage levert een hoger rendement op. Aanvullend worden al doelredenerend naar een kleine garage een aantal fysieke argumenten genoemd zoals het voorkomen van stijgpunten in het midden van de garage en het niet behoeven compartimenteren (brandveiligheidseis) van de parkeervloer.

De bouwende ontwikkelaar geeft aan een parkeergarage met ten minste 2 parkeerlagen te willen realiseren (472 plaatsen), juist omdat de opgave van 250 plaatsen niet op 1 laag te realiseren is. De onderbouwing van deze stelling is te vinden in de aangereikte parkeerbalans. Zelfs een 3-laagse variant wordt geopperd (715 plaatsen) doch deze wordt naderhand niet haalbaar geacht vanwege de hoge stichtingskosten (in absolute zin) en het exploitatierisico.

Kwaliteit

De marktpartijen zijn eenduidig in hun advies inzake de ontwerpqualiteit. Men kiest bewust voor kolomvrije overspanningen en schuin parkeren in combinatie met een hoog afwerkingsniveau. Men beargumenteert dat parkeerqualiteit noodzakelijk is, mede omdat de Raadhuispleingarage moet 'concurreren' met de reeds bestaande garages. Onderscheidende kwaliteit speelt daarbij een rol, met als specifieke aandachtspunten de toegankelijkheid voor voetgangers (zorgen voor een goede relatie tussen parkeerplaats en bestemming) en de afwerking van de voetgangersgebieden (enige luxe).

Ontsluiting en opgang Cultuurgebouw

De ontwerpen gaan uit van een ontsluiting voor voertuigen, gebruik makend van de bestaande tunnel. Voetgangersontsluitingen worden niet ten principale in de randen van het plein opgenomen, mede omdat juist daardoor extra nooduitgangen nodig zijn, die dan weer midden op het plein moeten komen. De realisatie van een voetgangersontsluiting c.q. koppeling met/opgang in het Cultuurgebouw wordt door alle partijen impliciet uitgewerkt. Grotendeels gemotiveerd vanwege de benodigde hoogwaardige voetgangersontsluiting.

Koppeling Aprisco

Alle ontwerpen gaan er van uit dat de koppeling met de Aprisco-garage mogelijk moet zijn. Niet zozeer vanuit functionele of financiële redenen, maar omdat de betreffende ingreep relatief eenvoudig te verwezenlijken is.



Openbaar toilet

Alle ontwerpen voorzien in een openbare toiletvoorziening. De ene keer is deze gesitueerd in de parkeergarage (dus ondergronds) en daarmee uitsluitend voor parkeerders. Indien de toiletvoorziening voor algemeen openbaar gebruik moet zijn, wordt alleen een positionering op het plein functioneel geacht.

Fietsenstalling

Over de fietsenstalling met 400 plaatsen doen de marktpartijen geen uitspraak anders dan dat ze het verschillend oplossen. Het ontwerp met 1 parkeerlaag houdt rekening met een ondergronds gesitueerde stalling. Echter, de functionaliteit er van wordt niet nader beschouwd en ook de financiële consequenties worden buiten beschouwing gelaten.

Het ontwerp met 2 parkeerlagen toont een fietsenstalling op maaiveld niveau, gemotiveerd uit financiële overwegingen.

Gronddekking en pleinontwerp

Voor wat betreft de diepte van de parkeergarage en de gronddekking keizen de marktpartijen voor een beperkte aanlegdiepte (variërend van 40 tot 85 cm), met name vanwege financiële redenen. Men kiest derhalve bewust voor beperking m.b.t. de inrichting van het plein (bomen niet mogelijk anders dan in ´plantenbakken´).

5.2. bouw- en stichtingskosten

Van de ontwerpen zijn bouw- en stichtingskostenramingen opgesteld. Op stichtingskostenniveau variëren deze tussen de € 45.000,- en € 50.000,- excl. BTW per parkeerplaats.

Invoegen bevindingen BBN.

5.3. exploitatiebegroting

Van de ontwerpen zijn exploitatiebegrotingen opgesteld. In alle gevallen blijkt dat de parkeergarage bij het vigerende parkeertarief ad ca. € 1,20 per uur niet kostendekkend te exploiteren is c.q. rendabel te ontwikkelen is.

De calculaties van één van de marktpartijen zijn gebaseerd op onjuiste parameters (te hoge parkeeropbrengsten, te hoge beheerkosten) en daardoor niet realistisch. De andere calculaties laten zien dat de parkeergarage voor een private belegger pas interessant wordt als een opbrengst wordt gerealiseerd welke is gebaseerd op een parkeertarief ad € 3,50. Op basis van een maximaal haalbaar geacht uurtarief van €1,20, en rekening houdend met een gemiddelde parkeertuurproductie per plaats per jaar van 1.600 uren, is het project zeer onrendabel. Uit de exploitatieresultaten kan niet of nauwelijks worden bijgedragen aan de stichtingskosten van de garage.

5.4. rol gemeente

Op basis van de financiële consequenties zoals hiervoor genoemd wordt in het algemeen gesteld dat de Gemeente impliciet (als initiatiefnemer maar vooral vanwege afdekking onrendabale top) de eigenaar wordt van de parkeergarage. De ontwikkel- en realisatieopgave dient middels een EU-aanbestedingsprocedure vormgegeven te worden. Exploitatie en beheer wordt niet gezien als kerntaak voor de gemeente en hiervoor kan de markt worden aangesproken (ook risicodragend).

De ontwikkelende bouwer acht een uitwerking van deze opgave middels een op te starten bouwteam en de vormgeving van een DBFMO-contract reëel.

5.5. risico's

Op hoofdlijnen worden slechts in beperkte mate risico's voorzien. Dit betreffen:



- er is sprake van een overmaat aan parkeercapaciteit
- het tijdelijke parkeerdek (beschikbaarheid extra parkeerplaatsen gedurende 2010-2017)
- uitvoerend: de waterdichtheid
- planologische procedures (vergunningen)

Als risicobeheersing wordt voor de eerste 2 genoemde aspecten de kleine parkeergarage met 208 plaatsen benoemd. Voor de overige aspecten benoemd met geen beheersmaatregelen anders dan tijdige aandacht voor deze risico's om zo nodig nadere beheersmaatregelen te kunnen treffen.

In het verlegde van de door de ontwikkelende bouwer benoemde DBFMO constructie worden uitsluitend risico's voorzien m.b.t. de planologische procedure en bijbehorende vergunningen. Men stelt immers dat alle andere risico's des marktpartijen is. De aard en omvang van die risico's worden echter niet voorzien.

6. Conclusies marktpartijen

De ondergrondse parkeergarage is niet kostendekkend of rendabel te ontwikkelen, realiseren en exploiteren. Dit vanwege het maximaal haalbaar geachte parkeertarief van ca. € 1,20.

Indien de gemeente bereid is de onrendabale top voor haar rekening te nemen, kan een concurrerend parkeerproduct worden gerealiseerd dat van toegevoegde waarde is voor het parkeerproduct van Hoofddorp-centrum.

Tarief versus bezetting Raadhuispleingarage

29-05-2013

ca. 360 parkeerplaatsen

60 jaar levensduur

25% restwaarde

dagen	koop	zondag	maandag	dinsdag	woensdag	donderdag	vrijdag	zaterdag	tarief
	zondag								bezetting
overdag	40	30	25	25	25	50	70	80	€ 1,15
avond	10	10	10	10	10	20	20	20	40,90%
overdag	30	10	20	25	25	50	50	50	€ 1,40
avond	10	10	10	10	10	20	20	20	36,70%
overdag	0	0	25	25	25	25	50	50	€ 1,60
avond	0	10	10	10	10	20	20	20	34,40%

