



Nota van B&W

Onderwerp Ontwikkelplan Stadscentrum Hoofddorp (omgeving Raadhuisplein)

Portefeuillehouders Adam Elzakalai, dr. Derk Reneman, dr. Tom Horn

Collegevergadering 23 mei 2017

Inlichtingen G.J. Beijer (+31235676065)

Registratienummer 2017.0024444

1. Wat willen we bereiken?

Het Ontwikkelplan Stadscentrum Hoofddorp (OSH) is een plan voor de ontwikkeling van het centrum tot het stadscentrum van Hoofddorp zoals we dat in de deelstructuurvisie Hoofddorp benoemd hebben: 'Hoofddorp wordt een goed bereikbare, duurzame en levendige stad'. Met Hoofddorp-Centraal hebben we al een belangrijk deel opgepakt, onder andere door een goede verbinding te gaan maken tussen het station en het centrum van Hoofddorp.

Voor u ligt een uitwerking van een ander deelgebied van het toekomstige centrum: de omgeving van het Raadhuisplein. Dit gebied is het hart van het nieuwe stadscentrum, de link tussen het woon- en parkgebied van Hoofddorp-Centraal en het bestaande centrum. Een gebied waar we veel nieuwe ontwikkelingen kunnen verwachten, zoals de bouw op het Aprisco terrein en het voorzetgebouw. Wij willen dat dit het bestuurlijk, cultureel en uitgaanshart van de stad Hoofddorp wordt. Naast het cultuurgebouw, de horeca en de bioscoop zal het nieuwe raadhuis, het zogenoemde 'Huis van Haarlemmermeer', vorm gaan geven aan onze ambitie voor dit gebied rond het Raadhuisplein.

We hebben onderzoek gedaan naar de ruimtelijke samenhang en kwaliteit in het gebied, het mogelijke programma, op welke wijze we het gebied goed bereikbaar houden en waar bezoekers en werkers in het centrum hun auto en fiets kunnen stallen.



Aanleiding voor het opstellen van dit OSH is het besluit van de raad op 24 november 2016 (2016.0055576) om de 'pleinvariant' van het Huis van Haarlemmermeer nader uit te werken en onderzoek te doen naar de haalbaarheid in de vorm van een businesscase. De pleinvariant bestaat uit een 'bestuurshuis', de voorzijde van het huidige raadhuis met de Burgerzaal en de raadzaal, en een nieuw 'werkhuis' voor de ambtenaren. Daarnaast wordt nog onderzocht of het cultuurgebouw een rol kan spelen voor publieksfuncties.

Kaderstellend voor het opstellen van het OSH en vervolgens de businesscase is het strategische parkeerbeleid, dat de raad op 16 maart 2017 heeft vastgesteld (2017.0004524). Om de businesscase voor de pleinvariant uit te kunnen werken is het OSH een plan voor het gebied rond het raadhuis, waarbij ruimtelijke aspecten zijn gecombineerd met bereikbaarheid, parkeren en de financiële haalbaarheid. Naar de verschillende onderwerpen is nader onderzoek gedaan.

Met dit plan is aansluiting gezocht bij het centrum, het Burgemeester van Stamplein, de Binnenweg en project Hoofddorp-Centraal. Hierdoor ontstaat één verhaal, één gebied, met kansen voor woningbouw, recreëren en het verder uitbouwen van Hoofddorp Centrum als succes. Een nieuwe mogelijkheid voor kleinschalige evenementen krijgt in het OSH aandacht.

Wij vinden het belangrijk om een aantal randvoorwaarden op te stellen voor het Huis van Haarlemmermeer, om zekerheid te krijgen dat het werkhuis en het bestuurshuis goed in de bestaande en toekomstige omgeving past en het de kwaliteit op het gebied van stedenbouw, functies en bereikbaarheid vergroot.

Daarbij hebben we een aantal onderzoeken gedaan ten aanzien van bereikbaarheid, parkeren en stedenbouw. Tevens is het planeconomisch doorgerekend om te onderzoeken of onze plannen financieel haalbaar zijn.

Bij die onderzoeken zijn we van een aantal uitgangspunten of ambities uitgegaan:

- 1 de pleinvariant voor het Huis van Haarlemmermeer;
- 2 de Binnenweg wordt bij de onderzoeken meegenomen;
- 3 het aantal parkeerplaatsen blijft minimaal gelijk;
- 4 de bereikbaarheid met de auto op zaterdag is maatgevend;
- 5 een locatie voor een overdekte fietsenstalling en een plek voor evenementen;
- 6 de gebiedsontwikkeling is financieel haalbaar.

Parkeerplaatsen

Bereikbaarheid en parkeren vinden wij belangrijk voor het goed functioneren van het Hoofddorpse winkelcentrum. Voor bezoekers zijn er 3.814 openbare parkeerplaatsen beschikbaar. Omdat door de nieuwe ontwikkelingen 1.186 openbare parkeerplaatsen verdwijnen, vinden we samen met de raad dat deze minimaal terug moeten komen. Waar, in welke vorm, tegen welk tarief en welke kosten laat het OSH zien. Onderzocht is of deze parkeerplaatsen goed bereikbaar zijn en of hiervoor infrastructurele aanpassingen nodig zijn.

Deze 1.186 openbare parkeerplaatsen bevinden zich nu op de volgende locaties in het centrum:

- Aprisco-locatie: 272 parkeerplaatsen;
- Raadhuis maaiveld parkeren: 124 parkeerplaatsen;
- Tijdelijke parkeergarage naast het raadhuis: 500 parkeerplaatsen.
- Binnenweg parkeren: 290 parkeerplaatsen.

Voor Hoofddorp Centrum is in september en oktober 2015 een parkeerduuronderzoek uitgevoerd en zijn scenario's over de te verwachten ontwikkelingen op het gebied van parkeren in beeld gebracht. Uit dit onderzoek blijkt dat:

- er geen sprake is van een overspannen parkeersituatie en er zelfs op het wekelijkse piekmoment (zaterdagmiddag) nog voldoende restcapaciteit is;
- het winkelcentrum prima functioneert en door consumenten goed wordt gewaardeerd;
- wanneer nieuwe ontwikkelingen, conform ons beleid, voorzien in de eigen parkeerbehoefte, er geen reden is om aan te nemen dat het huidige parkeeraanbod in de nabije toekomst ontoereikend is;
- de toekomstige parkeeropgave nog met vele onzekerheden is omgeven.

Bij het vaststellen van het strategische parkeerbeleid op 16 maart 2017 is besloten om 5.000 parkeerplaatsen voor bezoekers als uitgangspunt in het centrum te blijven hanteren. Daarbij zal het huidige aantal parkeerplaatsen geconsolideerd blijven en gaan we monitoren, zoals het in het strategische parkeerbeleid staat, hoe de parkeerdruk zich ontwikkelt. En mochten wij tot de slotsom komen dat het aantal van 5.000 niet nodig is, dan zal dat gemotiveerd terugkomen in de gemeenteraad.

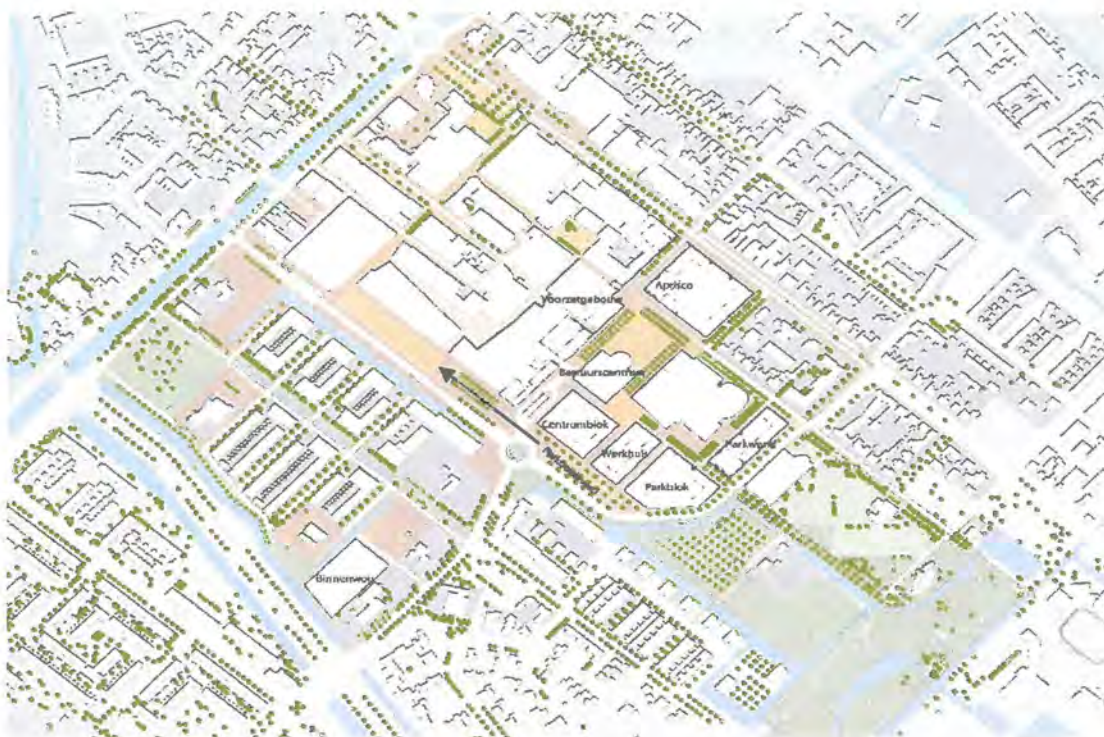
2. Wat gaan we daarvoor doen?

Wij leggen het 'Ontwikkelplan Stadscentrum Hoofddorp' ter bespreking voor aan de gemeenteraad. Het plan is opgebouwd uit een aantal deelproducten. Een stedenbouwkundig en ruimtelijke ontwikkelkader, een onderzoek naar de bereikbaarheid en een onderzoek naar kosten en opbrengsten en ten slotte een aantal vervolggaven voor het Stadscentrum van Hoofddorp.

Aan de hand van drie modellen, in de bijlage opgenomen, is onderzocht hoe de 1.186 parkeerplaatsen die verdwijnen terug kunnen komen. De modellen zijn aan de hand van de volgende criteria beoordeeld:

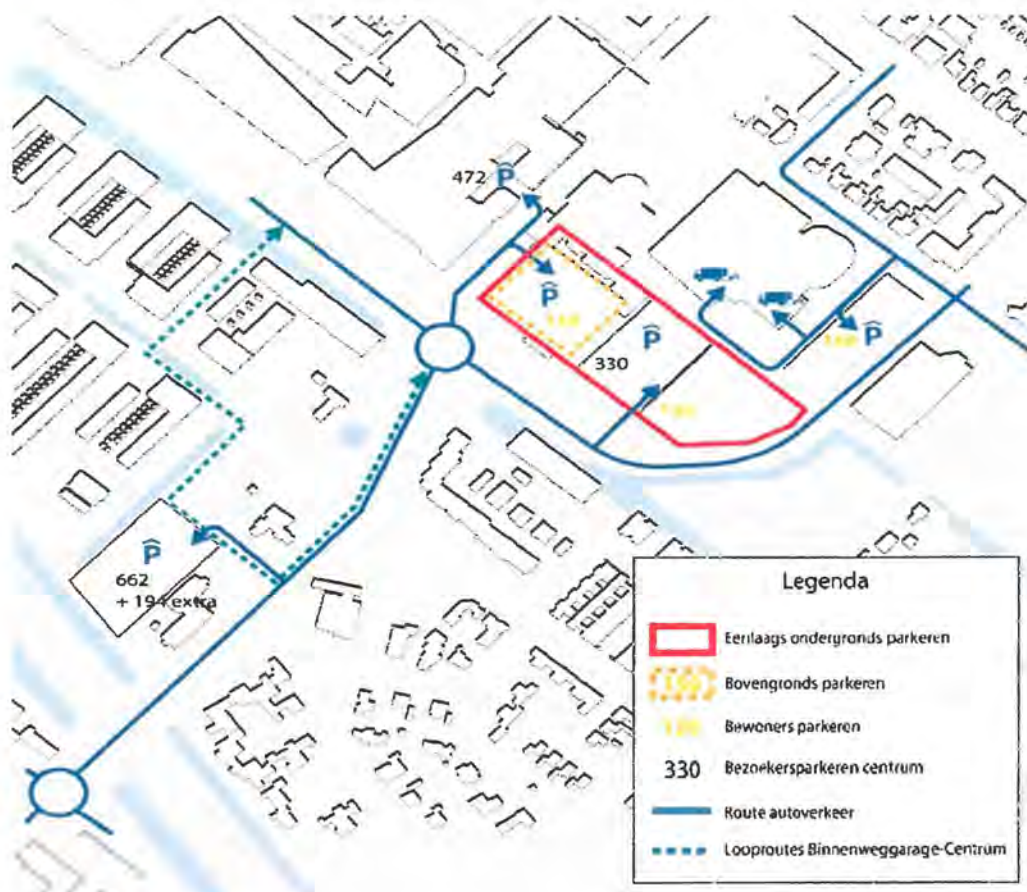
- ruimtelijke kwaliteit;
- bereikbaarheid;
- flexibiliteit en duurzaamheid in:
 - parkeren later omzetten in wonen;
 - gefaseerd parkeren onder het werkhuis uitbreiden;
- financieel.

Wij geven de voorkeur aan het model in het centrum met een parkeergarage onder de drie ontwikkelblokken (centrumblok, werkhuis, parkblok) en een parkeergarage op de locatie Binnenweg.



Overzicht van het centrumgebied, met daarin de nieuwe ontwikkelingen rond het Raadhuisplein benoemd. Het centrumblok, werkhuis en parkblok zijn ten zuiden van het Cultuurgebouw naast elkaar gelegen. Aan de zuidzijde van die drie blokken ligt de parkboulevard voor evenementen. De pijl geeft de verbinding aan met het Burgemeester van Stamplein. Op de kaart verder het bestuurscentrum, voorzetsgebouw, Aprisco en de parkwand. Aan de zuidzijde de locatie van de nieuwe parkeergarage aan de Binnenweg.

Het model in onderstaande afbeelding weergegeven, heeft om meerdere redenen onze voorkeur.



Met een grote eenlaagse parkeergarage onder de drie ontwikkelblokken kiezen wij voor kwaliteit en duurzaamheid. Een aantrekkelijke openbare ruimte met hoogwaardige gebouwen. Woningen in het parkblok met uitzicht op de Fruittuinen en sociale woningbouw in het centrumblok. Kiezen voor kwaliteit met een eenlaagse parkeergarage maakt ook meer woningen en hogere grondopbrengsten mogelijk. Dit model heeft een positief grondexploitatie resultaat. De opbrengsten van de andere in de bijlage opgenomen modellen liggen weliswaar hoger, maar kiezen voor kwaliteit weegt voor ons zwaarder. Omdat het OSH alleen op hoofdlijnen is uitgewerkt zijn de kosten en opbrengsten nog schattingen met de nodige onzekerheid, maar bieden zij wel een onderbouwde richting voor de besluitvorming. De grond in de ontwikkeling van het werkhuis wordt ingebracht tegen commercieel tarief.

De 1.186 openbare parkeerplaatsen die ten gevolge van de nieuwe ontwikkelingen verdwijnen komen in het OSH als volgt terug:

- In de ondergrondse eenlaagse parkeergarage zal ruimte zijn voor ongeveer 450 parkeerplaatsen, waarvan ongeveer 330 openbare parkeerplaatsen. De overige 120 parkeerplaatsen zijn voor de woningen in het parkblok;
- Op de Binnenweg komen 856 openbare parkeerplaatsen. Op dit moment zijn hier 290 openbare parkeerplaatsen aanwezig.

Voor de woningen in het centrumblok komen 150 nieuwe parkeerplaatsen voor bewoners op verdieping. Omdat bewonersparkeren andere aankomst- en vertrekpatronen heeft dan centrumbezoekers, is dit via de weg rond de entree van de Polderpleingarage te ontsluiten.

In principe heeft het Hoogheemraadschap van Rijnland (HHR), de waterbeheerder, geen bezwaar tegen een ondergrondse garage. De uitvoeringsmethode van een eenlaagse ondergrondse parkeergarage kan gelijk zijn aan de aanleg van de 4Merengarage, waarbij spannings/retourbemaling (onttrekken water, elders terugpompen) wordt toegepast. Gezien de toen ontstane problemen is geadviseerd ook te kijken naar een half verdiepte voorziening. Vanuit de ruimtelijke kwaliteit en levendige plinten is een half verdiepte voorziening voor ons geen optie.

Van de wens van HHR om water in het gebied toe te voegen nemen wij kennis. Wij voegen geen extra verharding toe in het gebied. De exploitatiegrens voor het Huis van Haarlemmermeer is begrensd waardoor hier geen mogelijkheid is om water toe te voegen. Bij ontwikkelingen in en rond het centrum waar wel kansen liggen treden wij in overleg met HHR.

Parkeergarage Binnenweg

Op de Binnenweg als onderdeel van het centrum is een parkeergarage nodig van ongeveer 850 parkeerplaatsen. Samen met de parkeergarage onder de drie ontwikkelblokken compenseren zij de parkeerplaatsen die verdwijnen door de ontwikkelingen. In de huidige situatie zijn er 290 parkeerplaatsen op de Binnenweg. Onderzocht gaat worden of een marktpartij geïnteresseerd is om te investeren.

Op de locatie Binnenweg (gemeentegrond) is ruimte om nog meer parkeerplaatsen te realiseren om te voldoen aan de mogelijke toekomstige behoefte aan extra parkeerruimte. In een vervolggopgave gaan wij verder onderzoeken wat hier mogelijk en haalbaar is. Wij gaan ervan uit dat de locatie Binnenweg de locatie is waar flexibel met het aantal parkeerplaatsen omgegaan kan worden. In de constructie van de parkeergarage houden we daar rekening mee.

Aanpassingen infrastructuur

Met de realisatie van de parkeergarage aan de Binnenweg moet er ook een opstelstrook komen op de Nieuweweg voor links afslaand verkeer naar de parkeergarage. Op de Binnenweg zelf moet een aparte opstelstrook komen voor verkeer naar links en een aparte opstelstrook voor verkeer naar rechts. Dit zal nog verder uitgewerkt worden. Met deze maatregelen wordt voorkomen dat het verkeer terugslaat tot over de rotonde Graan voor Visch. Voor voetgangers komen er aantrekkelijke looproutes richting het Burgemeester van Stamplein en de parkboulevard.

In het model dat onze voorkeur heeft, maar ook in de andere twee in de bijlage opgenomen modellen, is de huidige rotonde te handhaven met de volgende aanvullingen: een extra opstelstrook op de Burgemeester van der Willigenlaan naar de rotonde toe en een extra rijstrook op de Nieuweweg naar de rotonde voor verkeer naar de Burgemeester Van der Willigenlaan. Hierdoor ondervindt verkeer uit de Verzetswijk en Piratenwijk geen hinder van lange wachtrijen tijdens het invoegen op de Nieuweweg. Het moment waarop een extra opstelstrook nodig is richting de rotonde op zowel de Nieuweweg als Burgemeester Van der Willigenlaan zal afhankelijk zijn van de periode waarbinnen de verschillende projecten worden gerealiseerd. Dit zal maatwerk zijn.

Bij het opstellen van modellen is ook verkend of het schuine wegvak in de Burgemeester Van der Willigenlaan recht is te trekken met een haakse hoek van 90 graden. Dit biedt, zo denken wij, ruimtelijke en verkeerskundige mogelijkheden, maar dit is een vervolggopgave waarover wij eerst het overleg aan willen gaan met de omgeving.

Fasering

De fasering van al deze werkzaamheden luistert nauw en dit gaan wij in een goede planning verder uitwerken. Omdat wij de voorkeur uitspreken voor een parkeergarage onder alle drie de ontwikkelblokken, willen wij het werkblok en het parkblok mogelijk gezamenlijk aanbesteden. Om de parkeerplaatsen die hierdoor komen te vervallen, het maaiveld parkeren en de tijdelijke parkeergarage naast het raadhuis, te compenseren stellen wij voor om vooruitlopend hierop een nieuwe parkeergarage op de locatie Binnenweg te realiseren. Dit heeft ook als doel om de afhankelijkheden van andere ontwikkelingen te verminderen, bijvoorbeeld als de openbare parkeerplaatsen op het Aprisco-terrein verdwijnen.

Fietsenstalling

Naast het autoparkeren is voor het functioneren van het centrum van Hoofddorp belangrijk dat bezoekers en werkers veilig hun fiets kunnen stallen. In het door de raad op 26 januari 2012 vastgestelde Deltaplan Bereikbaarheid (2011.0048267) is de ambitie neergelegd om een bewaakte stalling te realiseren ter hoogte van de oostelijke ingang van het winkelcentrum. Dit is in de vorm van fietscarroussels onderzocht, maar op 6 juni 2016 is besloten dat dit niet haalbaar is (2016.0027144).

Wij hebben onderzocht of in de nieuwe en bestaande gebouwen in het centrum mogelijkheden zijn voor het overdekt en bewaakt stallen van fietsen. Een stalling kan een belangrijke functie gaan vervullen voor voorzieningen zoals de bioscoop, het theater en toekomstige functies aan het plein en in mindere mate voor de winkels. Voor de winkels in het centrum zou een stalling aan de westzijde van het centrum aantrekkelijk zijn. Wij achten het bouwkundig goed mogelijk om in het bestuurshuis een openbare fietsenstalling te realiseren. Dat kan in de aanbouw zijn, maar ook de bestaande kelder heeft mogelijkheden om meer ruimte voor fietsen te creëren.

Als het constructief mogelijk is komt er een uitgang voor voetgangers ter hoogte van de bioscoop of aan de voorzijde van het raadhuis. Tevens zien wij mogelijkheden om deze stalling te koppelen aan de fietsenstalling voor werknemers in het werkhuis.

Hoewel de stalling is te combineren met de werkzaamheden aan het bestuurshuis, zullen hier wel extra bouwkosten mee gemoeid zijn, alsmede kosten voor de exploitatie. Wanneer een openbare fietsenstalling mogelijk is komen wij hiervoor met een apart kredietvoorstel bij de raad terug.

Raadhuispleingarage

In het raadsbesluit Huis van HLMRMeer (2014.0056444) is op 2 april 2015 besloten om de besluitvorming voor de aanleg van de ondergrondse parkeergarage in twee lagen onder het Raadhuisplein mee te nemen in de definitieve besluitvorming voor het Huis van Haarlemmermeermeer. Het raadsvoorstel waar de raad 24 november 2016 mee heeft ingestemd is nog niet de bedoelde definitieve afweging. In deze nota maken wij deze afweging wel.

De inzichten die het onderzoek naar de bereikbaarheid hebben opgeleverd geven tezamen met andere argumenten nu wel de mogelijkheid om een definitieve afweging te maken. De voor- en nadelen van een Raadhuispleinparkeergarage in twee lagen onder de grond staan hieronder op een rij.

Voordelen:

- De parkeergarage komt midden in het hart van centrumgebied van Hoofddorp en niet aan de rand;
- De ontsluitingstunnel aan de zuidkant is al deels gerealiseerd. De ontsluiting is bedoeld voor de Polderpleingarage maar bij de aanleg is ook al vast een deel voor de toekomstige Raadhuispleingarage aangelegd;
- Vanuit de garage komen de stijpunten direct op het raadhuisplein uit bij alle belangrijke bestemmingen.

Nadelen:

- De stichtingskosten per parkeerplaats zijn met € 45.000 erg hoog in vergelijking met andere oplossingen in het gebied (€ 15.000 – € 30.000 per parkeerplaats). Deze hoge kosten worden veroorzaakt door twee-laags te bouwen. Hiermee komt de bak erg diep te liggen en is een zware kostbare betonnen vloer nodig (onderwater beton) tegen het water;
- De monumentale woningen aan de Prins Hendriklaan en Julianalaan zijn niet onderheid. De kans op verzakkingen en schades aan de woningen is hierdoor aanzienlijk, zowel tijdens als na de bouw;
- Door een extra barrière in de grond, ontstaan verticale en horizontale grondwaterstromen die een risico vormen voor het centrumgebied, omdat het grondwater niet meer weg kan;
- Ondergronds komt er een samenvoeging van twee verkeersstromen (twee garages). Verkeersonderzoek laat zien dat de capaciteit van de rotonde onvoldoende zal zijn voor een goede verkeersstroming. Dit is niet op te lossen met het weghalen van de rotonde en het plaatsen van verkeerslichten. Een extra ontsluiting aan de Kruisweg is nodig, met hoge kosten.

In het overleg met de Winkeliersvereniging Hoofddorp Centrum hebben zij hun zorg uitgesproken dat de parkeerkosten voor bezoekers wel eens omhoog zouden kunnen gaan om de kosten te dekken. Tevens is de winkeliersvereniging niet blij met een bouwput op het plein gedurende een langere periode. Ook voor de ontwikkelaars van Aprisco en het voorzetgebouw is dit een onwenselijke situatie, omdat dit tot vertraging leidt.

Op grond van de voor- en nadelen afgezet tegen de locatie Binnenweg geven wij de voorkeur aan laatst genoemde locatie en gaan wij de gemeenteraad voorstellen om de Raadhuispleingarage niet te realiseren.

Voor het Raadhuisplein komen we nog met een apart inrichtingsvoorstel.

Evenementen

Aan de zuidzijde van de drie nieuwe bouwblokken wordt aan de Burgemeester Van der Willigenlaan een locatie voor evenementen mogelijk gemaakt. Deze is door de rechthoekige vorm en grootte geschikt voor kleinschalige evenementen, niet voor een grootschalig muziekfestival als Meerlive. Mogelijk kan hier ook de markt deels uitgebreid of verplaatst

worden. Deze strookt mogelijk geschikt voor (tijdelijk) parkeren. Hier kunnen circa 60 auto's parkeren.

Spelregelkaart

Om van dit centrumgebied een levendig, prettig, aantrekkelijk, duurzaam en goed bereikbare verblijfsplaats in de stad van te maken is het van belang om de ruimtelijke kwaliteit in het gebied te duiden. In het OSH is daarom een spelregelkaart opgenomen, waarin de ruimtelijke regels staan voor de te ontwikkelen gebouwen in dit gebied. Daarmee is ook de samenhang van de gebouwen gewaarborgd. Er staan regels in over hoogten van de gebouwen met 5 à 6 lagen, waar de bebouwing komt, levendige voorkanten, entrees en dergelijke. Deze spelregelkaart is leidend, niet bindend, en wordt derhalve niet vastgesteld, maar geeft ons de mogelijkheid en houvast om ontwikkelaars onze richtlijnen over stedenbouwkundige kwaliteit mee te geven.

Vervolgopgaven

Het opstellen van OSH voor de omgeving van het Raadhuisplein en de onderliggende producten hebben duidelijk gemaakt dat er een aantal vervolggaven ligt. Deze vervolggaven staan de businesscase voor de pleinvariant niet in de weg, maar wij zien dat er nog volop kansen liggen om de positie van het centrum van Hoofddorp verder te versterken. Wij denken hierbij bijvoorbeeld aan de Nieuweweg als entree naar het centrum, verbeteren van de relatie tussen de locatie Binnenweg en het centrum, versterken van de relatie tussen Raadhuisplein en Kruisweg. Hier wordt een vervolggave uitgevoerd.

3. Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De gemeenteraad is verantwoordelijk voor het vaststellen van het OSH en het krediet. Het college is verantwoordelijk voor de uitvoering. Verantwoordelijk wethouders zijn de wethouder Bedrijfsvoering, de wethouder Ruimtelijke Ordening en Personeel en de wethouder Verkeer en Vervoer.

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

Deze nota over het OSH gaat ter bespreking naar de raad en vormt een stap in een reeks van bestuurlijke besluiten. Hieronder zetten wij op een rij wanneer en hoe de raad bij het vervolg wordt betrokken. We geven eerst de bestuurlijke besluitvorming welke vooraf ging aan het OSH.

Eerdere bestuurlijke besluitvorming:

- op 3 oktober 2013 heeft de raad bij de vaststelling van de Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030, omarmd een levendige, duurzame en goed bereikbare stad;
- Op 5 september 2013 heeft de raad (raadsvoorstel 2013.0033888) besloten om in te stemmen met een twee laags ondergrondse parkeergarage onder het Raadhuisplein met circa 360 parkeerplaatsen
- in het raadsbesluit Huis van HLMRMeer (2014.0056444) is op 2 april 2015 besloten om de besluitvorming voor de aanleg Raadhuispleingarage mee te nemen in de definitieve besluitvorming voor het Huis van Haarlemmermeer;
- op 30 juni 2016 heeft de raad het 'Inrichtingsplan en Ontwikkelstrategie Hoofddop-Centraal' (2016.0020521) vastgesteld;
- op 24 november 2016 heeft de raad een besluit genomen om de 'pleinvariant' van het Huis van Haarlemmermeer nader uit te werken en onderzoek te doen naar de haalbaarheid in de vorm van businesscase (2016.0055576);

- op 13 januari 2017 is naar aanleiding van vragen uit de raad door ons aangegeven dat zich mogelijk binnen Huis van Haarlemmermeer een kans voordoet voor een fietsstalling. Dit nadat bestuurlijk is besloten dat een fietscarroussel (2016.0027144) niet haalbaar is;
- op 16 maart 2017 heeft de raad het Strategische Autoparkeerbeleid vastgesteld (2017.0004524), kaderstellend voor het OSH. Op haar beurt was het door de raad vastgestelde raadsvoorstel 'Commerciële voorzieningen' (2015.0056233) uitgangspunt voor het strategische parkeerbeleid.

Komende bestuurlijke besluitvorming:

- OSH in juni ter bespreking in de raad;
- voor de zomer raadsvoorstel Huis van Haarlemmermeer in het college en naar de raad;
- 3^e kwartaal behandeling en besluitvorming raadsvoorstel Huis van Haarlemmermeer;
- Kort volgend op Huis van Haarlemmermeer een raadsvoorstel en kredietvoorstel voor een parkeergarage aan de Binnenweg en het niet verder uitwerking geven aan een twee laags ondergrondse parkeergarage Raadhuisplein.
- Later volgen nog raadvorstellen voor de inrichting van het Raadhuisplein, de ontwikkeling van het centrumblok, het parkblok en de bijbehorende ondergrondse parkeergarage en de monitoring van behoefte aan parkeerplaatsen en mogelijke ruimte hiervoor op de Binnenweg en de bereikbaarheid daarvan.

Parallel aan Huis van Haarlemmermeer is er besluitvorming rond Hoofddorp-Centraal, dat niet randvoorwaardelijk is voor het bovenstaande.

5. Wat mag het kosten?

Aan de uitvoering van dit voorstel zijn, naast de beschikbare ambtelijke capaciteit, geen kosten verbonden.

6. Participatie en Communicatie

Wij zullen de komende periode met in ieder geval de volgende partijen het gesprek aangaan over de ontwikkelingen in het gebied rond het Raadhuisplein: bewoners, bezoekers, winkeliersvereniging, eigenaren en andere betrokken ondernemers en instellingen, zoals het cultuurgebouw, bioscoop en horeca. Wij sluiten aan bij bestaande participatietrajecten zoals Hoofddorp-Centraal en bestaande overlegstructuren met winkeliers en vastgoedeigenaren, en daar waar nodig, zoals bij de ontwikkeling en realisatie van een parkeergarage op locatie Binnenweg, organiseren wij een apart participatietraject.

7. Wat betekent dit voor de herindeling Haarlemmermeer – Haarlemmerliede en Spaarnwoude? (preventief toezicht/beleidsharmonisatie)

De beslispunten van dit voorstel vallen niet onder het preventief toezicht in het kader van de samenvoeging, omdat met de financiële gevolgen rekening is gehouden in de vastgestelde en goedgekeurde programmabegroting.

8. Voorstel

Op grond van het voorgaande besluit het college:

1. in te stemmen met het 'Ontwikkelplan Stadscentrum Hoofddorp - omgeving Raadhuisplein' inclusief onderzoeken en de spelregelkaart;
2. om openbare parkeerplaatsen voor bezoekers aan het centrum die ten gevolge van de geplande ontwikkelingen in het stadcentrum verdwijnen geheel te compenseren in het gebied;
3. om vanuit kwaliteit en duurzaamheid voornemens te zijn om onder het centrumblok, werkhuis en parkblok een eenlaagse ondergrondse parkeergarage te realiseren;
4. om de gemeentelijke gronden op locatie Binnenweg te reserveren, om bij te kunnen dragen aan de flexibele opgave voor parkeren van bezoekers aan het centrum;
5. dat zij voornemens is om een parkeergarage te realiseren op de Binnenweg, op de locatie zoals op de afbeeldingen in deze nota aangegeven en geen verdere uitwerking geeft aan een twee laags ondergrondse parkeergarage onder het Raadhuisplein, maar een definitief besluit hiervoor aan de raad voorlegt;
6. dit Ontwikkelplan Stadscentrum Hoofddorp als basis te gebruiken voor de businesscase van het Huis van Haarlemmermeer volgens de pleinvariant en daarbij de volgende vier randvoorwaarden mee te geven:
 - a. dat onder het werkhuis eenlaags parkeren onder maaiveld komt, waarmee voldaan kan worden aan de gemeentelijk vastgestelde parkeernorm;
 - b. de parkeergarage onder het werkhuis constructief zo uit te voeren dat deze tot een geheel gemaakt kan worden met de garages onder het centrumblok en parkblok;
 - c. in het bestuurshuis een openbare fietsenstalling te willen realiseren en deze nader te onderzoeken op inpassing en haalbaarheid;
 - d. dat het werkhuis een hoogte krijgt van circa 15 meter zodat het werkhuis aansluit bij de huidige gebouwen en het toekomstige centrum- en parkblok.
7. deze nota ter bespreking aan de raad te zenden.

9. Ondertekening

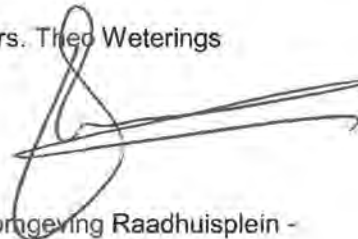
Hoogachtend,

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

drs. Carel Brugman

drs. Theo Weterings

b.a. 



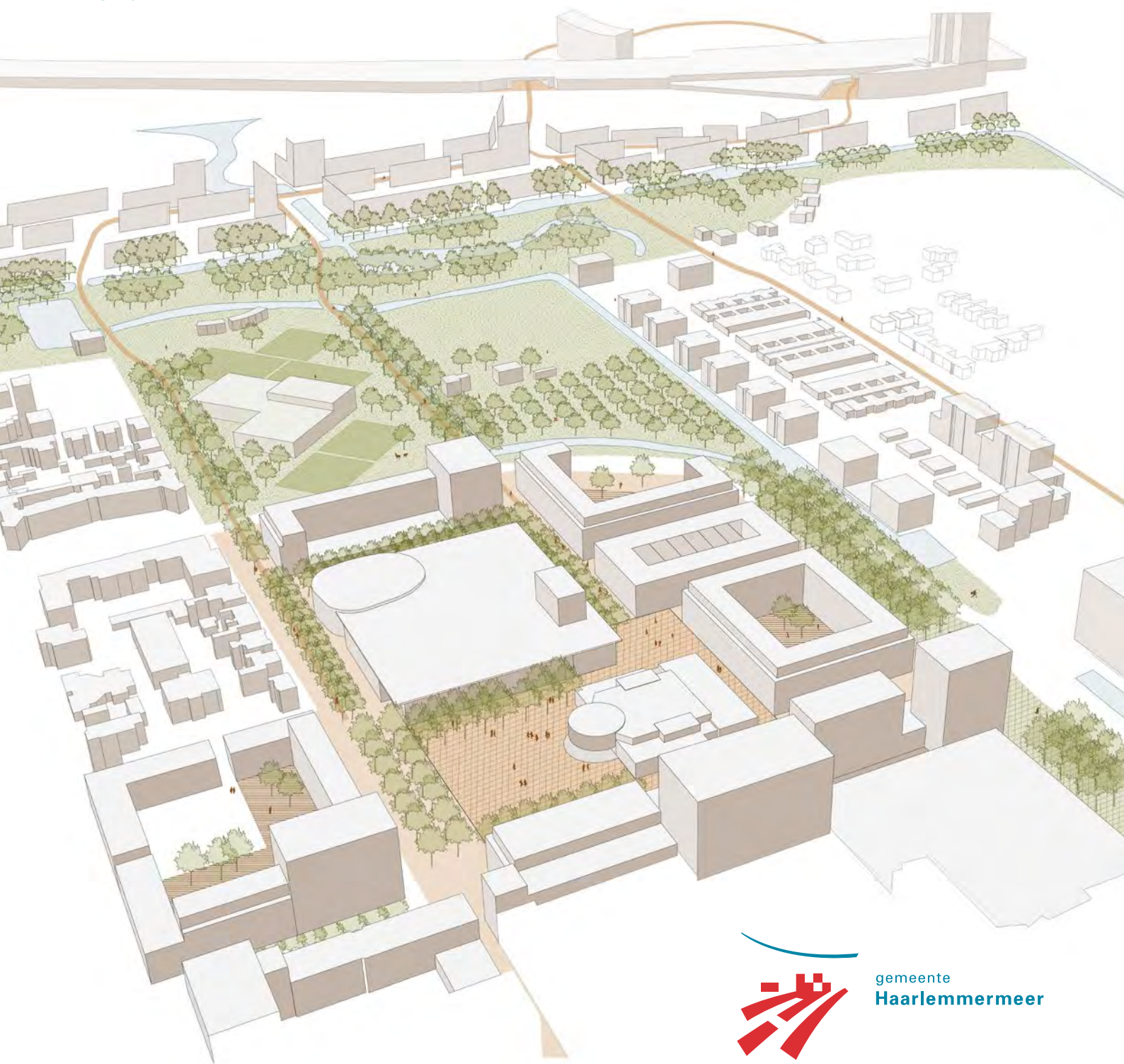
Biilage(n)

- Ontwikkelplan Stadscentrum Hoofddorp - omgeving Raadhuisplein -

Ontwikkelplan Stadscentrum Hoofddorp

Omgeving Raadhuisplein

Mei 2017



gemeente
Haarlemmermeer



gemeente
Haarlemmermeer

Colofon



Inhoud

Gemeente Haarlemmermeer,
in samenwerking met
Urhahn | stedenbouw & strategie

Vormgeving

Urhahn | stedenbouw & strategie

Dit document is voor intern gebruik. Afbeeldingen zijn met zorg gekozen. Tekeningen zijn gemaakt door Urhahn, enkele foto's komen van internet. Mocht er bezwaar zijn tegen het gebruik van een afbeelding, neem dan contact op met de auteurs.

ONTWIKKELPLAN STADSCENTRUM HOOFDDORP

Omgeving Raadhuisplein

Mei 2017

INHOUD

4	Samenvatting
9	1. Inleiding
15	2. Aanleiding: Huis van Haarlemmermeer
19	3. Kaders
	3.1 Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030
	3.2 Strategisch parkeerbeleid
	3.3 Commerciële voorzieningen Haarlemmermeer
	3.4 Hoofddorp-Centraal
	3.5 Raadhuispleingarage
	3.6 Fietsenstalling
29	4. Ruimtelijk ontwikkelkader
	4.1 Ruimtelijke structuur
	4.2 Nieuwe samenhang in het centrum
	4.3 Parkboulevard en evenementen
	4.4 Raadhuisplein als stadsplein
	4.5 Stedenbouwkundige principes
	4.6 Spelregelkaart
61	5. Onderzoek parkeren en bereikbaarheid: 3 modellen
71	6. Uitwerkingen
	6.1 Huis van Haarlemmermeer
	6.2 Binnenweg
	6.3 Parkeergarage onder Raadhuisplein
	6.4 Fietsenstalling
83	7. Financiële haalbaarheid
87	8. Vervolgopgaven
93	Bijlage 1 Bereikbaarheid parkeerplaatsen
105	Bijlage 2 Financiën

SAMENVATTING

Het Ontwikkelplan Stadscentrum Hoofddorp (OSH) is een plan voor de ontwikkeling van het centrum tot het stadscentrum van Hoofddorp zoals dat in de deelstructuurvisie Hoofddorp als volgt is benoemd: 'Hoofddorp wordt een goed bereikbare, duurzame en levendige stad'. Met Hoofddorp-Centraal is een belangrijk deel al opgepakt, onder andere door een goede verbinding te maken tussen het station en het centrum van Hoofddorp.

Dit onderzoek geeft uitwerking aan een ander deelgebied van het toekomstige centrum: de omgeving van het Raadhuisplein. Het hart van het nieuwe stadscentrum, de link tussen het woon en parkgebied van Hoofddorp-Centraal en het bestaande centrum. Een gebied waar binnenkort veel nieuwe ontwikkelingen zijn te verwachten, zoals de bouw op het Aprisco terrein en het voorzetgebouw. Het moet het bestuurlijk, cultureel en uitgaanshart van de stad Hoofddorp gaan worden. Naast het cultuurgebouw, horeca en de bioscoop zal het nieuwe raadhuis, het zogenoemde 'Huis van Haarlemmermeer' vorm gaan geven aan de gemeentelijke ambitie voor dit gebied rond het Raadhuisplein.

Voor het uitwerken van het deelgebied rondom het Raadhuisplein is onderzoek gedaan naar de ruimtelijke samenhang en kwaliteit in het gebied, het mogelijke programma en op welke wijze het gebied goed bereikbaar is te houden en waar bezoekers en werkers in het centrum hun auto en fiets kunnen stallen.

Aanleiding voor het opstellen van dit OSH is het besluit van de raad op 24 november 2016 om de 'Pleinvariant' van het Huis van Haarlemmermeer nader uit te werken en onderzoek te doen naar de haalbaarheid in de vorm van een businesscase. De pleinvariant bestaat uit een 'bestuurshuis', de voorzijde van het huidige raadhuis met de Burgerzaal en de raadzaal en een nieuw 'werkhuis' voor de ambtenaren. Daarnaast wordt nog onderzocht of het cultuurgebouw een rol kan spelen voor publieksfuncties. Kaderstellend is onder meer het strategisch parkeerbeleid, dat de raad op 16 maart 2017 heeft vastgesteld.

Doel

De ambitie om van het centrum een goed bereikbaar, duurzaam en levendig stadshart te maken en daarbij het gebied rond het Raadhuisplein te ontwikkelen tot het bestuurlijk, cultureel en uitgaanshart van Hoofddorp moet ruimtelijk en financieel haalbaar zijn. Het doel van dit ontwikkelplan is om die haalbaarheid te onderzoeken. Met het OSH zijn tevens enkele randvoorwaarden opgesteld voor het Huis van Haarlemmermeer, om zekerheid te krijgen dat het werkhuis en het bestuurshuis goed in de bestaande en toekomstige omgeving past en het de kwaliteit op het gebied van stedenbouw, functies en bereikbaarheid vergroot.

Onderzoeken

Om dit doel te bereiken is een aantal onderzoeken gedaan ten aanzien van bereikbaarheid, parkeren en stedenbouw. Tevens is het gebied planeconomisch doorgerekend of de plannen financieel haalbaar zijn. Bij die onderzoeken is van een aantal uitgangspunten of ambities uitgegaan:

1. de Pleinvariant voor het Huis van Haarlemmermeer;
2. de Binnenweg wordt bij de onderzoeken meegenomen;
3. het aantal openbare parkeerplaatsen blijft minimaal gelijk;
4. de bereikbaarheid met de auto op zaterdag is maatgevend;
5. een locatie voor een overdekte fietsenstalling en een plek voor evenementen;
6. een gebiedsontwikkeling is financieel haalbaar.

Bereikbaarheid en parkeren: 3 modellen

Bereikbaarheid en parkeren is belangrijk voor het goed functioneren van het centrum. Voor bezoekers zijn nu 3.814 openbare parkeerplaatsen beschikbaar. Door de nieuwe ontwikkelingen verdwijnen 1.186 openbare parkeerplaatsen, die minimaal terug moeten komen. Waar, in welke vorm, tegen welk tarief en kosten laat dit plan zien. Onderzocht is of ze goed bereikbaar zijn en of hiervoor infrastructurele aanpassingen nodig zijn.

Dit onderzoek heeft geleid tot drie haalbare modellen (zie hoofdstuk 5). Binnen alle drie de modellen is het mogelijk om het werkhuis en bestuurshuis te realiseren. De drie modellen onderscheiden zich van elkaar op een aantal criteria:

- ruimtelijke kwaliteit;
- bereikbaarheid en parkeeroplossingen;
- flexibiliteit en duurzaamheid in:
 - parkeren later omzetten in wonen;
 - gefaseerd parkeren onder het werkhuis uitbreiden;
- financiële haalbaarheid.

In alle modellen is de huidige rotonde te handhaven met de volgende aanvullingen: een extra opstelstrook op de Burgemeester Van der Willigenlaan naar de rotonde toe, een extra rijstrook op de Nieuweweg naar de rotonde voor verkeer naar de Burgemeester Van der Willigenlaan.

In alle drie modellen is een parkeergarage op de Binnenweg nodig van circa 650 tot circa 850 parkeerplaatsen.

Op de locatie Binnenweg (gemeentegrond) is ruimte om nog meer parkeerplaatsen te realiseren om te voldoen aan de mogelijke toekomstige behoefte aan extra parkeerruimte. Een vervolgonderzoek moeten laten zien wat mogelijk en haalbaar is. De locatie Binnenweg kan de locatie zijn waar

flexibel met het aantal parkeerplaatsen is om te gaan. In de constructie van de parkeergarage is daar rekening mee te houden.

Uit het onderzoek komt tevens naar voren dat de voorgestelde parkeergarage onder het Raadhuisplein niet haalbaar is. Er is minimaal een extra ontsluiting naar de Kruisweg nodig om deze diepe (twee lagen diep, maximaal 400 parkeerplaatsen) te ontsluiten. Daarnaast zijn de risico's rondom waterstromen, verzakkingen en hoge kosten te groot om hiermee verder te gaan. In dit OSH zijn andere, goede en minder risicovolle parkeeroplossingen bedacht.

Voor het functioneren van het centrum is het belangrijk dat bezoekers en werkers veilig hun fiets kunnen stallen. Dit is in de vorm van fietscarroussels op het Burgemeester van Stamplein onderzocht, maar niet haalbaar gebleken. Bouwkundig moet het goed mogelijk zijn in het bestuurshuis een openbare fietsenstalling te realiseren. Dit moet verder worden onderzocht.

Bij het opstellen van de modellen is ook verkend of het schuine wegvak in de Burgemeester Van der Willigenlaan aangepast kan worden. Dit biedt ruimtelijke en verkeerskundige mogelijkheden, maar dit is een vervolggopgave waarover eerst overleg moet plaatsvinden met de omgeving.

Ruimtelijke samenhang

In het OSH is de toekomstige ruimtelijke structuur voor het gebied rond het Raadhuisplein aangegeven. Daarin is onder meer aangegeven hoe de route van het station in het gebied uitkomt in een aantal pleintjes, hoe het Raadhuisplein nog beter kan functioneren als ontmoetingsplek en hoe het Werkhuis en het Bestuurscentrum van het Huis van Haarlemmermeer past in dit stadshart. Hiervoor zijn een aantal stedenbouwkundige principes opgesteld, opgenomen in een zogenaamde spelregelkaart. Hierop staan de ruimtelijke regels voor de ontwikkelingen in dit gebied. Daarmee is ook de samenhang van de gebouwen gewaarborgd. Er staan regels in over hoogten, rooilijnen, voorkanten en dergelijke. Deze spelregelkaart geeft de gemeente en haar partners in de ontwikkeling van dit gebied houvast over de ruimtelijke aspecten van de nieuwe gebouwen en geven de door ons gewenste stedenbouwkundige kwaliteit mee. Deze kaart is nadrukkelijk niet bedoeld als een programma van eisen, maar is te gebruiken als referentie voor de ontwikkelaars. Er blijven altijd mogelijkheden om hier van af te wijken. De spelregelkaart wordt ook niet vastgesteld.

Vervolggopgave

Het opstellen van OSH voor de omgeving van het Raadhuisplein en de onderliggende producten hebben duidelijk gemaakt dat er een aantal vervolggopgaven liggen. Deze vervolggopgaven staan de businesscase voor de

Pleinvariant niet in de weg, maar er liggen nog volop kansen om de positie van het centrum van Hoofddorp verder te versterken. Bijvoorbeeld de Nieuweweg als entree naar het centrum, verbeteren van de relatie tussen de locatie Binnenweg en het centrum en versterken van de relatie tussen Raadhuisplein en Kruisweg. Daarvoor wordt een vervolggopgave uitgevoerd.

Participatie

Over dit OSH is gebruik gemaakt van de bestaande kennis uit de participatie voor Hoofddorp-Centraal, het strategische parkeerbeleid, commerciële voorzieningen Haarlemmermeer en bestaande overlegstructuren met o.a. de winkeliersvereniging.

Ten slotte

Met dit Ontwikkelplan Stadscentrum Hoofddorp is aangetoond dat de ruimtelijke ontwikkelingen die voorgesteld zijn in het gebied rond het Raadhuisplein ruimtelijk, verkeerskundig en financieel haalbaar zijn. De parkeerplaatsen die verdwijnen door de nieuwe ontwikkelingen krijgen een nieuwe plek die ruimtelijk goed en ook financieel haalbaar is. Ook blijven de parkeerplaatsen in het centrum nu en in de toekomst goed bereikbaar.

Op basis van ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid gaat de voorkeur uit naar een grote parkeergarage onder de drie ontwikkelblokken (centrumblok, werkhuis en parkblok). In dit model zijn meer woningen mogelijk en is ruimte voor evenementen. Financieel laat dit model een positief resultaat zien van circa 1,6 mln. euro. De andere twee modellen geven een positief resultaat van circa 3,7 mln. euro, omdat parkeren deels in bovengronds garage(s) komt. Dit laatste maakt minder woningen mogelijk

Daarmee is niet alleen een goede basis gelegd voor de businesscase voor het Huis van Haarlemmermeer, maar ook voor de ambitie om van dit gebied het bestuurlijk, cultureel en uitgaanshart van de stad Hoofddorp te maken.

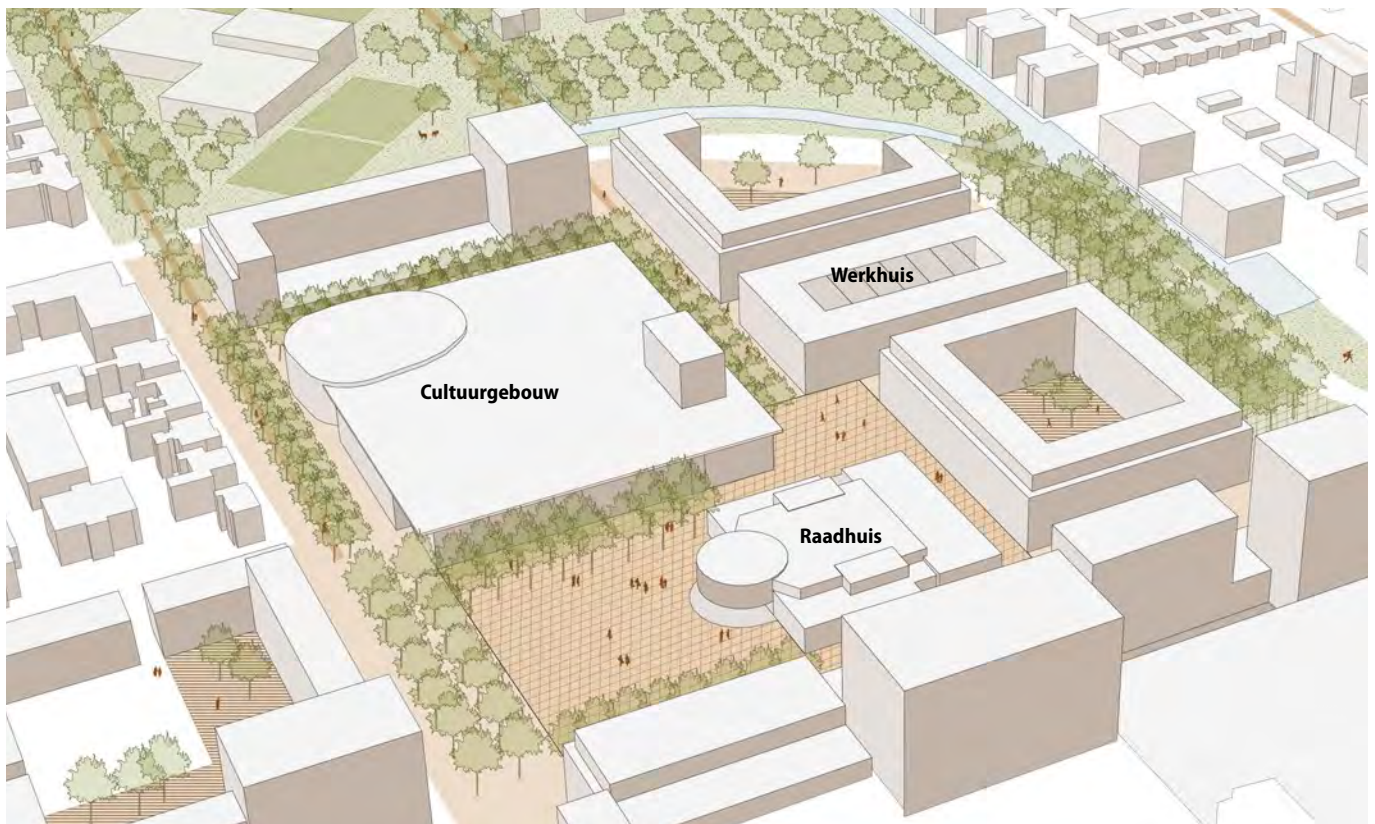
1. Inleiding



Aanleiding

Het Ontwikkelplan Stadscentrum Hoofddorp (OSH) is een plan voor de ontwikkeling van het centrum tot het stadscentrum van Hoofddorp zoals we dat in de deelstructuurvisie Hoofddorp benoemd hebben: 'Hoofddorp wordt een goed bereikbare, duurzame en levendige stad'. Met Hoofddorp-Centraal is al een belangrijk deel opgepakt, onder andere door een goede verbinding te gaan maken tussen het station en het centrum van Hoofddorp.

Voor u ligt een uitwerking van een ander deelgebied van het toekomstige centrum: de omgeving van het Raadhuisplein. Dit gebied is het hart van het nieuwe stadscentrum, de link tussen het woon- en parkgebied van Hoofddorp-Centraal en het bestaande centrum. Een gebied waar binnenkort veel nieuwe ontwikkelingen kunnen verwachten, zoals de bouw op het Aprisco terrein en het voorzetgebouw. Dit kan het bestuurlijk, cultureel en uitgaanshart van de stad Hoofddorp worden. Naast het cultuurgebouw, de horeca en de bioscoop zal het nieuwe raadhuis, het zogenoemde 'Huis van Haarlemmermeer', vorm gaan geven aan de ambitie voor dit gebied rond het Raadhuisplein.



< Het centrum van Hoofddorp vlak na oplevering van het raadhuis in 1980. Het centrum heeft sindsdien een grootschalige transformatie ondergaan. De recente ontwikkelingen rondom het raadhuis bieden de kans om het centrum tot aan de Fruittuinen hoogwaardig af te ronden.

De Pleinvariant: de voorzijde van het raadhuis blijft staan en wordt gerenoveerd (bestuurscentrum). De ambtenaren komen in een nieuw Werkhuis. Rond het nieuwe Werkhuis is ruimte voor nieuwbouw. In het Cultuurgebouw komen mogelijk gemeentelijke loketten. Door de huisvesting van bestuur en ambtenaren over verschillende gebouwen te verspreiden, komt ruimte vrij voor een betere verbinding tussen het station en centrum van Hoofddorp. Deze tekening geeft een idee hoe de nieuwe situatie eruit kan komen te zien.

Op 24 november 2016 is door de gemeenteraad ingestemd met de volgende stap in de nieuwe huisvesting 'Huis van Haarlemmermeer' van de gemeente. Daarbij is aangegeven de nieuwe centrale huisvesting in drieën op te delen: in de voorzijde van het huidige raadhuis (bestuurscentrum), in een nieuw 'Werkhuis' en mogelijk in het Cultuurgebouw. Dit plan heet de Pleinvariant.

Deze Pleinvariant wordt uitgewerkt in een businesscase. Om dit met vertrouwen te kunnen doen, is het nodig om vragen ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit, parkeren, bereikbaarheid en financiën in een groter gebied rond het Raadhuisplein te onderzoeken. In dit Ontwikkelplan Stadscentrum Hoofddorp – omgeving Raadhuisplein (OSH) is dit gedaan.

Doel

De ambitie om van het centrum een goed bereikbaar, duurzaam en levendig stadshart te maken en daarbij het gebied rond het Raadhuisplein te ontwikkelen tot het bestuurlijk, cultureel en uitgaanshart van Hoofddorp moet ruimtelijk en financieel haalbaar zijn. Het doel van dit ontwikkelplan is om die haalbaarheid te onderzoeken.

Het OSH laat zien hoe dit gebied zich stedenbouwkundig en ruimtelijke kan ontwikkelen en hoe de plannen voor een nieuw raadhuis hierin passen. Aansluiting is gezocht bij het centrum, Burgemeester van Stamplein, de Binnenweg en project Hoofddorp-Centraal. Hierdoor ontstaat één gebied, met kansen voor woningbouw, recreëren en het verder uitbouwen van Hoofddorp Centrum als succes. Daarbij hebben we ons laten leiden door onze ambitie uit de Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 om van Hoofddorp een goed bereikbare, duurzame en levendige stad te maken. Wij zien dat dit gebied de spil vormt van de stad Hoofddorp.

Bereikbaarheid

In dit OSH zijn de resultaten van het parkeer- en bereikbaarheidsonderzoek weergegeven, daarbij is uitgegaan van een goede bereikbaarheid in het centrum op zaterdag en voldoende parkeercapaciteit om alle bezoekers, werkers en bewoners goed te accommoderen. Daarbij is rekening gehouden met het minimaal 1 op 1 terugbrengen van het bestaand aantal openbare bezoekersparkeerplaatsen en de doorkijk naar de toekomst, waar de gemeenteraad op 16 januari 2017 om heeft gevraagd. Naast voldoende parkeerplaatsen en goede bereikbaarheid met de auto is voor het goed functioneren van het centrum van belang dat het goed bereikbaar is met de fiets en dat deze goed gestald kan worden. Daarom is voor dit gebied rond het Raadhuisplein onderzocht waar een overdekte fietsenstalling is te realiseren.

Ruimtelijke kwaliteit

Om van dit centrumgebied een levendig, duurzaam en goed bereikbaar stuk stad te maken is het van belang om de ruimtelijke kwaliteit in het gebied te duiden: waar komen pleinen, ontmoetingsplekken en wat doen we met de plinten van de gebouwen, welke maat van gebouwen streven we na, welke functies willen we in dit gebied en nog meer vragen die van belang zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van het stadscentrum. In dit Ontwikkelplan Stadscentrum Hoofddorp geven we daar een voorschot op. Onder andere door een spelregelkaart die gebruikt kan worden om eenheid en de door ons gewenste ruimtelijke kwaliteit te realiseren. Deze spelregelkaart is leidend, niet bindend en wordt derhalve niet vastgesteld, maar wel gebruikt om met onze partners en investeerders in het centrum in gesprek te gaan.

Financiële haalbaarheid

In het gebied moeten kosten worden gemaakt en zijn er mogelijke opbrengsten. Het realiseren van parkeergarages, fietsenstalling, aanpassen van wegen en openbare ruimte kost geld. Daar tegenover staan opbrengsten uit het realiseren van gebouwen en de daarbij behorende kantoor-, woon- en commerciële functies. Voor dit OSH is vooral veel onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van de parkeeroplossingen, daarbij is in het grotere gebied gezocht naar kostendragers. Uitgangspunt is inzicht te geven in de opties naar de mogelijkheden en daarbij zijn we uitgegaan van zoveel mogelijk kostenneutrale oplossingen.

Leeswijzer

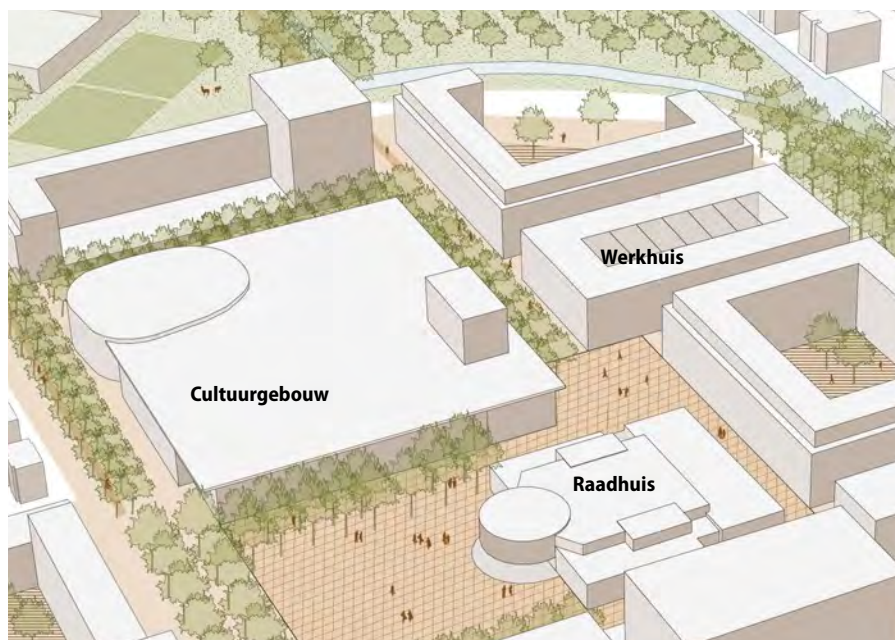
Het OSH start met de aanleiding, namelijk het raadsbesluit 'Huis van Haarlemmermeer' (hoofdstuk 2), waarin gevraagd is naar het grotere geheel. Hieraan worden een aantal bestuurlijk vastgestelde kaders meegegeven (3). Voor het OSH van dit deelgebied is een ruimtelijk en stedenbouwkundig ontwikkelkader opgesteld met een spelregelkaart (4) en is onderzoek uitgevoerd naar de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen en infrastructurele aanpassingen (5). Een aantal onderwerpen zijn verder uitgewerkt (6). Voor de infrastructurele maatregelen zijn de kosten in beeld gebracht, voor parkeren ook de opbrengsten (7). Uit het ontwikkelkader en de onderzoeken zijn een aantal vervolggopgaven voortgekomen (8). Ze staan de businesscase voor het Huis van Haarlemmermeer niet in de weg, maar kunnen het plan versterken. Het ruimtelijk ontwikkelkader en de verkeers- en financiële onderzoeken vormen samen een plan, op grond waarvan de businesscase voor 'Huis van Haarlemmermeer' met vertrouwen is uit te werken.

2. Huis voor Haarlemmermeer

De gemeenteraad heeft op 24 november 2016 ingestemd met de pleinvariant. Deze pleinvariant bestaat uit een 'bestuurshuis', de voorzijde van het huidige raadhuis met de Burgerzaal en de raadsaal en een nieuw 'werkhuis' voor de ambtenaren. Daarnaast wordt nog onderzocht of het cultuurgebouw een rol kan spelen voor publieksfuncties. In dit hoofdstuk is op een rij gezet wat de inhoud van het besluit is, hoe de planning eruit ziet en wat vervolgstappen zijn.

Het voorstel is de voorzijde van het bestaande raadhuis duurzaam te verbouwen en de achterkant te slopen. Als vervanging voor de achterkant wordt er op het parkeerterrein tussen raadhuis en de tijdelijke parkeergarage aan de Burgemeester Van der Willigenlaan een nieuw gebouw neer gezet, met als werknaam 'werkhuis'. In dit werkhuis komen de meeste ambtenaren te werken.

Daarnaast wordt onderzocht of publieksfuncties, loketten van burgerzaken bijvoorbeeld, in het Cultuurgebouw ondergebracht kunnen worden. Het verbouwde raadhuis met de Burgerzaal en de raadsaal blijft de centrale ontmoetingsplek. Dit plan heet de Pleinvariant omdat het met een los staand kleiner raadhuis op het Raadhuisplein ruimte geeft om van dat plein een echt levendig stadsplein te maken.



Minder ruimte centraal

Met deze 'Pleinvariant' van het Huis van Haarlemmermeer wordt het aantal vierkante meters voor de centrale gemeentelijke huisvesting fors verminderd van ongeveer 27.000 vierkante meter naar ongeveer 15.000 vierkante meter. Dat kan omdat het huidige raadhuis door zijn bijzondere structuur niet efficiënt kan worden gebruikt en de gemeente meer 'tijd en plaats onafhankelijk' gaat werken.

Planning

Het voorstel wordt uitgewerkt in een businesscase. Het nieuwe gemeentekantoor zou vanaf 2019 of 2020 gebouwd kunnen worden. De vernieuwbouw van het bestuurscentrum - de voorkant van het huidige raadhuis - kan aansluitend in 2021-2022 plaats vinden.

Parkeervoorzieningen

Zowel in de 'Businesscase Huis van Haarlemmermeer' en in de verkenning van de Pleinvariant zijn geen middelen opgenomen voor de realisatie van parkeervoorzieningen. In de uitwerking van de businesscase voor de Pleinvariant, waar dit OSH basis voor is, wordt de invulling van het parkeren voor het Huis van Haarlemmermeer verder onderzocht en gebaseerd op het Strategisch Parkeerbeleid. Voor de realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen dient rekening gehouden te worden met aanvullende investeringskosten en mogelijk een onrendabele top op deze investering. Deze zijn afhankelijk van de oplossingen voor deze parkeervoorzieningen. In de businesscase voor de Pleinvariant worden oplossingen opgenomen om in de parkeerbehoefte van het Huis van Haarlemmermeer te voorzien. Deze zijn gebaseerd op het Strategisch Parkeerbeleid en voorliggend OSH.

3. Kaders

3.1 DEELSTRUCTUURVISIE HOOFDDORP 2030

'Hoofddorp wordt een levendige, duurzame en goed bereikbare stad'. Dat is de ambitie die de gemeenteraad bij de vaststelling van de Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 op 3 oktober 2013 heeft omarmd.

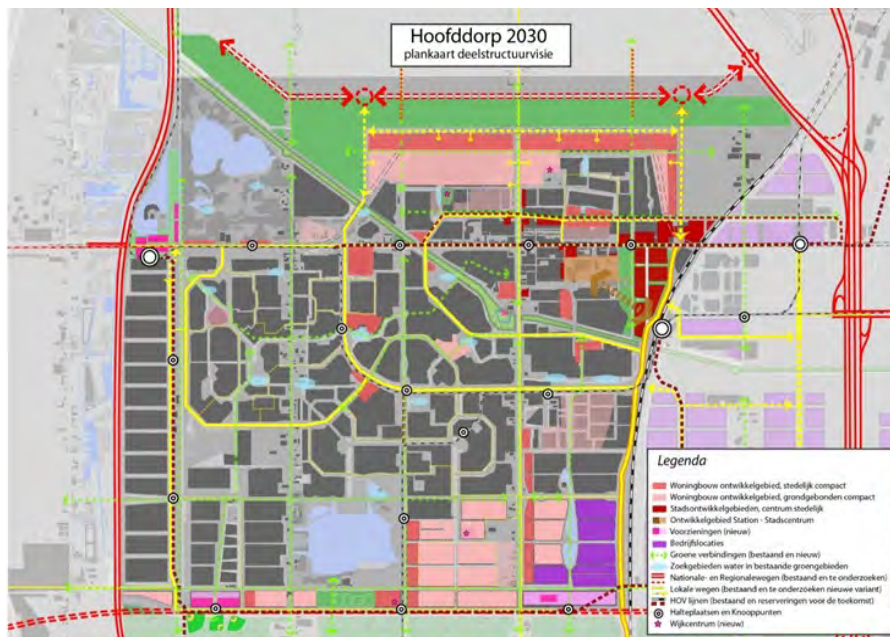
In de deelstructuurvisie is weergegeven wat van belang is voor de toekomstige ontwikkeling van Hoofddorp. Door middel van transformatie, functiemenging en verknoping gaat Hoofddorp zich binnenstedelijk ontwikkelen van groeikern naar een stad.

Bij deze ontwikkeling staat de mens centraal. Een goede ruimtelijke inrichting draagt immers bij aan de sfeer, de bereikbaarheid en de mogelijkheden voor onderling contact, en daarmee aan het welbevinden van mensen en het versterken van de economie.

De deelstructuurvisie is sindsdien het toetsingskader voor alle ruimtelijke plannen in Hoofddorp. Aan de hand van dit document is de gemeente sindsdien – samen met inwoners, bedrijven, maatschappelijke groeperingen en andere overheden – invulling aan het geven aan de ruimtelijke inrichting van Hoofddorp, op een manier die past bij de veranderingen die zich in de samenleving aan het voltrekken zijn. Een goed voorbeeld daarvan is de gebiedsontwikkeling Hoofddorp-Centraal.

Maar ook dit gebied rond het Raadhuisplein is bepalend om de gemeentelijke ambitie concreet te maken.

Plankaart Deelstructuurvisie



3.2 STRATEGISCH AUTOPARKEERBELEID

Het Strategisch Autoparkeerbeleid is op 16 maart 2017 door de raad vastgesteld (2017.0004524) en kaderstellend voor het plan.

Bij het vaststellen van het strategische parkeerbeleid is besloten om 5.000 parkeerplaatsen voor bezoekers als uitgangspunt in het centrum te blijven hanteren. Daarbij zal het huidige aantal parkeerplaatsen geconsolideerd blijven en gaan we monitoren, zoals in het strategisch parkeerbeleid staat, hoe de parkdruk zich ontwikkelt. En mochten wij tot de slotsom komen dat het aantal van 5.000 niet nodig is, dan zal dat gemotiveerd terugkomen in de gemeenteraad.

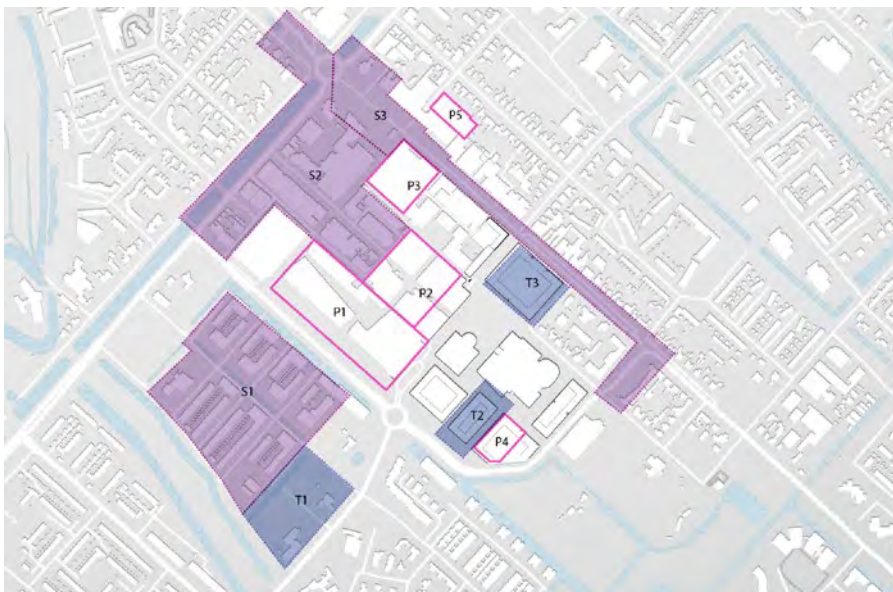
De parkeervraag wordt binnen de ruimtelijke projecten opgelost. Als er, zoals bij het Werkhuis van het Huis van Haarlemmermeer, parkeerplaatsen moeten plaatsmaken voor een ontwikkeling, dan moeten deze parkeerplaatsen elders in het centrum worden teruggebracht.

Het huidige parkeeraanbod moet behouden blijven en waar het tijdelijk is permanent worden gemaakt. Als op basis van monitoren blijkt dat de parkeerbehoefte boven het huidige aanbod uitgroeit, vindt uitbreiding van de capaciteit plaats met tijdelijke voorzieningen. Het parkeergemak maakt Hoofddorp Centrum aantrekkelijk en dient behouden te blijven.

Huidige parkeerbezetting

Het totale gebied kent een op het drukste moment een bezetting van 77% en is als zodanig nog niet als problematisch te benoemen. Wanneer het verderaf gelegen gebied S1 niet wordt meegenomen in de totale berekeningen, komt de maximale bezetting op 79%.

Huidige parkeerbezetting



Strategisch autoparkeerbeleid



In november 2015 is de huidige bezetting gemeten op de volgende locaties:

Donderdag	Drukste moment	Bezetting drukste moment	Voornaamste gebruikers groep
Garage de Vier Meren (interparking)	13.00	34%	Bezoekers
Polderplein (Q-park)	13.00	45%	Bezoekers
Primark (Markthof)	13.00	47%	Bezoekers en Werkers
Garage Burg. V.d. Willigenlaan	12.00	89%	Werkers
Centrumgarage	13.00	43%	Bezoekers en Werkers
Binnenweg	11.00	19%	Werkers
Burg. V.d. Willigenlaan	15.00 en 16.00	52%	Bezoekers en Werkers
Nieuwe Weg (Aprisco)	13.00	65%	Bezoekers en Werkers
Straatparkeren zone 1	17.00	46%	Bewoners
Straatparkeren zone 2	09.00	69%	Bewoners en Bezoekers
Straatparkeren zone 3	13.00	84%	Bezoekers en Werkers
TOTAAL	13.00	48%	Bezoekers en Werkers

Bezetting drukste moment op donderdag

Vrijdag	Drukste moment	Bezetting drukste moment	Voornaamste gebruikers groep
Garage de Vier Meren (interparking)	14.00	65%	Bezoekers
Polderplein (Q-park)	11.00 en 14.00	63%	Bezoekers
Primark (Markthof)	20.00	54%	Bezoekers
Garage Burg. V.d. Willigenlaan	12.00	96%	Werkers
Centrumgarage	13.00 en 14.00	86%	Bezoekers en Werkers
Binnenweg	13.00 en 14.00	34%	Werkers
Burg. V.d. Willigenlaan	20.00	93%	Bezoekers en Werkers
Nieuwe Weg (Aprisco)	18.00	86%	Werkers en Bezoekers
Straatparkeren zone 1	18.00 en 20.00	65%	Bewoners
Straatparkeren zone 2	13.00	102%	Werkers en Bezoekers
Straatparkeren zone 3	19.00	84%	Bezoekers
TOTAAL	13.00	68%	Bezoekers en Werkers

Bezetting drukste moment op vrijdag

Zaterdag	Drukste moment	Bezetting drukste moment	Voornaamste gebruikers groep
Garage de Vier Meren (interparking)	14.00 en 15.00	86% en 86%	Bezoekers
Polderplein (Q-park)	14.00	86%	Bezoekers
Primark (Markthof)	14.00	67%	Bezoekers
Garage Burg. V.d. Willigenlaan	14.00	64%	Bezoekers
Centrumgarage	14.00	90%	Bezoekers
Binnenweg	13.00	17%	Werkers en Bezoekers
Burg. V.d. Willigenlaan	14.00	93%	Werkers en Bezoekers
Nieuwe Weg (Aprisco)	14.00	92%	Werkers en Bezoekers
Straatparkeren zone 1	09.00 en 11.00	58%	Bewoners
Straatparkeren zone 2	15.00	109%	Werkers en Bezoekers
Straatparkeren zone 3	14.00	109%	Werkers en Bezoekers
TOTAAL	14.00	77%	Bezoekers

Bezetting drukste moment op zaterdag

Ontwikkelingen

In het Deltaplan Bereikbaarheid is aangegeven dat behoefte is om voor het parkeren uitgangspunten voor strategisch autoparkeerbeleid in Haarlemmermeer vast te stellen, zodat een consistent, toekomstvast parkeerbeleid wordt gewaarborgd.

Toekomstvast moet enerzijds worden gezien in het kader van de verwachtingen ten aanzien van het autobezit en -gebruik en anderzijds worden gezien in het licht van de ruimtelijke ontwikkelingen in Hoofddorp (Centrum) en de ontwikkelingen binnen de detailhandel.

De afgelopen jaren lieten een stabilisatie zien van het autogebruik, maar de huidige economische opleving maakt dat rekening moet worden gehouden met een toenemende druk op het beschikbare parkeerareaal. Tellen we daarbij op de voorziene groei in aantal inwoners, verdichting van Hoofddorp Centrum, een verdere ontwikkeling en intensivering van de horeca- en evenementenfunctie van het centrum van Hoofddorp en een sterke Haarlemmermeerse economie, dan is uitbreiding van het parkeerareaal niet uit te sluiten. Tegelijk spelen ontwikkelingen van internetwinkels, autodelen en een toenemend gebruik van elektrische fietsen en dus toename van de actieradius en concurrentiekracht van de fiets.

De hiervoor genoemde ontwikkelingen met mogelijk een tegengesteld effect op de parkeerbehoefte maken het noodzakelijk rekening te houden met verschillende mogelijke ontwikkelingen. De kans op een krimp in de parkeervraag is de komende decennia uiterst gering. Daarom gaan we de komende jaren het huidige parkeeraanbod in Hoofddorp Centrum consolideren. Tijdelijke parkeeroplossingen worden permanent gemaakt en waar parkeerplaatsen moeten wijken voor gewenste ruimtelijke ontwikkelingen komen ze elders terug. In de uitwerking van verschillende projecten, zoals Huis van Haarlemmermeer en ontwikkeling Binnenweg, komt dit tot uitdrukking.

Monitoren

We monitoren de ontwikkelingen op de parkeerbehoefte en als die uitgroeit boven het huidige parkeeraanbod, dan kijken we uiteraard eerst naar de mogelijkheden van benutten en reguleren, en breiden indien dat noodzakelijk is uit met tijdelijke voorzieningen. Hierbij betrekken we de ontwikkelingen op het gebied van smart mobility, de zelfrijdende auto en de elektrische auto.

Tarieven

Een beleidsvoornemen is om in Hoofddorp Centrum te werken met progressieve parkeertarieven (A- en B-tarief) gestimuleerd om te parkeren in de parkeergarages. In de zone met lage tarieven (C-tarief) is het mogelijk om abonnementen aan te schaffen. Zo wordt lang parkeren gestimuleerd op wat grotere afstand van het winkelgebied.

3.3 COMMERCIËLE VOORZIENINGEN HAARLEMMERMEER 2016

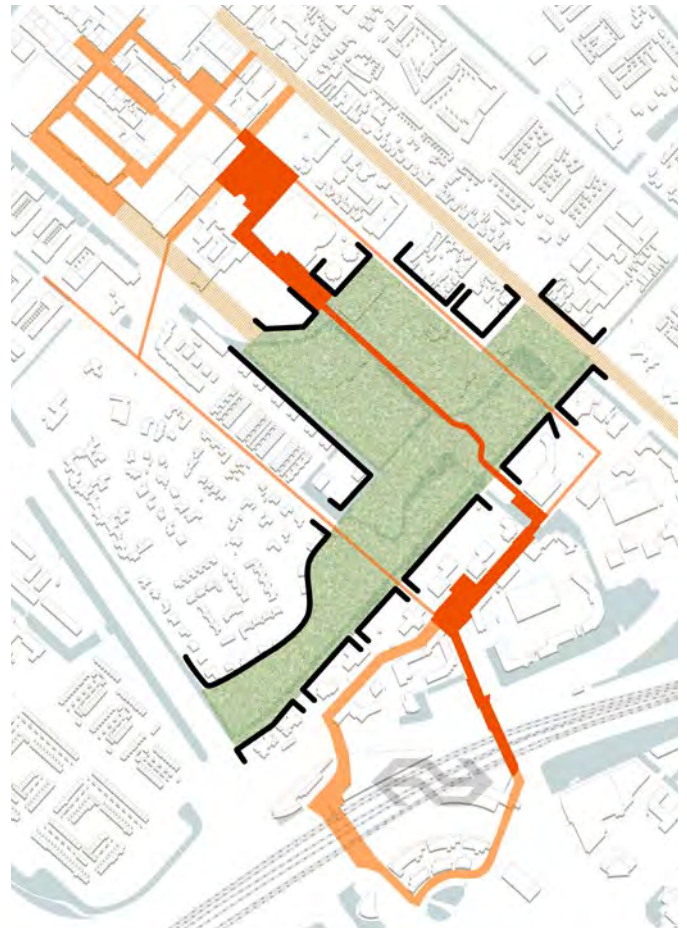
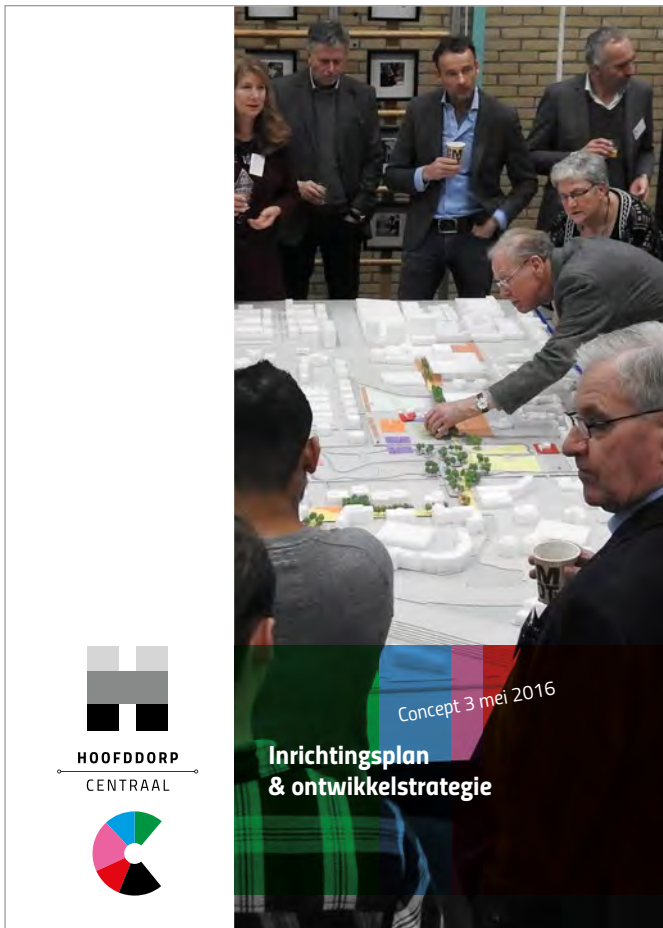
Het in januari 2016 vastgestelde raadsvoorstel 'Commerciële voorzieningen Haarlemmermeer 2016' (2015.0056233) gaat voor Hoofddorp Centrum uit van investeren in het gemak van bereikbaarheid met alle vervoersmodaliteiten en parkeren tegen een laag tarief. Dit raadsvoorstel is op haar beurt uitgangspunt geweest voor het strategische parkeerbeleid.



3.4 HOOFDDORP-CENTRAAL

Een van de uitwerkingen van de Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 is het proces Hoofddorp-Centraal. Dit Ontwikkelplan Stadscentrum Hoofddorp (OSH) legt de verbinding met dit gebied, waarin op participatieve wijze het gebied tussen het station en het centrum is ingevuld. Onder andere met een aantrekkelijke route tussen station en centrum. In het volgende hoofdstuk, het ruimtelijk ontwikkelkader (4) is beschreven hoe beide plannen elkaar gaan versterken en hoe het centrum en de Fruittuinen tot één geheel zijn te smeden. Hierbij kan de Burgemeester Van der Willigenlaan een belangrijke toegevoegde rol spelen.

Met Hoofddorp-Centraal gaat een langgekoesterde wens in vervulling om Hoofddorp station beter te verbinden met het centrum van Hoofddorp. Met het raadsbesluit 'Inrichtingsplan en Ontwikkelstrategie Hoofddorp-Centraal' (2016.0020521) is besloten uitvoering te geven aan de eerste realisatiestap in deze ontwikkeling. Het uitvoeren van een aantal maatregelen in de openbare ruimte ter ondersteuning van de route door het park van stationsgebied naar het centrum van Hoofddorp.



3.5 RAADHUISPLEINPARKEERGARAGE

In het raadsbesluit 'Huis van HLMRMeer' (2014.0056444) van 2 april 2015 is besloten om de besluitvorming voor aanleg van de ondergrondse parkeergarage onder het Raadhuisplein mee te nemen in de definitieve besluitvorming voor het Huis van Haarlemmermeer. Het raadsvoorstel waar de raad 24 november 2016 mee heeft ingestemd is nog niet de bedoelde definitieve afweging. Deze afwegingen maken we in hoofdstuk 6 met het in beeld brengen van de voor- en nadelen.

3.6 FIETSENSTALLING

In het door de raad op 26 januari 2012 vastgestelde Deltaplan Bereikbaarheid (2011/0048267) is de ambitie neergelegd om een bewaakte stalling in Hoofddorp Centrum te realiseren, ter hoogte van de oostelijke ingang van het winkelcentrum. Dit is in de vorm van fietscarroussels onderzocht, maar op 6 juni 2016 is bestuurlijk besloten (2016/0027144) dat dit niet haalbaar is. Naar aanleiding van schriftelijke vragen uit de raad op 13 januari 2017 is aangegeven dat de verwachting is dat in de loop van 2017 beter zicht ontstaat op de ontwikkelingen centrum Hoofddorp en concreter is te maken welke oplossingen voor fietsparkeren mogelijk zijn. Binnen de ontwikkelingen van Huis van Haarlemmermeer doet zich mogelijk een kans voor.

Uitgangspunten voor de onderzoeken

Het Huis van Haarlemmermeer (hoofdstuk 2) en de kaders geven een aantal uitgangspunten en ambities voor de volgende hoofdstukken en daarin beschreven onderzoeken:

1. de Pleinvariant voor het Huis van Haarlemmermeer;
2. de Binnenweg wordt bij de onderzoeken meegenomen;
3. het aantal parkeerplaatsen blijft minimaal gelijk;
4. de bereikbaarheid met de auto op zaterdag is maatgevend;
5. een locatie voor een overdekte fietsenstalling en een plek voor evenementen;
6. de gebiedsontwikkeling is financieel haalbaar.

4. Ruimtelijk ontwikkelkader

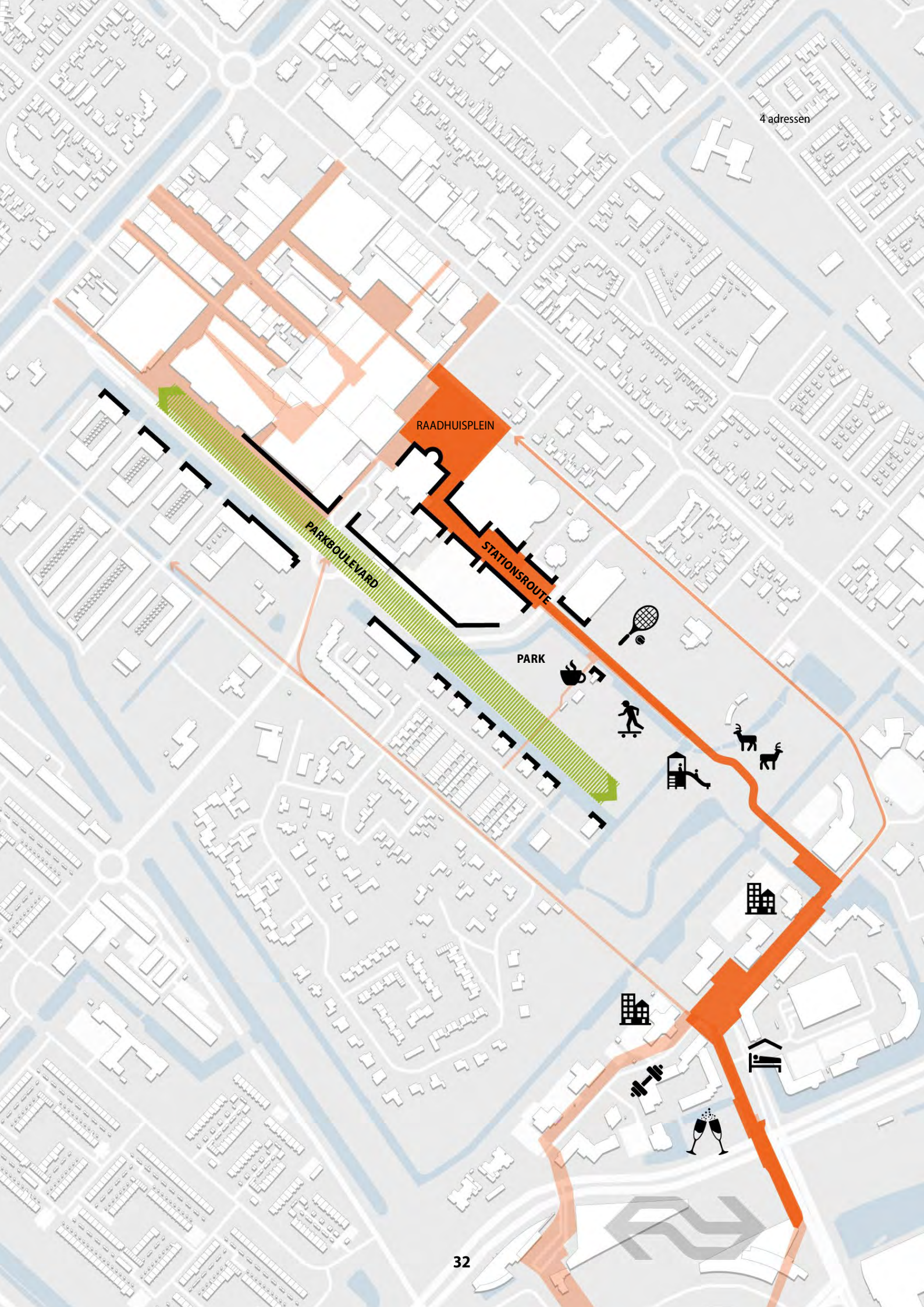
Het ruimtelijk ontwikkelkader dient als raamwerk voor de ontwikkelingen rondom het Raadhuisplein. De opbouw van het raamwerk start met een analyse en versterking van de ruimtelijke structuur (4.1). In de volgende paragraaf (4.2) is beschreven welke kansen een nieuw raadhuis biedt om de relatie met de omliggende gebieden te versterken en het geheel tot bloei te laten komen. Dit wordt uitgewerkt in een parkboulevard, ook geschikt voor evenementen (4.3) en het Raadhuisplein als stadsplein en levendig hart van het centrum (4.4). Vervolgens wordt dieper ingegaan op de stedenbouwkundige principes (4.5) voor de ontwikkelvelden in het stadscentrum. Dit alles is samengevat in een zogenaamde spelregelkaart voor het stadscentrum (4.6). Het ontwikkelkader geeft (voor parkeren) een voorkeursvariant. Deze voorkeursvariant is vertrekpunt voor het onderzoek naar de bereikbaarheid in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 volgen uitwerkingen voor enkele specifieke locaties.



4.1 RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Kenmerkend voor de ruimtelijke structuur van de Haarlemmermeer zijn de lange lijnen en de mathematische verkaveling. De lijnen van de polder zijn ook goed zichtbaar in het centrum. De Kruisweg en Hoofdweg als ruimtelijke dragers van de Haarlemmermeer als geheel. De Prins Hendriklaan en Burgemeester van Stamplein/Burgemeester Van der Willigenlaan op stedelijk niveau. De nieuwe langzaamverkeersverbinding van station naar centrum voegt een nieuwe stedelijke verbinding aan de ruimtelijke structuur toe. Het draagt bij aan dynamiek en levendigheid in het gebied tussen station en centrum.

De vlakken van de polder werken ook door tot op het schaalniveau van het stadscentrum. In het centrum zijn de belangrijkste openbare ruimten die nadrukkelijk een specifieke eigen betekenis hebben.



RAADHUISPLEIN

PARKBOULEVARD

STATIONSROUTE

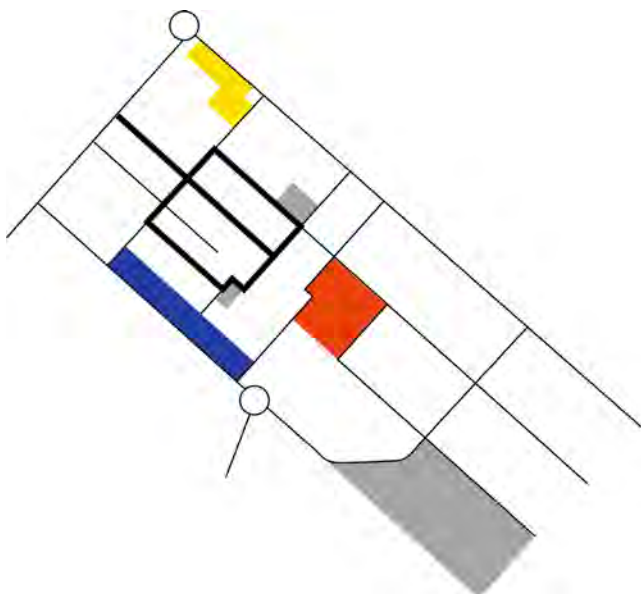
PARK

4.2 NIEUWE SAMENHANG IN HET STADSCENTRUM

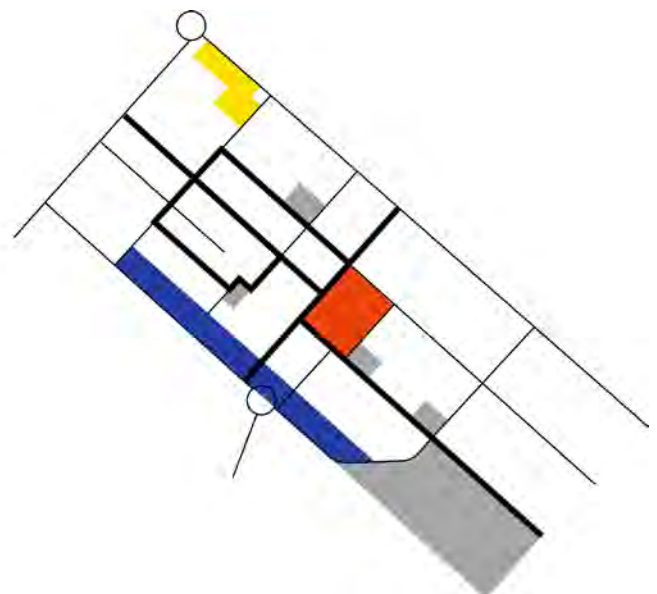
Met de ontwikkelingen rond het Raadhuisplein ontstaan er nieuwe kansen met vier heldere adressen in deel van het centrum.

- Stationsroute zorgt voor oriëntatie op noordzijde
- Het stadscentrum een voorzijde geven aan het park (Fruittuinen) en de Burgemeester Van der Willigenlaan;
- Parkboulevard aan zuidzijde met mogelijkheden voor evenementen;
- Raadhuisplein omgeven door levendige pleinwanden met stedelijk programma.

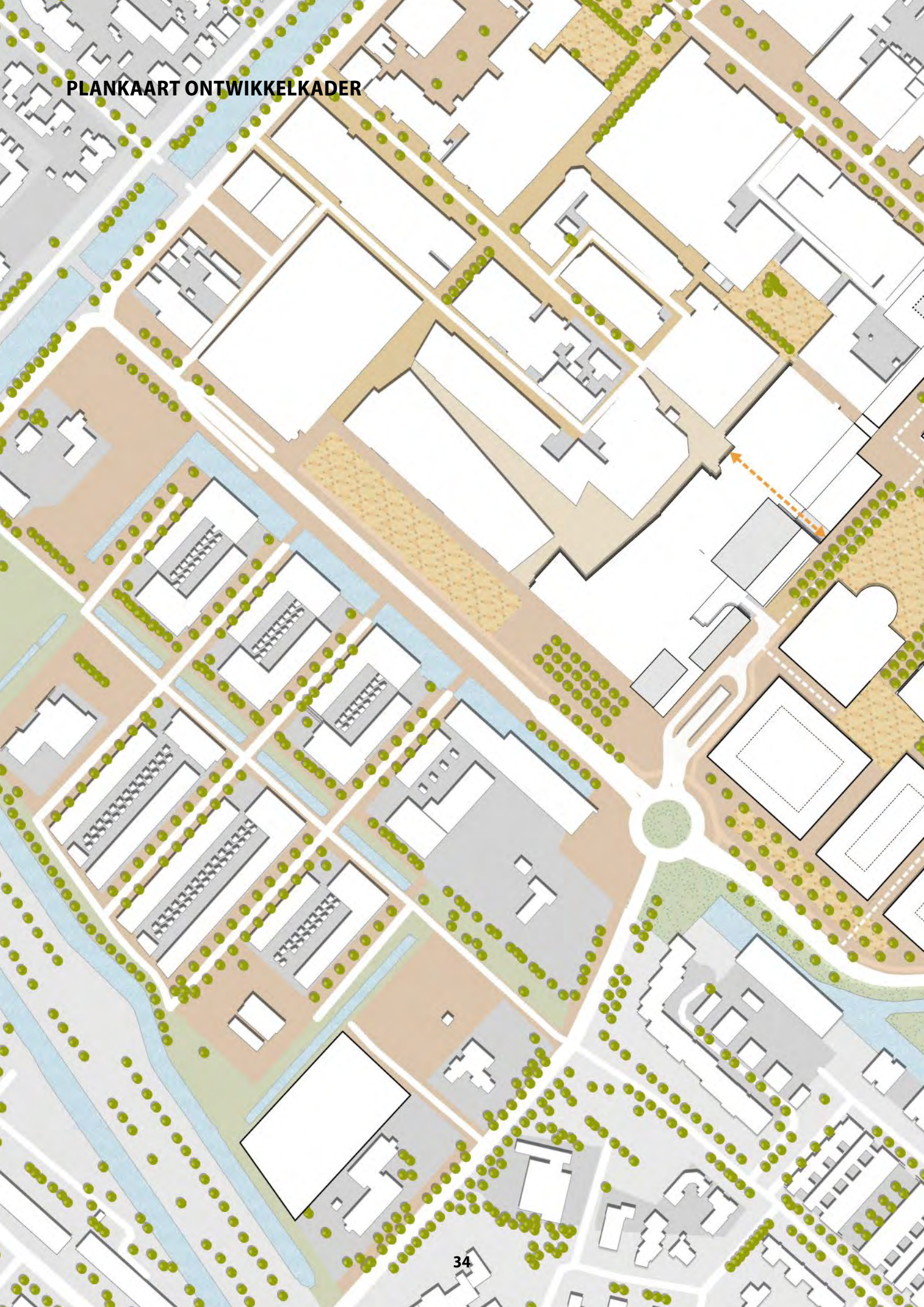
huidige situatie



toekomstige situatie



PLANKAART ONTWIKKELKADER

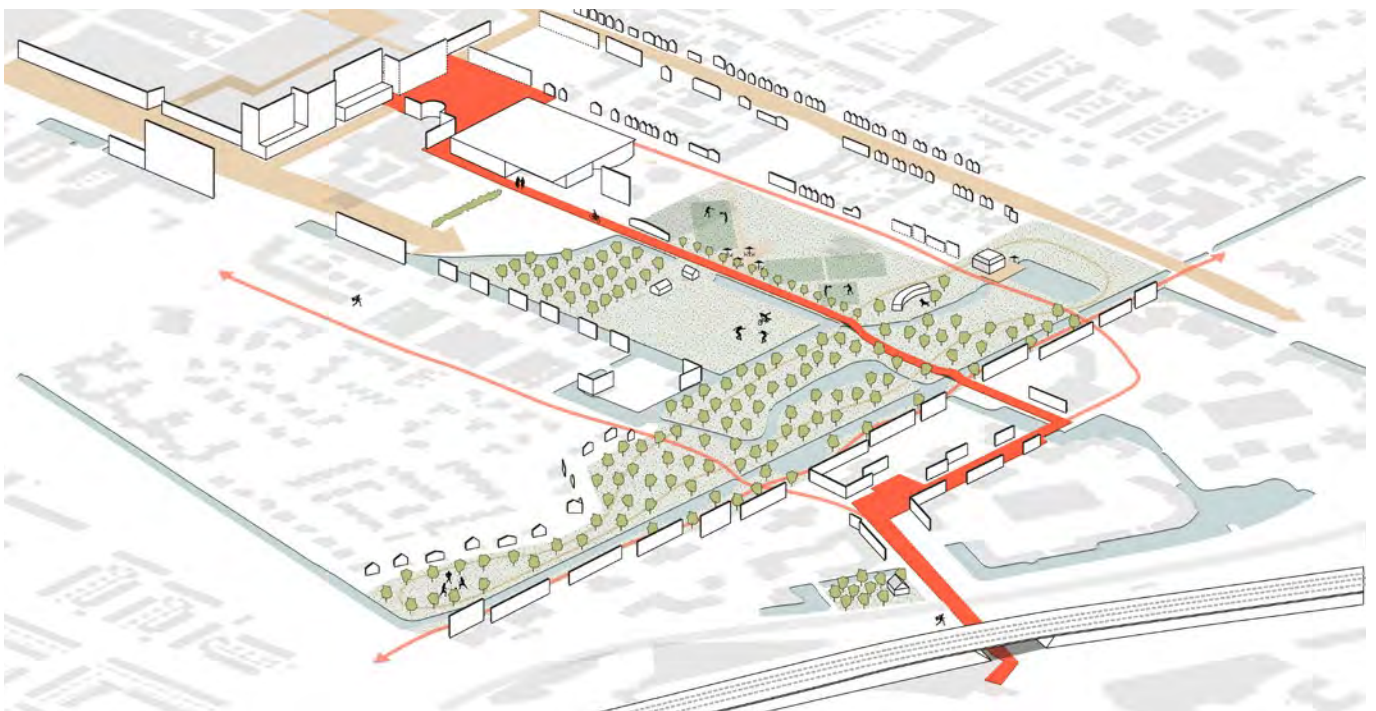




Stationsroute

De nieuwe wandel- en fietsverbinding van het station naar het centrum (stationsroute) vormt de rode draad van het inrichtingsplan/ontwikkelstrategie van Hoofddorp Centraal. Deze verbinding maakt grotendeels gebruik van een reeds aanwezige ruimtelijke structuur in de Fruittuinen en Beukenhorst-West. Op een cruciale plek in het Wandelbos wordt een ontbrekend deel toegevoegd, waarmee deze route op stedelijke schaal gaat functioneren. Het draagt bij aan dynamiek en levendigheid in het gebied tussen station en centrum.

De nieuwe wandel- en fietsverbinding van het station naar het centrum vormt de rode draad van het inrichtingsplan/ontwikkelstrategie van Hoofddorp Centraal



Stadscentrum aan de Fruittuinen

De relatie van het centrum met de Fruittuinen is onsamenhangend. De Fruittuinen gaan samen met het Wandelbos het toekomstige stadspark van Hoofddorp vormen. In het proces van Hoofddorp Centraal zijn samen met bewoners tal van kwaliteitsverbeteringen uitgewerkt. Nu nog zijn het centrum en het park van elkaar afgekeerd. De overgang is rommelig en een (tijdelijk) parkeergebouw draagt bij aan een gevoel van ‘achterkanten’.

Met het ontstaan van een levendig stadspark komen er aan de randen van het park kansen voor een hoogwaardig woonmilieu, bij voorkeur in een aanzienlijke dichtheid. Zowel aan de Beukenhorst kant als aan de kant van het centrum langs de Burgemeester Van der Willigenlaan, waar nu nog het (tijdelijk)parkeergebouw staat en het kantoor van D-reizen.



Burgemeester Van der Willigenlaan

Het tijdelijke parkeergebouw staat op grond van de gemeente, wat een prachtige kans biedt om het geschikt te maken voor wonen aan de Fruittuiten. Voor het kantoor van D-reizen zijn plannen in de maak voor woningbouw. Deze beide ontwikkelkavels, parkblok en parkwand geheten, krijgen een voorkant aan de Fruittuinen.

Het parkblok zou optimaal benut kunnen worden door de Burgemeester Van der Willigenlaan een haakse hoek van 90 graden te geven. Dit versterkt enerzijds de ruimtelijke structuur met de rechte lijnen, maar haalt ook de relatief hoge snelheden uit de Burgemeester Van der Willigenlaan. Dit laatste gecombineerd met een afgewaardeerde Burgemeester Van der Willigenlaan en langspaarkeerplaatsen (circa 35) maakt het mogelijk om de verbinding tussen centrum en Fruittuinen op een aantrekkelijk manier vorm te geven.

Een haakse bocht in de Burgemeester Van der Willigenlaan heeft een behoorlijk impact op de tegenover gelegen appartementen. Dit vraagt om zorgvuldige inpassing en participatie. Dit is één van de vervolggaven. Ze staan de businesscase niet in de weg, maar kunnen het plan wel verder versterken.

Langspaarkeerplaatsen langs de Burgemeester Van der Willigenlaan kunnen ook bijdragen aan de parkeeropgave.



Burgemeester van Stamplein en de Fruittuinen

De zuidzijde van het centrum wordt begrensd door het Burgemeester van Stamplein. Dit plein wordt gemarkeerd door een eenduidig vormgegeven bebouwingwand. De functies zijn georiënteerd op de stedelijke ruimte van het Burgemeester van Stamplein. Een parkboulevard in het verlengde van het Van Stamplein brengt het park naar het centrum en het centrum naar het park.

Raadhuisplein

Het Raadhuisplein markeert nu nog de rand van het centrum. Maar met de mogelijke ontwikkelingen van het Aprisco terrein, het voormalig postkantoor en het voorzetgebouw en de ontwikkelingen aan de zuidkant rond het Huis van Haarlemmermeer, komt het Raadhuisplein veel centraler te liggen. De inrichting van dit plein zal zorgvuldig moeten gebeuren, waarbij rekening moet worden gehouden met de functie die het in de toekomst gaat vervullen als centraal plein voor horeca, cultuur en bestuur. Daarbij is het van belang de wanden van het plein aantrekkelijk en duidelijk te maken, het plein een goede en duurzame inrichting te geven waardoor het plein een eigen kwaliteit krijgt waar mensen graag samenkomen voor horecabezoek en passende culturele bijeenkomsten en evenementen.





Referentie: Korte Voorhout Den Haag



4.3 PARKBOULEVARD EN EVENEMENTEN

Op dit moment hebben stadcentrum en het park geen duidelijk relatie met elkaar; Zoals in het voorgaande ook al beschreven ligt er een barrière van infrastructuur, kantoorgebouwen, parkeren en achterkanten van gebouwen. Een parkboulevard in het verlengde van het Burgemeester van Stamplein is één van de elementen die kan zorgen voor ruimtelijke samenhang en structuur. Het brengt het park naar het centrum en het centrum naar het park. Hier ligt nog wel een conflict met de rijbaan naar de centrumblokparkeergarage. Of deze rijbaan nodig zal zijn is afhankelijk van de parkeeroplossing in combinatie met de in en uitgangen.

De parkboulevard is een brede openbare ruimte die van het Burgemeester van Stamplein tot aan het park loopt. In feite wordt de hoogwaardige openbare ruimte van het marktplein doorgezet tot aan het park. Dit betekent dat de rooilijn van de nieuwe centrumontwikkelingen wordt uitgelijnd aan het Burgemeester van Stamplein, waardoor de ervaring van de diepte en de lange lijnen van de polder in de centrum versterkt wordt.

Parkeren moet mogelijk zijn om piekmomenten in het centrum op te kunnen vangen, zoals tijdens evenementen en decemberdrukte. Dit is enkele keren per jaar. De capaciteit blijkt bij een hoogwaardige inrichting zo'n 65 plekken te bedragen. Dit kan bijdragen aan de parkeeropgave.

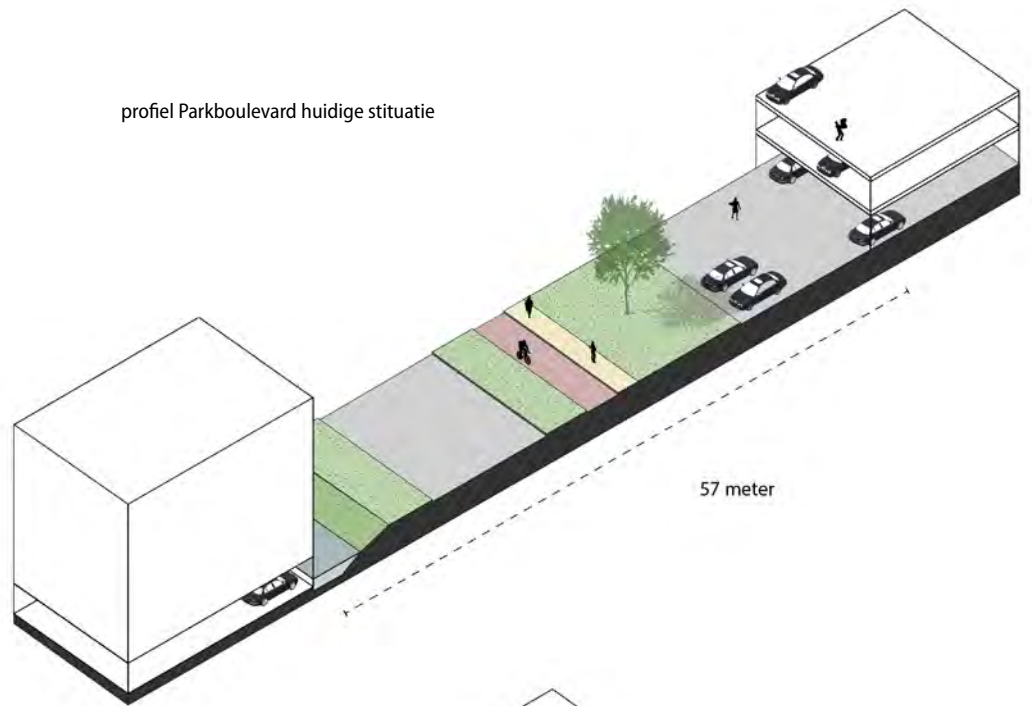
Door het aanleggen van centrale strook van semi-permeabele verharding ontstaat een multifunctionele, groene zone. Hier kan incidenteel op geparkeerd worden, het dient als voetgangersruimte, maar zorgt tegelijk voor een groene uitstraling. Uitsparingen in de verharding op onregelmatige afstandenvormen de boomvakken. De inrichting met zit- en speelelementen zorgt voor aantrekkelijk verblijfsruimte. De ruimte kan daarnaast ook prima gebruikt worden voor evenementen zoals (kerst)markt of een foodtruck festival.



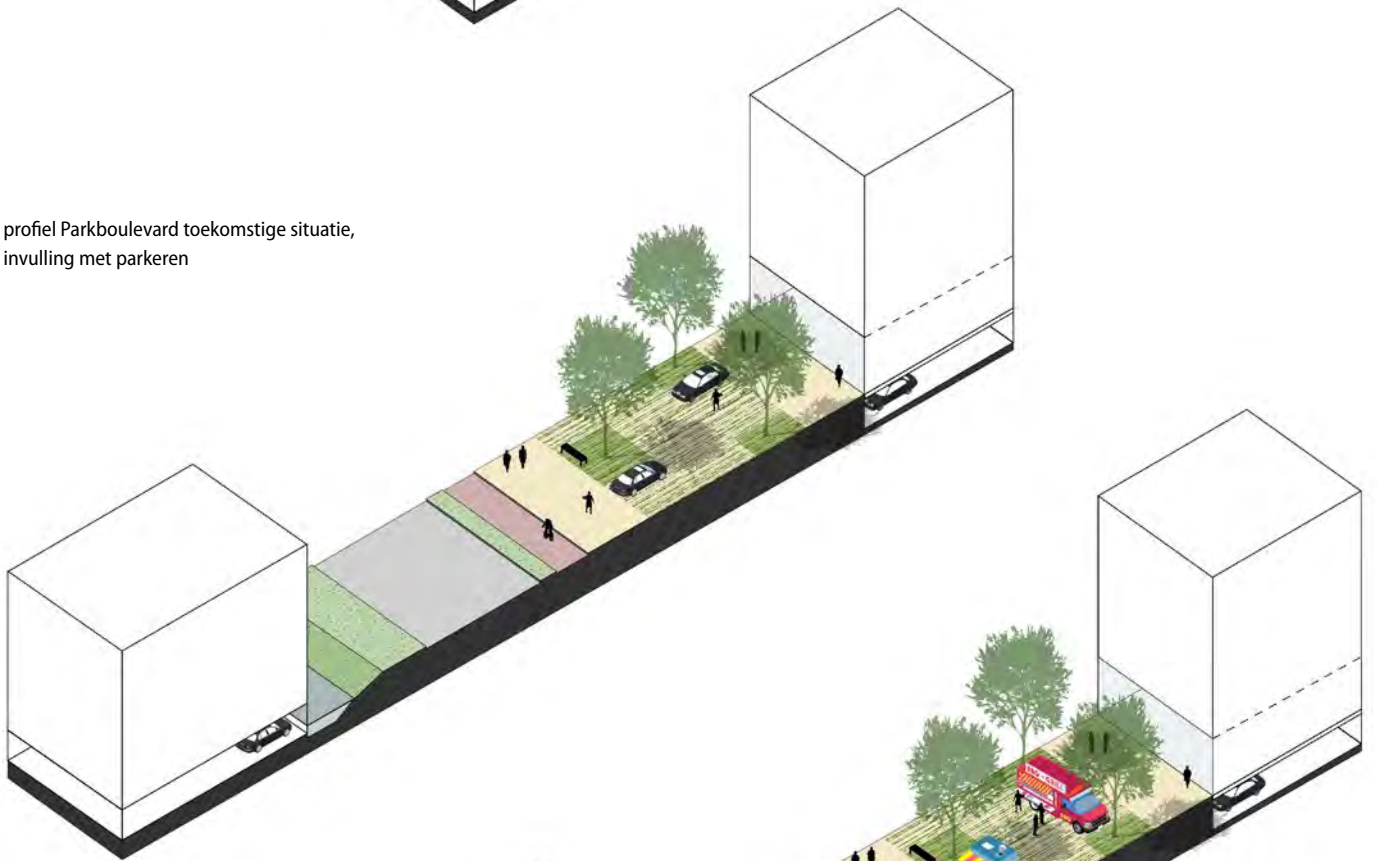
Parkeren moet mogelijk zijn om piekmomenten in het centrum op te kunnen vangen, zoals tijdens evenementen en decemberdrukte. Dit is enkele keren per jaar. De capaciteit blijkt bij een hoogwaardige inrichting zo'n 65 plekken te bedragen.



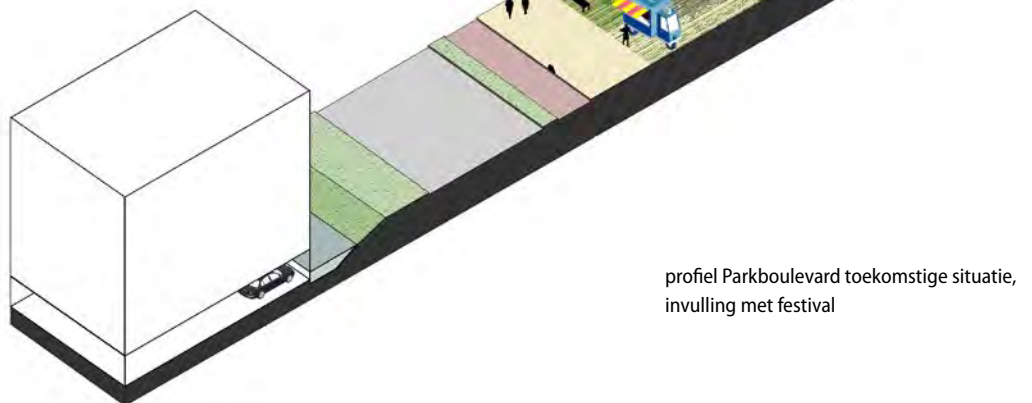
profiel Parkboulevard huidige situatie



profiel Parkboulevard toekomstige situatie,
invulling met parkeren



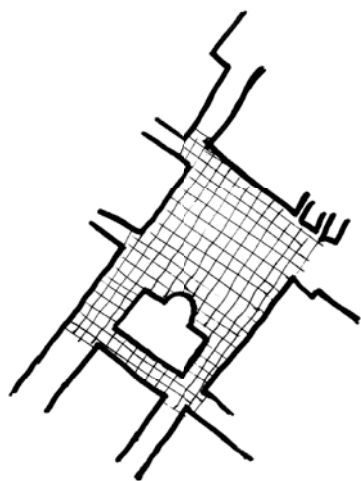
profiel Parkboulevard toekomstige situatie,
invulling met festival



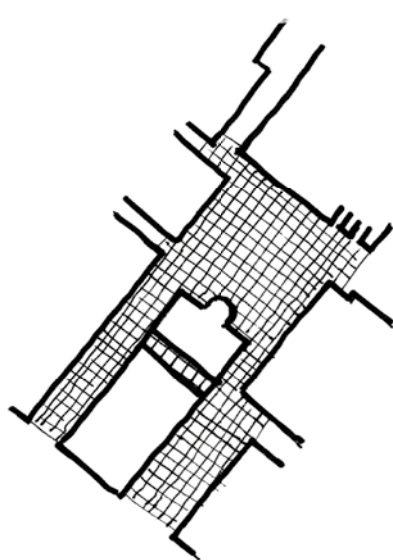


een groene inrichting van het plein voor stadsschouwburg van Antwerpen

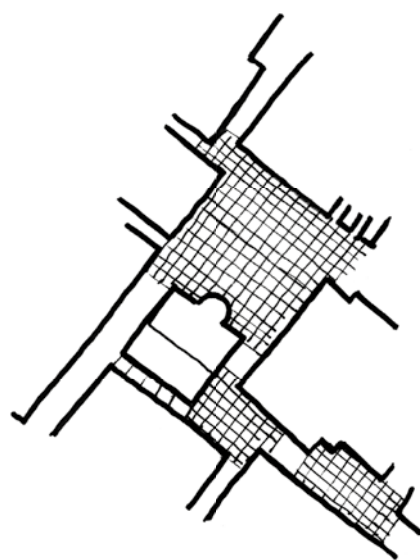
Stadspein



Stadspein XL



Schakeling van pleinen



Het Amstelveld, amsterdam, is precies even groot als het Raadhuisplein

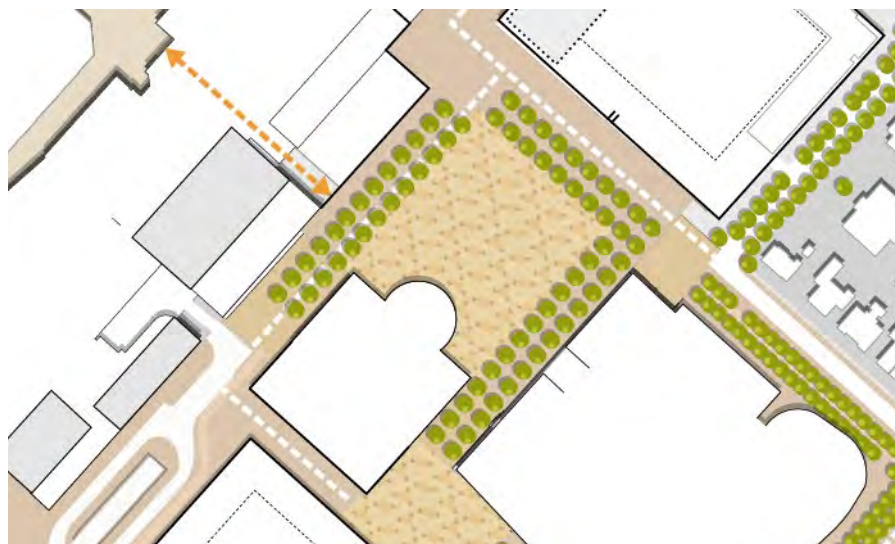
4.4 RAADHUISPLEIN ALS STADSPLEIN

Het Raadhuisplein markeert op dit moment de rand van het centrum. Met de ontwikkelingen in het stadscentrum komt het plein veel centraler te liggen. Zowel aan de noordzijde (de Aprisco locatie), aan de westzijde (een 'voorzetgebouw' aan de huidige rand van het winkelcentrum) als aan de zuidzijde (Huis van Haarlemmermeer) staan veranderingen op stapel. Het is daarbij van belang om het Raadhuisplein te positioneren ten opzichte van andere openbare ruimtes in het centrum. Dit raakt zowel de identiteit en het gebruik van het plein als de structuur.

In dit ontwikkelkader is een aantal varianten voor de ruimtelijke structuur van het plein verkend. Het bestuurscentrum neemt daarin per definitie een prominente positie in. Het voorkeursmodel is de compacte variant waarbij het Raadhuisplein onderdeel uitmaakt van een reeks pleinruimtes. Deze reeks schakelt het stadscentrum en de route van station naar centrum aan elkaar.

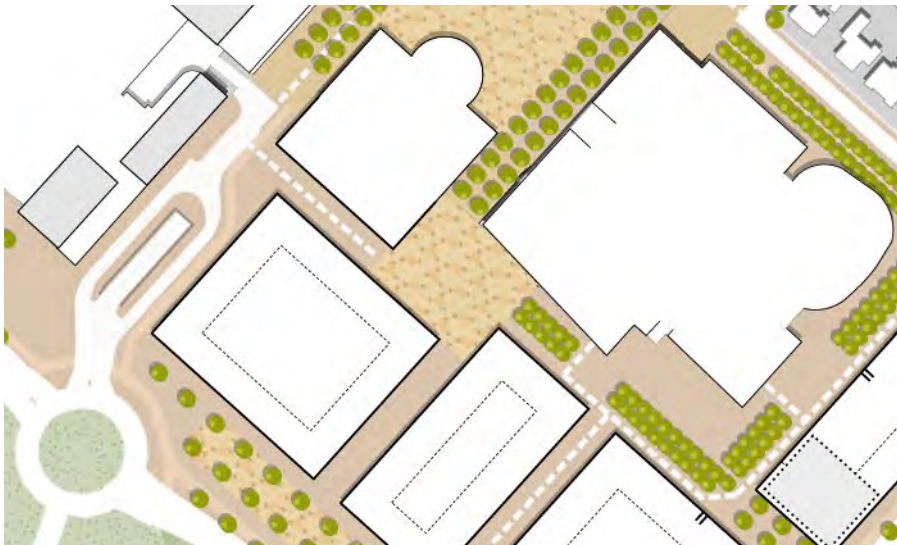
Het Raadhuisplein wordt in dat voorkeursmodel in alle windrichtingenverbonden en omgeven door levendige pleinwanden. Er bestaat ook de kans om het plein beter te koppelen aan het winkelrondje door een doorbraak ter hoogte van de Hema te realiseren. Daardoor wordt het plein nadrukkelijker een centrale openbare ruimte in het stadscentrum. Het bestuursdeel komt als een paviljoen op het plein te staan. Dit stelt eisen aan de wijze waarop dit te handhaven deel van het huidige raadhuis wordt 'afgeknipt' en de wijze waarop het gebouw wordt aansloten op de openbare ruimte.

Qua identiteit heeft het Raadhuisplein de potentie om een echt stadspan worden. Er is ruimte voor bijzondere evenementen, culturele manifestaties of festivals.



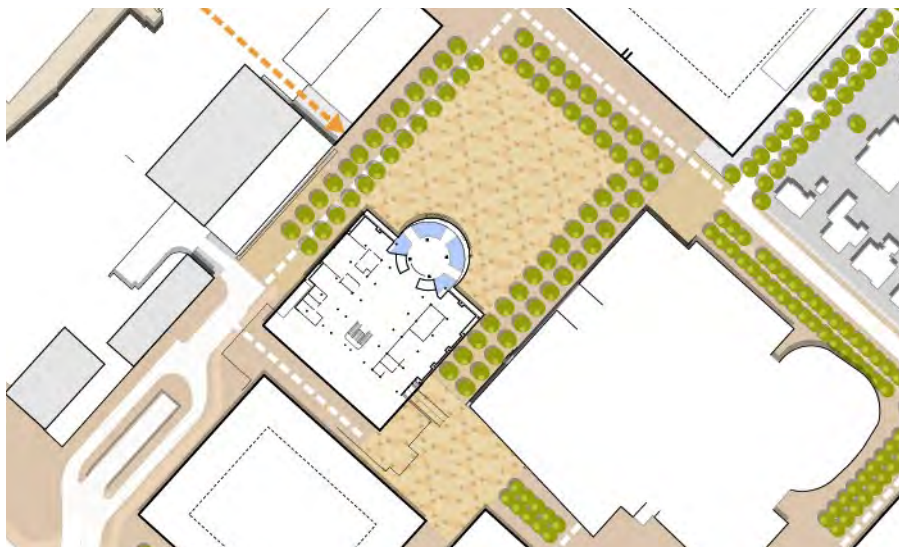
Pleintje als shakel

Een schakelpleintje verbindt de nieuwe stedelijke route op een mooie manier met het Raadhuisplein. Dit pleintje vormt tevens de verbindende schakel tussen de verschillende gemeentelijke functies van Huis van Haarlemmermeer. De openbare ruimte draagt bij aan de interactie tussen het bestuurscentrum, het werkhuis en de publieksfuncties.



Paviljoen op het Raadhuisplein

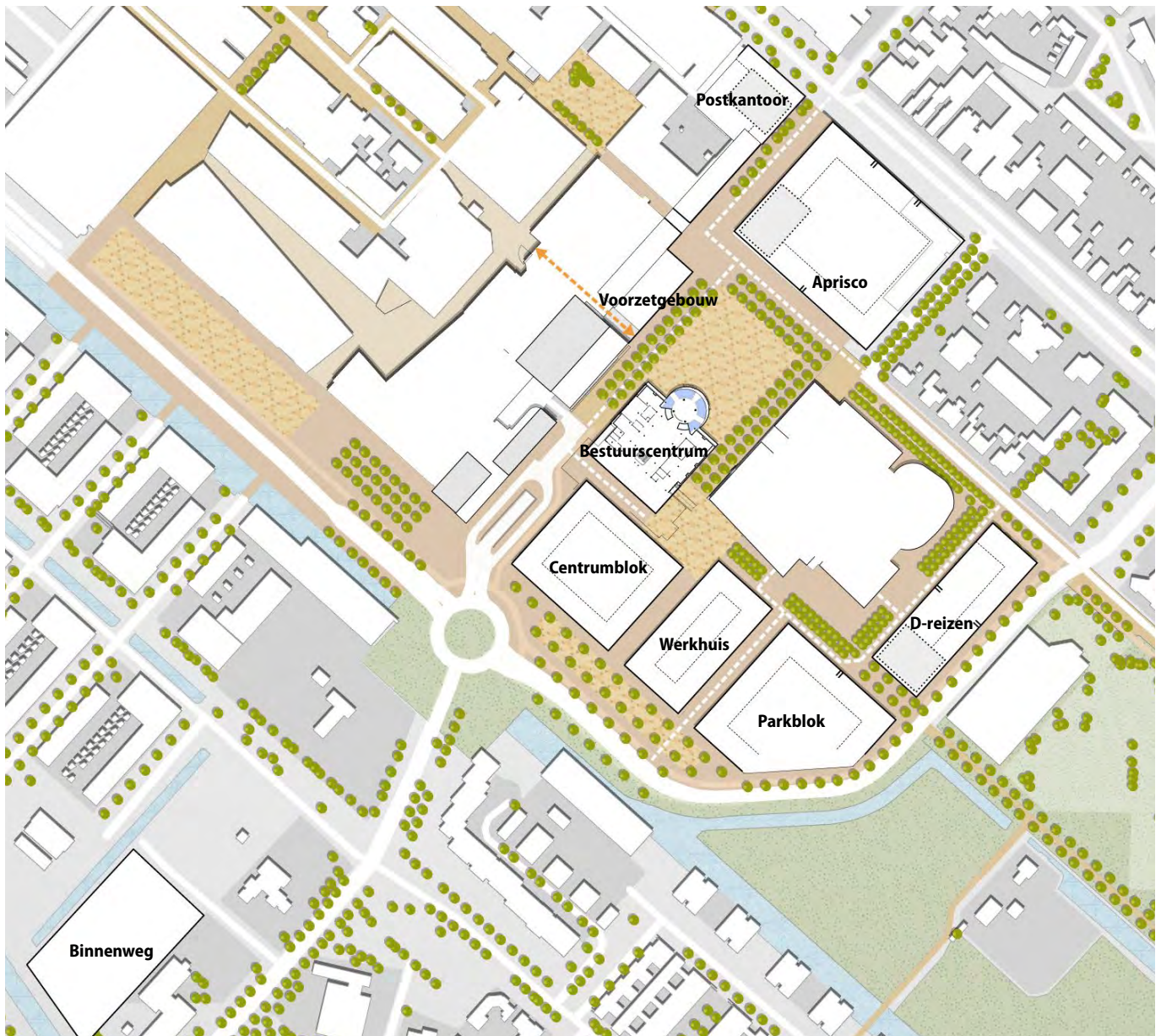
Een cruciale ontwerpogave is de wijze waarop het bestuursdeel wordt 'afgeknipt'. Een compacte aanbouw aan het paviljoen zorgt voor een kwalitatief hoogwaardige afronding van het gebouw. Dit is een architectonische opgave waar ook een (nieuwe) entree van het bestuurscentrum moet worden meegenomen. Het toe te voegen bouwvolume, met ruimte voor bijzondere stedelijke functies, is naar verwachting bescheiden. Daarbij draagt de aanbouw stedenbouwkundig bij aan de ambitie om de route vanuit het station visueel niet te laten eindigen op het laad & loosterrein van het stadscentrum, maar dat gebruikers op een aangename manier richting het Raadhuisplein worden geleid.



4.5 STEDENBOUWKUNDIGE PRINCIPES

In het stadscentrum zijn vijf ontwikkelvelden met gemeentelijke eigendom. Ook de ontwikkeling van de Binnenweg is nauw verwant aan het stadscentrum. Naast de gemeentelijke kavels zijn er op dit moment twee particuliere initiatieven waarvoor plannen in de maak zijn: de Aprisco-locatie, Postkantoor en het 'D-reizen kavel' aan de Burgemeester Van der Willigenlaan. Voor de ontwikkelvelden in het stadscentrum zijn stedenbouwkundige principes uitgewerkt. Voor de Binnenweg is een separate stedenbouwkundige verkenning uitgevoerd. De stedenbouwkundige principes voor het stadscentrum zijn onderverdeeld in autoverkeer, fietsverkeer, oriëntatie, formeel & informeel en bouwhoogte. In de bijgevoegde spelregelkaart zijn deze principes vertaald in een aantal regels die we aan de ontwikkelaars mee kunnen geven. Hiermee wordt de ruimtelijke kwaliteit van het hele gebied gewaarborgd.

ontwikkelvelden



Autoverkeer/expeditie

De ontwikkelvelden aan de toekomstige parkboulevard worden voor autoverkeer ontsloten vanaf de zuidzijde. Het blok van D-reizen wordt aan de achterzijde ontsloten. Bijzondere aandacht verdient het laden & lossen van De Meerse in het cultuurgebouw. Het ligt voor de hand om de straat aan de achterzijde van het D-reizen complex te gebruiken.



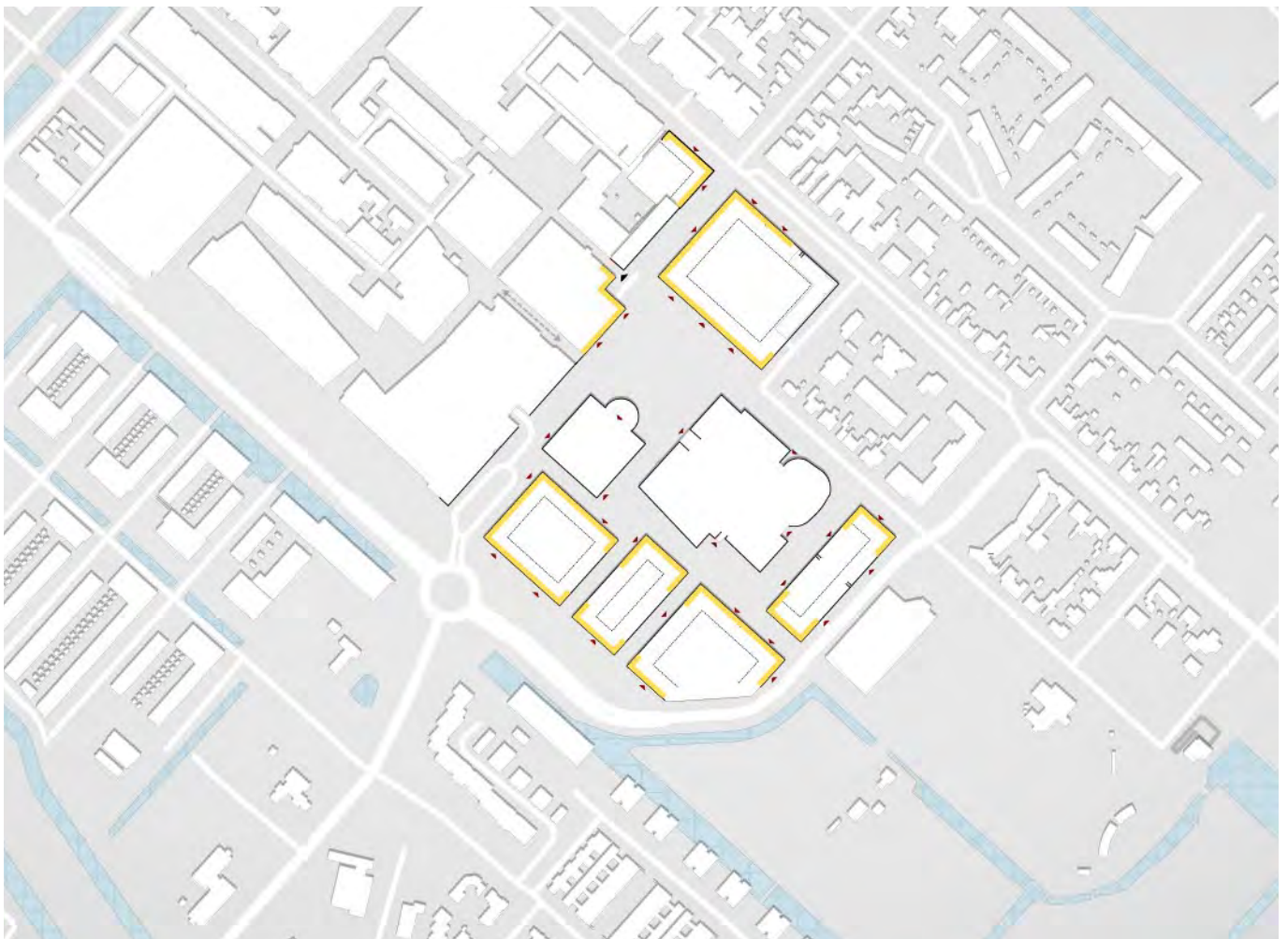
Fietsverkeer

De nieuwe route tussen station en centrum wordt gedeeld door fietsers en wandelaars. Het fietsverkeer buigt ter hoogte van het paviljoen op het Raadhuisplein (flauw) af naar links. In het bestuurscentrum kan een fietsparkeervoorziening voor het centrum worden gerealiseerd. Dat kan in de aanbouw of de bestaande kelder. Overige hoofdfietsroutes, zoals de route over de Prins Hendrikklaan en de noord-zuidroute over het Raadhuisplein, blijven gehandhaafd.



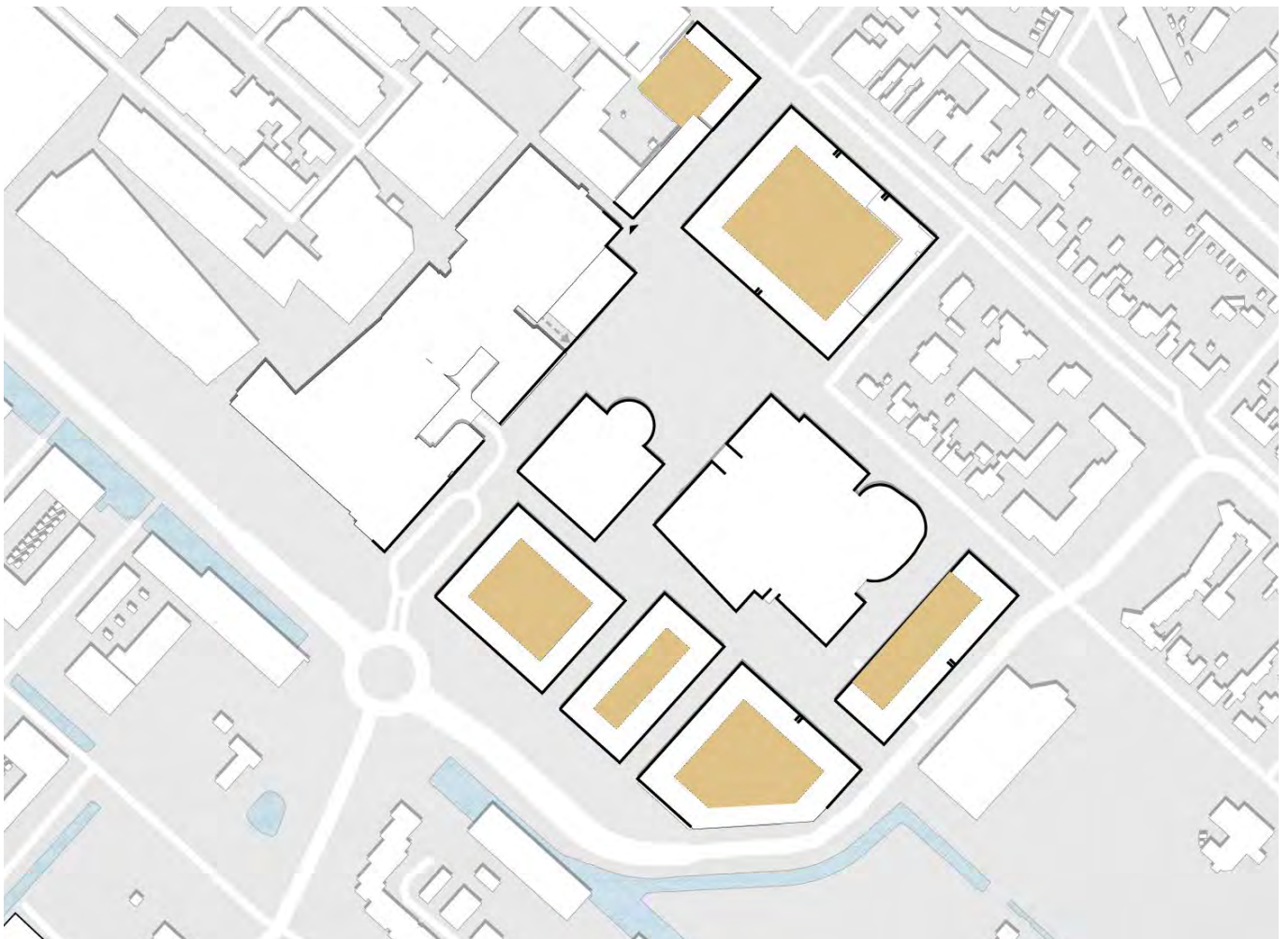
Oriëntatie

De bebouwing zal zich oriënteren op de belangrijkste openbare ruimten: het Raadhuisplein, de parkboulevard, het park en de stationsroute. Aan deze zijden komen de hoofdentrees, levendige plinten en presenteren de gebouwen zich. De wijze waarop dit vorm krijgt, is onderwerp van uitwerking.



Gesloten bouwblokken

Het principe van het typisch Hollandse bouwblok vormt de basis van de nieuwe ontwikkelingen. Dit principe wordt zowel voor bouwvelden in gemeentelijk eigendom als voor het eigendom van andere partijen toegepast. De blokkenstructuur schept stedenbouwkundige samenhang binnen het gebied. De (deels)gesloten bouwblokken hebben een buitenzijde georiënteerd op de straat en een al of niet verhoogde groene binnentuin aan de binnenzijde. Ook het werkhuis voegt zich naar dit principe, waarbij de binnentuin ook een andere invulling kan hebben.



Bouwhoogtes

Wat betreft de bouwhoogte is het cruciaal goed aan te sluiten bij de bouwhoogtes in het stadscentrum. Er worden drie niveaus onderscheiden:

- aan de rand van het winkelgebied is op twee plekken hoogbouw mogelijk tot 14 bouwlagen (50m). Hiermee wordt de krans van hoogbouw die ingezet is met de eerdere ontwikkelingen aangevuld en gecompleteerd. Een extra hoogteaccent is voorzien aan het park en de nieuwe parkroute die het station met het centrum van Hoofddorp verbindt.
- de nieuw te bouwen blokken krijgen een basishoogte van 15,5 meter. Binnen deze hoogte zijn 5 bouwlagen te realiseren waarbij aan de plint wat extra hoogte is toegekend. Door middel van een 'set back', een vanaf de rooilijn teruggeplaatste bouwlaag kunnen de blokken verhoogd worden tot 20 meter. Deze laag is vanaf de straat ondergeschikt aan het hoofdvolume of zelfs niet zichtbaar.
- een uitzondering op de basishoogte is de bebouwing aan de Kruisweg. Deze sluit met maximaal 12,5 meter bouwhoogte goed aan bij de lagere bebouwing aan dit historische lint.







Referenties voor de bouwblokken:
bijzondere hoeken
extra aandacht voor de entrees
hoogwaardige materialisatie
levendige plint







4.5 SPELREGELKAART

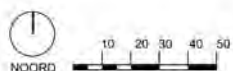
Om van dit centrumgebied een levendig, duurzaam en goed bereikbaar stuk stad te maken is het van belang om de ruimtelijke kwaliteit in het gebied te duiden. Dat is in de voorgaande paragrafen aangegeven. De genoemde ruimtelijke principes van de openbare ruimte en de diverse bouwwerken is overzichtelijk en concreet opgenomen een onderstaande 'spelregelkaart'. Daarmee geeft het uitgangspunten die gebruikt kunnen worden om eenheid en de door ons gewenste ruimtelijke kwaliteit in dit stadscentrum te realiseren. Deze spelregelkaart is leidend, niet bindend en wordt derhalve niet vastgesteld, maar wel gebruikt om met onze partners en investeerders in het centrum in gesprek te gaan.

Spelregelkaart, concept april 2017

	Bouwveld
	Indicatie bebouwing
	Footprint huidige bebouwing
	Marge-zone: overgang prive, onbebouwd
	Werken, Winkels, Horeca, Maatschappelijk
	Bebouwing verwijderen
	Rooilijn continu (100%)
	Levendige hoge plint & margezone van 1m aan de gevel
K	Kantoren
	Bouwhoogte in meters basis/setback hoogteaccenten ntb
	Hoogteaccent + zoekgebied bouwhoogte ntb
	Hoogteaccent bestaand
	Entreezijde
	Parcellering (minimale aantal per straatwand)
	Verplichte hoek toren
	Parkeren openbaar -1
	Parkeren privéstelling met daktuin
	In/uitrit Parkeergarage
	Ontsluiting auto
	Auto te gast
A	Schakelpleintje irt entree winkelcentrum nader uit te werken
B	Parkrand nader uit te werken; afhankelijk van al of niet rechttrekken Burgemeester van der Willigenlaan
C	Rooilijn bij herontwikkeling nader te definiëren
D	Gewenste tweede entree winkelcentrum nader te onderzoeken
E	Inpandige openbare fietsenstalling zoekgebied: centrumblok of onder Raadhuis

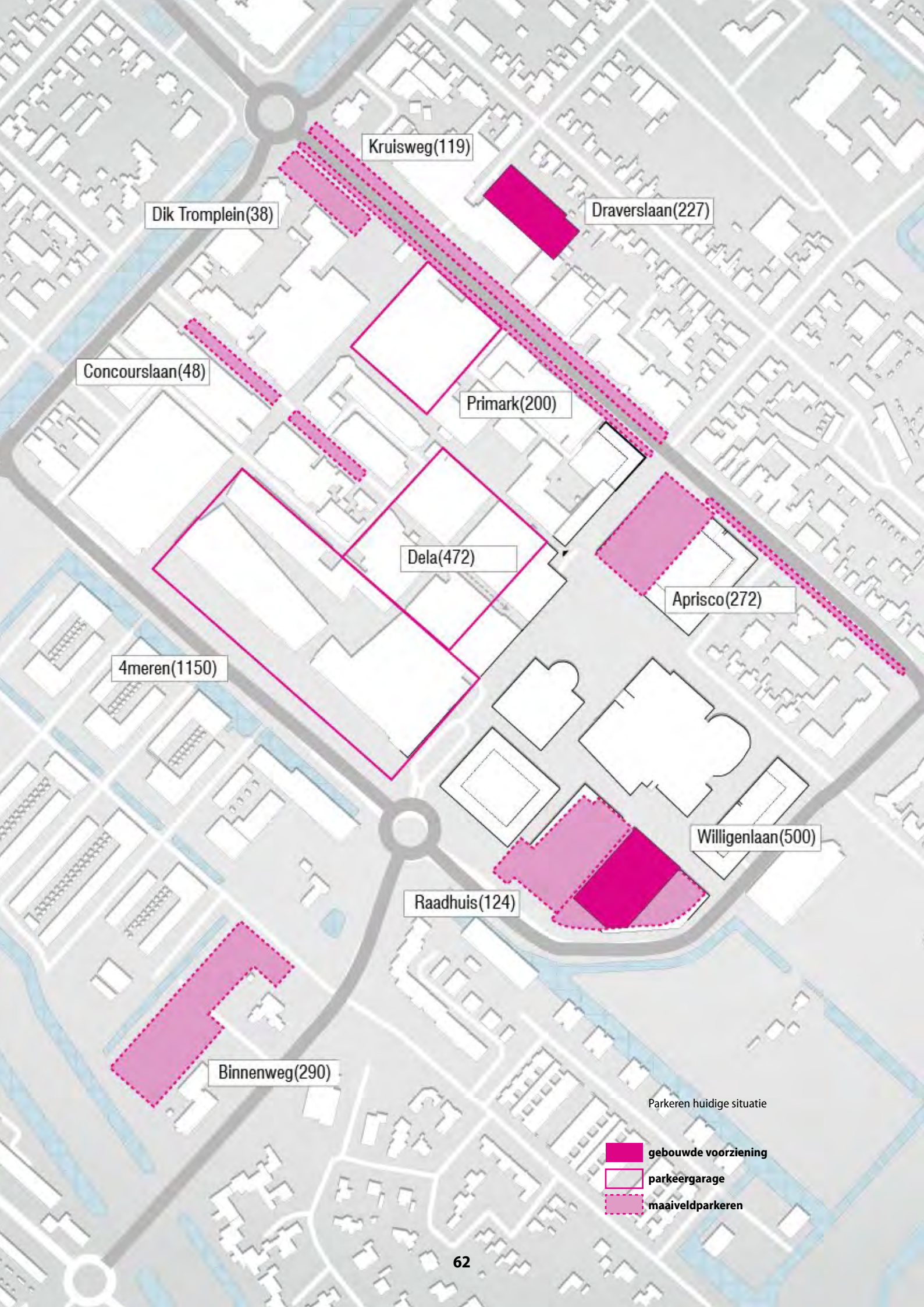
Algemeen:

- Parkeren op eigen kavel
- Parkeren niet zichtbaar vanuit openbare ruimte



5. Onderzoek parkeren en bereikbaarheid: 3 modellen

Op basis van een vooronderzoek (bijlage 1) is tot een voorlopige voorkeursvariant voor parkeren gekomen. Deze voorkeursvariant is in dit hoofdstuk vertrekpunt voor verder onderzoek naar parkeren en bereikbaarheid (zie eveneens bijlage 1).



Kruisweg(119)

Dik Tromplein(38)

Draverslaan(227)

Concourslaan(48)

Primark(200)

Dela(472)

Aprisco(272)

4meren(1150)

Willigenlaan(500)

Raadhuis(124)

Binnenweg(290)

Parkeren huidige situatie

gebouwde voorziening

parkeergarage

maaiveldparkeren

Uitgangspunten

Bij het onderzoek naar parkeren en bereikbaarheid zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

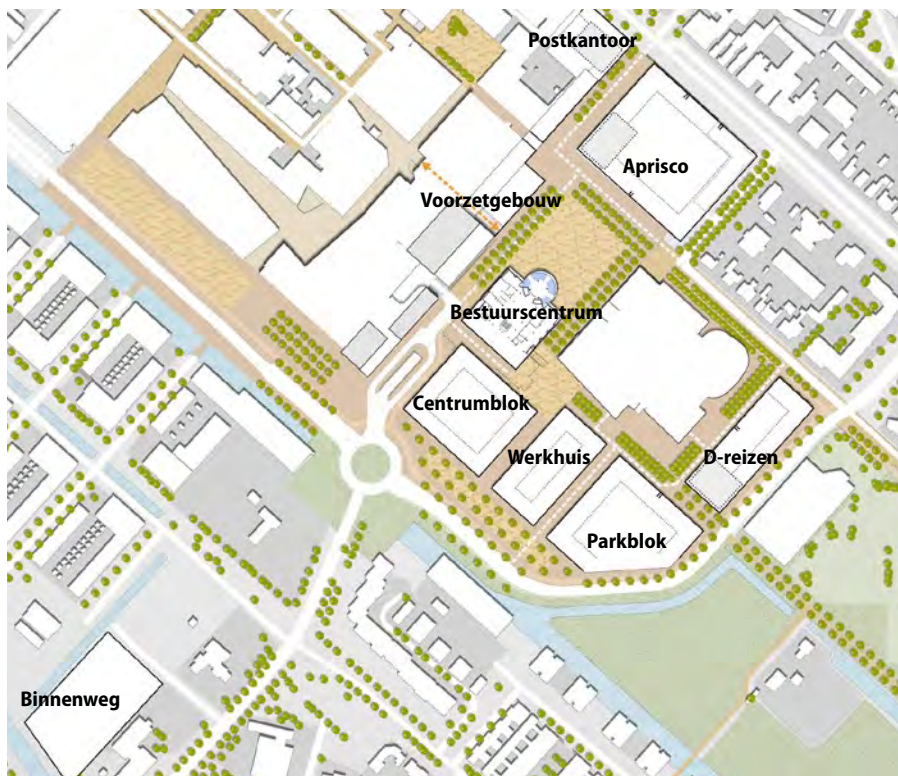
- De Binnenweg wordt bij de onderzoeken meegenomen;
- Het aantal parkeerplaatsen blijft minimaal gelijk;
- De bereikbaarheid met de auto op zaterdag is maatgevend;
- Een locatie voor een overdekte fietsenstalling.

Deze uitgangspunten maken deel uit van de 6 uitgangspunten en ambities zoals deze aan het einde van hoofdstuk 3 zijn opgesteld.

Het aantal huidige parkeerplaatsen op de ontwikkelvelden is als volgt:

Aprisco locatie	272 parkeerplaatsen	B-tarief
Maaiveld parkeren naast Raadhuis	124 parkeerplaatsen	B-tarief
Tijdelijke parkeergebouw naast Raadhuis	500 parkeerplaatsen	C-tarief
Parkeerterrein Binnenweg	290 parkeerplaatsen	C-tarief
Saldo	1.186 parkeerplaatsen	396 B-tarief, 790 C-tarief

De namen van de verschillende blokken



Drie modellen

Modelmatig is de voorlopige voorkeursvariant voor over 10 jaar doorgerekend op bereikbaarheid tijdens de maatgevende zaterdagmiddag. Hieruit komt naar voren dat de centrumparkeergarage alleen is te ontsluiten met een weg over de parkboulevard. Dit zou de parkboulevard ongeschikt maken voor evenementen. De centrumparkeergarage ontsluiten op de rijbaan rondom de ingang van de Polderpleingarage is niet mogelijk omdat dit tot lange wachtrijen en afwikkelingsproblemen leidt op de rotonde. Dit is aanleiding geweest om andere modellen te onderzoeken (bijlage 1). Uit dit onderzoek zijn naast het voorkeursmodel twee andere modellen naar voren gekomen.

Ten opzichte van de voorkeursvariant is in de verdeling over de parkeerlocaties iets geschoven op grond van de gemeentelijke parkeernormen. In het centrumblok zitten nu 489 parkeerplaatsen, waarvan 55 voor bewoners. Onder het werkblok zitten 90 parkeerplaatsen in plaats van 150 stuks. Dit heeft geen noemenswaardige consequenties voor de modelmatige doorrekening.

Model 1: parkeren uit het ontwikkelkader (hoofdstuk 4)



De voorkeursvariant is model 1 genaamd. In model 2 is het programma van het centrumblok omgeruild met het programma uit het parkblok. Een weg over de parkboulevard is dan niet nodig in tegenstelling tot model 1. Model 3 heeft een parkeergarage onder zowel het centrumblok, werkhuis en parkblok. Een weg over de parkboulevard is dan niet nodig in tegenstelling tot model 1. Daarnaast voegt dit model ruimtelijke kwaliteit toe omdat ook onder het centrumblok een parkeergarage komt. Ook is meer woonprogramma mogelijk.

Binnen alle drie de modellen is het mogelijk om het werkhuis en bestuurshuis te realiseren. De drie modellen zijn op de volgende criteria van elkaar te onderscheiden:

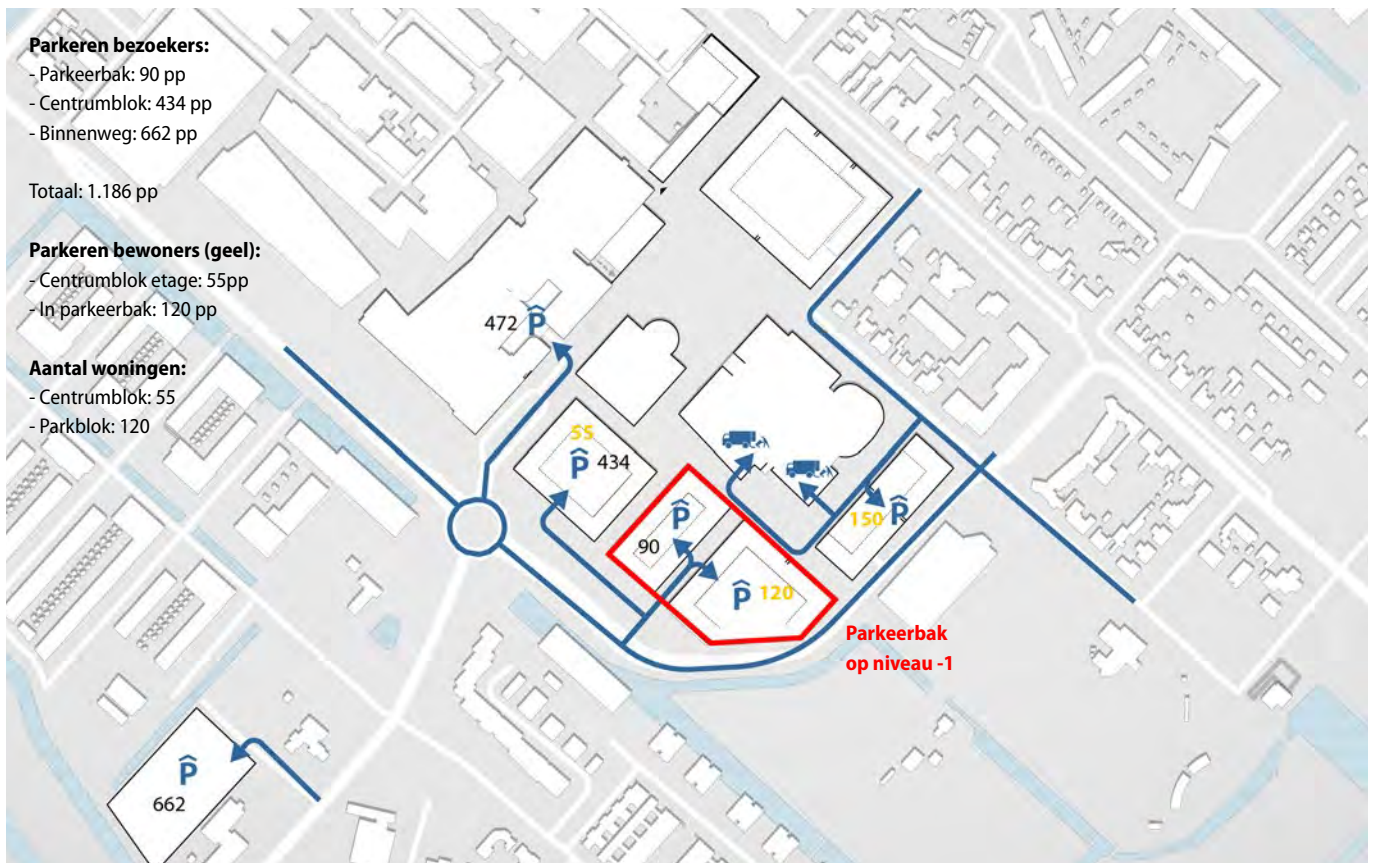
- ruimtelijke kwaliteit;
- bereikbaarheid;
- flexibiliteit en duurzaamheid in:
 - parkeren later omzetten in wonen;
 - gefaseerd parkeren onder het werkhuis uitbreiden;
- financieel.

In alle drie de modellen is op de Binnenweg een parkeergarage nodig met circa 650 parkeerplaatsen in model 1 en 2 en 850 parkeerplaatsen in model 3. Dit ter compensatie van de parkeerplaatsen die komen te vervallen. In model 3 wordt de parkeergarage op de Binnenweg groter, omdat een parkeergarage onder alle drie de ontwikkelblokken minder parkeerplaatsen kan compenseren, maar ook omdat in model 3 meer woonprogramma mogelijk is wat ook weer meer parkeerplaatsen vraagt.

In alle drie de modellen is de huidige rotonde te handhaven met de volgende aanvullingen: een extra opstelstrook op de Burgemeester Van der Willigenlaan naar de rotonde toe, een extra rijstrook op de Nieuweweg naar de rotonde voor verkeer naar de Burgemeester Van der Willigenlaan. In bijlage 1 is een samenvatting van het onderzoek opgenomen.

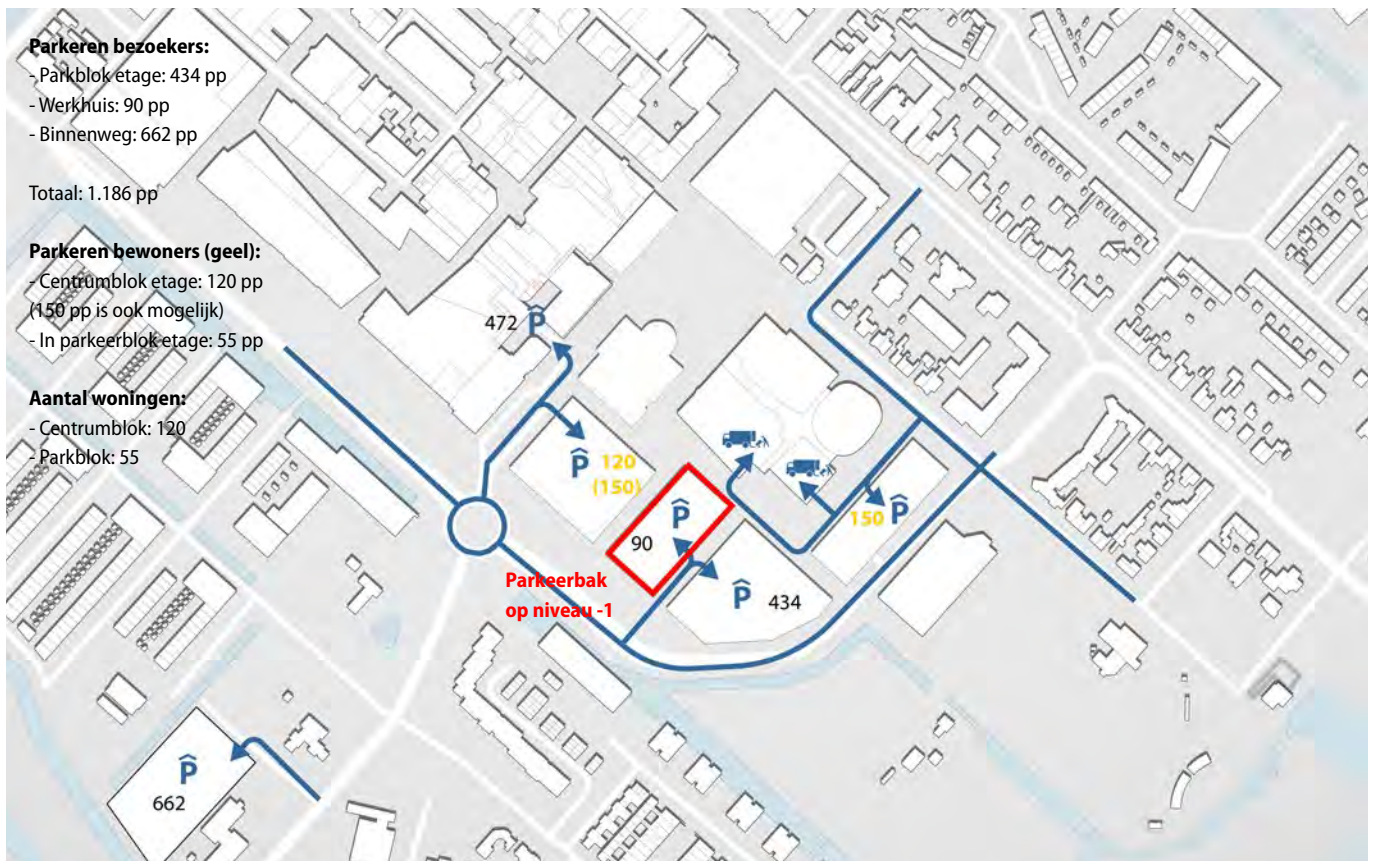
Model 1

- het centrumblok markeert de entree van het centrum vanaf de Nieuweweg. Parkeren in het centrumblok, verspreid over vier verdiepingen, beperkt de mogelijkheid om het blok een hoogwaardig en aantrekkelijk voorkomen mee te geven;
- in het centrumblok komt parkeren op verdieping, via een weg over de parkboulevard bereikbaar. Dit bemoeilijkt evenementen op de parkboulevard;
- een centrumgarage met bezoekersparkeren is niet rechtstreeks op de rotonde te ontsluiten, niet via de weg op maaiveld rond de entree naar de Polderpleingarage en niet via een nieuwe aansluiting vlak bij de rotonde. Het verkeer loopt op verschillende richtingen vast, lange wachtrijen en wachttijden. Dit houdt in dat de aansluiting verder af moeten komen te liggen van de rotonde om grote verstoringen in de verkeersafwikkeling te voorkomen;
- parkeren op verdieping biedt flexibiliteit en duurzaamheid, omdat in de toekomst parkeren is om te zetten in wonen;
- financieel is de grondexploitatie positief. In hoofdstuk 7 'Financiële haalbaarheid' gaan wij hier uitgebreider op in.



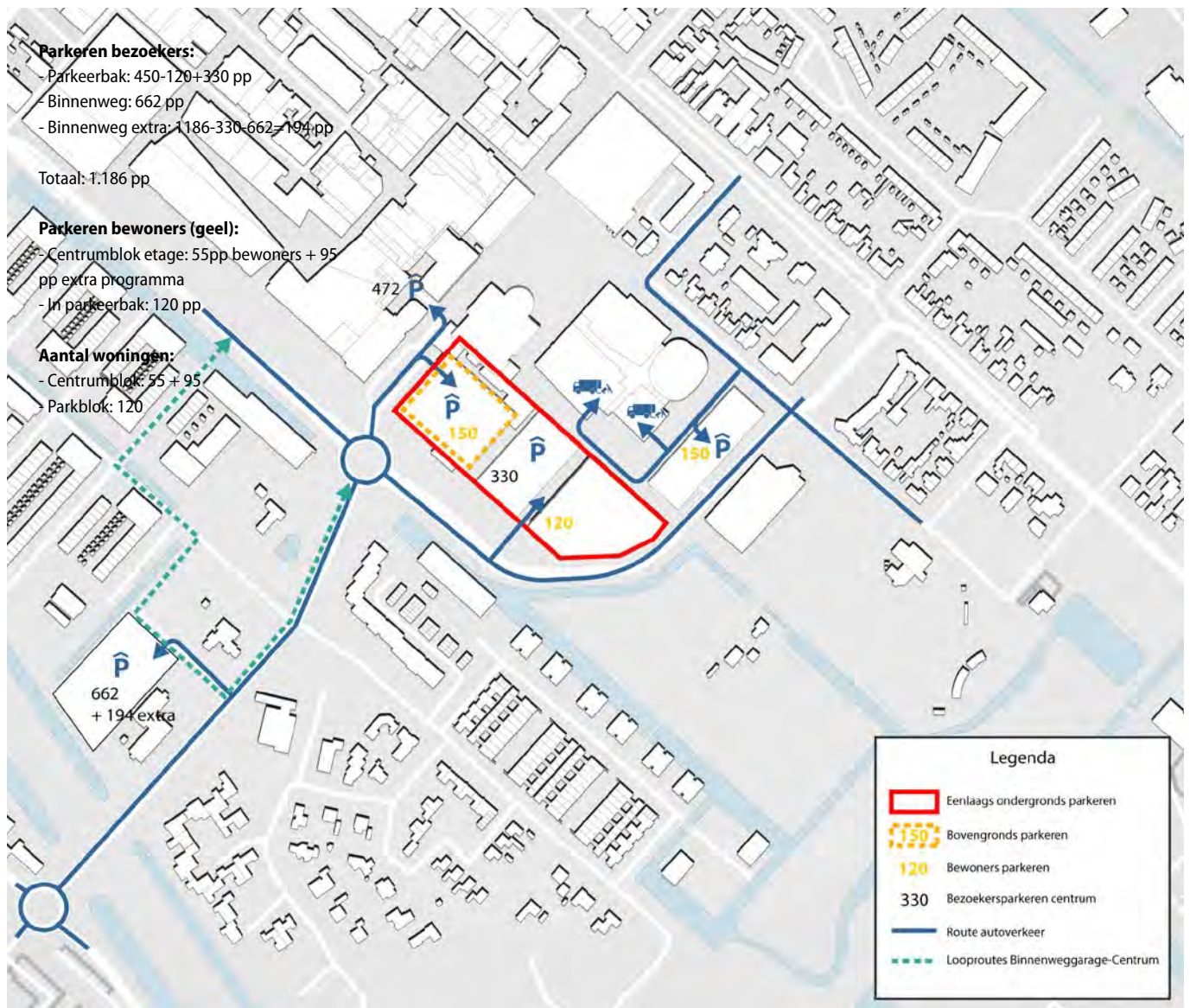
Model 2

- in dit model wordt het centrumprogramma omgedraaid met het parkblokprogramma. Omdat in het centrumblok alleen nog maar circa 150 bewonersparkeerplaatsen komen, in plaats van ruim 400 parkeerplaatsen voor bezoekers, biedt dit de mogelijkheid het parkeren in het gebouw te integreren, waardoor je er vanaf de straatzijde weinig van ziet. Dit maakt het gebouw aantrekkelijker;
- omdat bewonersparkeren andere aankomst- en vertrekpatronen heeft als centrumbezoekers, is dit wel te ontsluiten via de weg rond de entree van de Polderpleingarage;
- in dit model is geen weg nodig over de parkboulevard naar de centrumparkeergarage. Dit maakt evenementen mogelijk;
- het switchen van programma betekent daarentegen wel dat in het parkblok een grote garage over meerdere verdiepingen komt. Dit gaat ten koste van de kwaliteit van het gebouw en de kans om op een aantrekkelijke plek aan het park in centrum te kunnen wonen;
- de grondexploitatie is positief. In hoofdstuk 7 'Financiële haalbaarheid' gaan wij hier uitgebreider op in.

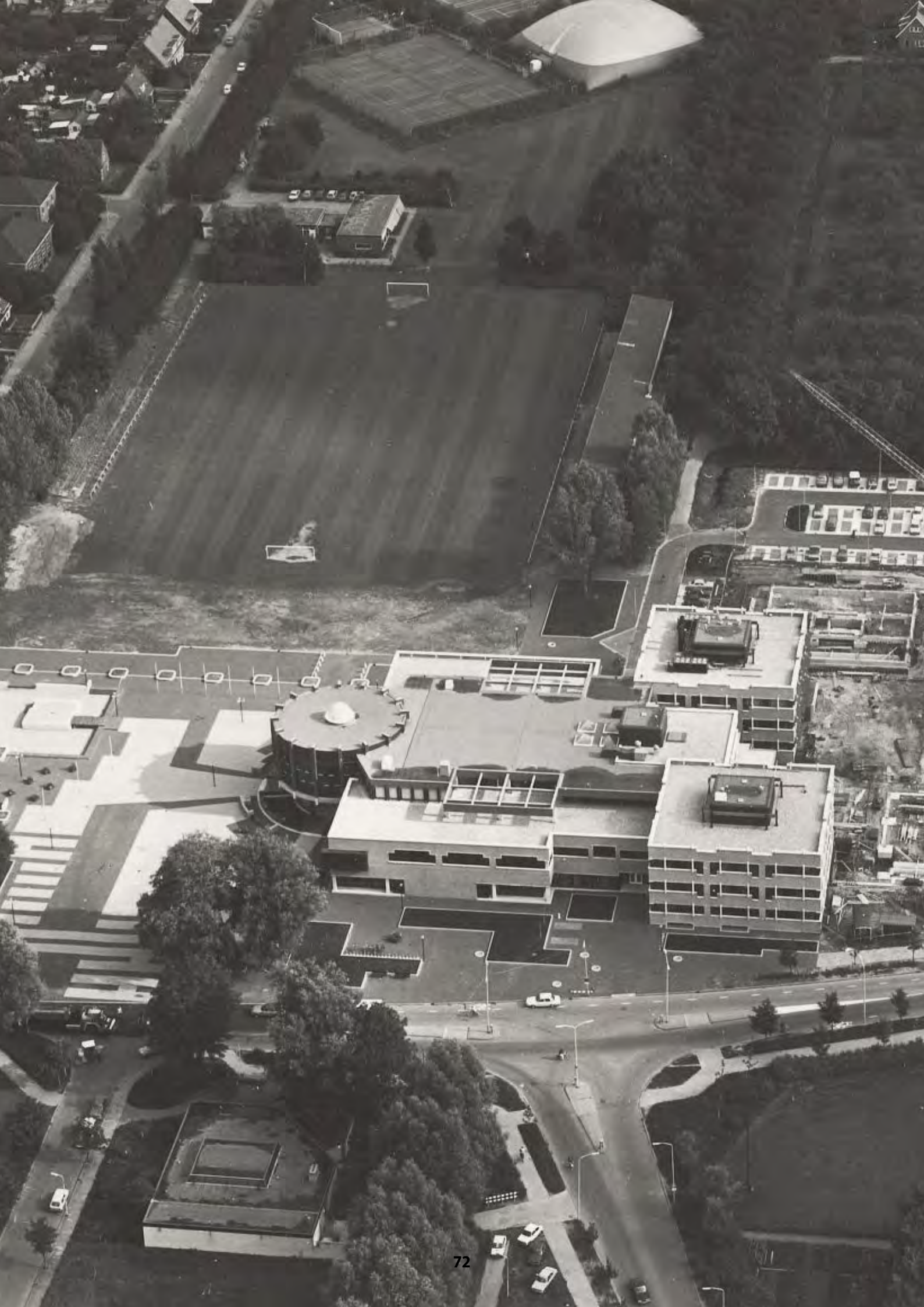


Model 3

- in dit model komt een grote parkeergarage onder het centrumblok, werkhuis en parkblok. Hiermee wordt gekozen voor kwaliteit en duurzaamheid. Een aantrekkelijke openbare ruimte met hoogwaardige gebouwen;
- net als in model 2 komt in het centrumblok alleen circa 150 bewonersparkeerplaatsen. Dit biedt de mogelijkheid om het parkeren goed in het centrumblok te integreren, waardoor je er vanaf de straatzijde weinig van ziet;
- omdat bewonersparkeren andere aankomst- en vertrekpatronen heeft als centrumbezoekers, is dit wel via de weg rond de entree van de Polderpleingarage te ontsluiten;
- in het centrumblok komen extra woningen, waardoor een sterke stedelijke entree van het centrum ontstaat aan de kant van de Nieuweweg;
- de grondexploitatie is positief. In hoofdstuk 7 'Financiële haalbaarheid' gaan wij hier uitgebreider op in;
- in deze variant is de parkboulevard te gebruiken voor evenementen;
- om in totaal 1.186 parkeerplaatsen te kunnen compenseren zijn op de Binnenweg circa 200 parkeerplaatsen extra nodig ten opzichte van model 1 en 2;
- de grondexploitatie is positief. Hoewel dit lager ligt dan in model 1 en 2. In hoofdstuk 7 'Financiële haalbaarheid' gaan wij hier uitgebreider op in.



6. Uitwerkingen



6.1 HUIS VAN HAARLEMMERMEER

Het Huis van Haarlemmermeer bestaat een bestuurscentrum in het paviljoen op het Raadhuisplein en een nieuwe werkhuis. Daarnaast wordt nog onderzocht of het cultuurgebouw een rol kan spelen voor publieksfuncties. Deze onderdelen hebben een sterke onderlinge relatie en wisselwerking. De openbare ruimte vormt een belangrijke schakel.



Het Bestuurscentrum

Uitgangspunt voor het Huis van Haarlemmermeer is het handhaven van het bestuurscentrum. Daarbij wordt het gebouw aan de achterzijde afgesneden, waarbij de interne trappenpartij behouden blijft en de huidige hellingbaan wordt verwijderd. Uit een nadere architectonische verkenning moet blijken waarde exacte snijlijn komt te liggen. De ambitie is om het bestuurscentrum vorm te geven als een paviljoen op het plein. Dat stelt eisen aan de manier waar op het gebouw een zekere mate van alzijdigheid krijgt. Transparantie is voor het gebouw een belangrijk thema.

De zuidzijde van het paviljoen verdient bijzondere aandacht. Een nieuwe gevel en een compacte uitbouw moet zorgen voor heldere oriëntatie op de openbare ruimte. Een entree aan de zuidzijde creëert een directe verbinding met het werkhuis. In stedenbouwkundig opzicht markeert de aanbouw van het paviljoen een rand van het schakelpleintje en draagt het bij aan de begeleiding van de stationsroute naar het Raadhuisplein. De uitbouw is gepositioneerd in het verlengde van deze route en voorkomt dat voetgangers zicht hebben op de grote laad- en losplaats voor vrachtwagens ten behoeve van winkelcentrum 4Meren naast de bioscoop.

Er dient nader onderzocht te worden welke functies in deze uitbouw een plek kunnen krijgen. In totaal gaat om het om circa 750 m² bvo. De uitbouw zou mogelijk ruimte kunnen bieden aan een stadscafé, restaurant, publieke werkplekken, een foodcourt of andere functies direct gerelateerd aan het bestuurscentrum. Maar kan ook mogelijk deels gebruikt worden voor inparking fietsparkeren.

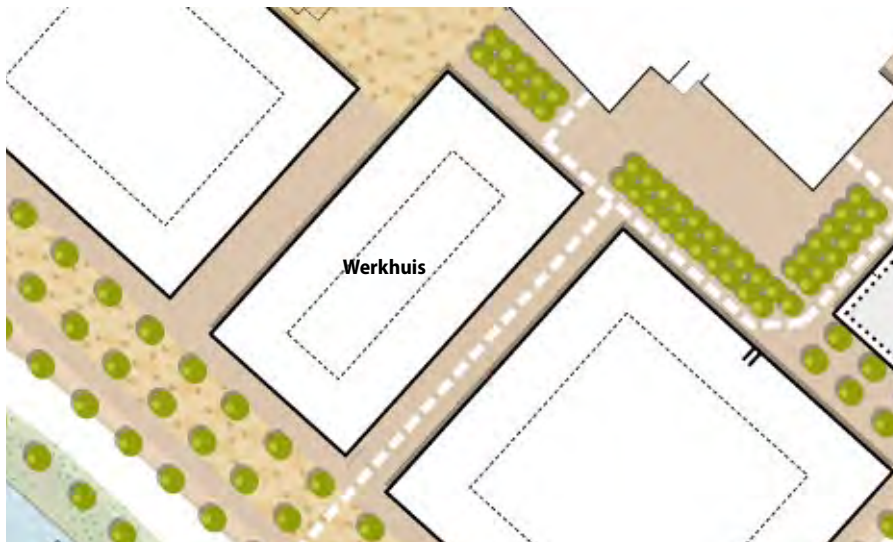


Het Werkhuis

Het werkhuis is gepositioneerd op het parkeerterrein naast het huidige raadhuis. Daarbij wordt zo dicht mogelijk tegen dit raadhuis aangebouwd, omdat na realisatie het oude deel wordt gesloopt. De afstand bedraagt ongeveer 4 meter waardoor bouwverkeer om het werkhuis heen kan rijden. Aan de zijde van het tijdelijke parkeergebouw is in het ontwikkelkader een tussenstraatje van ongeveer 12 meter voorzien. Dit straatje functioneert zowel in de situatie dat het parkeergebouw voorlopig gehandhaafd blijft als in de uiteindelijke ontwikkeling van dit kavel. Het ontwikkelveld is circa 40 meter breed en circa 78 meter lang.

Het programma voor het werkhuis is circa 10.000 m² bvo kantoorruimte en 150 parkeerplaatsen. Dit is bijgesteld naar 90 parkeerplaatsen, omdat de parkeernorm op deze locatie nabij hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en centrum lager uitkomt. De gemeentelijke parkeernormen zijn gebaseerd op de landelijke CROW. Het parkeren komt in een eenlaagse parkeergarage onder maaiveld. Dit maakt het eventueel mogelijk om een gebouw te realiseren met een atrium of een centrale ruimte die bijdraagt aan interne en externe interactie.

Het gebouw voor het werkhuis moet dusdanig flexibel van opzet zijn dat deze in de toekomst ook voor andere doeleinden is te gebruiken.



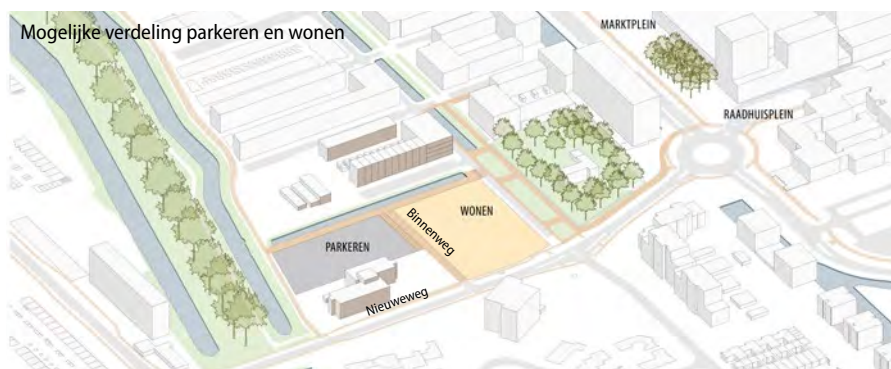
6.2 BINNENWEG

Parkeren en wonen

De gemeentelijke kavel aan de Binnenweg is nodig voor de ontwikkelingen in het centrum mogelijk te maken. Hier wordt de flexibele parkeercapaciteit voor het centrum gerealiseerd. De voorkeur gaat er naar uit om niet het gehele kavel te benutten voor parkeren maar te zoeken naar een goede mix met woonprogramma en een goede aansluiting op de omgeving. Hier als eindbeeld aan vast te houden is een goede zaak, maar het is ook een locatie waar een deel van de mogelijke extra parkeeropgave, 1.200 parkeerplaatsen groot, is te realiseren. Tevens is deze locatie in te zetten bij de verdere groei van het autogebruik voor het winkelcentrum.

Om geen onomkeerbare stappen te zetten wordt voorgesteld om het zuidelijk deel van het kavel in te vullen voor parkeren aangezien hier de minste contextuele woonkwaliteit aanwezig zijn (transformatorhuis en kantoorgebouw). Het noordelijk deel is het meeste geschikt voor een mogelijk woonprogramma, zodat aansluiting op de buurt ontstaat en de Cor van de Meerstraat een prettige woonstraat wordt. De omgeving en de route van de parkeergarage naar het centrum moet aantrekkelijk worden om het gebruik van de parkeergarage, die op enige afstand ligt, te stimuleren.

Gelet op de mogelijkheid om in de toekomst meer parkeerplaatsen te kunnen bouwen stellen wij voor om dit hele gebied vooralsnog te blijven reserveren voor parkeren.

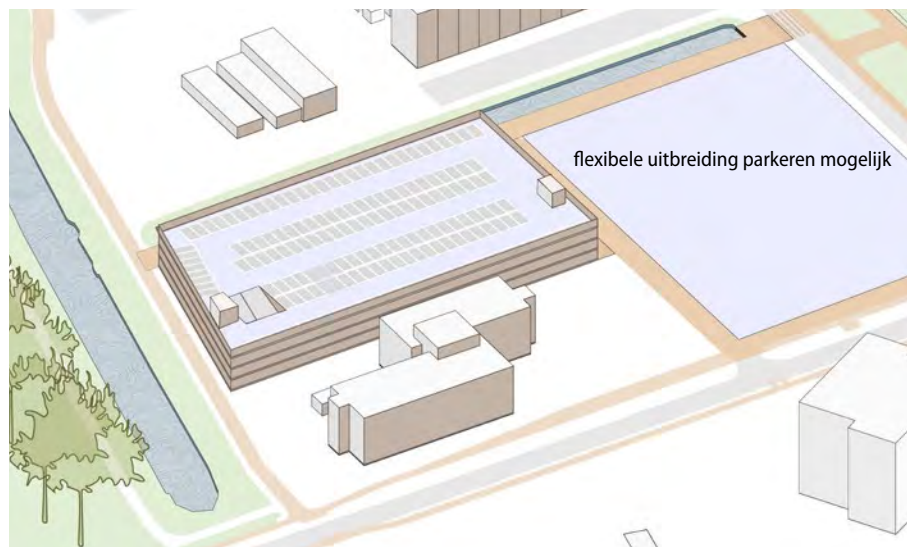
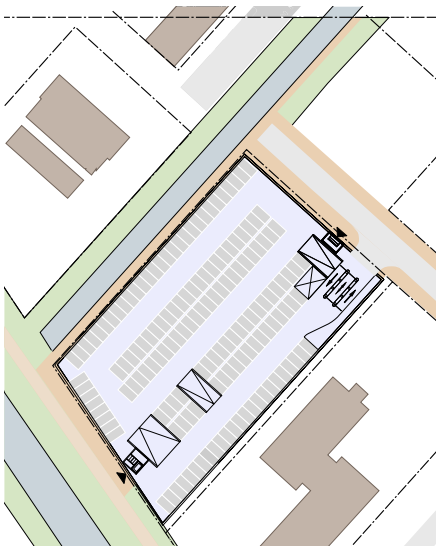
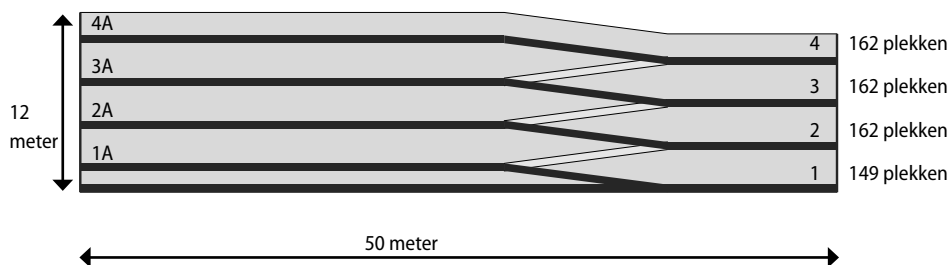


Parkeergarage

De gewenste capaciteit van de parkeergarage bedraagt afhankelijk van het gekozen model (zie hoofdstuk 5) zo'n 650 tot 850 parkeerplaatsen wat leidt tot een gebouw van 4 tot 6 lagen en 12 tot 18 meter hoogte. Uitgangspunt is een flexibel gebouw dat mee kan bewegen met de vraag. Door een goede kade langs het water te realiseren ontstaat zowel een prettige looproute van de garage naar het centrum, als een aantrekkelijke plek om woningen aan te adresseren. Concentratie van de voetgangers op één route zorgt voor meer sociale veiligheid. De Cor van de Meerstraat werkt vervolgens als verdeler: linksaf naar de markt, rechtsaf naar het Raadhuisplein.

Begane grond (laag 1-1A): 149 plekken
Verdieping: 162 plekken per laag
Split level systeem
Garage van 4,5 lagen levert 653 parkeerplekken op. (Zie doorsnede)
Afstand tot kantoorgebouw: 7,3 meter.

Dwarsdoorsnede: 4,5 lagen hoog.



6.3 PARKEERGARAGE ONDER RAADHUISPLEIN

In het raadsbesluit 'Huis van HLMRMeer' (2014.0056444) van 2 april 2015 is besloten om de besluitvorming voor aanleg van de ondergrondse parkeergarage in twee lagen onder het Raadhuisplein mee te nemen in de definitieve besluitvorming voor het Huis van Haarlemmermeer. Het raadsvoorstel waar de raad 24 november 2016 mee heeft ingestemd is nog niet de bedoelde definitieve afweging. In dit plan verhaal maken wij deze afweging wel.

De inzichten die het onderzoek naar de bereikbaarheid hebben opgeleverd geven tezamen met andere argumenten nu wel de mogelijkheid om een definitieve afweging te maken. De voor- en nadelen van een Raadhuispleinparkeergarage in twee lagen onder de grond staan hieronder op een rij.

Op grond van de voor- en nadelen afgezet tegen de locatie Binnenweg wordt de voorkeur aan laatst genoemde locatie en wordt voorgesteld om aan de Raadhuispleingarage geen verdere uitwerking te geven.

Voordelen:

- De parkeergarage komt midden in het hart van centrumgebied van Hoofddorp en niet aan de rand;
- De ontsluitingstunnel aan de zuidkant is al deels gerealiseerd. De ontsluiting is bedoeld voor de Polderpleingarage maar bij de aanleg is ook al vast een deel voor de toekomstige Raadhuispleingarage aangelegd;
- Vanuit de garage komen de stijgpunten direct op het Raadhuisplein uit bij alle belangrijke bestemmingen.

Nadelen:

- De stichtingskosten per parkeerplaats zijn met € 45.000 erg hoog in vergelijking met andere oplossingen in het gebied (€ 15.000 - € 30.000 per parkeerplaats). Deze hoge kosten worden veroorzaakt door twee-laags te bouwen. Hiermee komt de bak er diep te liggen en is een zware kostbare betonnen vloer nodig (onderwater beton) tegen het water;
- De monumentale woningen aan de Prins Hendriklaan en Julianalaan zijn niet onderheid. De kans op verzakkingen en schades aan de woningen is hierdoor aanzienlijk, zowel tijdens als na de bouw;
- Door een extra barrière in de grond, ontstaan verticale en horizontale grondwaterstromen die een risico vormen voor het centrumgebied, omdat het grondwater niet meer weg kan;
- Ondergronds komt er een samenvoeging van twee verkeersstromen (twee garages). Verkeersonderzoek laat zien dat dat de capaciteit van de rotonde

onvoldoende zal zijn voor een goede verkeersstroming. Dit is niet op te lossen met het weghalen van de rotonde en het plaatsen van verkeerslichten. Een extra ontsluiting aan de Kruisweg is nodig, met hoge kosten.

Winkeliersvereniging Hoofddorp Centrum heeft haar zorg uitgesproken dat de parkeerkosten voor bezoekers wel eens omhoog zouden kunnen gaan om de kosten te dekken. Daarnaast is de winkeliersvereniging niet blij met een bouwput op het plein gedurende een langere periode. Ook voor de ontwikkelaars van Aprisco en het voorzetgebouw is dit een onwenselijke situatie, omdat dit tot vertraging leidt.

6.4 FIETSENSTALLING

Naast het autoparkeren is voor het functioneren van het centrum van Hoofddorp belangrijk dat bezoekers en werkers veilig hun fiets kunnen stallen. In het door de raad op 26 januari 2012 vastgestelde Deltaplan Bereikbaarheid is de ambitie neergelegd om een bewaakte stalling te realiseren ter hoogte van de oostelijke ingang van het winkelcentrum. Dit is in de vorm van fietscarroussels onderzocht, maar op 6 juni 2016 is besloten dat dit niet haalbaar is.

Er is onderzoek gedaan of in de nieuwe en bestaande gebouwen mogelijkheden zijn voor het overdekt en bewaakt stallen van fietsen. Een stalling op deze locatie kan een belangrijk functie gaan vervullen voor voorzieningen zoals de bioscoop, het theater en toekomstige functies aan het plein en in mindere mate voor de winkels. Voor de winkels in het centrum zou een stalling aan de westzijde van het centrum aantrekkelijk zijn.

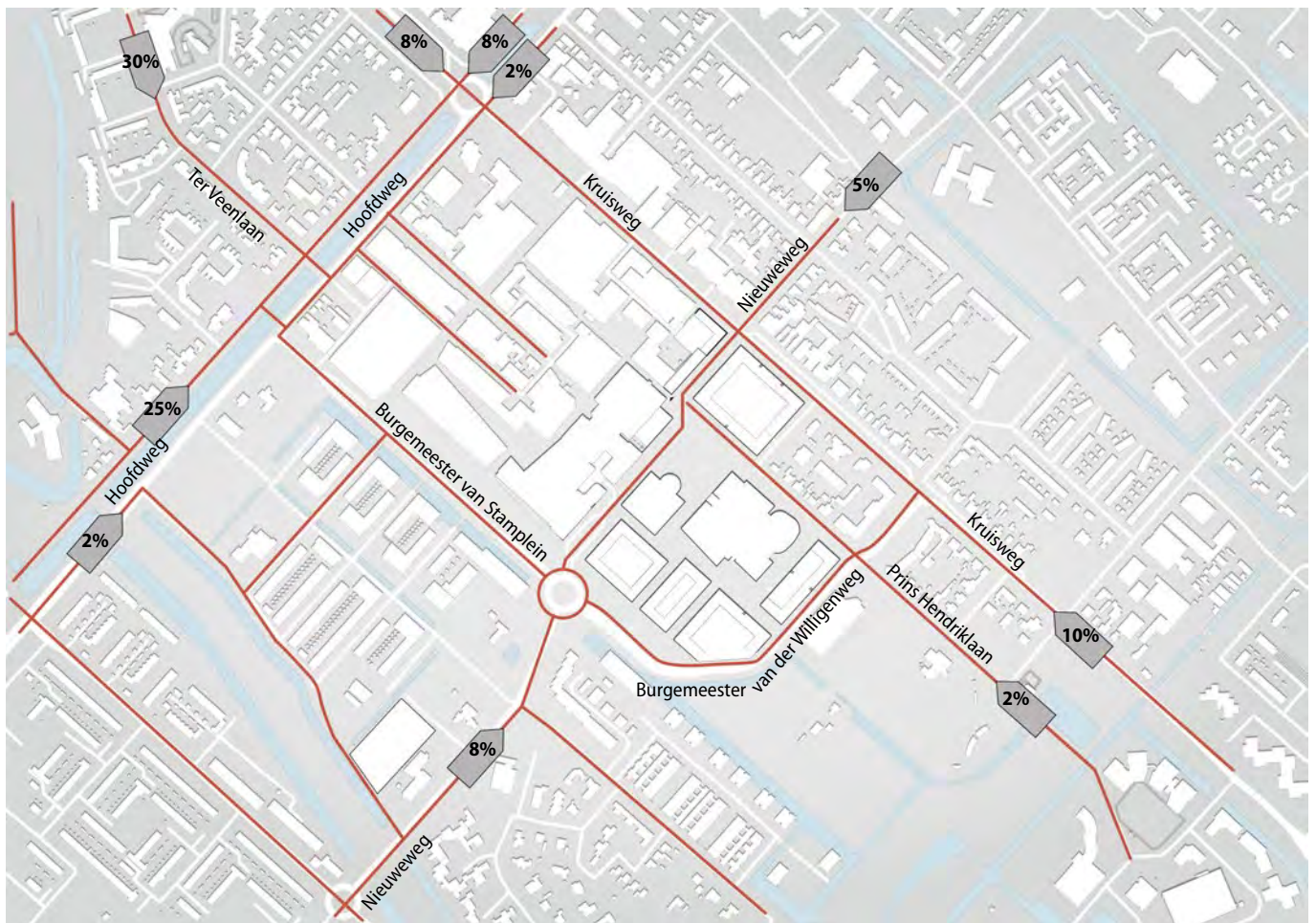
Het is bouwkundig goed mogelijk om in het bestuurshuis, een openbare fietsenstalling te realiseren. Dat kan in de aanbouw zijn, maar ook de bestaande kelder is groot genoeg voor het stallen van fietsen.

Als het constructief mogelijk is komt er een uitgang voor voetgangers ter hoogte van de bioscoop of aan de voorzijde van het raadhuis. Tevens zien wij mogelijkheden om deze stalling te koppelen aan de fietsenstalling voor werknemers in het werkhuis.

Hoewel de stalling is te combineren met de werkzaamheden aan het bestuurshuis, zullen hier wel extra bouwkosten mee gemoeid zijn, alsmede kosten voor de exploitatie. Wanneer een openbare fietsenstalling mogelijk is wordt hiervoor een apart kredietvoorstel aan de raad voorgelegd.

Voor de winkels zou ook een stalling aan de westzijde van het centrum aantrekkelijk zijn. Omdat $\frac{3}{4}$ van de fietsers hier vandaan komt (zie afbeelding). Dit is een vervolgpoging.

Herkomstverdeling fietsers naar het centrum



7. Financiële haalbaarheid

In bijlage 2 zijn de drie modellen uit hoofdstuk 5 naar de verschillende parkeermogelijkheden onderzocht op financiële haalbaarheid. Alle drie modellen zijn financieel haalbaar. Op basis van ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid gaat de voorkeur uit naar een parkeergarage onder de drie ontwikkelblokken (centrumblok, werkhuis en parkblok). In dit model zijn meer woningen mogelijk en is ruimte voor evenementen. Financieel laat dit model een positief resultaat zien van circa 1,6 mln. euro. De andere twee modellen geven een positief resultaat van circa 3,7 mln. euro, omdat parkeren deels in bovengronds garage(s) komt. Dit laatste maakt minder woningen mogelijk

Omdat het OSH alleen op hoofdlijnen is uitgewerkt zijn de kosten en opbrengsten nog schattingen met de nodige onzekerheid, maar bieden wel een onderbouwde richting voor de besluitvorming. De grond in de ontwikkeling van het werkhuis wordt ingebracht tegen commercieel tarief.

In de ondergrondse eenlaagse parkeergarage zal ruimte zijn voor ongeveer 450 parkeerplaatsen, waarvan ongeveer 330 openbare parkeerplaatsen. In het centrumblok is ruimte voor circa 150 parkeerplaatsen voor bewoners. Omdat bewonersparkeren andere aankomst- en vertrekpatronen heeft als centrumbezoekers, is dit via de weg rond de entree van de Polderpleingarage te ontsluiten.

Parkeergarage Binnenweg

Op de Binnenweg is bij de keuze voor model 3 een parkeergarage nodig met ongeveer 850 parkeerplaatsen. Samen met de parkeergarage onder de drie ontwikkelblokken compenseren zij de parkeerplaatsen die verdwijnen door de ontwikkelingen.

8. Vervolgoppgaven

Het Raadhuisplein heeft de potentie om een echt levendig stadsplein te worden. Om het plein tot een echt stadsplein te maken, waar publiek bijna vanzelfsprekend komt tijdens het winkelen, kan de koppeling met het bestaande centrum veel beter. Nu ligt het centrum met de rug naar het plein. Het ontwikkelkader geeft hierop nog geen heldere antwoorden. Ook de inrichting van het plein is nog een vervolgpoging, die mogelijk participatief opgepakt kan worden.

Het ontwikkelkader geeft ook nog onvoldoende antwoord op de vraag hoe de Binnenweg langs de Nieuweweg tussen Graan voor Visch en centrum moet worden ervaren. Moet het gebied het karakter krijgen van een woonwijk aan de rand van het centrum. Of moet het juist onderdeel uitmaken van het centrum en moet de bebouwing hier met een stedelijke karakter en commerciële voorzieningen bij aansluiten.

De opgaven die vanuit het ontwikkelkader naar voren zijn gekomen:

Opgave inrichting Raadhuisplein en relatie met Kruisweg en bestaand centrum onderzoeken

Het Raadhuisplein markeert nu nog de rand van het centrum. Een relatief smalle doorgang bij boekhandel Stevens is de enige verbinding met het bestaande centrum. En richting Kruisweg ligt nu nog parkeerterrein Aprisco en een leegstaand postkantoor. Een weinig aantrekkelijke verbinding tussen Kruisweg en Raadhuisplein. Maar met de mogelijke ontwikkelingen van het Aprisco terrein, het voormalig postkantoor en het voorzetgebouw en de ontwikkelingen aan de zuidkant rond het Huis van Haarlemmermeer, komt het Raadhuisplein veel centraler te liggen. De inrichting van dit plein zal zorgvuldig moeten gebeuren, waarbij rekening moet worden gehouden met de functie die het in de toekomst gaat vervullen als centraal plein voor horeca, cultuur en bestuur. Daarbij is het van belang de wanden van het plein aantrekkelijk en duidelijk te maken, het plein een goede en duurzame inrichting te geven waardoor het plein een eigen kwaliteit krijgt waar mensen graag samenkomen voor horecabezoek en passende culturele bijeenkomsten en evenementen



Aan de westzijde is sprake van een voorzetwand. Een betere koppeling met het overdekte centrum is te realiseren met een doorbraak ter hoogte van de Hema. Onderzocht zou moeten op welke wijze een voorzetwand de relatie met het achterliggende centrum kan versterken. Daarbij rekening houden met zo'n doorbraak, maar ook aangeven hoe de verbinding met de doorgang bij boekhandel Stevens aantrekkelijk en zichtbaar is te maken.

Opgave bestuursdeel

Het bestuursdeel komt als een paviljoen op het plein te staan. Een cruciale ontwerpogave is de wijze waarop het bestuursdeel aan de achterzijde wordt 'afgeknipt'. Nodig is dan een aanbouw aan het paviljoen om tot een kwalitatief hoogwaardige afronding van het gebouw te komen. Dit is een architectonische opgave waar ook een (nieuwe) entree van het bestuurscentrum moet worden meegenomen. Het toe te voegen bouwvolume, met ruimte voor bijzondere stedelijke functies kan bij het bestuursgebouw toegevoegd worden, maar kan ook een solitaire ontwikkeling zijn die bouwkundig aansluit op het bestuursdeel. Deze aanbouw is nodig om de route vanuit het station visueel niet te laten eindigen op het laad & losterrein van het winkelcentrum, maar dat gebruikers op een aangename manier richting het Raadhuisplein worden geleid. Op welke wijze dat gebouw gerealiseerd gaat worden en met welke functies is een vervolgoogave.

Opgave Binnenweg

De Binnenweg is de locatie waar afhankelijk van het gekozen model circa 650 tot 850 parkeerplaatsen in een bovengronds parkeergarage moeten komen. Hiervoor is de locatie nabij de Geniedijk in beeld. Een locatie die niet direct geassocieerd en ervaren wordt als onderdeel van het centrum. Hier ligt een ontwerpogaven voor het parkeergebouw en het creëren van een aantrekkelijke route vanaf de garage richting het centrum.



Opgave plint in centrumblok tegenover apotheek

Oriëntatie Nieuweweg tegenover apotheek. In het ontwikkelkader ontbreekt in de plint van de centrumgarage een oriëntatie op de overzijde met de apotheek. Dit wordt in het vervolg meegenomen.



Opgave 'rechttrekken' Burgemeester Van der Willigenlaan

Biedt ruimtelijk, stedenbouwkundig, vanuit verkeersveiligheid en programmatische voordelen. Dit vraagt om zorgvuldige inpassing en participatie.

Opgave fietsenstalling westzijde Hoofddorp Centrum

Er moet een onderzoek komen naar een (tweede) locatie voor een fietsenstalling aan de westzijde van het centrum, omdat hier de grootste fietsstromen het centrum binnenkomen.

Opgave fasering

De fasering van al deze werkzaamheden luistert nauw en dit gaan wij in een goede planning verder uitwerken.

Bijlage 1:

Bereikbaarheid

parkeerplaatsen

Deze bijlage bestaat uit twee onderdelen:

- Een vooronderzoek naar parkeren resulterend in een voorkeursvariant;
- Een vervolgonderzoek naar parkeren en bereikbaarheid met de voorkeursvariant als vertrekpunt.

ALGEMEEN

De geplande ontwikkelingen in het stadscentrum hebben impact op de wijze waarop in het centrum geparkeerd wordt. Zowel de Aprisco-locatie, als het tijdelijke parkeergebouw en het parkeerterrein aan de Burgemeester Van der Willigenlaan maken onderdeel uit van de totale parkeervoorziening van het centrum. Sleutelen aan deze locaties, betekent dus ook sleutelen aan de parkeeropgave.

Voor de ontwikkelingen in het centrum is het uitgangspunt dat het totale aandeel openbaar parkeren gelijk blijft. Met andere woorden: er wordt in de toekomst evenveel parkeren toegevoegd als weggehaald. Er zijn op dit moment 3.814 parkeerplaatsen bedoeld voor de centrumfuncties. Verder dienen nieuwe ontwikkelingen te voorzien in eigen parkeerbehoefte. Voor het centrumparkeren bestaat de voorkeur om flexibele oplossingen te kiezen. Dat wil zeggen: parkeergebouwen die tijdelijk van aard zijn of ook geschikt zijn om later in te zetten voor andere functies.

Het aantal parkeerplaatsen op de ontwikkelvelden is:

- Aprisco locatie: 272 parkeerplaatsen
- Parkeerterrein naast het raadhuis: 124 parkeerplaatsen
- Tijdelijke parkeergarage: 500 parkeerplaatsen
- Parkeerterrein Binnenweg: 290 parkeerplaatsen
- Saldo: 1.186 parkeerplaatsen

VOORONDERZOEK PARKEREN

Voor het centrum parkeren zijn drie varianten V1, V2 en V3 verkend resulterend in een voorkeursvariant. Variant V3 heeft de voorkeur gekregen op grond van flexibiliteit (centrumblok) en ruimtelijke kwaliteit, met een eenlaags ondergrondse parkeergarage onder het werkhuis en parkblok, om tot levendige en aantrekkelijke plinten te komen en daarmee ook tot een dynamische openbare ruimte.

V1 - Concentratie binnenweg

- Zuidelijke deel Binnenweg: 1036 parkeerplekken in een garage van 8 lagen.
- Noordelijk deel Binnenweg: regulier ontwikkelen (wonen), zo'n 8700 m² bvo. Parkeerbehoefte kan worden opgelost in de garage.
- Centrumblok (kavel huidige parkeerterrein): regulier ontwikkelen, voorziet in eigen parkeerbehoefte, in combinatie met centrum parkeren (150 parkeerplaatsen in het werkhuis)
- Totaal: 1.186 parkeerplaatsen
- Uit de eerste verkenning voor de inrichting van de parkboulevard blijkt dat in de piek circa 65 parkeerplaatsen op maaiveld kunnen worden gerealiseerd. Daarbij is de gedachte dat het aantal (dure) parkeerplaatsen gebouwde parkeervoorzieningen met 65 verminderd kan worden.



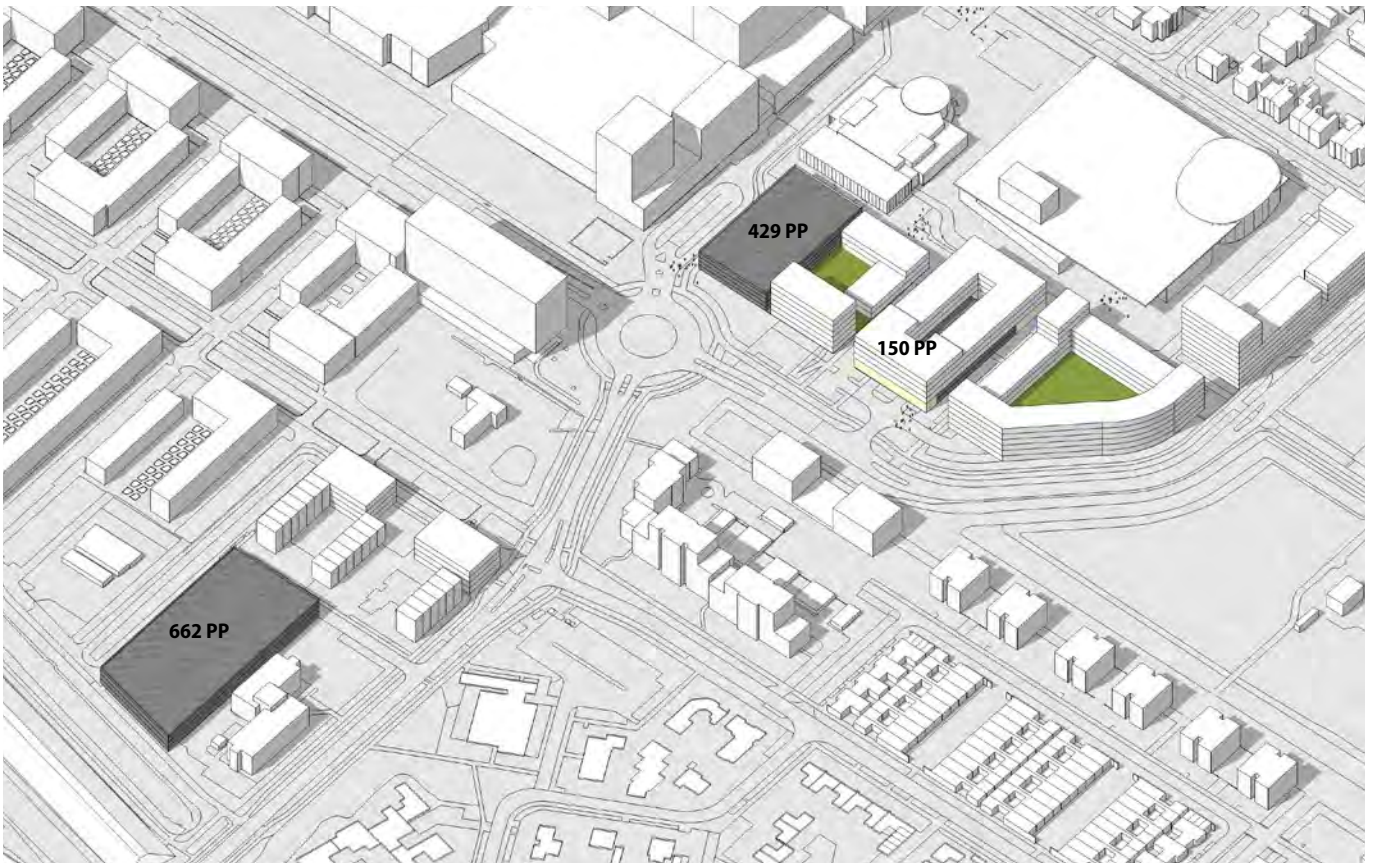
V2 - Concentratie centrum

- Binnenweg: geheel ontwikkelen op reguliere wijze, voorziet in eigen parkeerbehoefte.
- Centrumblok (kavel huidige raadhuis): 1036 parkeerplekken in een garage van 7 lagen. Beperkte plintfuncties.
- Centrumblok (kavel huidige parkeerterrein): regulier ontwikkelen, voorziet in eigen parkeerbehoefte, in combinatie met centrumparkeren (150 parkeerplaatsen in het werkhuis)
- Totaal: 1186 parkeerplaatsen
- Uit de eerste verkenning voor de inrichting van de parkboulevard blijkt dat in de piek circa 65 parkeerplaatsen op maaiveld kunnen worden gerealiseerd. Daarbij is de gedachte dat het aantal (dure) parkeerplaatsen gebouwde parkeervoorzieningen met 65 verminderd kan worden.



V3 – Verdeling (voorkeursvariant)

- Zuidelijke deel Binnenweg: 662 parkeerplekken in een garage van 4 lagen.
- Noordelijk deel Binnenweg: regulier ontwikkelen (wonen). Parkeerbehoefte kan wellicht worden opgelost in de garage.
- Centrumblok (kavel huidige raadhuis): 429 parkeerplekken (waarvan 374 centrum parkeren) in een garage van 5 lagen. Gebouvvolume is terug te brengen als een of meerdere lage ondergronds worden opgelost. Beperkte ruimte voor plintfuncties.
- Daarnaast ruimte voor ontwikkeling van zo'n 5500m² bvo. Eigen parkeerbehoefte is meegenomen in de garage.
- Aandachtspunt: gezien de centrale ligging van het parkeergebouw in het centrum zijn plintfuncties onder de garage aan de parkboulevard en het bestuurscentrum essentieel voor een aantrekkelijk en dynamisch centrum.
- Centrumblok (kavel huidige parkeerterrein): regulier ontwikkelen, voorziet in eigen parkeerbehoefte, deels in combinatie met centumparkeren (150 parkeerplaatsen in het werkhuis)
- Totaal: 1186 parkeerplaatsen
- Uit de eerste verkenning voor de inrichting van de parkboulevard blijkt dat in de piek circa 65 parkeerplaatsen op maaiveld kunnen worden gerealiseerd. Daarbij is de gedachte dat het aantal (dure) parkeerplaatsen gebouwde parkeervoorzieningen met 65 verminderd kan worden.



ONDERZOEK PARKEREN EN BEREIKBAARHEID

De voorkeursvariant is vertrekpunt geweest voor vervolgonderzoek. Op de voorkeursvariant is gevarieerd met verschillende varianten. Dit was nodig omdat in het voorkeursmodel voor de bereikbaarheid van de parkeergarage in het centrumblok geen gebruik kon worden van de bestaande verkeersstructuur rond de in en uitgang van de Polderpleingarage. Dit leidt tot lange wachttijden en wachtrijen. Om dit op te lossen is een weg over de parkboulevard geprojecteerd. Dit zou evenementen op deze locatie onmogelijk maken. Vervolgens is uitgebreid gevarieerd met de in en uitgangen van de parkeergarages, met en zonder verkeerslichten, een andere verdeling van de parkeerplaatsen over de locaties, het vervangen van de rotonde door 2 T kruispunten of het instellen van éénrichtingsverkeer. Het vervangen van de rotonde door kruispunten kan bijdragen aan de kenmerkende structuur van de lange lijnen in de polder. Bij het doorrekenen zijn de aantallen parkeerplaatsen in onderstaande tabel uitgangspunt. Het saldo van 1.186 parkeerplaatsen dat erbij komt is ook het aantal dat zou verdwijnen door de ontwikkelingen.

Centrumblok parkeren (huidige werkgedeelte voor ambtenaren)	374 parkeerplaatsen (excl. 55 pp bewoners, totaal 429 pp)	B-tarief ?
Werkhuis	150 parkeerplaatsen	B-tarief ?
Parkeerterrein Binnenweg	662 parkeerplaatsen	C-tarief ?
Saldo	1.186 parkeerplaatsen	529 B-tarief, 662 C-tarief

voorkeursmodel parkeren uit het ontwikkelkader (hoofdstuk 4)



Bereikbaarheid

Met behulp van het gemeentelijke verkeersmodel is zowel statisch al dynamisch voor verschillende modellen onderzocht hoe goed het centrum in de toekomst op zaterdag bereikbaar is. Omdat het totaal aantal parkeerplaatsen gelijk blijft is een eerste logische gedachte dat de bereikbaarheid niet verandert. Maar het verkeersmodel kijkt vooruit. Het aantal verkeersbewegingen met

de auto groeit de komende 10 jaar met zo'n 25%. Dit komt door autonome groei, meer woningen in de polder, meer woningen in het centrum en nieuwe ontwikkelingen zoals de Aprisco locatie. De aannames over de groei in het verkeersmodel zijn gebaseerd op landelijke scenario's. Naast groei van het verkeer speelt bij de bereikbaarheid van parkeerlocaties ook mee:

- ligging van de in/uitgangen ten opzichte van bestaande garages;
- aantal in/uitgangen.

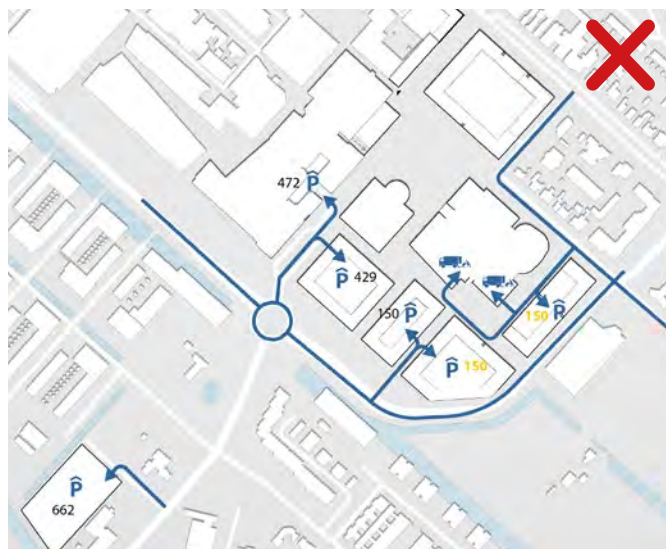
Onderzochte varianten op maatgevende zaterdagmiddag

Onderstaand overzicht geeft de varianten weer, hoe deze functioneren en of de variant wel of niet afvalt (groen of rood). Geel functioneert, maar is niet aan te bevelen. De rapportages van de onderliggende onderzoeken zijn als aparte bijlage bijgevoegd.



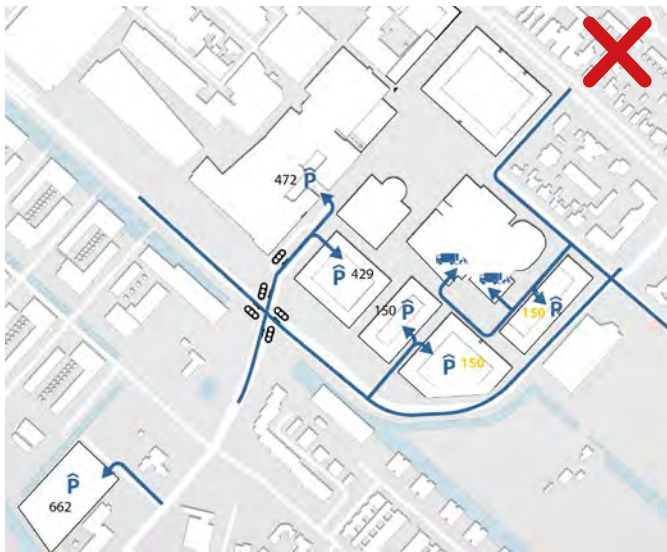
Autonom 2024 zonder ontwikkelingen

- Verkeer wikkelt goed af, er ontstaan geen grote wachtrijen bij de uitgangen van de parkeerlocatie naast het raadhuis.
- De wachtrij op de Nieuweweg naar de rotonde toe komt zelden boven de 100 meter.
- Ondanks groei verkeer functioneert het nog steeds goed.
- Dit is mede te danken aan 2e uitgang parkeerterrein Raadhuisparkeren. Zonder deze 2e uitgang ontstaan er problemen om in te voegen op Van der Willigenlaan. Omdat 2e ingang in plannen wegvalt ontstaan er in onderstaande varianten problemen.



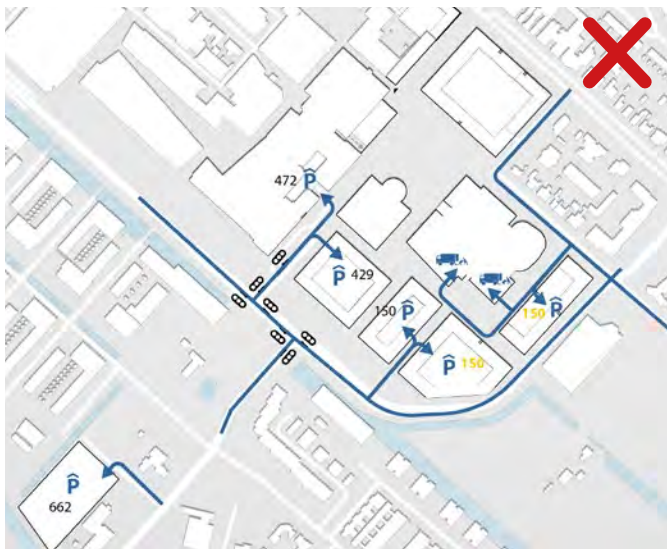
Variant 1, voorkeursvariant

- De centrumblokgarage sluit via elfde weg als de Polderpleingarage aan op de rotonde.
- Uitgaande verkeer uit beide garages niet goed af te wikkelen. Dit leidt tot onacceptabele wachtrijen tot ver in de Polderpleingarage.
- Geen goede oplossing.



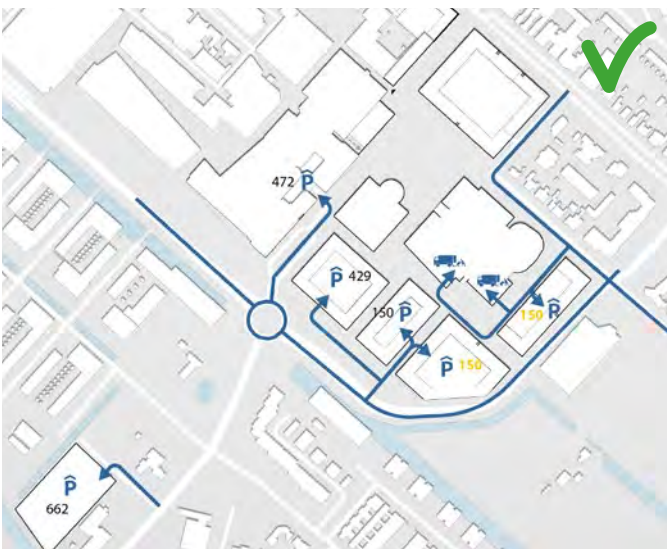
Variant 2, kruispunt met VRI

- Lange wachtrijen bij de uitgangen van de Polderpleingarage en centrumblok garage die oplopen tot 100 meter over een lange periode.
- Wachtrijen voor het verkeer komend vanaf Burgemeester van Stamplein lopen op tot 80 meter, dit is tot halverwege de uitrit 4-Merengarage.
- Deze oplossing valt af.



Variant 2A, VRI met 2 T kruisingen

- Ronde vervangen 2 T kruispunten met verkeerslichten en extra opstelstroken op verschillende richtingen.
- Verkeerskundig zware oplossing.
- Lange wachtrijen centrumblokgarage en polderpleingarage uit.
- Wachtrijen fors aan de kant Van Stamplein. Tot op de uitrit van de Vier-Merengarage.
- Variant valt af.



Variant 3, entree parkeren via Parkboulevard

- Deze configuratie functioneert met aantal aanpassingen:
 - extra opstelstrook tussen uitgang garages en rotonde,
 - rotonde anders indelen,
 - extra opstelstrook op de Nieuweweg naar de rotonde toe.
- Rijbaan over parkboulevard naar centrumblokgarage is een nadeel.



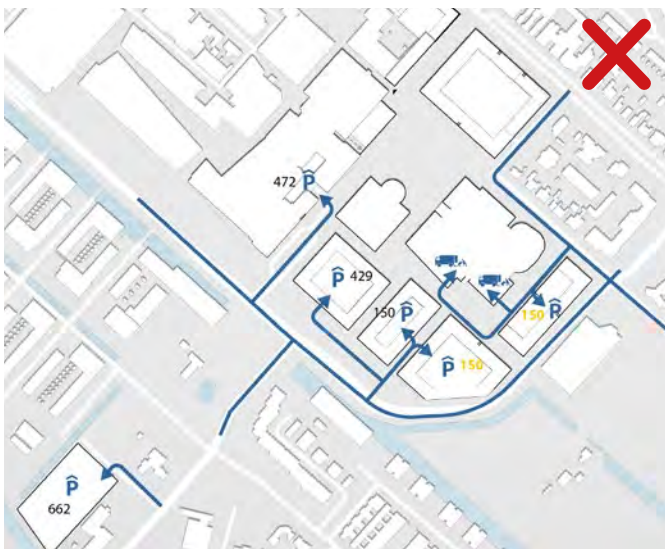
Variant 3A, Variant minder pp centrumblok, meer pp Binnenweg

- In centrumblok minder parkeerplaatsen, circa 300.
- Rijbaan over parkboulevard naar centrumblokgarage.
- Verkeer wikkelt goed af.
- Toevoegen van extra opstelstroken niet nodig.
- Extra parkeerplaatsen op Binnenweg nodig.



Variant 4, vergelijkbaar Van Stampleingarage

- Oplossing vergelijkbaar met Van Stampleingarage.
- Bij westelijk uitgang ontstaan problemen. Op te lossen met aanleg van extra rijstrook richting rotonde.
- Kostbare en zware oplossing.
- Bovengronds beperkingen met groen en bomen.
- Oplossing ligt niet voor de hand.



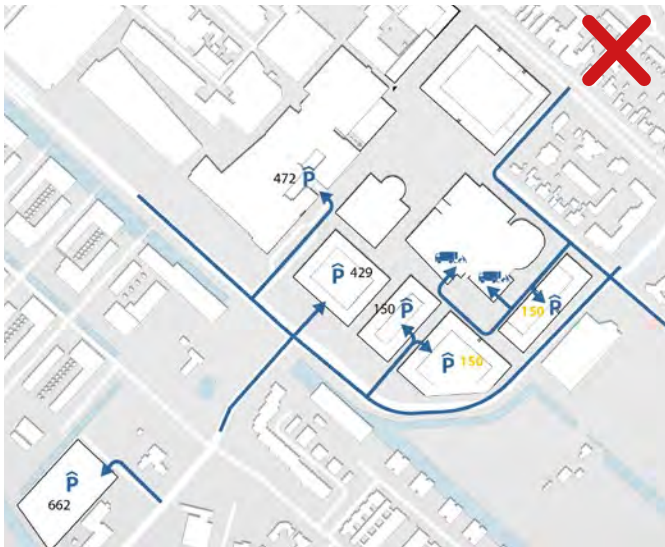
Variant 6, 2 T-kruispunten

- Rtonde vervangen door 2 T kruispunten.
- Lange wachtrijen tot 200 meter op de Nieuweweg. Komt door de hoeveelheid verkeer dat linksaf richting Van Stamplein op wil.
- Rijbaan over parkboulevard naar centrumblokgarage.
- Oplossing functioneert niet.



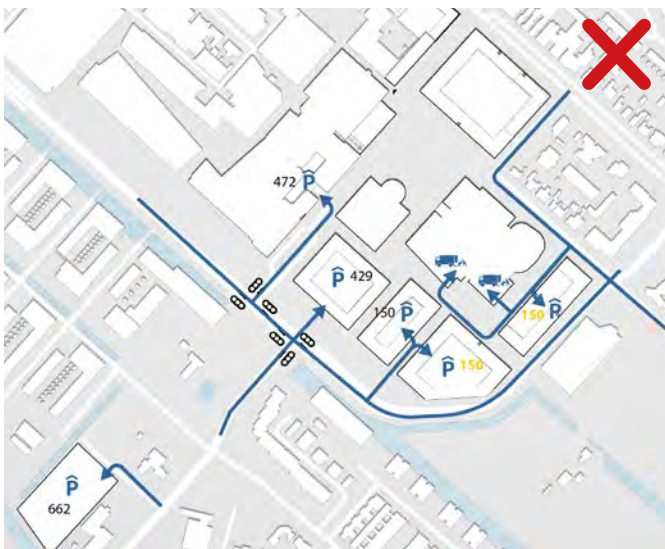
Variant 6A, 2 T-kruispunten met VRI

- Rotonde vervangen 2 T kruispunten met verkeerslichten en extra opstelstroken op verschillende richtingen.
- Verkeerskundig zware oplossing.
- Rijbaan over parkboulevard.
- Lange wachtrijen centrumblokgarage uit. Op te lossen met ook hier verkeerslichten.
- Wachtrijen fors aan de kant Van Stamplein. Tot op de uitrit van de Vier-Merengarage.
- Systeem functioneert, maar niet optimaal.



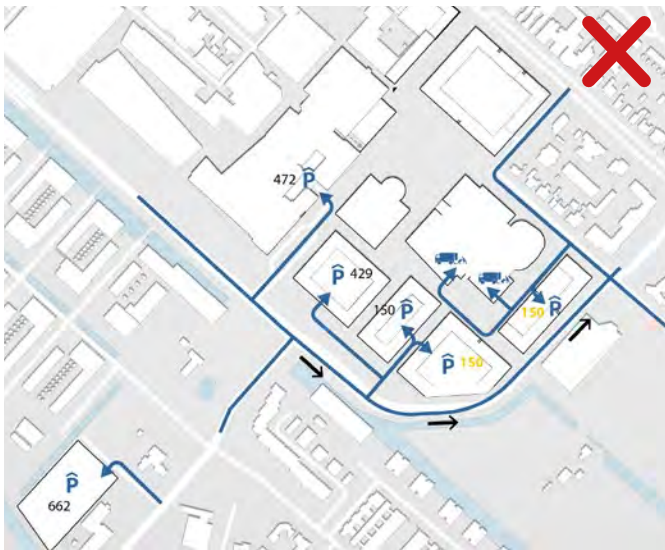
Variant 7, 2 T-kruispunten, in/uit centrumblok

- Te zware belasting voor 2 T kruisingen.
- Met name verkeer op de Nieuweweg naar centrum komt in de knel.
- Wachtrij op Nieuweweg reikt tot aan rotonde Graan voor Visch.



Variant 7A, 2 T-kruispunten, in/uit centrumblok VRI

- Als variant 7 met verkeerslichten
- Op alle richtingen extra opstelstroken nodig.
- Verkeerskundig zware oplossing.
- Kruispunt functioneert niet goed. Aanbod verkeer is te groot voor deze oplossing.
- Teveel kruispunten en in/uitgangen garages bij elkaar.



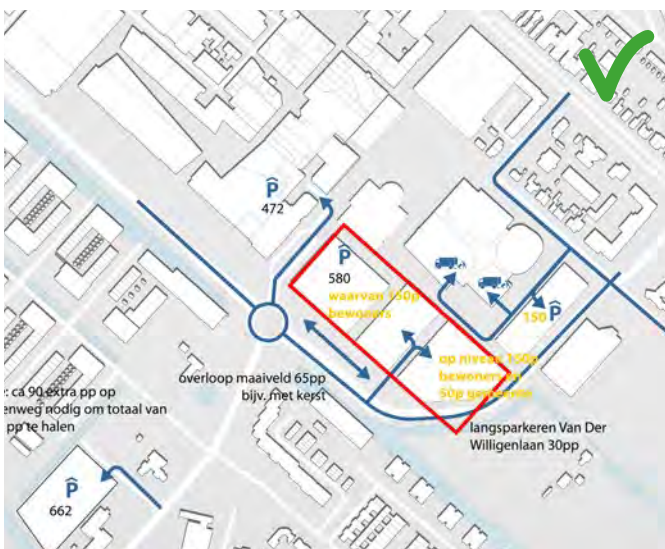
2 T-kruispunten met 1-ri verkeer

- Eenrichtingverkeer op de Van der Willigenlaan.
- Toename verkeer via de Nieuweweg
- Verkeer moet andere routes rijden. Grote problemen ontstaan daardoor aan oostkant van het centrum bij Kruisweg en Hoofdweg oostzijde.
- Geen goede oplossing.



Programma omdraaien

- Geen weg over parkboulevard.
- Parkeren 150 woningen ontsluiten op maaiveld via ontsluitingsweg rond ingang polderpleingarage.
- Deze variant functioneert prima.
- Programmatisch minder wenselijk omdat locatie aan Fruittuinen meer parkeren krijgt en minder woningen krijgt. Tenzij 2 laags ondergronds, maar kostbaar.



Een grote parkeerbak + parkeren op niveau

- Geen weg over parkboulevard
- Een grote parkeerbak circa 580 pp.
- Meer programma wonen mogelijk: 95 pp extra.
- Op niveau 150 pp bewoners + 50 pp werkhuis: gemeente auto's, ambtenaren autonoodzaak. Ontsluiten weg rondom ingang Polderpleingarage.
- Wonen 205 pp. Mits haakse hoek Vd Willigenlaan.
- Met overloop en langsparkeren geen extra pp Binnenweg nodig.

Bijlage 2.

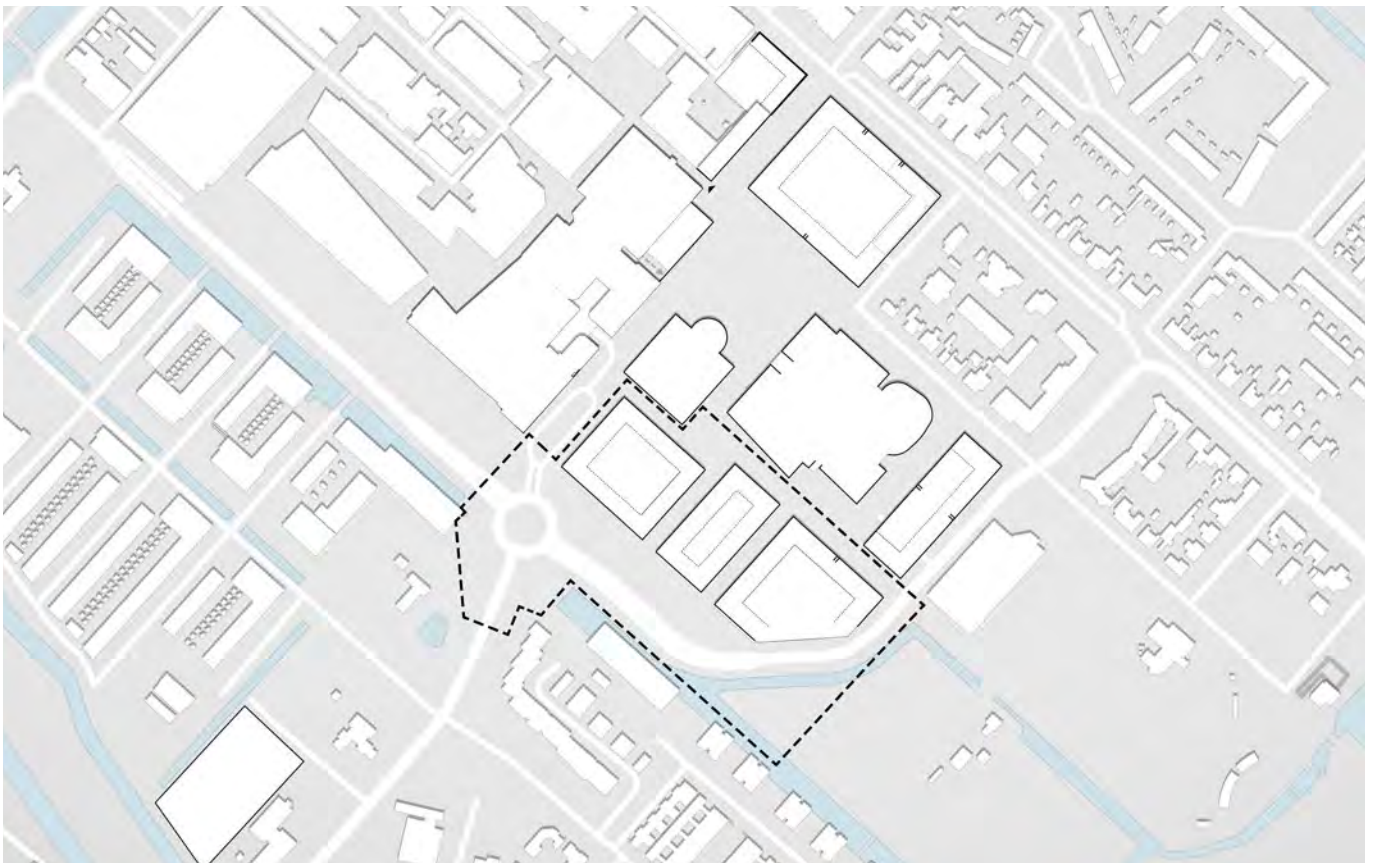
Financiën

DE GLOBALE GRONDEXPLOITATIE

Voor de afweging zijn de drie stedenbouwkundige modellen verder uitgewerkt. Het voornaamste verschil tussen de drie modellen is de gekozen parkeeroplossing, zoals deze in hoofdstuk 5 zijn opgesteld. De resultaten van de grondexploitatie zijn alleen richtinggevend, waarbij rekening is gehouden met de onderstaande uitgangspunten, welke voor alle drie de modellen geldt.

Wel is de grondexploitatie (grex) nadrukkelijk beperkt tot het kerngebied van het OSH, de directe omgeving van het werkhuis. Zie hiervoor de onderstaande tekening met de begrenzing van de grondexploitatie.

Werkgrenzen grondexploitatie



Uitgangspunten

In de grondexploitatie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- er is geen boekwaarde (of grondwaarde) van het raadhuis of de tijdelijke parkeergarage achter het raadhuis;
- de sloopkosten van het raadhuis (binnen de exploitatiegrenzen) en de tijdelijke parkeergarage maken deel uit van de grondexploitatie;
- de bestaande rotonde en de Burgemeester Van der Willigenlaan worden gehandhaafd;
- de ontsluiting en het bouw- en woonrijpmaken van een nieuwe parkeergarage aan de Binnenweg valt buiten de grondexploitatie (komt verderop in deze bijlage aan de orde onder het kopje 'parkeergarages');
- er wordt geen rekening gehouden met een mogelijk RIH afdracht;
- de opbrengsten verschillen per gekozen model, wel wordt rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:
 - ontwikkelingen realiseren eigen parkeerbehoefte op de eigen locatie;
 - er wordt rekening gehouden met 30% sociale woningbouw in het programma;
 - de grond in de ontwikkeling van het werkhuis wordt ingebracht tegen commercieel tarief;
 - het werkhuis is gebaseerd op 10.000 m² bvo.

Model 1

In dit model wordt het vervallen 'B-tarief' deel van het huidige centrum parkeren op het Apriscoterrein en achter het raadhuis teruggebracht in de parkeergarage in het centrumblok tezamen met de parkeerbehoefte van de woningen in het centrumblok. De verwachting is dat dit met het huidige B-tarief kostenneutraal kan worden gerealiseerd.

Het eigen parkeren van het werkhuis en het parkblok worden in een ondergrondse parkeervoorziening onder het werkhuis/parkblok.

De vervallen parkeerplaatsen met het 'C-tarief' worden teruggebracht in een nieuw te bouwen parkeergarage aan de Binnenweg. Deze investering maakt geen deel uit van de grondexploitatie. In de grondexploitatie zijn de volgende kosten opgenomen:

- het bouwrijp maken van het gebied, incl. de sloop van een deel van het raadhuis binnen de exploitatiegrenzen van de grondexploitatie en de parkeergarage achter het raadhuis;
- de noodzakelijke investeringen op de Burgemeester Van der Willigenlaan en de Nieuweweg als gevolg van de verkeerstoename, waarbij de rotonde op enkele kleine aanpassingen na ongewijzigd blijft;
- het aanstraten van de woningblokken en het werkhuis, het plein voor het werkhuis en de verbinding met het station achter deze ontwikkeling op centrumkwaliteitsniveau;
- een post voor de verwachte faseringskosten en het onvoorzien passend bij het uitwerkingsniveau van het ontwikkelingsplan.

In de grondexploitatie zijn geen kosten opgenomen voor de uitwerking van het OSH en de daarbij behorende ruimtelijke procedure (het bestemmingplan). Verder wordt er van uitgegaan dat werkhuis en parkblok in één of twee op elkaar aansluitende bouwstromen worden gerealiseerd. Het centrumblok kan onafhankelijk, maar pas na de realisatie van het werkhuis gerealiseerd worden.

Model 1

Investering	- 5,4 mln.
Grondopbrengsten	+ 10,9 mln.
Resultaat	+5.5 mln.
Onrendabele top ondergrondsparkeren werkhuis en parkblok	-1,8 mln.
Resultaat nominaal	+ 3,7mln.

Parkeergarage op verdieping in centrumblok kostenneutraal

Aan de opbrengstenkant is uitgegaan van 55 sociale huurwoningen (ca 30% van het woningprogramma) in het centrumblok en een voorzieningstrook (plint) langs de inpandige centrumgarage van 489 parkeerplaatsen. Het werkhuis heeft 10.000 m2 bvo en het parkblok heeft 120 koopwoningen met een gemiddelde maat van 90 m2 GBO. Omdat in het stedenbouwkundige programma de eis is meegegeven dat het parkblok en het werkhuis een (gezamenlijke) ondergrondse parkeergarage hebben van 210 parkeerplaatsen, is de verwachte onrendabele top in mindering gebracht op de grondopbrengst. Dit alles leidt tot de onderstaande opstelling.

Model 2

Dit model heeft een vergelijkbare opzet als model 1, echter een switch heeft plaatsgevonden tussen het programma uit het parkblok en het centrumblok. Hierbij wordt alleen nog bij het werkhuis een ondergrondse parkeergarage gebouwd.

In de grondexploitatie geeft dit aan de investeringskant geen mutaties. De weg voor de ontsluiting van de parkeergarage van het centrumblok over de parkboulevard is in model 2 weliswaar niet nodig, maar dit verandert niets aan de eenheidsprijs voor realisatie van de parkboulevard. Aan de opbrengstenkant is de grondopbrengst van de koopwoningen in het centrumblok en parkblok iets lager, door de iets kleinere woningen en de ongunstigere ligging. Omdat er geen onrendabele top meer is voor de parkeerplaatsen van deze woningen, die nu bovengronds komen in zowel centrumblok als parkblok, is het resultaat van de grondexploitatie iets beter. Ook geldt dat model 2 is te realiseren in drie (deels) onafhankelijke bouwstromen. Hiermee is beter in te spelen op buitenplanse invloeden, waarmee de risico's beperkter zijn.

Model 2

Investering	- 5,4 mln.
Grondopbrengsten	+10,0 mln.
Resultaat	+ 4,6 mln.
Onrendabele top ondergrondsparkeren werkhuis	- 0,8 mln.
Resultaat nominaal	+ 3,8mln.

Parkeergarage op verdieping in centrumblok kostenneutraal

Model 3

Model 3 gaat uit van een volledig ondergrondse parkeergarage onder de drie bouwblokken en heeft circa 450 parkeerplaatsen. Hiervan 330 openbare parkeerplaatsen en 120 parkeerplaatsen voor het bovenliggende programma. Dit betekent dat 195 parkeerplaatsen die in de centrumlocatie zouden worden gerealiseerd doorschuiven naar de Binnenweg locatie waardoor er daar een parkeergarage ontstaat van circa 850 parkeerplaatsen.

Wel stijgen de grondopbrengsten omdat door de verschuiving van de parkeerplaatsen naar de ondergrondse bak en de Binnenweg ruimte komt voor 95 extra woningen. Programmatisch zijn deze extra woningen toegerekend aan het derde segment (70 woningen) waarbij door handhaving van de 30% eis er ook iets meer sociale woningbouw komt (25 woningen). Anderzijds stijgt de onrendabele top per parkeerplaats met ca € 3.000 in de ondergrondse parkeergarage, doordat deze gefaseerd moet worden gerealiseerd en er minder dubbelgebruik van de fundering is met de daarboven liggende panden.

Model 1

Investering	- 5,4 mln.
Grondopbrengsten	+ 12,7 mln.
Resultaat	+ 7.3 mln.
Onrendabele top ondergrondsparkeren werkhuis en parkblok	- 5,7 mln.
Resultaat nominaal	+ 1.6 mln.

Parkeergarage op verdieping in centrumblok kostenneutraal

PARKEERGARAGES

Voor de het bepalen van de kostendekkendheid van de parkeergarages is nadrukkelijk gekeken naar de gerealiseerde opbrengsten over 2016 van de te verplaatsen B-tarief (Aprisco en maaiveld parkeren raadhuis) en C-tarief parkeerplaatsen (tijdelijke garage raadhuis en Binnenweg). Voor de te verwachten kosten is gekeken naar het investeringsniveau en de beheerkosten van de gerealiseerde parkeergarages in het centrum en op Beukenhorst-Zuid. Uitgangspunt hierbij is dat de nieuwe parkeergarages een vergelijkbare kwaliteit zullen hebben.

Parkeergarage op verdieping in centrumblok

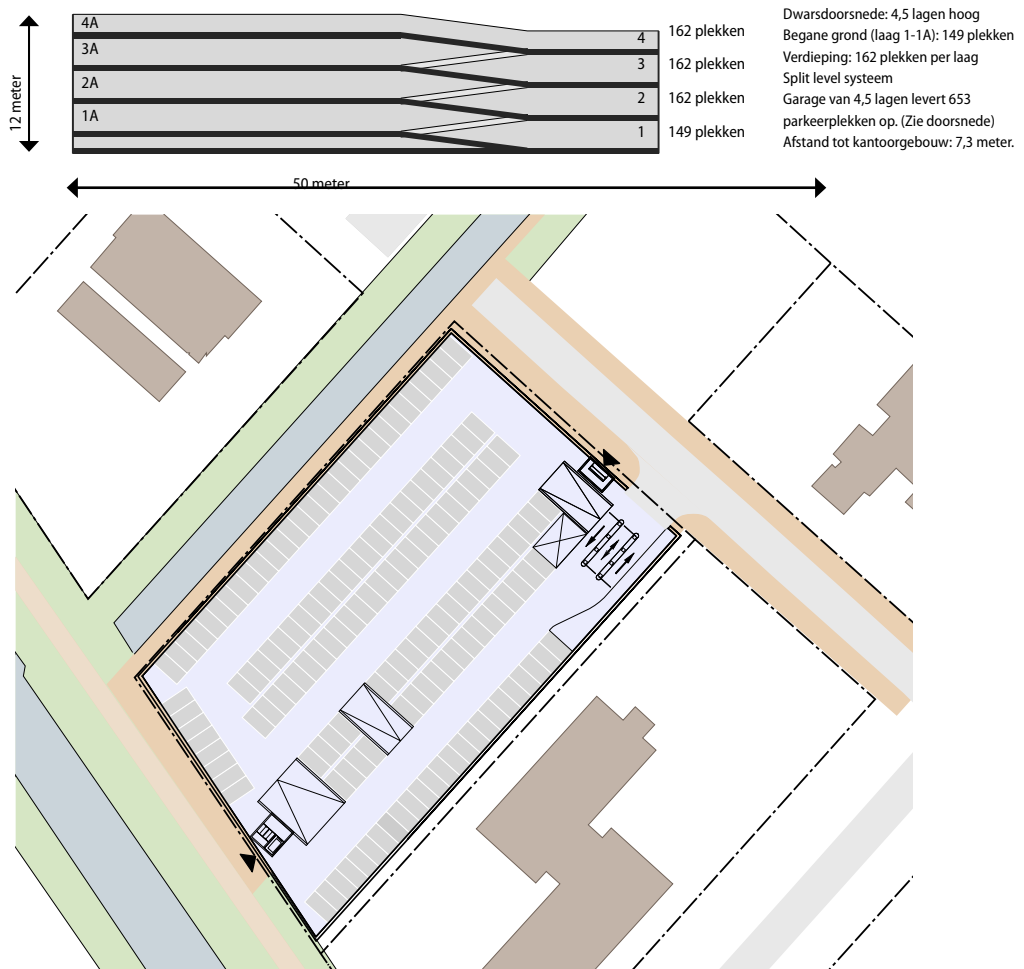
Op basis van de uitgangspunten kan worden verondersteld dat de te bouwen bovengrondse parkeergarage voor 489 plaatsen, inclusief 55 parkeerplaatsen voor de woningen, een neutraal resultaat zal hebben op basis van het B tarief. Mocht de parkeergarage echter onder het BTW tarief vallen, in verband met parkeren achter de slagboom, dan ontstaat een negatief resultaat, indien het B tarief ongewijzigd blijft. Het BTW bedrag in het tarief moet dan worden afgedragen en vermindert daarmee de netto opbrengst. Het huidige parkeersysteem gaat uit van straatparkeren zonder slagboom, maar met parkeerautomaten, en valt daarom buiten de verplichting BTW te heffen over de parkeertarieven, waarbij wel de BTW aftrekbaar is via het BTW compensatiefonds. Het investeringsniveau voor de parkeergarage is circa € 8.1 mln. excl. BTW.

Parkeergarage P&R Beukenhorst en voorbeeldgarage ingepakt in bamboe



Parkeergarage meerlaags op locatie Binnenweg

De te realiseren parkeergarage aan de Binnenweg heeft in model 1 en 2 circa 650 parkeerplaatsen en is 4 verdiepingen hoog. Dit is één hoger dan de huidige tijdelijke parkeergarage naast het raadhuis.



Ondergrondse parkeergarage

De investeringskosten van een eenlaagse parkeergarage zijn volgens de literatuur circa € 32.500 per parkeerplaats uitgaande van retourbemaling en onderwaterbeton. Bij een gunstige grondslag of hoogteligging van de fundering van de parkeergarage en geen opbarstingsgevaar, kunnen de kosten dalen tot een meer 'standaard' ondergrondse garage van € 25.000 per parkeerplaats. Hierbij is in de prijsstelling rekening gehouden met een 'dubbel' gebruik van de fundering.

Uit de berekening van de bovengrondse parkeergarages blijkt dat bij het B tarief een investering groter dan circa € 16.500 leidt tot een tekort op de exploitatie. De onrendabele top van de parkeergarage is dan ongeveer € 8.500. In de grondexploitatie opzet van de modellen 1 en 2 is met deze onrendabele top rekening gehouden.

Bij een grote ondergrondse parkeergarage onder alle drie ontwikkelblokken (model 3) kan minder gebruik gemaakt worden van het dubbel gebruik van de funderingsconstructie en zal de parkeergarage in fases moet worden aangelegd. Hierdoor stijgen de kosten per parkeerplaats met circa € 4.000 en daarmee ook de onrendabele top tot ruim € 12.500. Hierdoor wordt de onrendabele top van de totale parkeergarage circa € 5.7 mln. In de grondexploitatie is met dit bedrag gerekend.

