



# Memo

**AAN** : Leden van de commissie Flora

**VAN** : Wethouders Goudswaard, Van der Stee en Valstar

**C.C.** :

**DATUM** : 18 juni 2024

**BETREFT** : Werksessie raad met betrekking tot de parkeerexploitatie Flora Campus Westland op 5 juni 2024

---

Tijdens de werksessie parkeerexploitatie Flora Campus Westland op 5 juni 2024 is een aantal vragen gesteld en daarnaast bent u in de gelegenheid gesteld extra vragen te stellen. De antwoorden op deze vragen treft u in dit memo aan. Zoals toegezegd volgt het definitieve voorstel met betrekking tot de parkeernorm en -tarieven separaat zodat dit met uw raad kan worden besproken.

Daarbij zal eveneens betrokken worden dat er in het ingediende raadsvoorstel enerzijds over 1.700 en anderzijds over 1.800 parkeerplaatsen wordt gesproken. Dit verschil komt voort uit de door de gemeente Westland gehanteerde parkeernorm (1.800) en de door Spark gehanteerde berekening (1.700) die in het MIP is opgenomen. Aangezien er nog geen definitieve norm met uw raad is overeengekomen vormt dit verschil in beginsel geen obstakel.

## Vraag 1

GBW: Waar is de parkeernorm op gebaseerd? Is de parkeernorm conform gemeentelijk beleid (vastgesteld door de raad) of landelijk beleid? Is dit daarnaast op basis van het huidige OV of de toekomstige OV-situatie?

## Antwoord 1

De parkeernorm is gebaseerd op grond van de bestuurlijke afspraken gemaakt in de gebiedsuitwerking Greenport 3.0 2021. Hierin is afgesproken dat voor de nieuwe gebiedsuitwerkingen Flora Campus Westland en Wateringen Noord een 40% lagere parkeernorm wordt gehanteerd dan in de huidige beleidsregels voor parkeernormering Westland zijn opgenomen. In beide gebiedsuitwerkingen zijn de toekomstige HOV- en fietsverbindingen op orde. Tevens komt dit overeen met het in 2022 door de PZH vastgestelde parkeerbeleid voor sociale woningbouw, en bij woningbouw in de omgeving van HOV (0,7 parkeerplaats per woning).

Doel hiervan is de toename van het autogebruik te verminderen waardoor de druk op het wegennet minder toeneemt en de bereikbaarheid van Westland waaronder voor agrologistiek beter kan worden geborgd. In veel campus-ontwikkelingen heeft de auto een bescheiden aanwezigheid en vindt parkeren primair plaats in gebouwde voorzieningen.

Onderstaand de parkeernormen zoals thans van toepassing zijn in gemeente Westland. Vanwege de hoge mate van verstedelijking wordt dit gebied als hoofdcentrum aangemerkt (zie rode omlijning)



# Memo

## Bijlage 1: De parkeernormen

Wonen

Norm: aantal pp per woning (bij kamerverhuur per kamer of per bed)

|                                          | hoofdcentrum | dorpscentrum / schil hoofdcentrum | Schil dorpscentrum / 2de schil hoofdcentrum | Westland overig | aandeel bezoekers (per woning) | opmerkingen |
|------------------------------------------|--------------|-----------------------------------|---------------------------------------------|-----------------|--------------------------------|-------------|
| Koophuis, sociale koop                   | 1,4          | 1,5                               | 1,7                                         | 1,7             | 0,3                            | 1, 2, 3     |
| Koop, tussenhoek                         | 1,6          | 1,8                               | 2,0                                         | 2,1             | 0,3                            | 1, 2, 4     |
| Koop, twee-onder-een-kap                 | 1,8          | 1,9                               | 2,2                                         | 2,3             | 0,3                            | 1, 2, 4     |
| Koop, vrijstaand                         | 1,9          | 2,0                               | 2,3                                         | 2,5             | 0,3                            | 1, 2, 4     |
| Koop, etage, goedkoop                    | 1,4          | 1,5                               | 1,7                                         | 1,7             | 0,3                            | 1, 2, 3     |
| Koop, etage, midden                      | 1,5          | 1,7                               | 1,9                                         | 2,0             | 0,3                            | 1, 2, 3     |
| Koop, etage, duur                        | 1,7          | 1,8                               | 2,1                                         | 2,2             | 0,3                            | 1, 2, 3     |
| Huurhuis, sociale huur                   | 1,4          | 1,5                               | 1,7                                         | 1,7             | 0,3                            | 1, 2, 3     |
| Huurhuis, vrije sector                   | 1,6          | 1,8                               | 2,0                                         | 2,1             | 0,3                            | 1, 2        |
| Huur, etage, goedkoop/midden             | 1,2          | 1,3                               | 1,5                                         | 1,5             | 0,3                            | 1, 2, 3     |
| Huur, etage, duur                        | 1,5          | 1,7                               | 1,9                                         | 2,0             | 0,3                            | 1, 2, 3     |
| Kamerverhuur, zelfstandig (per kamer)    | 0,5          | 0,6                               | 0,7                                         | 0,7             | 0,3                            |             |
| kamerverhuur, niet-zelfstandig (per bed) | 0,3          | 0,3                               | 0,3                                         | 0,3             |                                | 5           |
| Aanleunwoning en serviceflat             | 1,0          | 1,0                               | 1,0                                         | 1,1             | 0,3                            | 1, 2        |

### Opmerkingen:

- 1) per woning dient gemiddeld minimaal 0,5 parkeerplaats beschikbaar te zijn in categorie b of c zoals beschreven in artikel 5 lid 1.
- 2) in tegenstelling tot de CROW in publicatie 317 doet, wordt er in deze nota voor de functie Wonen geen onderscheid gemaakt tussen aanwezigheidspercentages voor bewoners en voor bezoekers. Dit is verrekend in een gezamenlijk aanwezigheidspercentage, en de hoogte van de parkeernorm is hier op aangepast.
- 3) op basis van de meest actuele regionaal vastgestelde prijsklassegrenzen.
- 4) uitgezonderd sociale koop
- 5) aandeel bezoekers afhankelijk van doelgroep. Bij studenten is deze in verhouding hoger dan bij arbeidsmigranten.

In de vrije sector krijgt een gedeelte van de woningen een eigen private parkeergarage. Van de 625 vrije sector appartementen maken 403 appartementen gebruik van de openbare parkeergarages P1 en P2.

Op de standaard parkeernormen wordt een reductie van 40% toegepast in verband met de aanwezigheid van goed functionerend openbaar vervoer. Het nieuwe busstation met de bestaande busverbindingen naar Rijswijk, Delft, Schiedam/Rotterdam en Den Haag wordt gezien als goed functionerend openbaar vervoer.

Op basis van de standaard rekenwijze in Westland (ook vermeld op pagina 54 van het Masterplan) wordt nog een keer een medegebruik reductie van 20 procent toegepast. Ten opzichte van de parkeernorm is dit dus een reductie van 48% ( $0,8 \cdot 0,6 = 0,48$ ). In de op twee na laatste kolom staat het feitelijk aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt. In de laatste kolommen de verdeling over P1 en P2.



# Memo

|                                | Aantal | Norm | aantal | norm met ov | met medegebr | Masterplan | Medegebruik | Realisatie |
|--------------------------------|--------|------|--------|-------------|--------------|------------|-------------|------------|
| Startups                       |        |      |        |             |              | 110        | 88          | 88         |
| Scale ups                      |        |      |        |             |              | 165        | 132         | 132        |
| Grownups                       |        |      |        |             |              | 275        | 220         | 220        |
| Kas van de Toekomst            |        |      |        |             |              | 44         | 35,2        | 35         |
| Hortus Lab                     |        |      |        |             |              | 44         | 35,2        | 35         |
| Hotel                          |        |      |        |             |              | 90         | 72          | 72         |
| Plintmix                       |        |      |        |             |              | 77         | 61,6        | 62         |
| Kantoren                       |        |      |        |             |              | 91         | 72,8        | 73         |
| Mobiliteitshub (P&R)           |        |      |        |             |              | 200        | 160         | 160        |
| Leisure                        |        |      |        |             |              | 84         | 67,2        | 68         |
| Sporthal                       |        |      |        |             |              | 32         | 25,6        | 26         |
| Vakcollege                     |        |      |        |             |              | 27         | 21,6        | 22         |
| Arbeidsmigrantenhotel          | 400    | 0,3  | 120    | 72          | 57,6         | 40         | 32          | 57         |
| Studentenhuysvesting           | 200    | 0,3  | 60     | 36          | 28,8         | 20         | 16          | 28         |
| Soc. Huur/soc. Koop/goedk huur | 438    | 1,3  | 569,4  | 341,64      | 273,312      | 307        | 245,6       | 273        |
| Betaalbare koop/huur           | 188    | 1,4  | 263,2  | 157,92      | 126,336      | 169        | 135,2       | 126        |
| Vrije sector in P1/P2          | 403    | 1,7  | 685,1  | 411,06      | 328,848      | 403        | 322,4       | 328        |
| Subtotaal                      |        |      |        |             |              | 2178       | 1742,4      | 1805       |

De provincie kan minimale en maximale parkeernormen opleggen of afspreken. Zoals hier gebeurd is in het kader van de gebiedsuitwerking. Maximale parkeernormen zijn vooral gebruikelijk bij kantoorgebouwen, minder bij woningen. Op deze locatie is ook sprake van een OV-hub met een P(ark)& R(ide) functie. Daar komen wij op terug bij de sessie met de gemeenteraad over parkeren, tarieven en OV. Juist bij een P&R-functie geldt niet een maximum aan een aantal parkeerplaatsen. Doelstelling is immers dat hier mensen hun auto parkeren en vervolgens meer gebruik gaan maken van het openbaar vervoer. Daarom spreken we hier van een minimaal aantal parkeerplaatsen dat aangelegd moet worden, niet van een maximaal aantal parkeerplaatsen. Het is in dit gebied mogelijk om een busstation aan te leggen waar bussen uit alle richtingen aankomen en vertrekken. Bovendien komen (op dit moment al) alle buslijnen (met uitzondering van de kustlijn uit Den Haag, via Monster naar Hoek van Holland) langs het knooppunt Bruinsma. Dus daarmee is het mogelijk om zowel aan de Verdilaan als op dit nieuwe busstation alle busverbindingen naar Den Haag, Rijswijk, Delft als Schiedam te laten stoppen (huidig OV-systeem). Bovendien kan je hier zowel voertuigen als fietsen prima parkeren en komen ook regionale fietspaden hierlangs. Er ontstaan door de combinatie van het huidige OV met de komst van het nieuwe VAK-college+, de Flora Campus Westland en de woningen daarnaast veel gebruikers bij. Dat biedt mogelijkheden voor nieuwe (H)OV-oplossingen, maar daar worden nu geen nieuwe voorstellen voor voorgelegd. We optimaliseren nu dus vooral het huidige OV-systeem. Het aantal parkeerplaatsen in de garages P1 en P2 (inclusief de verdeling over deze garages) bepaalt de gemeenteraad, mits het minimale aantal plaatsen gerealiseerd wordt. Daarbij moet wel gezegd worden dat parkeerplaatsen in P1 duurder zijn dan in P2. P2 kan eenvoudig uitgebreid worden met 1.000 tot 2.000 plaatsen.

## Vraag 2

GBW: Graag de maatschappelijke kosten baten analyse beschikbaar te stellen.

## Antwoord 2

Er is geen maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) opgesteld. Het Masterplan is een geïntegreerd ontwerp, waarbij gebruik gemaakt wordt van meervoudig grondgebruik. De enige manier om en deze hoeveelheid woningen te realiseren en aan de daarbij behorende parkeernorm en groennorm te voldoen is om functies te stapelen. Uiteraard kan als nog een MKBA opgesteld



# Memo

worden, maar dan moet nog wel gedefinieerd worden waarvoor die MKBA moet worden opgesteld. Wanneer u hiervoor zou kiezen dan zijn mogelijkheden de hele ontwikkeling van het Masterplan, de parkeeroplossing, de Campusgebouwen, de wegenstructuur, etc.. Het opstellen van een MKBA kent een doorlooptijd van enkele maanden.

## Vraag 3

GBW: In het Fakton rapport komen de kengetallen uit op € 48 miljoen (uit de eerste rapportage), terwijl in de berekening van Flora Campus Westland de kengetallen op € 41 miljoen uitkomen. Dit laatste bedrag is erg laag, graag verklaren waar het verschil in zit. En klopt het dat Fakton nog steeds twijfel heeft over de hoogte van de investeringskosten bij de afsluitende rapportage?

## Antwoord 3

In overleg tussen Fakton, Spark en Planmaat zijn de stichtingskosten per parkeerplaats nader bepaald en besproken. Fakton zat bij de 1<sup>ste</sup> aannahme hoger, Spark lager. Er is hierbij met elkaar gekeken naar de verschillend gehanteerde uitgangspunten. Hierbij zijn diverse bronnen gebruikt. Ook Fakton heeft hiermee ingestemd. Daarom zijn er in de eindbeoordeling van Fakton ook geen opmerkingen meer over gemaakt.

## Vraag 4

GBW: Wordt de onrendabele top opgelost door de inzet van OZB? Er is een tekort van € 15 miljoen en er vloeit € 6,5 miljoen terug.

## Antwoord 4

De onrendabele top is € 15,0 miljoen. Dat is inclusief een doorbelasting van de OZB in de parkeerexploitatie. Als dat niet zou plaatsvinden dan is de onrendabele top € 8,5 miljoen. Juist uit oogpunt van transparantie en vergelijkbaarheid met de markt is ervoor gekozen om de OZB door te belasten aan de Parkeerexploitatie over een periode van 50 jaar. Daartegenover staat een opbrengst binnen de "Algemene Dienst" van de gemeente van een corresponderend bedrag van € 6,5 miljoen. Per saldo dus een netto onrendabele top van € 8,5 miljoen.

## Vraag 5

GBW: Er wordt gerekend met een discontovoet van 3%, waarom niet 2,25%, wat betekent dit voor de exploitatie?

## Antwoord 5

Een verandering van de discontovoet van 3% naar 2,25% heeft een effect van € 700.000 - € 800.000 op de exploitatie. Dat dit effect niet heel groot is komt doordat de discontovoet een terugrekenrente is. Met de discontovoet wordt de residuele waarde van de parkeerexploitatie na 50 jaar teruggerekend naar prijspeil vandaag. Het is geen percentage wat in de exploitatie zelf effect heeft.

## Vraag 6

GBW: Zijn er subsidiemogelijkheden voor de parkeertarieven, voor mensen met een minimum inkomen?

## Antwoord 6

Dergelijke subsidiemogelijkheden zijn er momenteel niet. Er is overigens geen verplichting om een abonnement af te sluiten. De tariefstelling en een mogelijke differentiatie in tarieven en abonnementsprijzen is uiteraard aan de gemeenteraad. Het verloop van de exploitatie wordt



# Memo

uiteraard goed gemonitord. In samenspraak met uw raad zal het college jaarlijks voorstellen doen met betrekking tot de tarieven.

## Vraag 7

CDA: De kosten voor de jaarabonnementen lijken erg hoog (vergelijking werd o.a. met Den Haag en Rotterdam gemaakt), wat is de verhouding tussen bezoekersinkomsten en inkomsten vanuit de abonnementen? Op het moment dat er een verhouding is van 50/50 dan wordt het risico hoog. Hoe gaan we daar dan mee om?

## Antwoord 7

| <b>opbrengsten</b>              |                        |                         |                            |
|---------------------------------|------------------------|-------------------------|----------------------------|
| <b>kort parkeren</b>            | <i>aantal per jaar</i> | <i>tarief (in. BTW)</i> | <i>jaaromzet (ex. BTW)</i> |
| - parkeeruren op jaarbasis      | 300.000                | € 2,25                  | € 557.851                  |
| - parkeringen op jaarbasis      | 20.000                 | € 10,00                 | € 165.289                  |
| <i>Totaal</i>                   |                        |                         | € 723.140                  |
|                                 |                        |                         |                            |
| <b>abonnementen</b>             | <i>aantal</i>          | <i>tarief (in. BTW)</i> | <i>jaaromzet (ex. BTW)</i> |
| 24/7 bewonersabonnement (ma-zo) | 610                    | € 400,00                | € 201.653                  |
| Bedrijfabonnement (5DZ)         | 677                    | € 975,00                | € 545.517                  |
| P+R                             | 100                    | € 975,00                | € 80.579                   |

Bezoekersinkomsten betreffen P&R en kort parkeren. Daarnaast is dus ook sprake van abonnementen. De bezoekersinkomsten zijn bepaald op basis van inschattingen en vormen iets meer dan de helft van de inkomsten (totaal € 827.749 voor abonnementen en € 723.140 voor bezoekersinkomsten). De aantallen en tarieven zijn op basis van de verschillende functies in het plan ingeschat door bureau Spark. Er is mede gelet op de financiële vraagstukken in veel gemeenten een trend om de tarieven voor bezoekersinkomsten flink te laten stijgen en het bewoners-parkeren niet of minder. De verwachting is derhalve dat het bezoekers-parkeren een steeds groter aandeel van de exploitatie zal gaan vormen. De tarieven die nu in de parkeerexploitatie staan zijn tarieven die gelden bij opening van de garages.

## Vraag 8

GBW: Niet alle scenario's zijn uitgewerkt tariefmatig gezien, aan hoeveel knoppen kan er straks nog gedraaid worden?

## Antwoord 8

De parkeerexploitatie is een omvangrijk model waarin vele variabelen zijn meegenomen. Bijvoorbeeld van tarieven, bezettingen tot jaarlijkse index ontwikkelingen. Ook natuurlijk de kosten voor aanleg, onderhoud en vervanging. Al deze variabelen zijn knoppen waar in meer of mindere mate aan gedraaid kan worden. De 'makkelijkste' knoppen zijn de tarieven, die zijn variabel en door de gemeenteraad autonoom aan te passen en als aanpassing door te voeren. Uiteraard hebben dergelijke aanpassingen ook consequenties voor bijvoorbeeld bezettingsgraad. Een knop zoals het modulair vergroten van de parkeergarages is daarentegen veel complexer. Want dat heeft invloed op de bezettingsgraad, bouwkosten, overhead etc. Om die reden is ervoor gekozen het meest reële scenario voor te leggen. Bovendien heeft Westland nog nauwelijks – zeg feitelijk maar geen – ervaring met het betaald parkeren en is hier sprake van een nieuwe situatie.

## Vraag 9

GBW: Er zijn bij Lentiz parkeervoorzieningen, hoe wordt voorkomen dat daar straks geparkeerd gaat worden en niet in de parkeergarage?



# Memo

## Antwoord 9

Deelnemers werksessie: Zolang Lentiz op eigen terrein parkeert is het verder aan Lentiz om daar maatregelen tegen te nemen. De gemeente zal met Lentiz contact opnemen om afspraken te maken om overlast en wild-parkeren aldaar te voorkomen.

## Vraag 10

In welk tempo en wanneer kan eventueel bijgebouwd worden en wat zegt een en ander voor de exploitatie (uit te werken in batches van 250-500-1.000)

## Antwoord 10

Deelnemers werksessie: In het Masterplan zijn oorspronkelijk 1.600 parkeerplaatsen in P2 genoemd (pagina 56 Masterplan). Na verdere uitwerking en analyse op basis van verwachte verkeersbewegingen en gebruik worden er nu 1.050 opgenomen in P2. Door het toevoegen van parkeerlagen kunnen er logische batches van ca. 300 parkeerplaatsen bij worden gebouwd. (kosten per 300 plaatsen € 5.850.000; bouwtijd ca. 6 maanden)

Als het aantal parkeerplaatsen groeit, dan veranderen de bezettingsgraad, personele kosten per parkeerplek en de verhouding in gebruik. Door die afhankelijkheden zit er een bandbreedte in het effect op de exploitatie. In zijn algemeenheid kan worden gesteld als er voor die extra plaatsen een duurder abonnement wordt verkocht, de extra investeringen vrijwel kostendekkend zijn. Het is nog niet duidelijk of een dergelijke beweging ook noodzakelijk zal zijn omdat we het "parkeergedrag" nog niet kennen gelet op de unieke situatie voor Westland. Voorgesteld wordt om eerst het parkeren op te starten en alsdan te bekijken of de noodzaak aanwezig is om parkeeroplossingen toe te voegen. Het moment van bijbouwen valt derhalve nu nog niet te bepalen.

## Vraag 11

Deelnemers werksessie: Waarom nu niet toch al kiezen voor een externe exploitatie en realisatie van de parkeergarage?

## Antwoord 11

De ervaring met betaald parkeren in Westland is beperkt. Dat zorgt voor een bepaalde mate van onzekerheid over de opbrengsten. Een commerciële exploitant zal die onzekerheid altijd meenemen door een hogere rendementseis te stellen en een lagere bieding te doen. Wanneer de garage enkele jaren in gebruik is en er duidelijkheid is over de jaarlijkse kosten en opbrengsten zal de garage bij een eventuele verkoop meer opleveren. Nu de regie uit handen geven, zou betekenen dat de sturingsmogelijkheden direct uit handen worden gegeven. Dat is ongewenst.

## Vraag 12

WV: Wat zijn de gevolgen voor het hele plan als we de garage niet zouden gaan bouwen? Kan het plan zoals het er nu ligt wel doorgaan dan?

## Antwoord 12

Het niet bouwen van de parkeergarages betekent dat de parkeeroplossing op maaiveld moet worden gevonden. Dit gaat gepaard met een ruimtebeslag van ca. 4,5 hectare, waarbij het overgrote deel van het groen/parkgebied moet worden opgeofferd. Hiermee wordt aan geen enkele – door de gemeente zelf gehanteerde – groennorm gehaald en wordt feitelijk het fundament onder het plan weggehaald.



# Memo

Voor P1 [P+R] als onderdeel van het Voorzieningen Cluster · Fase 1 (ca. 100 parkeerplaatsen) geldt dat het VAK-college<sup>+</sup> met sporthal boven op de parkeergarage worden gerealiseerd; de parkeergarage is de fysieke fundatie (onderbouw) voor het onderwijsprogramma (bovenbouw). Tevens sluit de woontoren van Arcade (106 appartementen sociaal) fysiek en programmatisch aan op de beoogde parkeergarage. Indien de parkeergarage in het Voorzieningen Cluster · Fase 1 niet wordt gerealiseerd zal de ontwikkeling en realisatie van het VAK-college<sup>+</sup> met sporthal volledig tot stilstand komen en zal de woontoren van Arcade hiervan fysieke en programmatische aanpassingen ondervinden om de periode totdat de parkeergarage en het VAK-college<sup>+</sup> met sporthal zijn gerealiseerd te overbruggen. Bij het volledig ontbreken van P1 zal voor de bewoners van de woontoren van Arcade (ca 51 parkeerplaatsen) een tijdelijke of permanente alternatieve parkeervoorziening moeten worden gevonden.

Bij het niet realiseren van de parkeergarage P1 zal de P+R functie ten behoeve van de Mobiliteitshub op deze locatie tijdelijk of permanent komen te vervallen.

## Vraag 13

WV: Wat betekent het voor het VAK-college<sup>+</sup> als de garage niet gebouwd kan worden?

## Antwoord 13

Zie vraag 12

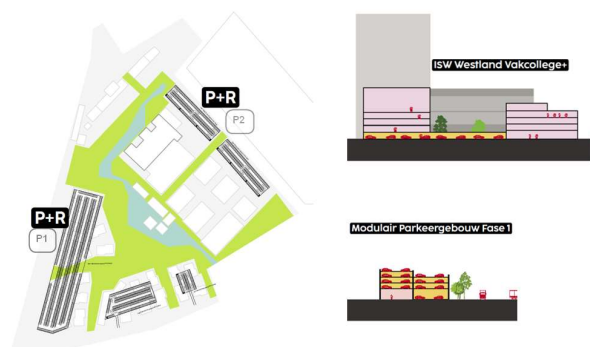
## Vraag 14

WV: Kan een onderbouwing gegeven worden van het aantal van 1.800 parkeerplaatsen

- zoveel aan de woningen
- zoveel aan de kantoren
- zoveel aan de OV-Hub etc.

## Antwoord 14

## Parkeerexploitatie



In het Masterplan wordt op basis van de gehanteerde parkeernormen uitgelegd waarom er 2.300 parkeerplaatsen moeten komen. In het rapport van Spark kunt u lezen hoe dit aantal door medegebruik wordt teruggebracht. Er is dus sprake van een mix waarbij dus een parkeerplaats niet exclusief beschikbaar is voor een specifieke gebruiker. Er is gerekend met bezettingspercentages om zo te bekijken welk parkeervolume noodzakelijk is. Een verdeling naar plaatsen is dan ook niet gelijk te maken.



# Memo

Let wel: dit aantal betreft het **minimaal** noodzakelijke aantal parkeerplaatsen om te komen tot een goede ruimtelijke ordening. Omdat de garages ook dienst doen als P&R-garage is er geen maximum aantal parkeerplaatsen gesteld. De raad kan hier andere keuzes in maken. Dat geldt ook voor de verdeling van de parkeerplaatsen over P1 en P2. Maar bij wijziging van het totaal aantal parkeerplaatsen en van de verdeling over P1 en P2 verandert ook de parkeerexploitatie.

Bij de vragen 18 en 35 wordt een uitsplitsing gegeven (met motivatie) van het aantal parkeerplaatsen.

## Vraag 15

WV: Kunnen er enkele financiële plaatjes gemaakt worden, waardoor zichtbaar wordt als we door tariefsverhogingen voor parkeren aan de knoppen willen draaien wat dit betekent. Er waren twee voorbeelden hoe op 0 uit te komen.

## Antwoord 15

Saldo 0 bij verhogen variabele tarieven (€0,25 per 3 miljoen euro)

- |                                         |                           |
|-----------------------------------------|---------------------------|
| - Bezoekers:                            | € 3,50/uur of € 15,55/dag |
| - Jaarabonnement eerste auto bewoners:  | € 400/jaar                |
| - Jaarabonnement school (max 40 stuks): | € 400/jaar                |
| - Jaarabonnement overige:               | € 975/jaar                |

Saldo 0 bij verhogen alle tarieven met 25%

- |                                         |                           |
|-----------------------------------------|---------------------------|
| - Bezoekers:                            | € 2,81/uur of € 12,50/dag |
| - Jaarabonnement eerste auto bewoners:  | € 500/jaar                |
| - Jaarabonnement school (max 40 stuks): | € 500/jaar                |
| - Jaarabonnement overige:               | € 1.219/jaar              |

## Vraag 16

WV: Kan er ook op de onrendabele top sturen van bijvoorbeeld € 6.5 miljoen euro. Kan een dergelijk plaatje worden gemaakt met mogelijk enkele alternatieven, bijvoorbeeld ander dagtarief of een andere abonnementsprijs?

## Antwoord 16

Door aan de knop van de tarieven te draaien kan ook een scenario worden uitgerekend met een tekort van € 6,5 miljoen euro. Bij ieder scenario verandert wel het risicoprofiel natuurlijk (kans op leegstand bijvoorbeeld). Hieronder is een voorbeeld opgenomen.

Saldo -/- € 6,5 miljoen euro. bij verhogen variabele tarieven (€0,25 per 3 miljoen euro)

- |                                         |                           |
|-----------------------------------------|---------------------------|
| - Bezoekers:                            | € 2,94/uur of € 13,06/dag |
| - Jaarabonnement eerste auto bewoners:  | € 400/jaar                |
| - Jaarabonnement school (max 40 stuks): | € 400/jaar                |
| - Jaarabonnement overige:               | € 975/jaar                |

Saldo -/- € 6,5 miljoen euro. bij verhogen alle tarieven met 25%

- |                                         |                           |
|-----------------------------------------|---------------------------|
| - Bezoekers:                            | € 2,57/uur of € 11,40/dag |
| - Jaarabonnement eerste auto bewoners:  | € 456/jaar                |
| - Jaarabonnement school (max 40 stuks): | € 1.112/jaar              |
| - Jaarabonnement overige:               | € 1.112/jaar              |



# Memo

Met de tarieven kan ook op een lagere onrendabele top worden gestuurd. Vooralsnog is uitgegaan van een scenario zoals opgesteld door Spark, waarbij reële uitgangspunten zijn gekozen voor de opbrengsten.

## Vraag 17

WV: Kan nog een nadere onderbouwing gegeven worden van de € 41 miljoen bouwdens zoals we die gisteren zagen; gezien de twijfels goed om te doen als daar een concrete berekening van is;

## Antwoord 17

De volgende stichtingskosten worden gebruikt voor parkeergarages. P3 is hierin niet meegenomen, die worden gerealiseerd door de ontwikkelaar en direct mee verkocht worden met de koopappartementen daarboven.

### Stichtingskosten Prijsbasis 2024

P1 € 25.000

P2 € 19.500

Dit zijn all-in prijzen per parkeerplaats. Het verschil in prijs tussen P1 en P2 wordt veroorzaakt door de constructie. P2 is een vrijstaande garage met natuurlijke ventilatie. P1 maakt onderdeel uit van een gebouw waardoor de constructie ter plaatse meer ruimte (en kosten) met zich meebrengt. Ook P1 gaat uit van natuurlijke ventilatie.

De parkeergarages worden niet allemaal gelijktijdig gebouwd. Omdat er in de loop der tijd geïndexeerd wordt is dit meegenomen in de € 41 miljoen euro. Onderstaande tabel maakt dit duidelijk.

| Stichtingskosten Prijsbasis 2024 Inflatie |   |           |            |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
|-------------------------------------------|---|-----------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| P1                                        | € | 25.000    |            |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| P2                                        | € | 19.500    | 2,00%      |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| Ontwikkeling parkeercapaciteit            |   |           |            |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| Jaartal                                   |   | 2024      | 2025       | 2026         | 2027         | 2028         | 2029         | 2030         | 2031         | 2032         | 2033         | 2034         | 2035         | 2036         |
| P1, ontwikkeling                          |   | 240       |            |              |              | 160          |              |              |              |              | 300          |              |              |              |
| P1 totale capaciteit                      |   | 240       | 240        | 240          | 240          | 400          | 400          | 400          | 400          | 400          | 700          | 700          | 700          | 700          |
| P2, ontwikkeling                          |   |           |            | 450          |              | 150          |              | 150          |              |              |              |              | 251          |              |
| P2, totale capaciteit                     |   |           |            | 450          | 450          | 600          | 600          | 750          | 750          | 750          | 750          | 750          | 1001         | 1001         |
| P1 + P2                                   |   | 240       | 690        | 690          | 1000         | 1000         | 1150         | 1150         | 1150         | 1150         | 1450         | 1450         | 1701         | 1701         |
|                                           |   | 14%       | 41%        | 41%          | 59%          | 59%          | 68%          | 68%          | 68%          | 68%          | 85%          | 85%          | 100%         | 100%         |
| VOLGNR:                                   |   | A         | B          | C            | D            | E            | F            |              |              |              |              |              |              |              |
| Investering                               | € | 6.120.000 | € 9.129,5  | € 7.495.843  | € -          | € 3.294.025  | € -          | € -          | € -          | € 8.963.194  | € -          | € 6.085.696  | € -          | € -          |
| Totaal geïnvesteerde bedrag               | € | 6.120.000 | € 15.249,5 | € 22.745.353 | € 22.745.353 | € 26.039.378 | € 26.039.378 | € 26.039.378 | € 26.039.378 | € 35.002.572 | € 35.002.572 | € 41.088.268 | € 41.088.268 | € 41.088.268 |

Zoals aangegeven is het aantal van 1702 parkeerplaatsen (op basis van de Spark-benadering van het dubbelgebruik) aangehouden. Indien uitgegaan wordt van 1800 parkeerplaatsen wordt de investering 43,8 miljoen euro, waarbij het exploitatietekort nagenoeg gelijk blijft.

## Vraag 18

GBW: Wilt u een vergelijkend overzicht opmaken van de normaal gebruikelijke parkeernormen en de voor Floracampus gehanteerde parkeernormen voor sociale huur- of koopwoningen, voor scholen (VAK-college+), voor leisure (filmhuis) en voor sporthal.



# Memo

## Antwoord 18

De parkeernorm is gebaseerd op grond van de bestuurlijke afspraken gemaakt in de gebiedsuitwerking Greenport 3.0 2021. Hierin is afgesproken dat voor de nieuwe gebiedsuitwerkingen Flora Campus Westland en Wateringen Noord een 40% lagere parkeernorm wordt gehanteerd dan in de huidige beleidsregels voor parkeernormering Westland zijn opgenomen. Ook in het Masterplan is deze norm aangegeven. In beide gebiedsuitwerkingen zijn de toekomstige HOV- en fietsverbindingen op orde. Tevens komt dit overeen met het in 2022 door de PZH vastgestelde parkeerbeleid voor sociale woningbouw, en bij woningbouw in de omgeving van HOV (0,7 parkeerplaats per woning).

Doel hiervan is de toename van het autogebruik te verminderen waardoor de druk op het wegennet minder toeneemt en de bereikbaarheid van Westland waaronder voor agrologistiek beter kan worden geborgd. In veel campus-ontwikkelingen heeft de auto een bescheiden aanwezigheid en vindt parkeren primair plaats in gebouwde voorzieningen.

De gekozen parkeernormering past dus specifiek bij dit soort grootschalige ontwikkelingen. Onderstaand de parkeernormen zoals die hier van toepassing zijn in gemeente Westland. Vanwege de hoge mate van verstedelijking wordt dit gebied als hoofdcentrum aangemerkt (zie rode omlijning)

## Bijlage 1: De parkeernormen

Wonen

Norm: aantal pp per woning (bij kamerverhuur per kamer of per bed)

|                                          | hoofdcentrum | dorpscentrum / schil hoofdcentrum | Schil dorpscentrum / 2de schil hoofdcentrum | Westland overig | aandeel bezoekers (per woning) | opmerkingen |
|------------------------------------------|--------------|-----------------------------------|---------------------------------------------|-----------------|--------------------------------|-------------|
| Koophuis, sociale koop                   | 1,4          | 1,5                               | 1,7                                         | 1,7             | 0,3                            | 1, 2, 3     |
| Koop, tussenhoek                         | 1,6          | 1,8                               | 2,0                                         | 2,1             | 0,3                            | 1, 2, 4     |
| Koop, twee-onder-een-kap                 | 1,8          | 1,9                               | 2,2                                         | 2,3             | 0,3                            | 1, 2, 4     |
| Koop, vrijstaand                         | 1,9          | 2,0                               | 2,3                                         | 2,5             | 0,3                            | 1, 2, 4     |
| Koop, etage, goedkoop                    | 1,4          | 1,5                               | 1,7                                         | 1,7             | 0,3                            | 1, 2, 3     |
| Koop, etage, midden                      | 1,5          | 1,7                               | 1,9                                         | 2,0             | 0,3                            | 1, 2, 3     |
| Koop, etage, duur                        | 1,7          | 1,8                               | 2,1                                         | 2,2             | 0,3                            | 1, 2, 3     |
| Huurhuis, sociale huur                   | 1,4          | 1,5                               | 1,7                                         | 1,7             | 0,3                            | 1, 2, 3     |
| Huurhuis, vrije sector                   | 1,6          | 1,8                               | 2,0                                         | 2,1             | 0,3                            | 1, 2        |
| Huur, etage, goedkoop/midden             | 1,2          | 1,3                               | 1,5                                         | 1,5             | 0,3                            | 1, 2, 3     |
| Huur, etage, duur                        | 1,5          | 1,7                               | 1,9                                         | 2,0             | 0,3                            | 1, 2, 3     |
| Kamerverhuur, zelfstandig (per kamer)    | 0,5          | 0,6                               | 0,7                                         | 0,7             | 0,3                            |             |
| kamerverhuur, niet-zelfstandig (per bed) | 0,3          | 0,3                               | 0,3                                         | 0,3             |                                | 5           |
| Aanleunwoning en serviceflat             | 1,0          | 1,0                               | 1,0                                         | 1,1             | 0,3                            | 1, 2        |

### Opmerkingen:

- 1) per woning dient gemiddeld minimaal 0,5 parkeerplaats beschikbaar te zijn in categorie b of c zoals beschreven in artikel 5 lid 1.
- 2) in tegenstelling tot de CROW in publicatie 317 doet, wordt er in deze nota voor de functie Wonen geen onderscheid gemaakt tussen aanwezigheidspercentages voor bewoners en voor bezoekers. Dit is verrekend in een gezamenlijk aanwezigheidspercentage, en de hoogte van de parkeernorm is hier op aangepast.
- 3) op basis van de meest actuele regionaal vastgestelde prijsklassegrenzen.
- 4) uitgezonderd sociale koop
- 5) aandeel bezoekers afhankelijk van doelgroep. Bij studenten is deze in verhouding hoger dan bij arbeidsmigranten.

In de vrije sector krijgt een gedeelte van de woningen een eigen private parkeergarage. Van de 625 vrije sector appartementen maken er 403 gebruik van de openbare parkeergarages P1 en P2.

Op de standaard parkeernormen wordt een reductie van 40% toegepast in verband met de aanwezigheid van goed functionerend openbaar vervoer. Het nieuwe busstation met de bestaande busverbindingen naar Rijswijk, Delft, Schiedam/Rotterdam en Den Haag wordt gezien als goed functionerend openbaar vervoer.



# Memo

Op basis van het onderzoeksrapport van Spark wordt nog een keer een medegebruik reductie van 20 procent toegepast. Ten opzichte van de parkeernorm is dit dus een reductie van 48% ( $0,8 \times 0,6 = 0,48$ ). In de op twee na laatste kolom staat het feitelijk aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt. In de laatste kolommen de verdeling over P1 en P2.

|                                |  | Aantal | Norm | aantal | norm met ov | met medegebr | Masterplan | Medegebruik | Realisatie |
|--------------------------------|--|--------|------|--------|-------------|--------------|------------|-------------|------------|
| Startups                       |  |        |      |        |             |              | 110        | 88          | 88         |
| Scale ups                      |  |        |      |        |             |              | 165        | 132         | 132        |
| Grownups                       |  |        |      |        |             |              | 275        | 220         | 220        |
| Kas van de Toekomst            |  |        |      |        |             |              | 44         | 35,2        | 35         |
| Hortus Lab                     |  |        |      |        |             |              | 44         | 35,2        | 35         |
| Hotel                          |  |        |      |        |             |              | 90         | 72          | 72         |
| Plintmix                       |  |        |      |        |             |              | 77         | 61,6        | 62         |
| Kantoren                       |  |        |      |        |             |              | 91         | 72,8        | 73         |
| Mobiliteitshub (P&R)           |  |        |      |        |             |              | 200        | 160         | 160        |
| Leisure                        |  |        |      |        |             |              | 84         | 67,2        | 68         |
| Sporthal                       |  |        |      |        |             |              | 32         | 25,6        | 26         |
| Vakcollege                     |  |        |      |        |             |              | 27         | 21,6        | 22         |
| Arbeidsmigrantenhotel          |  | 400    | 0,3  | 120    | 72          | 57,6         | 40         | 32          | 57         |
| Studentenhuisvesting           |  | 200    | 0,3  | 60     | 36          | 28,8         | 20         | 16          | 28         |
| Soc. Huur/soc. Koop/goedk huur |  | 438    | 1,3  | 569,4  | 341,64      | 273,312      | 307        | 245,6       | 273        |
| Betaalbare koop/huur           |  | 188    | 1,4  | 263,2  | 157,92      | 126,336      | 169        | 135,2       | 126        |
| Vrije sector in P1/P2          |  | 403    | 1,7  | 685,1  | 411,06      | 328,848      | 403        | 322,4       | 328        |
| Subtotaal                      |  |        |      |        |             |              | 2178       | 1742,4      | 1805       |

## Vraag 19

GBW: Wilt u voldoende gemotiveerd beschrijven dat het aantal parkeerplaatsen in de eerste deelfase voldoet aan de bouwverordening (artikel 2.5.30)?

## Antwoord 19

Bij het afgeven van een omgevingsvergunning wordt getoetst op basis van de in het omgevingsplan vastgestelde parkeernorm. In vraag 18 is de toepassing van de normen toegelicht,

*Toelichting: In de rapportage wordt als uitgangspunt beschreven dat door de normatief berekende parkeerruimte gesproken moet worden over 'parkeerrechten' in plaats van 'parkeerplaatsen'*

## Vraag 20

GBW: Moet dit zo begrepen worden dat er dan ook meer 'parkeerrechten' verkocht kunnen worden dan er 'parkeerplaatsen' zijn?

## Antwoord 20

Ja, er is sprake van meer parkeerrechten dan parkeerplaatsen. Het recht geeft geen vaste / gereserveerde parkeerplaats. Een en ander is gebaseerd op de aannames rondom bezetting van de plaatsen op basis van de ervaring van SPARK. Hierdoor is er sprake van een optimaler gebruik en ook sprake van een hogere bezettingsgraad.

## Vraag 21

GBW: En ook al hebben de bewoners van een sociale huur- of koopwoning een abonnement à raison van € 400 (voor parkeergarage 1) gekocht, zij geconfronteerd kunnen worden met een



# Memo

situatie van vol=vol en zij dus maar moeten zien waar zij hun auto buiten het Floragebied kunnen parkeren?

## Antwoord 21

De gehanteerde parkeerstrategie gaat er van uit dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. In P2 is het ook mogelijk om meer parkeerplaatsen aan te leggen als hiertoe aanleiding is. In de berekeningen wordt niet uitgegaan van een permanente bezetting van 100%.

In P1 en P2 wordt uitgegaan van medegebruik. Dat gaat steeds beter werken naarmate de parkeergarages groter worden. Na de bouw van het VAK-college+ zijn pas de eerste ca. 100 plaatsen gereed. Waar nodig zullen als dat nodig is dan tijdelijk (waarschijnlijk in het nog aan te leggen parkgedeelte) extra parkeerplaatsen worden aangelegd.

In zijn algemeenheid zal de bezettingsgraad continu worden gemonitord en zullen tijdig extra parkeerplaatsen in P2 worden aangelegd.

*Toelichting: In de presentatie bij werkbijeenkomst van 5 juni jl. is gesteld dat de gehanteerde parkeernorm (...)afhankelijk is van mate van OV(...)', en is in een toelichting op deze stelling de mededeling gedaan dat bij de parkeernorm Floragebied geanticipeerd wordt op het verbeteren van het openbaar vervoer in relatie met de invulling van een OV-hub.*

## Vraag 22

GBW: Wanneer wordt de raad het voorstel voor de OV-hub voor besluitvorming voorgelegd?

## Antwoord 22

Wij verwachten in het najaar een voorstel te kunnen voorleggen voor de uitwerking van de OV-hub. De stand van het ontwerpproces is inmiddels wel al zo ver dat wij verwachten dat wij een busstation kunnen realiseren dat in alle richtingen aan te rijden en te verlaten is. Aangezien op dit moment de buslijnen naar Rijswijk, Delft, Rotterdam en Den Haag via de kruising van de Middel Broekweg en de Burgemeester Elzenweg rijden kunnen wij binnen de bestaande concessie alle bussen bij de halte VAK-college+/WHC laten stoppen in meerdere richtingen. De halte aan de Middel Broekweg ten westen van de burgemeester Elzenweg kan dan vervallen. De bussen kunnen binnen de bestaande dienstregeling dan zowel stoppen op de Verdilaan als op het busstation van de Flora Campus Westland, maar het gebruik van de bestaande lijnen wordt dan enorm verbeterd omdat er potentieel veel reizigers bijkomen vanuit het Flora Campus Westland gebied.

Uiteraard kan op termijn ook besloten worden om de buslijnen verder aan te passen of te versnellen (bijvoorbeeld de keuze om het busstation aan de Verdilaan aan te passen, andere transportsystemen, etc.). Maar dat is dan een op zichzelf staande besluitvorming in uw raad.

Momenteel is de Verdiepende HOV-verkenning waaronder de HOV-hub in onderzoek. Opdrachtgevers zijn de MRDH, Den Haag, Maassluis en Westland. Naar verwachting kunnen de resultaten ook in het najaar worden voorgelegd.

## Vraag 23

GBW: Wilt u kort en bondig uit een zetten op welke verbeteringen van het openbaar vervoer op korte termijn (3-5 jaar) in de parkeernorm wordt ingespeeld? Uitbreiding buslijnen? Frequentie



# Memo

van de buslijnen? Wijziging trajecten? Invoering R-net op meerdere trajecten? En welke concrete afspraken heeft u over welke verbeteringen inmiddels met MRDH en/of provincie gemaakt.

## Antwoord 23

Momenteel is de Verdiepende HOV-verkenning waaronder de HOV-hub in uitvoering.

Opdrachtgevers zijn de MRDH, Den Haag, Maassluis en Westland. Onderzocht worden een HOV-verbinding in de vorm van een BRT-systeem tussen HAGA hub, Naaldwijk en Maassluis

Naar verwachting kunnen de resultaten Q4 aan de besturen worden voorgelegd.

Daarnaast denken wij dat alleen al de aanleg van het busstation kan leiden tot meer reizigers binnen de huidige concessie.

*Toelichting: In de rapportage wordt in paragraaf 4.3.1 uitgebreid beschreven dat het denkbaar is dat niet alle bouwkosten (zoals voor dak en fundatie) aan de parkeergarage worden toegerekend.*

## Vraag 24

GBW: Wilt u een opgave doen van de in de exploitatieberekening voor parkeergarage 1 opgenomen stichtingskosten, gespecificeerd naar grondkosten, bouwkosten, installatiekosten en bijkomende kosten? En welke bouwkosten worden doorgelegd naar andere bouwdelen?

## Antwoord 24

Zie het antwoord op vraag 18. Er is uitgegaan van een all-in prijs per parkeerplaats. Dit omdat de omvang en verschijningsvorm van het gebouw nog aan verandering onderhevig waren op het moment van opstellen van de kosten.

*Toelichting: In de rapportage wordt beschreven dat aan RFH 200 niet-openbare parkeerplaatsen worden 'verkocht' (in parkeergarage 2). De afkoopsom bedraagt € 2.479 per parkeerplaats, terwijl de stichtingskosten voor deze parkeerplaatsen zijn berekend op € 19.500 (tabel 8 van de rapportage).*

## Vraag 25

GBW: Graag een berekening van de gehanteerde 'afkoopsom'.

## Antwoord 25

Royal Flora Holland (RFH) heeft zelf al parkeerplaatsen op maaiveld opgenomen in de uitwerking van het TPW-Marsterrein. Deze zullen ook alleen vanaf de zijde van TPW-Mars bereikbaar zijn. De gemeentelijke parkeergarage wordt daar als het ware boven gebouwd (die begint dus op de eerste verdieping). In principe zorgt RFH zelf voor de bestrating. Als de gemeente deze aanbrengt brengen wij de kosten (geschat op € 2.479 euro per parkeerplaats) in rekening, anders niet.

We rekenen dus alleen de aanleg van de maaiveldparkeerplaatsen door. Daarvoor is nu het bedrag uit hun stichtingskosten meegenomen, maar daar moet nog een definitieve prijs voor worden bepaald. Deze parkeerplaatsen doen ook niet mee in de exploitatie van de parkeergarage.

## Vraag 26

GBW: En wordt er met deze transactie een 'verlies' genomen van ruim € 17.000 per parkeerplaats? Totaal voor 200 parkeerplaatsen dus een verlies € 3,4 miljoen! En waarom?



# Memo

## Antwoord 26

Zie antwoord op vraag 25. Er is geen sprake van bebouwde voorzieningen in de parkeergarage maar plaatsen in de open lucht op het terrein van RFH.

*Toelichting: In tabel 9 van de rapportage zijn de jaarlijkse OZB-lasten (€ 41.000) voor de eigenaar opgenomen. In tabel 10 – de exploitatiekosten – zijn geen OZB-lasten voor de gebruiker opgenomen.*

## Vraag 27

GBW: Wat zijn de OZB-lasten voor de gebruiker?

## Antwoord 27

De eigenaar van de garage moet jaarlijks OZB betalen over de garage. Er zijn bij een dergelijk gebouw geen gebruikerslasten. De eigenaar is in eerste instantie de gemeente. De lasten zijn opgenomen in de parkeerexploitatie. Bij verkoop aan een ander eigenaar zal die verantwoordelijk zijn voor de OZB-lasten.

*Toelichting: Uit tabel 15 van de rapportage blijkt dat de ingebruikname van parkeergarage 1 in drie deelfases zal plaatsvinden.*

## Vraag 28

GBW: Wordt parkeergarage 1 ook in drie deelfases gebouwd? Wilt u de drie deelfases nader beschrijven en/of in een schema verduidelijken.

## Antwoord 28

P1 wordt in meerdere fases gebouwd, een en ander afhankelijk van hoeveel deelfases er worden gehanteerd. Dit zal nader worden uitgewerkt, waarbij de bouw van de parkeergarage onder het VAK-college+ de eerste fase behelst.

In de investeringsbegroting is nu de volgende tabel aangehouden, maar daar wordt nog verder aan gewerkt. Wij zoeken daar technisch en financieel logische scheidslijnen. Zo liggen er bijvoorbeeld straks naar verwachting ca. 100 plaatsen onder het VAK-college+. De tabel geeft in ieder geval voldoende ruimte om ook gelijk plaatsen onder het volgende gebouwdeel te realiseren. Uiteraard zullen wij uw raad hierover nader informeren.

| Jaartal               | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| P1, ontwikkeling      |      | 240  |      |      | 160  |      |      |      |      | 300  |      |      |      |
| P1 totale capaciteit  |      | 240  | 240  | 240  | 400  | 400  | 400  | 400  | 400  | 700  | 700  | 700  | 700  |
| P2, ontwikkeling      |      |      | 450  |      | 150  |      | 150  |      |      |      |      | 251  |      |
| P2, totale capaciteit |      |      | 450  | 450  | 600  | 600  | 750  | 750  | 750  | 750  | 750  | 1001 | 1001 |
| P1 + P2               |      | 240  | 690  | 690  | 1000 | 1000 | 1150 | 1150 | 1150 | 1450 | 1450 | 1701 | 1701 |

*Toelichting: In de tabellen 17 en 18 worden de uitkomsten geschetst van een verlaging of verhoging van de uur- en/of abonnementstarieven. In het overzicht worden de tarieven inclusief BTW weergegeven, terwijl de NCW-resultaten ('de onrendabele top') toch exclusief BTW is berekend?*

## Vraag 29

GBW: Graag een verduidelijking.



# Memo

## Antwoord 29

De berekening wordt exclusief BTW gemaakt. Van de tarieven wordt eerst de BTW afgehaald voordat de NCW-berekening wordt gemaakt. De BTW tarieven betreffen immers geen feitelijke inkomsten voor de gemeente omdat die afgedragen moeten worden. Aan de kostenkant is een vergelijkbare situatie waar de kosten exclusief BTW zijn opgenomen. Immers fiscaal wordt parkeren gezien als een belaste activiteit.

*Toelichting: In de presentatie bij werkbijeenkomst van 5 juni jl. is gememoreerd dat privatiseren een optie is zodra er sprake is van een stabiele exploitatie. Uit tabel 14 van de rapportage blijkt dat daar in 2040 sprake van kan zijn.*

## Vraag 30

GBW: Wilt u berekenen wat de NCW is indien in 2040 beide garages worden vervreemd en de exploitatie wordt geprivatiseerd? Wilt u daarbij ook duidelijk weergeven welke 'exit yield' in de berekeningen is aangehouden en met welke disconteringsvoet is gerekend?

## Antwoord 30

Deze vraag is erg specifiek. Er zijn verschillende momenten waarop de garage kan worden verkocht allen met een andere exit yield. In antwoord 11 is aangegeven eerst te zorgen voor een stabiele exploitatie alvorens te bekijken of er vervreemd moet worden. Daarnaast is in antwoord 5 aangegeven dat de disconteringsvoet in de gemeentelijke berekening weinig effect heeft. Een marktpartij zal een rendementsberekening maken. Als hier behoefte aan bestaat, kan bureau Spark worden gevraagd om naar deze scenario's te kijken. Waarbij de bandbreedte naar verwachting ruim zal zijn.

## Vraag 31

VVD: Er komen privégarages bij de appartementen in het 'zuiden' van het plangebied. In hoeverre is bezoek en/of een tweede auto hier meegerekend in de parkeernorm? Of maken zij gebruik van één van de twee P&R's?

## Antwoord 31

In de privé garage is rekening gehouden met een totale norm van 1.7 parkeerplaats per woning. Dat betreft dus het minimale aantal parkeerplaatsen dat in de eigen garage moet worden gerealiseerd. Daar zit bezoekers parkeren in. Vaak zie je dat de ontwikkelaar iets meer parkeerplaatsen realiseert voor verkoop. Uiteraard staat het daarnaast iedereen vrij om tegen betaling in de openbare parkeergarages P1 en P2 te parkeren.

## Vraag 32

VVD: In de presentatie staat dat er twee P&R's worden gebouwd. Eén onder de school/appartementencomplex, de ander losstaand. Ondergronds bouwen zou extreem veel duurder worden (vanwege aanpakken grondwater, ventilatie etc.). Hoe veel duurder is het ondergronds realiseren van parkeerplaatsen? De grond in het gebied is immers schaars.

## Antwoord 32

Bij ondergronds bouwen zijn er naast financiële consequenties ook procedurele, praktische, ruimtelijke en planningsconsequenties. Als voorbeeld de P+R onder het VAK-college+.



# Memo

De P+R onder het VAK-college+ wordt op maaiveld gebouwd met partieel open gevels t.b.v. natuurlijke ventilatie, daarboven komt het VAK-college+ en daarboven komt de sporthal. Het is een gestapeld te bouwen programma, dat integraal en direct op bouwrijpe grond wordt gerealiseerd. Er is hiermee geen sprake van een complexe diepe bouwput, tijdelijke voorzieningen (damwanden), bemalingen, uitgravingen enz. Bij bouwen vanaf maaiveld zullen alleen ondiepe uitgravingen ten behoeve van de fundering plaatsvinden en bestaat de mogelijkheid van een gesloten grondbalans; er hoeft geen grond van de locatie worden afgevoerd die elders moet worden verwerkt en/of opgeslagen. Dit genereert ook bouwsnelheid.

Het ondergronds realiseren van de P+R onder het VAK-college+, levert op gebiedsniveau geen ruimtevoordeel op ten opzichte van de thans gekozen oplossing. Sterker nog door het realiseren van hellingbanen, (vlucht)trappenhuizen, ventilatievoorzieningen en liften om het souterrainniveau te bereiken, gaan parkeerplaatsen en mogelijk ook openbare ruimte verloren.

De complexiteit van het ondergronds bouwen is sterk locatieafhankelijk en heeft te maken met onder andere aanwezigheid infrastructuur, belendingen, grondwaterstand, draagkracht en opbouw van de bodem. Bij ondergronds bouwen wordt veel grond afgevoerd, in veel gevallen naar een gronddepot. Voor het onttrekken van grondwater als gevolg van het bemalen van de bouwput zal naast een omgevingsvergunning ook een watervergunning moeten worden verkregen.

Ondergronds bouwen brengt complexe bouwmethodes en hoge risico's met zich mee. Bij tegenvallers in de uitvoering als gevolg van onvoorziene omstandigheden lopen de financiële en tijdsconsequenties op. Een voorbeeld van een risicocomponent voor het Voorzieningen Cluster is de aanwezigheid van een hoofdtracé van het waterleidingbedrijf; deze doorkruist de zone van het Voorzieningen Cluster. Bij een bovengrondse parkeergarage kan deze zonder onderbreking en relatief eenvoudig over de hoofdwaterleiding heen lopen. Een ondergrondse parkeergarage zal moeten worden onderbroken voor dit hoofdtracé dat niet kan worden verlegd.

Ondergronds bouwen is substantieel duurder. Hierbij moet al snel gedacht worden aan bedragen van ca. € 50.000 tot € 60.000 euro per parkeerplaats.

Tenslotte: ondergronds bouwen genereert lange doorlooptijden tijdens de uitvoering. Om te komen tot het niveau van bovenzijde begane grondvloer gereed, moet bij de realisatie van een éénlaagse ondergrondse parkeerkelder gerekend worden op een langere doorlooptijd van minimaal één jaar ten opzichte van een fundering op maaiveld.

## Vraag 33

VVD: Eén P&R wordt mogelijk later uitgebreid. Dit zou (relatief) onbeperkt kunnen. In hoeverre wordt hiermee rekening gehouden in de fundering? En wat kost het om een parkeerlaag extra van ca. 250 plaatsen te realiseren?

## Antwoord 33

Bij de fundering en de constructie wordt hiermee vooraf rekening gehouden. De meerkosten zijn naar verwachting € 19.500 euro per parkeerplaats. 250 parkeerplaatsen kosten dan € 4.875.000 euro.



# Memo

## Vraag 34

VVD: In welke mate kan het aantal parkeerplaatsen nog aangepast worden na de bouw?

## Antwoord 34

Uitbreiding gaat per laag. De inschatting is dat dat circa 300 parkeerplaatsen zijn.

## Vraag 35

VVD: Welke parkeernorm is nu gehanteerd? Dit werd in presentatie niet helder. En aanvullend: wat is de parkeernorm in het Westland en wat is deze voor Flora Campus? En hoe verhoudt de parkeernorm van de Flora Campus zich tot omliggende gemeenten? En waarop is de parkeernorm gebaseerd?

## Antwoord 35

De parkeernorm is gebaseerd op grond van de bestuurlijke afspraken gemaakt in de gebiedsuitwerking Greenport 3.0 2021. Hierin is afgesproken dat voor de nieuwe gebiedsuitwerkingen Flora Campus Westland en Wateringen Noord een 40% lagere parkeernorm wordt gehanteerd dan in de huidige beleidsregels voor parkeernormering Westland zijn opgenomen. In beide gebiedsuitwerkingen zijn de toekomstige HOV- en fietsverbindingen op orde. Tevens komt dit overeen met het in 2022 door de PZH vastgestelde parkeerbeleid voor sociale woningbouw, en bij woningbouw in de omgeving van HOV (0,7 parkeerplaats per woning).

Doel hiervan is de toename van het autogebruik te verminderen waardoor de druk op het wegennet minder toeneemt en de bereikbaarheid van Westland waaronder voor agrologistiek beter kan worden geborgd. In veel campus-ontwikkelingen heeft de auto een bescheiden aanwezigheid en vindt parkeren primair plaats in gebouwde voorzieningen.

De gekozen parkeernormering past dus specifiek bij dit soort grootschalige ontwikkelingen. Onderstaand de parkeernormen zoals die hier van toepassing zijn in gemeente Westland. Vanwege de hoge mate van verstedelijking wordt dit gebied als hoofdcentrum aangemerkt (zie rode omlijning).

## Bijlage 1: De parkeernormen

### Wonen

Norm: aantal pp per woning (bij kamerverhuur per kamer of per bed)

|                                          | hoofdcentrum | dorpscentrum / schil hoofdcentrum | Schil dorpscentrum / 2de schil hoofdcentrum | Westland overig | aandeel bezoekers (per woning) | opmerkingen |
|------------------------------------------|--------------|-----------------------------------|---------------------------------------------|-----------------|--------------------------------|-------------|
| Koophuis, sociale koop                   | 1,4          | 1,5                               | 1,7                                         | 1,7             | 0,3                            | 1, 2, 3     |
| Koop, tussenhoek                         | 1,6          | 1,8                               | 2,0                                         | 2,1             | 0,3                            | 1, 2, 4     |
| Koop, twee-onder-een-kap                 | 1,8          | 1,9                               | 2,2                                         | 2,3             | 0,3                            | 1, 2, 4     |
| Koop, vrijstaand                         | 1,9          | 2,0                               | 2,3                                         | 2,5             | 0,3                            | 1, 2, 4     |
| Koop, etage, goedkoop                    | 1,4          | 1,5                               | 1,7                                         | 1,7             | 0,3                            | 1, 2, 3     |
| Koop, etage, midden                      | 1,5          | 1,7                               | 1,9                                         | 2,0             | 0,3                            | 1, 2, 3     |
| Koop, etage, duur                        | 1,7          | 1,8                               | 2,1                                         | 2,2             | 0,3                            | 1, 2, 3     |
| Huurhuis, sociale huur                   | 1,4          | 1,5                               | 1,7                                         | 1,7             | 0,3                            | 1, 2, 3     |
| Huurhuis, vrije sector                   | 1,6          | 1,8                               | 2,0                                         | 2,1             | 0,3                            | 1, 2        |
| Huur, etage, goedkoop/midden             | 1,2          | 1,3                               | 1,5                                         | 1,5             | 0,3                            | 1, 2, 3     |
| Huur, etage, duur                        | 1,5          | 1,7                               | 1,9                                         | 2,0             | 0,3                            | 1, 2, 3     |
| Kamerverhuur, zelfstandig (per kamer)    | 0,5          | 0,6                               | 0,7                                         | 0,7             | 0,3                            |             |
| kamerverhuur, niet-zelfstandig (per bed) | 0,3          | 0,3                               | 0,3                                         | 0,3             |                                | 5           |
| Aanleunwoning en serviceflat             | 1,0          | 1,0                               | 1,0                                         | 1,1             | 0,3                            | 1, 2        |

### Opmerkingen:

- 1) per woning dient gemiddeld minimaal 0,5 parkeerplaats beschikbaar te zijn in categorie b of c zoals beschreven in artikel 5 lid 1.
- 2) in tegenstelling tot de CROW in publicatie 317 doet, wordt er in deze nota voor de functie Wonen geen onderscheid gemaakt tussen aanwezigheidspercentages voor bewoners en voor bezoekers. Dit is verrekend in een gezamenlijk aanwezigheidspercentage, en de hoogte van de parkeernorm is hier op aangepast.
- 3) op basis van de meest actuele regionaal vastgestelde prijsklassegrenzen.
- 4) uitgezonderd sociale koop
- 5) aandeel bezoekers afhankelijk van doelgroep. Bij studenten is deze in verhouding hoger dan bij arbeidsmigranten.



# Memo

In de vrije sector krijgt een gedeelte van de woningen een eigen private parkeergarage. Van de 625 vrije sector appartementen maken er 403 gebruik van de openbare parkeergarages P1 en P2.

Op de standaard parkeernormen wordt een reductie van 40% toegepast in verband met de aanwezigheid van goed functionerend openbaar vervoer. Het nieuwe busstation met de bestaande busverbindingen naar Rijswijk, Delft, Schiedam/Rotterdam en Den Haag wordt gezien als goed functionerend openbaar vervoer.

Op basis van het onderzoeksrapport van Spark wordt nog een keer een medegebruik reductie van 20 procent toegepast. Ten opzichte van de parkeernorm is dit dus een reductie van 48% ( $0,8 \times 0,6 = 0,48$ ). In de op twee na laatste kolom staat het feitelijk aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt. In de laatste kolommen de verdeling over P1 en P2.

|                                |  | Aantal | Norm | aantal | norm met ov | met medegebr | Masterplan | Medegebruik | Realisatie |
|--------------------------------|--|--------|------|--------|-------------|--------------|------------|-------------|------------|
| Startups                       |  |        |      |        |             |              | 110        | 88          | 88         |
| Scale ups                      |  |        |      |        |             |              | 165        | 132         | 132        |
| Grownups                       |  |        |      |        |             |              | 275        | 220         | 220        |
| Kas van de Toekomst            |  |        |      |        |             |              | 44         | 35,2        | 35         |
| Hortus Lab                     |  |        |      |        |             |              | 44         | 35,2        | 35         |
| Hotel                          |  |        |      |        |             |              | 90         | 72          | 72         |
| Plintmix                       |  |        |      |        |             |              | 77         | 61,6        | 62         |
| Kantoren                       |  |        |      |        |             |              | 91         | 72,8        | 73         |
| Mobiliteitshub (P&R)           |  |        |      |        |             |              | 200        | 160         | 160        |
| Leisure                        |  |        |      |        |             |              | 84         | 67,2        | 68         |
| Sporthal                       |  |        |      |        |             |              | 32         | 25,6        | 26         |
| Vakcollege                     |  |        |      |        |             |              | 27         | 21,6        | 22         |
| Arbeidsmigrantenhotel          |  | 400    | 0,3  | 120    | 72          | 57,6         | 40         | 32          | 57         |
| Studentenhuysvesting           |  | 200    | 0,3  | 60     | 36          | 28,8         | 20         | 16          | 28         |
| Soc. Huur/soc. Koop/goedk huur |  | 438    | 1,3  | 569,4  | 341,64      | 273,312      | 307        | 245,6       | 273        |
| Betaalbare koop/huur           |  | 188    | 1,4  | 263,2  | 157,92      | 126,336      | 169        | 135,2       | 126        |
| Vrije sector in P1/P2          |  | 403    | 1,7  | 685,1  | 411,06      | 328,848      | 403        | 322,4       | 328        |
| Subtotaal                      |  |        |      |        |             |              | 2178       | 1742,4      | 1805       |

## Vraag 36

VVD: Waarin wijkt de parkeernorm af van de oorspronkelijke gepresenteerde plannen in het masterplan?

## Antwoord 36

Dit antwoord is uitgebreid toegelicht bij vraag 35. In kolom 7 en 8 staat het aantal parkeerplaatsen (Masterplan en aantal bij medegebruik). In kolom 9 staat wat we daadwerkelijk willen realiseren.

## Vraag 37

VVD: Moet parkeren niet meer in samenhang worden gezien met al of niet realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer op deze locatie?

## Antwoord 37

De komst van hoogwaardig openbaar vervoer is zeker van belang op het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Door dit aan te bieden zijn we in staat met minder parkeerplaatsen goed bereikbare woningen en bedrijven te realiseren. Onder HOV vallen naast de BRT-verbinding ook



# Memo

de huidige R-netlijnen. Door deze R-netlijnen bij de HOV-hub te laten halteren wordt hier al voor een belangrijk deel aan voldaan.

## Vraag 38

VVD: Er komen drie typen parkeerplaatsen: eigen plaatsen, medegebruik vol tarief en medegebruik gereduceerd tarief. Met welk percentage wordt momenteel rekening gehouden in de exploitatie? Dat maakt een groot verschil over eventuele haalbaarheid (uitbesteden) exploitatie parkeergarage.

## Antwoord 38

De eigen plaatsen liggen onder de koopwoningen en worden mee verkocht met de woning. Deze parkeerplaatsen worden ondergebracht in een private VVE en vallen buiten de exploitatie van de gemeente. Zoals eerder aangegeven zijn er in P1 en P2 geen eigen plaatsen, maar koop je gebruik.

## Vraag 39

VVD: In hoeverre is gemeten/gepeild of mensen bereid zijn hoge parkeerkosten te betalen als ze in het Floragebied wonen/werken/sporten/naar school gaan? Deze maatschappelijke kosten-baten analyse zou moeten kunnen worden getoond. En: In samenhang: de prijzen van parkeerabonnementen worden bijzonder hoog. Is men bereid dit te betalen?

## Antwoord 39

Het inschatten van deze tarieven is gedaan met behulp van meerdere externe adviseurs. Die doen dat op basis van expertise elders in het land. Maar het blijft ingewikkeld om dit goed in te schatten voor Westland, waar geen ervaring is met betaald parkeren. Ook met Arcade is overleg geweest over deze parkeerlasten. Die kunnen ze enigszins relateren aan kosten die mensen in de vorm van servicekosten moeten betalen in appartementencomplexen met een eigen parkeergarage.

Indien gekozen wordt voor aanpassing van de tarieven zal natuurlijk wel de onrendabele top van de parkeerexploitatie veranderen. Zoals aangekondigd stellen wij voor om over het parkeren en de parkeertarieven in het najaar nogmaals met elkaar in gesprek te gaan.

Er is geen maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) opgesteld. Het Masterplan is een geïntegreerd ontwerp, waarbij gebruik gemaakt wordt van meervoudig grondgebruik. De enige manier om en deze hoeveelheid woningen te realiseren en aan de daarbij behorende parkeernorm en groennorm te voldoen is om functies te stapelen. Uiteraard kan als nog een MKBA opgesteld worden, maar dan moet nog wel gedefinieerd worden waarvoor die MKBA moet worden opgesteld. Wanneer u hiervoor zou kiezen dan zijn mogelijkheden de hele ontwikkeling van het Masterplan, de parkeeroplossing, de Campusgebouwen, de wegenstructuur, etc.. Het opstellen van een MKBA kent een doorlooptijd van enkele maanden.

## Vraag 40

VVD: Er wordt nu gekozen voor publiek investeren en allereerst publieke exploitatie parkeergarages. Er wordt geprivatiseerd als er stabiele exploitatie is. Is dit nu een logische volgorde?



# Memo

## Antwoord 40

In de businesscase wordt uitgegaan van een 50-jarige exploitatie door de gemeente. Tussentijds verkopen kan, maar levert een andere berekening op. Aangegeven is dat als overwogen wordt om de exploitatie e/of het eigendom te privatiseren het verstandig is om dat niet nu te doen. Er is immers in Westland geen ervaring met betaald parkeren. Omdat de onzekerheid voor een marktpartij nu te groot is zal dat als extra risico en dus risico-opslag mee worden genomen in de bieding. Dit levert de gemeente onherroepelijk een hoger deficit op. Door de garage in eigen hand te houden kan bovendien nog tijdens de exploitatie aan de knoppen gedraaid worden. Zodra er meer ervaring is met de exploitatie van de parkeergarage kan het exploitatieresultaat beter worden ingeschat. Er is dan sprake van een beter in te schatten en meer stabiele situatie. Daarmee kan ook een marktpartij een betere inschatting van de risico's maken. Naar verwachting kan de garage dan voor een gunstigere prijs door de gemeente aangeboden worden aan de markt. Hierdoor zal de opbrengstpotentie dan ook hoger zijn.

## Vraag 41

VVD: Als gemeente publiek het parkeren exploiteert, wordt de € 6,5 miljoen euro OZB niet geïnd. Echter de grondslag bestaat wel. Nu wordt dit bedrag gebruikt om het plan rond te rekenen, echter OZB is een algemeen heffingsmiddel. Schept dit een precedent bij toekomstige projecten die niet rond te rekenen zijn?

(NB: wat is überhaupt de techniek bij OZB-heffing van gemeente aan gemeente? Wordt dit wel geheven of niet?)

## Antwoord 41

OZB is meegenomen als kostenpost voor de parkeerexploitatie en wordt dan ook geheven. Om al snel te kunnen beschikken over dit geld (het bedrag van € 6,5 miljoen wordt immers in 50 jaar bij elkaar gespaard) wordt een fonds gevormd dat in 50 jaar wordt afbetaald. Dat gebeurt met de specifieke jaarlijkse OZB-inkomsten die betaald worden door de parkeerexploitatie. Dit is geen ongebruikelijk benaderingswijze bij gemeentelijk vastgoed.

Of deze methode in de toekomst vaker wordt ingezet is verder aan de gemeenteraad. Omdat dit wordt gebruikt voor eigen vastgoed van de gemeente is er geen sprake zijn van precedentwerking.

## Vraag 42

VVD: Een nieuwe loot aan de argumentenstam lijkt te komen van het realiseren van een daadwerkelijk P&R om mensen makkelijk naar de stad (Den Haag/Rotterdam) te laten gaan.

1. Is dit überhaupt wenselijk en lossen we zo niet vooral de parkeeruitdagingen van de omliggende steden op? Tevens: je rijdt met huidige busverbinding nog veel plaatsen voorbij waar je gratis kunt parkeren en zodoende is de P&R niet aantrekkelijk. Elders (nabij grote steden) rijdt je vanuit P&R direct betaald parkeerzone in.
2. Waarom wordt er een beperkt aantal parkeerplekken toegerekend aan arbeidsmigranten?
3. Waarom zit er een verschil tussen de investeringskosten die door Fakton zijn berekend (48 miljoen) en de gehanteerde investeringskosten van de gemeente (41 miljoen)?



# Memo

## Antwoord 42

1. Het gaat niet om het parkeren in de grote steden te verminderen of milieubelangen te behartigen. Dat zijn feitelijk neveneffecten. Het is vooral van economisch belang. Belangrijke bedrijventerreinen dreigen steeds onbereikbaar te worden. Mogelijkheden om de wegcapaciteit uit te breiden zijn er nauwelijks.
2. Dat is conform de normen (zie vraag 35), Maar het is mogelijk dat er meer geparkeerd wordt. Dat gebeurt dan tegen het hoge tarief. Dat is gunstig voor de parkeerexploitatie
3. In overleg tussen Fakton, Spark en Planmaat zijn de stichtingskosten per parkeerplaats bepaald. Fakton zat aanvankelijk wat hoger, Spark iets lager. Er is hierbij consensus gezocht. Hierbij zijn diverse bronnen gebruikt. Ook Fakton heeft hiermee ingestemd. Daarom zijn er in de eindbeoordeling van Fakton ook geen opmerkingen meer over gemaakt.

## Vraag 43

VVD: In de presentatie staat: parkeernorm is afhankelijk van mate van OV. Hoe gaat dit in de praktijk bepaald worden? Kan er een tijdlijn worden gegeven waarbij de te verwachte vormen van OV, die op de Floracampus zouden moeten komen, worden weggezet tegenover de parkeernorm (mede gelet op het feit dat alleen de aanwezigheid van busverbindingen een andere parkeernorm vragen dan wanneer er ook een tramverbinding zou zijn)?

## Antwoord 43

Door de R-netlijnen bij de HOV-hub te laten halteren wordt hier al voor een belangrijk deel aan voldaan. Met een nieuw busstation kunnen bussen in alle richting binnenrijden en uitrijden. Omdat alle buslijnen in Westland al via Bruinsma rijden past dat al binnen de huidige concessie, terwijl door de ontwikkeling van Flora Campus Westland de reizigersaantallen toch al zullen stijgen (VAK-college+, extra woningen, extra bedrijven, groter WHC). Deze situatie kan al medio 2028 worden gerealiseerd. De extra passagiers maken het mogelijk om de vervoerssystemen in de toekomst verder te verbeteren. Dat vraagt op termijn extra besluitvorming van de gemeenteraad. Of en zo ja wanneer dat aan de orde is ligt dus aan de besluitvorming van de gemeenteraad. Maar alleen al de komst van een alzijdig te benaderen busstation verbetert de OV-situatie bij Flora Campus Westland enorm.

## Vraag 44

VVD: In hoeverre zijn de eigen (gekochte) parkeerplaatsen (appartementen onderzijde park) al meegenomen in de investering? Is de prijs voor deze parkeerplaatsen al vastgesteld of gebeurt dat in samenspraak met de ontwikkelaars/bouwers van de appartementen?

## Antwoord 44

De eigen gekochte parkeerplaatsen worden verrekend in de Vrij op naam prijzen (V.o.n.) van de van de betreffende appartementen. Bij de verkoop van de gronden wordt het realiseren van deze parkeerplaatsen als harde eis meegenomen.

## Vraag 45

VVD: Wie of wat vallen onder de categorie 'jaarabonnement overig' en kunnen aanspraak maken op zo'n abonnement? Zijn dit alleen bewoners met een tweede auto?



# Memo

## Antwoord 45

Tot nu toe wordt uitgegaan van het verkopen van jaarabonnementen aan bewoners en werkenden in het gebied. Wellicht valt het te overwegen nog een aparte categorie jaarabonnementen toe te voegen voor mensen van buiten het gebied (bijvoorbeeld OV-gebruikers). Die prijs zou dan kunnen liggen tussen het maximale dagtarief voor 365 dagen (€ 3.650 euro) en het tarief voor jaarabonnement overig (tweede abonnementen voor bewoners, werknemers bedrijven, etc.). Zoals eerder aangegeven: de tarieven zijn volledig aan de gemeenteraad. Zoals aangekondigd willen we hierover in het najaar nogmaals met u van gedachten wisselen.

## Vraag 46

VVD: Bij de parkeertarieven wordt een onderscheid gemaakt tussen bezoekers en abonneementhouders. Het idee is dat deze parkeergarages ook als P+R gaan dienen. In omliggende steden zie je bij parkeergarages die dienen als P+R dat er sprake is van een gereduceerd tarief t.o.v. het maximale dagtarief indien gebruikers een heen- en terugreis via hun OV-chipkaart kunnen overhandigen bij de betaalautomaat. In hoeverre gaat daar hier ook sprake van zijn? Is dit mogelijkwerijs een wens voor de toekomst om het aantrekkelijker te maken?

## Antwoord 46

Ook dit is een tariefaspect. Elders is ook sprake van dergelijke uitgangspunten en toepassingen. In overleg met de exploitant van de busverbindingen en de MRDH zou dit dan ook goed overwogen kunnen worden,

## Vraag 47

VVD: Wat zijn de voordelen van eigen exploitatie boven uitbesteden en kunnen er voorbeelden worden gegeven van gemeenten waarin dit ook zo gebeurt?

## Antwoord 47

U geeft hierboven zelf al de voorbeelden. Via tariefbeleid kan je beleid stimuleren (bijvoorbeeld OV-gebruik) of juist tegen gaan (langdurig je auto of caravan stallen door na vier dagen honderd euro per dag te gaan vragen). Dat is bij eigen exploitatie eenvoudig als gemeenteraad te beslissen. Bij uitbesteding is dat een stuk minder flexibel. Daarnaast geeft het tot het moment dat er een stabiele exploitatie ontstaat ook de mogelijkheid om flexibel te reageren op de ontwikkeling van de exploitatie. Volledig zelf regelen komt voor (Bergen op Zoom, Roosendaal) net als combinaties van zelf regelen en exploitatie door private investeerders (Leiden, Delft) of volledig privaat. Belangrijkste verschil zit hem in de mogelijkheden om zelf te sturen omdat je bij (geheel of gedeeltelijke) private investeringen altijd moet afstemmen met de private partijen (wet markt en overheid).