

INTERNE NOTITIE

Aan DO
Via
Van Annet van der Elst en Marijke van Roost
Datum 8 april 2025
Kopie Joost Schafrat

Betreft Parkeerstrategie

1. Inleiding

Dit document bevat de Parkeerstrategie voor Nieuw Legmeer. De parkeerstrategie Nieuw Legmeer beschrijft hoe er met parkeren gestuurd wordt op de gewenste ruimtelijke doelen van Nieuw Legmeer. Nieuw Legmeer wordt ontwikkeld met een hoge bouwdichtheid. In de Herziene ontwikkelvisie Legmeer 2024 is het project als volgt kernachtig omschreven: Realisatie van een woonwijk met 4400 woningen, ca. 30.000 vierkante meter bvo werkruimte (ca. 1100 arbeidsplaatsen), waaronder een basisschool, diverse maatschappelijke voorzieningen, kantoor- en bedrijfsruimte. Hierbij geldt een woningverdeling van 20 procent sociaal, 40 procent middelduur en 40 procent duur.

De mobiliteitsstrategie is gericht op het weren van auto's uit het straatbeeld en het stimuleren van duurzame mobiliteit. Parkeren vindt plaats op eigen terrein, in gebouwde voorzieningen (parkeergarages). In de basis zijn er twee typen garages voorzien die ook kunnen worden gecombineerd in één gebouw:

- Stallingsgarages: ondergrondse of halverdiepte parkeervoorzieningen die uitsluitend bedoeld zijn voor vaste gebruikers en niet toegankelijk zijn voor een breed publiek. Deze garages zijn niet openbaar. De parkeerplekken worden verkocht of langdurig verhuurd. De koper of verhuurder verworft een vaste plek of een recht voor een willekeurige plek in de garage (er zijn niet meer rechten in omloop dan parkeerplekken). Deze parkeervoorzieningen zijn vooral bedoeld voor de eigenaren van (koop)woningen.
- Hubs: bovengrondse openbare parkeervoorzieningen waar iedereen gebruik van maken die om wat voor reden dan ook in Legmeer moet zijn. Deze voorzieningen zijn voor iedereen toegankelijk. De doelgroep is: bewoners van huurwoningen, bezoekers, werknemers en gebruikers van deelmobiliteit. Parkeren doe je met een parkeerticket of een abonnement. Waar je in de voorziening parkeert is op basis van beschikbaarheid.

Het parkeren moet door de clustereigenaren worden opgelost: elke clustereigenaar moet zorgen dat de parkeeropgave voor het cluster zodanig wordt opgelost dat er voldoende plekken worden gerealiseerd én dat dit binnen de kaders van het Stedenbouwkundig plan en het Beeldkwaliteitplan gebeurt. Het Beeldkwaliteitplan Legmeer formuleert spelregels over verschijningsvorm en kwaliteit zodat beide typen gebouwen naadloos overgaan in de kwaliteit van de overige bebouwing.

Uitgangspunt is dat de parkeeropgave voor bewoners van koopwoningen binnen het cluster wordt opgelost en voor andere functies in een van de clusteroverstijgende wijkhubs. De ontwikkelaar van een cluster zonder wijkhub, moet daarover afspraken maken met de ontwikkelaar van een cluster met wijkhub.

Capaciteit in collectieve garages (zoekgebieden blauw in plaatje, aantallen zijn indicatief):

- P1 - - 246 ppl - Cluster 10
- P2 - - 279 ppl - Cluster 2
- P3 - - 214 ppl - Cluster 8
- P4 - - 392 ppl - Cluster 17
- P5 - - 289 ppl - Cluster 21





Over de parkeerstrategie

De parkeerstrategie Nieuw Legmeer beschrijft hoe er met parkeren gestuurd wordt op de gewenste ruimtelijke doelen van Nieuw Legmeer. De strategie gaat alleen over de hubs (de openbare voorzieningen). Binnen de parkeerstrategie wordt vastgelegd welke doelgroepen de gemeente in ieder geval wil kunnen bedienen binnen haar voorwaarden (de gewenste publieke sturing) en de instrumenten daarvoor. De parkeerstrategie gaat niet over concrete parkeertarieven, parkeerproducten of maatwerkafspraken. Dit is onderdeel van verdere uitwerking in onder meer business cases en parkeerbeleid.

Input voor de parkeerstrategie zijn:

- De parkeernormen die gelden voor Nieuw Legmeer.
- Een doelgroepen kader, dat aangeeft welke doelgroepen recht hebben op een speciale behandeling (specifieke parkeerrechten/vergunningen).
- Een handelingsperspectief waaruit blijkt welke mogelijkheden er zijn om de doelgroepen binnen elk cluster te faciliteren met parkeermogelijkheden op zodanige wijze, dat dit passend is binnen het beleid van Amstelveen en ook uitgevoerd kan worden.

2. De parkeeropgave

Bij de ontwikkeling van Nieuw Legmeer is uitgegaan van duurzame en actieve mobiliteit en is de rol van de auto bewust laag gehouden. Dit komt tot uiting in de lage parkeernormen en de gehanteerde uitgangspunten voor het parkeren:

- Parkeren op het maaiveld (op private grond of in de openbare ruimte) weren we uit het straatbeeld van Nieuw Legmeer, met uitzondering van halen en brengen of laden en lossen.
- De parkeeropgave bij het ontwikkelprogramma per cluster dient door de ontwikkelende partij als onderdeel van het bouwplan gerealiseerd te worden. Dit kan ook elders in het plangebied.
- Invoering van gereguleerd parkeren in Nieuw Legmeer en in de ruime omgeving is een voorwaarde. Amstelveen bereidt het invoeren van gereguleerd parkeren in de hele gemeente voor. Bestuurlijke besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden.

Betaald parkeren in Nieuw Legmeer kent de volgende uitgangspunten:

- Bij alle koopwoningen kan een parkeerplaats gekocht worden in een stallingsgarage. Daarbij is de koopprijs van de parkeerplek niet inbegrepen bij de v.o.n. prijs van de woning. Afhankelijk van waar de ontwikkelaar voor kiest kan een bewoner er mogelijk voor kiezen om geen of juist meer dan één parkeerplaats af te nemen.
- Bewoners van huurwoningen, bezoekers en werknemers van overige functies parkeren tegen betaling in de hubs. Betalen gebeurt in de vorm van abonnementen of in de vorm van een parkeerticket (losse parkeeracties).
- Er is geen parkeren op straat. Alle doelgroepen parkeren in een gebouwde voorziening. Ofwel in een niet-openbare stallingsgarage ofwel in een openbare hub.

Volgens de bestaande parkeernormen en het bestaande programma zijn in Legmeer 4.386 parkeerplekken nodig. Deze opgave is als volgt opgebouwd (zie ook de onderstaande tabel):

- 3.841 parkeerplekken voor woningen (incl. 440 ppl voor bezoekers). Hiervan is ca 2/3 voor koopwoningen en ca. 1/3 voor huurwoningen.
- 545 parkeerplekken voor niet-woonfuncties

Met correcties voor deelmobiliteit is de opgave 3.702 parkeerplaatsen normatief. Dit is inclusief 98 plekken voor deelauto's. Er zijn 1429 parkeerplaatsen voorzien in de hubs. De berekening is op basis van het huidige programma en de bestaande normen. Het programma zal zeker nog veranderen. Daarnaast kan de verdeling over stallingsgarages en hubs ook nog wijzigen. Het is mogelijk dat eigenaren van huurwoningen of niet woonfuncties ook stallingsparkeerplaatsen kopen in de stallingsgarages of dat het bezoekersparkeren daar ook wordt opgelost. Zeker met de huidige



technieken is dat goed mogelijk. De ontwikkelaar bepaalt in beginsel, binnen de stedenbouwkundige kaders, hoe hij zijn parkeeropgave oplost.

Overzicht parkeernormen en parkeerbehoefte o.b.v. programma.

Programma wonen		Parkeerbehoefte o.b.v. norm en correcties					
		P-norm	Eenheid	Normatief	Correctie Deelauto	Correctie Fietsen staling	Resterend
Type woning	aantal						
Koop - Sociaal	0	0,7	per woning	0	0	0	
Koop - Middelduur laag WBI (50 m2 GO)	215	0,9		193,5	22	22	149
Koop - Middelduur hoog WBI (65 m2 GO)	427	0,9		384,3	44	44	296
Koop - Middelduur hoog (73 m2 GO)	248	0,9		223,2	26	26	172
Koop - Duur MGW (80 m2 GO)	1.290	1		1.290,00	148	148	993
Koop - Duur EGW (130 m2 GO)	82	1		82	9	9	63
Huur - Sociaal (50 m2 GO)	880	0,5		440	51	51	339
Huur - Middelduur laag WBI (50 m2 GO)	432	0,5		216	25	25	166
Huur - Middelduur hoog WBI (55 m2 GO)	436	0,5		218	25	25	168
Huur - Duur (80 m2 GO)	393	0,9		353,7	41	41	272
pm	0	0		0	0	0	440
Bezoekers van bewoners	4403	0,1		440			
Te plaatsen deelauto's					-98		98
Totaal wonen	4.403			3.841	293	391	3.157
Programma commercieel							
Vast gebruik							
Commercieel/overig (plint)	0	0,30	Per 100m2 bvo	0,0			
Maatschappelijk (plint)	5.200	0,15		7,8			
Horeca (plint)	2.365	0,60		14,2			
Detailhandel (plint)	3.775	0,74		28,1			
Bedrijven / kantoren (plint)	5.000	0,86		43,2			
Zakelijke dienstverlening (kantoren met balie)	15.000	0,28		42,0			
pm	0	0,00		0,0			
				135			
Bezoek							
Commercieel/overig (plint)	0	1,20	Per 100m2 bvo	0,0			
Maatschappelijk (plint)	5.200	1,35		70,2			
Horeca (plint)	2.365	3,40		80,4			
Detailhandel (plint)	3.775	2,36		88,9			
Bedrijven / kantoren (plint)	5.000	0,05		2,3			
Zakelijke dienstverlening (kantoren met balie)	15.000	1,12		168,0			
pm	0	0,00		0,0			
				410			410



Totaal Commercieel	31.340			545			545
Totaal							3.702

3. De rol van de gemeente bij de hubs

Maatschappelijke verantwoordelijkheid voor leefbaarheid

De gemeente heeft een maatschappelijke verantwoordelijkheid t.a.v. het functioneren van de wijk: het is er prettig wonen, werken en verblijven. Parkeren en mobiliteit zijn daar onderdeel van. In de bestaande stad heeft de gemeente op straat als eigenaar en exploitant de regie over betaalbaarheid en beschikbaarheid van plekken. De gemeente kan in die rol specifieke doelgroepen (laden en lossen, gehandicapten, deelmobiliteit) faciliteren met speciale plekken en/of tarieven.

Bij gebiedsontwikkelingsprojecten dreigt een situatie te ontstaan waarin de gemeente niet of nauwelijks meer in staat is om te sturen op maatschappelijke doelen o.b.v. parkeren omdat de gemeente niet vanzelfsprekend een rol heeft als eigenaar en exploitant van de parkeerplekken. Het bestaande beleid van het oplossen van parkeren op eigen terrein wordt in de grootschalige gebiedsontwikkelingen vaak gecombineerd met een lage parkeernorm vanwege de ruimtelijke ambities en de financiële haalbaarheid.

Vanwege de hoge bouwkosten en de schaarste aan plekken kan een situatie ontstaan waarin de gerealiseerde parkeerplaatsen voor modale en lage inkomens onbetaalbaar zijn. Voor mensen die autoafhankelijk zijn voor werk of om andere redenen voor veelvuldig gebruik op de auto zijn aangewezen, is deelmobiliteit vaak een te dure optie. Parkeerplaatsen die in een gebouwde voorziening worden gerealiseerd zijn per definitie veel duurder dan parkeerplaatsen op straat, zowel in realisatie als in exploitatie. Dat komt tot uiting in de prijs die parkeerders moeten betalen. Betaalbaarheid van parkeerplaatsen wordt dan een issue, met gevolgen voor de leefbaarheid, potentiële vervoersarmoede.

Vanuit de (maatschappelijke) verantwoordelijkheid om de wijk te laten functioneren heeft de gemeente een rol om te borgen dat parkeren in de wijkhubs betaalbaar en toegankelijk blijft voor specifieke doelgroepen als sociale huur en deelmobiliteit. Ook voor andere doelgroepen die elders in Amstelveen met het vergunningenbeleid worden bediend, kan een rol van de gemeente wenselijk zijn om de betaalbaarheid van parkeren te borgen.

Als hoeder van de openbare ruimte en het mobiliteitsconcept heeft de gemeente ook een verantwoordelijkheid om kritisch te kijken naar welke parkeeractiviteiten echt noodzakelijk zijn in de openbare ruimte en om daarop te handhaven. Voor laden en lossen, kiss&ride zijn er alternatieven mogelijk in de hubs. Laden en lossen kan vanaf de openbare weg en dat vormt bovendien een prikkel om niet te lang stil te staan. Vraag is of een kiss&ride op straatniveau bij scholen noodzakelijk is als de school een wijkfunctie heeft waarbij lopen en fietsen de voorkeur heeft en er bovendien een verkeersveiligheidsaspect speelt. Passend bij het mobiliteitsconcept is om een kiss&ride functie te borgen in een wijkhub. Dit vraagt wel wat van de handhaving en de communicatie vanuit de school.

4. Flankerend beleid

De gemeente is verantwoordelijk voor het tijdig opstellen en invoeren van flankerend beleid om het mobiliteitsconcept van Nieuw Legmeer te kunnen laten functioneren. Kern van het flankerend beleid is dat de parkeeropgave van de wijk wordt opgevangen in de parkeervoorzieningen in de wijk en niet wordt afgewenteld op de omgeving.

Flankerend beleid bestaat uit de volgende elementen:

- Een **parkeerverbod** op straat in Nieuw Legmeer (24/7) vanaf oplevering eerste woning. Parkeren op straat is dan alleen toegestaan in de vakken (relevant voor de transitieperiode).



- **Vanaf oplevering eerste woning een parkeerregime in Nieuw Legmeer en in de omliggende wijken, waarbij ook 's avonds en in het weekend sprake is van betaald parkeren in combinatie met handhaving.** Om te voorkomen dat de parkeerbehoefte van Nieuw Legmeer wordt afgewenteld op de omgeving en er leegstand (exploitatierisico) in de hubs ontstaat is het nodig de huidige regulerings- en handhavingstijden op te rekken. Het regime voor betaald parkeren is nu van maandag tot en met vrijdag van 09-18 uur. Behoud van deze tijden heeft als gevolg dat in en net buiten (Nieuw) Legmeer gratis of tegen een relatief laag tarief geparkeerd wordt door mensen die in Nieuw Legmeer moeten zijn. Hierdoor zal overlast in de omgeving ontstaan en meer leegstand in de te realiseren parkeergarages. Dat laatste is een risico voor de exploitant omdat er bij deze regulering minder parkeeropbrengsten zullen zijn. Tevens is er bij minder regulering ook geen handhaving wat zal leiden tot een toename van foutparkeerders.
- **Bewoners van Nieuw Legmeer komen niet in aanmerking voor de reguliere parkeervergunningen voor bewoners, bedrijven of bezoekers.** Vergunningen zijn een product om parkeren op straat te faciliteren en parkeren op straat is in Legmeer in de eindsituatie niet of nauwelijks van toepassing. Aan bewoners en bedrijven van nieuw opgeleverde ontwikkelingen in Legmeer worden geen parkeervergunningen uitgegeven.

In alle contracten met ontwikkelaars en koop/huurcontracten moet opgenomen zijn dat er geen enkele vergunning voor parkeren zal worden verstrekt, ook niet voor bezoekersparkeren. In het vergunningensysteem worden aangegeven dat op de adressen in Nieuw Legmeer geen vergunningen kunnen worden aangevraagd. Het gebied moet wel aangewezen worden als gereguleerd gebied zodat er wel gehandhaafd wordt en er een parkeerverbod geldt.

Specifieke dienstverleners en gehandicapten die in Nieuw Legmeer wonen of gevestigd zijn komen wel in aanmerking voor de gemeentebrede vergunningen voor parkeren elders in Amstelveen. In Nieuw Legmeer moeten deze doelgroepen tegen betaling parkeren in de hubs.

De transitieperiode

De ontwikkeling van Nieuw Legmeer heeft een lange doorlooptijd. Dat betekent dat er een periode van ca. 15 jaar is dat er nog bestaand gebied is (met parkeerplaatsen in de openbare ruimte op straat) en nieuw gebied (zonder parkeren in de openbare ruimte). Vanaf de oplevering van de eerste woningen moet een parkeerverbod en een parkeerregime ingevoerd zijn. Dat betekent dat parkeren in de openbare ruimte alleen is toegestaan in parkeervakken en dat er voor het parkeren moet worden betaald. Daar waar er parkeerterreinen op privaat terrein liggen, moeten deze zichtbaar privaat zijn. Uitgangspunt is dat bewoners van nieuw opgeleverde woningen in een stallingsgarage of hub parkeren. Als doelgroepen die in de hub moeten parkeren daar nog niet terecht kunnen omdat deze hub in aanbouw is en andere hubs geen plek hebben, zullen tijdelijke parkeeroplossingen op maaiveld nodig zijn (op tijdelijke terreinen). Denkbaar is een tijdelijke parkeervergunning voor bewoners die wordt ingetrokken zodra de hub beschikbaar is.

Het is te verwachten dat bewoners en bezoekers (gratis) gaan parkeren op de privé-terreinen van de bedrijven, ook als ze daar niet moeten zijn. Met name buiten openingstijden zijn dit aantrekkelijke parkeerplaatsen om betaald parkeren in de hubs te voorkomen. Dit geldt in ieder geval wanneer er geen toezicht of sociale controle vanuit het bedrijf is op deze terreinen. De gemeente handhaaft hier niet, ook niet als parkeeroverlast op het terrein ontstaat. Het is daarom van belang dat de eigenaren zichtbaar maken dat het om privé-parkeerplaatsen gaat zodat duidelijk is dat hier niet geparkeerd mag worden door anderen dan bezoekers aan het bedrijf. Indien nodig is het aan bedrijven om verdere maatregelen te nemen om de parkeerplaatsen af te sluiten (paaltjes, slagboom).

Voor een succesvolle parkeerexploitatie van de hubs is het van belang dat er geen andere parkeermogelijkheden zijn. Het is daarom van belang tijdig met eigenaren van bestaande privé



parkeerterreinen in gesprek te gaan over wat er moet gebeuren om deze terreinen privé te houden. Dit goed organiseren vergt een goede voorbereiding en communicatie met eigenaren van bestaande parkeerterreinen. Afhankelijk van hoe het parkeergedrag in de hubs en op de private terreinen in de omgeving van die hubs zich ontwikkelt, kan het voor de gemeente te overwegen zijn om een financiële bijdrage te leveren aan een evt. afsluiting. Dat geldt alleen als de gemeente een rol heeft als eigenaar / exploitant van een hub en dat is dan een commerciële overweging, vanuit een publieke rol speelt dit niet. Ook private exploitanten van de hub kunnen dat overwegen.

5. Maatschappelijke doelgroepen

Bewoners

- De capaciteit voor bewonersparkeren moet binnen het eigen cluster worden opgelost in de stallingsgarages met uitzondering van de parkeerplaatsen voor huurders. Naar verwachting worden de parkeerplaatsen voor sociale en midden huur standaard in de hubs gerealiseerd. De ontwikkelaar van een cluster kan parkeren voor dure huur binnen het cluster realiseren, als dat binnen zijn investeringsstrategie en winstverwachting past én passend is de kaders van het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitplan.
- Parkeren in de stallingsgarages gebeurt waarschijnlijk op basis van eigendom. De bewoners vormen samen een VvE of VvO (Vereniging van Ondereigenaars) die eigenaar is van de stallingsgarage.
- Huurders kunnen abonnementen afnemen in de hubs. De ruimte hiervoor komt beschikbaar als clustereigenaren hier aan de voorkant afspraken over maken met de toekomstig eigenaar van de dichtstbijzijnde hub. Daarnaast kan er ook na oplevering nog vraag en aanbod ontstaan omdat er ruimte beschikbaar is.

Dienstverleners

- Dienstverleners als loodgieters, fysiotherapeuten, mantelzorgers etc. moeten gebruik maken van de collectieve parkeergarages en moeten betalen voor het parkeren. Binnen de gemeente zijn er vergunningen voor bijvoorbeeld loodgieters/aannemers/artsen etc. waarmee zij in het hele betaald parkeren gebied kunnen parkeren. Deze vergunningen zijn niet geldig in Nieuw Legmeer omdat daar geen parkeren op maaiveld in de openbare ruimte is.
- Het ontwerp gaat nu uit van enkel laad/losplekken op straat om materiaal etc. kort uit te laden. Het is wel van belang dat de laad/losplaatsen dan verspreid over Nieuw Legmeer beschikbaar zijn, deze kunnen dan ook gebruikt worden voor het in-/uitladen van boodschappen voor bewoners die gebruik moeten maken van de collectieve hubs voor het parkeren van hun auto. Daarna zou er in de garages geparkeerd moeten worden.

Invalidenparkeerplaatsen op kenteken

Het huidige beleid voor het aanleggen van gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken heeft betrekking op straatparkeren. De plekken kunnen worden aangelegd op een bestaande parkeerplaats op de openbare weg, voor bewoners en werknemers die niet in staat zijn zelfstandig meer dan 100 meter aan een stuk te lopen. Een aanvraag wordt geweigerd als binnen de loopafstand feitelijk geen openbare parkeerplaats beschikbaar is of deze gereserveerd is voor een ander voertuig. Ook wordt een aanvraag geweigerd als de aanvrager beschikt over geschikte parkeergelegenheid op eigen terrein bij de woning of het bedrijf.

Het aantal minder validen en waar zij wonen kan continu veranderen. In principe is er geen parkeren op straat, dus ook niet voor minder validen. Voor het parkeren voor minder validen in Nieuw Legmeer worden de volgende uitgangspunten gehanteerd.

- Bewoners van koopwoningen (hadden kunnen) beschikken over parkeergelegenheid op eigen terrein en de loopafstanden daarbij zijn naar verwachting korter dan 100 meter. Binnen de



VVE dienen afspraken gemaakt te worden over de toewijziging van minder valide plekken en er moet ruimte zijn om met het aantal flexibel om te gaan.

- Bewoners van huurwoningen die dichtbij een hub liggen kunnen gebruik maken van de algemene minder valide parkeerplaatsen in de hub. De gemeente kan indien zij eigenaar is van de hub in specifieke gevallen onder voorwaarden een mindervalideparkeerplaats op kenteken faciliteren. Indien de gemeente geen eigenaar is, is dat lastiger. Beschikbaarheid van voldoende plekken (volgens de norm) kan de gemeente wel vragen. Toewijziging op kenteken is aan de exploitant.
- Voor huurwoningen die verder van de hub liggen is er geen directe oplossing in het geval de bestuurder minder valide is. De meeste passagiers kunnen immers worden opgehaald en afgezet bij de woning. Vraag is of een minder valide bestuurder er voor kiest om in Nieuw Legmeer te komen wonen als deze weet dat er geen parkeerplaats dichtbij is en er geen parkeerplaatsen op straat worden gecreëerd. Die groep is naar verwachting klein en speelt mogelijk vooral bij sociale woningbouw. Voor een dergelijk geval moet maatwerk geleverd worden. Daarvoor is enige ruimtereserving in de openbare ruimte wenselijk.

Advies

- Neem in clusterpaspoort op dat voor 2% van de huurwoningen die op meer dan 100 meter van de hub liggen binnen het cluster ruimte op maaiveld moet worden gereserveerd om in de toekomst eventueel een invalidenparkeerplaats te kunnen realiseren. Het daadwerkelijk realiseren van een parkeerplaats en de voorwaarden waaronder die gerealiseerd wordt is aan de eigenaar van het terrein.
- Tegen het licht houden van de huidige beleidsregels gehandicaptenparkeerplaats op kenteken (doelgroep en voorwaarden) en aanpassen zodat deze ook betrekking hebben op het faciliteren van gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken in Nieuw-Legmeer en andere toekomstige ontwikkelingen. Strekking voor Nieuw Legmeer: gericht op gehandicapte bewoners van woningen waarvan bij ontwikkeling afspraak is gemaakt dat parkeren in een hub plaatsvindt, loopafstand groter is dan 100 meter, bewoner beschikt over bestuurderskaart en op eigen terrein is geen plek (meer) beschikbaar. Dus inzetten op eerst oplossen op eigen terrein. Voor alle andere situaties is het realiseren van een parkeerplaats op kenteken een afspraak tussen exploitant/eigenaar en aanvrager.

Algemene invalidenplaatsen

Algemene invalidenplaatsen, voor bezoek van bewoners en van diverse voorzieningen, worden gerealiseerd in de hubs. Het is aan te raden om bij de ontwikkeling van de hubs in te zetten op bredere doelgroepplaatsen, die flexibel in te zetten zijn (bijv. voor invaliden, families, etc). Dit geldt specifiek voor de hubs in de buurt van voorzieningen met een winkel, zorg of schoolopvang functie.

Bezoekers van bewoners

- In de gerectificeerde Amstelveense Nota parkeernormen uit 2021 (of een opvolgende nota) hebben we tot op heden nooit onderscheid gemaakt tussen bewonersparkeren en bezoekersparkeren. Aan de te realiseren (totale) norm moet voldaan worden, hoe de parkeerplaatsen in de praktijk verdeeld worden tussen bewoners en bezoekers, wordt niet getoetst. Dit kan in de praktijk tot onwenselijke situaties leiden.
In de parkeernorm Legmeer is ook bezoek meegenomen. Dit moet in feite in de eigen capaciteit gerealiseerd worden of in de hubs, de ontwikkelaar maakt daar afspraken over met de toekomstig exploitant of de bouwer van een hub of garage. In de praktijk bepaalt de bezoeker zelf waar hij of zij parkeert. Technisch en praktisch is dat zowel mogelijk in een niet openbare garage als in de hub.
- In Amstelveen bestaat de mogelijkheid voor bewoners in een betaald parkeren gebied om een bezoekersvergunning aan te schaffen waarmee tegen een gereduceerd tarief op straat geparkeerd kan worden. Deze vergunning is niet beschikbaar in Nieuw Legmeer. Als de gemeente het parkeren van bezoekers wil faciliteren, dan moet daarover een afspraak



worden gemaakt met de exploitant en dan zal dat vorm moeten krijgen in een speciaal parkeerproduct. Als er geen afspraken worden gemaakt betalen bezoekers het reguliere tarief in de hub.

Bezoekers van dienstverleners

- Wat voor bezoekers van bewoners geldt, geldt ook voor bezoekers van bijvoorbeeld huisartsen of fysiotherapeuten die in Nieuw Legmeer gevestigd zijn: zij kunnen geen gebruik maken van de bestaande patiëntenvergunning om in de buurt te kunnen parkeren. Zij moeten gebruik maken van de hubs tenzij de dienstverleners zelf plekken gekocht of gehuurd hebben in een stallingsgarage.
- Het is wenselijk om de voorzieningen zo dicht mogelijk bij de hubs te realiseren om de loopafstand te beperken.

School

- Het halen en brengen van kinderen met de fiets of te voet wordt gestimuleerd en is uitgangspunt. Toch worden kinderen ook gebracht met de auto. Daarnaast wonen leerkrachten soms op grotere afstand van de school, waardoor er een vraag naar parkeerplaatsen is.
Er zijn twee mogelijkheden om dit op te lossen: het kan met een Kiss&Ride die onderdeel is van het schoolplein en zo een dubbele functie heeft of zowel leerkrachten als ouders parkeren in de hubs.
Het is een mogelijkheid om in de hubs in te stellen dat bij in en uitrijden binnen 20 minuten (of een andere gekozen tijdsperiode) er geen kosten aan het parkeren verbonden zijn.
Vanzelfsprekend is dit makkelijker als de hub van de gemeente is.

Het realiseren van een kiss&ride voor het halen en brengen is ongewenst. Deze zal een groot deel van de week leeg staan waardoor deze plekken aantrekkelijk zijn voor andere doelgroepen. Dit is in strijd met het parkeerbeleid van de wijk.

Overige voorzieningen

- Supermarkten of andere voorzieningen moeten voor zowel medewerkers als bezoekers gebruik maken van beschikbare capaciteit in de hubs. Op de openbare weg hoeft hiervoor geen capaciteit te worden gerealiseerd.

OV - knooppunt

- Het OV-knooppunt Sacharovlaan ligt aan de rand van Legmeer.
- Het is niet de verwachting dat gebruikers van dit knooppunt met de auto komen. Voor zover dat wel het geval is kan parkeren plaatsvinden in de nabijgelegen hub.

Andere vervoermiddelen

Fietsen/scooters/motoren etc.

- In alle woningbouw moeten in pandige voorzieningen voor fietsen etc. gerealiseerd worden voor bewoners met een directe in-/uitgang naar buiten.
- Voor bezoekers zouden stallingsplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd moeten worden. In de praktijk zullen deze ook veel door bewoners gebruikt worden omdat stallen in in pandige voorzieningen lastiger/meer werk is. Zeker ook bij OV-knooppunt Sacharovlaan moeten stallingsmogelijkheden worden gerealiseerd.

Deelauto's

- Deelauto aanbieders willen de auto's op een goed toegankelijke plek plaatsen. In Nieuw Legmeer parkeren deelauto's ook in de gebouwde parkeervoorzieningen en niet op maaiveld.



De manier waarop dit wordt geïmplementeerd is nog niet concreet uitgewerkt. Dit moet per cluster/ontwikkellende partij opgepakt worden.

Aandachtspunt:

- Laadmogelijkheden voor elektrische voertuigen: alle clusters moeten voldoende voorzieningen treffen voor het laden van elektrische voertuigen.

6. Financiering en risico's

Financiële opgave

Voor de bekostiging van hubs in de gebiedsontwikkeling, zijn er in feite drie factoren die bepalen of het eigendom en de exploitatie van een hub kostendekkend zijn of niet: 1) de stichtingskosten, 2) de exploitatiekosten (inclusief beheer en onderhoud) en 3) de inkomsten. De stichtingskosten vormen de kosten om de hub te kunnen realiseren zoals financieringskosten, ontwikkelkosten, bouwkosten, kosten adviseurs, projectleiding, leges etc. Exploitatiekosten zijn de kosten die nodig zijn om de hub te gebruiken. Het gaat dan zowel om kosten voor beheer en onderhoud van het gebouw, als kosten voor de parkeerinstallatie, het dagelijks beheer, schoonmaak etc. Over de totale levensduur van een hub vormen deze bedragen samen de zogenaamde 'total cost of ownership' (TCO).

Aan de inkomstenkant gaat het om de verkoop van abonnementen en losse parkeeracties, eventueel aangevuld met andere bijdragen vanuit het omliggende gebied of functies, bijdrage voor afkoop van de parkeereis uit ontwikkelingen en bijdrage vanuit de levering van eventuele andere diensten die in de hub worden aangeboden (denk bijvoorbeeld aan laadpalen of logistieke diensten).

Omdat hubs gebouwde voorzieningen zijn, hebben ze in relatie tot parkeren op straat hoge stichtingskosten en exploitatielasten. Ze zijn duur in de realisatie én exploitatie en er zijn dus veel opbrengsten nodig om deze kosten te dekken.

- Realisatie van een parkeerplaats in een bovengrondse parkeergarage kost 20-25 k per parkeerplaats. Dit is afhankelijk van de gekozen gebouwworm en de gebruikte materialen en exclusief grondkosten.
- De jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten bedragen ca. 850 Euro per parkeerplaats per jaar. Dit is exclusief het groot onderhoud en vervangingsonderhoud waarvoor ook middelen gereserveerd moeten worden.

Op basis van een businesscase met een analyse van kosten en baten kunnen investeringsbeslissingen worden onderbouwd en worden de risico's helder. De hub zal zeker een onrendabele top kennen die moet worden gefinancierd uit de opbrengsten van de gebiedsontwikkeling. Dat betekent dat ontwikkelaars in alle gevallen een bedrag moeten betalen wat ze niet meer terugkrijgen voor de realisatie van parkeerplaatsen in de hub.

Publieke en private partijen hebben een ander perspectief op investeren

Private en publieke partijen beoordelen op een andere manier of een investering in (parkeer)vastgoed de moeite waard is. Ze hanteren verschillende uitgangspunten waardoor de financiële haalbaarheid van een project ook een andere uitkomst kan krijgen. Zo hanteren publieke partijen doorgaans langere afschrijvingstermijnen en kunnen ze goedkoper lenen. Ook is voor publieke partijen niet van belang dat er winst wordt gemaakt.

Voor private partijen is winstgevendheid een voorwaarde. Zij investeren als er zicht is op een positief financieel resultaat. Dat betekent dat de verwachte opbrengsten (opbrengstpotentie) groter moeten zijn dan de kosten. De opbrengstpotentie wordt berekend door het jaarlijkse exploitatiesaldo contant te maken tegen een rendementseis. Private partijen zijn doorgaans slagvaardiger in de exploitatie en daardoor in staat om tegen minder kosten meer omzet te halen.

De ontwikkelaars zullen de hub niet zelf gaan exploiteren. Het bedrag dat ze voor de hub kunnen vragen aan een exploitant zal lager zijn dan de stichtingskosten zijn. Deze negatieve opbrengst is



de onrendabele top. Het uitblijven van dekking voor de onrendabele top is reden om niet te investeren.

Risico's voor opbrengstpotentie, waar private partijen niet/onvoldoende op kunnen sturen

De verwachte inkomsten worden berekend op basis van verwachte bezettingsgraad, parkeertarieven en aanloopperiode. Hier spelen de volgende risico's, waar private partijen niet goed op kunnen sturen:

- 1) *Fasering realisatie programma*: aanloopverlies kan niet goed kan worden gemaakt.
- 2) *Onzekerheid over flankerend beleid*: onvoldoende vertrouwen in benodigde bezetting en tarief
- 3) *Maatschappelijk gebruik*: minder inkomsten door niet-marktconform tarief

Fasering realisatie programma

De beschikbare parkeercapaciteit van de hub kan niet direct volledig worden benut. Bij oplevering van de hub zijn immers nog niet alle woningen en voorzieningen gerealiseerd. Er is een ingroeiperiode, waarin er minder inkomsten zijn en de kosten wel doorlopen. Hoe langer die ingroeiperiode, hoe lager de opbrengstpotentie en het financieel resultaat.

De hubs hebben een clusteroverstijgende functie. Hun opbrengstpotentie is mede afhankelijk van de realisatie van het programma in andere clusters, dat door andere marktpartijen wordt ontwikkeld. De eigenaar (ontwikkelaar) van de hub kan daar niet op sturen, wat de ingroeiperiode extra risicovol maakt.

Onzekerheid over flankerend beleid

De opbrengstpotentie is afhankelijk van de bezetting van de hub en het parkeertarief. Private partijen willen rendement halen op hun investering. Het flankerend beleid moet voldoende vertrouwen geven in de bezetting voor de hubs en de mogelijkheid om een commercieel (meer dan kostendekkend) tarief in te zetten. Bij het huidige parkeerbeleid is dat vertrouwen er onvoldoende, voor zowel bezetting als tarief.

Met het huidige parkeertarief op straat is het vrijwel onmogelijk om in de hub een parkeertarief te hanteren dat zowel kostendekkend als concurrerend is. Daarbij zijn er locaties in de omgeving van de hub die aantrekkelijker zijn om te parkeren. Parkeren op straat in naastgelegen wijken is voor bewoners een aantrekkelijk alternatief, immers 's avonds en in het weekend kunnen zij gratis parkeren. Ook geldt dat niet afgesloten prive terreinen een aantrekkelijk alternatief kunnen zijn.

Maatschappelijk gebruik

De hub heeft deels de functie van maatschappelijk gebruik, waarbij bepaalde doelgroepen een aangepast, niet marktconform of niet kostendekkend tarief betalen. Maatschappelijk gebruik levert zodoende minder inkomsten op, wat nadelig is voor de opbrengstpotentie en het financieel resultaat. Indien het maatschappelijk gebruik van tevoren niet voorzien is en de gemeente dit wel wenst maar de hub zelf niet eigendom heeft, kan het ook een kans zijn voor de private eigenaar.

De gemeente beoordeelt deze risico's anders

De gemeente kijkt breder: naar de totale parkeeropgave in de hele gemeente met zowel parkeren op straat als parkeren in gebouwde voorzieningen. De gemeente heeft de wens om overal in de gemeente vergelijkbare, aantrekkelijke parkeertarieven te hanteren. De opbrengsten uit het straatparkeren kunnen worden aangewend om een eventueel faseringsrisico af te dekken.

Risico op vertraging of stagnatie

Als de hub naar verwachting niet of onvoldoende rendabel te maken is door maatregelen om de opbrengstpotentie te verhogen of de kosten te verlagen, zal een private partij er niet in gaan investeren of de investering(sbeslissing) uitstellen met als risico voor de gemeente dat er vertraging of stagnatie in de gebiedsontwikkeling optreedt. Dan is een strategie nodig om de ontwikkeling wel van de grond te laten komen (als dat in het publieke belang is). Een rol als eigenaar of exploitant kan dan aan de orde zijn. Een alternatief is een publieke bijdrage aan de parkeeroplossing waardoor de



onrendabele top vermindert of wegvalt. Dit is wel een vorm van staatssteun waarvan goed onderzocht moet worden of het kan en of het wenselijk is.

7. Handelingsperspectief

Juridisch borgen dat de de parkeeropgave gerealiseerd wordt

De gemeente heeft de rol om te borgen dat de parkeeropgave per cluster ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt. Dit verloopt via het juridisch-ruimtelijk instrumentarium. Bij de aanvraag omgevingsvergunning controleert de gemeente of voldaan wordt aan de parkeereis en later of deze ook conform vergunning wordt gerealiseerd. De parkeerplekken voor de koopwoningen worden altijd binnen het eigen cluster gerealiseerd. De opgave voor de overige parkeerplekken kan de ontwikkelaar op twee manier oplossen: 1) in het eigen cluster of 2) door een overeenkomst met een andere partij te sluiten. Het kan ook een combinatie van deze twee opties zijn.

Indien de ontwikkelaar er voor kiest om een deel van de niet-koopgebonden parkeeropgave door een derde partij te laten ontwikkelen, zijn hier feitelijk ook twee opties: het betreft een private partij of het is de gemeente waarmee de ontwikkelaar een overeenkomst sluit. In het geval van een private partij zal er een overeenkomst bijgevoegd moeten worden waaruit met zekerheid blijkt dat de benodigde aantallen parkeerplaatsen ook gerealiseerd worden en beschikbaar blijven voor tenminste 20 jaar na oplevering.

Dit wordt getoetst door het omgevingsloket. Als de gemeente de parkeerplaatsen realiseert zal dit gepaard gaan met storting van een bedrag per parkeerplaats aan de gemeente die zich vervolgens verplicht op te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen. De gemeente kan dat op publiekrechtelijke wijze regelen (bijvoorbeeld via de anterieure overeenkomst) en op privaatrechtelijke (met een afname of realisatie overeenkomst).

Criteria om een rol als eigenaar of exploitant te overwegen

Het is van belang om in kaart te brengen wat het betekent voor de gemeente om een rol te nemen als eigenaar en exploitant van een hub, zowel voor sturing en zeggenschap als voor risico's. En andersom, wat het betekent als de gemeente geen rol voor zichzelf ziet.

Daarbij spelen de volgende criteria:

- *Zeggenschap*: de mate waarin invloed uitgeoefend kan worden op de tarieven, producten en doelgroepen in de hub.
- *Rentabiliteit*: een zo goed mogelijke balans tussen kosten en opbrengsten op de korte termijn en op de langere termijn.
- *Financieel risico*: de mate van financiële zekerheid en voorspelbaarheid van kosten en opbrengsten (vermindering van risico's).
- *Flexibiliteit en ondernemerschap*: wijze waarop en tempo waarin ingespeeld kan worden op ontwikkelingen in de stad die een ander aanbod aan parkeeroplossingen vragen, innovatiekracht, slagvaardigheid.

Zeggenschap

De eigenaar en exploitant gaat over tariefstelling en productaanbod in de hub. Er zijn in Nieuw-Legmeer geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Daarmee ligt de regie op parkeerproducten en tarieven vrijwel volledig bij de eigenaar en exploitant. Relevant is hoeveel invloed de gemeente wil op de producten en tarieven voor specifieke doelgroepen. Regie willen voeren en sturen op doelgroepen en tarieven is een reden om een rol als eigenaar/exploitant te overwegen.

Als de gemeente dat niet wil, maar wel wil dat specifieke doelgroepen tegen afwijkende voorwaarden kunnen parkeren, dan zijn afspraken met de exploitant nodig. Bijvoorbeeld over een aangepast (lager) tarief voor abonnementen voor sociale huurders en deelmobiliteit of een aangepast of gratis tarief rond schooltijden 's ochtends in de hub bij de scholen. De exploitant zal de rekening daarvoor bij de gemeente willen neerleggen (het verschil bij inzet tegen commercieel tarief). Het is daarom aan te



raden om als gemeente nu al te bedenken wat gewenst is en dit nog mee te nemen in de contractuele afspraken met ontwikkelaars. Voor alles wat achteraf aangepast moet worden, zal de hoofdprijs moeten worden betaald. Aandachtspunt is dat de afspraken gemaakt worden met de kennis en verwachtingen van nu en dat het op enig moment nodig zal zijn om ze aan te passen als het parkeergedrag zich anders ontwikkelt dan verwacht.

Rentabiliteit

Clusteroverstijgende fasering en ontoereikend flankerend beleid zijn voor private partijen risico's voor een positieve business case. De markt investeert niet bij onvoldoende vertrouwen in een positieve exploitatie. Het publieke belang om een gebiedsontwikkeling vlot te trekken of vertraging in de gebiedsontwikkeling te voorkomen kan dan een argument zijn om als gemeente een rol als eigenaar en exploitant van een of meerdere hubs te willen worden. Echter moet ook de gemeente geen grote risico's naar zich toetrekken. Ook voor de gemeente is het van belang dat aan de voorkant helder is wat de rentabiliteit van de hub is en op welke wijze de gemeente hierop kan sturen. De gemeente kan bijvoorbeeld beter sturen op het exploitatierisico omdat ze ook het flankerend beleid in de omgeving bepaalt en bepaalt welke groepen tegen welke voorwaarden in de hub kunnen parkeren. Daarnaast kan de gemeente ook reageren op de feitelijke situatie door te sturen op vraag en aanbod van parkeerplaatsen in het gebied. Zo kan te veel leegstand worden voorkomen.

Financieel risico

De eigenaar en exploitant van de hub draagt financieel risico. Risico nemen en ondernemen is in de basis meer iets dat bij de markt hoort. Een keuze voor de rol als exploitant voor de gemeente, kan ook tijdelijk zijn. Daarbij doet de gemeente de eerste jaren de exploitatie zelf (of laat dit doen) en kan op een later moment de exploitatie alsnog aan de markt worden overgelaten. Daarbij geldt dat een marktpartij op een later moment alleen zal willen instappen als het gezien wordt als een waardevolle investering (weinig risico). Voor een bestaande garage of hub is het risico beter in te schatten dan voor een nog te ontwikkelen hub.

Flexibiliteit en Ondernemerschap

De exploitant moet in staat zijn om te schakelen als het gaat om nieuwe markten, innovatie en ontwikkelingen. De markt kan dat doorgaans beter dan de overheid met haar besluitvormingsstructuur en de focus die op andere dingen ligt. Er zijn echter verschillende voorbeelden van gemeenten die het 'goed' geregeld hebben: de exploitatie beleggen bij een eigen deelneming, een gezamenlijke exploitatieorganisatie (meerdere gemeenten), of uitbesteden aan een marktpartij.

Op een hoger abstractieniveau speelt een andere vorm van flexibiliteit: de mogelijkheid om te kunnen bijsturen op het programma van de gebiedsontwikkeling en het in bezit hebben van parkeerplaatsen zorgt er ook voor dat deze ingezet kunnen worden voor door gemeente gewenste doelgroepen op basis van door gemeente bepaalde voorwaarden. Als de hubs door de markt worden geëxploiteerd en in eigendom genomen zal het voor de gemeente lastiger zijn om tussentijds bij te sturen. Dat gaat mogelijk ten koste gaan van het adaptief vermogen van de gebiedsontwikkeling en de flexibiliteit voor de gemeente. Ook dat is een reden om zelf een rol te willen spelen in de exploitatie van de hubs.

8. Advies: neem een rol als eigenaar of exploitant

Het advies is om een of meerdere hubs zelf in eigendom en exploitatie te nemen waardoor het risico op afname van de hubs (door een exploitant of belegger) na oplevering weggehaald wordt bij de ontwikkelaar. Gemeente neemt de hub dan af. Redenen hiervoor zijn:

- De hubs dienen een overkoepelend publiek belang: een goed functionerende mobiliteitsoplossing op het niveau van de wijk en de gemeente als geheel. De gemeente heeft daar een belangrijke en bepalende rol in.
- De gemeente wil beleidsvrijheid t.a.v. het faciliteren van het parkeren voor doelgroepen en wil gemeentebreed hetzelfde beleid. Er komen in de toekomst meer gebouwe



parkeervoorzieningen waar parkeren voor doelgroepen speelt. Het ligt voor de hand dat de gemeente wil sturen of regie hebben op aanbod en tarief voor deze doelgroepen.

- Bij afwezigheid van parkeerplekken op straat is de eigenaar/exploitant van de hub degene die stuurt op tarieven en producten in de hub. Dat maakt dat een rol voor de gemeente als eigenaar/exploitant gewenst is. Vanuit het eigenaarschap en met de exploitatierol kan de gemeente reageren op veranderingen in parkeerbehoefte voor maatschappelijk gebruik. Dit is gelijk aan elders in de gemeente waar parkeren voor deze doelgroepen in de openbare ruimte plaatsvindt.
- Het laten meelopen van de realisatie van hubs met de vraag is door de gemeente beter te beïnvloeden (beperking leegstandsrisico).
- Gemeente kan de hubs anders financieren waardoor de financieringslasten lager zijn. Gemeente heeft een lagere rente en hanteert langere afschrijvingstermijnen.

Het in eigendom nemen en exploiteren van een hub moet kostendekkend kunnen. De bijdrage van de ontwikkelaars aan de hubs zal het grootste deel van de investering moeten dekken om een kostendekkende exploitatie mogelijk te maken. Daarnaast kan de gemeente ter dekking van het risico van een achterblijvende exploitatie (extra) inkomsten van straatparkeren inzetten ter dekking van een eventueel (tijdelijk) exploitatietekort van de hubs.

De hubs dienen een overkoepelend publiek belang waardoor een rol voor de gemeente niet onlogisch is. De gemeente kan in als eigenaar en exploitant:

- 1) Regie en grip houden op maatschappelijk gebruik van de hub, ook in de toekomst en bij voortschrijdend inzicht over ontwikkeling van mobiliteitsconcept en parkeergedrag.
- 2) De gebiedsontwikkeling op gang brengen/ houden doordat er mogelijkheden ontstaan voor clustereigenaren om een deel van de parkeercapaciteit af te kopen. Het gaat daarbij om het deel van de capaciteit dat lastiger te realiseren is. Afkoop van parkeerplaatsen voor koopwoningen valt hier niet onder.
- 3) Bijsturen op het programma van gebiedsontwikkeling. De gemeente kan beter sturen op een potentieel leegstandsrisico van de hubs door te besluiten een volgende hub later te bouwen of met minder plekken.

Hoe de gemeente haar rol als eigenaar en exploitant van een of meerdere hubs verder in gaat vullen is nog ter nadere uitwerking. Op hoofdlijnen kan dat 1) door het onder te brengen in de gemeentelijke organisatie, 2) door hiervoor een marktpartij te contracteren en als gemeente alleen regie te voeren en 3) door hiervoor een overheidsdeelneming in te richten.

Noodzakelijke stappen om nu te zetten

De volgende stappen moeten nu worden gezet:

- 1) Flankerend beleid uitwerken en vaststellen.
Flankerend beleid is voorwaarde voor het kunnen opstellen van een haalbare business cases, ongeacht of hubs in publiek of privaat eigendom komen.
- 2) Beraden op gemeentelijke positie in de parkeeropgave
Er komen niet alleen in Nieuw Legmeer gebouwde openbare parkeervoorzieningen, maar ook elders in de gemeente. De gemeente moet zich beraden op de gewenste sturingsmogelijkheden en indien dat leidt tot het zelf exploiteren van deze voorzieningen ook op wat eigendom en exploitatie daarvan voor de organisatie betekent. Garageparkeren is een andere tak van sport met andere vraagstukken en risico's, andere benodigde expertise en verantwoordelijkheden. Bijvoorbeeld op gebied van operatie&dienstverlening, vastgoed, btw, beheer en onderhoud.
- 3) Maatschappelijk gebruik en consequenties inzichtelijk maken.
Bepalen wie er tegen aangepaste voorwaarden in de hub zou mogen parkeren (doelgroepen, producten, tarieven). Dit is input voor business cases, ongeacht of hubs in publiek of privaat



eigendom komen. Als we dit ook voor een hub die privaat ontwikkeld wordt willen opleggen is het wenselijk hierover vooraf contractuele afspraken te maken met de ontwikkelaar, in plaats van dure maatwerkafspraken achteraf. De kwaliteit van de afspraken en de ontwikkeling van parkeergedrag bepalen uiteindelijk of aanpassing van afspraken op later moment nodig is.

Advies is is om bij het maken van afspraken in ieder geval de volgende lijn aan te houden:

- De tariefafspraken voor bijzondere doelgroepen zijn in de basis voor elke hub hetzelfde. Het kan wel zo zijn dat niet elke doelgroep van belang is voor elke hub.
 - De gemeente stuurt niet op tariefverschillen tussen hubs bij de reguliere (commerciële) tarieven. Hier kan de markt zijn werk doen.
 - De gemeente stelt een minimum voor het aantal uit te geven abonnementen per hub vast en een maximaal tarief voor een bepaald aantal abonnementen. Dit omdat kort parkeren vaak meer oplevert en passende abonnementstarieven niet altijd vanzelf tot stand komen.
- 4) In de gesprekken met ontwikkelaars de optie meenemen dat gemeente bereid is om onder voorwaarden de parkeeropgave van ontwikkelaars over te nemen voor een nader overeen te komen bedrag. In deze variant kan de gemeente de hub zelf ontwikkelen of turn key verwerven. Dit hangt ook af van de ligging van de hub en de ruimtelijke verbinding met de ontwikkeling van het cluster.
- 5) Bepalen voor welk bedrag de gemeente de parkeeropgave van ontwikkelaars kan overnemen. Advies is om dat te doen op basis van referentiecasses en niet te wachten op de resultaten van de gemeentelijke businesscase(s) en het instrumentarium om de hub(s) te financieren. Dit biedt mogelijkheden om vaart te maken/houden in de gebiedsontwikkeling.
- 6) Verkennen (door verschillende voorbeelden te onderzoeken) en opzetten instrumentarium om de hubs te financieren en in exploitatie en eigendom te nemen (organisatiemodellen), inclusief de juridische en bestuurlijke borging.
- 7) Met de betaling van een bedrag door de ontwikkelaars neemt de gemeente de verplichting om een deel van de parkeeropgave te realiseren over. Welke juridische constructie hiervoor gekozen wordt is nog nader te bepalen. Een van de mogelijkheden is het opzetten van een parkeerfonds/mobiliteitsfonds, een andere mogelijkheid is via het exploitatieplan. Ontwikkelaars kunnen hun parkeeropgave afkopen door het betalen van een bedrag per niet gerealiseerde parkeerplaats. Advies is om niet te kiezen voor een constructie waarbij een resultaatsverplichting per gebouwde parkeerplaats ontstaat. Het gaat erom dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dubbelgebruik kan hierbij een optie zijn. Toetsing vindt plaats bij verlening van de omgevingsvergunning.
- 8) Gemeentelijke businesscase(s) opstellen om de haalbaarheid voor de gemeente te toetsen. Het gaat alleen om de hub(s) waar eigendom/exploitatie door gemeente gewenst is/kan zijn. Voorstel is om hier in eerste instantie één hub (de meest waarschijnlijk als eerste aan de orde zijnde) uit te werken.
- 9) Verder uitwerken wat voor de gemeente, ook andere ontwikkelingen in ogenschouw nemend, de beste wijze is om het exploiteren en in eigendom hebben van hubs te organiseren op een wijze die er voor zorgt dat 1) de financiële risico's beperkt zijn, 2) de hubs zo effectief en efficiënt mogelijk worden gebruikt, 3) er een duurzame oplossing voor organisatie van parkeren tot stand komt.

Wat daarna volgt

- Per hub besluiten wat de rol van de gemeente wordt. Indien er sprake is van eigendom, dan besluiten of de gemeente turn key koopt van de ontwikkelaar (en onder welke voorwaarden)



of dat het een gemeentelijk project is. Dit hangt ook af van de ligging van de hub en de ruimtelijke verbinding met de ontwikkeling van het cluster.

- Uitwerken en advisering over modellen voor de gemeente om de exploitatie organisatorisch vorm te geven.
- Onderzoeken welke extra maatregelen er nodig zijn in de transitieperiode van ca. 15 jaar.
- Borgen dat de hubs niet meer gaan kosten dan nodig en dat het mogelijk blijft om te sturen op fasering bijv. door tijdelijke maaiveldoplossingen. (met andere woorden blijven sturen op de parameters van de businesscase).
- De businesscases verder verfijnen uitgaande van deze richting.
- Bestuurlijke besluitvorming voorbereiden.

Paraaf

ontvangstdatum :
paraaf :
