

Onderwerp: Advies inpasbaarheid parkeergarages Noordwijk aan Zee, Optie D

Opsteller: Ed van Savooyen

Datum: 12 april 2018

1 Inleiding

In het kader van een nadere uitwerking van de Ontwikkelvisie Noordwijk aan Zee doet de gemeente onderzoek naar de inpasbaarheid van extra parkeerplaatsen. De wens en noodzaak voor extra parkeerplaatsen is enerzijds een onderdeel van de opgave om de omvang van het parkeerareaal in Noordwijk aan Zee toekomstbestendig te maken en anderzijds om verschillende ontwikkelopgaven makkelijker mogelijk te maken door met name de te compenseren parkeerplaatsen van deze ontwikkelopgaven niet op de ontwikkellocaties zelf op te lossen maar op een andere, daartoe geschikte locatie.

Twee van de door de gemeente benoemde, daartoe in aanmerking komende locaties en inpassingsvarianten zijn een ondergrondse parkeergarage aan Koningin Wilhelmina Boulevard (optie C) en een ondergrondse parkeergarage onder de Parallel Boulevard (optie D). Met als grenzen van de locaties het Vuurtorenplein en het Palaceplein / Gat van Palace.

2 Vraagstelling

De gemeente heeft aan Spark gevraagd van deze 2 opties het volgende in beeld te brengen:

- de inpasbare hoeveelheid parkeerplaatsen, rekening houdend met locatie specifieke aspecten (aangrenzende bebouwing, ondergrond, kabels en leidingen, dijk/duin constructie, benodigde ruimte en locatie voor ontsluitingen etc.)
- Een globaal getekende uitwerking van de voor parkeren te benutten volumes (schetsen van plattegronden en doorsnedes) waaruit de (on)mogelijkheden blijken van het aantal te realiseren parkeerplaatsen.
- Een globale kostenindicatie van de in te passen oplossing.

De voorliggende adviesnotitie beschrijft de gekozen aanpak om te komen tot een advies, de voor de inpassingsstudie gehanteerde randvoorwaarden en de resultaten van de inpassingstudie en de daaraan te verbinden conclusies en aanbevelingen met betrekking tot Optie D: de inpasbaarheid van een parkeergarage onder de Parallel Boulevard.

3 Aanpak en gehanteerde randvoorwaarden

De te verrichten werkzaamheden die betrekking hebben op de vertaalslag van alle technische, juridische en functionele randvoorwaarden die gelden voor de locatie van Optie D naar mogelijke inpassingvarianten en ontwerp oplossingen heeft Spark in samenwerking met architectenbureau Inbo uitgevoerd.

Voor de inpassingstudie zijn op hoofdlijnen de volgende randvoorwaarden gehanteerd:

- Het Beeldkwaliteitsplan Noordwijk aan Zee (m.b.t. de ruimtelijke randvoorwaarden);
- Vigerende bestemmingsplannen (m.b.t. ruimtelijke en juridische mogelijkheden en onmogelijkheden);
- De begrenzing van kadastrale percelen (m.b.t. eventueel beperkende eigendomsgrenzen van belendende percelen);
- De voorwaarden zoals benoemd in de Uitwerking Visie Openbare Ruimte (UVOR);
- De voorwaarden zoals benoemd in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR);
- De vigerende MER;
- De Legger Dijk in Duin constructie en mogelijke voorwaarden vanuit het Hoogheemraadschap Rijnland;
- De NEN2443 welke de minimale eisen (o.a. afmetingen) beschrijft van in- en uitritten, parkeervakken, parkeerwegen, rijbanen, hellingbanen, trappenhuizen en dergelijke);
- De aanwezige ondergrondse infrastructuur (op basis van een klic melding) en overige relevante, hiertoe van de gemeente Noordwijk ontvangen informatie

Ook is beschouwd of de opgave past binnen de beleidsuitgangspunten zoals benoemd in de Krijtlijnen Omgevingsvisie. Dit blijkt het geval te zijn.

Voor Optie D zijn ook locatie specifieke randvoorwaarden gehanteerd. Deze zijn weergegeven in de rapportage van Inbo 'Noordwijk aan Zee, Parkeeronderzoek Koningin Wilhelmina Boulevard & Parallel Boulevard', d.d. 6 april 2018.

Voor Optie D (Parallel Boulevard) betreft dit vooral de ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen, zowel in de huidige als in de toekomstige situatie in relatie tot de geplande reconstructie).

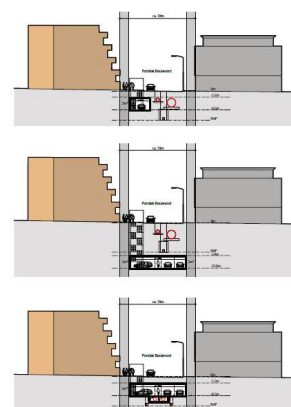
4 Onderzoeksresultaat, conclusies en aanbevelingen optie D

Het onderzoeksresultaat voor wat betreffende de technisch, juridisch en functioneel in te passen parkeervolumes voor Optie D is weergegeven in de hiervoor genoemde rapportage van Inbo d.d. 6 april 2018. Hierna worden in aanvulling op de rapportage van Inbo de belangrijkste resultaten en conclusies weergegeven.

4.1 Te realiseren parkeervolume

Er zijn drie varianten uitgewerkt voor een inpasbaar parkeervolume:

- 1) Een parkeervolume dat is gelegen naast de (toekomstig) aanwezige kabels en leidingen
- 2) Een parkeervolume dat is gelegen onder de (toekomstig) aanwezige kabels en leidingen
- 3) Een parkeervolume waarbij de kabels en leidingen bouwkundig zijn opgenomen in het parkeervolume.



Variant 1

Deze variant leidt tot een zeer beperkt aantal inpasbare parkeerplaatsen van 91 stuks tussen het Vuurtorenplein en het Palaceplein/Gat van Palace. De voornaamste reden hiervoor is de ruimte die naast de 'parkeerbak' beschikbaar moet blijven voor het kabels- en leidingenpakket.

Dit leidt er toe dat de 91 parkeerplaatsen zijn gesitueerd in een aantal ruimten die gelegen zijn aan een ondergrondse tunnel met 1 rijstrook. In deze variant is er derhalve nog nauwelijks sprake van een parkeervoorziening. Om die reden wordt deze variant niet realistisch geacht en niet nader beschouwd.

Variant 2 en 3

Deze twee varianten zijn qua inpasbaar parkeervolume gelijkwaardig. Er kunnen in principe ca. 339 parkeerplaatsen worden ingepast in 1 ondergrondse bouwlaag. De te benutten breedtemaat onder de Parallelle Boulevard varieert. In sommige delen kan alleen aan één zijde van de rijbaan haaks of schuin worden geparkeerd, op sommige delen kan dat aan twee zijden van de rijbaan, maar er zijn ook delen waarbij aan de ene zijde van de rijbaan haaks of schuin kan worden geparkeerd en aan de andere zijde alleen langsparkeren kan worden toegepast.

Het verschil in deze twee varianten is dat het parkeervolume van variant 2 veel dieper is gelegen dan het volume van variant 3. Dit leidt er toe dat ook variant 2 – met een parkeergarage op 10 meter diepte gelegen – niet realistisch wordt geacht. Mede omdat de hellingbanen die nodig zijn om op deze diepte te geraken ca. 100 meter in lengte dienen te zijn. De inpassing van deze hellingbaan of -banen (in rechte vorm of in de vorm van 'wokkels') zal zowel ten koste gaan van een noemenswaardig aantal parkeerplaatsen als een grote ruimtelijke impact hebben op de openbare ruimte.



4.1 Uitvoerbaarheid (Variant 3)

Bij de realisatie van de ondergrondse parkeergarage van variant 3 (gesitueerd op ca. 1,5 meter onder maaiveld en met een geïntegreerde oplossing voor de kabels en leidingen) dient rekening te worden gehouden met enerzijds de bestaande bebouwing aan de Parallel Boulevard en anderzijds het bestaande gebruik / de bestaande verkeersfunctie van de Parallel Boulevard.

Fysiek

De realisatie van de parkeergarage kan alleen plaatsvinden door zeer zorgvuldige maatregelen te nemen vanwege het bouwen in de nabijheid van de bestaande bebouwing (de afstand tussen parkeerbak en bebouwing bedraagt maximaal 2 meter)..

Verkeerskundig

Voor de realisatie van de parkeergarage zullen tijdens de uitvoeringsfase maatregelen dienen te worden getroffen voor enerzijds de bereikbaarheid van de functies aan de Parallel Boulevard en anderzijds ter compensatie van de doorgaande verkeersfunctie. Met name het laatstgenoemde heeft vergaande, tijdelijke consequenties (omleidingsroutes) voor het bestaande verkeerssysteem in Noordwijk aan Zee gedurende de voorbereidings- en uitvoeringsfase van naar verwachting ca.1,5 a 2,0 jaar..

Planning

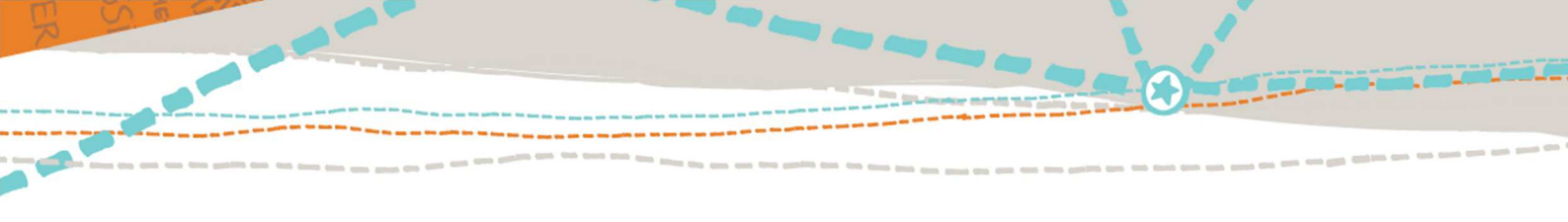
De uitvoering van deze garage, de voorziene aanpassing van de kabels en leidingen en de herinrichting van de Parallel Boulevard zijn planmatig aan elkaar verbonden. De bouw van de parkeergarage en de vervanging van de kabels en leidingen dient gezamenlijk plaats te vinden. Pas na realisatie van de parkeergarage kan de herinrichting van de Parallel Boulevard plaatsvinden.

De thans bestaande planning gaat onder meer uit van de aanleg van de ondergrondse infra per begin 2019. Een latere start brengt risico's met zich mee voor wat betreft (water)schade als gevolg van het uitblijven van de aanleg van een drain en het mogelijk komen te vervallen van toegezegde subsidies (€ 2,7 mio) voor de uit te voeren ondergrondse infrawerkzaamheden.

Ook zal de herinrichting van de Parallel Boulevard later plaatsvinden dan tot nu toe met belanghebbenden is gecommuniceerd.

4.2 Ontsluiting voor voertuigen en voetgangers (Variant 3)

De in te passen parkeergarage onder de Parallel Boulevard heeft onvoldoende breedte om 2-richtingsverkeer te faciliteren. Dit impliceert dat een nadere keuze moet worden gemaakt of de inrit



aan de Palaceplein-zijde en de uitrit aan de Vuurtorenplein-zijde moet worden gerealiseerd, of andersom. Een combinatie van in- en uitgang is derhalve niet mogelijk.

Er zal nog nadere studie dienen plaats te vinden om de in- en uitrit zodanig ingepast te krijgen, zonder dat tot een verlies aan te realiseren parkeerplaatsen leidt en de doorstroming op de Parallel Boulevard niet frustreert. Dit wordt op voorhand niet onmogelijk geacht.

Voor voetgangers zullen aan het begin en aan het eind van de parkeergarage, alsmede om de ca. 80 a 100 meter, een hoofd- of noodtrappenhuis moeten worden gerealiseerd. Deze trappenhuisen moeten worden ingepast in het straatbeeld en de inrichting van de Parallel Boulevard. Dit wordt op voorhand niet onmogelijk geacht. Deze trappenhuisen maken het mogelijk om de parkeerders dichtbij hun bestemming de garage te laten betreden of uit te lopen.

Een ondergrondse koppeling met bestaande ondergrondse parkeergarages is niet mogelijk omdat deze garages vaak half-verdiept zijn aangelegd of een in- en uitrit hebben die te ver van de Parallel Boulevard af liggen.

Voor de nieuwe parkeergarages onder het Palaceplein en/of Gat van Palace en/of het Jan Kroonsplein en/of het Vuurtorenplein zou deze mogelijkheid er wel kunnen zijn. Dit betekent wel dat de verkeersbewegingen in de garage onder de Parallel Boulevard kunnen toenemen. Gezien de 1-richtingssituatie in de garage komt dat de verkeersveiligheid in de garage niet ten goede.

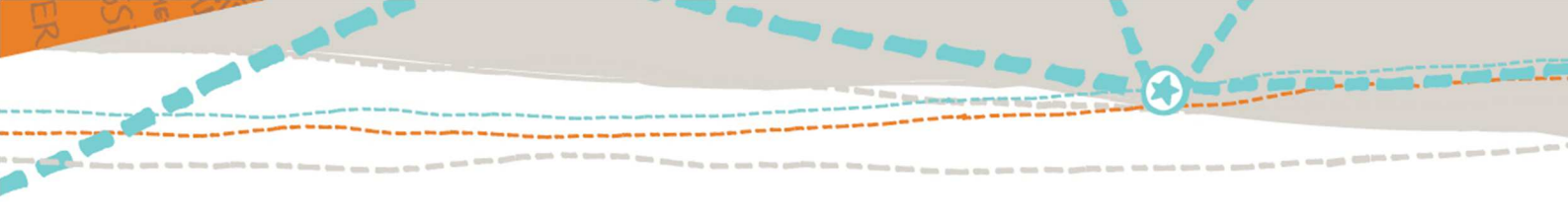
4.3 Financiële consequenties

Op basis van onze ervaringscijfers schatten wij de gemiddelde stichtingskosten per parkeerplaats in een 1-laagse ondergrondse parkeergarage onder de Parallel Boulevard (variant 3) op ca. € 64.000,- excl. BTW, prijspeil 2018.

Het basiskengetal bedraagt ca. € 32.500,- per parkeerplaats voor parkeerplaatsen op laag -1 bij een gemiddeld vloeroppervlak per parkeerplaats ad 26,5 m² bvo. Gezien de vorm van de parkeergarage is hier rekening gehouden met een gemiddeld vloeroppervlak van 32 m² bvo per parkeerplaats (factor 1,20)

Aanvullend dient rekening te worden gehouden met extra kosten ten opzichte van het basiskengetal als gevolg van:

- de onvoordelige verhouding vloer : wand ('tunnelbak' van ca. 380 x 16 meter i.p.v. vierkante of rechthoekige parkeervloer)
- de extra kosten voor integratie van de kabels en leidingen, waartoe specifieke bouwkundige voorzieningen moeten worden getroffen die – indien geen parkeergarage zou worden gerealiseerd – niet van toepassing zouden zijn;

- 
- de complexe uitvoering/realisatie van de parkeergarage als gevolg van ondergronds bouwen op korte afstand (max. 2 meter) van bestaande bebouwing (grondkerende voorzieningen);
 - te treffen verkeersmaatregelen tijdens de uitvoeringsperiode.

De stichtingskosten van de parkeergarage met 339 plaatsen bestaat derhalve uit de volgende componenten:

- 339 parkeerplaatsen op parkeerlaag -1 ad € 39.000,- = € 13.221.000,-
- Toeslag onvoordelige verhouding vloer : wand ad 15% = € 1.983.000,-
- Extra kosten integratie kabels en leidingen (ca. 400 meter) ad € 2.000.000,-
- Grondkerende voorzieningen (2 zijden ad 400 meter) ad € 4.000.000,-
- Tijdelijke verkeersmaatregelen ad € 500.000,-

en komt daarmee op ca. € 21,7 miljoen excl. BTW, prijspeil 2018 (gemiddeld € 64.000,- excl. BTW per parkeerplaats)

In bovenstaande kosten zijn de mogelijke consequenties van de eerdergenoemde kans op (water)schade en het komen te vervallen van de subsidie niet meegerekend.