



Transferium Kinderdijk

1 NOVEMBER 2021





Doel Transferium Kinderdijk

Transferium Kinderdijk is onderdeel van een breed pakket aan maatregelen gericht op het beter reguleren van de bezoekersstromen naar het Werelderfgoed Kinderdijk (WEK). De specifieke doelen voor het transferium zijn:

- Beperken van het aantal auto's bij het WEK.
- Beperken van de verkeersoverlast (naar parkeerplaats zoekende auto's) op de dijk tussen Transferium en WEK.
- Parkeeroverlast in de omgeving van het WEK beperken.
- Vormen van het beginpunt van het bezoek aan het WEK.



Reguleren bezoekersstromen WEK

Het reguleren van de bezoekersstromen naar het WEK is de achterliggende opgave waaraan het Transferium Kinderdijk is bijdrage moet leveren. Het transferium moet voor bezoekers die met eigen auto naar het WEK komen:

- Het gemakkelijk te bereiken beginpunt van het bezoek aan het WEK zijn.
- Een aantrekkelijke plek zijn met faciliteiten zoals toiletvoorzieningen en informatievoorzieningen zo mogelijk met een educatief karakter.
- Het vertrekpunt zijn voor een comfortabele en onderhoudende transfer naar het WEK. De transfer gebeurt bij voorkeur over water, met de fiets of (minst wenselijk) met georganiseerd vervoer over de weg (OV of shuttle bus).
- Een plek zijn waar de auto veilig wordt teruggevonden na afloop van het bezoek aan het WEK (en het centrum van Alblasserdam).



Haalbaarheidsstudie

De kwartiermakers hebben gesproken met:

- Gemeente Alblasterdam
- Gemeente Molenlanden
- SWEK
- Gebiedsregisseur
- SVE
- TouristInfo Alblasterdam
- Lüchinger Architects



Haalbaarheid Transferium

De haalbaarheid van een transferium wordt bepaald door een aantal factoren:

- De kwaliteit van de locatie en daarmee samenhangend de benodigde investeringen.
- Het aantal te verwachten gebruikers / parkeerders.
- De te hanteren parkeertarieven.
- De wijze waarop het transferium wordt gestructureerd, gefinancierd en geëxploiteerd.
- De kwaliteit van de transfer.

Daarnaast is ook de communicatie over het bezoeken van het WEK van belang; voor alle bezoekers moet duidelijk zijn dat een bezoek met de eigen auto begint in het transferium.

We bespreken nu eerst de onderzochte locaties en daarna de businesscase van de voorkeurslocatie.



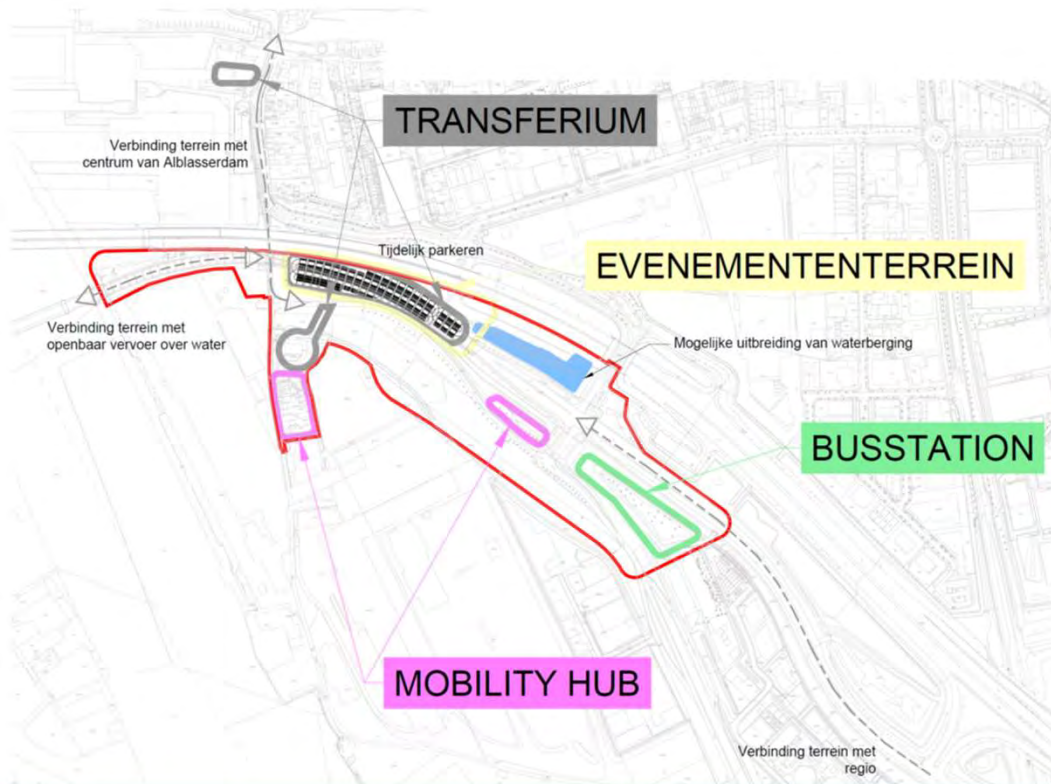
Mogelijke locaties Transferium

Er zijn drie locaties onderzocht:

- Haven Zuid: de locatie die thans wordt gebruikt als transferium en wordt herontwikkeld.
- Ruigenhil: een locatie op het bedrijventerrein met de bestemming bedrijventerrein.
- Onder oprit brug: een locatie onder de oprit van de brug over De Noord.



Mogelijke locaties Transferium





Locatie Haven Zuid



Schets voor Haven Zuid met parkeergelegenheid voor 461 auto's waarvan 350 voor het transferium





Locatie Haven Zuid

De belangrijkste financiële kentallen zijn:

- Raming budget investeringskosten (excl. grond en excl. BTW): € 12.540.000,-
- NCW bij 60.000 parkeerders, tarief van € 7,50 en 2%: -/- € 13.200.000,-
- Kostprijsdekkend tarief bij 60.000 parkeerders en 2%: € 14,28

NB: NCW en kostprijsdekkend tarief zijn na verwerking bijdrage regiodeal van € 1.000.000,- incl. BTW

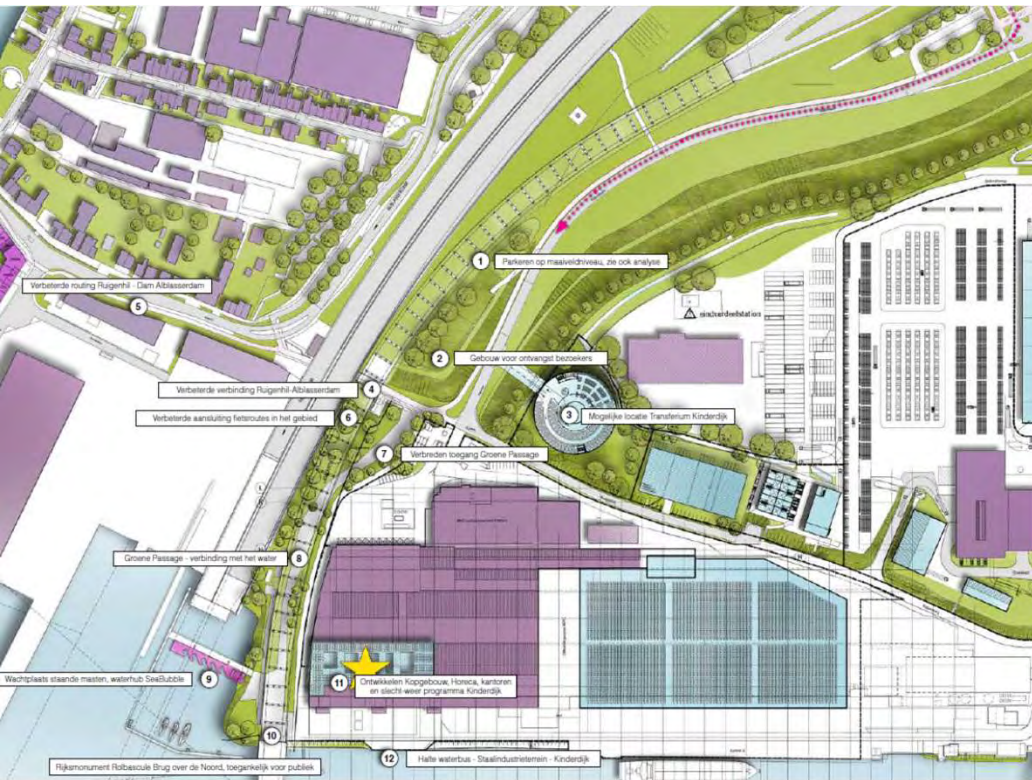


Locatie Haven Zuid

Voor	Tegen
Gemeente is eigenaar	Alternatief aanwendbaar: wonen
Meekoppelkans parkeren centrum	Gebouwde voorziening nodig
Nabijheid transfervoorzieningen TIA	Geen uitbreiding mogelijk
Korte(re) aanrijtijd naar WEK	Bereikbaarheid halte waterbus
Nabijheid centrum	Geen overloop mogelijk
	Bestemmingsplan moet aangepast



Locatie Ruigenhil





Locatie Ruigenhil

De belangrijkste financiële kentallen zijn:

- Raming budget investeringskosten (excl. grond en excl. BTW): € 10.332.000,-
- NCW bij 60.000 parkeerders, tarief van € 7,50 en 2%: -/- € 8.600.000,-
- Kostprijsdekkend tarief bij 60.000 parkeerders en 2%: € 11,90

NB: NCW en kostprijsdekkend tarief zijn na verwerking bijdrage regiodeal van € 1.000.000,- incl. BTW

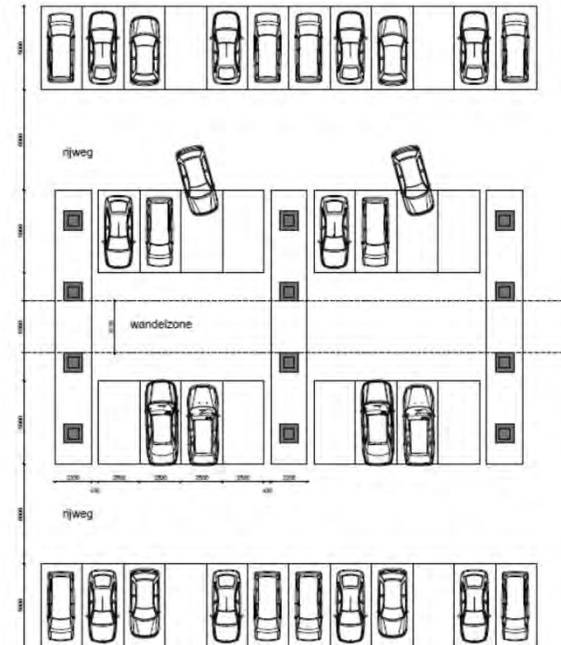
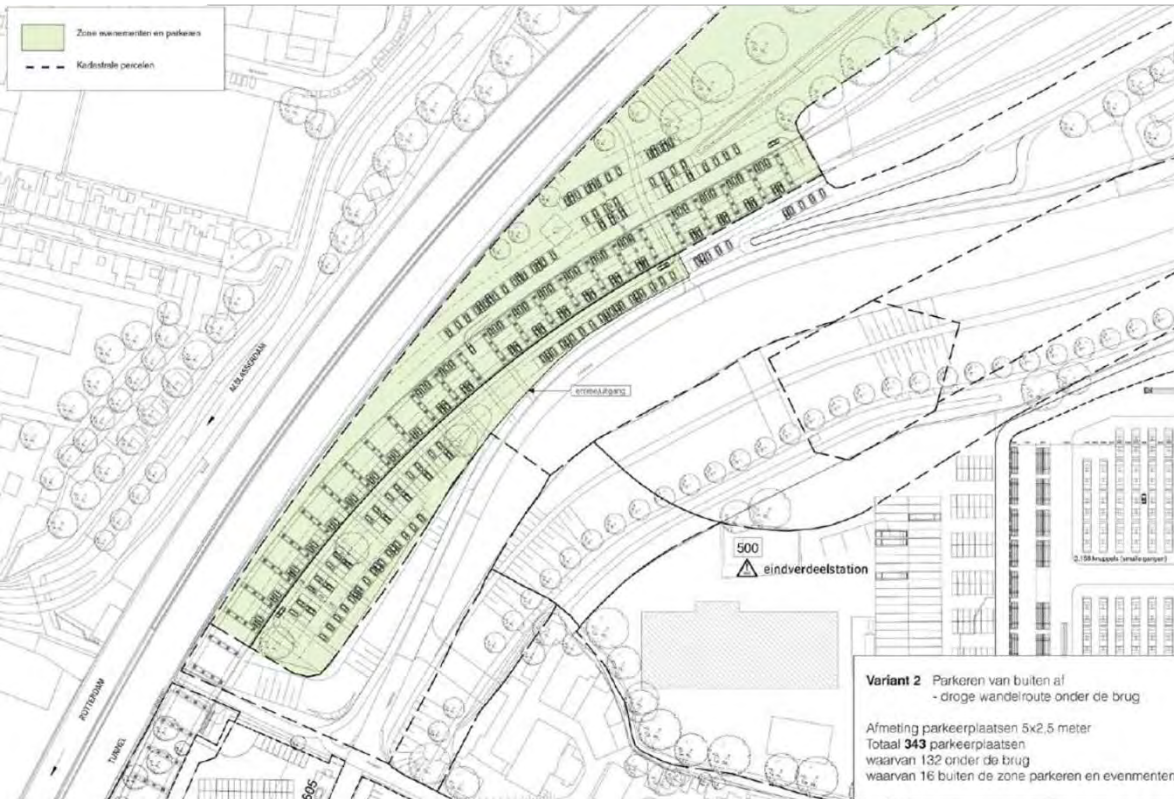


Locatie Ruigenhil

Voor	Tegen
Meekoppelkans: gedoogsituatie oplossen	Terrein is geen eigendom
Meekoppelkans mobility hub en herontwikkeling Ned-staal	Gebouwde voorziening nodig
Geen verkeer voor WEK in centrum	Nieuwe / extra halte waterbus nodig
Overloop via parkeren op maaiveld	Afstand tot water / kade / aanlegplaats waterbus
	Afstand en kwaliteit route naar Alblas / voorzieningen TIA
	Bestemmingsplan moet aangepast



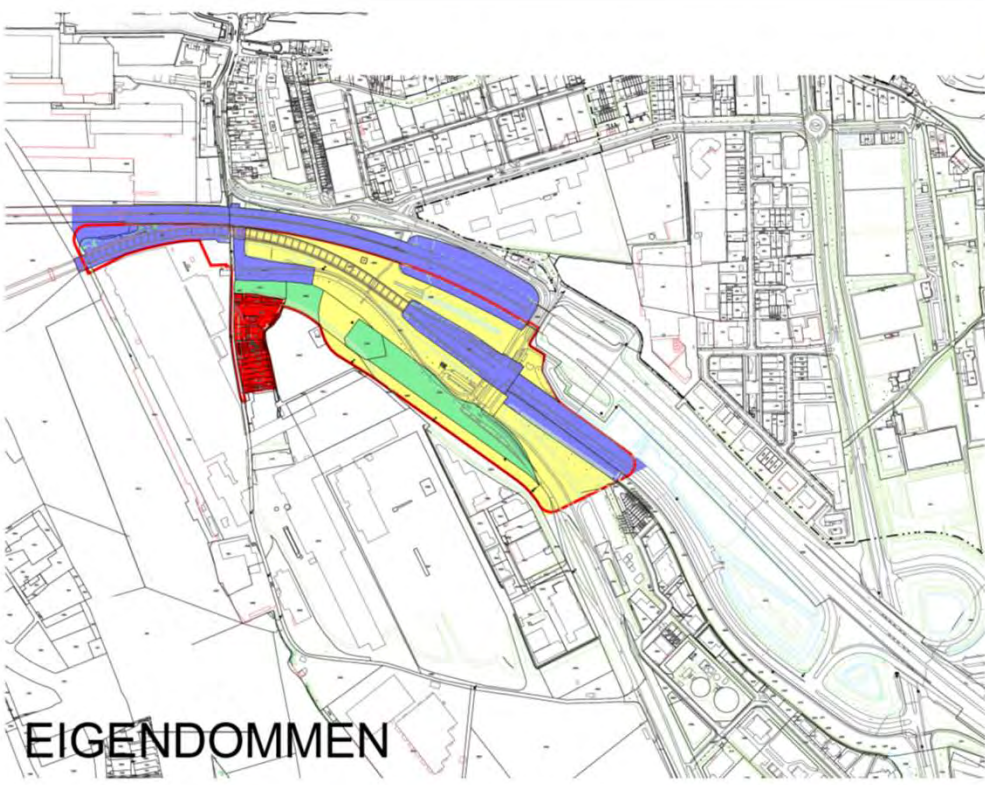
Locatie Onder oprit brug



Variant 2 Parkeren onder brug, inrit vanaf buitenzijde.
 Route onder de brug in combinatie met nieuw ontvangstgebouw, droge wandelroute voor gebruikers transferium, kans voor expo informatie in de wandelzone.



Locatie onder oprit brug



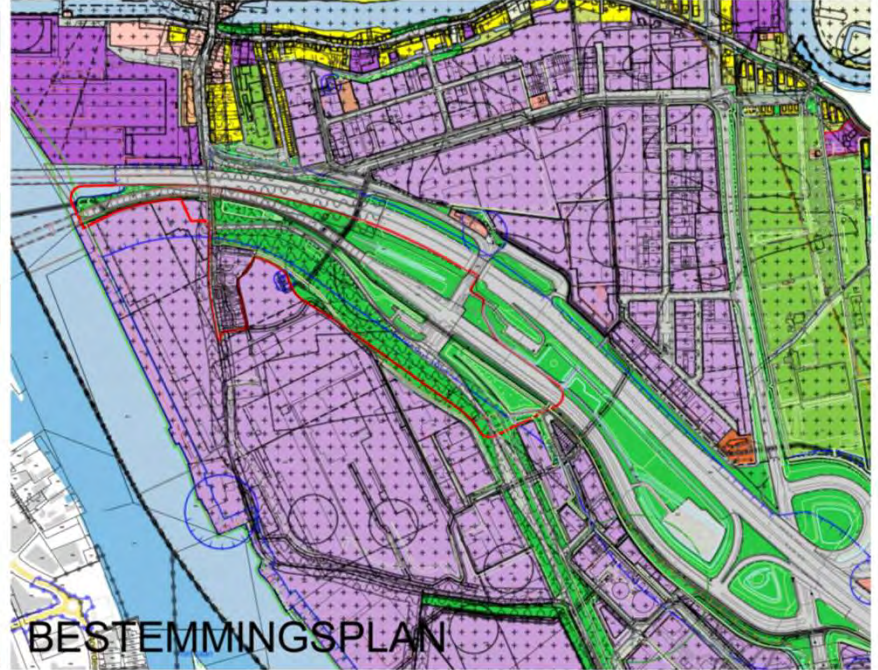
Eigendom

- De Staat
- Alblasserdam
- Waterschap
- Particulieren

Gemeente
Alblasserdam

WERK
Aanleiding WvG Ruizend
OPDRACHTGEVER
Gemeente Alblasserdam
OMSCHRIJVING
Eigendommen

WvGR 01



Bestemming:
Groen

Artikel 18. Over

18.1 Parkeren van de
parkeerplaats

18.1.1 Parkeren voorstellen
Burgemeester en wethouders
bevoegd bij raadsbesluit
afgeven van het bevoegd is bij
18.1.1 voor het bevoegd van
parkeerplaatsen, onder de
voorwaarde dat de raadkamer niet
het maximum van parkeer-
plaatsen is aangegeven.

18.2 Wijzigingsmogelijkheid
Burgemeester en wethouders
kunnen de bestemming "over"
wijzigen in de bestemming
"voetgangers" onder de
voorwaarde dat de raadkamer niet
het maximum van de bestemming is
aangegeven en geen aanwijzing
van de aanwijzing granulariteit
aantal.

Bestemming:
Verkeer

Bestemming:
Bedrijventerrein -1

Gemeente
Alblasserdam

WERK
Aanleiding WvG Ruizend
OPDRACHTGEVER
Gemeente Alblasserdam
OMSCHRIJVING
Bestemmingsplan

WvGR 01



Locatie Onder oprit brug

De belangrijkste financiële kentallen zijn:

- Raming budget investeringskosten (excl. grond en excl. BTW): € 3.534.000,-
- NCW bij 60.000 parkeerders, tarief van € 7,50 en 2%: € 2.600.000,-
- Kostprijsdekkend tarief bij 60.000 parkeerders en 2%: € 6,19

NB: NCW en kostprijsdekkend tarief zijn na verwerking bijdrage regiodeal van € 1.000.000,- incl. BTW



Locatie Onder oprit brug

Voor	Tegen
Gemeente is eigenaar	Nieuwe extra halte waterbus nodig
Geen gebouwde voorziening nodig (lagere investering)	Afstand tot water / kade / aanlegplaats waterbus
Geen verkeer voor WEK in centrum	Afstand en kwaliteit route naar Alblas / voorzieningen TIA
Overloop via parkeren op maaiveld	Kolommenstructuur oprit
Meekoppelkans mobility hub en herontwikkeling NED-staal terrein	
Meekoppelkans: festivals	
Geen aanpassing bestemmingsplan nodig	
Snel te realiseren	



Keuze voorkeurslocatie

Voor de drie locaties is het kostprijsdekkende parkeertarief berekend op basis van de geraamde investeringen met de volgende uitgangspunten:

- Aantal parkeerplaatsen in transferium: 350
- Raming budget investeringen exclusief verwerving grond (voor aftrek bijdrage regiodeal)
- Aantal parkeerbewegingen per jaar: 60.000
- Kosten geld; rentevoet: 2% per jaar

	Haven Zuid	Ruigenhil	Onder oprit brug
Raming budget investering (excl. grond)	€ 12.540.000,-	€ 10.332.000,-	€ 3.534.000,-
Kostprijsdekkend parkeertarief	€ 14,28	€ 11,90	€ 6,19



Voorkeurslocatie: Onder oprit brug

De voorkeurslocatie is 'Onder oprit brug' vanwege:

- Eigendomssituatie: de gemeente is eigenaar.
- Beschikbaarheid: het terrein is beschikbaar.
- Investerings: geen gebouwde voorziening nodig.
- Bestemmingsplan: geen aanpassing nodig.
- Snelheid: realisatie op korte termijn en desgewenst gefaseerd mogelijk.

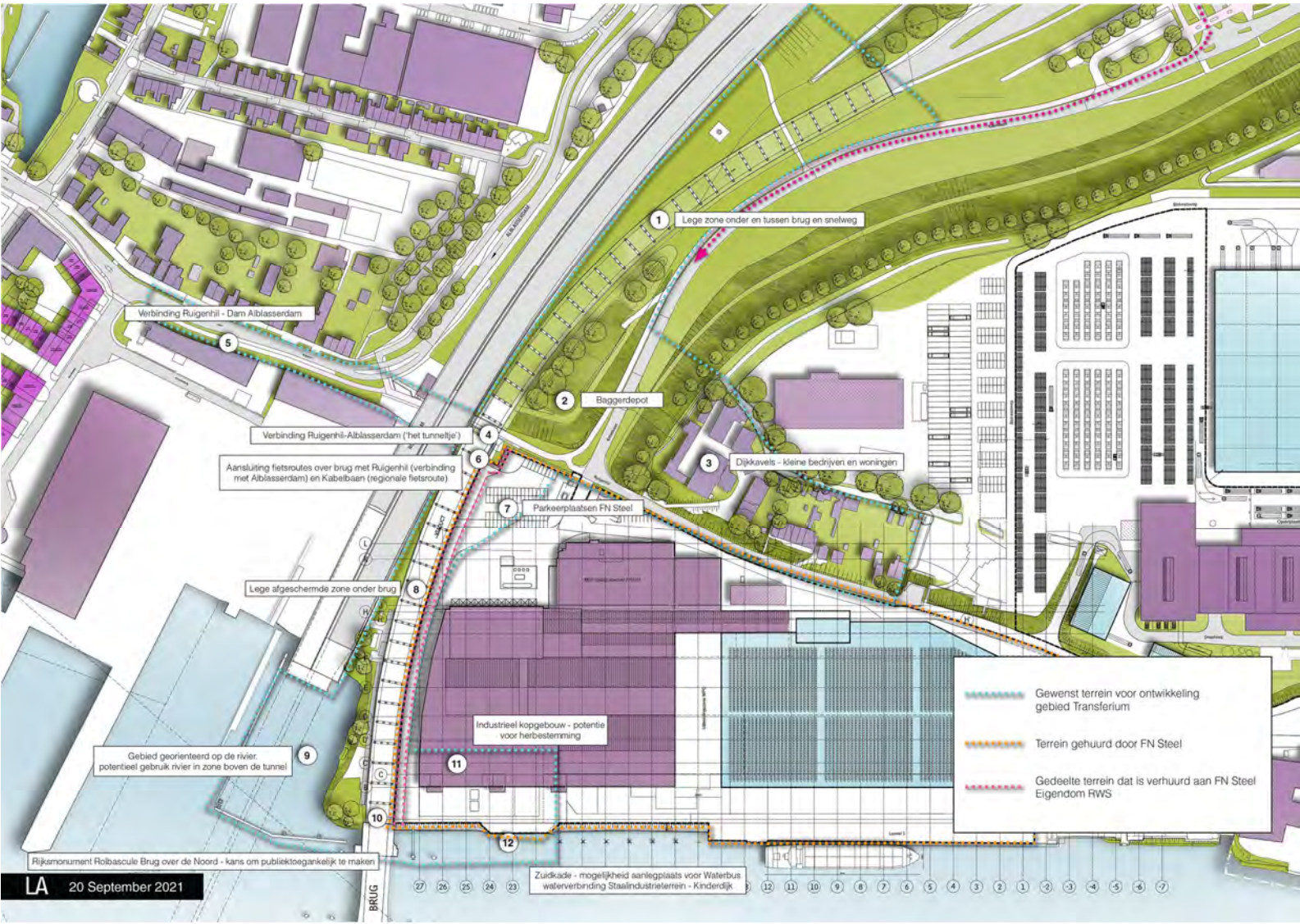


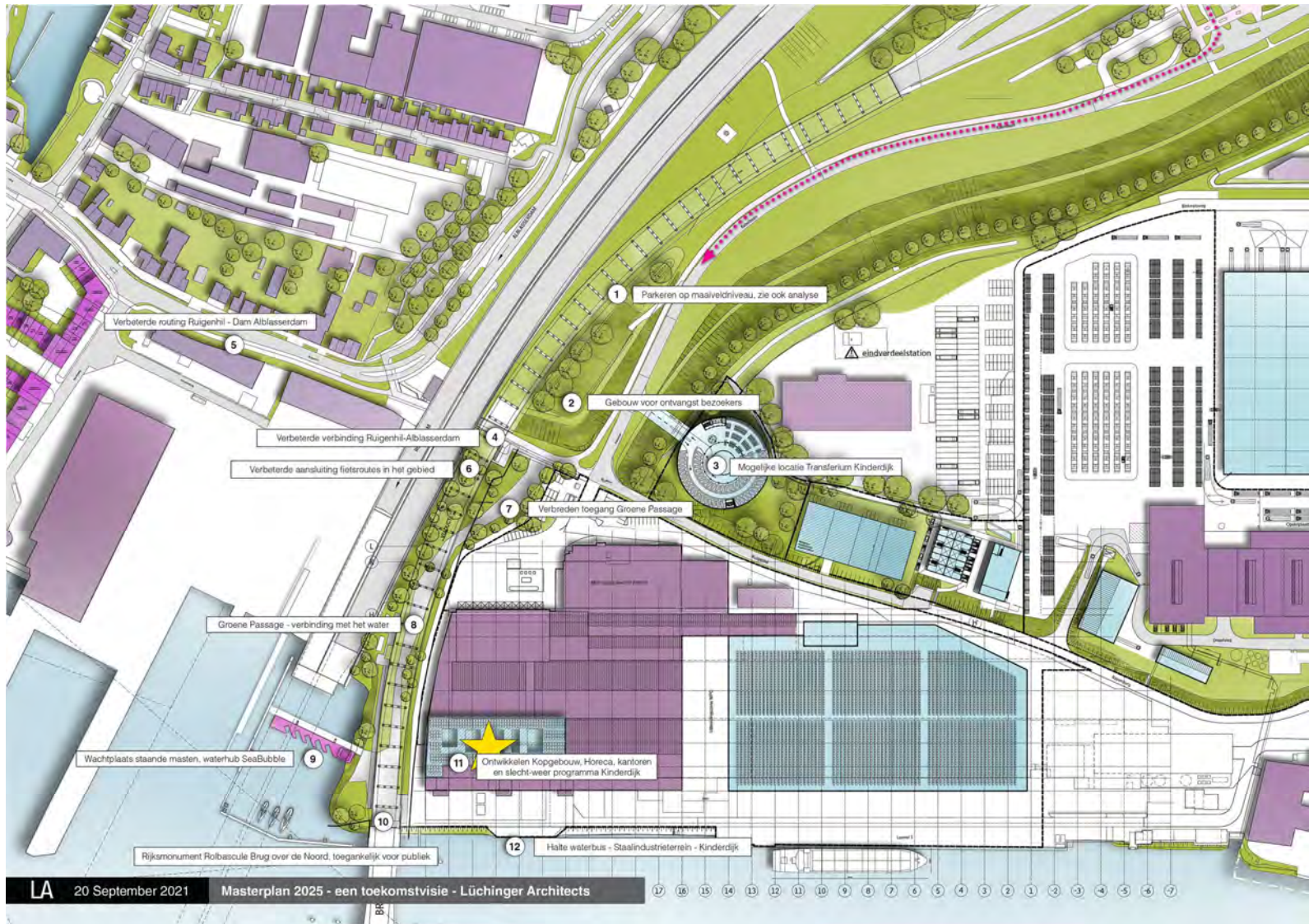
Voorkeurslocatie: Onder oprit brug

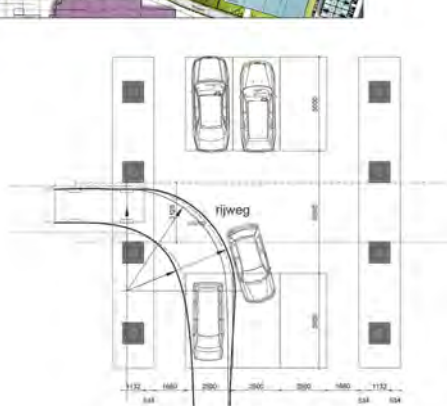
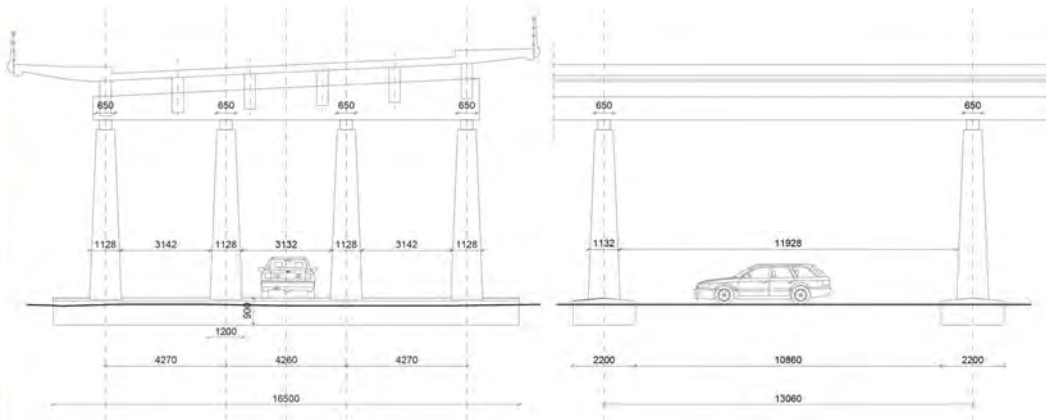
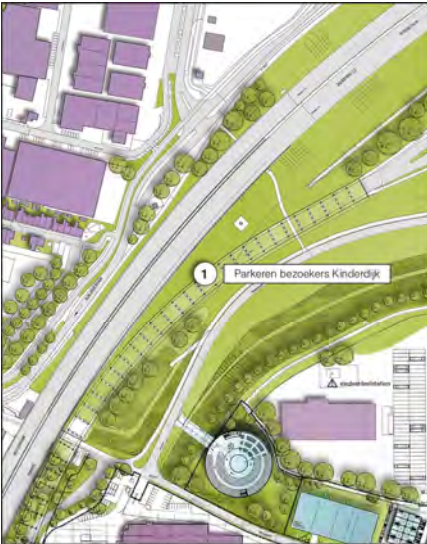
Toelichting inpassing, ontwerp, kansen en aandachtspunten door Joris Lüchinger



Luchtfoto Staalgieterijen met brugzons



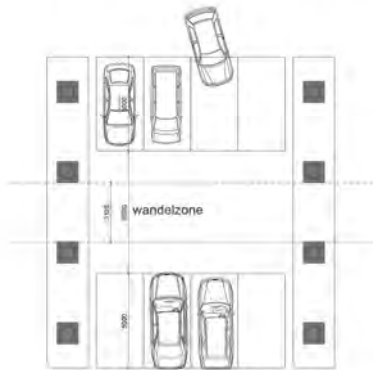




Variant 1 Parkeerstraat onder brug, parkeren vanuit interne rijbaan.

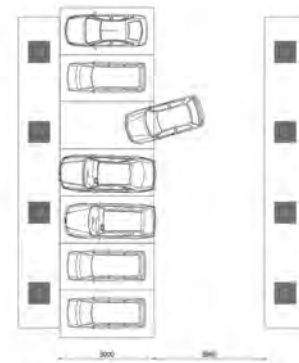
Wijze ruimte heeft de parkeerplaatsen zorgen voor makkelijke toegang tot de auto en vangt verkeer door kromming brugzone op.

opmerking: is een rijbaan tussen de constructie van de brug wenselijk/haalbaar?



Variant 2 Parkeren onder brug, inrit vanaf buitenzijde.

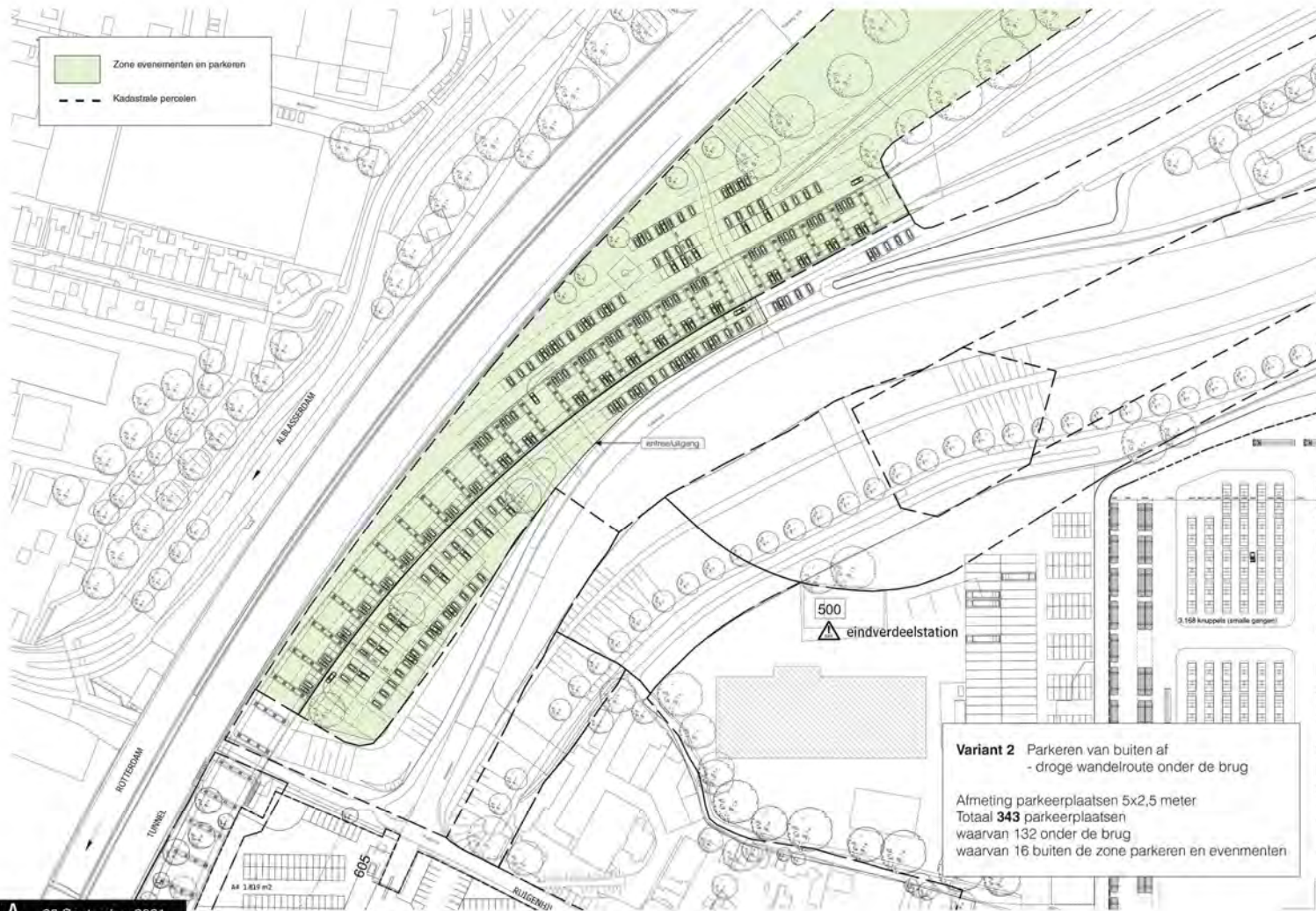
Ruimte onder de brug in combinatie met nieuw oriëntatiegebouw, doorgaande wandelzone voor gebruikers transferium, kans voor informatie in de wandelzone.



Variant 3 Haaks parkeren dwars op de lijn van de brug

Standaard parkeermetingen worden niet gehaald maar is het minimaal verschil. (5m86 in plaats van 6 meter).

LET OP: bij verkorting door kromming van de in de brug wellicht te weinig ultraaanruims. De vraag is of de grens van de onderbaak ook daadwerkelijk de beschikbare ruimte bepaald of dat hier nog een marge is.





Variant 1 Parkeerstraat onder brug

Totaal **386** parkeerplaatsen
 waarvan 111 parkeerplaatsen onder de brug
 waarvan 16 buiten de zone parkeren en evenementen

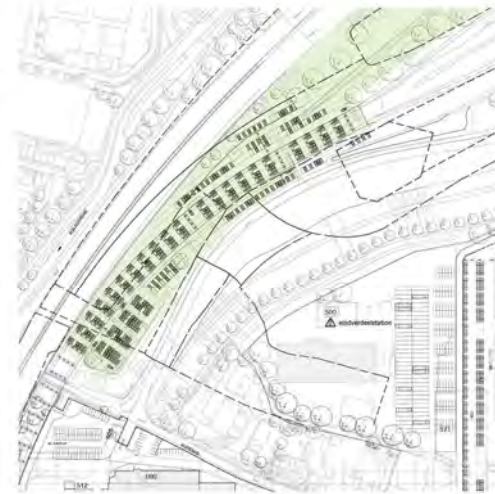
LET OP:
 Maaiveld moet opgehoogd worden om over de onderbalken van de brugconstructie te kunnen rijden/lopen (Onderbalken van de brugconstructie liggen boven maaiveld)



Variant 2 Parkeren van buiten af
 - droge wandelroute onder de brug

Totaal **343** parkeerplaatsen
 waarvan 132 onder de brug
 waarvan 16 buiten de zone parkeren en evenementen

LET OP:
 Maaiveld moet opgehoogd worden om de wandelroute onder de brug te kunnen gebruiken (Onderbalken van de brugconstructie liggen boven maaiveld)



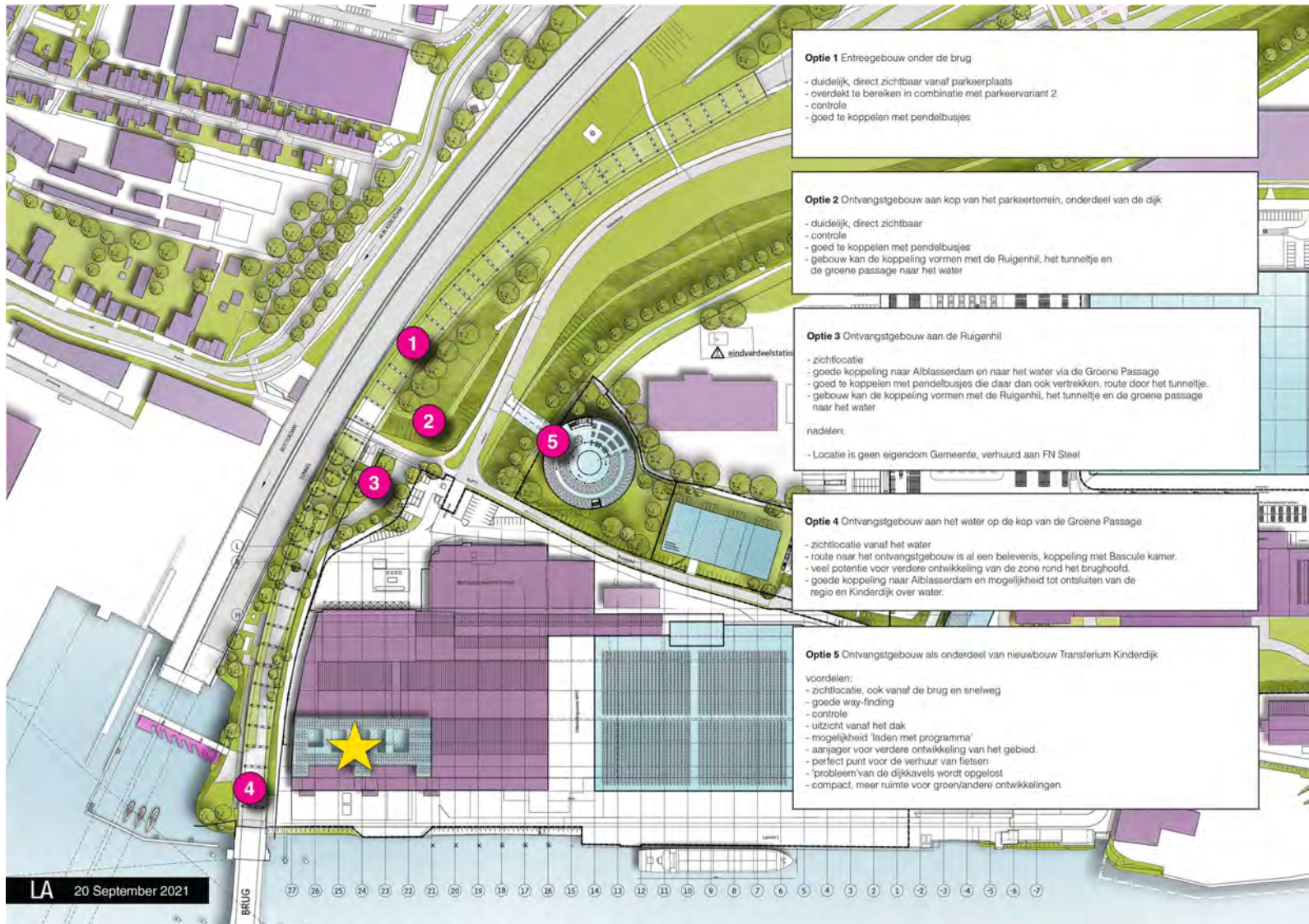
Variant 3 Parkeren in lijn van de draagconstructie

Totaal **348** parkeerplaatsen
 waarvan 147 parkeerplaatsen onder de brug
 waarvan 16 buiten de zone parkeren en evenementen



Aanbevelingen onderzoeken/studies:

- Inmeten hoogtes: er moet een studie gedaan worden naar de hoogteverschillen in het landschap. Is er op het hele gebied parkeren mogelijk?
- Speciaal aandachtspunt voor de dijkzones van de Vastgestelde Legger Waterkeringen van WSRL
- Brug doet dienst als bypass bij calamiteiten in de tunnel en als route gevaarlijke stoffen. Heeft dit nog gevolgen voor de parkeeroptie? Is bijvoorbeeld een rijbaan zoals in variant 1 tussen de constructie van de brug wenselijk/mogelijk?





Visitor Centre Kinderdijk



Visitor Centre De Hoge Veluwe

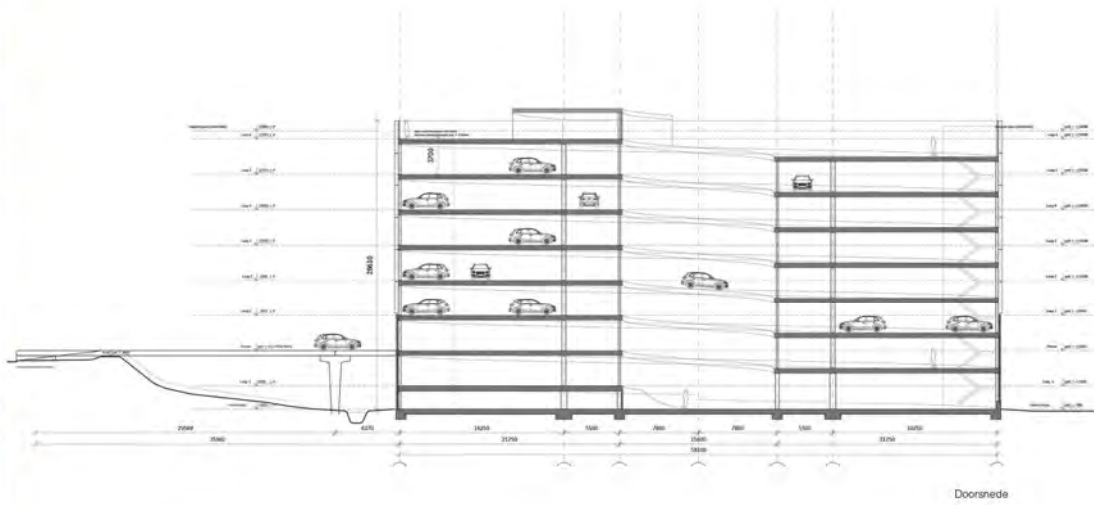
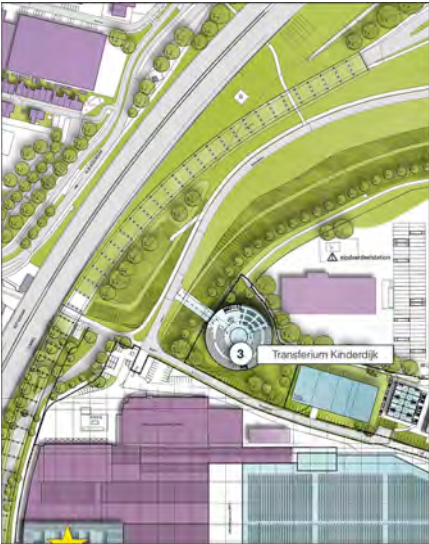


Smeets- and Jansen restaurant



PVE Ontvangstgebouw

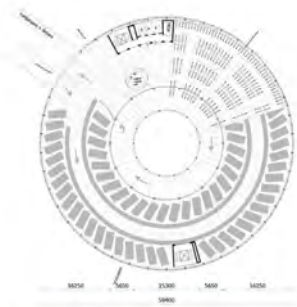
Zoals besproken tijdens de brainstorm met het SWER begin 2021



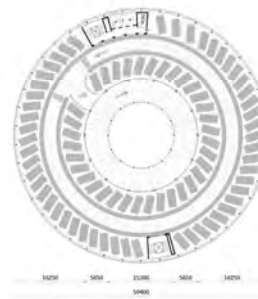
Doorsnede



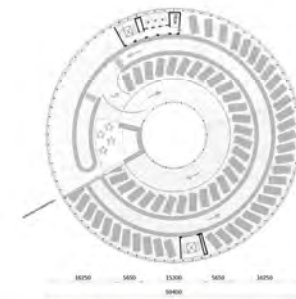
Laag -2 maaiveld



begane grond



typical floorplan



verdieping 6 - dak



LA 20 September 2021
aankomst



entree



parkeerverdeling



fietsenverkeer



Voordat de tunnelbak er was, was de pijlerpil de verbinding tussen het Stadhouderskanaal en de

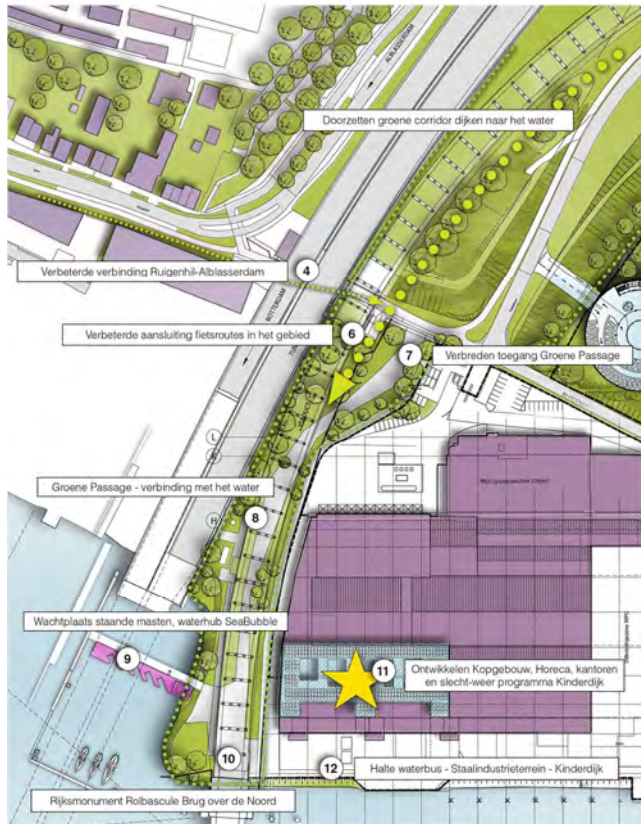




Fietsroute daar bij die molen Lengte 49.79 KM Thema Cultureel, Historisch, Landelijk Kcal 1101 Fiets 3 Uur 40 Min E-bike 2 Uur 56 Min

Huidige situatie Fietspad van de Beneden Merwederoute is aangelegd, de onderdoorgang onder de oprit door, de oversteek over de tunnelbak en de verbinding met het fietspad over de brug sluiten niet aan bij de ambitie van de Merwederoute.







De basculebrug

De basculekamer

Blaasba

Impressie zichtbaar maken bascule - Luchinger Architects 2021

Rijksmonument Bascule Brug over de Noord, De Brug over de Noord zelf is een icoon in de regio. Het feitelijke rijksmonument - de rolbascule en rolbasculekamer - zijn echter niet toegankelijk en zijn hierdoor verborgen voor het publiek. Wij willen dat de techniek van de basculebrug zichtbaar wordt. In de regio met zijn maritieme en industriële erfgoed is de basculebrug een mooie aanvulling op de beleving van De Noord, Kinderdijk, de scheepsbouw en het water.



Herbestemmen en ontwikkelen Staalgade 01

Het industriële gebouw aan de kop van de Staalgade heeft de potentie ontwikkeld te worden tot een bruisende plek met horeca aan de kade.



Business case voorkeurslocatie

Business case doorgerekend door Spark Parkeren

Het gaat om de business case van het transferium als een op zichzelf staande entiteit, die zich alleen bezig houdt met het laten parkeren van bezoekers van het WEK. Geen rekening is gehouden met andere potentiële gebruikers van het transferium.

Belangrijke input voor de business case

- aantal parkeerders
- kosten gedurende looptijd
- investeringen
- parkeertarief
- resultaat



Business case voorkeurslocatie

Het aantal bezoekers dat met eigen auto naar het WEK komt en in het transferium gaat parkeren is onzeker:

- Het aantal bezoekers van het WEK, dat tot 2019 jaarlijks toenam, is in 2020 en 2021 gedaald (door covid-19).
- SWEK zet in op meer betalende bezoekers t.o.v. niet-betalende bezoekers en op groepen die met georganiseerd vervoer (over water) naar het WEK komen.
- Op piekdagen is het aantal bezoekers zeker twee keer zo hoog als het gemiddelde aantal bezoekers gedurende het seizoen.
- De schattingen van het benodigde aantal parkeerplaatsen lopen uiteen van 200 tot ruim 400.

Vooralsnog lijkt een transferium met circa 350 parkeerplaatsen voldoende; dat zou leiden tot circa 60.000 parkeerders per jaar. Bij een bezoekduur van een dagdeel komt dit overeen met een gemiddelde bezetting van 150 à 200 plaatsen.



Businesscase voorkeurslocatie

Alle te verwachten kosten gedurende de looptijd van de exploitatie (40 jaar), uitgaande van exploitatie door een publieke partij (zonder winstoogmerk).

- Aantal parkeerplaatsen: 350
- Alle beheer en exploitatiekosten: personeel voor toezicht, onderhoud terrein en installaties, energie, geldinning, ozb etc.
- Instandhouding terreinen en installaties
- Overige uitgangspunten:
 - inflatie en stijging parkeertarieven: 2%
 - BTW: 21%
 - kosten kapitaal: 2%
 - geen grondwaarde / grond 'om niet'



Businesscase voorkeurslocatie

De investeringen voor het transferium 'onder oprit brug' exclusief verwervingskosten voor de grond (Uitgangspunt is dus dat de grond 'om niet' beschikbaar wordt gesteld).

Investerings	
Grondwerk / opruimen baggerdepot	250.000
Aanleg parkeerterrein en installaties	1.570.000
Aanpassen fietsroute	250.000
Ontvangstgebouw	500.000
Onvoorzien 15%	<u>375.000</u>
Bouwkosten / aanlegkosten	2.945.000
Bijkomende kosten, engineering 20%	589.000
Bijdrage regiodeal (€ 1 mio incl. btw)	-/- 826.000
Totaal investeringen (excl. BTW)	€ 2.708.000



Businesscase voorkeurslocatie

Tarief

- € 7,50 per bezoek inclusief BTW
- Vergelijking:
 - Efteling € 12,50
 - Zaanse Schans € 12,00
 - Wildlands Emmen € 10,00
 - Walibi € 9,50
 - Burgers Zoo € 7,50
 - Openlucht museum € 7,00

Aantal parkeerders (auto's)	
Basis scenario	60.000
Plus scenario	100.000
Min scenario	50.000



Businesscase voorkeurslocatie

Resultaat businesscase 'parkeren voor WEK'

- Het jaarlijkse saldo van baten en lasten bedraagt vóór aftrek financieringslasten € 150.000 per jaar
- Financieringslasten (**annuïteit, 2% per jaar**) bedragen circa € 120.000 per jaar
- Totale opbrengsten over gehele exploitatie (netto contante waarde) bedraagt in het basis scenario € 2,6 miljoen

scenario	saldo baten en lasten per jaar	Saldo baten en lasten per jaar met financiering (2%)	NCW exploitatie met financiering (2%)
Basis	€ 150.000	€ 30.000	€ 2,6 miljoen
Plus	€ 400.000	€ 275.000	€ 12,3 miljoen
Min	€ 90.000	-/- € 30.000	€ 0,0 miljoen



Businesscase voorkeurslocatie

Resultaat businesscase 'parkeren voor WEK'

- Het jaarlijkse saldo van baten en lasten bedraagt vóór aftrek financieringslasten € 150.000 per jaar
- Financieringslasten (**annuïteit, 1% per jaar**) bedragen circa € 105.000 per jaar
- Totale opbrengsten over gehele exploitatie (netto contante waarde) in het basis scenario bedraagt € 3,8 miljoen

scenario	saldo baten en lasten per jaar	Saldo baten en lasten per jaar met financiering (1%)	NCW exploitatie met financiering (1%)
Basis	€ 150.000	€ 45.000	€ 3,8 miljoen
Plus	€ 400.000	€ 290.000	€ 15,7 miljoen
Min	€ 90.000	-/- € 15.000	€ 0,8 miljoen



Structurering transferium

In het kader van de structurering van het transferium moeten keuzes worden gemaakt:

- Wie wordt eigenaar? Voor de hand ligt dat de gemeente eigenaar blijft (=vanwege het dubbelgebruik met de brug).
- Wie investeert in de aanleg van de parkeerplaatsen? Dit kan gebeuren door de gemeente of met hulp van de gemeente door een private partij, bijvoorbeeld een stichting Transferium Kinderdijk, zonder winstoogmerk, verbonden met het SWEK, of SWEK zelf.
- Wie financiert de investering in de aanlegkosten? Het ligt voor de hand dat de gemeente, rechtstreeks of via een garantstelling financiert. De benodigde financiering, na aftrek bijdrage regiodeal, is relatief beperkt, zodat een ingewikkelde constructie niet kosteneffectief is. Bovendien kan de gemeente goedkoop lenen.
- Wie exploiteert het transferium? Dit kan de gemeente doen of de genoemde stichting / SWEK.



Structurering transferium

Een logische aanpak, in lijn met het advies van Twijnstra Gudde, is:

- De gemeente blijft eigenaar.
- De gemeente investeert in de aanleg van het transferium.
- De gemeente Alblasserdam financiert de aanleg met inzet van de middelen uit de regiodeal aangevuld met eigen middelen.
- SWEK exploiteert het transferium, als onderdeel van haar totale exploitatie (bezoek WEK, transfer en parkeren Transferium). SWEK kan voor onderdelen van de 'customer journey' samenwerkingen aangaan met andere partijen uit de regio (o.a. Tourist Info Alblasserdam). De gemeente Alblasserdam en SWEK sluiten hiervoor een overeenkomst.
- Investerings en exploitatieresultaten lopen via het Kinderdijk Fonds.



Voorwaarden succes transferium

Voor het functioneren van het transferium op lange(re) termijn is van belang:

1. Kwaliteit van ontvangst en parkeren in het Transferium (o.a. herkenbaar ontvangstgebouw met faciliteiten; aansluiting op transfermogelijkheden / snelle route transferium - WEK)
 2. Eenduidige bewegwijzering vanaf wegennet naar transferium
 3. Verkoop van alleen Combitickets voor parkeren, transfer en bezoek WEK: customer journey!
 4. Communicatie dat tickets vooraf moeten worden gekocht / gereserveerd
 5. Kwaliteit transfer / transfer is onderdeel beleving WEK: over water buitenom of binnendoor, met (transfer)fiets of (shuttle)bus
 6. Aanlegplaats van waterbus nabij transferium en aantrekkelijke route van transferium daar naar toe
- Voor het organiseren van 3, 4 en 5 is SWEK de aangewezen partij.
 - Voor het organiseren van 1, 2 en 6 is de gemeente (en de regio) de aangewezen partij.