

**Voorstel aan** : Gemeenteraad van 17 december 2012

**Door tussenkomst van** : Raadscommissie van 4 december 2012

**Nummer** : 66

**Onderwerp** : Kaderstelling ontwikkeling Raadhuisplein-Haderaplein

**Bijlage(n)** : Meegezonden:

1. Aanvullende notitie bij raadsvoorstel
2. Haderaplein/Raadhuisplein; kaderstellende notitie
3. Risico-analyse; overzichtsblad
4. Reactienota bespreking klankbordgroep
5. Reactienota informatiebijeenkomst ondernemers

Ter inzage gelegd:

6. Marktconsultatie ontwikkeling Raadhuisplein (incl. bijlagen)
7. Verkeersadvies Raadhuisplein-Haderaplein
8. Parkeren Centrum Haren
9. Notitie Toegang parkeergarage, expeditie en fietsroute
10. Memo Aanbesteding Haderaplein (incl. bijlagen)
11. Onderzoek luchtkwaliteit ontwikkeling Raadhuisplein-Haderaplein Haren
12. Akoestisch onderzoek Omgevingseffecten Ontwikkeling Raadhuisplein-Haderaplein Haren

**VERTROUWELIJK** ter inzage gelegd:

13. Grondexploitatie Haderaplein
14. Ontwikkeling Haderaplein; Financiële uitwerking Raadhuisplein-Haderaplein te Haren
15. Risico-analyse; detailbladen

Meegezonden

16. Concept raadsbesluit

**Samenvatting**

: In oktober 2010 is door u besloten de ontwikkeling Raadhuisplein voort te zetten op basis van 'bebouwingsvariant 1a' en deze zowel financieel als ruimtelijk te willen optimaliseren. Gedurende de uitwerking van deze opdracht zijn er een aantal inzichten gewijzigd die de noodzaak tot optimalisatie vergroten. Realisatie van een ontwikkeling op de originele basis zou leiden tot een verhoging van de jaarlast met € 320.000. Nader onderzoek ten aanzien van parkeren en het zoeken naar alternatieve oplossingen op dit vlak vormen een belangrijk onderdeel van de afwegingen. Met dit voorstel leggen wij aan u, ter vaststelling, een geoptimaliseerde kaderstelling voor, waarbij deze potentiële verhoging van de jaarlast in combinatie met een aantal andere maatregelen alsnog kan worden voorkomen, zonder dat dit ten koste gaat van de doelstellingen zoals die ten tijde van de keuze voor bebouwingsvariant 1a aan de orde waren. De kaders zijn aangepast aan de wensen van de klankbordgroep, de bebouwing is in hoofdvorm gelijk gebleven, de stedenbouwkundige kwaliteit wordt niet aangetast. De alternatieve oplossingen voor het parkeren wijken af van eerdere gedachten, maar komen naar onze mening voldoende tegemoet aan de gestelde doelen, zeker wanneer dit wordt afgezet tegen de financiële effecten van eerdere keuzes. In verband hiermee stellen wij u dan ook voor de gewijzigde kaderstelling vast te stellen en het parkeerbeleid aan te laten passen. Daarnaast stellen wij een aantal vervolgstappen voor.

- Voorgestelde beslissing :**
1. Het stedenbouwkundig kader, inclusief beeldkwaliteits-eisen zoals opgenomen in hoofdstuk 6 van de kaderstellende notitie Haderaplein –Raadhuisplein d.d. 12 november 2012 vast te stellen;
  2. De grondexploitatie d.d. 12 november 2012 vast te stellen;
  3. De voorlopig opgelegde geheimhoudingsplicht van de Grondexploitatie Haderaplein' (13), 'Ontwikkeling Haderaplein; Financiële uitwerking Raadhuisplein-Haderaplein te Haren'(14) en 'Risico-analyse; detailbladen' (15) te bekrachtigen conform artikel 25 lid 3 Gemeentewet;
  4. De reactienota's bespreking klankbordgroep en informatie bijeenkomst ondernemers vast stellen;
  5. De ontwikkeling te vermarkten op basis van een Europese openbare aanbestedingsprocedure;
  6. Bestemmingsplan- en aanbestedingsprocedure zo efficiënt mogelijk op elkaar af te stemmen, waarbij risico's ten aanzien van nietig verklaren aanbesteding moeten worden gemeden;
  7. Het college opdracht te geven tot het aanpassen van het parkeerbeleid met als uitgangspunt het weren van werkenden op vrijdag(middag) en zaterdag uit het fiscaal gebied;
  8. De parkeerbezetting in fiscaal gebied te blijven monitoren;
  9. Knelpunten en aandachtspunten zoals benoemd in het rapport 'Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein' nader te onderzoeken;
  10. De raad blijvend te informeren over de aanpak en het tijdspad van het project door middel van raadsberichten.

## Inleiding

Op 18 oktober 2010 heeft u als gemeenteraad ons college gevraagd de ontwikkeling van het Haderaplein – Raadhuisplein uit te werken op basis van ‘bebouwingsvariant 1a’. Bij het uitwerken van deze opdracht zijn wij geconfronteerd met wijzigingen in de inzichten die de mede de basis hebben gevormd voor in het verleden gemaakte keuzes. In dit raadsvoorstel gaan wij in op de ontwikkelingen die hebben plaats gevonden en de wijze waarop wij hiermee zijn om gegaan. Daarnaast doen wij een voorstel voor de vaststelling van een geoptimaliseerde kaderstelling waarmee wij met inachtneming van de door u gestelde (ruimtelijke) kaders de financiële doelstellingen proberen te bereiken.

### *Geoptimaliseerde kaderstelling*

Als bijlage 2 bij dit voorstel vindt u o.a. ‘Haderaplein/Raadhuisplein; kaderstellende notitie’. Deze notitie beschrijft op analytische wijze de afwegingen die in de afgelopen periode zijn gemaakt om te komen tot een optimale kaderstelling. Als uitkomst van deze analyse wordt een aangepaste kaderstelling beschreven. Ons voorstel om deze aangepaste kaderstelling vast te stellen is het belangrijkste onderdeel van dit raadsvoorstel.

Deze aangepaste kaderstelling kent een aantal belangrijke wijzigingen<sup>1</sup>:

- de woningbouwkavels langs de Hortuslaan komen te vervallen;
- dit grondvlak wordt meeverkocht in de ontwikkeling t.b.v. parkeren op maaiveld (commercieel);
- de bestaande fietsverbinding tussen Hortuslaan en Rijksstraatweg blijft in stand;
- de expeditieroute verplaatst naar de achterzijde van de kavels aan de Molenweg;
- de oppervlakte van de commerciële plint wordt vergroot tot maximaal 2800 m<sup>2</sup> – 3000 m<sup>2</sup>;
- de commerciële plint mag ook worden ingericht ten behoeve van een supermarkt, op voorwaarde dat langs het Raadhuisplein (en deels Brinkhorst) de plint wordt ‘afgezoomd’ met dagwinkels;
- de gedachte (openbare) parkeergarage ter compensatie van de vervallen parkeerplaatsen komt te vervallen.

In dit raadsvoorstel zullen wij toelichten hoe wij tot deze keuze zijn gekomen.

## **Opbouw raadsvoorstel**

Dit raadsvoorstel kent, in lijn met het doorlopen proces, drie belangrijke onderdelen:

### I. Ontwikkelingen.

Dit deel beschrijft de ontwikkelingen die zich in de eerste fase van het uitwerkingstraject hebben voorgedaan en analyse daarvan. Daarmee wordt de aanleiding beschreven voor het zoeken naar optimalisatiemogelijkheden. Deze fase mondt uit in de markering/herijking van een geactualiseerde uitgangssituatie.

### II. Optimalisatiemogelijkheden kaderstelling.

Het tweede onderdeel van dit voorstel gaat in op het proces en de afwegingen die verband houden met de zoektocht naar een optimalisatie van de kaderstelling. Dit resulteert in het voorstel voor de vaststelling van de geoptimaliseerde/gewijzigde kaderstelling en beeldkwaliteitsplan.

---

<sup>1</sup> Zie hiervoor ook hoofdstuk van de kaderstellende notitie

### III. Vervolgtraject.

Het laatste deel van het voorstel gaat met name in op het vervolgtraject; de wijze waarop aanbesteding en bestemmingsplanprocedure op een alternatieve manier kan worden opgepakt.

#### **Leeswijzer – relatie diverse documenten**

Bij dit raadsvoorstel zijn diverse bijlagen gevoegd. Dit raadsvoorstel geeft samenvattend het overzicht van het doorlopen proces en de overwegingen die daarbij hebben gespeeld. Aanvullend op dit voorstel is een notitie bijgevoegd waarin een verdiepingsslag voor de onderdelen I (Ontwikkelingen) en II (Optimalisatiemogelijkheden kaderstelling) van dit raadsvoorstel wordt gemaakt. Zowel in dit voorstel als in de notitie wordt verwezen naar de diverse (onderzoeks)rapporten en memo's die informatie op een groter detailniveau bevatten.

#### **Geheimhouding – vertrouwelijkheid**

Wij hebben getracht op een zorgvuldige wijze de balans te zoeken tussen openbaarheid en vertrouwelijkheid van gegevens. Openbaarheid vormt hierbij uiteraard het uitgangspunt, voor zover dit de economische of financiële belangen van de gemeente niet schaadt. Deze afweging brengt met zich mee dat we u de bijlagen 'Grondexploitatie Haderaplein' (13), 'Ontwikkeling Haderaplein; Financiële uitwerking Raadhuisplein-Haderaplein te Haren'(14) en 'Risico-analyse; detailbladen' (15), conform artikel 25, lid 2 Gemeentewet, onder oplegging van de geheimhoudingsplicht overleggen/ter inzage leggen. We stellen daarom voor, gelet op artikel 25, lid 3 Gemeentewet, de door ons voorlopig opgelegde geheimhoudingsplicht te bekrachtigen, overwegende dat de economische en financiële belangen van de gemeente, gezien de nog te doorlopen aanbestedingsprocedure, bij geheimhouding groter zijn dan het belang bij openbaarmaking van deze bijlagen. Mocht u in de raadsvergadering inhoudelijk op deze stukken in willen gaan dat dient dit in een vertrouwelijk deel van de vergadering plaats te vinden.

## DEEL I ONTWIKKELINGEN

De ontwikkeling van het Raadhuisplein vindt zijn aanleiding in de keuze om een nieuw raadhuis te bouwen en de locatie van het oude raadhuis te herontwikkelen. Met de opbrengsten van de ontwikkeling kon een deel van de (bouw) kosten van het nieuwe raadhuis worden gedekt.

### Historie

Over de kaderstelling voor de ontwikkeling Raadhuisplein is meerdere malen (formeel) besloten. In juni 2006 is allereerst de visievorming voor het gebied aan de orde geweest. In juni 2009 is vervolgens een eerste concrete kaderstelling vastgesteld; bebouwingsvariant 2. In oktober 2010 is deze keuze herroepen en heeft u (in aansluiting op de voorkeur van de bewoners van Haren) het college opdracht gegeven om een plan verder te ontwikkelen op basis van 'bebouwingsvariant 1a' en deze financieel en ruimtelijk te optimaliseren.

### Ontwikkelproces 2011 – 2012

De uitgangspunten voor een kaderstelling op basis van bebouwingsvariant 1a waren (op hoofdlijnen) de volgende:

- commerciële plint 500 – 2000 m<sup>2</sup> BVO
- 22 appartementen (14 + 8) in bovenbouw; totaal 4 bouwlagen + forse kap
- 5 woningbouwkavels (2 x 2 halfvrijstaand; 1 x vrijstaand) langs Hortuslaan
- Ondergrondse parkeergarage onder Raadhuisplein ter compensatie van 126 vervallen parkeerplaatsen



### Nieuwe input

In de periode direct volgend op het besluit van oktober 2010 hebben we langs 2 belangrijke wegen input gekregen ten behoeve van de optimalisatie. Ten eerste is na overleg met omwonenden en betrokkenen een klankbordgroep<sup>2</sup> gevormd en ten tweede melden zich een aantal geïnteresseerde marktpartijen.

Vanuit de betrokkenheid van de klankbordgroep zijn in de fase twee belangrijke zaken van invloed geweest op de uiteindelijke kaderstelling. Als eerste gaf de groep aan dat de fietsroute tussen Hortuslaan en Raadhuisplein in stand zou moeten blijven. Het belang hiervan werd verkeerskundig bevestigd, maar maakte het onmogelijk om de ondergrondse expeditieroute (onder de fietsroute door) overeind te houden. In overleg is vervolgens besloten ook de expeditieroute te verplaatsen.

Uit verkennende gesprekken met geïnteresseerde marktpartijen bleek dat voor de locatie met name interesse bestond wanneer de commerciële plint ook als supermarkt mocht worden ingericht. In combinatie met een (mede door klankbordgroep benoemde wens voor een) 'afzoming' met dagwinkels langs de zichtzijde, zou dan de commerciële plint moeten worden vergroot tot ca. 2800 m<sup>2</sup>. Omdat op basis van het Distributie Planologisch Onderzoek (DPO) er ruimte bestaat voor een supermarkt en daarnaast vanuit de vastgoedmarkt<sup>3</sup> werd bevestigd dat voor deze bestemming (nog) wel markt bestaat, staan wij positief tegenover deze mogelijkheid. Effecten die (met name op verkeerstechnisch vlak)

<sup>2</sup> De klankbordgroep bestaat uit 9 personen, waaronder bewoners Molenweg, Hortuslaan en (een vertegenwoordiging van de) ondernemers

<sup>3</sup> Bron: artikelen op dit gebied

ontstaan, met name wanneer op deze locatie een nieuwe supermarkt zou komen, zijn groot, maar aanvaardbaar (zie ook GVVP)

#### *Herberekening*

Vanuit de gesprekken met marktpartijen werd ook meermalen aangegeven dat de eis van ondergronds parkeren erg zwaar drukte op de exploitatie van de locatie. Mede naar aanleiding hiervan ontstond twijfel over de exploitatieberekeningen van de eigen, gemeentelijke parkeergarage. De haalbaarheid van een gemeentelijke parkeergarage is daarom nogmaals onderzocht. Daarbij kwamen wij tot de conclusie dat kengetallen bij eerdere verkennende berekeningen niet juist waren geïnterpreteerd, waardoor de opbrengsten veel lager uitkwamen dan aanvankelijk aangenomen. Eindconclusie van een nieuwe doorrekening was dat bij een afnemende kapitaalslast de exploitatie na 40 jaar nog niet rendabel zou zijn en de totale kosten ruim € 4 miljoen zouden bedragen.

### Gewijzigd inzicht → nieuw uitgangspunt

Op grond van bovenstaande ontstond zowel ruimtelijk als financieel een nieuwe situatie. Aanpassingen van het kader ziet u ruimtelijk hiernaast weergegeven. Daarnaast is de grondexploitatie geactualiseerd op basis van deze nieuwe gegevens. Daarbij is de gemiddelde jaarlast van een (openbare) parkeergarage berekend<sup>4</sup> en gecombineerd met de verhoging van de jaarlast van het nieuwe raadhuis. De totale gemiddelde jaarlast zou bij doorzetten van bebouwingsvariant 1a ca. € 320.000,- gaan bedragen (over een periode van 50 jaar). De aanpassing van de kaderstelling op basis van de inbreng van klankbordgroep en vanuit de verkennende gesprekken met marktpartijen heeft hierop vrijwelgeen effect.



<sup>4</sup> Ten behoeve van een openbare behandeling en het kunnen maken van een vergelijking die zowel betrekking heeft op een gemeentelijke parkeergarage als een grondexploitatie, is gekozen om beide te vertalen naar het effect op de gemeentelijke jaarlast. Daarbij is de (geringere) opbrengst van de exploitatie van de ontwikkeling Raadhuisplein vertaald naar een verhoging van de jaarlast voor het nieuwe Raadhuis, als gevolg van de lagere storting in de bestemmingsreserve Nieuw Raadhuis.



## DEEL II OPTIMALISATIEMOGELIJKHEDEN KADERSTELLING

### Inleiding

Op grond van de herijking van de gegevens werd duidelijk dat een vergaande financiële optimalisatie noodzakelijk zou zijn om de financiële uitgangspunten bereikbaar te maken. We hebben daartoe op een analytische wijze de gegeven kaderstelling nader beschouwd .

### Aanpak

Als eerste hebben we op hoofdlijnen gekeken welke variabelen er nog binnen de kaderstelling konden worden aangewezen, zonder dat het ruimtelijk kader extreem zou worden aangetast. Op basis van deze variabelen zijn een aantal modellen gedefinieerd. Deze modellen hebben we tegen elkaar afgezet in effecten en kwaliteiten. Vervolgens hebben we een (voorlopig) voorkeursmodel bepaald. Aansluitend hebben we (met dit voorkeursmodel als uitgangspunt) een aantal geïnteresseerde verder gaande optimalisaties besproken en gewogen. In eerste instantie is dit een intern proces geweest, maar nadat een volledig overzicht was ontstaan hebben we onze overwegingen ook voorgelegd aan de klankbordgroep en de ondernemers.

### Marktconsultatie

Belangrijk onderdeel van deze fase is een marktconsultatie geweest. Om meer objectieve informatie te krijgen over de grondwaarde en zicht te krijgen op optimalisatiemogelijkheden hebben we een aantal geïnteresseerde marktpartijen gevraagd te reageren op een tweetal conceptkaderstellingen. De informatie verkregen uit deze consultaties is verwerkt in de analyse van de mogelijkheden.

In dit deel van het raadsvoorstel wordt dit proces samengevat en inzichtelijk gemaakt welke afwegingen hebben plaats gevonden. Daarvoor zijn ook gegevens uit de kaderstellende notitie overgenomen.

### Uitwerking

Binnen het stedenbouwkundig kader (geoptimaliseerde kader na overleg met klankbordgroep en marktpartijen) waren een aantal variabelen aan te wijzen:

1. *De woningbouwkavels langs de Hortuslaan aanhouden of dit grondvlak in gebruik te houden/te geven voor parkeerplaats*

Uit zowel de marktconsultatie als uit een nadere doorrekening bleek dat de totale waarde van deze grond als woningbouwkavels ca. de helft bedroeg van de waarde als parkeervoorziening. Dit houdt verband met het feit dat elke parkeerplaats die niet op dit grondvlak kan worden gerealiseerd, ondergronds moet worden (terug) gebouwd voor ca. € 25.000 - € 30.000/stuk. Bij 72 parkeerplaatsen is dit ca. € 2 miljoen.

2. *Wel/niet vast te houden aan de eis dat het parkeren ten behoeve van de ontwikkeling (commercieel + appartementen) binnen het (originele) bouwvlak en dus ondergronds moet worden gerealiseerd;*

In de marktconsultatie werden twee kaders aangeboden; één met verplicht ondergronds parkeren; één met inbegrip van de grond langs de Hortuslaan t.b.v. maaiveldparkeren. Op basis van dit tweede kader werd een veel hogere grondwaarde gegeven; een waarde die de opbrengst als woningbouwkavel verder oversteeg dan onder 1).

3. *Wel/niet vast houden aan de voorwaarde om de te compenseren openbare parkeerplaatsen te realiseren in een ondergrondse parkeervoorziening;*  
Zie toelichting onder 1)

4. *De overweging om op een andere wijze de vervallen openbare parkeerplaatsen te compenseren, bijvoorbeeld door abonnement-/vergunninghouders te weren.*

Parkeeronderzoek (update 2012) wijst uit dat op bepaalde momenten (zie parkeeronderzoek) 28 (zaterdag) tot 58 (vrijdag) van de parkeerplaatsen op Haderaplein en Voorhorst (garage) door 'langparkeerders' worden bezet. Deze parkeerplaatsen zijn daarmee niet bereikbaar voor het winkelend publiek. In den lande is het weren van langparkeerders uit het (winkel)centrum veelal de eerste maatregel in dit soort gevallen. Concreet levert deze maatregel (uitgaande van het weren van 90% van 28 = 25 plaatsen) een besparing op van ca. € 600.000 - € 750.000.

### Modellen

Toepassing van de variabelen in alle mogelijke (realistische) combinaties leidde tot de definiëring van een viertal nieuwe modellen, die hieronder in tabelvorm zijn weergegeven:

Model 0 is daarbij gelijk aan 'bebouwingsvariant 1a' en model 0+ komt overeen met het aangepaste kader na overleg met de klankbordgroep en de verkennende gesprekken met marktpartijen.

Voor de modellen 1 t/m 4 zijn steeds dezelfde uitgangspunten qua m2 commercieel oppervlak en aantallen appartementen aangehouden.

Legenda visualisatie:

- Oranje: woonbebouwing
- Geel: commerciële functie
- Blauw: commercieel parkeren
- Groen: Openbaar parkeren

| Model | Woningbouw Hortuslaan | Eis parkeren commercieel onder bouwblok | Eis openbaar parkeren ondergronds | weren langparkeerders | Visualisatie |
|-------|-----------------------|---|-----------------------------------|-----------------------|--------------|
| 0     | ja                    | ja                                      | ja                                | nee                   |              |
| 0+    | ja                    | ja                                      | ja                                | nee                   |              |
| 1     | nee                   | ja                                      | nee                               | nee                   |              |
| 2     | nee                   | nee                                     | ja                                | nee                   |              |
| 3     | ja                    | ja                                      | ja                                | ja                    |              |
| 4     | nee                   | nee                                     | ja                                | ja                    |              |

### Beoordeling

Deze modellen hebben we naast elkaar gelegd en beoordeeld/gewaardeerd op een vijftal punten:

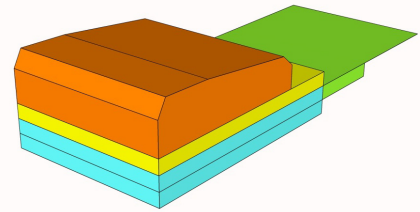
- Financieel (effect op totale jaarlast; grondwaarde ontwikkeling en parkeergarage)
- Parkeertechnisch (aantallen parkeerplaatsen en verdeling)
- Ruimtelijk stedenbouwkundig (stedenbouwkundige kwaliteit)
- Verkeerstechnisch (Verkeersstromen en routing)
- Draagvlak omwonenden (Inschatting effecten voor omwonenden: bespreking met klankbordgroep)
- Draagvlak ondernemers (Inschatting effecten voor ondernemers; bespreking met Ondernemend Haren)

Het overzicht van de beoordeling kunt u terug vinden in de kaderstellende notitie die als bijlage bij dit raadsvoorstel is gevoegd. Hieronder benoemen we kort samengevat de verschillen tussen de modellen.

#### Model 1

In dit model komen de kavels langs de Hortuslaan te vervallen en wordt dit grondvlak ingezet ten behoeve van (108) openbare parkeerplaatsen; deels op maaiveld, deels ondergronds.

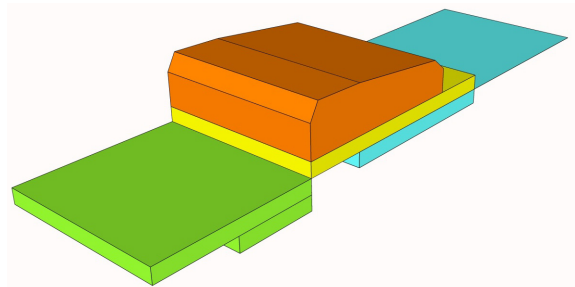
Hierdoor wordt de jaarlast agv de gemeentelijke parkeervoorziening lager, maar de grondbieding blijft laag. De totale gemiddelde (extra) jaarlast daalt tot ca. € 235.000. Stedenbouwkundig is dit minder van kwaliteit, ook omdat de auto's voor omwonenden zichtbaar blijven. Daarentegen verslechterd daarmee de situatie niet; ook op dit moment is er sprake van een parkeervoorziening.



#### Model 2

In dit model wordt het grondvlak aan de Hortuslaan meeverkocht aan de ontwikkelende partij ten behoeve van maaiveldparkeren bij de commerciële functies. Ten opzichte van model 0 blijft de jaarlast voor de gemeentelijke parkeergarage gelijk, maar de grondwaarde stijgt.

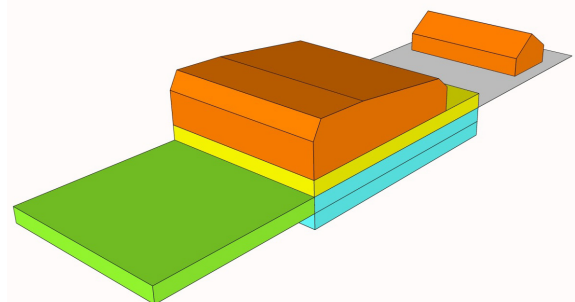
De totale gemiddelde (extra) jaarlast komt op ca. € 280.000. Voor het overige geldt een vergelijkbare kwaliteit als bij model 1, met uitzondering van het feit dat beter een onderscheid is te maken tussen het commerciële en het openbare parkeren



#### Model 3

Het derde model grijpt sterker terug op bebouwingvariant 1a, door dat de woningbouwkavels worden gehandhaafd. Het model wijkt af doordat langparkeerders (op vrijdag en zaterdag) worden geweerd van het Haderaplein en uit de Voorhorst en er dus een gemeentelijke parkeergarage noodzakelijk is voor 83 parkeerplaatsen. Daar-

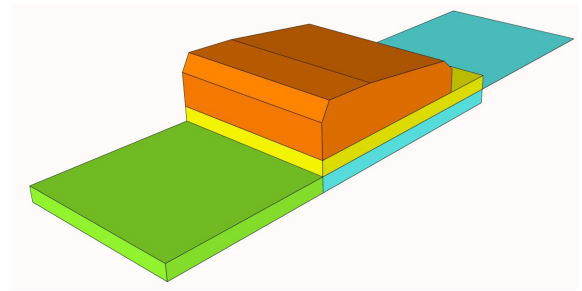
door neemt de jaarlast voor het gemeentelijk parkeren af. De totale gemiddelde (extra) jaarlast komt op ca. € 270.000. De stedenbouwkundige kwaliteit is daarbij beter en mogelijk zal



er meer zoekverkeer (parkeren) ontstaan doordat op de 'meest bekende' plek minder openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

#### *Model 4*

In het laatste model wordt zowel commercieel geoptimaliseerd als ook de mogelijkheden voor de te compenseren parkeerplaatsen; verkoop grondvlak woningbouwkavels en werven langparkeerders. De totale gemiddelde (extra) jaarlast komt daarmee op ca. € 230.000. Daartegenover staat de mindere stedenbouwkundige kwaliteit en het feit dat bepaalde groepen niet langer op vrijdag en zaterdag op de bekende locaties kunnen parkeren.



### Voorkeursmodel

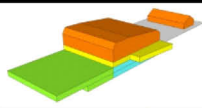
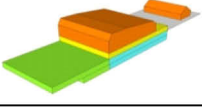
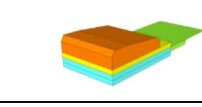
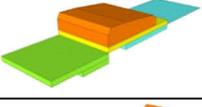
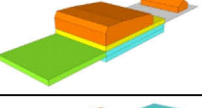

Hiernaast vindt u een overzicht van de beoordeling op hoofdlijnen (in de kaderstellende notitie vindt u een meer uitgebreide overweging)<sup>5</sup>.

Deze analyse van de diverse modellen bracht ons tot een voorkeur voor model 4, met name vanuit het financiële argument in relatie tot de beperkte nadelen van dit model.

Ruimtelijk is de kwaliteit langs de Hortuslaan minder dan het originele kader, maar gelijk aan nu, verkeerstechnisch is er feitelijk nauwelijks verschil tussen de modellen 1 – 4. Voor omwonenden is er binnen de modellen met name verschil als het gaat

om het zicht vanaf de Hortuslaan en deze blijft gelijk aan de huidige situatie. Voor alle werkende ontheffinghouders (waaronder de ondernemers) geldt dat zij zelf niet langer op vrijdag en zaterdag kunnen parkeren in het centrum maar dat is ook in hun eigen belang.

Daarmee komt dit model in hoofdlijnen nog steeds overeen met het eerder gestelde kader van bebouwingsvariant 1a. De aanpassingen zijn deels ingegeven door de wensen van de klankbordgroep en daar waar financiële optimalisaties zijn verwerkt is dit niet ten koste gegaan van (bestaande) kwaliteiten.

| Model   | Financieel      | Parkeren  | Ruimtelijk | Verkeerstechnisch | Draagvlak omwon. | Draagvlak ond. |
|---|-----------------|---|------------|-------------------|------------------|----------------|
| 0<br>  | + ca. € 320.000 | A: 40 (og)<br>O: 108 (og)<br>C: 100 (og)          | 0          | 0                 | 0                | 0              |
| 0+<br> | + ca. € 320.000 | A: 43 (og)<br>O: 108 (og)<br>C: 132 (og)          | 0          | +                 | +                | 0              |
| 1<br>  | + ca. € 235.000 | A: 43 (og)<br>O: 72 (mv) + 36 (og)<br>C: 132 (og) | O:<br>C: - | ++                | 0                | +              |
| 2<br>  | + ca. € 280.000 | A: 43 (og)<br>O: 108 (og)<br>C: 72 (mv) + 60 (og) | O:<br>C: - | ++                | 0                | ++             |
| 3<br>  | + ca. € 270.000 | A: 43 (og)<br>O: 83 (og)<br>C: 132 (og)           | O:<br>C: 0 | +                 | +                | -              |
| 4<br> | + ca. € 230.000 | A: 43 (og)<br>O: 83 (og)<br>C: 72 (mv) + 60 (og)  | O:<br>C: - | ++                | 0                | +              |

<sup>5</sup> NB: Onder parkeren worden afkortingen gehanteerd: A= Appartementen; O= Openbaar; C= Commercieel; mv= maaiveld; og= ondergronds.

## Optimalisaties

Na de (voorlopige) keuze voor een voorkeursmodel hebben we een aantal optimalisatiemogelijkheden overwogen met als doel de verhoging van de jaarlast verder te beperken. Vanuit de marktconsultatie waren diverse mogelijkheden naar voren gekomen en ook besprekingen binnen de projectgroep leiden naar een aantal opties.

De optimalisaties zijn grotendeels ook toe te passen op de andere modellen.

De optimalisaties zijn op te delen in 4 categorieën:

- Commerciële ruimte (aanpassingen aan het commercieel oppervlak)
- Wonen (aanpassingen aan diverse aspecten van de appartementen)
- Parkeren (aanpassingen aan de uitgangspunten voor de parkeeropgave)
- Praktische optimalisaties (aanpassingen die beperkt zijn in hun effect/praktisch noodzakelijk zijn)

### *Vergroting commerciële ruimte*

Als onderdeel van deze optimalisatie zijn twee mogelijkheden overwogen:

- *Vergroting van het commercieel oppervlak door toe te staan dat de commerciële functie over meerdere lagen wordt verdeeld.* Bijvoorbeeld door ook winkels op de eerste bouwlaag toe te staan.  
Een verstrekkende uitbreiding van de commerciële ruimte op deze wijze zou kunnen leiden tot een grote toename van de verkeersstromen, daarnaast zou het een effect kunnen hebben op de beeldkwaliteit. Omdat dit laatste kan worden voorkomen op basis van een Beeldkwaliteitsplan (BKP), stellen wij voor een beperkte vergroting tot max. 3000 m<sup>2</sup> BVO toe te staan, wanneer dit binnen het afgekaderde bouwblok blijft.
- *Vergroting van het commercieel oppervlak door toe te staan dat de bebouwingsgrens aan oostzijde (Hortuslaanzijde) verder naar het oosten (richting Hortuslaan) opschuift.* Naar onze mening komt bij een dergelijke aanpassing de stedenbouwkundige kwaliteit teveel onder druk te staan en zou dit ook een onevenredig nadelig effect hebben op de naburige percelen aan de Hortuslaan. Wij stellen dan ook voor deze optimalisatie niet te verwerken.

### *Optimalisatie in de woonbestemming*

Ook als onderdeel van deze categorie zijn twee mogelijkheden overwogen:

- *Vrij laten van het woonsegment en/of typologie.*  
Ten tijde van de consultatie werden meerdere mogelijkheden in doelgroep en oppervlakte benoemd. Beperken van deze mogelijkheden (zoals van origine in de kaderstelling opgenomen) zou leiden tot een mogelijk lagere bieding om afzetrisico's af te dekken. Daarnaast zou het van invloed kunnen zijn op de beeldkwaliteit (laag segment). De huidige woningmarkt maakt dat wij het ons niet langer kunnen 'veroorloven' om zware beperkingen op te leggen ten aanzien van woonsegment en typologie. Omdat de beeldkwaliteit langs het BKP kan worden afgedwongen stellen wij voor deze optimalisatie te verwerken in de kaderstelling, onder de voorwaarde dat de te realiseren appartementen wel geschikt moeten zijn voor bewoning door ouderen (levensloopbestendig).
- *Vergroten aantal appartementen door toevoegen extra bouwlaag.*  
Stedenbouwkundig is het aantal bouwlagen afgestemd op de contouren van het Raadhuisplein (bebouwingshoogte overige gebouwen). Vergroting van het aantal bouwlagen zou alleen stedenbouwkundig verantwoord zijn door het opnemen van een

hoogte-accent op de hoek van de Brinkhorst. Daarmee zou worden teruggegrepen op de eerdere bebouwingsvariant 1b. Ten aanzien van deze mogelijkheid is dus al een keuze gemaakt. Wij stellen dan ook voor deze optimalisatie niet te verwerken.

#### *Optimalisaties parkeren*

Voor wat betreft de parkeeroptimalisaties is onderscheid te maken in twee mogelijkheden. Optimalisaties die van invloed zijn op het openbaar parkeren en optimalisaties die van invloed zijn op het commercieel parkeren.

Ten aanzien van het openbaar/gemeentelijke parkeren zijn twee optimalisaties overwogen, al dan niet gecombineerd:

- *Vergroten parkeerruimte door lang parkeeders (90%) niet alleen op Haderaplein en uit De Voorhorst te weren, maar in gehele fiscale gebied.*

Door deze optimalisatie zou, uitgaand van het minimale effect (op het piekmoment), een extra ruimte van 29 parkeerplaatsen ontstaan (totaal 54). Daarmee zou een extra besparing in de realisatie van een parkeergarage kunnen worden gerealiseerd van € 725.000 – € 870.000. Vanuit parkeerbeleid wordt aangegeven dat daarmee een meer helder en daarmee beter handhaafbaar beleid ontstaat. Een uitzondering op de regel op twee plaatsen in het centrum (gebied rondom C1000 en gebied rondom Haderaplein) geeft meer onduidelijkheid. Nadeel van deze maatregel zou kunnen ontstaan doordat de ‘extra’ ruimte over een groter gebied wordt verspreid, waardoor (in eerste instantie) mogelijk meer zoekgedrag ontstaat. Voor wat betreft de winkeliers kan dit zowel voordelig als nadelig werken afhankelijk van hun locatie nabij een specifieke parkeerplaats. Daarnaast zal een grotere groep mensen op vrijdag en zaterdag na deel ondervinden van deze maatregel.

#### *Nuancerings; dubbelgebruik*

Als nuancerings op de effecten van deze maatregel is het van belang te beseffen dat waar in onze overwegingen steeds gekeken wordt naar de vervanging van parkeerplaatsen die komen te vervallen en ook 132 nieuwe parkeerplaatsen op het huidige Haderaplein zullen worden toegevoegd. Omdat deze echter ‘commercieel’ (t.b.v. supermarkt en dagwinkels) zijn, wordt er niet mee gerekend. Het gebruik van deze parkeerplaatsen zal echter redelijkerwijs ook (gedeeltelijk) ten behoeve van een bezoek aan overige winkels zijn. Personen (winkelend publiek) die nu op het Haderaplein (openbaar) parkeren om naar winkels aan de Brinkhorst te gaan, zullen dat straks ook doen nadat ze naar de supermarkt zijn geweest en daarvoor (commercieel) geparkeerd staan.

Op grond van het financiële voordeel en het beperkte nadeel stellen wij voor deze optimalisatie te verwerken.

- *Niet realiseren garage; accepteren hogere bezettingsgraad op bestaande parkeerareaal*  
Wanneer geen openbare parkeergarage zou worden gerealiseerd, zijn er minder parkeerplaatsen beschikbaar op piekmomenten, waardoor de bezettingsgraad op dat moment vanwege het beperktere aantal plaatsen toeneemt.  
Deze overweging is naar voren gekomen nadat de onderzoeksresultaten van de update van het parkeeronderzoek van september 2012 bekend werden. Daaruit bleek dat sinds het vorige parkeeronderzoek de bezetting van ons parkeerareaal met 15% was afgenomen, waardoor er op dit moment sprake is van een overcapaciteit aan parkeerplaatsen.  
Het niet realiseren van de parkeergarage is overwogen als alternatief voor het weren van de langparkeeders in het gehele fiscale gebied en als aanvulling op het weren van de langparkeeders in het gehele fiscale gebied. Toegepast als alternatief leidt dit tot een stijging van de bezettingsgraad tot 83%. Omdat 85% als ‘vol’ wordt erva-

ren zijn wij van mening dat daarmee onvoldoende marge bestaat. Het niet realiseren van de parkeergarage in combinatie met het weren van de langparkeerders uit het fiscale gebied leidt echter tot een bezettingsgraad op piekmomenten van 68%. In dat geval is er sprake van nog voldoende restcapaciteit in ons parkeerareaal. Het realiseren van een parkeergarage voor nog 54 plaatsen kost ons als gemeente € 1,35 – 1,6 miljoen, terwijl hier geen ‘extra’ inkomsten tegenoverstaan. Om in deze tijd een dergelijke investering te doen, terwijl onderzoek uitwijst dat er geen noodzaak voor een openbare parkeergarage bestaat, vinden wij financieel onverantwoord. Wij stellen dan ook voor de parkeergarage niet te realiseren.

#### *Overweging toekomstvastheid*

Een kanttekening bij deze overweging is de vraag of met de keuze om geen parkeergarage te realiseren we wel zijn berekend op de toekomst. De terugloop van het aantal parkeerders is het gevolg van zowel recessie als de opkomst van internetwinkelen, onduidelijk is wat het ‘blijvende’ effect van de combinatie van deze twee effecten zal zijn. In verband hiermee stellen wij voor om de komende jaren het parkeren te blijven monitoren en (wanneer nodig) alternatieve mogelijkheden tot het vergroten van het parkeerareaal te onderzoeken. Vooruitlopend op een dergelijk onderzoek zullen wij in de aanbesteding van de ontwikkeling de vraag opnemen inzicht te geven in een mogelijke toekomstige uitbreiding van de noodzakelijke parkeervoorziening en de financiële consequenties hiervan.

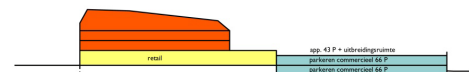
Ten aanzien van het optimaliseren van het parkeren ten gunste van de commerciële ontwikkeling zijn nog twee andere mogelijkheden overwogen.

- *Verlagen van de toegepaste parkeernormen.*

In de kaderstelling wordt een parkeernorm gehanteerd op basis van CROW-normering (normen door verkeerskundige bureau's gehanteerd bij bepaling van parkeeraantallen bij specifieke functies). Dit betreffen theoretische normen die echter zijn getoetst aan de Harense praktijk. Verlagen van deze normen (waardoor ten behoeve van de ontwikkeling minder parkeerplaatsen behoeften te worden gerealiseerd) zou leiden tot problemen. Wij stellen dan ook voor deze optimalisatie niet te verwerken.

- *Toestaan van ‘gebouwd’ parkeren*

Gebouwd parkeren wil zeggen dat de parkeervoorziening meerlaags bovengronds wordt gerealiseerd; een voorbeeld in doorsnede is hiernaast afgebeeld. Gegeven is dat het financieel voordeel van een dergelijke voorziening pas ontstaat wanneer meerdere lagen bovengronds kunnen worden gerealiseerd. Daarmee zou de stedenbouwkundige kwaliteit (mn. aan de Hortuslaan) naar onze mening teveel onder druk komen te staan. Wij stellen dan ook voor deze optimalisatie niet te verwerken.<sup>6</sup>



#### *Praktische optimalisaties*

Ten slotte zijn een aantal optimalisatie aan de orde geweest die wij voorstellen te verwerken vanwege de geringe impact op het kader, maar praktische belang ervan.

- *Marge in gevellijn aan Raadhuispleinzijde*

<sup>6</sup> Onder ‘gebouwd parkeren’ hebben wij niet meegenomen de ook genoemde optie van ‘dak parkeren’. Deze optie zien wij als aanvaardbaar wanneer dit binnen de belijning van het bebouwingsblok blijft en niet leidt tot (beeld)kwaliteitsverlies (beoordelingsfactor in aanbesteding) en/of overlast voor omwonenden.



Vanuit de consultaties kwam de vraag naar voren of de voorgevelrooilijn aan Raadhuispleinzijde 'hard' was of dat ook een vrijere vorm toegestaan zou kunnen worden. Wij achten voor de stedenbouwkundige kwaliteit van het plein twee punten in dit verband van belang: goede afsluiting van het plein nabij 'de Schakel' en een goede aansluiting op de Brinkhorst. Wij stellen voor de vorm van de rooilijn tussen deze twee punten vrij te laten (zie kaderstelling). Door in de toetsingscriteria bij de aanbesteding ook het effect op de kwaliteit van het Raadhuisplein als kader op te nemen, kan voldoende grip worden gehouden op de uitwerking binnen de gegeven marge.

- *Aanpassing bebouwingshoogte*

Vanwege de (gewijzigde) eisen uit o.a. het Bouwbesluit is mn. voor de commerciële plint een grotere vrije hoogte noodzakelijk dan eerder in het kader mogelijk gemaakt. Wij stellen voor de kaders op dit punt aan te passen zodat de bouw van een commerciële begane grond + 3 woonlagen + kap mogelijk blijft. Goot- en nokhoogtes zullen hierdoor ca. 0,5 m. hoger komen te liggen dan in de eerdere kaderstellingen.

- *Kapvorm*

Voorgesteld wordt om naast een kapvorm ook de realisatie van een terug liggende bovenste bouwlaag (penthouse) mogelijk te maken, op voorwaarde dat het totale bouwvolume binnen de belijning van het gestelde kader blijft.

- *Locatie winkelentree supermarkt vastleggen*

Doordat een supermarkt mogelijk wordt gemaakt en de bebouwing langs de Hortuslaan komt te vervallen ontstaat het risico van blinde gevels aan de zijde van de parkeervoorziening aan de Hortuslaan en langs het fietspad tussen Hortuslaan en Brinkhorst. Wij stellen voor om in verband hiermee een entree aan de Hortuslaanzijde verplicht te stellen en ook eisen op te nemen ten aanzien van de gevelinrichting langs het fietspad.

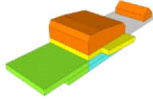
- *Geluidwerende voorziening*

De mogelijkheid bestaat om aan de expeditieroute langs de achterzijde van de kavels aan de Molenweg te voorzien van een 'expeditie-sluis'. Dit is een 'wasstraat-achtige' bebouwing waar de vrachtwagens doorheen kunnen rijden en waarbinnen het laden en lossen kan plaats vinden. Voordeel hiervan is de volledige beperking van geluids-overlast, nadeel is dat de bebouwing dichterbij de perceelgrens nadert. Wij zijn van mening dat de bewoners van de aangrenzende percelen leidend zouden moeten zijn in onze keuze. Wij stellen dan ook voor om bij de verdere uitwerking van de kaderstelling tot aanbestedingsdocument en/of bestemmingsplan, met hen deze keuze te bespreken en volgens hun voorkeur dit te verwerken.

## Voorlopige eindconclusie optimalisatie

Met de verwerking van de naar onze mening aanvaardbare optimalisaties ontstaat het hiernaast weergegeven totaaloverzicht als het gaat om de vergelijking tussen de modellen.

De extra jaarlast kan door deze optimalisatieslag van € 320.000 worden teruggebracht tot € 57.000, zonder dat dit ten koste gaat van de doelstellingen zoals die ten tijde van de keuze voor bebouwingsvariant 1a aan de orde waren. De kaders zijn aangepast aan de wensen van de klankbordgroep, maar de bebouwing is in hoofdvorm gelijk gebleven, het laten vervallen van bebouwing gaat niet koste van bestaande stedenbouwkundige kwaliteit en ten behoeve van het winkelend publiek blijft voldoende parkeerruimte beschikbaar.

|    | Mbdel   | Financieel      | Parkeren  | Bezettingsgraad openbaar fiscaal gebied (piek) | Ruimtelijk | Verkeertechnisch | Draagvlak omwon. | Draagvlak ond. |
|----|---|-----------------|---|--|------------|------------------|------------------|----------------|
| 0  |    | + ca. € 320.000 | A: 40 (og)<br>O: 108 (og)<br>C: 100 (og)          | 67%  | 0          | 0                | 0                | 0              |
| 0+ |    | + ca. € 320.000 | A: 43 (og)<br>O: 108 (og)<br>C: 132 (og)          | 67%  | 0          | +                | +                | 0              |
| 1  |    | + ca. € 235.000 | A: 43 (og)<br>O: 72 (mv) + 36 (og)<br>C: 132 (og) | 67%  | -          | ++               | 0                | +              |
| 2  |    | + ca. € 280.000 | A: 43 (og)<br>O: 108 (og)<br>C: 72 (mv) + 60 (og) | 67%  | -          | ++               | 0                | ++             |
| 3  |    | + ca. € 270.000 | A: 43 (og)<br>O: 83 (og)<br>C: 132 (og)           | 63%  | 0          | +                | +                | -              |
| 4  |   | + ca. € 230.000 | A: 43 (og)<br>O: 83 (og)<br>C: 72 (mv) + 60 (og)  | 63%  | -          | ++               | 0                | +              |
| 4+ |  | + ca. € 57.000  | A: 43 (og)<br>O: 0<br>C: 72 (mv) + 60 (og)        | 68%  | -          | +                | 0                | 0              |

Onze voorlopige conclusie was dan ook dat een verdere uitwerking van de kaderstelling op deze basis het beste zou zijn.

## Consultatieronde en definitieve afweging

Om een beter beeld te krijgen van het draagvlak bij direct omwonenden en ondernemers hebben wij ervoor gekozen om onze overwegingen voor te leggen aan de klankbordgroep en (een vertegenwoordiging van) de ondernemers. Op 7 november jl. zijn er een tweetal presentaties gehouden<sup>7</sup>; één voor de klankbordgroep en één voor geïnteresseerde ondernemers<sup>7</sup>. Na afloop van de presentatie zijn de aanwezigen in de gelegenheid gesteld om tot 12 november aanvullende reacties te geven. De uitkomsten van deze bijeenkomsten zijn verwerkt in een tweetal notities<sup>8</sup>, waarbij ook per reactie een gemeentelijke respons is geformuleerd.

Samengevat geven beide groepen aan dat zij inhoudelijk de voorgelegde overwegingen goed kunnen volgen en het ook eens kunnen zijn met de (voorlopige) conclusies. De reacties hebben vooral betrekking op de afgeleide effecten van de keuzes en vragen aandacht voor de wijze waarop zaken zullen worden uitgewerkt. In het vervolg van dit raadsvoorstel hebben wij onder 'neveneffecten' en in deel III (vervolg) deze aandachtspunten verwerkt (zie hiervoor ook de reactienota).

Wij stellen u voor om de reactienota's zoals bijgevoegd vast te stellen.

<sup>7</sup> Uitnodiging verstrekt aan 'Ondernemend Haren' en via deze organisatie verspreid onder ondernemers

<sup>8</sup> De reacties vanuit de groepen zijn inclusief een respons (reactienota's) als bijlage 4 en 5 toegevoegd aan dit voorstel.

## Vaststelling stedenbouwkundig kader

Naar aanleiding van onze overwegingen en de bespreking daarvan met klankbordgroep en ondernemers hebben wij het stedenbouwkundig kader laten aanpassen. Eerdere kaderstellingen hebben als uitgangspunt gediend voor deze aanpassing, de wijzigingen hebben betrekking op hetgeen eerder in dit voorstel aan de orde is geweest.

De aangepaste kaderstelling is opgenomen in de kaderstellende notitie (zie bijlage 2; hoofdstuk 6). Wij stellen u voor deze aangepaste kaderstelling als resultante van de overwegingen die wij hierboven hebben beschreven, vast te stellen. Deze kaderstelling zal als uitgangspunt gaan dienen voor het opstellen van een aanbestedingsdocument en een bestemmingsplan.

## Financiën, risico's en kansen

### *Grondexploitatie*

De gewijzigde en geactualiseerde grondexploitatie is vertrouwelijk<sup>9</sup> voor u ter inzage gelegd. De grondexploitatie is opnieuw uitgewerkt op basis van het door ons voorgestelde voorkeursmodel. De gewijzigde uitgangspunten (zie hierboven) zijn in de exploitatie verwerkt. Daarbij zijn een aantal zaken van belang om te benoemen:

#### *Effect vertraging*

De ontwikkelingen die zich in de afgelopen periode hebben voorgedaan en een heroverweging noodzakelijk hebben gemaakt, hebben mede tot gevolg gehad dat er een vertraging is ontstaan. Daar tegenover staat dat in deze periode ook duidelijk werd dat de ontwikkeling op een efficiëntere wijze zou kunnen worden vermarkt, door de ontwikkeling ineens vermarkten aan een consortium. Toch kan deze efficiëntere aanpak de ontstane vertraging niet volledig compenseren.

#### *Hoge(re) plankosten*

Door de noodzakelijke tussenstap, waarin een aantal heroverwegingen zijn gemaakt ten aanzien van de kaderstelling, is het ook noodzakelijk (geweest) om een aantal al gemaakte processtappen opnieuw te doen. Naast het vernieuwen van de kaderstelling is het ook noodzakelijk om diverse onderzoeken te (laten) actualiseren/herhalen. Dit brengt met zich mee dat de plankosten hoger uitpakken dan eerder aangenomen.

#### *Grondwaarde/eindwaarde*

Het feitelijke eindresultaat is (zoals al naar voren kwam vanuit de financiële analyses) lager dan in 2010 was aangenomen<sup>10</sup>. Dit is voornamelijk het gevolg van verwachte/aangenomen lagere grondwaarde van de ontwikkeling. Deze lagere eindwaarde vertaalt zich naar de begroting.

### *Grondexploitatie in relatie tot kapitaallasten raadhuis*

In de staande begroting is in 2015 de storting voorzien vanuit de winst van de grondexploitatie Haderaplein-Raadhuiplein in de Bestemmingsreserve Nieuw Raadhuis. Deze storting

<sup>9</sup> Deze bijlage is vertrouwelijk vanwege gemeentelijke belangen ten tijde van de aanbesteding

<sup>10</sup> In de eerdere grondexploitaties die in samenhang met dit project zijn gepresenteerd, was steeds sprake van een in de grondexploitatie (als kostenpost) opgenomen storting ten behoeve van de bestemmingsreserve 'Nieuw Raadhuis'. Deze kosten horen volgens het BBV (Besluit Begroting en Verantwoording) formeel niet thuis in de grondexploitatie, omdat ze niet dienstbaar zijn aan het bestemmingsplan. Wat wij als gemeente doen met de winst die voortvloeit uit de ontwikkeling, staat los van de exploitatie zelf. In de grondexploitatie die nu ter vaststelling aan u wordt voorgelegd is deze storting dus ook niet langer opgenomen. De (eventuele) parkeergarage was al geen onderdeel van de exploitatie omdat deze in eerste instantie geen onderdeel uitmaakte van dit deel van de ontwikkeling, maar blijft ook buiten beschouwing vanwege ons voorstel om geen parkeergarage te realiseren. In de begroting is de koppeling wel inzichtelijk.

was (samen met het bedrag dat al in de reserve zit) voldoende om het beoogde deel van de kapitaallasten van het nieuw raadhuis af te kunnen dekken. Het resultaat (eindwaarde) in de vorige grondexploitatie was exact voldoende om de nog benodigde storting te kunnen doen. Door de lagere eindwaarde ontstaat er dus een dekkingsprobleem met betrekking tot de kapitaallasten van het nieuwe raadhuis van gemiddeld € 57.000 op jaarbasis.

#### *Aanvullende dekking kapitaallasten raadhuis*

In de door u vastgestelde Begroting 2013 is vanaf 2013 een ombuiging beschreven die is te bereiken door het aanpassen van de afschrijvingsystematiek. Deze ombuiging willen wij verder uitwerken in het kader van het totale ombuigingspakket. Eén van de uitwerkingen is het gaan hanteren van restwaarde voor een aantal gebouwen, waaronder het nieuwe gemeentehuis. Door het gaan hanteren van een restwaarde voor het nieuwe raadhuis, dalen de kapitaallasten van het raadhuis met ca. € 60.000,- per jaar. Daarmee is het potentiële tekort (à ca. € 57.000,-) van de ontwikkeling van het Raadhuisplein gedekt.

#### *Resumé*

Hieronder vindt u een tabel waarin nogmaals overzichtelijk wordt weergegeven hoe via de in ons voorstel toegelichte stappen en keuzes wij met behoud van de originele doelstelling het project dusdanig hebben geoptimaliseerd dat geen verhoging van de jaarlast te verwachten is.

| <b>Keuze/voorstel</b>  | <b>Financieel effect<sup>11</sup>;<br/>verhoging totale jaarlast na vervolkeuze<sup>12</sup></b> |
|--|--|
| Doorzetten bebouwingsvariant 1a (model 0) inclusief parkeergarage ter compensatie (Uitgangspunt)                   | + ca. € 320.000,-  |
| Aanpassen kaderstelling aan wensen klankbordgroep en marktpartijen (model 0+)                                      | + ca. € 320.000,-  |
| Woningbouwkavels Hortuslaan laten vervallen; perceel verkopen in ontwikkeling (t.b.v. maaiveld-parkeren) (model 2) | + ca. € 280.000,-  |
| Weren langparkeerders Haderaplein en Voorhorst (model 4)   | + ca. € 230.000,-  |
| Weren langparkeerders fiscaal gebied als geheel (model 4a)   | + ca. € 170.000,-  |
| Niet realiseren parkeergarage (verhoging bezettingsgraad naar 68%) (voorkeursmodel 4+)                             | + ca. € 57.000,-   |
| Aanpassing afschrijvingsystematiek ter dekking van kapitaalslast   | ≤ € 0,-  |

<sup>11</sup> Samengestelde verhoging jaarlast kapitaalslasten gemeentehuis en nieuwbouw parkeergarage

<sup>12</sup> Het financieel effect ontstaat door de combinatie van de genoemde keuze i.c.m. de voorgaande keuzes

### *Voorstel*

De geactualiseerde grondexploitatie, met als uitgangspunt de keuze voor een geoptimaliseerde kaderstelling (voorkeursmodel 4+) onderbouwt onze verwachting dat wij binnen de originele financiële kaders deze ontwikkeling zouden kunnen realiseren. Wij stellen u dan ook voor de ter inzage gelegde grondexploitatie vast te stellen.

### *Risico's*

Op basis van het nu doorlopen proces en de stand van zaken van het project op dit moment is ook de risico-analyse geactualiseerd. Het overzichtsblad is als bijlage 3 bij dit voorstel gevoegd; een gedetailleerde risico-analyse is vertrouwelijk<sup>13</sup> voor u ter inzage gelegd. Daartegenover staan echter ook een aantal kansen; onzekerheden in het verdere proces die tot een positief (financieel) effect zouden kunnen leiden. Hieronder gaan wij in op de belangrijkste risico's in de daarop volgende paragraaf benoemen wij een aantal kansen.

#### *Weerstand*

De belangrijkste risico's houden verband met financiële effecten en daaraan gerelateerd het tijdspad. Het kritieke pad voor het vervolgtraject zal voor een groot deel afhankelijk zijn van het verloop van de bestemmingsplanprocedure. Wanneer er veel weerstand tegen de ontwikkeling ontstaat zal dit (mogelijk) leiden tot vertraging in het proces en in het meest ernstige geval ook tot aanpassing van de kaders. We hebben getracht om door het betrekken van belanghebbende partijen in het proces begrip en draagvlak te creëren en daarmee weerstand beheersbaar te maken. We zullen dit ook blijven doen om het draagvlak te behouden.

#### *Financiële aspecten*

In de plannen zitten nog een aantal financiële onzekerheden, zoals aangegeven blijft tot het moment van de aanbesteding onduidelijk wat het effect zal zijn geweest van de gemaakte overwegingen en de (economisch ongunstige) tijd. Daarnaast zijn er echter ook nog de effecten van diverse rijksmaatregelen onduidelijk en in enkele gevallen kon dit ook nog niet worden doorgerekend (bijv. mogelijk vervallen van BTW-compensatiefonds). Dit maakt dat gedurende de komende tijd verschuivingen kunnen gaan plaats vinden in de uitgangspunten die de basis vormen voor de huidige exploitatie-opzet. Het enige wat wij als beheersing hierop kunnen doen is het goed monitoren en tijdig verwerken. Feit is echter wel dat de keuze voor een voorkeursmodel los staat van mogelijke financiële verschuivingen. Het huidige voorstel is financieel gezien het meest gunstige voorstel.

#### *Onzekerheden in uitvoering*

Een aantal risico's heeft betrekking op zaken die in deze fase nog niet (voldoende) bekend zijn. In verband hiermee zullen wij bijvoorbeeld in de komende periode nader onderzoek moeten doen naar de ondergrond van de bodem (kabels en leidingen, grondwaterstand, bodemsamenstelling, bodemvervuiling) en mogelijke maatregelen ten aanzien compenserende (geluids)maatregelen. Daarnaast zal ook op basis van de gewijzigde kaderstelling nader moeten worden bepaald welke werkzaamheden exact door onszelf zouden moeten worden verricht.

### *Kansen*

Onze keuze voor het nu aan u voorgelegde voorkeursmodel is mede gebaseerd op financiële analyses die door de planeconoom zijn opgesteld. Belangrijkste, meest bepalende factor voor de uitkomst van de grondexploitatie is de (te verwachten) grondbieding op basis van de geoptimaliseerde kaderstelling. Bij de bepaling van die te verwachten grondbieding hebben wij een voorzichtige aanname gedaan.

<sup>13</sup> Deze bijlage is vertrouwelijk vanwege gemeentelijke belangen ten tijde van de aanbesteding

Ten tijde van de marktconsultatie was er geen sprake van concurrentie en speelde ‘werk-honger’ niet mee, de consultatie was immers niet gericht op het krijgen van het werk, maar op het verstrekken van informatie. Daarnaast is de kaderstelling aangepast ten gunste van de mogelijkheden om een rendabeler plan te realiseren, maar zijn er wellicht (nieuwe) mogelijkheden ontstaan waardoor (vanuit de wens de ontwikkeling te willen realiseren) ook nieuwe, creatieve oplossingen kunnen ontstaan om te komen tot een hogere bieding. Tenslotte hebben wij niet gerekend met een gecombineerd gebruik van de bestaande entree van parkeergarage de Voorhorst met een eventuele, maar zijn uitgegaan van een volledig zelfstandig functionerende parkeervoorziening ten behoeve van de commerciële voorziening. In een combinatie van parkeerfuncties zou een optimalisatie gevonden kunnen worden.

## **Neveneffecten keuze**

### *Inleiding*

De vaststelling van het gewijzigd stedenbouwkundig kader brengt een aantal neveneffecten met zich mee. Daarbij gaat het om effecten die in principe het directe gevolg zijn van de (al veel eerder gemaakte) keuze om de locatie Raadhuisplein te willen ontwikkelen, maar die pas goed kunnen worden doorgerekend nu duidelijk is wat de (gewijzigde) uitgangspunten zijn. Hieronder wordt op een aantal van deze neveneffecten nader ingegaan. Daarbij wordt verwezen naar geactualiseerde onderzoeken.

### *Verkeerstechnisch (Verkeersonderzoek)*

Eerder in ons voorstel zijn wij al ingegaan op het mogelijke verkeerskundige effect wanneer op basis van de ontwikkeling op het Raadhuisplein een extra supermarkt in het dorp Haren wordt gerealiseerd. In het verkeersadvies Raadhuisplein-Haderaplein, zoals dat als bijlage 7 aan dit advies is toegevoegd zijn alle verkeerskundige effecten van mogelijke scenario's toegelicht.

### *Samenvatting*

Als gevolg van de ontwikkeling zal een aanzienlijke toename van het verkeer ontstaan, dit brengt potentieel een probleem met zich mee als het gaat om de kruising Hortuslaan – Molenweg. Ook zal de ontwikkeling tot gevolg hebben dat er regelmatig sprake zal zijn van een stokkende verkeersafwikkeling tijdens piekmomenten. Toch is de ontwikkeling Raadhuisplein vanuit verkeerstechnische overwegingen wel mogelijk, maar vraagt wel om een aantal (nog nader uit te werken) maatregelen. Deze maatregelen hebben onder andere betrekking op de genoemde knelpunten (waaronder kruispunt Hortuslaan – Molenweg en kruispunt Kerklaan – Molenweg – Kromme Elleboog) en de laad- en losvoorzieningen aan de Molenweg. Van belang op de uiteindelijke feitelijke effecten is het antwoord op de vraag of er sprake zal zijn van een nieuwe supermarkt of een verplaatste supermarkt (beide is mogelijk, maar een verplaatsing is meer wenselijk). Daarnaast is het ook van groot belang of er een parallelle verbinding tussen Oosterweg en Rijksstraatweg ten noorden van de Molenweg zou kunnen worden gerealiseerd.

### *Afweging*

De beschreven aandachtspunten en kanttekeningen sluiten aan op opmerkingen vanuit de klankbordgroep en bevestigen daarmee het belang van een goede uitwerking van de plannen. Omdat vanwege de te doorlopen aanbestedingsprocedure niet vooraf duidelijkheid kan worden gegeven over de vraag of er sprake is van een toegevoegde of een verplaatste supermarkt, zal gedurende de eerste fase van een uitwerking in scenario's moeten worden gedacht. Definitieve keuzes ten aanzien van verkeersoplossingen zullen pas kunnen worden gemaakt nadat de aanbestedingsresultaten duidelijk zijn. Overigens is het wel van belang te beseffen dat ook wanneer niet gekozen zou zijn voor een su-

permarkt + dagwinkels, maar voor (max.) 2000 m<sup>2</sup> 'overige detailhandel' conform 'bebouwingsvariant 1a' er een aanzienlijke toename van het verkeer zou zijn.

#### *Keuze/voorstel*

Voorgesteld wordt om als onderdeel van de bestemmingsplanprocedure en de daarbij behorende onderbouwing ook invulling te geven aan de uitwerking van mogelijke maatregelen. Afhankelijk van uiteindelijke aanbestedingsresultaten zal dan uitvoering kunnen worden gegeven aan specifieke maatregelen.

#### *Geluidstechnisch (onderzoek Westra Milieu Advies (WMA))*

Op basis van het 'worst case scenario' dat uit het verkeerskundig onderzoek naar voren kwam is, uitgaande van de hogere verkeersintensiteiten, onderzocht wat het effect van de toename zou kunnen zijn op het verkeerslawaai/geluidshinder. Geluidshinder kan op twee manieren ontstaan; a.g.v. de bebouwing (expeditie, installaties) en a.g.v. verkeersaantrekkende werking. Beide effecten moeten in aanloop tot het opstellen van een bestemmingsplan worden onderzocht.

#### *Samenvatting*

Vanuit het onderzoek wordt geconcludeerd dat vooralsnog ten aanzien van de bebouwing nog geen ongewenste negatieve effecten zijn te voorzien. De uitwerking van een ontwerp is hierin bepalend en hierin kan worden 'gestuurd'. Met name het grotere aantal verkeersbewegingen leidt wel tot een negatief effect voor de Kerkstraat, de Hortuslaan en de Molenweg. Hoewel er vanuit de wetgeving rondom verkeerslawaai geen basis bestaat voor het eisen van maatregelen (er is hier sprake van een 30 km-zone waarin deze wetgeving niet van toepassing is), bestaat deze basis wel vanuit RO-wetgeving. In verband hiermee moet voor deze straten worden gekeken naar compenserende maatregelen. In de notitie van WMA worden hiervoor een aantal mogelijkheden aangedragen.

#### *Afweging*

Dit onderzoek is een verkenning geweest. Deze verkenning laat zien dat we rekening moeten houden met te nemen maatregelen. Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure zal het onderzoek moeten worden geïntensiveerd. Dan zal ook meer duidelijk worden welke maatregelen moeten worden genomen om voldoende te compenseren. Dat geldt binnen dit project in ieder geval voor de woningen langs Kerkstraat en Hortuslaan. Voor wat betreft de woningen langs de Molenweg geldt dat de toename van verkeerslawaai niet alleen wordt veroorzaakt door de ontwikkeling op het Raadhuisplein, maar ook door de woningbouwontwikkeling Haren-Noord.

#### *Keuze/voorstel*

Voorgesteld wordt om op basis van de definitieve kadervaststelling en de nadere onderzoeken met de betrokkenen in overleg. Voor wat betreft de woningen aan de Kerkstraat en de Hortuslaan zal dit rechtstreeks, door de gemeente kunnen worden opgepakt; voor wat betreft de woningen aan de Molenweg, zal dit in samenwerking met de GEM Haren Noord moeten worden geïnitieerd.

#### *Luchtkwaliteit (onderzoek WMA)*

De gewijzigde verkeersintensiteiten zijn ook gebruikt als input voor een analyse van de effecten op de luchtkwaliteit. Uit deze analyse komt naar voren dat de effecten van deze ontwikkeling binnen de normen vallen en dat dit aspect geen belemmering vormt voor het realiseren van de ontwikkeling. Wel zal het onderzoek ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure nader moeten worden geïntensiveerd.

## DEEL III. VERVOLGTRAJECT

### Inleiding

Met de vaststelling van de gewijzigde kaderstelling wordt het moment gemarkeerd waarop de gemeentelijke ontwikkelfase wordt afgerond. De vervolgfase van dit project bestaat uit een drietal trajecten die in principe parallel zouden kunnen worden uitgevoerd:

- aanpassing parkeerbeleid
- aanbestedingsprocedure (vermarkting)
- bestemmingsplanprocedure

### Aanpassing parkeerbeleid

Afgeleide van de gewijzigde kaderstelling is de keuze om extra parkeerruimte te creëren op de vrijdag en de zaterdag door langparkeerders op die dagen te weren. Dit vraagt om een aanpassing van het parkeerbeleid. In het als bijlage toegevoegde rapport 'Parkeren centrum Haren' (die ook onderdeel zal gaan vormen van het GVVP) wordt ingegaan op een aantal aspecten die hierbij moeten worden overwogen/meegenomen. Daarnaast zijn ook vanuit de projectgroepbesprekingen een aantal aandachtspunten benoemd. In algemene zin is het van belang dat de ondernemers worden betrokken bij de uitwerking van het beleid. Daarnaast noemen wij de volgende onderwerpen:

- uitbreiding schilgebied
- verder verkennen mogelijkheden achteraf betaald parkeren
- onderzoeken mogelijkheden parkeerverwijssystemen
- verwijzing parkeergarage 'de Voorhorst'
- uitzonderingsgevallen
- aanwijzen parkeerlocatie langparkeerders buiten schilgebied

Een aantal van onderwerpen zijn al onderwerp van gesprek in een overleg tussen gemeente en ondernemers en zullen wellicht vooruit worden getrokken. Daarnaast zijn op 8 november jl. een tweetal moties aangenomen die hierop ook van invloed kunnen/zullen zijn.

### *Afstemming parkeerbeleid – aanbestedingsprocedure*

Vanuit de bespreking met 'Ondernemend Haren' kwam naar voren dat het wellicht van belang zou zijn om keuzes ten aanzien van de aanpassing van parkeerbeleid te maken voordat de aanbestedingsprocedure zou worden opgestart. Keuzes voor aanpassing van het 'algemeen geldend' regime, zouden van invloed kunnen zijn op de voorwaarden die in het aanbestedingsdocument zouden worden opgenomen ten aanzien van het te voeren regime (per definitie achteraf betaald parkeren) in de commerciële parkeervervoorziening (zowel parkeren op maaiveld als in de parkeergarage). De mate waarin dit daadwerkelijk van invloed zou kunnen zijn, is afhankelijk van de mate waarin grootschalige aanpassing van het beleid overwogen zouden kunnen worden. Dit kan alleen duidelijk worden door gesprekken tussen gemeente en ondernemers. Feit is echter dat een (te) lange bespreking van mogelijkheden zal leiden tot een (te) langdurige onderbreking van het proces van vermarkting, met de nodige financiële gevolgen.

Op dit moment kan nog niet worden overzien of de aanpassing van het parkeerbeleid kan worden ingepast in de planning van de aanbesteding zonder dat dit leidt tot vertraging. Streven zal echter zijn om zonder vertraging de keuzes t.a.v. parkeerbeleid op hoofdlijnen vooraf te laten gaan aan de aanbestedingsprocedure.

### Aanbestedingsprocedure

In eerdere fases hebben wij overwogen de ontwikkeling voor een gedeelte zelf ter hand te nemen. Na een architectenselectie, zou het plan dan op ons initiatief worden gerealiseerd en in de markt gezet. Deze werkwijze heeft als voordeel dat wij alle (ontwerp)keuzes volledig in eigen hand hebben en daar ook de burgers optimaal bij kunnen betrekken. Daarentegen trekken we met een dergelijke procedure ook alle risico's van de ontwikkeling volledig



naar ons toe. Mede naar aanleiding van de getoonde interesse van een aantal consortia hebben wij overwogen een alternatieve vermarkting te overwegen, waarbij de ontwikkeling als geheel (ontwerp, realisatie en vermarkting) ineens wordt gegund. Voordeel van deze optie is met name het feit dat de gemeente veel minder risico draagt en daarnaast dat het proces als geheel veel sneller kan worden doorlopen.

#### *Overwogen mogelijkheden*

Als bijlage bij dit raadsvoorstel vindt u ook een (door onze jurist opgestelde) memo 'aanbesteding Haderaplein' waarin wordt ingegaan op een tweetal mogelijkheden van vermarkting. Naast een 'reguliere' (Europese) aanbestedingsprocedure hebben wij ook een meervoudig onderhandse grondaanbieding overwogen. Op grond van het feit dat meerdere partijen al hun interesse hebben getoond en wij een consultatieronde met meerdere partijen hebben doorlopen bestaan er geen mogelijkheden meer om rechtstreeks met één partij onderhandelingen te voeren. De meervoudig onderhandse grondaanbieding staat wel open, maar kent meerdere beperkingen<sup>14</sup> die in dit concrete geval te grote nadelige effecten hebben op hetgeen wij van belang achten in de verdere procedure. Zo mag de ontwikkeling bijvoorbeeld geen gemeentelijk belang bevatten en mogen er geen eisen aan de ontwikkeling worden gesteld die verder gaan dan publiekrechtelijke mogelijkheden. Vanuit die beperking zouden geen mogelijkheden van (later) toevoegen van een gemeentelijke openbare parkeervoorziening (gemeentelijk belang) kunnen worden opgenomen in de aanbesteding. Daarnaast zouden we ook beperkt worden in de beoordeling van verschillende ontwerpen; wanneer het ontwerp met de hoogste bieding zou voldoen aan redelijke eisen van welstand (publiekrechtelijk kader) zou aan deze partij moeten worden gegund. In dat zelfde verband zou deze beoordeling ook de mogelijkheden van burgerparticipatie (beoordeling van beste ontwerp door burgers) erg sterk beperken.

#### *Keuze Europese aanbestedingsprocedure*

Nadeel van een (Europese) openbare aanbestedingsprocedure is dat deze in verhouding wat meer tijd kost, maar ook een specialistische begeleiding noodzakelijk maakt. Daartegenover staat een groot praktisch voordeel. Juist omdat wij in onze overwegingen ten aanzien van de optimalisaties op meerdere onderdelen 'ruimte laten' en minder strikt bepaalde uitwerkingen voorschrijven, ontstaan er mogelijkheden om alternatieven te bedenken en kan de markt om verschillende creatieve (eigen) manieren invulling gaan geven. De verwachting (op basis van de marktconsultatie) is dat daarmee ook de grondwaarde toeneemt. Risico van deze 'vrijheid' is dat ze op een ongewenste manier wordt 'gebruikt' en de invulling wellicht niet beantwoordt aan de verwachting. Uiteraard hebben wij getracht om de kaderstelling wel zo op te stellen dat deze voldoende beperkingen in zich heeft om dergelijke situaties te voorkomen. Door te kiezen voor een Europese aanbestedingsprocedure hebben wij echter de mogelijkheid (lees vrijheid) om ook kwaliteitseisen als toetsingscriteria op te nemen, inclusief een (gewogen) oordeel van burgers. Daarnaast behouden wij de vrijheid om overwegingen op te nemen die verband houden met onze eigen gemeentelijke parkeervoorziening (incl. het stellen van eisen aan het parkeerregime). Wij stellen dan ook voor de ontwikkeling te vermarkten op basis van een Europese openbare aanbestedingsprocedure.

#### **Bestemmingsplanprocedure**

Om de realisatie van de plannen ook juridisch mogelijk te maken, zal een (postzegel) bestemmingsplan moeten worden opgesteld. Zoals aangegeven zullen hiervoor een aantal van de nu verkennende onderzoeken, moeten worden geïntensiveerd. Het is daarbij vooralsnog onze bedoeling om een bestemmingsplan op te stellen die betrekking heeft op het gehele gebied Raadhuisplein, tussen Rijksstraatweg en Hortuslaan, zoals die ook in de visievorming aan de orde is gekomen. Daarmee kunnen namelijk ook particuliere initiatieven, die

---

<sup>14</sup> Zie bijgevoegde notitie

aansluiten op de visie, worden gefaciliteerd/gestuurd<sup>15</sup>. Daarnaast is de afstemming met de aanbestedingsprocedure van groot belang.

#### *Afstemming bestemmingsplan – aanbestedingsprocedure*

In de eerder aangehaalde memo van onze jurist wordt ook aandacht besteed aan deze afstemming en de volgorde van bestemmingsplan en aanbesteding. Theoretisch kan de aanbestedingsprocedure worden doorlopen op basis van een kaderstelling en is het niet noodzakelijk dat het bestemmingsplan gereed is. Daarmee zou de gunning eerder kunnen plaats vinden, hetgeen voor ons financieel aantrekkelijk zou zijn. Behoudens het feit dat een ontwikkelende partij naar alle waarschijnlijkheid niet eerder bereid zou zijn te betalen dan nadat ook bouwrecht is verkregen (door vaststelling van het bestemmingsplan) brengt deze volgorde ook het risico met zich mee dat gedurende de bestemmingsplanprocedure (bezwaar en beroep) de kaders moeten worden aangepast, waardoor het gegunde ontwerp niet meer kan worden gerealiseerd. In een dergelijk geval zou de aanbestedingsprocedure nietig moeten worden verklaard en opnieuw moeten worden doorlopen. In verband hiermee is het het meest logisch om eerst de bestemmingsplanprocedure te doorlopen voordat de aanbestedingsprocedure wordt gestart.

Vanuit een wens om zo efficiënt mogelijk te werk te gaan, zullen wij parallel aan de bestemmingsplanprocedure wel al de aanbestedingsprocedure voorbereiden. Het hierboven beschreven risico is namelijk met name afhankelijk van de soort en mate van weerstand tegen het bestemmingsplan. Gedurende de inspraakperiode zal hierover de nodige duidelijkheid ontstaan en meer concreet kunnen worden bepaald in welke mate wij risico's zouden lopen wanneer de aanbestedingsprocedure parallel aan de bestemmingsplanprocedure zou worden doorlopen.

Wij stellen dan ook voor om bestemmingsplanprocedure en aanbesteding zo efficiënt mogelijk op elkaar af te stemmen, maar daarbij het risico van aanpassing van bestemmingsplankaders als gevolg van een bezwaar- beroepprocedure leidend te laten zijn.

#### **Plan van aanpak en tijdspad**

Op grond van de tijd die noodzakelijk is voor het doorlopen van aanbestedings-, bestemmingsplanprocedure, afstemming tussen de procedures en een mogelijke (bepaalde) bezwaar- en beroepprocedure is het onze verwachting dat gunning van de ontwikkeling zou kunnen plaats vinden medio 2014.

Omdat de invulling van dit tijdspad mede afhankelijk is van uw keuze en een nadere afweging o.a. op het vlak van o.a. het aanpassen van het parkeerbeleid, stellen wij voor om naar aanleiding van uw besluitvorming een projectplan met een planning uit te werken. Door middel van raadsberichten en/of rapportages op de formele momenten kunnen wij u vervolgens informeren over de te nemen stappen en een meer gedetailleerd uitgewerkte planning.

#### **VOORSTEL**

Samengevat stellen wij u het volgende voor:

1. Het stedenbouwkundig kader, inclusief beeldkwaliteitseisen zoals opgenomen in hoofdstuk 6 van de kaderstellende notitie Haderaplein –Raadhuisplein d.d. 12 november 2012 vast te stellen;
2. De grondexploitatie d.d. 12 november 2012 vast te stellen;
3. De voorlopig opgelegde geheimhoudingsplicht van de Grondexploitatie Haderaplein' (13), 'Ontwikkeling Haderaplein; Financiële uitwerking Raadhuisplein-Haderaplein te Haren'(14) en 'Risico-analyse; detailbladen' (15) te bekrachtigen conform artikel 25 lid 3 Gemeentewet;

<sup>15</sup> Ook zal naar de mogelijkheden t.a.v. anterieure overeenkomsten worden gekeken

4. De reactienota's bespreking klankbordgroep en informatie bijeenkomst ondernemers vast stellen;
5. De ontwikkeling te vermarkten op basis van een Europese openbare aanbestedingsprocedure;
6. Bestemmingsplan- en aanbestedingsprocedure zo efficiënt mogelijk op elkaar af te stemmen, waarbij risico's ten aanzien van nietig verklaren aanbesteding moeten worden gemeden;
7. Het college opdracht te geven tot het aanpassen van het parkeerbeleid met als uitgangspunt het weren van werkenden op vrijdag(middag) en zaterdag uit het fiscaal gebied;
8. De parkeerbezetting in fiscaal gebied te blijven monitoren;
9. Knelpunten en aandachtspunten zoals benoemd in het rapport 'Verkeersadvies Raadhuisplein-Haderaplein' nader te onderzoeken
10. De raad blijvend te informeren over de aanpak en het tijdsplan van het project door middel van raadsberichten.

Haren, 20 november 2012

burgemeester en wethouders,

mr. M.P. de Wilde,  
secretaris

J.H. Bats,  
burgemeester