

Bijlage 1

Raadsvoorstel

‘Integrale afweging ontwikkeling Raadhuisplein – mogelijkheden vrij parkeren’

Achtergrond-informatie

Voorgeschiedenis

In 2009 heeft u besloten tot een centrumontwikkeling waarbij een nieuw gemeentehuis zou worden gebouwd en op de locatie van het oude gemeentehuis een nieuwe ontwikkeling zou worden gerealiseerd. In de periode daarna hebben er diverse afwegingen plaats gevonden over de invulling van de locatie. In december 2012 heeft u de nu liggende ruimtelijke kaders vastgesteld. Daarbij was er sprake van zorg over de DPO-technische¹ en verkeerstechnische risico's van een toevoeging van een grote supermarkt in het centrum. In december 2013 heeft u mede naar aanleiding van deze zorgen, besloten een voorkeursscenario vast te stellen dat uitging van een verplaatsing van de AH aan de Kerkstraat naar de ontwikkellocatie op het Raadhuisplein. Vervolgens is getracht om overeenstemming te bereiken met Ahold en/of SPF (eigenaar / verhuurder van het pand waarin AH nu in is gevestigd). In deze zelfde periode is ook een centrumvisie opgesteld, die de gewenste ontwikkeling bevestigde. Daarnaast is er ook een afweging gemaakt over aanpassingen aan het parkeerbeleid, die o.a. heeft geleid tot de introductie van bel-parkeren en de aanschaf van nieuwe systemen.

De onderhandelingen met Ahold en SPF zijn uiteindelijk beide stuk gelopen en daarop is besloten een heroverweging te maken voor de ontwikkeling. In november 2015 was een motie aanleiding voor de portefeuillehouder om toe te zeggen dat gekeken zou worden naar de mogelijkheden voor de introductie van vrij parkeren.

In januari van dit jaar hebben wij een plan van aanpak voor de 'integrale afweging scenario ontwikkeling Raadhuisplein – introductie vrij parkeren' toegestuurd. In dit plan van aanpak hebben wij aangegeven dat een afweging rond de mogelijkheden voor vrij parkeren onlosmakelijk verbonden is met afwegingen voor de ontwikkeling Raadhuisplein en dat daarom parallel over beide onderwerpen zou moeten worden besloten. In het plan van aanpak hebben we beschreven hoe wij op dat moment dachten dit aan te pakken.

¹ DPO = Distributie Planologisch Onderzoek

Bovenliggende doelstellingen

Ontwikkeling Raadhuisplein

Al geruime tijd werken we aan de afronding van het Komplan en wel aan het laatste onderdeel, de aanpak van het Raadhuisplein. Met de aanpak van het Raadhuisplein willen we een duurzame en structurele verbetering van het centrum realiseren:

- het versterken van de winkelstructuur
- het vergroten van de levendigheid en woonkwaliteit
- het verbeteren van de routing, beleving en ambiance op het plein.
- het verbeteren van de stedenbouwkundige en ruimtelijke kwaliteit.

Het project 'Ontwikkeling Raadhuisplein – Haderaplein' is op het concrete project waarmee deze verbetering kan worden gerealiseerd. Daarnaast geldt dat met deze ontwikkeling een deel van de kosten van de bouw van het nieuwe gemeentehuis moet worden terugverdiend (bestemmingsreserve 'nieuw Raadhuis').

Vrij parkeren

Als doelstelling voor het parkeerbeleid geldt enerzijds de wens om het parkeren te willen reguleren ten einde voldoende ruimte beschikbaar te hebben voor het winkelende publiek. Daarnaast geldt dat het parkeren voor de bezoeker zo makkelijk mogelijk moet worden gemaakt (zie besluitvorming raad december 2014). Vanuit de ondernemers is aangegeven dat de aantrekkelijkheid van Haren als winkelgebied nadelig wordt beïnvloed doordat voor het parkeren moet worden betaald. Daaruit is de wens om te kijken naar 'vrij parkeren' ontstaan.

Opzet afweging (aangepast)

Uiteindelijk zijn in het afwegingsproces 6 ontwikkelscenario's en 6 parkeervarianten gewogen. Bij het afwegen van alle individuele scenario's en varianten werd duidelijk dat de wegingsaspecten die bepalend zijn voor een keuze voor een ontwikkelscenario, maar zeer beperkt overlappen met de wegingsaspecten die bepalend zijn voor een keuze voor een parkeerregime. De onderlinge verwevenheid beperkt zich tot met name het financiële aspect en deels het verkeerstechnische effect (aantrekkende werking)².

Parallelliteit afwegingsaspecten	
<i>Ontwikkelscenario</i>	<i>Parkeerregime</i>
Ruimtelijke kwaliteit plein	Effect op parkeerdruk / beschikbaarheid
Functie als 'trekker' voor het centrum	Neveneffecten voor doelgroepen (aantrekkelijkheid)
Effect centrum als geheel	Effect centrum als geheel (winkelverdeling)
Draagvlak ontwikkelscenario	Draagvlak parkeerregime bij div. doelgroepen
Effect op verkeersdruk (aantrekkende werking)	↔
	Effect op verkeersdruk (zoekverkeer)
Financiën	
Effect keuze parkeerregime op inkomsten en uitgaven parkeren (begroting totale gemeente)	
Effect scenariokeuze op grondwaarde (ontwikkeling Raadhuisplein)	
Effect parkeerregime op grondwaarde ontwikkelscenario (ontwikkeling Raadhuisplein)	

Een keuze voor het beste (alternatieve) ontwikkelscenario wordt dus niet beïnvloed door het parallel gekozen parkeerregime. Alleen op financieel vlak is sprake van een interactie tussen de keuzes. Bij de financiële afwegingen, wordt dit nader toegelicht.

De afweging is er op gericht geweest om inzichtelijk te maken wat (in rangorde) de beste en minder goede keuzes zouden zijn (objectief gezien) en waar het meeste draagvlak voor bestaat (bij ondernemers en omwonenden). Daarbij zijn de afwegingen voor een ontwikkelscenario en een alternatief parkeerregime separaat gemaakt en ook los van elkaar voorgelegd aan ondernemers en omwonenden. Door een rangorde aan te brengen ontstaat zicht op de separate voorkeuren van ontwikkelscenario en parkeerregime, maar kan ook een voorkeurscombinatie van beide worden bepaald. Daarnaast wordt ook zichtbaar wat eventueel goede alternatieven zouden zijn. Met de financiële consequenties in beeld (die parallel zijn doorgerekend) is het dan aan ons / u om te bepalen in hoeverre de beste optie (combinatie van ontwikkelscenario en parkeerregime) ook financieel haalbaar is of dat gekozen zou moeten worden voor een 'second best' optie vanwege een beperkter financieel effect.

² Het effect op de verkeersstromen wordt in hoofdzaak bepaald door de keuze voor een ontwikkelscenario; in beperkte mate kan een parkeerregime leiden tot een extra verkeersstroom omdat er op piekmomenten zoekverkeer ontstaat.

AFWEGING ONTWIKKELSCENARIO'S

In onderstaande afweging is onderscheid gemaakt tussen een afweging die intern is gemaakt, vooral op basis van 'objectieve gegevens', en een verkenning van het draagvlak voor de verschillende varianten op basis van de besprekingen met ondernemers en omwonenden / klankbordgroep. In de toelichting op de voorkeuren wordt steeds het belangrijkste deel van de interne afweging al duidelijk (samenvatting). Voor een totaalbeeld van de afweging verwijzen wij naar de diverse bijlagen die zijn toegevoegd (achtergrondrapportages over financiën en verkeer).

Kanttelingen bij de vergelijking

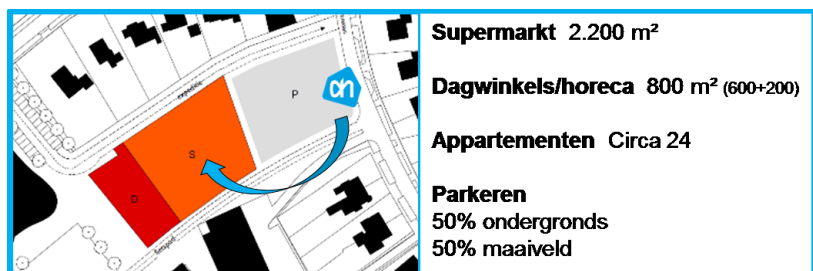
Bij de afweging die wij nu hebben gemaakt, hebben we vooral de onderlinge verschillen in beeld willen krijgen om een goede vergelijking tussen de scenario's te kunnen maken. Daartoe hebben we ervoor gekozen om zoveel mogelijk de uitgangspunten van de scenario's gelijk te houden en alleen die waarden te variëren die het verschil kenmerken. Uiteraard kan elk scenario in zichzelf nog worden geoptimaliseerd. Het doel is echter om vanuit een vergelijking de beste optie helder te krijgen en daarna te kijken naar optimalisatiemogelijkheden. Daarnaast ontkomen wij er niet aan dat bij het opstellen van een vergelijking als deze, gewerkt zal moeten worden met een zekere mate van uitgangspunten en bandbreedtes. Er is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van waarden die gestoeld zijn op uitkomsten van onderzoeken, marktconsultaties en berekeningen, maar dat is niet in alle gevallen haalbaar. Omdat het echter gaat om een onderlinge vergelijking waarbij zoveel mogelijk dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd, verwachten wij wel dat de uitkomsten kloppend zijn.

Varianten (aangevuld)

De volgende alternatieve ontwikkelscenario's zijn onderdeel van de afweging. Bij het bepalen van de scenario's is gekeken naar de originele doelstellingen (zie eerder in deze bijlage) en de beperkingen die vanuit DPO-aspecten en verkeerstechnische risico's bij eerdere afwegingen aan de orde zijn geweest. Kijkende naar deze aspecten en het gegeven dat het voorkeursscenario niet langer haalbaar is, is gezocht naar alternatieven die op andere wijze zoveel mogelijk tegemoet komen aan de doelstellingen.

Oude voorkeur

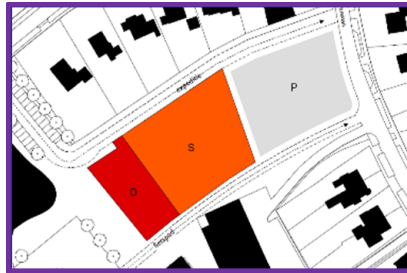
Dit is het eerder vastgestelde voorkeursscenario³: Binnen de vastgestelde ruimtelijke kaders de bestaande AH aan de Kerkstraat verplaatsen naar het Raadhuisplein. Dit scenario is alleen opgenomen ter vergelijking / referentiekader.



³ Besluit raad december 2013

Doorzetten (duurzame verstedelijking)

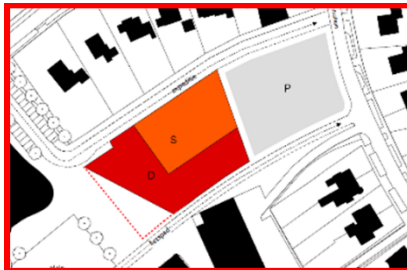
De bestaande vastgestelde stedenbouwkundige kaders blijven uitgangspunt. Hoewel er nadelen kleven aan een toevoeging van een extra (grote) supermarkt wordt vanwege het belang van een grote trekker in het centrum op basis van de liggende stedenbouwkundige kaders doorgezet. Een duurzame versterking van het centrum kan alleen worden bereikt door deze toevoeging. Eerder onderkende DPO-technische beperkingen en risico's t.a.v. verkeer, wegen niet op tegen het belang van de duurzame verstedelijking en zullen op termijn opgelost worden vanuit markttechnische ontwikkelingen⁴.



Supermarkt	2.200 m ²
Dagwinkels/horeca	800 m ² (600+200)
Appartementen	Circa 24
Parkeren	50% ondergronds 50% maaiveld

Meer dagwinkels

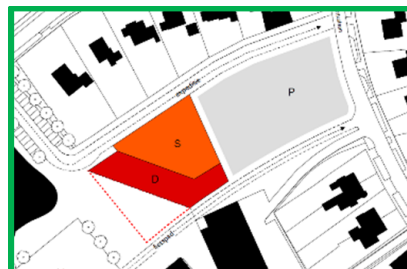
Binnen hetzelfde ruimtelijk kader wordt gekozen voor een andere verdeling van de oppervlakte voor supermarkt en dagwinkels. Hierdoor wordt de verkeersdruk, omdat sprake is van een geringere verkeersaantrekkende werking, minder. Anderzijds past de toevoeging van dagwinkels minder binnen de DPO gerelateerde kaders en doelstellingen



Supermarkt	1.100 m ²
Dagwinkels/horeca	1.900 m ² (1700 +200)
Appartementen	Circa 24
Parkeren	50% ondergronds 50% maaiveld

Kleiner

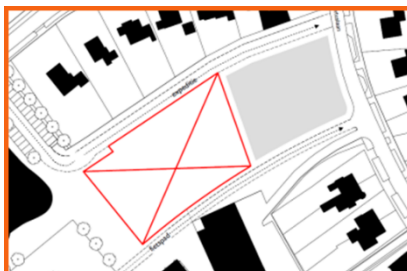
Uitgaande van een geringer oppervlak aan supermarkt (passend binnen de DPO-technische en verkeerstechnische mogelijkheden) en huidige oppervlak aan dagwinkels wordt gekozen voor een kleiner bebouwingsoppervlak. Het bovenliggende blok voor de appartementen kan gelijk blijven, omdat dit ook binnen de huidige kaderstelling al minder diep was vorm gegeven.



Supermarkt	1.100 m ²
Dagwinkels/horeca	800 m ² (600+200)
Appartementen	Circa 24
Parkeren	25% ondergronds (bewoners) 75% maaiveld

Stoppen

Er kan ook gekozen worden om niet langer het plein te willen bebouwen en eventueel de inrichting op andere wijze aan te passen, danwel te laten zoals het nu is. Zowel ruimtelijke als financiële doelstellingen worden dan losgelaten.

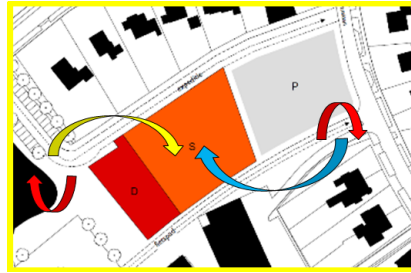


Supermarkt	- m ²
Dagwinkels/horeca	- m ²
Appartementen	-
Parkeren	Maaiveld (als bestaand)

⁴ Op grond van jurisprudentie staat deze optie open.

Max 2

In dit scenario blijven de liggende ruimtelijke kaders overeind, maar wordt de invulling beperkt vrij gelaten. Omwille van de DPO-technische en verkeerstechnische beperkingen wordt in een aanbesteding aangegeven dat zich binnen het centrum aan oostzijde van de Rijksstraatweg maximaal 2 supermarkten mogen bevinden⁵. Om dit scenario mogelijk te maken zal (door de aanbieder) gezocht moeten worden naar een verschuiving van meerdere supermarkten, dan wel een uitkoop en herbestemming van een bestaande supermarkt-locatie.



Supermarkt	2.200 m ²
Dagwinkels/horeca	800 m ² (600+200)
Appartementen	Circa 24
Parkeren	
	50% ondergronds
	50% maaiveld

Interne afwegingen

Bovenstaande ontwikkelscenario's zijn in eerste instantie door ons tegen elkaar gewogen. Ook bij eerdere keuzes in dit proces (om wel of niet door te gaan op de ingeslagen weg) hebben wij al gekeken naar de alternatieven. In die zin zijn bovenstaande alternatieven ook deels in de loop der tijd ontstaan.

Afwegingsaspecten

Bij het maken van de afweging hebben een aantal specifieke aspecten een rol gespeeld. Dit zijn de aspecten die met name voortkomen uit de doelstellingen die we met de centrumontwikkeling wilden bereiken.

Effect Ruimtelijke kwaliteit plein

Één van de doelen van de ontwikkeling is een nieuwe pleinwand te realiseren waardoor de er een beter plein ontstaat. Daarnaast moet de wand door de commerciële invulling de winkelroute langs de oostzijde van het plein naar de noordzijde trekken. Met vrijwel alle scenario's wordt dit doel bereikt. Alleen bij 'stoppen' slaagt dit niet.

Aantrekkende werking (trekker centrum)

Een grote supermarkt op deze locatie zal meer mensen naar het centrum trekken en zal de kans op combinatie-winkelen vergroten, zoals dat bijvoorbeeld ook bij het Helperplein gebeurt. Een grotere supermarkt (enige in het dorp) heeft eerder / meer deze aantrekkende werking dan een kleinere supermarkt waarvan er (qua formaat) meer in het dorp gevestigd zijn.

Effect op kwaliteit centrum (winkelverdeling)

Het voorkeursscenario ging uit van een verplaatsing van de AH aan de Kerkstraat. Door deze verplaatsing kwam een supermarkt die nu eigenlijk net buiten het centrum is gelegen, in het centrum te liggen, waardoor een betere verdeling van de winkels zou ontstaan. Enkele scenario's (zoals de duurzame verstedelijking en het max 2-scenario) hebben dit effect optioneel nog steeds in zich, maar geen van de scenario's voert hier nog volledige regie op.

DPO (beschikbare ruimte)

Distributie Planologisch Onderzoek (DPO) laat zien dat er beperkt ruimte is om supermarktoppervlak toe te voegen. Dat zelfde geldt voor dagwinkels. Op grond van het belang van de duurzame versterking van het centrum, is een keuze voor een toevoeging van supermarktoppervlak in het centrum als trekker, wel te verantwoorden, maar dit zal wel tot

⁵ De negatieve effecten van de extra supermarkt hebben met name effect op de toestroom van verkeer aan oostzijde van het centrum, vandaar dat ook aan die zijde van het centrum oppervlakte moet komen te vervallen.

spanning op de markt leiden. De kleinere ontwikkeling (1100 m² supermarkt, max. 800 m² dagwinkels) past wel binnen de kaders van het DPO en dat geldt ook voor de max 2-variant, omdat daar een maximum geldt voor het supermarktoppervlak. Stoppen zal uiteraard ook niet tot problemen leiden.

Verkeer (toestroom)

Toevoeging van winkeloppervlak zal leiden tot extra of gewijzigde verkeersstromen. Met name de supermarkt heeft een extra verkeersaantrekkende werking, voor de dagwinkels geldt dit minder. Afhankelijk van de grootte van de commerciële functie zal de stroom groter of kleiner zijn. Bij een toevoeging treedt deels ook een herverdeling op (dezelfde verkeersstroom verdeelt zich over meerdere locaties). Dit heeft een positief effect op de huidige verkeersstromen, met name aan oostzijde van het centrum. Een verplaatsing leidt tot een sterkere verschuiving van de verkeersstromen. In het rapport 'Integrale afweging parkeren Haren' kunt u de effecten nalezen (zie bijlage). In bijlage 1 'Hoofdpijnen verkeerseffecten' van de rapportage zijn de effecten samengevat. Het gaat daarbij om de toename van de totale verkeersdruk op het centrum. Dit verdeelt zich over meerdere wegen in de diverse varianten. Bij het scenario 'doorzetten' is de toename het grootst, duidelijk groter ook dan het oude voorkeursscenario (verplaatsing AH). Het max. 2-scenario bevindt zich hier tussenin, met als kanttekening dat dit scenario op meerdere manieren kan worden ingevuld en dat bij de berekeningen hier, is uitgegaan van een 'worst-case-scenario'. De kleinere variant genereert de kleinste toename.

Marktconformiteit

Een laatste afwegingsaspect is meer te rekenen als een risico. Voor de meest gewenste keuze moet in de markt ook interesse zijn. De inschatting is dat die interesse bij een kleiner supermarktoppervlak geringer zal zijn dan bij een groter oppervlak. Daarnaast geldt dat bij een groter dagwinkel-oppervlak de verhuurbaarheid moeilijker zal zijn (meer wisselingen, minder continuïteit) hetgeen de waarde negatief beïnvloed.

Uitkomsten 'interne' afweging

Op basis van bovenstaande afwegingsaspecten is een vergelijking gemaakt tussen de ontwikkelscenario's

Proces van afweging

In eerste opzet is zoals aangegeven een integrale afweging gemaakt. Het rapport 'Integrale afweging parkeren Haren' is hier belangrijk onderdeel van, omdat naast parkeren, ook de verkeersaspecten hierin aan de orde komen. Op basis hiervan en al bekende gegevens over ruimtelijke kwaliteit is een vergelijking gemaakt. De integrale afweging is in eerste instantie ingezet door alle effecten en cijfermatige uitkomsten voor alle varianten te verzamelen en naast elkaar te leggen. Hierin werd vervolgens een structuur herkend. Na constatering van een meer logische afwegingsopzet, zoals hierboven onder 'Opzet afweging (aangepast)' weergegeven, is vervolgens een splitsing aangebracht tussen het ruimtelijke deel en het parkeertechnische deel en is het geheel losgekoppeld van de financiële effecten. Vervolgens is per onderdeel een rangorde aangebracht.

Delen van deze (ruimtelijke) afweging zijn al eens eerder gemaakt. Tot nu toe leidde elke heroverweging tot de conclusie dat met het voorkeursscenario het meest tegemoet gekomen werd aan de doelstellingen. De afweging die we nu hebben gemaakt bevestigt dit.

In het proces zijn twee nieuwe scenario's ontstaan; het scenario 'doorzetten' en het max. 2-scenario. Beide zijn ontstaan vanuit een zoektocht naar de mogelijkheden om wel de originele doelstellingen (zowel ruimtelijk als financieel) te bereiken, terwijl het voorkeursscenario niet langer mogelijk was.

De opties 'meer dagwinkels' en 'stoppen' zijn kijkende naar de doelstellingen van de ontwikkeling en de neveneffecten in onze optiek geen goede / realistische opties, of in ieder geval de meest slechte scenario's. Een kleinere ontwikkeling zou een goede keus kunnen zijn, maar dit is met name afhankelijk van een eventuele relatie met het parkeren, omdat bij dit scenario geen parkeergarage hoeft te worden gerealiseerd. Qua marktconformiteit en effect als trekker scoort dit scenario minder. Het max 2-scenario scoort op dit front en in het totaal het beste, omdat daarmee de doelstellingen van het voorkeursscenario maximaal worden bereikt en toch regie wordt gevoerd op het verkeer- en DPO-technische aspect (tot het maximaal haalbare).

Verkeerstechnisch kleven aan dit scenario bepaalde risico's. In eerdere rapportages over de verkeerseffecten is beschreven dat de ontwikkeling van het Raadhuisplein, in combinatie met de woningbouw in DHE-gebied, zal leiden tot verhoging van de verkeersdruk. Bij een toevoeging van een supermarkt (scenario 'doorzetten') kan dit op piekmomenten leiden tot stagnerende verkeersstromen. Het scenario 'max. 2' leidt wel tot een geringere verkeersdruk, maar is nog wel risicovol (mn. kijkende naar de meest ongunstige verschuiving; worst-case-scenario).

In de afgelopen periode hebben wij samen met u al gekeken naar maatregelen om deze verkeersrisico's te beperken.

Over het geheel genomen is de rangorde tussen de *alternatieve* scenario's als volgt:

- 1) Max. 2
- 2) Doorzetten
- 3) Kleiner
- 4) Meer dagwinkels
- 5) Stoppen

Uitkomsten participatie

Op 31 mei en 1 juni hebben wij de eerste uitkomsten van onze afwegingen besproken met respectievelijk de ondernemers en de klankbordgroep/omwonenden. Tijdens deze besprekingen zijn de afweging van de ontwikkelscenario's en verschillende parkeerregimes na elkaar aan de orde gesteld. Insteek van de bijeenkomsten was om vanuit de specifieke groep, per onderdeel, het draagvlak helder te krijgen en op basis daarvan een rangorde te kunnen bepalen.

Bijeenkomst ondernemers

De ondernemers gaven tijdens de bespreking in eerste instantie aan het moeilijk te vinden een rangorde aan te brengen in de ontwikkelscenario's. Er werd veel informatie in korte tijd gedeeld en dit maakte een goede afweging moeilijk. Daarnaast gaven zij aan veel meer belang te hechten aan een afweging rondom het parkeerbeleid. Een keuze voor een ontwikkelscenario zou dan ook vooral de aanpassing van een parkeerbeleid maximaal moeten faciliteren. Kort gezegd zou vanuit de ontwikkeling zoveel mogelijk geld moeten worden gegenereerd om een aanpassing van het parkeerbeleid te kunnen bekostigen. Vooruitkijkend naar de financiële effecten zou daarmee hun voorkeur komen te liggen op de varianten 'doorzetten' en 'max. 2', en eventueel de kleinere ontwikkeling, afhankelijk van de effecten van 'het niet hoeven realiseren van een parkeergarage' op de biedingen.

Bijeenkomst klankbordgroep en omwonenden

Vanuit deze groep werd vooral gekeken naar de ruimtelijke impact op de persoonlijke woonomgeving en de verkeereffecten, die ook van grote invloed zullen zijn op de straten waaraan gewoond wordt. Het scenario 'stoppen' wordt echter niet als een gunstige variant gezien, omdat daarmee de potentie van een ontwikkeling blijft bestaan en ook een risico. Duidelijkheid is dus meer gewenst en wordt ook als een belang voor Haren benoemd. Vanuit

dit perspectief gaat hun voorkeur uit naar de ontwikkelingen met de geringste ruimtelijke impact en de laagste verkeersaantrekkende werking. In rangorde wordt dit:

- 1) Kleiner
- 2) Meer dagwinkels
- 3) Max. 2
- 4) Doorzetten
- 5) Stoppen

AFWEGING PARKEERVARIANTEN

Varianten (aangevuld)

Zoals aangegeven in het plan van aanpak, kan 'vrij parkeren' op meerdere manieren worden vorm gegeven. Elke vorm heeft zijn eigen specifieke voor- en nadelen en neveneffecten. Hieronder geven wij een aantal verschillende varianten weer. Ook in dit geval is er voor gekozen om in eerste instantie te kiezen voor duidelijke uitersten en op basis hiervan een voorkeur te bepalen. Deze kan vervolgens eventueel worden geoptimaliseerd (zie ook 'kanttekening bij afweging'). De hieronder weergegeven mogelijke aanpassingen hebben overigens betrekking op het huidige fiscale gebied, inclusief de parkeergarage 'Voorhorst'.

Volledig vrij parkeren

In deze variant wordt geen regie meer gevoerd en wordt het parkeren volledig vrij gelaten. Dat wil zeggen dat alle parkeerplaatsen voor iedereen ongelimiteerd beschikbaar zijn. Ook langparkeerders kunnen daarmee gebruik maken van de parkeervoorzieningen in het centrum. Alleen in deze variant komen (omdat er geen regime meer is) ook het schilstraten regime te vervallen en is er ook geen specifieke regeling voor bewoners.



Blauwe zone; max. 1,5 uur

Het vrij parkeren wordt hierdoor in tijd beperkt. Daarmee worden langparkeerders geweerd, maar wordt wel de tijdsdruk opnieuw geïntroduceerd. De handelingen zijn voor de gebruikers beperkt. Het schilstratenregime blijft in stand en ook bewoners worden door middel van vergunningen gefaciliteerd.



Blauwe zone; max. 4 uur

Door een verhoging van de eindtijd, wordt de tijdsdruk beperkt. Daarmee wordt het voor (een gedeelte van de) langparkeerders weer interessanter. Schilstratenregime en bewonersvergunningen blijven bestaan.



Betaald parkeren; eerste 1,5 uur vrij

In deze systematiek blijft het betaald parkeren gehandhaafd, maar hoeft voor de eerste 1,5 uur niet te worden betaald. Voor de parkeergarage is de handeling eenvoudig (bij betaling achteraf wordt alleen het deel na 1,5 uur betaald). Voor de overige terreinen geldt dat wél een kaartje moet worden gehaald om controle mogelijk te maken. Schilstratenregime en bewonersvergunningen blijven bestaan.



Scheiding lang en kort parkeren

Langparkeerders kunnen betaald parkeren in de parkeergarage(s) en op maaiveld geldt een blauwe zone van max. 1,5 uur. Diegenen die een ontheffing hebben (vergunninghouders, zoals bewoners) zullen gebruik moeten maken van de garage. Het schilstratenregime blijft bestaan.



Uitkomsten 'objectieve' afwegingen

In eerste instantie zijn bovenstaande parkeervarianten met name beoordeeld en doorgerekend door Sweco (voormalig Grontmij; eerder betrokken bij verkeer- en parkeerafwegingen). Daarbij is

gekeken naar het effect op de parkeerdruk en daarnaast is gekeken naar de te verwachten neveneffecten die optreden als gevolg van de wijziging van het regime. Voor een volledig beeld van deze beoordeling en doorrekening verwijzen wij naar de rapportage 'Integrale afweging parkeren Haren' (zie bijlage). Een samenvatting van de beoordeling kunt u terug vinden in bijlage 2 van die rapportage. Hieronder vatten wij de onze conclusies van deze afweging kort samen.

Bij de variant 'volledig vrij' is er geen beperking meer voor langparkeerders, waardoor de druk parkeerdruk dusdanig toeneemt dat er voor het winkelend publiek geen plek meer is, daarmee is dit geen reële optie. Ook bij de variant 'scheiding lang en kort parkeren' neemt de parkeerdruk (op maaiveld) dusdanig toe dat een ongewenste situatie ontstaat. Optimalisaties van deze varianten zijn haalbaar, maar leiden tot onduidelijke situaties. Bij deze varianten zal ook de verkeersdruk extra toenemen, omdat er zoekverkeer zal ontstaan. Ook wanneer het bestaande regime gehandhaafd blijft, zal de parkeerdruk toenemen, omdat door de realisatie van de ontwikkeling bestaande parkeerplaatsen komen te vervallen / niet meer (volledig⁶) beschikbaar zullen zijn en een deel van de reguliere bezoekers zal moeten uitwijken naar de overige locaties. Daardoor wordt de grens van een aanvaardbare parkeerdruk bereikt (> 85% wordt ervaren als 'vol' omdat te lang gezocht moet worden naar een plekje). Datzelfde geldt ook voor de variant 'betaald parkeren; eerste 1,5 uur vrij'. De twee varianten met een blauwe zone hebben een gunstiger effect, waarbij de langere parkeertijd (4 uur) voor met name het winkelend publiek gunstiger zal zijn, omdat de tijdsdruk niet erg groot is⁷. Het meest gunstig voor het parkeren zou zijn wanneer er ook geen ontwikkeling zou worden gerealiseerd, waardoor het huidige (extra) parkeerterrein op de ontwikkellocatie beschikbaar blijft.

Kijkende naar de parkeerkwaliteit (dus los van het financiële aspect) zou de volgende rangorde kunnen worden gehanteerd:

- 1) Blauwe zone; max 4 uur
- 2) Blauwe zone; max 1,5 uur
- 3) Betaald parkeren; eerste 1,5 uur vrij
- 4) Behouden bestaand regime
- 5) Scheiding lang – kort parkeren
- 6) Volledig vrij parkeren

Waarbij 3 en 4 vrijwel gelijkwaardig zijn en tussen de nummers 1 en 2 een optimum qua tijd gezocht zou kunnen worden.

Uitkomsten participatie

Ook bovenstaande is op 31 mei en 1 juni besproken met respectievelijk ondernemers en klankbordgroep/omwonenden. En ook hen is gevraagd een rangorde aan te brengen.

Bijeenkomst ondernemers

Zoals al eerder aangegeven heeft tijdens de bijeenkomst met de ondernemers sterk de nadruk gelegen op het parkeren en is uitgebreid gesproken over de voor- en nadelen. Door de ondernemers wordt heel expliciet benoemd dat het feit dat in Haren (als enige dorp rondom Groningen) een betaald parkeren regime geldt, het minder aantrekkelijk maakt voor het winkelend publiek. Zij zijn er van overtuigd dat een introductie van vrij parkeren zal leiden tot omzetverhoging bij de winkels. Daarnaast benoemen zij dat ook 'de handeling' van betaald parkeren (met name bij het maaiveld parkeren) een belangrijk negatief aspect is ten opzichte van het gebruik van een parkeerschijf. Het lukte niet om tijdens de bijeenkomst een rangorde aan te brengen tussen de regimes. Wel werd de conclusie getrokken dat volledig vrij parkeren

⁶ Afhankelijk van het regime dat door eigenaar / huurder van de ontwikkeling wordt geïntroduceerd.

⁷ Risico van deze variant is dat het aantrekkelijk wordt voor langparkeerders om 2 x 4 uur te parkeren, door halverwege de dag de schijf door te draaien of de auto te verplaatsen.

geen optie is (tenzij lang parkeerders konden worden geweerd en daarmee toch een vorm van regime zou moeten worden geïntroduceerd) en dat (dus) het ideale regime zou zijn een blauwe zone van ca. 2 uur, eventueel op termijn bij te stellen op basis van ervaringen.

Bijeenkomst klankbordgroep en omwonenden

Het parkeerregime raakt omwonenden in mindere mate. Voor deze groepen geldt met name een belang als het gaat om de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor hen zelf. Bij die varianten waarbij de parkeerdruk teveel toeneemt, zullen ook voor bewoners (of hun bezoekers) minder plekken beschikbaar zijn, wat zij als een nadeel zullen ervaren. De door deze groep aangebrachte rangorde stemt hiermee overeen:


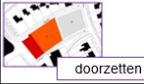


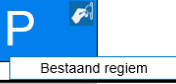

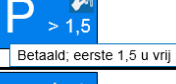
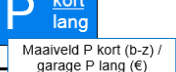
- 1) Blauwe zone; max 1,5 uur
- 2) Blauwe zone; max 4 uur
- 3) Betaald parkeren; eerste 1,5 uur vrij
- 4) Behouden bestaand regime
- 5) Scheiding lang – kort parkeren
- 6) Volledig vrij parkeren

Conclusies afweging parkeervarianten

Het totaal van de afweging en de participatie laten een redelijk gelijk beeld zien. De meest wenselijke vorm van vrij parkeren is de introductie van een blauwe zone, waarbij een optimum zou moeten worden gezocht voor de maximale parkeertijd. De parkeerregimes 'scheiding lang – kort' en 'volledig vrij' zijn niet aanvaardbaar / werkbaar, behouden van het bestaande regime en de eerste 1,5 uur vrij zijn aanvaardbaar maar zijn (voor de ondernemers) ongewenst.

Bepaling rangorde voorkeurscombinatie

Op basis van de gegevens tot nu toe kan een overzicht worden gegeven van de rangorde in de meest gewenste voorkeurscombinaties. In de tabel hieronder wordt met kleur aangegeven waar deze voorkeuren liggen. Daarbij geeft groen de grootste voorkeur weer en rood de minst gewenste combinatie.

	 oude voorkeur	 doorzetten	 meer dagwinkels	 kleiner	 stoppen	 max. 2
 Bestaand regiem	2,5	3,5	4,5	4,0	5,0	3,0
 volledig vrij parkeren	3,5	4,5	5,5	5,0	6,0	4,0
 Blaauwe zone max 1,5 u	1,0	2,0	3,0	2,5	3,5	1,5
 Blaauwe zone max 4 u	1,5	2,5	3,5	3,0	4,0	2,0
 Betaald, eerste 1,5 u vrij	2,0	3,0	4,0	3,5	4,5	2,5
 Maaiveld P kort (b-z) / garage P lang (€)	3,0	4,0	5,0	4,5	5,5	3,5

Uit deze tabel blijkt als eerste dat de oude voorkeur qua ontwikkeling (verplaatsing AH) tot nu toe terecht werd nagestreefd. Het beste alternatief, de voorkeurscombinatie voor dit moment, is de 'max. 2-variant' gecombineerd met een blauwe zone 1,5 uur. Daarnaast blijkt uit dit overzicht dat bij een afweging binnen de financiële mogelijkheden de 'second best – opties' zouden moeten gezocht in de ontwikkelsenario's 'doorzetten' en eventueel 'kleiner', en in de parkeerregimes 'blauwe zone 4 uur' en eventueel 'betaald; eerste 1,5 uur vrij'.

Bepaling rangorde financiële voorkeur

In de rapportage 'Financiële effecten wijziging parkeerregime Gemeente Haren' (zie bijlage) is een doorrekening gemaakt van de financiële effecten van alle mogelijke combinaties. Deze doorrekeningen zijn zeer complex omdat veel verschillende factoren zowel de parkeerinkomsten en –kosten bepalen, als ook de grondwaarde. Ook voor deze doorrekeningen geldt dat het onontkoombaar is om gedeeltelijk met uitgangspunten en aannames te werken. Deze waarden zijn echter zoveel mogelijk gebaseerd op uitkomsten van marktconsultaties en ervaringscijfers, danwel professional opinions.

Opbouw financiële effecten

De financiële effecten zijn driedelig:

- De keuze voor een ontwikkelscenario is van invloed op de eindwaarde van de GREX (lagere grondwaarde)
- De keuze voor een parkeerregime is van invloed op de eindwaarde van de GREX (lagere grondwaarde)
- De keuze voor een parkeerregime is van invloed op de jaarlast (lagere inkomsten)

Om te bepalen wat de effecten van een gewijzigd parkeerregime op de parkeerinkomsten zijn, is gekeken naar:

- Vervallen van (gedeelten van) parkeeropbrengsten
- Kosten van handhaving (wel / niet vervallen daarvan)
- Vervallen van (gedeelten van) eigen parkeervoorzieningen (verkoop Haderaplein)
- Wijzigende bezettingsgraden (als gevolg van aangepast regime en/of ontwikkeling)
- Parkeerduur van bezoekers (i.r.t. opbrengsten bij eerste 1,5 uur vrij)
- Afboekwaarden (apparatuur en garage), frictiekosten en afkoop leasecontracten

Om te bepalen wat de effecten van de voorliggende keuzes op de grondwaarde van de ontwikkeling Raadhuisplein zijn (lagere eindwaarde van de GREX), moet onderscheid worden gemaakt tussen een direct effect als gevolg van de keuze voor een ontwikkelscenario en een indirect effect als gevolg van de keuze voor een parkeerregime.

Voor het 1^e aspect (keuze ontwikkelscenario) geldt dat de grondwaarde wordt bepaald door:

- De (huur)waarde van het commercieel gedeelte (deze wordt beïnvloed door de grootte van het beschikbare oppervlak, de verhuurbaarheid en de huurwaarde (verschillend voor supermarkt en dagwinkels))
- De verkoopwaarde van de appartementen
- De verkoopwaarde van de commerciële parkeerplaatsen
- De verkoopwaarde van de parkeerplaatsen voor appartementen
- De waarde van de parkeerplaatsen op maaiveld
- De bouwkosten van het geheel (afhankelijk van de omvang van de bouw)

Voor het 2^e gedeelte (het indirecte effect van de keuze voor een wijziging van het parkeerregime) geldt dat deze van invloed is op een aantal van bovenstaande aspecten van de grondwaarde:

- De (huur)waarde van het commerciële gedeelte (deze wordt mn. voor het supermarktdeel negatief beïnvloed wanneer door aanpassing van het parkeerregime en onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn (te hoge bezettingsgraad))
- De (verkoop)waarde van de commerciële parkeerplaatsen (omdat hier geen inkomsten meer uit kunnen worden gegenereerd neemt de waarde af en is er alleen nog sprake van een kostenpost (bouwkosten); naarmate de verwachte bezetting hoger zou zijn, zal de waardedaling groter zijn)

- De (verkoop)waarde van de parkeerplaatsen op maaiveld (als bij commerciële parkeerplaatsen)
- De (verkoop)waarde van de parkeerplaatsen bij de appartementen (deze wordt beïnvloed door de (vrije) beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de directe omgeving en is daarmee afhankelijk van het parkeerregime)

In de bijgevoegde rapportage kunt u de totale doorrekening nalezen. Een samenvattend totaaloverzicht van de financiële effecten wordt gegeven in de bijlagen 1.1 en 1.2 bij deze rapportage. In deze bijlagen is bij de lagere eindwaardes van de GREX ook aangegeven of sprake zal moeten zijn van een afboeking (wanneer de GREX een eindwaarde lager dan 0 heeft) en is dit door vertaald naar een bezuinigingsopgave voor de komende 6 jaar⁸. Het effect van een keuze van een parkeerregime is direct weergegeven in een verhoging van een jaarlast. In de laatste kolom is een 'vergelijkingswaarde' weergegeven. Dit is de totale verhoging van de jaarlast (combinatie parkeren en effecten GREX).

⁸ Gebaseerd op de besluiten en afspraken die er ten tijde van het opstellen van de rapportage (mei 2016) lagen. Deze zijn inmiddels deels achterhaald door de besluitvorming van 15 en 20 juni. Bij actualisatie van de GREX zal een actueel effect worden gegeven. Dit zal cijfermatig leiden tot andere uitkomsten, maar dit is niet van invloed op de onderlinge vergelijking.

Financieringsmogelijkheden alternatief parkeerregiem

De financiële consequenties van het alternatieve parkeerregiem waarvan het draagvlak wordt door ondernemers wordt onderzocht, hebben wij nog niet in beeld gebracht. Dit zou een nieuwe doorrekening vragen, inclusief een nieuwe analyse van het parkeeronderzoek. Wanneer duidelijk is dat aanpassing van het regime op deze wijze gewenst is, zullen wij de consequenties in beeld brengen en dit afzetten tegen de financieringsmogelijkheden.

Het is een gegeven dat iedereen het eerste kwartier betaald en dat de financiële consequenties voor het eerste kwartier het grootste zijn. Om een vrij parkeren regime langs deze weg te financieren zijn (indien hiervoor gekozen zou worden) meerdere financieringssystematieken mogelijk. Nadat een keuze gemaakt wordt zou afgestemd moeten worden wat de meest haalbare optie is:

- Door de inkomstenderving te accepteren (financiering door gemeente)
Deze variant zal net als alle andere varianten op dit moment niet haalbaar zijn
- Door de inkomstenderving te financieren vanuit een bijdrage van de ondernemers
Afhankelijk van de financiële mogelijkheden van ondernemers of het dorpsfonds zou afstemming gezocht kunnen worden. Binnen deze vorm van financieren zijn twee mogelijkheden te onderscheiden;
 - door middel van publiekrechtelijke afspraken (OZB-verhoging, al dan niet alleen voor 'niet-wonen'). Omdat verhoging van OZB ook als 'bezuinigingsmaatregel' open staat en bovendien het toepassen hiervan het weerstandsvermogen negatief beïnvloed is deze financieringsmogelijkheid op dit moment niet reëel.
 - Door middel van privaatrechtelijke afspraken. Dit zou vanuit het dorpsfonds (binnen het al beschikbare budget) kunnen of er zouden (door de ondernemers zelf) aanvullende afspraken moeten worden gemaakt
- Door de inkomstenderving van het eerste kwartier / half uur te compenseren door een hoger parkeertarief te hanteren voor het overige gedeelte. Dit vraagt een goede analyse van de parkeerduur en doorrekening, omdat wel iedereen het eerste kwartier betaald, maar niet ook de rest van de periode. Aanvullend op deze variant zou ervoor kunnen worden gekozen om de inkomsten voor parkeren te 'bevriezen' en eventuele extra inkomsten (als gevolg van een aantrekkende werking) in te zetten voor verdere verruiming van het 'gratis parkeren deel'

Kanttekeningen bij alternatieve parkeervariant

Een definitieve afweging zal in een latere fase moeten worden gemaakt en dan zullen ook de praktische zaken moeten worden afgestemd; bijvoorbeeld hoe de parkeersystemen hier praktisch goed op kunnen worden ingericht en in hoeverre (te) hoge kosten van het 'betaalde deel' alsnog gaan leiden tot gevoel van tijddruk. Vooralsnog lijkt een privaatrechtelijke afspraak het meest wenselijk en compensatie via een hoger resttarief het meest haalbaar. Dit zal ook afhankelijk zijn van de feitelijke kosten. Hierover willen wij met de ondernemers (indien mogelijk; zie dilemma hierna) in gesprek blijven.

Daarnaast is het zo dat de afweging van de parkeervarianten aangaf dat bij dit regime (net als bij behoud van het bestaande regime) een verhoging van de parkeerdruk tot 85% kan optreden, met name op de aantrekkelijke parkeerlocaties. In hoeverre dit optreedt zal ook afhankelijk zijn van het parkeerregime dat voor de parkeervoorziening bij de ontwikkeling zal gaan gelden. Dit is bepalend voor de vraag in hoeverre reguliere centrumbezoekers ook gebruik kunnen maken van deze parkeervoorziening (al dan niet gecombineerd met een bezoek aan de supermarkt⁹). Om goed te anticiperen op wijzigend parkeergedrag (en daarmee de inkomsten te beheersen) is het gewenst om het parkeergedrag goed te monitoren¹⁰.

⁹ In de huidige berekeningen is uitgegaan van een maximum van 15%

¹⁰ In overleg met de leverancier van de huidige parkeersystemen worden de mogelijkheden hiervoor verkend. Deze informatie kan ook worden gebruikt om na oplevering te monitoren of op specifieke momenten de

