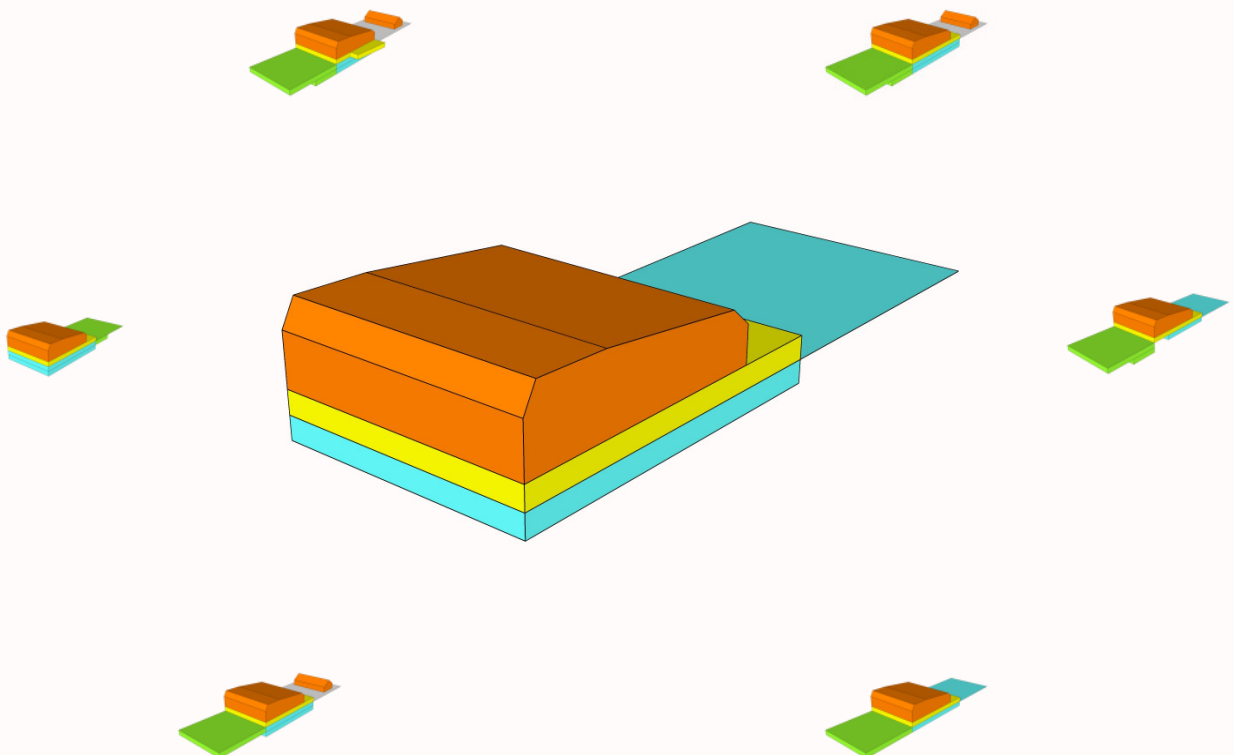


Haderaplein / Raadhuisplein

Kaderstellende notitie



datum

12 november 2012

werk

21057 Haderaplein Haren

onderwerp

Kaderstellende notitie

KAW architecten en adviseurs

Postbus 1527

9701 BM Groningen

Hofstraat 8

9712 JB Groningen

Telefoon (050) 369 58 70

Fax (050) 369 58 71

Email info@kaw.nl

Website www.kaw.nl

Inleiding en opgave	5
Samenvatting	7
1. Terugblik	9
1.1 Raadsbesluit oktober 2010	9
1.2 Uitwerking en belemmeringen	9
1.3 Marktconsultatie	11
2. Beoordelingscriteria voor het kader	13
2.1 Financieel effect	13
2.2 Ruimtelijke kwaliteit	13
2.3 Oplossing parkeerproblematiek	14
2.4 Effect op verkeersafwikkeling	14
2.5 Draagvlak	14
3. Achtergrondinformatie bij overwegingen modelvorming	15
3.1 Openbaar parkeren	15
3.2 Mogelijkheid van werven abonnementhouders	16
3.3 Commercieel parkeren	17
3.4 Verkeerstechnische effecten	18
3.5 Draagvlak	18
4. Modellen	21
4.1 Variabelen die aan de modellen ten grondslag liggen	21
4.2 Beoordelingsproces	21
4.3 Model 0: bebouwingsvariant 1a	22
4.4 Model 0+: Geoptimaliseerd 0-model	24
4.5 Model 1	26
4.6 Model 2	28
4.7 Model 3	30
4.8 Model 4	32
4.9 Het voorkeursmodel: Model 4	34
5. Financiële optimalisatie model 4	37
5.1 Mogelijke optimalisaties: parkeren, wonen, commercieel programma	37
5.2 Beschrijving optimalisaties	37
5.3 Overwegingen	39
5.4 Optimaal model: Model 4+	41
6. Kaderstelling	43
6.1 Programma	43
6.2 Bouwveloppe	43
6.3 Parkeren	46
6.4 Beeldkwaliteit	47

Inleiding en opgave

Door de sloop van het oude raadhuis en de bouw van een nieuw gemeentehuis op de plek van het voormalige postkantoor, is ruimte vrij gekomen voor een nieuwe ontwikkelingen op het Raadhuisplein / Haderaplein. Deze nieuwe ontwikkeling zal het hart en hele centrum van Haren een nieuwe identiteit en kwaliteit te geven.

De gemeente Haren heeft KAW architecten en adviseurs gevraagd haar te ondersteunen bij het proces en deze kaderstellende notitie op te stellen.

Het traject kent een voorgeschiedenis, met enkele formele en informele besluitmomenten en adviezen. Deze notitie dient twee doelen: enerzijds wil het beknopt de voorgeschiedenis laten zien, om aan te geven hoe het huidige ontwikkelkader is ontstaan. Daarin spelen steeds verschillende en samenhangende aspecten een rol; financiën, parkeren, ruimtelijke kwaliteit, programma, verkeersaspecten, draagvlak en wijze van gunning / aanbesteding. Anderzijds geeft de notitie, zoals de naam al aangeeft, het kader aan dat de gemeente nu wil meegeven aan de marktpartij die de ontwikkeling zal aannemen.

Leeswijzer

Deze notitie laat dus enerzijds de stappen zien die genomen zijn bij het komen tot de kaderstelling. Anderzijds beschrijft het uiteraard de kaderstelling zelf.

De hoofdstukken 1 en 2 beschrijven de voorgeschiedenis en geven de problematiek van de opgave aan. Daarnaast worden de criteria geïntroduceerd waaraan de voorgestelde en afgewogen modellen zijn getoetst.

Hoofdstuk 3 geeft achtergrondinformatie bij de overwegingen die gemaakt zijn in de modelkeuze. Hierin zit een verwijzing naar de onderliggende rapporten van Grontmij, t.a.v. verkeer, parkeren en financiën.

Hoofdstuk 4 beschrijft de verschillende mogelijke modellen, waarbij tot slot een voorkeursmodel wordt voorgesteld.

Hoofdstuk 5 geeft een overzicht van mogelijke optimalisaties van het voorkeursmodel en beschrijft daarbij de overwegingen.

Hoofdstuk 6 is de uiteindelijke kaderstelling. Het beschrijft het voorkeursmodel, met de optimalisaties. Daarbij worden ook de richtlijnen wat betreft beeldkwaliteit aangegeven.

Deze kaderstellende notitie wordt vergezeld van een raadsvoorstel. Deze beschrijft, uitgebreider dan dit document, de processtappen die zijn doorlopen bij het opstellen van dit kader. Informatie ter input voor deze kaderstelling is gehaald uit de doorlopen marktconsultatie, het verkeersonderzoek (2011) en parkeeronderzoek (2009 en 2012) van Grontmij, financiële analyses en doorrekeningen GREX, overleg met de klankbordgroep en ondernemers en de Stedenbouwkundige Visie van KAW (bebouwingsvariant 1a, 2009).

Samenvatting

Opgave

De opgave van de ontwikkeling aan het Raadhuisplein is om een aansprekend en passend nieuwbouwprogramma toe te voegen, bestaande uit een mix van commercieel programma, wonen en parkeren. Een ruimtelijke ingreep die, gezien de unieke ligging in Haren, zorgvuldig uitgevoerd dient te worden. De opbrengsten van deze ontwikkeling moeten een bijdrage leveren aan het verlagen van de exploitatielasten van het huidige raadhuis. Het voorgesteld programma, het gewenste financieel resultaat, de ruimtelijke kwaliteit en de beschikbare ruimte staan op gespannen voet met elkaar.

De opgave is om richting een ontwikkelende partij een kader te stellen dat een goed evenwicht vindt tussen bovengenoemde aspecten. Dat is mogelijk. Een belangrijke sleutel ligt hierbij in het parkeren.

Modellen

In deze notitie komen verschillende modellen aan de orde. De notitie laat zien met welke eerdere twee modellen is gewerkt (eerdere gemeentelijke uitgangspunten), en welke vier modellen ontstaan wanneer het evenwicht tussen de bovengenoemde aspecten nauwkeurig gezocht wordt. Uiteindelijk komen we daarbij uit op een voorkeursmodel (model 4), dat nog op diverse punten te optimaliseren is.

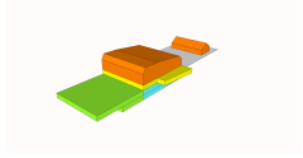
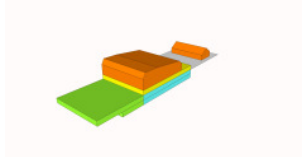
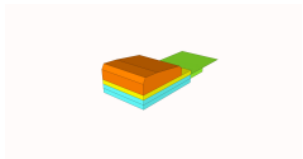
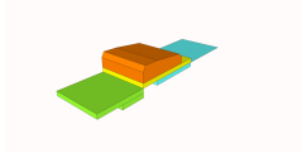
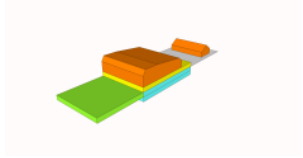
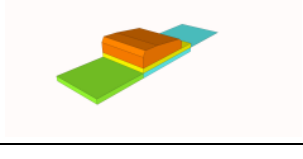
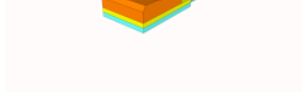
Voorkeursmodel

Het voorkeursmodel dat in deze notitie genoemd wordt, is model 4. Dit model vraagt een aantal principiële uitspraken van zowel college als gemeenteraad, op het gebied van parkeerbeleid en stedenbouwkundige uitgangspunten. Het model gaat er namelijk van uit dat abonnementhouders op het huidige Haderaplein en abonnementhouders van parkeergarage 'de Voorhorst' (in ieder geval) op piekmomenten (vrijdag en zaterdag) geweerd worden. Zonder deze beleidskeuze zal het vinden van een financieel en ruimtelijk acceptabele oplossing voor de ontwikkeling op het Haderaplein / Raadhuisplein moeilijker worden. Daarnaast wordt de invulling van de Hortuslaan met woningbouw los gelaten, maar blijft dit gebied voor parkeren beschikbaar.

Beeldkwaliteit

Het voorkeursmodel is een ruimtelijk ingrijpend model. Kijkend naar de stedenbouwkundige situatie in de periode dat het oude raadhuis er nog stond, maar zeker naar de situatie nu (2012), wordt er een behoorlijk extra volume toegevoegd. Een volume dat echter ook een nieuwe, extra stedenbouwkundige kwaliteit in zich heeft, doordat het een echte pleinwand aan het Raadhuisplein kan maken, zodat een echt plein ontstaat, en doordat het de winkelrouting van Brinkhorst naar het Raadhuisplein kan begeleiden. De kwaliteit van het gebouw wordt niet enkel bepaald door de footprint en het bouwvolume. Richtlijnen wat betreft uitstraling, dakhelling en materialisering zijn, juist door de afmetingen van het gebouw en de directe relatie met de context, van minstens zo groot belang. Vandaar dat ook in de kaderstelling deze richtlijnen beschreven staan.

Samenvatting in beeld en cijfers

Model	Programma	Abonnementhouders	Jaarlast parkeren / raadhuis	Jaarlast totaal	Schematische tekening
0	Supermarkt 0 m2 Dagwinkels 2000 m2 Appartementen 22 P Appartementen 40 P Commercieel 80 P Openbaar 108 Woningen Hortuslaan	Niet weren	224.000 / 96.000	320.000	
0+	Supermarkt 2000 m2 Dagwinkels 800 m2 Appartementen 24 P Appartementen 43 P Commercieel 132 P Openbaar 108 Woningen Hortuslaan	Niet weren	224.000 / 95.000	319.000	
1	Supermarkt 2000 m2 Dagwinkels 800 m2 Appartementen 24 P Appartementen 43 P Commercieel 132 P Openbaar 108	Niet weren	84.000 / 152.000	236.000	
2	Supermarkt 2000 m2 Dagwinkels 800 m2 Appartementen 24 P Appartementen 43 P Commercieel 132 P Openbaar 108	Niet weren	224.000 / 57.000	281.000	
3	Supermarkt 2000 m2 Dagwinkels 800 m2 Appartementen 24 P Appartementen 43 P Commercieel 132 P Openbaar 83 Woningen Hortuslaan	Weren 90% op Haderaplein / Voorhorst	172000 / 95.000	267.000	
4	Supermarkt 2000 m2 Dagwinkels 800 m2 Appartementen 24 P Appartementen 43 P Commercieel 132 P Openbaar 83	Weren 90% op Haderaplein / Voorhorst	172.000 / 57.000	224.000	
4+	Supermarkt 2200 m2 Dagwinkels 800 m2 Appartementen 24 P Appartementen 43 P Commercieel 132 P Openbaar 0	Weren 90% in geheel fiscaal gebied	0 / 57.000	57.000	

I. Terugblik

Om het voorgestelde kader te kunnen begrijpen, is het van belang om ook terug te kijken. Eerdere uitgangspunten, ontwikkelingen in de markt, raadpleging van omwonenden en een marktconsultatie hebben allen bijgedragen tot de visievorming en de voorgestelde kaderstelling. Dit hoofdstuk geeft een korte terugblik.

I.1 Raadsbesluit oktober 2010

Stedenbouwkundige visie

In 2009 is een stedenbouwkundige visie opgesteld voor de ontwikkeling van het Raadhuisplein / Haderaplein. Bebouwingsvariant 1a (zoals beschreven in deze stedenbouwkundige visie) is door de gemeenteraad in oktober 2010 goedgekeurd, met als verzoek dit model financieel te optimaliseren. Bebouwingsvariant 1a wordt in deze notitie 'Model 0' genoemd. Deze variant is daarna dus niet onmiddellijk uitgevoerd, maar opnieuw bediscussieerd, in een zoektocht naar financiële optimalisatie.

Bewonersconsultatie

In 2011 heeft een bewonersconsultatie plaats gevonden met direct aanwonenden. Belangrijkste uitkomst van deze bewonersconsultatie is a. dat de huidige fietsroute tussen Raadhuisplein en Hortuslaan aan de zuidzijde van het plangebied gehandhaafd blijft en b. dat voor de bevoorrading van winkels gebruik gemaakt dient te worden van de expeditiestraat die langs de achterzijde van de Molenweg loopt. Het model na deze bewonersconsultatie wordt in deze notitie 'Model 0+' genoemd.

I.2 Uitwerking en belemmeringen

Bij de uitwerking van Model 0+ ontstonden belemmeringen op een viertal vlakken; financiën, parkeren, stedenbouwkundige kwaliteit en aanbestedingprocedures.

Parkeerproblematiek en financiële consequenties

De wijze van het oplossen van de parkeerproblematiek in een centrum is vaak de sleutel naar haalbaarheid. Hoe meer er ondergronds gerealiseerd dient te worden, hoe lastiger de vastgoedexploitatie dekkend te krijgen is (overigens; hoe hoger de kwaliteit). Met het dalen van VON-prijzen en huurniveaus van de afgelopen jaren daalt de dekking op deze (ondergrondse) kosten. Zo ook in Haren: de exploitatie van de ondergrondse parkeervoorziening ter compensatie van de vervallen openbare parkeerplaatsen, die (buiten het project) moest worden uitgewerkt op voorwaarde dat deze zichzelf zou terug verdienen, bleek duurder dan verwacht, niet vanwege de aanlegkosten, maar de te verwachten langjaarlijkse exploitatieopbrengsten (parkeergelden) en de eenmalige projectexploitatieopbrengsten.

Ook de harde voorwaarde dat ten behoeve van de ontwikkeling alle benodigde commerciële parkeergelegenheid op eigen perceel (en daarmee ondergronds) moest worden geregeld, maakte de ontwikkeling voor een ontwikkelaar niet eenvoudig.

Om op dit vraagstuk heel precies te kunnen sturen zijn zowel in 2009 als in 2012 metingen naar de parkeerbezettingsgraden in het centrum van Haren uitgevoerd. Als uitgangspunt voor deze kaderstelling is de meting van 2012 gehanteerd.

Parkeeronderzoek 2009

Het Haderaplein was voor bezoekers het belangrijkste parkeerterrein in het centrum van Haren. De bezetting liet dit zien. Het maatgevende moment was de vrijdagmiddag. Dan bedroeg de bezettingsgraad 80 – 85%, zodat geconcludeerd werd dat er weinig tot geen restcapaciteit aanwezig was (maximaal gewenst bezettingspercentage 85%).

Op het Haderaplein tijdens het piekmoment op de vrijdagmiddag (2009) was sprake van een bezetting van 94%. Ook de nabij gelegen parkeerplaatsen aan de Hortuslaan en Kerkstraat hadden op vrijdagmiddag een hoge bezetting van respectievelijk 86% en 90%.

De gemeten bezetting gaf aan dat het noodzakelijk was om tenminste het huidige aantal parkeerplaatsen Haderaplein dat nu op maaiveld ligt in de toekomstige parkeervoorziening terug te brengen. Bij voorkeur meer om te kunnen voldoen aan een maximale bezetting van 85%.

Het totaal aantal werknemers dat op het piekmoment op vrijdagmiddag gelijktijdig op het Haderaplein en in parkeergarage Voorhorst geparkeerd stond met ontheffing werd geschat op circa 60.

Parkeeronderzoek 2012

In 2012 is het parkeeronderzoek herijkt. Het belangrijkste verschil ten opzichte van de situatie in 2009 is de aanzienlijk lagere bezettingsgraad van de Voorhorst garage op de piekmomenten op de vrijdagmiddag en zaterdag. In hoofdstuk 3 gaan we hier verder op in, alsook op de consequenties daarvan voor het programma.

Stedenbouwkundige kaderstelling

De opbrengsten van het plan liggen als gevolg van lagere gecalculeerde opbrengsten lager dan verwacht. Vanuit de financiële taakstelling is daarom gekeken naar mogelijkheden om kosten en opbrengsten beter in evenwicht te brengen. Dat betekent onder meer een toename van bouwprogramma en vooral goedkopere parkeeroplossingen. Daarbij hebben we ook de uitkomst van de bewonersconsultatie (zie 1.1) en de uitkomst van een marktconsultatie uit 2012 (zie 1.3) laten meewegen. De toename in programma heeft consequenties voor de stedenbouwkundige invulling en daarmee ook mogelijk voor de stedenbouwkundige kwaliteit.

Ontwikkeling en aanbesteding

Een laatste aspect dat invloed heeft op het te ontwikkelen programma is het gegeven dat openbaar parkeren en commerciële functies met elkaar vervlochten kunnen raken. Wanneer daar sprake van is, dan zal de ontwikkeling Europees moeten worden aanbesteed. Omdat de gemeente Haren zichzelf nu de ruimte wil bieden om, gedurende de fase waarin de modellen tegen elkaar werden afgewogen, ook met een meervoudige onderhandse aanbesteding te werken, is ervoor gekozen om in de modellen het openbaar parkeren en de commerciële functies van elkaar te scheiden: de gemeente wenst enerzijds vooral een succesvolle marktwerking (selectie) te genereren, maar wenst anderzijds sturing te houden op de kandidaten daarvoor. Door diverse oorzaken, waaronder uitwerkingen als bovenstaand beschreven heeft het ontwikkelingstraject vertraging opgelopen en dat heeft ook invloed op de geprognosticeerde grondopbrengst. Het geheel is verwerkt in een financiële analyse uitgaande van grondverkoop in 2014.

1.3 Marktconsultatie

Als antwoord op de vraagstukken die in hoofdstuk 1.2 beschreven zijn, is in mei 2012 een marktconsultatie gehouden. Het doel van de marktconsultatie was enerzijds het verkrijgen van een beter beeld van de grondwaarde van de ontwikkellocatie. Anderzijds moest de consultatie input geven voor nader te maken overwegingen om onderdelen van de kaderstelling aan te passen om zodoende eventueel een hogere grondwaarde te kunnen realiseren, dan wel een hogere (stedenbouwkundige) kwaliteit te bereiken. In een eerdere fase is al aangegeven dat de ontwikkeling deels zou moeten bijdragen aan de dekking van het nieuwe raadhuis. De marktconsultatie moest derhalve een concreter beeld geven van de overwegingen die de gemeente zou moeten maken om deze hogere waarden te kunnen realiseren.

Er is tijdens de marktconsultatie gesproken over onderwerpen als de expeditie (de aan- en afvoer van goederen), het programma, bebouwingskaders, parkeren en de aanbestedingsvormen.

Uit de marktconsultatie en ambtelijke discussie, met ondersteuning door Grontmij en KAW, zijn vier nieuwe modellen ontstaan. Deze modellen staan beschreven in hoofdstuk 4.

2. Beoordelingscriteria voor het kader

Om tot een goed beeld te komen van de effecten en neveneffecten van diverse modellen is allereerst een zestal harde beoordelingscriteria opgesteld, waaraan de te ontwikkelen modellen getoetst moeten worden. Deze criteria zijn:

1. financieel effect;
2. ruimtelijke kwaliteit;
3. oplossing parkeerproblematiek;
4. effect op verkeersafwikkeling;
5. draagvlak bij omwonenden;
6. draagvlak bij ondernemers.

2.1 Financieel effect

Het beoordelingscriterium op basis waarvan de modellen worden beoordeeld, is de eerdere taakstelling die door de gemeenteraad is meegegeven bij de vaststelling van bebouwingsvariant 1a, met de vraag om optimalisatie. Daarbij wordt in de modelvorming rekening gehouden met zowel de baten als de kosten.

Grondopbrengst: taakstelling voor grondopbrengst is om dat model als kaderstelling te nemen dat aan grondopbrengst voor de gemeente het geraamde bedrag oplevert, of het model dat hier het dichtste bij in de buurt komt. Om de modellen goed vergelijkbaar te maken, wordt de grondopbrengst ook vertaald naar de invloed daarvan op de exploitatie van het huidige raadhuis in een jaarlast. Simpel gezegd is het criterium dus de hoogte van de opbrengst. Hoe hoger, hoe beter.

Jaarlast parkeren: Om de modellen eenvoudig vergelijkbaar te maken zijn de kosten en opbrengsten voor het openbaar parkeren ook in een jaarlast uitgedrukt. Uiteraard speelt de hoogte van deze jaarlast een belangrijke rol bij de afweging welk model gekozen wordt. Simpel gezegd is het criterium dus de hoogte van de jaarlast. Hoe lager, hoe beter.

2.2 Ruimtelijke kwaliteit

Op basis van de stedenbouwkundige visie van 2009 worden de modellen beoordeeld op de ruimtelijke kwaliteit en moet het te kiezen model aansluiten en passen bij de huidige bebouwing. De locatie vormt ruimtelijk en stedenbouwkundig een schakel waarin de schaa sprong tussen Raadhuisplein en Hortuslaan moet worden opgelost. Aan het Raadhuisplein wordt een formele en publieke uitstraling gevraagd, aan de Hortuslaan zijde is een meer informeel milieu gewenst. Daarnaast blijven de aangedragen adviezen van de klankbordgroep intact: de fietsverbinding (zuidzijde gebouw) en de expeditieroute (noordzijde gebouw). Het beoordelingscriterium op dit punt is dus de mate waarin het model voldoet aan deze gewenste stedenbouwkundige kwaliteit, waarbij als referentiekader de uitgangspunten van bebouwingsvariant 1a hebben gegolden.

2.3 Oplossing parkeerproblematiek

De ontwikkeling op het Raadhuisplein / Haderaplein heeft veel invloed op het autoverkeer in het centrum. Zowel op gebied van verkeersafwikkeling als op gebied van parkeren. Met parkeren kan op verschillende manieren worden omgegaan, wat ook leidt tot heel verschillende resultaten. De verschillen zitten enerzijds in ruimtelijke oplossingen (voor commercieel en openbaar parkeren / bovengronds / ondergronds), maar ook in beleidsuitgangspunten ten aanzien van het openbaar parkeren (betaald parkeren en abonnementhouders). De parkeeroplossing die gekozen wordt moet voldoen aan de doelstelling van het raadsbesluit (kwantitatief: behoud van voldoende parkeerplaatsen) en moet ook kwalitatief (ruimtelijk) een goede oplossing zijn.

2.4 Effect op verkeersafwikkeling

Als gezegd heeft deze ontwikkeling niet enkel invloed op parkeren, maar ook op de verkeersafwikkeling in het centrum van Haren. Hierin schuilt enerzijds een ruimtelijk / logistieke opgave, maar ook het te kiezen programma heeft effect op de verkeerstoename. Het beoordelingscriterium is hier dus het verkeerskundig effect van het te kiezen model en de mate waarin negatieve effecten als gevolg van de ontwikkeling worden versterkt.

2.5 Draagvlak

De ontwikkeling op en rond het plein raakt rechtstreeks de belangen van omwonenden en ondernemers. Zowel voor de uiteindelijke oplossing als voor het proces is het dus van groot belang om eisen, wensen en de mening van deze beide groepen mee te wegen. In een voorfase van het traject is met beide groepen contact geweest. Daarnaast zijn de modellen en optimalisaties ook met hen besproken en is hun reactie in dit document verwerkt.

Omwonenden

Omwonenden hebben zich, door middel van een klankbordgroep, al eerder uitgesproken over de ontwikkeling. Zij hebben een drietal punten aangegeven die zij van belang achten: het behoud van een fietsroute over het Raadhuisplein, een veilige expeditieroute aan de achterzijde van de Molenweg en het behoud van dagwinkels aan de gevel aan het Raadhuisplein. Daarnaast speelt bijvoorbeeld ook privacy en uitzicht in de tuinen een rol. Het criterium bij het te kiezen model is dus de mate waarop het model zich houdt aan de belangen van de klankbordgroep.

Ondernemers

Ook ondernemers zullen direct effect ondervinden van de ontwikkeling. Niet alleen ruimtelijk, maar ook op gebied van programma (versterking van het centrum, mogelijke concurrentie, mogelijkheden tot verhuizing) en parkeren. De houding van ondernemers tegenover de ontwikkeling is in eerder stadium gepeild, maar zal bij de modelkeuze opnieuw bekeken moet worden. In eerste instantie is het criterium de verwachte (positieve en negatieve) effecten op de ondernemers aan het Raadhuisplein en de Brinkhorst.

3. Achtergrondinformatie bij overwegingen modelvorming

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de uitgangspunten bij de modelvorming, en vooral een toelichting op de overwegingen.

3.1 Openbaar parkeren

Bij herontwikkeling van het Haderaplein / Raadhuisplein zal een aantal parkeerplaatsen komen te vervallen. Het is zaak, gezien de belangrijke werk- en winkelfunctie van het centrum van Haren, om voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te houden.

In een eerder stadium heeft de gemeenteraad uitgesproken dat de 126 parkeerplaatsen die vervallen op het Haderaplein als gevolg van de ontwikkeling Raadhuisplein – Haderaplein dienen te worden gecompenseerd. Uitgangspunt hierbij was de situatie op het Haderaplein voor de bouw van het nieuwe gemeentehuis. Deze 126 parkeerplaatsen bestonden uit de parkeercapaciteit op het Haderaplein en De Schakel (Haderaplein groot + Haderaplein klein)¹. Omdat in de periode tussen 2009 en nu in de parkersituatie rondom Haderaplein en De Schakel het nodige is gewijzigd, is een vertaling naar 2012 gemaakt.

Parkeersituatie 2009

De parkeersituatie ten tijde van de uitspraak van het compenseren van de 126 parkeerplaatsen die verloren gaan als gevolg van de ontwikkeling Raadhuisplein – Haderaplein waren:

- capaciteit Haderaplein groot + klein = 126 parkeerplaatsen
- totale parkeercapaciteit fiscaal gebied = 556 parkeerplaatsen

De uitspraak in 2009 ‘compenseren 126 parkeerplaatsen’ houdt in dat alle openbare parkeerplaatsen die vervallen als gevolg van de ontwikkeling dienen te worden gecompenseerd.

Vertaling naar situatie 2012

Tussen 2009 en 2012 is in het fiscale gebied op een aantal locaties de parkeercapaciteit uitgebreid:

- Rijksstraatweg: +1
- Torenlaan: +14
- Kroonkampweg: +1

Deze parkeerplaatsen (in totaal 16) worden in het vergelijk meegerekend als benodigde beschikbare openbare parkeerplaatsen. Deze 16 parkeerplaatsen worden daarom opgeteld bij de 556 benodigde openbare parkeerplaatsen (= 572).

Opgave

Voor 2012 kennen we dus een opgave van $556 + 16 = 572$ beschikbare openbare parkeerplaatsen. De totale parkeercapaciteit in het fiscale gebied bedraagt in de huidige situatie (2012) 597 parkeerplaatsen.

Huidig parkeerareaal fiscale zone	Aantallen
Betaalde parkeerplekken	454
Parkeergarage Voorhorst	163
Totaal fiscale zone	597

(Bron: Parkeeronderzoek Grontmij, 2012)

Als gevolg van de ontwikkeling op het Raadhuisplein vervallen de parkeerplaatsen op het Haderaplein (133 parkeerplaatsen). Er resteren dan nog $597 - 133 = 464$ openbare parkeerplaatsen. Om te voldoen aan de opgave van 572 beschikbare openbare parkeerplaatsen zullen $572 - 464 = 108$ parkeerplaatsen moeten worden gecompenseerd.

Deze parkeerplaatsen kunnen niet fysiek gecombineerd worden met de commerciële plaatsen (zie 3.3). Wanneer de openbare parkeerplaatsen ondergronds gebouwd zullen moeten worden, is daarom, bij de modellen waar dat van toepassing is, uitgegaan van een separate parkeergarage onder het Raadhuisplein.

3.2 Mogelijkheid van weren abonnementhouders

In de parkeersecties Haderaplein (secties 2 en 2a) en de Voorhorst garage (sectie 1) zijn parkeerabonnementen uitgegeven aan bewoners en ondernemers. Een belangrijker doelgroep die nu op het Haderaplein parkeert zijn medewerkers van de winkels / kantoren en het gemeentehuis. Zij nemen dus veel ruimte in op het plein. Door het stringenter omgaan met het uitgeven van abonnementen (of zelfs het geheel weren daarvan) kan het aantal te compenseren parkeerplaatsen omlaag gebracht worden. Het spreekt voor zich dat voor de abonnementshouders dan een andere oplossing gevonden moet worden, en dat dat met ondernemers besproken moet worden. Toch wordt deze keuze overwogen omdat deze parkeerplaatsen primair voor bezoekend publiek bedoeld zijn en vanwege het hoge kostenniveau als het gaat om compensatie van parkeerplaatsen. Deze keuze geldt niet voor bewoners, deze houden hun abonnement.

Het weren van abonnementhouders kan op twee manieren vorm krijgen: a. door te weren op het Haderaplein en de Voorhorstgarage en b. in het totale fiscale gebied. Daarbij wordt uitgegaan van het weren van 90% van de ondernemers en werknemers. Dit omdat 10% beroepshalve het abonnement niet ontzegd kan worden (zoals artsen en aannemers).

Dit levert de volgende besparing op (tabel volgende pagina), waarbij de zaterdagmiddag het maatgevende moment is.

Maximaal gelijktijdig geparkeerde werknemers en ondernemers met ontheffing / abonnement (= maximale besparing door weren werknemers)				
	Haderaplein + Voorhorst		Fiscaal gebied	
	2009	2012	2009	2012
Vrijdag	46	106	30 (vrijdag 17.00)	114 (vrijdag 16.00)
Zaterdag	9	32	27 (zaterdag 15.00)	61 (zaterdag 15.00)
Dinsdag	83	134		

(Bron: Parkeeronderzoek Grontmij, 2012)

Hierbij geldt dat in 2009 het maatgevend moment de vrijdag was, en in 2012 de zaterdag.

Compensatie openbare parkeerplaatsen Haderaplein + Voorhorstgarage		
	2009 (vrijdag)	2012 (zaterdag)
Te compenseren parkeerplaatsen	108	108
Weren werknemers	-	-25 (= 90% van 27)
Restant te compenseren	108	83

Compensatie openbare parkeerplaatsen geheel fiscaal gebied		
	2009 (vrijdag)	2012 (zaterdag)
Te compenseren parkeerplaatsen	108	108
Weren werknemers	-	-54 (= 90% van 61)
Restant te compenseren	108	54

(Bron: Parkeeronderzoek Grontmij, 2012)

3.3 Commercieel parkeren

Een nieuwe ontwikkeling met een commercieel bouwprogramma (wonen en winkelen) vraagt logischerwijs om extra parkeerplaatsen. Deze noemen we in deze notitie “commerciële parkeerplaatsen”. Vanwege de wens om vrij te zijn in de wijze van aanbesteding¹ kunnen deze parkeerplaatsen niet fysiek gekoppeld worden aan de openbare parkeerplaatsen.

Het commercieel parkeren kan zowel op maaiveld als ondergronds worden opgelost. Uiteraard heeft dit invloed op de grondbieding. Beide oplossingen zijn bij het vormen van de modellen meegenomen. Op basis van de gemeentelijke parkeernorm gaat het om de volgende aantallen:

Behoefte commercieel parkeren	Parkeernorm	Parkeerplaatsen
Supermarkt 2000 m2 BVO	5 per 100 m2	100
Dagwinkels 800 m2 BVO	4 per 100 m2	32
Appartementen (24)	1,8 per woning	43
Totale parkeerbehoefte		175

3.4 Verkeerstechnische effecten

In de rapportage ‘Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein’ dd. 14 november 2012 zijn de effecten en consequenties van de ontwikkeling op het Raadhuisplein – Haderaplein beschreven.

Enkele bevindingen zijn:

- door ontwikkelingen aan de noordkant van Haren, waaronder de woningbouw in Haren Noord en de ontwikkelingen op het Raadhuisplein – Haderaplein neemt de verkeersdruk op de wegen rond het centrum toe;
- voor de ontsluiting van het Raadhuisplein – Haderaplein wordt geadviseerd de huidige wijze van ontsluiten via de Hortuslaan naar de Molenweg in stand te houden;
- voor het bieden van voldoende buffercapaciteit/opstelruimte is het wenselijk dat de ontsluiting van de parkeergarage of de parkeerplaats op maaiveld via de Hortuslaan niet op te korte afstand van de Molenweg plaatsvindt. Om die reden is in de schets in het advies een verkeerscirculatie op het parkeerterrein getekend waarbij de uitgang aan de zuidzijde van het parkeerterrein op de Hortuslaan aansluit.

Verkeersproductie extra supermarkt

De komst van een supermarkt, en het feit dat nog niet bekend is welke supermarkt dat wordt, heeft tot gevolg dat er twee scenario’s mogelijk zijn: 1. handhaving van de bestaande Albert Heijn aan de Kerkstraat en de realisatie van een extra supermarkt aan het Haderaplein, en 2. verhuizing van de Albert Heijn aan de Kerkstraat naar het Haderaplein. Bij handhaving van de bestaande Albert Heijn aan de Kerkstraat en de realisatie van een extra supermarkt op de locatie Raadhuisplein - Haderaplein is er niet alleen sprake van een stijging van het verkeer, maar ook verschuiving van klanten. Ook wanneer de Albert Heijn zou verhuizen naar het Haderaplein treedt een verschuiving van klanten op.

Bij een extra supermarkt is gerekend met 90% van de verkeersproductie van de Albert Heijn op deze locatie en vermindering van 10% verkeersproductie AH Kerkstraat.

Voor meer informatie over de verkeersaspecten, verwijzen we naar het ‘*Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein*’, 14 november 2012, Grontmij.

3.5 Draagvlak

Bewonersdraagvlak

Vanuit de gemeente heeft een bewonersconsultatie plaats gevonden met een klankbordgroep bestaande uit direct omwonenden. De belangrijkste uitkomst daarvan is de toevoeging, of eigen het behoud van een fietsroute over het Raadhuisplein, die de Rijksstraatweg met de Hortuslaan verbindt. Daarnaast (en daardoor) moet de expeditie langs de achterzijde van de Molenweg komen, om een gevaarlijk knooppunt aan de Hortuslaan te voorkomen. Deze twee toevoegingen worden als zeer waardevol bevonden en zijn meegenomen in de kaderstelling. Een ander punt dat de bewoners aandroegen was dat een supermarkt geen ongewenste ontwikkeling zou zijn, maar dat de gevel aan het Raadhuisplein niet door de supermarkt gedomineerd zou moeten worden. Ook die aanbeveling is gehonoreerd.

Ondernemersdraagvlak

Het DPO (dd. 18 dec. 2008) geeft een indicatie van de mogelijke uitbreiding van het winkelvloeroppervlak. Het rapport geeft de volgende conclusies:

“Zowel op grond van de benchmark als de berekening is er sprake van een onderbewinkeling in de kern Haren. Deze onderbewinkeling ligt tussen 1.750 - 2.250 m² in de dagelijkse sector en tussen de 200 – 750 m² in de niet-dagelijkse sector. Dit betekent dat er uitbreidingsruimte is voor het winkelvloeroppervlakte. De bevolkingsprognose laat een stijging van het aantal inwoners zien, waardoor de onderbewinkeling bij ongewijzigd beleid zal toenemen. Met uitzondering van het segment mode en luxe lijkt er sprake van onderbewinkeling in alle sectoren niet-dagelijks. Met name in de sector in en om huis en overige lijkt sprake van een sterke onderbewinkeling. Dergelijke winkeltypen zijn sterk sfeerbepalend binnen een eventuele uitbreiding (tuincentra, doe-het-zelf) en worden over het algemeen op grootschalige perifere detailhandelslocaties bestemd en niet in dit centrum”.¹

Het toevoegen van meer winkelvloeroppervlakte heeft mogelijk tot effect dat winkeliers zullen verhuizen naar de nieuwe locatie op het Raadhuisplein. Met als mogelijk risico dat elders in het kernwinkelgebied van Haren leegstand zal optreden.

Daarnaast is het toevoegen van veel extra winkel vierkante meters steeds van invloed op het aantal benodigde (commerciële) parkeerplekken. Dit heeft een nadelig effect in verband met een (te) hoge bezettingsgraad van de beschikbare parkeervoorzieningen in Haren en de aanlegkosten. In dit kader is balans gezocht en zijn we uitgegaan van totaal 2800 extra vierkante meter winkelvloeroppervlak.

Een ander punt dat zal spelen bij ondernemers is de beschikbaarheid van (eigen) parkeerplaatsen. Zeker wanneer gekozen wordt voor het weren van abonnementhouders, zal dat goed en zorgvuldig met de ondernemers besproken moeten worden. Anderzijds zullen ondernemers er begrip voor hebben dat juist gestreefd wordt naar het zo goed mogelijk faciliteren van parkeren voor bezoekers.

4. Modellen

Voor de herontwikkeling van het Haderaplein / Raadhuisplein is een aantal modellen opgesteld met elk hun eigen kwaliteiten. De verschillen tussen de modellen 1 tot en met 4 zitten met name in de overwegingen ten aanzien van parkeren en financiën. Het programma is bij alle modellen hetzelfde. Om de modellen te kunnen toetsen zijn ook de eerdere bebouwingsvariant 1a en de geoptimaliseerde versie opgenomen. Deze heten in de modelvorming '0' en '0+'.

De 'nieuwe' modellen (1 t/m 4) zijn ontstaan vanuit de marktconsultatie en discussie binnen de projectgroep (gemeente Haren, Grontmij, KAW). Het commerciële programma bestaat in alle de vier modellen uit dagwinkels langs de plint en een supermarkt.

4.1 Variabelen die aan de modellen ten grondslag liggen

Om de modellen vergelijkbaar te maken, is ervoor gekozen om overal van hetzelfde programma uit te gaan voor het nieuwe gebouw. Daarnaast is er steeds een aantal variabelen te onderscheiden. Bij het bepalen van de modellen zijn we uitgegaan van de volgende vier variabelen:

- de keuze om woningbouwkavels langs de Hortuslaan te realiseren of dit grondvlak in gebruik te houden / te geven voor parkeerplaats;
- de keuze om 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;
- de keuze om vast te houden aan de eis / wens / verwachting om de te compenseren openbare parkeerplaatsen te realiseren in een ondergrondse parkeervoorziening;
- de overweging of ook op een andere wijze gezocht zou kunnen worden naar extra ruimte voor openbare parkeerplaatsen, door bijvoorbeeld abonnement- / vergunninghouders te werven.

Op de volgende pagina's staan de modellen uitgewerkt, kort beschreven en voorzien van een schematische tekening en plattegrond. Op de linkerpagina staat het programma, een korte beschrijving en een inhoudelijke beoordeling op de genoemde criteria. Op de rechterpagina staan de bijbehorende tekeningen.

De schematische tekeningen en de plattegronden kennen de volgende legenda:

- groen: openbare parkeerplaatsen;
- blauw: commerciële parkeerplaatsen;
- rood: appartementen;
- geel: commerciële ruimte.

4.2 Beoordelingsproces

Model 0 is als gezegd de gedragen keuze door de gemeenteraad (oktober 2010). De beoordeling van de overige modellen is gebeurd ten opzichte van dit Model 0. In het beoordelingsproces is gestart met het formuleren van eigen standpunten, op basis van onderzoek en onderlinge discussie. De overwegingen en proceskeuzes die de projectgroep voorstelde zijn voorgelegd aan de stuurgroep en het College van B&W. Deze bespreking heeft geleid tot een voorlopig standpunt ten aanzien van de modelkeuze. Dit standpunt is besproken met de

bewonersklankbordgroep en ondernemers. Op deze manier is de modelkeuze steeds verder aangevuld, om uiteindelijk voor te leggen aan de gemeenteraad.

4.3 Model 0: bebouwingsvariant 1a

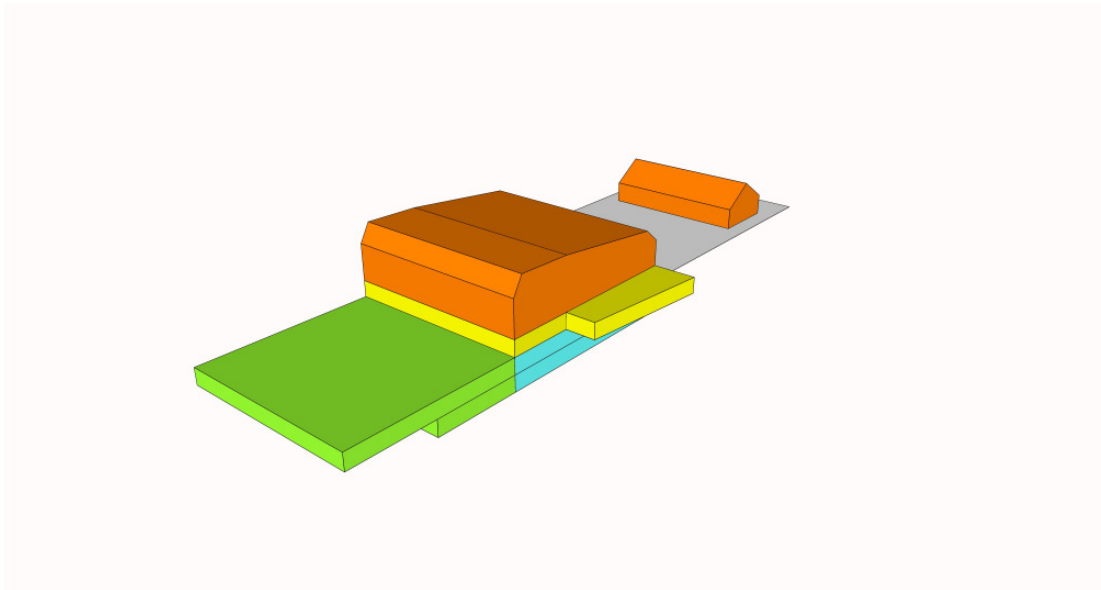
Met dit 0-model heeft de Raad in oktober 2010 ingestemd. Het voorstel is om de kleinschalige bebouwingsstructuur langs de Hortuslaan door te zetten op het Haderaplein in de vorm van twee onder één kap woningen en een vrijstaande woning. De woningen hebben allen een tuin op het westen. De hoofdfunctie is hier wonen, eventueel met de mogelijkheid voor kantoor aan huis.

Het nieuwe gebouw dat op het Raadhuisplein gebouwd wordt vormt de nieuwe pleinwand. Op de begane grond krijgt het gebouw een commerciële functie van min. 500 m² en max. 2.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo). Daarboven worden 14 luxe appartementen gerealiseerd van ca. 180 m² bvo met uitzicht op het plein. Achterliggend, in het verlengde van de bebouwing aan de Brinkhorst biedt het ruimte aan nog eens 8 appartementen van ca. 100m² in het middensegment. Deze appartementen zijn georiënteerd op bijvoorbeeld een binnen atrium aan de westkant en/of het kleine plantsoen aan de kant van de Hortuslaan. Het gebouw leent zicht voor een luxe woonzorg concept waarbij zelfstandig, maar ook geheel verzorgd gewoond kan worden. Het gebouw hoeft geen woonfunctie te krijgen en kan ook de functie van hotel of kantoor krijgen. In dit model wordt onder het gebouw aan het plein en onder het Raadhuisplein geparkeerd. De woningbouw kavels aan de Hortuslaan parkeren op eigen terrein.

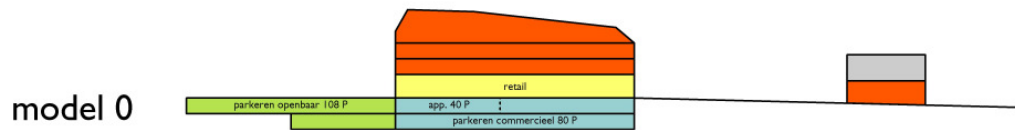
Afwegingsmatrix

PROGRAMMA		PARKEREN		
Totaal m2 BVO commercieel	2000	Aantal PP commercieel	80	
m2 BVO supermarkt	0	Aantal PP appartementen	40	
m2 BVO dagwinkels	2000	Aantal PP openbaar (compenseren)	110	
Aantal appartementen	22	Weren abonnementhouders	Nee	
Woningen Hortuslaan	Ja	P Commercieel (incl. app) Ondergronds / maaiveld	120 / 0	
		P Openbaar Ondergronds / maaiveld	108 / 0	
FINANCIEN				
Jaarlast Parkeren		Jaarlast Raadhuis		Jaarlast Totaal
€ 224.000		€ 96.000		€ 320.000
BEOORDELINGSCRITERIA				
Financieel	Ruimtelijk	Verkeers-technisch	Draagvlak omwonenden	Draagvlak ondernemers
Dit model is de gedragen raadskeuze. Ze dient derhalve als referentiekader voor de volgende modellen.				

Ruimtelijk



Schematische weergave model 0



Doorsnede Model 0

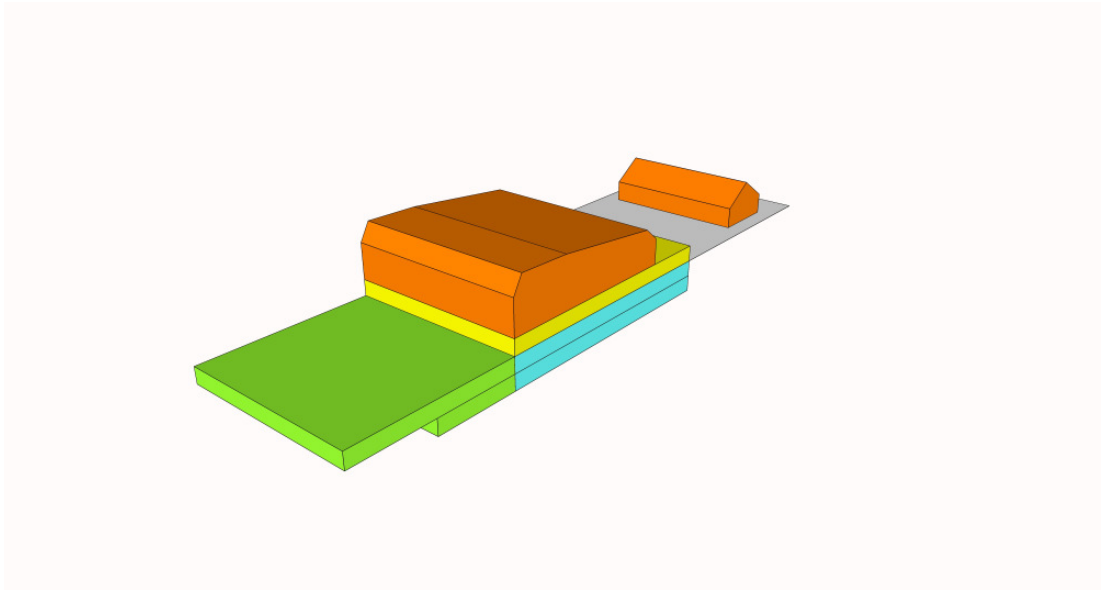
4.4 Model 0+: Geoptimaliseerd 0-model

Model 0+ is de resultante van het overleg met de klankbordgroep en de gesprekken met marktpartijen. Vanuit de analyse (met name op financiën en parkeren gericht) verschilt het 0-model van het geoptimaliseerde 0-model in die zin dat het commerciële programma is uitgebreid tot maximaal 2.800 m2. Het commerciële programma is uitgebreid tot 2.800 m2 door de vestiging van een supermarkt op het Raadhuisplein. Het commerciële programma bestaat in de modellen 0+ t/m 4 uit dus uit dagwinkels langs de plint en een supermarkt. Daarnaast zijn er twee appartementen toegevoegd. Deze uitbreiding is ook het uitgangspunt voor alle volgende modellen.

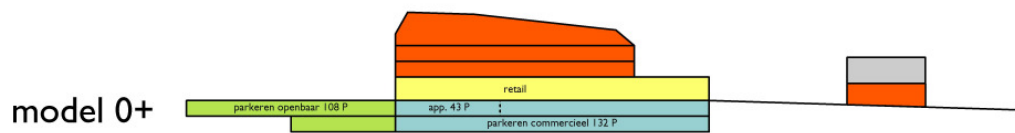
Afwegingsmatrix

PROGRAMMA		PARKEREN		
Totaal m2 BVO commercieel	2800	Aantal PP commercieel	132	
m2 BVO supermarkt	2000	Aantal PP appartementen	43	
m2 BVO dagwinkels	800	Aantal PP openbaar (compenseren)	108	
Aantal appartementen	24	Weren abonneementhouders	Nee	
Woningen Hortuslaan	Ja	P Commercieel (incl. app) Ondergronds / maaiveld	175 / 0	
		P Openbaar Ondergronds / maaiveld	108 / 0	
FINANCIEN				
Jaarlast Parkeren		Jaarlast Raadhuis		Jaarlast Totaal
€ 224.000		€ 95.000		€ 319.000
BEOORDELINGSCRITERIA				
Financieel	Ruimtelijk	Verkeers-technisch	Draagvlak omwonenden	Draagvlak ondernemers
- dit model levert ten opzicht van Model 0 een hogere grondbieding op, de jaarlast voor het openbaar parkeren blijft echter bestaan	- intensivering vraagt om zorgvuldige inpassing en vormgeving, met name aan Hortuslaanzijde - fietsroute positief in stedenbouwkundige structuur - expeditieroute beter en veiliger	- toevoegen van programma levert extra parkeer- en verkeersdruk op	- vraagt extra aandacht voor ontsluiting en expeditie (veiligheid) - vraagt aandacht voor behoud privacy - omwonenden willen geen supermarkt zichtbaar aan Raadhuisplein - meer afstand tot kavels Molenweg	- er is interesse bij ondernemers om naar het gebouw te verhuizen - dit heeft echter consequenties voor de 'achtergelaten' panden

Ruimtelijk



Schematische weergave model 0+



Doorsnede Model 0

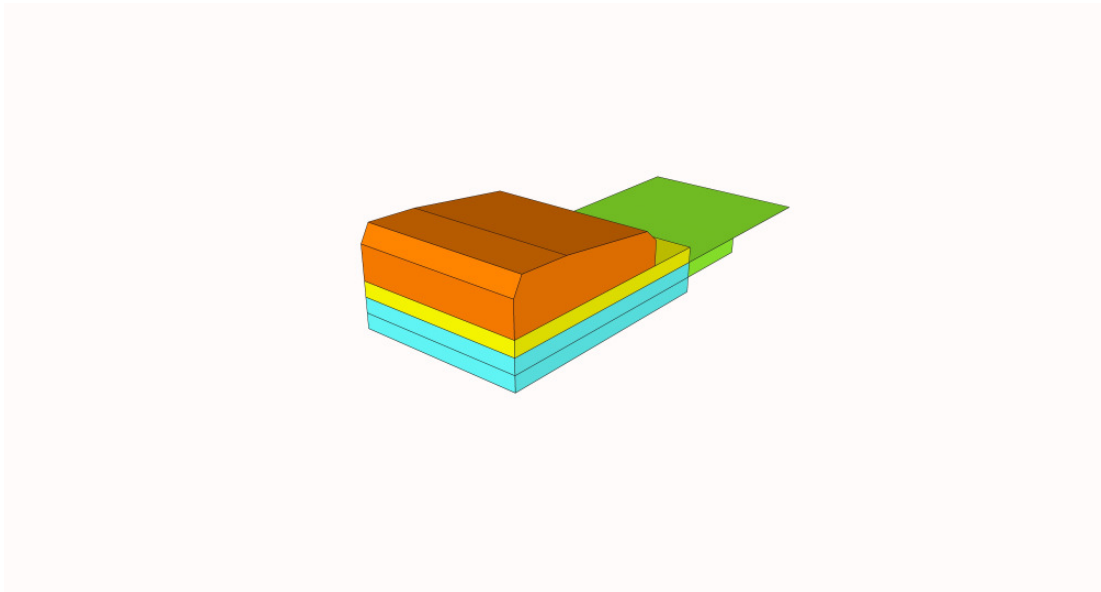
4.5 Model I

In dit model vervallen de kavels aan de Hortuslaan, ten behoeve van openbaar parkeren. Dit vindt deels plaats op maaiveld en deels ondergronds. Het commercieel parkeren (commerciële ruimte en appartementen) dient ondergronds onder het gebouw opgelost te worden.

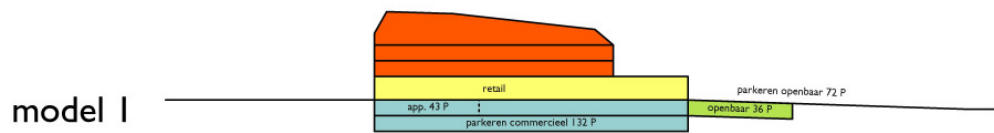
Afwegingsmatrix

PROGRAMMA		PARKEREN		
Totaal m2 BVO commercieel	2800	Aantal PP commercieel	132	
m2 BVO supermarkt	2000	Aantal PP appartementen	43	
m2 BVO dagwinkels	800	Aantal PP openbaar (compenseren)	108	
Aantal appartementen	24	Weren abonnementhouders	Nee	
Woningen Hortuslaan	Nee	P Commercieel (incl. app) Ondergronds / maaiveld	175 / 0	
		P Openbaar Ondergronds / maaiveld	36 / 72	
FINANCIEN				
Jaarlast Parkeren		Jaarlast Raadhuis		Jaarlast Totaal
€ 84.000		€ 152.000		€ 236.000
BEOORDELINGSCRITERIA				
Financieel	Ruimtelijk	Verkeers-technisch	Draagvlak omwonenden	Draagvlak ondernemers
- door openbaar parkeren op Haderaplein mogelijk te maken, worden de jaarlasten van het openbaar parkeren omlaag gebracht (laagste jaarlast van alle modellen) - lage grondwaarde door commercieel parkeren onder het gebouw te 'dwingen' (laagste grondwaarde van alle modellen)	- parkeren op Haderaplein zorgt voor een 'gat' in de structuur en veel blik op straat - anderzijds is dat in de huidige situatie ook zo - vraagt om zorgvuldige vormgeving wand Haderaplein	- geen extra effect t.o.v. model 0 - de ontsluiting is wel gunstiger	- parkeren op Haderaplein zorgt voor veel blik op straat - anderzijds is dat in de huidige situatie ook zo - vraagt om zorgvuldige vormgeving wand Haderaplein	- ondergronds commercieel parkeren niet aantrekkelijk voor marktpartijen, wanneer er openbare parkeerplaatsen op maaiveld voor de deur liggen

Ruimtelijk



Schematische weergave model I



Doorsnede Model I

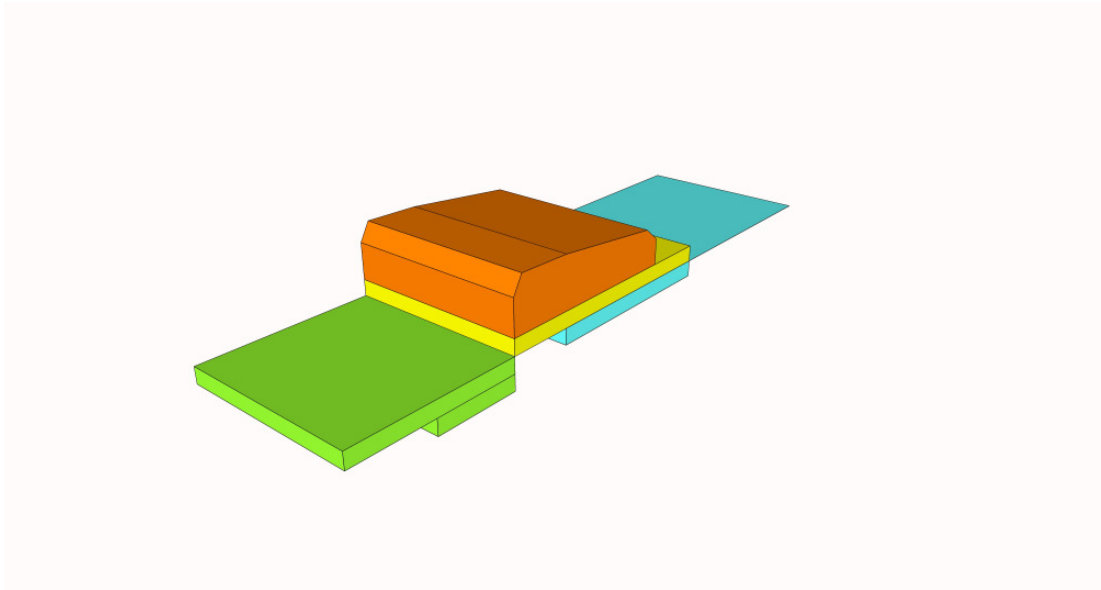
4.6 Model 2

Ook in dit model vervallen de kavels aan de Hortuslaan. Een compensatie van het gemeentelijk parkeren op het huidige terrein/parkeerplaats kan door middel van realisatie van een ondergrondse parkeervoorziening onder het Raadhuisplein. Dit model gaat uit van ondergronds parkeren onder het te ontwikkelen gebouw t.b.v. de commerciële ruimte en appartementen. Ook op het Haderaplein mag commercieel worden geparkeerd. Ondergronds is dus geen eis, maar een gedeelte zal ondergronds moeten, vanwege de (te geringe) beschikbare ruimte op maaiveld.

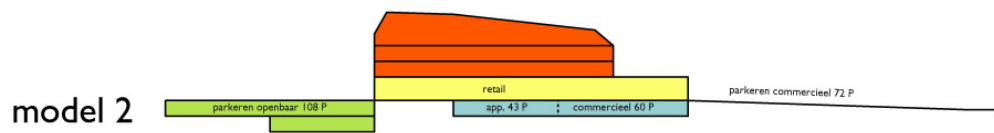
Afwegingsmatrix

PROGRAMMA		PARKEREN		
Totaal m2 BVO commercieel	2800	Aantal PP commercieel	132	
m2 BVO supermarkt	2000	Aantal PP appartementen	43	
m2 BVO dagwinkels	800	Aantal PP openbaar (compenseren)	108	
Aantal appartementen	24	Weren abonneementhouders	Nee	
Woningen Hortuslaan	Nee	P Commercieel (incl. app) Ondergronds / maaiveld	103 / 72	
		P Openbaar Ondergronds / maaiveld	108 / 0	
FINANCIEN				
Jaarlast Parkeren		Jaarlast Raadhuis		Jaarlast Totaal
€ 224.000		€ 57.000		€ 281.000
BEOORDELINGSCRITERIA				
Financieel	Ruimtelijk	Verkeers-technisch	Draagvlak omwonenden	Draagvlak ondernemers
- dit model leidt tot een hogere bieding, maar omdat al het openbaar parkeren ondergronds moet worden opgelost, leidt het tot een blijvend hoge jaarlast voor het openbaar parkeren	- parkeren op Haderaplein zorgt voor een 'gat' in de structuur en veel blik op straat - anderzijds is dat in de huidige situatie ook zo - vraagt om zorgvuldige vormgeving wand Haderaplein	- de ontsluiting is gunstiger dan bij model 0 - in dit model is de scheiding tussen openbaar en commercieel parkeren beter te maken	- parkeren op Haderaplein zorgt voor veel blik op straat - anderzijds is dat in de huidige situatie ook zo - vraagt om zorgvuldige vormgeving wand Haderaplein	- de wijze van commercieel parkeren zal aantrekkelijk zijn voor marktpartijen

Ruimtelijk



Schematische weergave model 2



Doorsnede Model 2

4.7 Model 3

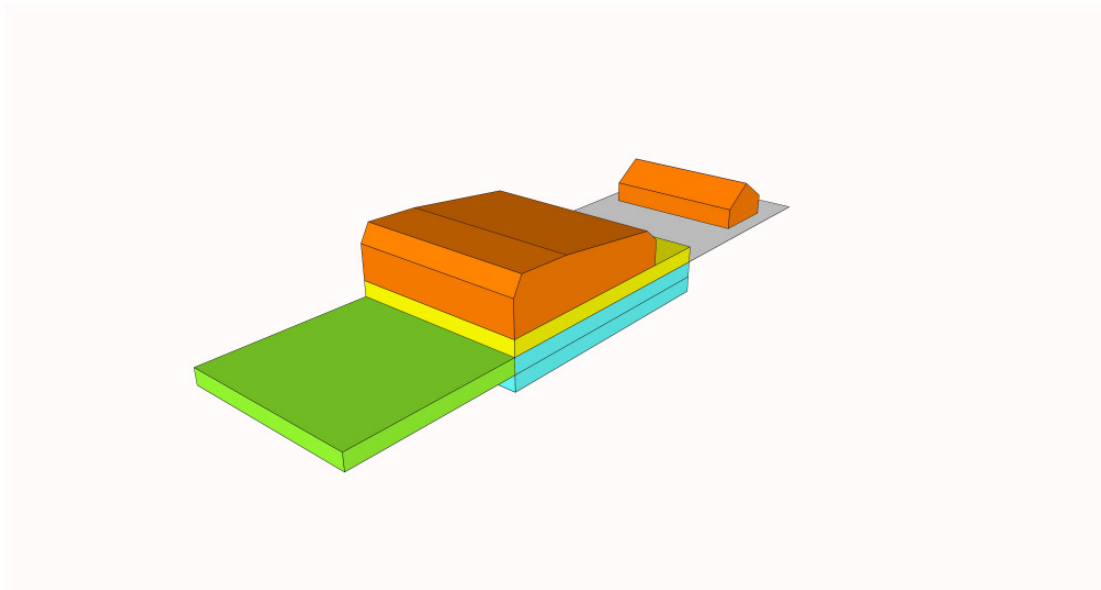
Dit model vormt een uitzondering met de modellen 1, 2, en 4, want er wordt hier wel uitgegaan van woningbouwkavels aan de Hortuslaan, zoals ook in het model 0+. Model 3 gaat wat betreft het gebouw aan het Raadhuisplein uit van hetzelfde programma als het model 0+.

Voor parkeren geldt een gedeeltelijke compensatie van de openbare parkeerplaatsen door het weren van abonneementhouders op in ieder geval vrijdag en zaterdag (zie voor de berekening daarvan paragraaf 3.2). Deze parkeerplaatsen worden in een ondergrondse parkeervoorziening onder het Raadhuisplein gerealiseerd. Dit model gaat daarnaast uit van ondergronds parkeren onder het gebouw t.b.v. de commerciële ruimte en appartementen.

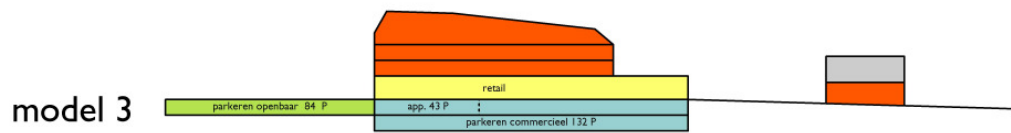
Afwegingsmatrix

PROGRAMMA		PARKEREN		
Totaal m2 BVO commercieel	2800	Aantal PP commercieel	132	
m2 BVO supermarkt	2000	Aantal PP appartementen	43	
m2 BVO dagwinkels	800	Aantal PP openbaar (compenseren)	83	
Aantal appartementen	24	Weren abonneementhouders	Ja	
Woningen Hortuslaan	Ja	P Commercieel (incl. app) Ondergronds / maaiveld	175 / 0	
		P Openbaar Ondergronds / maaiveld	83 / 0	
FINANCIEN				
Jaarlast Parkeren		Jaarlast Raadhuis		Jaarlast Totaal
€ 172.000		€ 95.000		€ 267.000
BEOORDELINGSCRITERIA				
Financieel	Ruimtelijk	Verkeers-technisch	Draagvlak omwonenden	Draagvlak ondernemers
- woningen Hortuslaan leiden tot lagere grondwaarde - door het weren van vergunninghouders hoeven er minder openbare parkeerplaatsen gerealiseerd te worden, en daalt de jaarlast voor het openbaar parkeren aanzienlijk	- stedenbouwkundig positief vanwege 'herstel' Hortuslaan	- het weren van abonneementhouders zal mogelijk leiden tot zoekgedrag rondom het Haderaplein - ontsluiting parkeren is moeilijker vindbaar	- dit model komt het dichtst bij de eerdere voorstellen die aan omwonenden zijn gepresenteerd (incl. verwerking van de opmerkingen van de klankbordgroep) - het weren van langparkeerders heeft geen nadelig effect op mening bewoners	- het weren van abonneementhouders zal effect hebben op ondernemers die een abonnement hebben - anderzijds zullen zij begrip hebben voor toename bezoekers parkeren - achteraf betalen zal een positief effect hebben, ondergronds parkeren wellicht een negatief effect

Ruimtelijk



Schematische weergave model 3



Doorsnede Model 3

4.8 Model 4

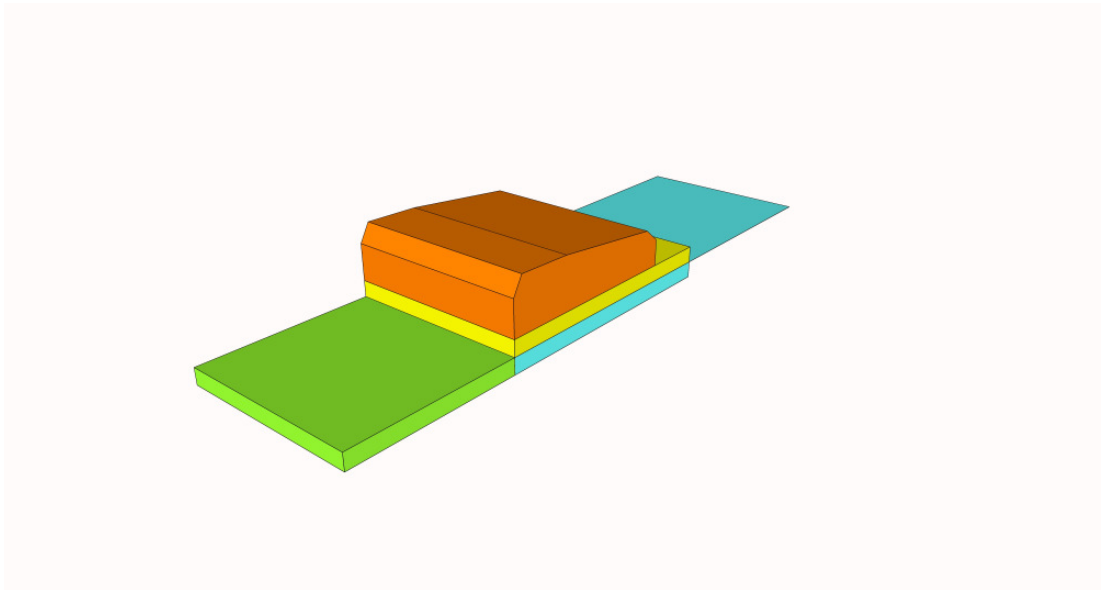
In dit model vervallen de kavels aan de Hortuslaan. Voor parkeren geldt ook in dit model (net als model 3) een gedeeltelijke compensatie van de openbare parkeerplaatsen door het weren van abonneementhouders op in ieder geval vrijdag en zaterdag (zie voor de berekening daarvan paragraaf 3.2). Deze parkeerplaatsen worden in een ondergrondse parkeervoorziening onder het Raadhuisplein gerealiseerd.

Model 4 laat de eis vallen van een ondergrondse parkeervoorziening voor de commerciële ruimte. De huidige parkeerplaatsen worden mee verkocht als onderdeel van de ontwikkeling. Daardoor ontstaat er parkeermogelijkheid op het maaiveld Haderaplein. De resterende commerciële parkeerbehoefte zal onder het gebouw gerealiseerd worden.

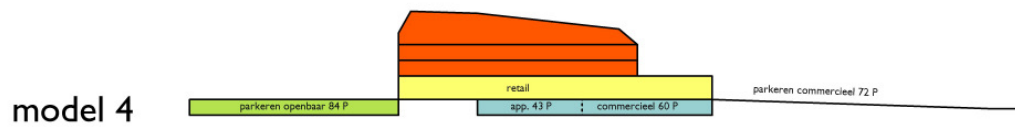
Afwegingsmatrix

PROGRAMMA		PARKEREN		
Totaal m2 BVO commercieel	2800	Aantal PP commercieel	132	
m2 BVO supermarkt	2000	Aantal PP appartementen	43	
m2 BVO dagwinkels	800	Aantal PP openbaar (compenseren)	83	
Aantal appartementen	24	Weren abonneementhouders	Ja	
Woningen Hortuslaan	Nee	P Commercieel (incl. app) Ondergronds / maaiveld	103 / 72	
		P Openbaar Ondergronds / maaiveld	83 / 0	
FINANCIEN				
Jaarlast Parkeren		Jaarlast Raadhuis		Jaarlast Totaal
€ 172.000		€ 57.000		€ 229.000
BEOORDELINGSCRITERIA				
Financieel	Ruimtelijk	Verkeers-technisch	Draagvlak omwonenden	Draagvlak ondernemers
- dit model geeft een hoge grondwaarde, vanwege de mogelijkheid om een groot gedeelte van de commerciële parkeerplaatsen op maaiveld te realiseren - door het weren van vergunninghouders hoeven er minder openbare parkeerplaatsen gerealiseerd te worden, en daalt de jaarlast voor het openbaar parkeren aanzienlijk	- parkeren op Haderaplein zorgt voor een 'gat' in de structuur en veel blik op straat - anderzijds is dat in de huidige situatie ook zo - vraagt om zorgvuldige vormgeving wand Haderaplein	- het weren van abonneementhouders zal mogelijk leiden tot zoekgedrag rondom het Haderaplein	- parkeren op Haderaplein zorgt voor een 'gat' in de structuur en veel blik op straat - anderzijds is dat in de huidige situatie ook zo - vraagt om zorgvuldige vormgeving wand Haderaplein	- het weren van abonneementhouders zal tot weerstand leiden bij ondernemers die een abonnement hebben - anderzijds zullen zij begrip hebben voor toename bezoekers parkeren - achteraf betalen zal een positief effect hebben

Ruimtelijk



Schematische weergave model 4



Doorsnede Model 4

4.9 Het voorkeursmodel: Model 4

De cijfers samengevat

	Model 0	Model 0+	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4
m2 BVO commercieel	2000	2800	2800	2800	2800	2800
M2 BVO supermarkt (norm 5 p. 100 m2)	0	2000	2000	2000	2000	2000
M2 BVO dagwinkels (norm 4 p. 100 m2)	2000	800	800	800	800	800
Aantal PP commercieel	80	132	132	132	132	132
Aantal appartementen	22	24	24	24	24	24
Aantal PP appartementen	40	43	43	43	43	43
Aantal PP openbaar (te compenseren)	108	108	108	108	83	83
Parkeren commercieel Ondergr/maaiveld*	120 / 0	175 / 0	175 / 0	103 / 72	175 / 0	103 / 72
Parkeren openbaar Ondergr/maaiveld	108 / 0	108 / 0	36 / 72	108 / 0	83 / 0	83 / 0
Weren abonementhouders	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Ja
Woningbouw Hortuslaan	Ja	Ja	Nee	Nee	Ja	Nee
Jaarlast Parkeren	224.000	224.000	84.000	224.000	172.000	172.000
Jaarlast Raadhuis	96.000	95.000	152.000	57.000	95.000	57.000
Jaarlast totaal	320.000	319.000	236.000	281.000	267.000	229.000

* dit is inclusief de parkeerplaatsen voor de appartementen

Keuze voor model 4

Als het gaat om de afweging op hoofdlijnen, tussen de modellen 0 – 4, gaat de voorkeur uit naar een aanpassing van het stedenbouwkundig kader op basis van model 4, waarbij nog een gemeentelijke parkeergarage voor (108 – 25 =) 83 plaatsen wordt gerealiseerd (zie paragraaf 3.2). De voorkeur voor dit model is met name ontstaan vanuit financiële overwegingen.

Het laten vervallen van de woningbouwkavels en deze grond mee verkopen ten behoeve van maaiveld parkeren bij de commerciële ontwikkeling, leidt weliswaar tot een stedenbouwkundig gezien mindere uitwerking dan de eerdere bebouwingsvariant 1a, maar niet tot een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. Daarentegen is het financieel effect van deze keuze groot.

Als het gaat om de keuze werkende abonnement- en vergunninghouders te weren van de parkeervoorzieningen Haderaplein en Voorhorst geldt een zelfde financieel effect, maar is er wel sprake van een groep mensen die hier een nadelig effect van ondervindt. Een deel van deze groep heeft echter ook direct belang bij het ‘vrij laten’ van de parkeerplek, omdat zij zelf ondernemer is. Voor het overige is de projectgroep en het College van B&W van mening dat dit (beperkte) nadeel niet opweegt tegen de (extra) financiële last die de gemeente zouden moeten dragen, zonder daar feitelijk voordeel van te hebben. Overigens hoeft deze beperking ook niet voor de gehele week te gelden; wanneer deze groep alleen op de vrijdag en zaterdag wordt geweerd is dit voldoende.

Overwogen alternatief: woningen op parkeergebouw

Binnen Model 4 is ook afgewogen om een gebouwde parkeeroplossing te realiseren op het Haderaplein. Om deze ruimtelijk een goede inpassing aan de Hortuslaan te geven, is het een mogelijkheid om hier woningen te realiseren. Ruimtelijk is dit een interessante oplossing, financieel is het echter onzeker: het is een onbekend marktsegment en woningprijzen staan daarbij sowieso onder zware druk. Daarnaast is het de vraag of dit (ruimtelijk intensievere model) op draagvlak van omwonenden kan rekenen.

Financiële optimalisatie

Na de keuze voor Model 4 als optimaal model, heeft de projectgroep zich ten doel gesteld ook binnen dit model nog op zoek te gaan naar financiële optimalisatie. De uitkomsten daarvan staan beschreven in hoofdstuk 5.

5. Financiële optimalisatie model 4

5.1 Mogelijke optimalisaties: parkeren, wonen, commercieel programma

Om vanuit het voorkeursmodel 4 te onderzoeken of er financieel nog optimalisaties mogelijk zijn, is een aantal verdere mogelijkheden uitgewerkt en bediscussieerd. Deze optimalisaties bevonden zich op het vlak van parkeren, wonen en commercieel programma, en zijn verkregen uit de marktconsultatie en een brainstorm met de projectgroep.

Onderstaande optimalisaties zijn besproken:

Commerciële ruimte

1. verruiming commercieel oppervlak binnen gegeven bouwveloppe;
2. toevoeging commercieel oppervlak door verruiming bouwveloppe aan zijde Hortuslaan.

Wonen

3. vrij laten van woonsegment en/of typologie;
4. toevoegen extra bouwlaag over gehele woonvolume;
5. toestaan woningbouw langs Hortuslaan;

Parkeren

6. compensatie in geheel fiscaal gebied (zie voor de effecten daarvan paragraaf 3.2);
7. toestaan verhogen maximaal wenselijke bezettingsgraad;
8. combinatie van compensatie in fiscaal gebied en hogere bezettingsgraad toestaan;
9. het niet realiseren van het restant te compenseren openbare parkeerplaatsen;
10. verlagen parkeernorm van 5 naar 3,5 per 100m² commercieel oppervlak;
11. gebouwd parkeren mogelijk maken tussen gebouw en Hortuslaan, 1 laag;
12. gebouwd parkeren mogelijk maken tussen gebouw en Hortuslaan, 2 lagen;

5.2 Beschrijving optimalisaties

Commerciële ruimte

Ad 1) Deze optimalisatie laat toe het commercieel oppervlak te vergroten door de commerciële functie over meerdere lagen te verdelen. Bijvoorbeeld door ook winkels op de eerste bouwlaag toe te staan. Daarbij geldt wel een bovengrens, vanwege het gegeven dat een te groot programma ook weer extra beslag legt op (parkeer)ruimte en op beeldkwaliteit. Voorgesteld wordt een beperkte vergroting tot max. 3000 m² BVO toe te staan, wanneer dit binnen het bouwblok blijft.

Ad 2) Deze optimalisatie laat vergroting van de bouwveloppe toe, richting de Hortuslaan. Daarbij geldt wel een bebouwingsgrens ter hoogte van de perceelgrens van de woningen aan de Hortuslaan (achtertuinten).

Wonen

Ad 3) Hierbij gaat het om het loslaten van harde eisen wat betreft woningaantallen en woningtypes. Het staat de markt vrij om, binnen de gestelde bouwveloppe, elk type woning in elke gewenste verhouding te realiseren. De verwachting is daarbij wel dat de markt een keuze zal maken voor het hogere segment.

Ad 4) Deze optimalisatie laat een vergroting van de bouwveloppe toe, over het gehele woonvolume. Dit biedt ruimte voor extra appartementen, maar levert tegelijk ook een hogere parkeerdruk op, en heeft effect op de beeldkwaliteit.

Ad 5) Deze optimalisatie biedt weer ruimte voor woningen aan de Hortuslaan. In combinatie met de overwegingen voor wat betreft het parkeren op het Haderaplein (zie optimalisaties 11 en 12), zouden dit ook woningen op een (half) ondergrondse of gebouwde parkeergarage kunnen zijn.

Parkeren

Ad 6) Bij deze optimalisatie geldt het gehele fiscale gebied (dus niet alleen het Haderaplein en de Voorhorstgarage) als gebied waar vergunninghouders worden geweerd. Dit levert uiteraard een hoger aantal beschikbare openbare parkeerplekken op.

Ad 7) Deze optimalisatie kan worden ingezet als alternatief voor optimalisatie 6. Compensatie dus alleen op Haderaplein en Voorhorst, maar wel toestaan dat de bezettingsgraad verhoogt. Over het algemeen geldt dat een bezettingsgraad van 85% wordt ervaren als vol. Een hogere bezettingsgraad leidt tot zoekgedrag en daarmee (mogelijk) tot gevaarlijke verkeerssituaties en overlast. Met een keuze voor een hogere maximaal wenselijke bezettingsgraad dan 85% ontstaat dus een risico.

Ad 8) In deze optimalisatie wordt het gehele fiscale gebied als compensatiegebied opgenomen, en staan we toe dat de bezettingsgraad verhoogt ten opzichte van de huidige situatie.

Ad 9) Deze optimalisatie betekent dat de openbare parkeerplaatsen die volgens de normering nodig zijn (54) niet worden gerealiseerd. Het niet bouwen van deze parkeerplaatsen zal een verlichting van de jaarlast betekenen, maar leidt ook tot een hogere bezettingsgraad in het gebied.

Ad 10) Vooralsnog wordt uitgegaan van de parkeernormen zoals die gemeentelijk zijn vastgesteld. De gemeente is gerechtigd deze norm bij te stellen, echter zal daar een goede argumentatie voor moeten zijn.

Ad 11) Het Haderaplein biedt (fysiek) ruimte voor een gebouwde parkeeroplossing. Deze optimalisatie laat dat toe, met een maximum van één bouwlaag. Uiteraard heeft dit consequenties voor beeldkwaliteit en draagvlak.

Ad 12) Het Haderaplein biedt (fysiek) ruimte voor een gebouwde parkeeroplossing. Deze optimalisatie laat dat toe, met een maximum van twee bouwlagen. Uiteraard heeft dit, ten opzichte van optimalisatie 11, nog verdergaande consequenties voor beeldkwaliteit en draagvlak.

5.3 Overwegingen

Onderstaande tabellen laten de mogelijke optimalisatie zien, met daarbij de overwegingen om al dan niet voor die optimalisatie te kiezen.

Commerciële ruimte

Optimalisatie	Argumenten voor	Argumenten tegen	Meenemen in kader?
1) Verruiming commercieel oppervlak binnen gegeven bouwveloppe	Financieel voordeel, vrijheid voor creativiteit ontwikkelaar	Mogelijk hogere parkeerdruk, de oplossing ligt dan in de hand van de ontwikkelaar	Ja, tot max. 3000 m ²
2) Toevoegen commercieel oppervlak door een verschuiving van de bebouwingsgrens aan Hortuslaanzijde toe te staan.	Financieel voordeel: mogelijk hogere bieding	De nu gehanteerde bebouwingsgrens sluit stedenbouwkundig aan bij de achterperceelsgrens van de woningen aan de Hortuslaan. Een overschrijding is ruimtelijk onwenselijk en zal verlies aan draagvlak tot gevolg hebben (i.v.m. privacy).	Nee

Wonen

Optimalisatie	Argumenten voor	Argumenten tegen	Meenemen in kader?
3) Vrij laten segment en typologie	Vrij laten is een vereiste omdat anders de biedingen (te) beperkt worden	Bij zeer laag segment zou dit effect kunnen hebben op de beeldkwaliteit. Dit kan worden geborgd in het BKP	Ja
4) Toevoegen extra bouwlaag over het gehele woonvolume	Dit biedt de mogelijkheid voor extra appartementen, en daarmee een hogere grondwaarde	Dit heeft beperkt financieel effect, vanwege het afzetrisico. Verder komt het teveel terug op eerdere plannen waarvan al duidelijk is geworden dat deze niet op draagvlak kunnen rekenen.	Nee
5) Toestaan woningbouw langs Hortuslaan	Ruimtelijk interessant, om de Hortuslaan vorm te geven.	Dit heeft weinig financieel effect. Bovendien is het risico groot omdat het woningen zal betreffen in een voor Haren onbekend segment en typologie.	Nee

Parkeren

Optimalisatie	Argumenten voor	Argumenten tegen	Meenemen in kader?
6) Compensatie in geheel fiscaal gebied	Dit leidt tot een benodigd aantal van 54 openbare parkeerplaatsen op de piekmomenten. Besparing in bouwkosten van parkeerplaatsen à 25.000 *	Bezoekers moeten mogelijk verder weg parkeren (met verwijssysteem)	Ja
7) Toestaan hogere maximaal wenselijke bezettingsgraad, als alternatief voor 6)		Vanuit ervaringscijfers blijkt dat 85% wordt ervaren als vol. Een veel hogere bezettingsgraad levert ongewenst zoekgedrag op.	Nee
8) Combinatie van 6 en 7: compensatie in fiscaal gebied en toestaan (licht) verhogen van maximaal wenselijke bezettingsgraad	Heeft tot resultaat dat er een lagere jaarlast voor openbaar parkeren ontstaat. Een keuze hiervoor is afhankelijk van de werkelijke bezettingsgraad die dan ontstaat op de piekmomenten.	Een bezettingsgraad van 85% wordt ervaren als vol. Dit heeft invloed op de parkeerbeleving en de geneigdheid van bezoekers om naar Haren te blijven komen.	Ja, mits de bezettingsgraad onder de 85% blijft op piekmomenten
9) Niet realiseren van restant te compenseren plaatsen	Het gaat bij om een tekort van 54 openbare parkeerplekken tijdens piekmomenten, terwijl de bezetting van de Voorhorstgarage op die piekmomenten rond de 30% ligt. Het betekent wel dat er geen jaarlast voor het openbaar parkeren ontstaat.	Een bezettingsgraad van 85% wordt ervaren als vol. Dit heeft invloed op de parkeerbeleving en de geneigdheid van bezoekers om naar Haren te blijven komen.	Ja, mits de bezettingsgraad onder de 85% blijft op piekmomenten
10) Verlagen parkeernorm		Verlagen is een optie om een hogere bieding te krijgen. Het financieel voordeel zal echter niet opwegen tegen de extra verkeersdruk door zoekgedrag. De normen zijn getoetst aan de Harense situatie. Niet aan tornen.	Nee
11) Gebouwd parkeren mogelijk maken tussen gebouw en Hortuslaan, 1 laag	Financieel interessante oplossing, het levert echter geen hogere bieding op dan bij een combinatie v. ondergronds / maaiveld parkeren	Stringente eisen stellen aan beeldkwaliteit parkeergebouw, hoe dan ook leidt het tot een verarming van de stedenbouwkundige kwaliteit.	Nee
12) Gebouwd parkeren mogelijk maken tussen gebouw en Hortuslaan, 2 lagen	Financieel de beste oplossing (hoogste bieding), omdat ondergronds niet meer nodig is	Dit levert een gebouwhoogte van 7 meter op aan de Hortuslaan, en daarmee een verarming van de stedenbouwkundige kwaliteit.. Hiervoor zal geen draagvlak bij omwonenden bestaan. Veel kans op bezwaar en planschadeclaims.	Nee

* voor de berekening in jaarlast, zie de volgende pagina

De keuze voor compensatie in het totale fiscale gebied (optimalisatie 6) leidt tot een benodigd aantal openbare parkeerplaatsen van 54 stuks. Deze zullen ondergronds gerealiseerd moeten worden. Dit levert de volgende cijfers in jaarlast op:

Jaarlast parkeren	Jaarlast raadhuis	Jaarlast totaal
112.000	57.000	169.000

5.4 Optimaal model: Model 4+

Het optimale kader is dus, gezien de bovenstaande overwegingen, model 4 met daarin de volgende optimalisaties:

- een maximale vergroting van het commercieel oppervlak tot 3000 m2 toe te staan, mits dit binnen het gemaximaliseerde bouwvolume plaats vindt;
- de verdeling, het aantal en type appartementen binnen het gemaximaliseerde bouwvolume vrij te laten, mits er wel sprake is van appartementen die geschikt zijn voor bewoning door ouderen;
- nieuw parkeerbeleid op te stellen waarmee abonnement- en vergunninghouders (niet bewoners) uit het gehele (nader bij te stellen) fiscale gebied worden geweerd;
- geen ondergrondse openbare parkeervoorziening te realiseren onder het Raadhuisplein;
- gebouwd parkeren niet toe te staan.

PROGRAMMA		PARKEREN		
Totaal m2 BVO commercieel	2800 + maximaal 200 (vrij te verdelen over bouwlagen)	Aantal PP commercieel	132 (o.b.v. normering)	
m2 BVO supermarkt	2000 – 2200	Aantal PP appartementen	43 (o.b.v. normering)	
m2 BVO dagwinkels	600 - 800	Aantal PP openbaar (compenseren)	0	
Aantal appartementen	Vrij, binnen bouwveloppe. In bovenste laag ook penthouses mogelijk	Weren abonneementhouders	Ja, totaal fiscaal gebied	
Woningen Hortuslaan	Nee	P Commercieel (incl. app) (Half)ondergronds	175 (o.b.v. normering)	
		P Openbaar Ondergronds / maaiveld	0 / 0	
FINANCIEN				
Jaarlast Parkeren	Jaarlast Raadhuis	Jaarlast Totaal		
€ 0	€ 57.000	€ 57.000		
BEOORDELINGSCRITERIA				
Financieel	Ruimtelijk	Verkeers-technisch	Draagvlak omwonenden	Draagvlak ondernemers
- dit kader levert de laagste jaarlast op, vanwege het uitblijven van een jaarlast op het openbaar parkeren door geen openbare parkeergarage te bouwen	- dit kader gaat mede uit van een half ondergrondse parkeeroplossing - dit vraagt om een zorgvuldige inpassing	- het weren van abonneementhouders zal mogelijk leiden tot zoekgedrag rondom het Haderaplein	- omwonenden herkennen in het model de opmerkingen die zij gemaakt hebben	- het weren van abonneementhouders zal tot weerstand leiden bij ondernemers die een abonnement hebben - anderzijds zullen zij er begrip voor hebben dat juist bezoekers zoveel mogelijk worden gefaciliteerd

Consequenties voor parkeerdruk

Het weren van vergunninghouders, het compenseren in het totale fiscale gebied én het niet realiseren van een openbare parkeervoorziening voor de benodigde 54 auto's, leidt tot een bezettingsgraad van 68% over het fiscaal gebied. Het parkeeronderzoek van Grontmij zegt daarover:

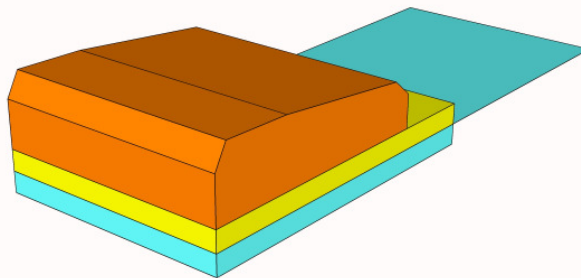
“In dit model is op basis van de cijfers van 2012 sprake van 316 geparkeerde voertuigen in het fiscale gebied (is inclusief reductie door het weren van werknemers met ontheffing of abonnement).

Als gevolg van de ontwikkeling op het Raadhuisplein komen 133 openbare parkeerplaatsen te vervallen. Zonder compensatie zijn er dan in het fiscale gebied $597 - 133 = 464$ openbare parkeerplaatsen aanwezig. Met een bezetting van 316 voertuigen komt dat neer op een bezettingsgraad van 68%. Op basis van de gegevens van 2009 zal de parkeerdruk in het fiscale gebied stijgen tot 82%.

Hierbij wordt opgemerkt dat deze bezettingsgraad als totaal geldt voor het fiscale gebied.”

Dit model zal echter ook in positieve zin bijdragen aan de exploitatie van de Voorhorstgarage, die in de huidige situatie (ook op de piekmomenten) een vrij lage bezetting heeft.

Dit optimaal kader wordt in hoofdstuk 6 verder beschreven en uitgewerkt.



Schematische tekening Model 4+

6. Kaderstelling

Op basis van de analyse en de eerdere stedenbouwkundige visie en kaderstelling is een gewijzigde kaderstelling opgesteld, die in dit hoofdstuk ook vertaald wordt naar een stedenbouwkundig kader met beeldkwaliteitseisen.

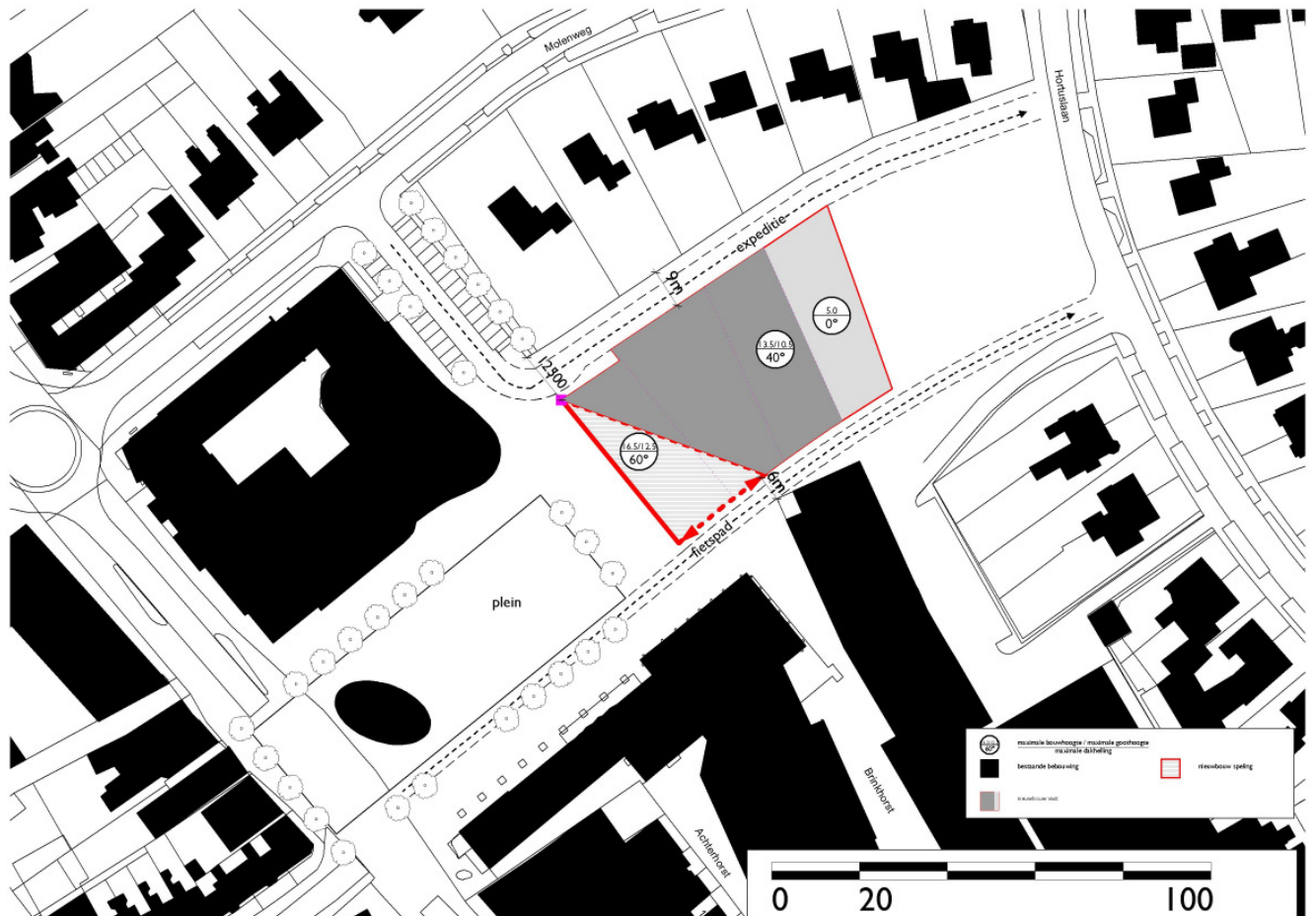
6.1 Programma

PROGRAMMA		PARKEREN	
Totaal m2 BVO commercieel	2800 + maximaal 200 (vrij te verdelen over bouwlagen)	Aantal PP commercieel	132 (o.b.v. normering)
m2 BVO supermarkt	2000 – 2200	Aantal PP appartementen	43 (o.b.v. normering)
m2 BVO dagwinkels	600 – 800	Aantal PP openbaar (compenseren)	0
Aantal appartementen	Vrij, binnen bouwenveloppe. In bovenste laag ook penthouses mogelijk	Weren abonenthouders	Ja, totaal fiscaal gebied
Woningen Hortuslaan	Nee	P Commercieel (incl. app) (Half)ondergronds	175 (o.b.v. normering)
		P Openbaar Ondergronds / maaiveld	0 / 0

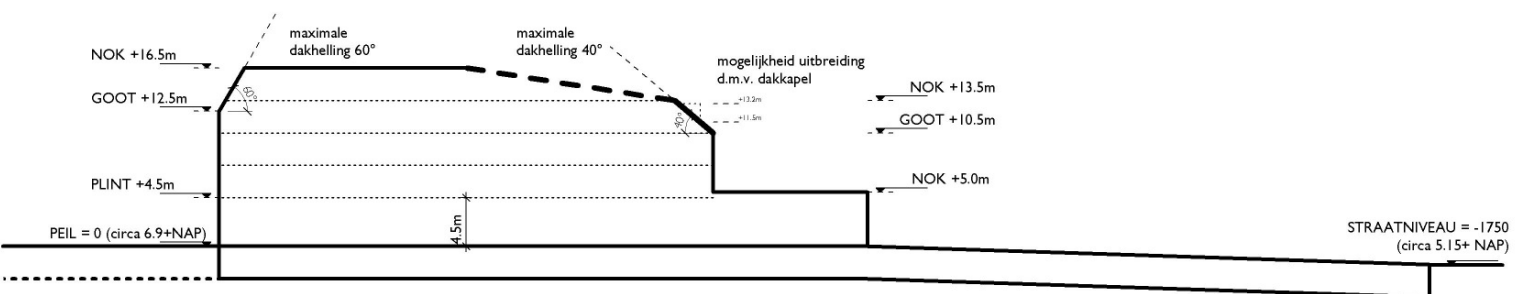
6.2 Bouwenveloppe

De bouwenveloppe is aangegeven in onderstaande kaart. Het Raadhuisplein krijgt een nieuwe bebouwingswand die het plein op een heldere wijze begrenst. De rooilijn aan het Raadhuisplein mag binnen de aangegeven bandbreedte worden geplaatst. Langs het fietspad aan de Brinkhorst zijde is een vaste rooilijn aangegeven waarin gebouwd moet worden.

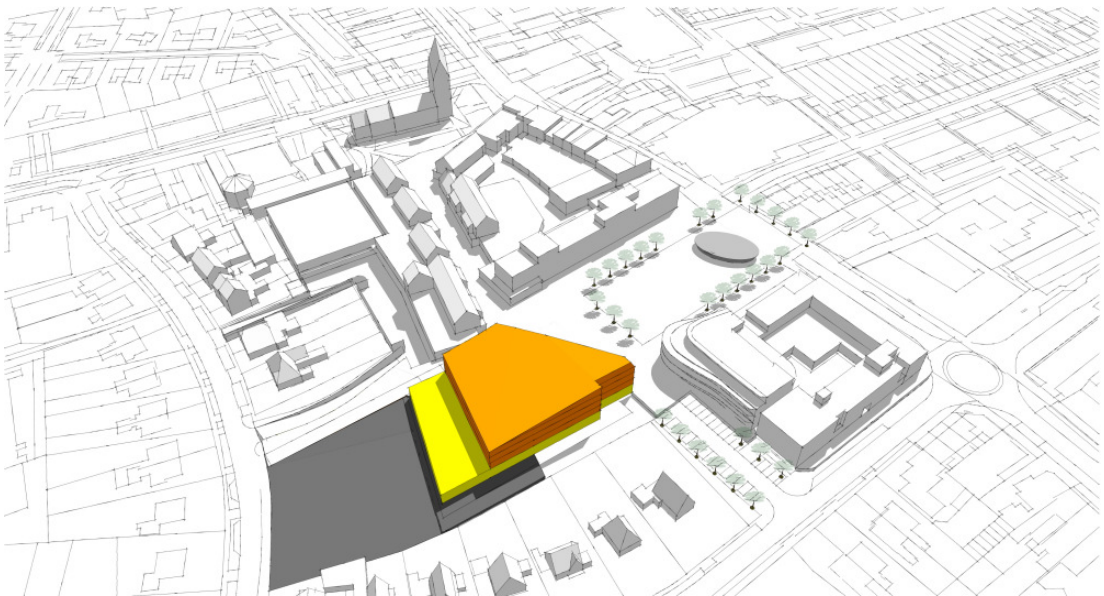
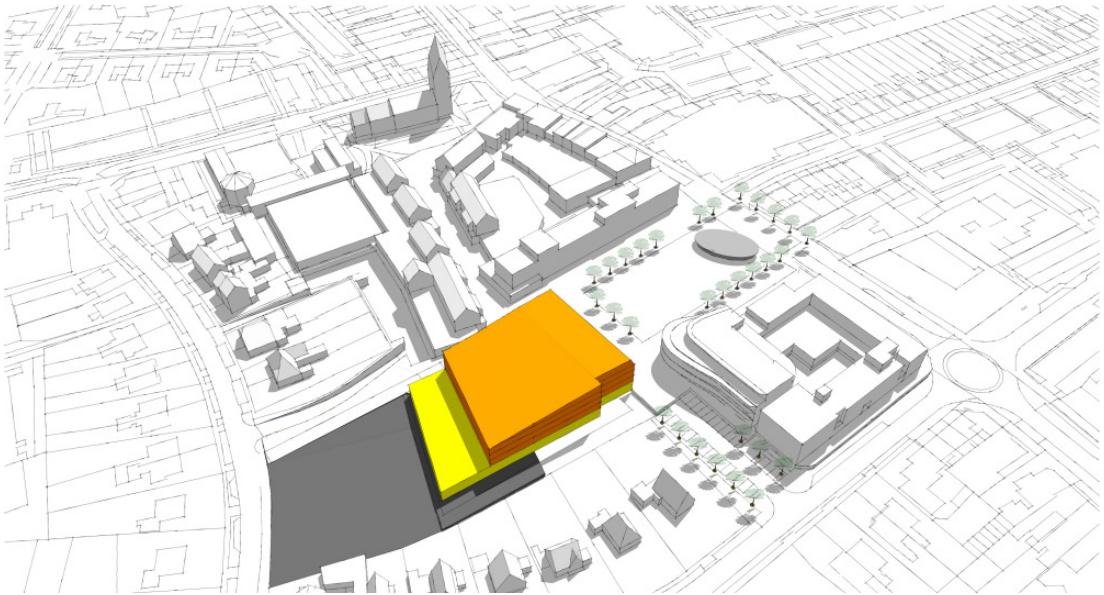
De minimale goothoogte aan het Raadhuisplein en de Brinkhorst is vastgesteld op 12,5 meter om de nieuwe pleinwand en aansluiting op de bebouwing aan de Brinkhorst goed vorm te geven. De overige begrenzingen van de bouwenvelop geven de maximaal toelaatbare bouwgrens aan. Aan de Hortuslaanzijde laat de bouwenveloppe ruimte om de commerciële plint in een laag uit te breiden richting het Haderaplein. De bebouwingshoogte is hier maximaal 5 meter. Het expediëren dient plaats te vinden aan de Molenweg zijde. De wagen komt binnen via De Schakel en rijdt weg richting de Hortuslaan.



Bouwenveloppe met ruimte voor terugspringende rooilijn aan Raadhuispleinzijde



Doorsnede met verdiepingshoogtes, goot- en nokhoogte en maximale dakhelling



Impressie bouwvolume maximaal (boven) en met terugspringende rooilijn aan Raadhuisplein (onder)

6.3 Parkeren

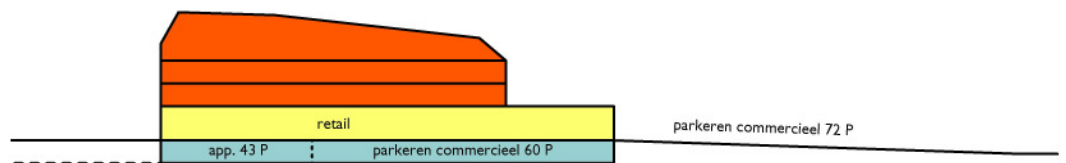
Bij dit model wordt uitgegaan van het weren van abonneementhouders (werkenden) uit het totale fiscale gebied. Dit leidt tot een aantal van 54 te realiseren openbare parkeerplaatsen (zie voor de berekening paragraaf 3.2).

Gezien de lage bezettingsgraad van de Voorhorstgarage op de piekmomenten op vrijdag en zaterdag wordt voorgesteld om naast de commerciële parkeervoorziening van 175 (o.b.v. normering) plaatsen geen extra parkeergarage te realiseren voor deze 54 plaatsen. Wel zullen ontwikkelende partijen worden gevraagd om in hun planvorming een optionele vergroting van het parkeeroppervlak mee te nemen.

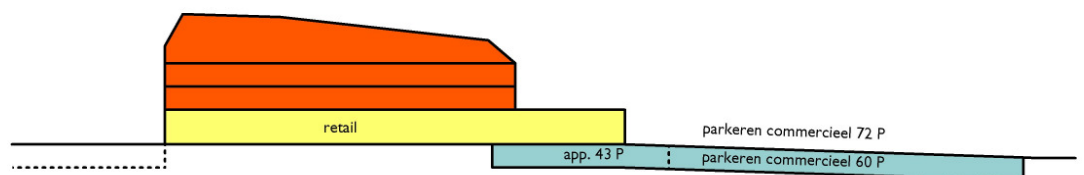
Voor wat betreft commercieel parkeren wordt de grond tussen het nieuwe gebouw en de Hortuslaan mee verkocht en wordt toestemming gegeven om daar ondergronds en op maaiveld de parkeervoorziening te realiseren. De parkeeroplossing zal plaats moeten kunnen bieden aan 175 auto's (conform normering).

Het ondergronds parkeren kan in dit kader op dus twee manieren worden opgelost. Onderstaande afbeeldingen laten dat zien. Voor wat betreft de ontsluiting van de ondergrondse voorziening geldt dat gebruik gemaakt mag worden van de huidige entree van de Voorhorstgarage.

model 4+



model 4+/2



6.4 Beeldkwaliteit

Deze kaderstelling baseert zich grotendeels op de Stedenbouwkundig Visie van 2009. De ontwikkeling dient aan te sluiten en te passen bij de huidige bebouwing. De locatie vormt ruimtelijk en stedenbouwkundig een schakel waarin de schaa sprong tussen Raadhuisplein en Hortuslaan moet worden opgelost. Aan het Raadhuisplein wordt een formele en publieke uitstraling gevraagd, aan de Hortuslaan zijde is een meer informeel milieu gewenst, met parkeren als hoofdfunctie.

Uitgangspunten op hoofdlijnen

Raadhuisplein

De nieuwe pleinwand bepaalt in hoge mate de kwaliteit van het nieuwe Raadhuisplein. De huidige begrenzings van het Raadhuisplein kenmerken zich door wat grotere gebouwen met elk hun eigen uitstraling. In de visie is aangegeven dat meer samenhang tussen de pleingevels gewenst is. Een nieuw bestemmingsplan kan ruimte bieden om de architectuur van de bestaande en nieuwe gebouwen op elkaar af te stemmen. Uitgangspunt hierbij is een klassieke opbouw van de gevels zoals in de referentiebeelden hieronder.



Referentiebeelden klassieke gevelopbouw Raadhuisplein

Om een afstemming mogelijk te maken zijn onderstaande richtlijnen met betrekking tot de beeldkwaliteit opgesteld voor de nieuwe wand aan het Raadhuisplein:

- de uitstraling is rustig en chique en contrasterend met het nieuwe raadhuis;
- de gevel heeft een klassieke opbouw in een samenhangende architectuur;
- de gevel heeft een doorgaande goothoogte en indien gewenst een langskap;
- de plint mag terugliggen ten opzichte van het bovenliggende bouwvolume
- de materialisering bestaat uit baksteen of stucwerk met accenten van natuursteen, en glas;
- de detaillering is zorgvuldig en hoogwaardig;
- de gevelwanden krijgen een verticale gerichtheid die aansluit bij de maat van de winkelpanden in het dorp;

- de commerciële invulling op de begane grond is open en transparant; gesloten gevels zijn niet toegestaan;
- in het blok is ruimte voor een supermarkt;
- aan de voor- en zijgevel wordt een invulling met kleinere dagwinkels en/of horeca het meest passend geacht.

Indien op de begane grond een supermarkt wordt gesitueerd dient deze niet zichtbaar te zijn in het gevelbeeld van het Raadhuisplein. Er wordt bijzondere aandacht vereist voor reclamevoering aan de gevels. Ook voor de reclame-uiting geldt het motto ‘rustig en chique’.

De Brinkhorst

Het nieuwe bouwblok versterkt de winkelroute vanaf de Brinkhorst naar het Raadhuisplein. De overgang tussen Brinkhorst en Raadhuisplein dient zorgvuldig te worden vormgegeven om het winkelend publiek te begeleiden. Het is daarbij gewenst om de plint van de nieuwbouw aan de Brinkhorst een representatieve uitstraling te geven en terug te leggen ten behoeve van de zichtlijn tussen Brinkhorst en Raadhuisplein. Ook hier lijkt een invulling met dagwinkels en/of horeca het meest passend, blinde gevels zijn hier uit den boze. De goothoogte aan Brinkhorst en Raadhuisplein dient minimaal 10,5 meter te zijn. De uitstraling van het gebouw langs het fietspad en de Brinkhorst dient transparant en open te zijn. Dit kan worden gerealiseerd door detailhandel, supermarkt en woonfuncties hier een entree te geven middels transparante puien en etalages. ‘Het winkelen begint ‘direct vanaf de parkeerplaats’.

Molenweg

Het bouwblok moet afstand houden van de achterzijde van de Molenweg. Voorgesteld wordt een strook van circa 9 meter vrij te houden, afwijking hiervan is alleen mogelijk ten behoeve van een geluidwerende voorziening m.b.t. de expeditie (afgesloten expeditiegebouw: ‘wasstraat’). Naast deze expeditiestrook zal groenstrook worden behouden. Dit zal in verder overleg met de bewoners van de Molenweg vorm moeten krijgen. Uiteraard zal een eventuele gebouwde expeditie-oplossing voldoende doorrijhoogte moeten bieden.

Hortuslaan

Aan de Hortuslaan wordt een parkeerterrein gerealiseerd. Daarbij wordt zowel aandacht gevraagd voor de stedenbouwkundige kwaliteit (inrichting parkeerterrein) als de architectonische kwaliteit (gevel gebouw). De mogelijke commerciële uitbouw die grenst aan het nieuw te realiseren parkeerterrein aan de Hortuslaan dient een representatieve uitstraling te krijgen. Gevraagd wordt om aan deze zijde van het gebouw in ieder geval geen blinde gevels te maken. Ook hier moet de gevel een voorkant zijn met een duidelijke entreefunctie die zichtbaar gemaakt wordt in de gevel zodat het complex een alzijdig representatieve uitstraling krijgt. Een supermarkt kan hier bijvoorbeeld zijn entreezone richting Brinkhorst krijgen (zie schema op de volgende pagina).



Schematische weergave commercieel programma, ontsluiting en entree supermarkt

Fietspad

Aan de zuidzijde van het plangebied zal de huidige fietsroute tussen Raadhuisplein en Hortuslaan gehandhaafd blijven. Het betreft hier een afstand van zes meter, van het nieuwe gebouw tot aan de bestaande bebouwing aan de Brinkhorst.

Expeditie

Voor de bevoorrading van de supermarkt dient gebruik gemaakt te worden van een expeditieroute aan de noordzijde van het gebouw (aan de achterzijde van de Molenweg). De expeditie van de dagwinkels zal bij voorkeur ook via deze route plaatsvinden. Eventueel zou de expeditie van de dagwinkels over het Raadhuisplein kunnen verlopen. Een luifel boven een eventuele expeditieroute over het Raadhuisplein is niet toegestaan.