

Aanvullende notitie

bij

Voorstel aan : Gemeenteraad van 17 december 2012
Door tussenkomst van : Raadscommissie van 4 december 2012
Nummer :
Onderwerp : Kaderstelling ontwikkeling Raadhuisplein-Haderaplein
Bijlage(n) : zie raadsvoorstel

Aanvullende notitie

Deze notitie vormt een intergraal onderdeel van het raadsvoorstel 'Kaderstelling ontwikkeling Raadhuisplein – Haderaplein'. In het raadsvoorstel (deel I en II) wordt sterk samengevat weergegeven hoe het proces om te komen tot een gewijzigde / geoptimaliseerde kaderstelling, is doorlopen en welke zaken daarbij zijn overwogen. In deze notitie worden deze overwegingen verder uitgelicht.

Deze notitie is een aanvulling op de onderdelen I (Ontwikkelingen) en II (Optimalisatiemogelijkheden kaderstelling). De opbouw van deze notitie is in gelijk aan die onderdelen binnen het raadsvoorstel, maar bevat meer informatie. De documenten kunnen dus naast elkaar gelezen worden.

Opbouw notitie

De notitie kent, met name voor wat betreft deel II, een opbouw van grof (modelkeuzes) naar fijn (optimalisatie van modellen). De in deze opbouw aan de orde komende afwegingen zijn niet altijd ook chronologisch gezien in deze volgorde aan de orde geweest. Het maakt echter de overwegingen wel helderder. Het kan daardoor zo zijn dat zaken van een lager, meer gedetailleerd schaalniveau, die in de beginfase (bijvoorbeeld tijdens de gesprekken met de klankbordgroep) aan de orde zijn geweest, pas later in het voorstel worden overwogen. Indien van belang zal dit worden benoemd.

Leeswijzer – relatie diverse documenten

Bij het raadsvoorstel zijn naast deze notitie (bijlage 1) diverse bijlagen gevoegd:

Meegezonden:

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

Ter inzage gelegd:

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

VERTROUWELIJK ter inzage gelegd:

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

Meegezonden:

16. Concept raadsbesluit

De diverse documenten dienen alle als achtergrondinformatie bij, of ter onderbouwing van in het raadsvoorstel gemaakte overwegingen. Daarbij geeft het raadsvoorstel het samenvattende overzicht en geeft deze notitie, met verwijzing naar de bijlagen, de aanvullende informatie waarmee een verdiepingsslag wordt gemaakt.

Voor wat betreft de bijlagen bevat met name de kaderstellende notitie veel informatie (afbeeldingen) die verduidelijkend werkt op hetgeen in het raadsvoorstel wordt beschreven. Naar dit document zal ook meermalen worden verwezen. De overige documenten bevatten vooral achtergrond-informatie; de belangrijkste conclusies zijn ook samengevat weergegeven in deze notitie .

DEEL I ONTWIKKELINGEN

Voor het totaalbeeld en vanuit het historisch perspectief vinden wij het van belang om als eerste onderdeel van het voorstel een kort overzicht te geven van de bestuurlijke keuzes die binnen dit project tot nu toe zijn gemaakt om vervolgens in te gaan op de ontwikkelingen die na het laatste besluit van de gemeenteraad in oktober 2010, hebben gespeeld.

Historie

De ontwikkeling van het Raadhuisplein – Haderaplein is tot nu toe op 3 momenten vanuit kaderstellende overwegingen in de gemeenteraad aan de orde geweest. De aanleiding voor deze ontwikkeling vindt zijn oorsprong in de keuze om een nieuw raadhuis te realiseren op de plek van het voormalig postkantoor. Bij de overwegingen rondom deze keuze werd meegenomen dat op de locatie van het oude gemeentehuis een nieuwe ontwikkeling zou kunnen worden gerealiseerd waarmee geld zou kunnen worden gegenereerd om de kosten van het nieuwe gemeentehuis te dekken. Daarnaast werd dit ook gezien als een kans om, als afronding van het centrumplan, het Raadhuisplein aan te pakken en te verbeteren.

In juli 2006 heeft u tegen deze achtergrond het college opgedragen een plan te ontwikkelen voor het gebied Raadhuisplein, Haderaplein, Hortuslaan en Brinkhorst, met als belangrijkste argument dat de sloop van het oude gemeentehuis het moment was om het centrum aan te pakken.

In juni 2009 is aan de gemeenteraad een aantal bebouwingsvarianten voorgelegd. Tegen de bewonersvoorkeur in werd indertijd gekozen voor variant 2, met name op basis van financiële argumenten. Deze variant betrof een lang gerekt bouwblok dat zich uitstrekte tussen Raadhuisplein en Hortuslaan, waaronder een (deels) halfopen parkeervoorziening kon worden gerealiseerd. Als voorwaarde werd opgenomen dat ook de bestaande (126) parkeerplaatsen, die als gevolg van de ontwikkeling kwamen te vervallen, moesten worden gecompenseerd.

In oktober 2010, na de verkiezingen van mei van dat jaar, werd het besluit van juni 2009 door u herroepen en werd alsnog besloten tot uitwerking van plannen op basis van de eerdere bewonerskeuze 'bebouwingsvariant 1a'. Daarbij mocht de kaderstelling zowel financieel als ruimtelijk worden geoptimaliseerd.

Ontwikkelproces 2011 – 2012

In de periode na uw besluit van oktober 2010 is een proces doorlopen waarbij in eerste instantie in samenwerking met een klankbordgroep is gezocht naar een financiële en stedenbouwkundige optimalisatie van de kaderstelling. Gedurende deze periode melden zich ook een aantal partijen die interesse toonden in de ontwikkeling. De gesprekken met deze twee groepen gaven nieuwe inzichten in de wensen en mogelijkheden voor wat betreft de ruimtelijke kaders, maar veroorzaakten ook twijfels omtrent sommige van de uitgangspunten. Hieronder gaan wij kort in op deze twijfel en de belangrijkste informatie uit deze gesprekken, die ook daadwerkelijk van invloed zijn geweest op de uitwerking van de kaderstelling.

Inbreng klankbordgroep (eerste fase)

In de periode tussen september 2010 en juli 2011 hebben er in eerste instantie een viertal gesprekken met een klankbordgroep¹ plaats gevonden. Tijdens deze overleggen is met name gesproken over de inpassing van wensen en eisen vanuit de klankbordgroep versus de mogelijkheden om de ontwikkeling financieel te optimaliseren, zonder de

¹De klankbordgroep bestaat uit 9 personen, waaronder bewoners Molenweg, Hortuslaan en (een vertegenwoordiging van de) ondernemers

stedenbouwkundige kwaliteit geweld aan te doen. Een bijlage met daarin opgenomen de verslagen van deze overleggen is aan dit raadsvoorstel toegevoegd. De belangrijkste ruimtelijke aanpassingen op een grofschalig niveau die in deze fase aan het kader zijn gedaan, worden hieronder toegelicht.

Fietsrouting

Vanuit de klankbordgroep kwam nadrukkelijk de wens naar voren om de bestaande fietsverbinding tussen Hortuslaan en Rijksstraatweg (langs de zuidzijde van het Raadhuisplein) in tact te laten / opnieuw op te nemen. Deze verbinding moest als een open verbinding (dus niet als onderdoorgang) opgenomen worden in de kaderstelling.

Expeditie

In deze fase van het project speelden er meerdere vragen en overwegingen die een verkeerskundig advies noodzakelijk maakten. In verband hiermee is Grontmij gevraagd een verkeersonderzoek te doen naar de ontwikkeling. De wens om de fietsroute onderdeel te maken van de kaderstelling is daarin meegenomen en uitgewerkt in een specifieke notitie². Daarbij bleek dat behoud van de fietsroute een ondergronds aangelegde expeditie via de entree van parkeergarage 'De Voorhorst' zoals gewenst, onmogelijk maakte. Op de plek waar vanuit de bestaande parkeergarage een koppeling zou moeten worden gemaakt naar de nieuwbouw, kan onvoldoende vrije hoogte worden gecreëerd om dit ook fysiek mogelijk te maken.

Deze problematiek is besproken in de klankbordgroep en daarop is door de leden aangegeven dat een expeditierouting via de Schakel, langs de achterzijde van de kavels aan de Molenweg (losplaats), richting de Hortuslaan een acceptabel alternatief zou kunnen zijn.

Overwegingen naar aanleiding van gesprekken

Vanuit het verkeerskundigonderzoek werd de wens om de fietsverbinding tussen Hortuslaan en Rijksstraatweg in stand te houden, omarmd. Ook vanuit de verkeersstructuur van het dorp en vanuit verkeersveiligheidsoogpunt (toename verkeer Molenweg) zou het goed zijn de route in stand te houden. Daarnaast zou door tegemoet te komen aan de wensen de expeditierouting veiliger en eenvoudiger kunnen worden uitgevoerd. Een nadere afweging, waarbij ook overwegingen vanuit de gesprekken met de marktpartijen (zie hieronder) een rol speelden, werd de conclusie getrokken dat aan deze wensen kon worden meegewerkt zonder dat dit van invloed hoefde te zijn op de opbrengsten.

Gesprekken marktpartijen (introducerende vrijblijvende gesprekken op initiatief externe partij)

In de periode oktober 2010 – december 2011 zijn er meerdere consortia geweest die zich bij de portefeuillehouder RO meldden, hun interesse toonden in de ontwikkeling en aangaven graag vrijblijvend hun plannen te willen presenteren. Uit deze gesprekken / presentaties kwamen een aantal zaken naar voren die leidden tot een nadere afweging omtrent de kaderstelling en mogelijke optimalisaties ten aanzien van marktconformiteit en proces.

²Genoemde notitie is als bijlage toegevoegd aan dit raadsvoorstel. Het totale verkeersonderzoek bevat meerdere aspecten en is gedurende het ontwikkeltraject (2010-2012) meermalen aangepast aan recentere inzichten. De notitie die betrekking heeft op de afwegingen t.a.v. de fietsroute en expeditierouting bevat als gevolg van het moment waarop de overweging in eerste instantie heeft plaats gevonden, gedeeltelijk verouderde informatie (kaartmateriaal).

Optimalisatie-overwegingen (eerste fase)

Opvallend aan de partijen die zich meldden was dat dit allen consortia waren die aangaven te denken aan een ontwikkeling met als uitgangspunt de realisatie van een supermarkt. De oppervlakte die zij ten behoeve van deze commerciële invulling dachten te kunnen benutten bedroeg tussen de 2000 en 2200 m² bruto vloeroppervlak (BVO). (Alleen) op basis van deze invulling was volgens deze partijen een financieel haalbare ontwikkeling mogelijk.

Parkeeroverwegingen

Bij deze gesprekken werd ook duidelijk dat de gestelde voorwaarde dat de voor de ontwikkeling noodzakelijke parkeervoorzieningen binnen het bouwblok ondergronds opgelost dienden te worden, zwaar op de exploitatie drukte. Dit zou de grondwaarde van de locatie sterk nadelig beïnvloeden. Vanuit deze overwegingen werden ook alternatieve invullingen voorgelegd. In deze fase van het proces is deze informatie in eerste instantie voor kennisgeving aangenomen.

Overwegingen naar aanleiding van gesprekken

Vanuit de vastgoedmarkt is bekend dat een ontwikkeling van een supermarkt juist in tijden van recessie een veilige en daardoor aantrekkelijke investering is. Door mee te gaan in deze wens (/ in de kaderstelling in de mogelijkheid te voorzien) kan dus, ondanks de mindere tijd waarin deze locatie moet worden vermarkt, een goede grondwaarde worden verkregen. Meegaan in de wens brengt echter ook een risico met zich mee; om te komen tot een maximale opbrengst van de grond is het noodzakelijk dat er sprake is van concurrentie. Daarvoor zou dus een aanbestedingsprocedure of een grondbiedingsprocedure³ moeten worden doorlopen. Een dergelijke procedure brengt met zich mee dat niet vooraf duidelijk is welke partij (i.c. welke supermarkt) het commerciële oppervlak zal afnemen. Dit kan een ondernemer zijn die reeds in Haren is gevestigd en die wordt verplaatst, maar het kan ook een nieuwe partij zijn. Hoewel het DPO van 2008 aangeeft dat er binnen het dorp nog ruimte is voor een extra supermarkt⁴ ontstaat wel een nieuwe verkeersstroom als gevolg van een nieuwe (extra) supermarkt. Met name de combinatie van een nieuwe supermarkt op de locatie Raadhuisplein met een bestaande supermarkt aan de Kerkstraat zal leiden tot een sterke toename van het verkeer in het centrum. Verkeersonderzoek heeft uitgewezen dat de verkeersafwikkeling in het centrum hierdoor onder druk komt te staan, maar dat dit de ontwikkeling niet in de weg hoeft te staan. Zoals in het Gemeentelijk Verkeers en Vervoer Plan (GVVP) al benoemd, wordt het als gevolg van deze ontwikkeling in combinatie met de ontwikkeling van woningbouw in Haren-Noord, van groot belang om te zoeken naar een extra oost-west verbinding tussen Oosterweg en Rijksstraatweg ergens ten noorden van de Molenweg. Op basis van het verkeersonderzoek is ook gekeken wat het effect hiervan is als het gaat om mogelijke geluidsoverlast en de luchtkwaliteit. Uit deze onderzoeken blijkt dat geen overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen plaats vindt.

Vanuit de klankbordgroep werd aangegeven dat zij in de basis geen bezwaar heeft tegen een invulling met een supermarkt, op voorwaarde dat er geen concessies worden gedaan ten aanzien van de beeldkwaliteit, de overlast van laden en lossen tot een minimum wordt beperkt en de commerciële plint aan de zijde van Raadhuisplein en Brinkhorst wordt 'afgezoomd' met dagwinkels.

Op basis van deze uitkomsten hebben wij er in deze fase van het project voor gekozen om de kaderstelling aan te passen waardoor op de begane grond maximaal 2800 m²

³Elders in dit voorstel komt een afweging tussen beide procedures aan de orde;

⁴Met het verdwijnen van Super de Boer aan de Rijksstraatweg is deze ruimte opnieuw ontstaan;

totaal aan commerciële ruimte mag worden gerealiseerd onder de voorwaarden zoals benoemd door de klankbordgroep.

Tenslotte werd uit de gesprekken ook duidelijk dat een alternatieve wijze van ontwikkelen van de locatie tot de mogelijkheden behoorde. Omdat meerdere partijen interesse toonden voor de ontwikkeling als geheel ontstond ook de mogelijkheid om aan één van deze partijen de ontwikkeling of de grond ineens te gunnen. Daarmee zou het proces kunnen worden versneld, waardoor ook de grondopbrengst op een eerder moment zou kunnen worden gegenereerd. Dit is mede aanleiding geweest voor een nader onderzoek naar de meest efficiënte wijze van aanbesteden. Hier wordt later in dit voorstel nader op ingegaan.

Haalbaarheid bouw (gemeentelijke) parkeergarage

Mede naar aanleiding van de vrijblijvende gesprekken met de marktpartijen, --waarin zoals aangegeven o.a. de mate waarin het ondergronds parkeren op de exploitatie drukte, aan de orde kwam--, ontstond twijfel over de haalbaarheid van een gemeentelijke parkeergarage op basis van een sluitende exploitatie. Duidelijk was al dat met een keuze voor bebouwingsvariant 1a, de kosten voor een parkeergarage zouden toenemen omdat een halfondergrondse garage in deze variant niet langer ruimtelijk mogelijk was. Maar het beeld dat door meerdere marktpartijen werd geschetst deed een veel ernstiger effect vermoeden. In verband hiermee is een aantal deskundige partijen gevraagd de exploitatie nogmaals 'tegen het licht' te houden en gaf een nadere analyse van de gemeentelijke parkeeropbrengsten versus de exploitatiekosten van parkeergarage de Voorhorst de gewenste duidelijkheid. Het eindresultaat van deze analyse gaf als uitkomst dat bij eerdere exploitatieberekeningen uitgangspunten niet correct waren geïnterpreteerd, met name ten aanzien van bezettingsgraden en opbrengsten per uur. Aan de praktijk getoetst blijken de opbrengsten van een gemeentelijke parkeergarage (op basis van de huidige tarieven) net voldoende te zijn om de kosten van beheer en onderhoud te dekken, maar dat de kapitaalskosten hier niet uit kunnen worden gedekt. Uit een doorrekening bleek dat zelfs na een exploitatie van 40 jaar, inclusief een teruglopende kapitaalslast, de exploitatie nog steeds niet rendabel zou zijn en de totale last ruim € 4 miljoen zou bedragen.

Overwegingen naar aanleiding van herberekening.

De constatering dat een gemeentelijke parkeergarage niet op zichzelf rendabel te exploiteren zou zijn, leidde tot de conclusie dat de ontwikkeling van een dergelijke parkeergarage ook niet (langer) los van het ontwikkeltraject voor de commerciële ontwikkeling kon worden gezien. Voor met name het financiële totaalplaatje, maar ook voor het ruimtelijk beeld en de parkeercapaciteiten van het centrum als geheel, moeten de beide onderdelen ineens worden beschouwd en is het dus ook noodzakelijk ze bij de verdere overwegingen gezamenlijk te beschouwen.

Daarnaast maakte de constatering dat de financiële effecten van een nieuwe eigen ondergrondse parkeerplaats geheel anders uitpakten dan tot dan toe verondersteld duidelijk dat een verder gaande heroverweging van de uitgangspunten noodzakelijk was.

Gewijzigd inzicht → nieuw uitgangspunt

Om inzicht te verkrijgen en te geven in de mate waarin een heroverweging moet worden gemaakt hebben we er allereerst voor gekozen bebouwingsvariant 1a, zoals deze in oktober 2010 was vastgesteld, gecombineerd met een gemeentelijke ondergrondse parkeergarage op basis van ditzelfde raadsbesluit, opnieuw door te rekenen. Daarbij zijn niet alleen de gewijzigde inzichten verwerkt, maar is ook gekeken naar overige ontwikkelingen die bijvoorbeeld als gevolg van de recessie, van invloed zijn geweest; een volledige actualisatie van de GREX. Vervolgens hebben we op analytische wijze de mogelijke heroverwegingen op een rij gezet. In het vervolg van deze notitie gaan we in op deze analyse.

DEEL II OPTIMALISATIEMOGELIJKHEDEN KADERSTELLING

Inleiding

Dit deel van de notitie gaat in op de wijze waarop wij door middel van een vergelijking van verschillende modellen en een afweging van diverse optimalisatiemogelijkheden gekomen zijn tot een basis voor de optimalisatie van de kaderstelling. Dit deel moet in samenhang worden gelezen met de kaderstellende notitie zoals die als bijlage 2 aan het raadsvoorstel is toegevoegd. In deze rapportage wordt objectief en analytisch weergegeven hoe nieuwe gegevens zijn verwerkt, uitgangpunten zijn gewijzigd, mogelijkheden zijn bepaald en gewogen, en hoe dit heeft geleid tot de bepaling van een voorkeursmodel.

In deze notitie wordt meer ingegaan op de achtergronden van de (proces)keuzes en overwegingen. De uitkomsten zijn daarnaast in deze notitie samengevat.

Herijking uitgangpunten

Een herberekening van de grondexploitatie op basis van de gewijzigde inzichten, voor zowel de te verwachten grondaanbieding⁵ als de exploitatielast voor de te realiseren gemeentelijke openbare parkeergarage is vertrouwelijk voor u ter inzage gelegd. Moeilijkheid bij (de openbare beoordeling van) deze financiële gegevens is dat de absolute cijfers omwille van onze onderhandelingspositie vertrouwelijk dienen te blijven en er daarnaast sprake is van onvergelijkbare eenheden.

Berekening in jaarlast(en)

Omdat de opbrengsten van de grondexploitatie zullen worden gestort in de 'bestemmingsreserve Nieuw Raadhuis' en daarmee de jaarlast van het nieuwe raadhuis moet worden verlaagd, is er voor gekozen om in de financiële analyse(s) ook direct een doorvertaling te maken naar dit financieel effect. Daardoor ontstaat de mogelijkheid om te spreken over een 'verhoging' of 'verlaging van de jaarlast' met een x bedrag. Omdat ook een eventuele parkeergarage uitgedrukt wordt in een jaarlast is ook een 'totaal financieel' effect eenduidig weer te geven. Dit geeft ons daarnaast de mogelijkheid om ook in de hierna beschreven aanpak een goed leesbare vergelijking tussen alternatieven te maken.

Parkeerinkomsten

Als uitgangspunt voor de parkeergarage gold dat de parkeerinkomsten van de garage de bouw en beheerskosten moesten dekken. Zo was indertijd het besluit van de gemeenteraad geformuleerd en op deze basis hebben wij in eerste instantie (zie paragraaf 'Haalbaarheid bouw gemeentelijke parkeergarage') ook aan de garage gerekend. Begrotingstechnisch ontstaat op deze basis echter een te gunstig beeld, omdat dekking wordt gezocht in inkomsten die op dit moment ook al bestaan. De ondergrondse parkeervoorziening wordt gerealiseerd ter vervanging van bestaande, vervallende parkeerplaatsen, waarvoor op dit moment ook al parkeeropbrengsten worden ontvangen. Met het vervallen van bestaande parkeerplaatsen komt ook deze opbrengst te vervallen, maar komt weer terug in de opbrengst van de parkeergarage.

Om een realistisch beeld te geven van het financiële effect van de totale ontwikkelingen zijn de inkomsten voor de parkeergarage buiten beschouwing gelaten.

⁵ Deze uitkomsten zijn mede gebaseerd / gecorrigeerd op de uitkomsten van de marktconsultatie. Hier wordt later op ingegaan.

Financieel effect Bebouwingsvariant 1a + parkeergarage

Een doorrekening van de keuzes zoals deze bij het raadsbesluit van oktober 2010 zijn gemaakt, leidt tot een extra / verhoging van de jaarlast met ca. € 320.000,- (€ 96.000 t.g.v. lagere grondopbrengst; € 224.000,- is jaarlast ondergrondse parkeergarage⁶).

Aanpak

Een financieel effect zoals dit bij nader inzicht volgt uit het ongewijzigd doorzetten van een ontwikkeling op basis van bebouwingsvariant 1a, was voor ons onaanvaardbaar. Op grond van bovenstaand inzicht zijn wij / voelden wij ons dan ook gedwongen om tenminste te kijken naar alle mogelijkheden om te komen tot een ontwikkeling (aangepaste kaderstelling) die zou kunnen voldoen aan de door u aan ons gestelde financiële kaders, daarbij echter de stedenbouwkundige uitgangspunten van de keuzes tot nu toe zoveel mogelijk overeind latend.

Hiervoor hebben we gekozen voor een analytische, gestructureerde aanpak.

Vanuit de overleggen die (tot dan toe) waren gevoerd (met marktpartijen, deskundigen en klankbordgroep) was duidelijk geworden dat er op hoofdlijnen een viertal 'variabelen' waren die grote invloed hebben op de financiële uitkomsten van het project;

- 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- / ontheffinghouders te werven.

Daarnaast waren tijdens deze besprekingen ook al een aantal optimalisatiemogelijkheden op een lager detailniveau onderkend, met een geringer financieel effect, maar die wel zouden moeten worden overwogen.

Vanuit de wens om een goede overzichtelijke analyse / afweging te maken, hebben we ervoor gekozen in twee stappen te komen tot een optimalisatie van het stedenbouwkundig kader. Daartoe hebben we er eerst voor gekozen het stedenbouwkundig kader (bebouwingsvariant 1a) enigszins te abstraheren en alle (realistische) mogelijke modellen op basis van combinatie van de genoemde variabelen te bepalen, deze op een rij te zetten en te 'beoordelen' op meerdere aspecten:

- financieel (kosten / opbrengsten)
- parkeren (capaciteiten)
- ruimtelijk (stedenbouwkundige kwaliteit)
- verkeerstechnisch (verkeersstromen)
- draagvlak (omwonenden, ondernemers, maatschappelijk)

Een afweging tussen de mogelijke modellen heeft geleid tot de keuze voor één voorkeursmodel. Vervolgens hebben we, met het voorkeursmodel als uitgangspunt, een aantal optimalisatiemogelijkheden op een rij gezet en op een soortgelijke wijze beoordeeld. Daarbij is in lijn met de belangrijkste onderdelen van de ontwikkeling, onderscheid gemaakt

⁶ N.B. Voor nadere en meer nauwkeurige informatie over de exacte (gewijzigde) uitgangspunten die berekeningen de basis vormen van deze uitkomsten wordt verwezen naar de 'Kaderstellende notitie 2012' en de financiële analyses;

tussen drie categorieën optimalisaties en daarnaast zijn een aantal praktische optimalisaties overwogen:

- commercieel
- wonen
- parkeren

Uiteindelijk heeft dit geleid tot de keuze voor het 'geoptimaliseerde voorkeursmodel', dat wij met dit voorstel aan u voorleggen. De opbouw van onze keuze brengt echter met zich mee dat onze afwegingen inzichtelijk zijn en ook de alternatieven helder naar voren komen.

Marktconsultatie

Complicerende factor bij het uitwerken en optimaliseren van het stedenbouwkundig kader was al het feit dat door de onzekere marktsituatie blijvend onduidelijkheid bestond over de vraag of de financiële verwachtingen van de ontwikkeling wel reëel waren. Daarnaast was er een behoefte om ook meer objectief vast te stellen dat een ontwikkeling waarbij de eis van ondergronds parkeren los gelaten zou worden (zie variabelen) ook daadwerkelijk zou leiden tot een hogere grondwaarde. Tegen deze achtergrond hebben wij ervoor gekozen om de gedachte ontwikkeling te toetsen aan de markt en daarbij de markt ook te vragen aan te geven of er zaken waren die in de kaderstelling wellicht aangepast zouden moeten worden om te komen tot een meer marktconforme kaderstelling. Hiervoor is in de periode februari – mei van dit jaar een marktconsultatie uitgevoerd onder alle partijen die in een eerdere fase hun interesse hadden getoond. Deze consultatie is in twee ronden uitgevoerd; als eerste is een schriftelijke reactie gevraagd en aansluitend is een mondelinge ronde gehouden met alle partijen die hadden gereageerd. Om ook meer input te krijgen voor de optimalisatie-overwegingen is partijen ook gevraagd na te denken over mogelijkheden om de kaders zo te optimaliseren dat de waarde voor de ontwikkelende partijen zou toenemen.

Een verslag van deze consultatie is als bijlage toegevoegd aan dit raadsvoorstel⁷. De uitkomsten van de consultatie zijn vertaald naar de financiële analyses of verwerkt in de optimalisatie-overwegingen. In enkele gevallen zijn verwijzingen opgenomen.

Uitwerking

De uitwerking van deze analyse vindt u terug in de 'Kaderstellende notitie 2012' zoals deze als bijlage is toegevoegd aan dit raadsvoorstel. Deze notitie gaat in eerste instantie uit van 6 modellen. De modellen 0 (is bebouwingsvariant 1a) en 0+ (geoptimaliseerde variant n.a.v. eerste gesprekken met klankbordgroep en marktpartijen) zijn onder 'ontwikkelingen' reeds beschreven en overwogen. De modellen 1 – 4 zijn gebaseerd op verschillende combinaties van de hierboven beschreven variabelen. De rapportage spreekt voor het overige voor zich.

Toelichting uitgangspunten

Om te komen tot een goed vergelijk zijn de modellen qua uitgangspunten gelijk gehouden. De optimalisaties die in het tweede deel van de rapportage worden toegepast op het voorkeursmodel, zijn deels dan ook toe te passen op de andere modellen, maar een optimalisatie zou niet leiden tot een afwijkende modelkeuze.

Voor alle modellen geldt als uitgangspunt 2800 m² commercieel oppervlak; 2000 m² supermarkt en 800 m² dagwinkels (afzoming). Deze oppervlakten komen naar voren vanuit de marktconsultaties als optimale maten. Daarnaast 24 koop-appartementen, basis van model 0+. De parkeeraantallen worden op basis van normen vastgesteld.

⁷ Het betreft hier het 'geanonimiseerde openbare verslag' zoals deze ook aan alle partijen is toegezonden. Alle geconsulteerde partijen hebben een individueel verslag gekregen van de mondelinge ronde en zijn daarbij in de gelegenheid gesteld aan te geven welke informatie als vertrouwelijk zou moeten worden beschouwd.

Het feitelijk te compenseren aantal parkeerplaatsen was moeilijk te bepalen als gevolg van het feit dat tussen de vaststelling van het aantal (126) en nu er een aantal uitgangspunten waren gewijzigd. Niet alle parkeerplaatsen waren komen te vervallen, er zijn nieuwe terug gekomen. Het feitelijke aantal (108) is uiteindelijk bepaald door te berekenen hoeveel openbare parkeerplaatsen er ten tijde van het 'compensatiebesluit' waren. Dit aantal moet er na realisatie van de ontwikkeling Raadhuisplein weer beschikbaar zijn (Daarbij zijn parkeerplaatsen die elders in het fiscale gebied in deze periode zijn toegevoegd niet meegerekend)⁸.

Tenslotte is als aanvullend uitgangspunt bij het vergelijken van de modellen een fysieke scheiding tussen de commerciële en de openbare parkeervoorziening aangehouden. Dit houdt verband met het in deze fase open willen houden van meerdere mogelijkheden om de ontwikkeling in de markt te zetten. In het raadsvoorstel wordt hier nader op ingegaan⁹, maar om alle mogelijkheden open te houden is het van belang dat er geen gemeentelijk belang (de realisatie van een openbare parkeervoorziening) kleeft aan de commerciële ontwikkeling. Naar aanleiding van een procedure-keuze kan eventueel (wanneer de gekozen procedure dit toelaat) voor een nadere optimalisatie worden gekozen door parkeervoorziening gecombineerd / als één garage te laten uitvoeren.

Proces

De modellen en optimalisaties zijn tot stand gekomen in samenwerking met een projectgroep¹⁰ en ook ambtelijk beoordeeld en gewogen binnen de projectgroep. Op stuurgroepniveau zijn vervolgens de afwegingen besproken en bijgestuurd. Aansluitend is de stuurgroepkeuze als voorlopige voorkeur vastgesteld binnen ons college. In enkele gevallen hebben wij daarbij er ook voor gekozen om nog geen (voorlopig) besluit te nemen maar deze van de reactie van partijen af te laten hangen. In een volgende stap is het geheel dan ook gepresenteerd / voorgelegd aan de klankbordgroep en 'Ondernemend Haren'. De MAR en de WMO-raad zijn na vaststelling van ons voorstel specifiek benaderd en gevraagd om een reactie. Binnen het tijdspad kon hun reactie niet worden gevraagd en verwerkt binnen het kaderstellingstraject. Hun reactie kan echter wel goed worden verwerkt bij het opstellen van het bestemmingsplan en het definitieve kader t.b.v. het aanbestedingstraject. De reacties van klankbordgroep en ondernemers zijn als aanvulling verwerkt in het raadsvoorstel en zijn door ons college definitief afgewogen in het voorstel dat wij nu aan u voorleggen.

Overwegingen bij optimalisatieslag

Op enkele punten achten wij het van belang enige toelichting te geven op hetgeen in de rapportage als analytisch gegeven wordt gepresenteerd. Om meer duidelijkheid te geven over de redenen waarom bepaalde afwegingen zijn gemaakt gaan wij hieronder op enkele zaken in.

Variabelen analyse / modellen

De modellen komen tot stand op basis van een aantal variabelen:

⁸ Zie hiervoor onderzoek 'Parkeren Centrum Haren'

⁹ Zie ook notitie aanbesteding en procedure

¹⁰ Projectgroep bestaande uit: 2 projectleiders RO; projectleider RO / planeconoom; 2 adviseurs / procesmanagers KAW; planeconoom; stedenbouwkundige; 2 verkeerskundigen (intern / extern); 1 beleidsmedewerker parkeerbeheer;

Kavels wel / niet

De keuze om wel of niet langs de Hortuslaan woningbouwkavels te realiseren, komt voort uit een financiële vergelijking op basis van de gewijzigde inzichten en is daarmee terug te brengen tot een keuze tussen een hogere opbrengst of stedenbouwkundige optimalisatie.

In de eerdere grondexploitaties werd de opbrengst van deze woningbouwkavels (centrumlocatie) ingeschat op € 485,- /m² een totale opbrengst van ca. € 1,1 miljoen. Op deze locatie zijn nu 72 parkeerplaatsen gelegen en vanuit het stedenbouwkundig kader zouden deze ondergronds (onder het Raadhuisplein) moeten worden gecompenseerd. De kosten van een dergelijke garage bedragen ca. € 2 miljoen. Vanuit de marktconsultatie werd dit beeld bevestigd en zelfs (in ruime mate) versterkt. De waarde van de grond wanneer de ruimte bedoeld voor woningbouwkavels mee zou worden aangeboden ten behoeve van de realisatie van een parkeervoorziening op maaiveld ging met een nog groter bedrag omhoog¹¹.

Conclusie van deze analyse was dat de grond in deze specifieke stedenbouwkundige context als parkeerterrein meer waard is dan als woningbouwkavel. Dit wordt nog versterkt door de daling van de vastgoedprijzen tussen 2010 en 2012 en de nog te verwachten negatieve prijsontwikkeling van vastgoed. Ook de verkleining van het uitgeefbaar oppervlak (in variant 1a circa 3.200 m² en het model na bewonersconsultatie circa 2.000 m²) maakt het verschil groter. Het niet realiseren van grondgebonden woningen beperkt het afzetrisico wat resulteert in een hogere grondbieding.

In stedenbouwkundige zin is weliswaar meer kwaliteit te behalen door woningbouwkavels te realiseren, maar een parkeervoorziening is een voortzetting van de bestaande situatie. Bij direct omwonenden (klankbordgroep) bestaat voor deze optie dan ook wel degelijk draagvlak. Dit maakte naar onze mening een overweging op dit punt legitiem.

Parkeren commercieel wel/niet binnen origineel oppervlak ondergrond

Zoals eerder al aangegeven werd vanuit de gesprekken met marktpartijen duidelijk dat deze eis zwaar drukte op de grondexploitatie. In de marktconsultatie zijn daarom twee mogelijke kaderstellingen aangeboden, waarbij in een tweede optie de grotere kavel werd voorgesteld die deels als parkeerterrein zou mogen worden ingericht. De markt gaf hierop aan dat met een kader waarbij een parkeerterrein mocht worden ingericht, een veel hogere grondwaarde zou kunnen worden gegenereerd.

Alternatieve mogelijkheden compensatie openbare parkeerplaatsen

De overwegingen ten aanzien van alternatieve mogelijkheden om aan de gevraagde compensatie te voldoen komt uiteraard voort uit het gegeven dat het niet financieel haalbaar is een parkeergarage te realiseren die ook rendabel is. Gezien de financiële positie van de gemeente is het niet aanvaardbaar een extra jaarlast van gemiddeld bijna € 250.000 te accepteren. In dergelijke gevallen wordt ook elders in het land vaak als eerste gekozen voor de maatregel om werkenden te weren uit het centrum. Daarmee wordt parkeerruimte gegenereerd voor de commercieel gezien belangrijkste groep, zonder dat er extreem hoge kosten behoeven te worden gemaakt. Uiteraard worden bewoners en minder-validen uitgezonderd. Binnen onze gemeente is buiten het fiscale gebied op loopafstand voldoende parkeerruimte beschikbaar, waar huidige abonnement- en ontheffinghouders zouden kunnen parkeren. Dat geldt in praktische zin, maar ook formeel gezien kunnen wij verwijzen naar de parkeervoorziening aan de Kerklaan (nabij de Hortus) waarop wij een gebruiksrecht hebben¹². Bovendien wijst het parkeeronderzoek uit dat een zeer groot deel van de werkende abonnement- / vergunninghouders uit Haren

¹¹ Zie hiervoor ook vertrouwelijk ter inzage gelegde financiële analyses

¹² Dit gebruiksrecht is/wordt onderdeel van de grondaankoop t.b.v. de ontwikkeling van het Zernike College.

zelf komt. Voor hen kan ook het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen een oplossing zijn.

Het 'ondergronds brengen' van één parkeerplaats kost ons ca. € 30.000,-. Door het weren van abonnement- / ontheffinghouders komen er (zoals in de onderzoeken duidelijk wordt) 25 parkeerplaatsen vrij. Daarmee kan een besparing van € 6 ton - € 7,5 ton worden gerealiseerd. Dit was naar onze mening voldoende aanleiding om deze optie in ieder geval af te wegen en als variabele op te nemen.

Optimalisatiemogelijkheden

Het grootste deel van de optimalisatie-overwegingen zijn voortgekomen uit of gebaseerd op input vanuit de marktconsultatie. Voor het overgrote deel spreekt de rapportage voor zich. Ook die optimalisaties die naar onze mening niet aanvaardbaar zijn, zijn wel opgenomen in de rapportage. Op deze manier willen wij ook inzicht geven in mogelijkheden die weliswaar financieel tot een nog gunstiger resultaat zouden kunnen leiden, maar op andere vlakken naar onze mening tot onevenredige consequenties zouden leiden.

Voor de overwegingen ten aanzien van de parkeeroptimalisaties is veel achtergrondinformatie te verkrijgen vanuit het parkeeronderzoek Centrum Haren, die als bijlage is toegevoegd. Deze optimalisaties zijn in twee categorieën onder te verdelen. Waar het gaat over alternatieve compensatie mogelijkheden en bezettingsgraad is dit van invloed op de gemeentelijke kosten (parkeergarage), waar het gaat over parkeernormen en gebouwd parkeren is dit van invloed op de grondbiedingen.

Parkeren; compensatie en bezettingsgraad

Deze optimalisatie mogelijkheden zijn gericht op de vraag of de realisatie een (kleinere) parkeergarage ter compensatie van de vervallen openbare parkeerplaatsen nu wel echt nodig is. Een update van het parkeeronderzoek van 2009 naar 2012 gaf een nieuw inzicht. Waar op piekmomenten in 2009 sprake was van een bezettingsgraad van 83% (een percentage dat als bijna 'vol' wordt beleefd), is in 2012 sprake van een bezettingsgraad op piekmomenten van 68%¹³. Deze trend doet zich voor op meerdere plaatsen en is naar verwachting het gevolg van de recessie, maar houdt vermoedelijk ook verband met het internet-winkelen. Feit is echter dat door deze lagere bezetting ook meer ruimte bestaat in het bestaande parkeerareaal.

Parkeren; parkeernorm en gebouwde voorziening

Deze optimalisaties komen vooral voort uit de marktconsultatie. De zoektocht van partijen naar financiële optimalisatie leverde een aantal vragen / verzoeken op die wij met u hebben willen delen. De overwegingen in relatie tot een gebouwde parkeervoorziening gaan ondanks de consultatie gepaard met een grote mate van onzekerheid. Rekentechnisch (planeconomie) blijkt dat een gebouwde parkeervoorziening pas een financieel voordeel geeft wanneer gebouwd kan worden in meerdere lagen. In de consultatie kwamen echter ook varianten voor waarbij halfondergronds en halfbovengronds werd gebouwd. Ondanks het feit dat de consultatie niet een duidelijk financieel effect van dergelijke opties liet zien, hebben wij deze opties wel willen wegen.

Samenvatting uitkomsten en overwegingen

In de rapportage is overzichtelijk weergegeven welke voor- en nadelen er verbonden zijn aan zowel de diverse modellen als de optimalisatiemogelijkheden. Korthedshalve verwijzen wij voor onze overwegingen dan ook naar deze rapportage. Wel gaan wij hieronder nog kort

¹³ Deze getallen worden bevestigd vanuit de lagere parkeeropbrengsten waarover wij u in de Burap hebben gerapporteerd.

in op de redenen waarom onze voorkeur uitgaat naar 'model 4' en een aantal van de optimalisatiemogelijkheden.

Keuze voor model 4

Als het gaat om de afweging op hoofdlijnen, tussen de modellen 0 – 4, gaat onze 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.

Onze voorkeur voor dit model is met name ontstaan vanuit financiële overwegingen en het geringe negatieve effect op de overige afwegingsaspecten.

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 ontheffinghouders 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 zijn. Voor het overige zijn wij van mening dat dit (beperkte) nadeel niet opweegt tegen de (extra) financiële last die wij als 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.

Optimalisatiekeuzes

Vergroting van het commercieel oppervlak, verdeling over meerdere lagen

De kaderstelling gaat uit van zowel een cijfermatige als een ruimtelijke beperking van het commercieel oppervlak. Ruimtelijk gezien kunnen deze uitgangspunten naar onze mening niet verder worden opgerekt. Een andere verdeling van de oppervlakten ten behoeve van de diverse functies kan echter ook leiden tot vergroting van het commercieel oppervlak, maar dan binnen de ruimtelijke kaders. Naar onze mening is dit aanvaardbaar zolang dit beperkt blijft tot een vergroting van maximaal 200 m² BVO (dus totaal maximaal 3000 m²). Een verder gaande vergroting zal leiden tot nog grotere en daarmee onaanvaardbare verkeersstromen en bovendien zal dit mogelijk ook leiden tot leegstand van bestaande winkelpanden in het centrum, doordat reeds in Haren gevestigde ondernemers verhuizen naar het nieuwe pand, maar er voor de achtergelaten locatie geen nieuwe huurder/koper gevonden kan worden. De verdeling max. 2200 m² supermarkt + 800 m² dagwinkels sluit aan op de ruimte die in het DPO wordt gegeven.

Verruimen maximaal aantal appartementen, vrij laten woningtypologiën

Ook voor de appartementen geldt een cijfermatige en een ruimtelijke beperking, maar is ook een specifiek woonsegment voorgeschreven. Ook hier zien wij een verruiming van de ruimtelijke kaders ten gunste van het aantal appartementen niet als aanvaardbaar. Wanneer echter binnen het maximale bouwvolume gekozen wordt voor een andere verdeling (bijv. 35 appartementen van 100 m² i.p.v. 24 appartementen van 150 m²) hoeft dit niet van invloed te zijn op de beeldkwaliteit, terwijl het wel tegemoet komt aan het gegeven dat bij de marktconsultatie bleek dat de geconsulteerde partijen met geheel verschillende voorstellen kwamen voor wat betreft woningtypologiën. Een beperking op dit vlak zou de opbrengst mogelijk teveel beperken. Wel zouden wij willen voorstellen om in lijn met het woonplan de eis te stellen dat de appartementen ook geschikt moeten zijn voor bewoning door ouderen. Ook zal bij een uiteindelijke keuze afstemming moeten plaats vinden met de Regio Groningen-Assen.

Weren abonnement- en ontheffinghouders gehele fiscale gebied, beperkt gebruik maken van restcapaciteit

Naar de mening van de deskundige leden van de projectgroep is het voor de eenduidigheid van het beleid beter om niet nog een tweede plek¹⁴ aan te wijzen waar geen ontheffinghouders mogen parkeren, maar er nu voor te kiezen de abonnement- en ontheffinghouders te weren in het gehele gebied. Dit levert een extra voordeel op van 29 beschikbare openbare parkeerplekken (nog parkeergarage voor 54 plaatsen nodig); een financieel voordeel van ca. € 0,9 miljoen.

Als gevolg van de terugloop in de parkeerbezetting zouden er (gekeken naar het parkeeronderzoek van september jl.) echter op piekmomenten, ook na realisatie van de ontwikkeling Raadhuisplein en zonder realisatie van de parkeergarage nog steeds ca. 148 op 464 plaatsen beschikbaar zijn; een bezettingsgraad van 68%. De noodzaak van de realisatie van de gevraagde gemeentelijke parkeergarage (à ca. € 1,6 miljoen) komt daarmee naar onze mening ter discussie te staan. Zelfs wanneer de economie weer zou aantrekken blijft er een marge van 78 parkeerplaatsen bestaan voordat het percentage van 85% weer wordt bereikt. Bovendien komen er weliswaar openbare parkeerplaatsen te vervallen, maar er komen wel 132 commerciële parkeerplaatsen voor terug, die ook (afhankelijk van het parkeerregiem) wel degelijk gebruikt zullen worden door het winkelend publiek. Wij zijn dan ook van mening dat het financieel onverantwoord is om in deze tijd te investeren in een parkeervoorziening waarvan de noodzaak (in diezelfde tijd) ernstig ter discussie staat.

Parkeernormen en gebouwen

Door de kaders aan te passen, kunnen in sommige gevallen de (verplichte) realisatiekosten van de ontwikkeling verder worden verlaagd, waardoor de grondwaarde verhoogd. Wanneer bijvoorbeeld de verplicht gestelde parkeernormen zouden worden verlaagd, zouden kleinere parkeervoorzieningen behoeven te worden gerealiseerd. Omdat de normen aan de Harense praktijk zijn getoetst, achten wij dit onaanvaardbaar. Een soortgelijk effect gaat ook uit van het toestaan van een gebouwde parkeervoorziening, waardoor een gedeeltelijke ondergrondse parkeervoorziening achterwege kan blijven. Zoals aangegeven is het financieel effect hiervan onzeker. In een anderhalf-laagse variant is het stedenbouwkundig effect echter naar onze mening te groot en niet aanvaardbaar. Voor wat betreft de halfboven- / halfondergrondse voorziening¹⁵ komen wij tot de conclusie dat dit geen financieel voordeel oplevert ten opzichte van ondergronds (onder bebouwing) + maaiveld parkeren. Omdat het stedenbouwkundig effect van deze optie echter wel redelijk groot is, kiezen wij ervoor ook deze optie (gezien het beperkte financieel voordeel) niet toe te staan.

Praktische optimalisaties

Naast alle besproken en overwogen optimalisaties, zijn er ook een aantal zaken in de kaderstelling aangepast in een vorm van 'praktische uitwerking'. De marktconsultatie en de gesprekken met klankbordgroep / ondernemers gaven ook input die op een beperktere manier kon worden afgewogen.

Beperkte vrije invulling bebouwingsgrens Raadhuisplein

Aan Raadhuispleinzijde is het verplicht om een 'pleingevel' te realiseren. Dit houdt in dat voor een gevel met een minimale hoogte en breedte moet worden en dat ook de plek van deze gevel vast ligt. In eerdere kaderstellingen lag ook de exacte positie en vorm (belijning) van de gevel vast. Vanuit de marktconsultatie werd duidelijk dat ook op basis

¹⁴ Voor de omgeving van de C1000 geldt al een dergelijk parkeerverbod

¹⁵ als gevolg van het natuurlijk hoogteverschil tussen Raadhuisplein en Hortuslaan sluit een halfbovengrondse voorziening aan op de begane grond van de ontwikkeling; een halfondergrondse laag op de -1 laag van de ontwikkeling

van een meer vrije invulling van deze gevel, wel het beoogde doel kon worden bereikt en mogelijk kon worden verstrekt. In verband hiermee is in overleg met de stedenbouwkundige gekozen voor een bandbreedte waarbinnen de gevel moet worden geplaatst. Dit maakt een vrijere vorm van deze gevel mogelijk, zonder dat de wens een pleingevel te realiseren ter discussie komt te staan.

Hoogte

Om de nieuwe bebouwing te kunnen laten voldoen aan wetgeving moet ook de verdiepingshoogte in overeenstemming worden gebracht met de nu geldende bouwregelgeving. Met name ten aanzien van de commerciële laag werd vanuit de consultatie duidelijk dat de eerder voorgeschreven hoogte onvoldoende zou zijn om conform (nu geldende) bouwbesluitseisen ook 'goed' de noodzakelijke installaties (boven plafond) kwijt te kunnen. Met het oude kader als uitgangspunt zou dit in kunnen houden dat een bebouwingslaag zou moeten komen te vervallen, omdat onvoldoende hoogte over zou blijven om de geplande bovenste bebouwingslaag aan regelgeving te laten voldoen. Wij hebben er dan ook voor gekozen om de bebouwingshoogte in beperkte mate, aangepast op de nu geldende wettelijke eisen, aan te passen. Dit houdt in dat de goothoogte en de nokhoogte met ca. 0,5 m. zijn verhoogd.

Kapvorm

De kaderstelling geeft de mogelijkheid om binnen de 'omlijning' van het bouwvolume een vrije invulling te maken. Dat houdt in dat met uitzondering van die plekken waar een verplichte bebouwingsgrens is opgenomen, de vorm vrij kan worden gekozen zolang deze niet buiten de lijnen komt. Dit houdt ook in dat in plaats van de kapvorm die door het kader wordt omschreven, ook voor een terug liggende bovenste laag (penthouse) kan worden gekozen.

Locatie winkelentree

Omdat in de huidige kaderstelling de bebouwing aan de oostzijde (langs Hortuslaan) is komen te vervallen, is uitwerking van de gevel aan deze zijde (grenzend aan de nieuwe parkeervoorziening) van groter belang. Deze gevel is immers veel zichtbaarder geworden. De grootste angst is dat dit een 'blinde'/ 'dode' gevel zou worden. Door eisen te stellen aan de beeldkwaliteit van deze gevel kan al het nodige worden bewerkstelligd. In aanvulling hierop hebben wij in de kaderstelling de eis opgenomen dat in deze gevel een entree tot de geplande winkelvoorzieningen (lees supermarkt) zou moeten worden opgenomen. Daarmee wordt de levendigheid ook aan deze zijde van de bebouwing gegarandeerd.

Geluidwerende voorziening ten behoeve van expeditie

Aan de noordzijde, grenzend aan de woningbouwkavels van de Molenweg, is na overleg met de klankbordgroep een gewijzigde bebouwingsgrens komen vast te liggen (model 0+). De expeditieroute zou daarbij tussen de kavels en de nieuwe bebouwing in komen te liggen. Onduidelijk was in deze fase of deze route ook als ontsluiting zou kunnen gelden voor de parkeervoorziening aan de Hortuslaan (zoals in de huidige situatie). Tijdens de consultatie is meermalen aangegeven dat dit laatste absoluut onwenselijk is. Het risico van fout geparkeerde auto's zou de bevoorrading van de winkels kunnen vertragen wat voor sommige commerciële partijen onaanvaardbaar is. Daarnaast stelden meerdere partijen voor om een expeditieruimte te realiseren, over de route heen, in de vorm van een soort 'wasstraat'. Daarmee zou over een beperkte breedte de bebouwing dichter op de erfgrans komen te liggen, maar zou elke vorm van (geluids)overlast kunnen worden voorkomen. Gezien het specifieke belang van deze optie hebben wij deze keuze voor willen leggen aan de bewoners van de Molenweg. Omdat dit binnen het tijdspad nog niet is gelukt, zijn wij voornemens dit bij de uitwerking mee te nemen.

Voorlopig bestuurlijk standpunt

Op grond van bovenstaande hebben wij voor raadpleging van de externe partijen, waaronder de klankbordgroep en de ondernemers, de voorlopige keuze gemaakt de kaderstelling te willen laten uitwerken op basis van model 4 en daarbij:

- 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.