

Bestemd voor: College van burgemeesters en wethouders Hillegom  
Leden gemeenteraad Hillegom

Betreft: Actualisatie visie Henri-Dunantplein van 21 maart 2024

Datum: 10 april 2024

Afkomstig van: Bewoners Hillegom (geanonimiseerd door griffie)

Bijlagen: Benodigd aantal parkeerplaatsen huidige winkelstand plein zuid.  
Parkeervoorraad voor- en na de bouw van Brakershof.

Geacht college van burgemeester en wethouders en leden van de gemeenteraad.

Namens het merendeel van de eigenaren en huurders van de winkelpanden rond het Henri-Dunantplein zuid sturen wij deze reactie op de actualisatie visie Henri-Dunantplein Hillegom. Eerst volgt er een opsomming van wensen van deze ondernemers, gevolgd door een samenvatting van de onderbouwing van deze wensen met aansluitend de meer uitgebreide onderbouwing.

## **1. De wensen van deze ondernemers rond het plein**

- 1.1 Wij willen graag actief betrokken worden bij de ontwikkelingen op het plein en daar ook een doorslaggevende stem in krijgen omdat dat plein nu eenmaal primair ten dienste staat als parkeerfaciliteit van de ondernemers. Dit, zolang er geen beter en concreet alternatief is met een onderbouwde kans van slagen.
- 1.2 Wij vragen het gemeentebestuur te onderkennen dat detailhandel een vak is en dat de behoeften voor detailhandel door vak deskundigen moeten worden beoordeeld in plaats van door leken op dat gebied. Een gezond winkelcentrum levert een belangrijke toegevoegde waarde aan het welzijn in een dorp en daar moet voorzichtig mee worden omgegaan.
- 1.3 Sla niet door in het denken om auto's uit het winkelcentrum van een dorp te verbannen. Dat geldt te meer voor een dorp dat zich kenmerkt als boodschappen- en forensendorp. Onderken dat het minderen van autogebruik een mentaliteitsverandering vraagt die niet kan worden afgedwongen en tijd vraagt. Door dat wel te doen wordt het winkelcentrum in gevaar gebracht. Daarnaast zal Hillegom in de toekomst woningen bijbouwen en voor die nieuwe klanten zal

ook ruimte moeten worden gemaakt. Deskundigen op het gebied van mobiliteit waarschuwen voor de gevolgen van het invasief terugdringen van parkeergelegenheid.

- 1.4 Start de ontwikkeling van het plein niet in omgekeerde volgorde door eerst de parkeerplaatsen weg te halen zonder een beter alternatief te bieden aan ondernemers die van die parkeerfaciliteit afhankelijk zijn. Ofwel:  
Hou de parkeerplaatsen aan het Henri-Dunantplein noord en zuid voorlopig in stand. Bouw ondertussen een nieuwe parkeergarage naast Albert Hein of op het Java terrein. Als bekend is hoeveel woningen er aan het plein bijkomen, onderzoek dan of er voldoende parkeerplaatsen zijn voor de nieuwe bewoners naast de parkeerplaatsen die aan de middenstand moeten worden toegekend. Als blijkt dat deze nieuwe parkeerfaciliteit ook voldoende kwaliteit biedt in bereikbaarheid (afstand) en toegankelijkheid voor de klanten van de middenstand, dan kan worden overwogen of verkleining van het aantal parkeerplaatsen op het plein verantwoord is voor een gezonde middenstand. Vergeet daarbij niet het aantal huishoudens dat elders in het dorp zal worden bijgebouwd.
- 1.5 Behoud de mogelijkheid voor de winkels langs het plein zuid om via het plein te kunnen bevoorraden zoals dat altijd al het geval is geweest. Begrijp dat bevoorrading van deze winkels via de Hoofdstraat of met venstertijden onmogelijk is.
- 1.6 Knap op korte termijn het plein zuid op door groenarchitecten uit te nodigen om een geschikt groenontwerp te maken en de beste daarvan uit te voeren. De opdracht moet duidelijk omschreven zijn: onbelemmerd parkeren en bevoorraden, vriendelijke verlichting en inrichting, zoveel mogelijk groen dat onderhoud kostentechnisch acceptabel is. Een visueel niet invasieve plaats om afval/flessen te lozen en vriendelijke bankjes om desgewenst te kunnen wachten op iemand die boodschappen doet. Groendeskundigen kunnen deze puzzel oplossen. De gemeente heeft op deze manier nog niet geprobeerd om het plein een kwaliteitsslag te geven.
- 1.7 Overweeg het paviljoen in het midden van het Henri-Dunantplein op te kopen en te slopen. De grond onder dat paviljoen is destijds 'om niet' (zonder deze aan andere ondernemers aan te bieden (-)) aan de huidige eigenaar geschonken ter "versiering" van de in- en uitgang voor de parkeergarage. Het paviljoen blijkt in de praktijk moeilijk levensvatbaar en op deze plek kan een mooie grote boom worden geplant die het noorden en zuiden van het plein visueel scheidt met bijvoorbeeld ronde bankjes eromheen. Laat deze plek onderdeel uitmaken van de opdracht van de groen architect evenals de plaats waar voorheen de glasbakken stonden tegenover Albert Heijn.
- 1.8 Onderzoek alle mogelijkheden om de centrum in- en uitgang van de DEKA-garage weer te openen voor bezoekers aan het midden van de Hoofdstraat. Realiseer een herindeling van de garage, Plaats de bewoner-parkeerplaatsen in het midden van de garage en de 60 plaatsen die aan de middenstand waren beloofd aan de zijde van de Passage. De middenstand heeft er recht op dat de gemeente zich voor hen inspant. Deze parkeerplaatsen maakten onderdeel uit van de overeenkomst waarbij de middenstand akkoord is gegaan met het verwijderen van de parkeerplaatsen aan de Hoofdstraat. Deze parkeerplaatsen zijn gerealiseerd ter compensatie aan de middenstand in het midden van het centrum en betaald met gemeenschapsgeld. Een betrouwbare overheid houdt zich aan afspraken.
- 1.9 Verander de houding op het gemeentehuis in die zin dat de gemeente ook ondersteunend en behulpzaam wordt aan ondernemers en ontwikkelaars die bereid zijn in deze tijd toegevoegde waarde te leveren aan het plein. Het is tijd dat de gemeente gaat onderzoeken wat er verbeterd kan worden in deze dienstverlening aan ondernemers in detailhandel en projectontwikkeling

die iets moeilijks maar wenselijks proberen te realiseren. Gebiedsontwikkeling in een bestaande situatie is ingewikkeld en vraagt om creativiteit en vakmanschap. Het is opvallend dat projectinitiatieven rond het plein aan de zuidzijde zeer moeizaam verlopen en eindigen in een opkoop bod door de gemeente met gemeenschapsgeld. En dan? Weer verkopen aan een andere ontwikkelaar? Of wordt de gemeente nu ook projectontwikkelaar.

### **SAMENVATTING ONDERBOUWING WENSEN**

- A. De oorsprong van het Henri-Dunantplein is, de met een symbolisch bedrag aan de gemeenschap geschonken grond van particulieren, teneinde parkeervoorzieningen te kunnen creëren voor een groeiend en bloeiend winkelcentrum in Hillegom. (2.1)
- B. Met de ontwikkeling van Brakershof is er aan het Henri-Dunantplein 2500 m<sup>2</sup> BVO winkels bijgebouwd waarvoor 100 parkeerplaatsen in de bijbehorende garage zijn gebouwd. Tegelijkertijd met de bouw van de garage zijn alle parkeerplaatsen in de Hoofdstraat en van het Henri Dunantplein noord opgeheven welke op hun beurt slechts voor een deel (60 parkeerplaatsen) zijn gecompenseerd in die nieuwe parkeergarage. (2.2 en bijlage 1.)
- C. Tegen de afspraken met de middenstand in, heeft de gemeente toegestaan dat de centrum-in- en uitgang van de parkeergarage ter hoogte van de Passage onbruikbaar werd gemaakt middels het plaatsen van een groot hek dat die in- en uitgang blokkeert. (2.3)
- D. Na protest heeft de gemeente de middenstand willen tegemoetkomen door enige plaatsen op het plein noord terug te brengen. (2.4)
- E. In 2005, 2015 en 2024 hebben drie verschillende bureaus een visie gegeven op het Henri-Dunantplein. De uitkomsten tonen een sterk zwabberend beleid;
- De visie van 2005 wenst het hele plein (noord- en zuid) autovrij.
  - Nadat ondernemers hun recht op die parkeerplaatsen als primaire voorziening voor de middenstand opeisen mogen er weer parkeerplaatsen bijkomen op het noorden van het plein.
  - In 2014 onderschrijft de visie het belang van parkeren dicht bij de winkels en is parkeren op zowel noord als zuid onderdeel van de visie.
  - In 2024 heeft de visie alle parkeerplaatsen van zowel noord als zuid verwijderd onder verwijzing naar een parkeergarage waarvan de parkeerfaciliteit onduidelijk is.
- Bij alle visies is kenmerkend dat niet eerst de parkeerbehoefte van het winkelcentrum wordt geïnventariseerd, om daarna te bezien op welke wijze aan die behoefte kan worden tegemoetgekomen. Wel is eerst de parkeerdruk gemeten, maar dat zegt weinig over de behoefte. Als een winkelcentrum slecht loopt is de parkeerdruk laag en bij een forensendorp heb je sterke piekmomenten. (2.3)*
- F. In 2015 heeft een parkeer(druk)onderzoek plaatsgevonden waarvan de uitkomsten nog altijd actueel zijn zoals: "Het lukt de gemeente niet om de bezoekers aan het winkelcentrum in de garages te krijgen". Ook toen is niet onderzocht waarom dat niet lukt. (2.3)

- G. Er zijn voor de hand liggende redenen waarom de parkeergarages niet voldoende worden benut door bezoekers aan het winkelcentrum; de klanten vinden ze ongeschikt voor het doel van hun bezoek aan het winkelcentrum, anders zouden de garages automatisch beter worden benut. (2.4)
- H. De gemeente heeft al sinds 2005, een afwachtende houding om het plein op te knappen. De gemeente slaagt er niet in met initiatiefnemers rond te komen. (3.2) er wordt niet nagedacht over een serieuze kwaliteitsslag voor deze parkeerfaciliteit voor de klanten van de omliggende ondernemers. (3.1) Er wordt alleen nagedacht over hoe de parkeerplaatsen kunnen verdwijnen.
- I. Het benodigd aantal parkeerplaatsen voor het huidige winkelbestand om en rond het zuiden van het plein dat primair is aangewezen op de parkeerfaciliteiten van het plein zuid is ca 265 parkeerplaatsen. (Zie bijlage 1)  
 In de berekening zijn de ondernemingen opgenomen die aan het Henri-Dunantplein zuid zijn gevestigd en aan het “blokje om via de passage en de Schulte passage weer terug naar het plein en waarvan de klanten primair zijn aangewezen op de parkeerfaciliteiten aan het zuiden van het plein (Zie schets bij 3.3)  
 Niet meegerekend zijn bijvoorbeeld de woningen boven deze winkels en de winkels aan de overkant van dat “blokje om”. Het werkelijk aantal benodigde en rechtens verkregen parkeerplaatsen ligt daarom hoger. Het aantal benodigde parkeerplaatsen zal toenemen als de nieuwe passage de toegankelijkheid van de ondernemingen aan de Hoofdstraat zuid naar het plein zuid vergemakkelijkt.  
 De huidige parkeerfaciliteiten in de AH-garage en op plein zuid bieden samen in totaal ca 210 parkeerplaatsen. (50 op het plein en 160 in de garage)  
 Als er 200 woningen bij komen, is een extra aantal van ca 280 parkeerplaatsen vereist volgens de meest minimale parkeernormen van 1.4 per woning kleiner dan 65m<sup>2</sup> bvo, die de gemeente hanteert. Een bibliotheek van nog eens 1000 m<sup>2</sup> vraagt ook om 20 extra parkeerplaatsen.  
 Kortom,  
 Er zijn volgens de geldende parkeernormen van de gemeente Hillegom zelf, meer dan 550 parkeerplaatsen nodig om aan de parkeervraag te voldoen in de bestaande situatie, het toevoegen van 200 woningen en een bibliotheek,
- J. Er geen onderbouwde redenering die het afschaffen van het parkeren op het Henri-Dunantplein, dicht bij de winkels, hetgeen van levensbelang is voor de omliggende ondernemers rechtvaardigt. Het is onbekend, hoeveel parkeerplaatsen de garage in de visie biedt, of daar de benodigde plaatsen voor het winkelbestand bij zijn verbijzonderd van de nieuwe bewoners en of de afstand tot de winkels verantwoord is om te voorkomen dat forenzen en bezoekers die alleen snel de boodschappen willen doen worden weggejaagd naar andere centra (4.1)
- K. Er is een onvoldoende “concreet” alternatief voor de parkeerplaatsen die worden ingewisseld voor een park. Dat alternatief zou voor de ondernemers een verbetering moeten zijn van de huidige situatie. (4.2)
- L. Ten onrechte wordt zonder inhoudelijke en rechtmatige onderbouwing de rechten van de middenstand op goede bereikbaarheid en parkeerplaatsen voor de klanten ingewisseld voor de rechten van omwonenden van het plein die van tevoren wisten dat ze in het winkelcentrum van Hillegom gingen wonen. (4.3)

- M. In het plan zijn de huidige winkels aan het plein zuid (en noord) niet meer bereikbaar voor bevoorrading. De gemeente heeft niet het recht die mogelijkheid zomaar te stoppen zonder een haalbaar alternatief. Daarom is de visie niet uitvoerbaar (4.4 en 4.5)
- N. Tenslotte; er is een zeer reëel gevaar dat de gemeente te snel het aantal parkeerplaatsen wil verkleinen en daarmee voorspelbare toekomstproblemen veroorzaakt. (4.6)

## **2. Achtergrond huidige situatie**

### **2.1 Ontstaan Henri-Dunantplein**

Doordat onder meer de families (*geanonimiseerd*) in de vorige eeuw de tuinen van hun vastgoed voor een symbolisch bedrag ter beschikking stelde aan de gemeenschap, kon het Henri-Dunantplein ontstaan. De overdracht is gedaan om ruime parkeerfaciliteiten te bieden aan het winkelcentrum van Hillegom. Daarmee groeide het winkelcentrum van Hillegom uit tot een winkelcentrum met een regionale functie.

### **2.2 Ontwikkeling parkeersituatie Henri Dunantplein na Brakershof**

Met de ontwikkeling van Brakershof rond 2005 waarbij 2500m<sup>2</sup> Bvo aan het plein werd toegevoegd, verdwenen tegelijkertijd alle parkeerplaatsen aan de Hoofdstraat en alle parkeerplaatsen op het Henri-Dunantplein noord.

Nadat een actiegroep zich tegen deze ontwikkeling heeft verweerd, heeft de gemeente 60 parkeerplaatsen in de garage onder het plein laten bijbouwen met een tweede in- en uitgang aan de Passage zijde van de garage.

Alleen al project Brakershof vroeg volgens de toen geldende (minimale!) CROW-richtlijnen om 116 parkeerplaatsen (ca 71 voor de supermarkt en ca 47 voor de overige winkels)

Er verdwenen 50 parkeerplaatsen uit de Hoofdstraat en bijna 70 van het Henri Dunantplein, samen 120 parkeerplaatsen.

Ter compensatie van de verdwenen parkeerplaatsen aan het plein en de Hoofdstraat en voor het nieuwe project, zouden er 236 parkeerplaatsen elders moeten worden gerealiseerd. In de parkeergarage werden er echter maar 160 parkeerplaatsen gebouwd. Het restant werd goedgepraat met parkeerplaatsen aan de Van Den Endelaan, die veel te ver weg liggen om door bezoekers te worden gebruikt.

Ofwel, het winkelcentrum verloor 80 parkeerplaatsen voor haar klanten.

### **2.3 Afsluiten ingang parkeergarage centrum Henri Dunantplein**

Destijds is de actiegroep van ondernemers in Hillegom akkoord gegaan met de bouw van de parkeergarage onder voorwaarde dat er onder meer 60 parkeerplaatsen extra zouden worden bijgebouwd in de ondergrondse parkeergarage en er een tweede in-en uitgang naar die parkeergarage zou worden gerealiseerd in het centrum van het plein ter hoogte van de Passage. Daarmee kregen de ondernemers meer garantie dat deze garage ook daadwerkelijk ten dienste zou staan voor de klanten die naar het midden van de Hoofdstraat wilden gaan.

Immers, de andere in- en uitgang zit achter in de Dekamarkt. Vanwege de afstand is de garage vanaf die zijde waardeloos voor ondernemers verderop in de Hoofdstraat.

Deze afspraken zijn vastgelegd in de anterieure overeenkomst en via een kettingbeding in de notariële aktes, zodat de afspraken stand zouden houden bij rechtsopvolgers van de parkeergarage.

Het feit wil dat nadat ongeveer in 2009 project Brakershof gereedkwam, in 2015 de tweede in- en uitgang bij de Passage werd afgesloten met een hek en toestemming van de gemeente, waardoor de centrum in- en uitgang van de garage niet meer bruikbaar is voor klanten van ondernemers aan de passage zijde en het centrum van de Hoofdstraat.

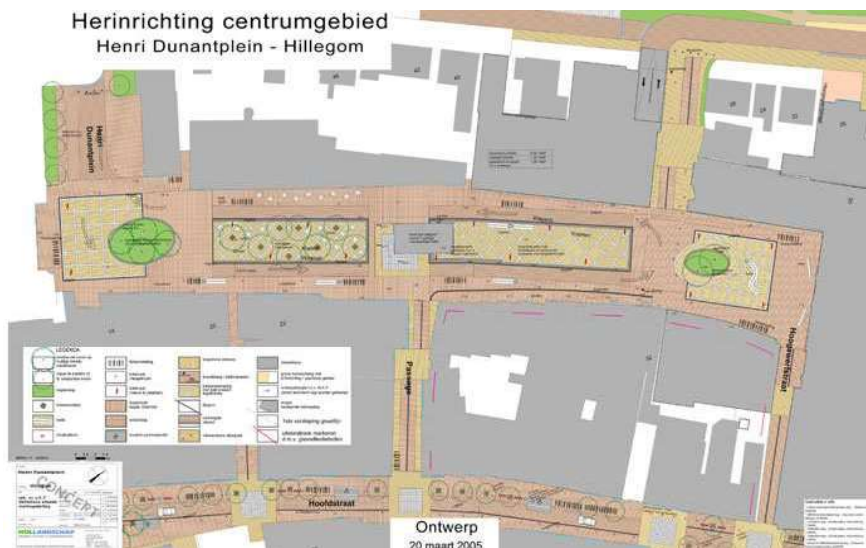
De gemeente heeft dit laten gebeuren en heeft daarmee de afspraken met ondernemers ernstig geschonden. Aanhoudende verzoeken om het hek te laten verwijderen hebben niet tot actie van de gemeente geleid.

Veel ondernemers voelen zich daarmee door de gemeente voorzichtig gezegd, flink om de tuin geleid. Hetgeen tot veel wantrouwen heeft geleid bij gemeentelijk beleid.

## 2.4 Eerdere visies op het Henri-Dunantplein

### *2005 Bureau Hollands Landschap*

In 2005 is er door de gemeente een visie voorgelegd aangaande de herinrichting van het Henri-Dunantplein na de ontwikkeling van Brakershof. Daarbij zijn heldere afspraken gemaakt aangaande de ontwikkeling van het plein. (Afspraken zijn onder meer vastgelegd in een verslag van de informatiebijeenkomst op 30 maart 2005 te Flora)



Onder meer het laden en lossen ten behoeve van de bevoorrading van winkels zou worden gegarandeerd en de parkeerplaatsen op het Henri-Dunantplein zuid zouden worden behouden.

Daarmee werden niet alle eisen van de winkeliers ingewilligd, De winkeliers hadden een enquête onder de klanten gehouden en de uitkomst daarvan gaf duidelijk aan **dat praktisch 100 % van de ondervraagde klanten en winkeliers het parkeren in de openbare ruimte op het Henri Dunantplein zuid gehandhaafd en verbeterd wilden zien.** (De uitkomsten van de enquête zijn destijds aan het bestuur overhandigd)

Later besloot wethouder de jong om ter compensatie aan winkeliers en ter verlevendiging van een kaal plein een aantal parkeerplaatsen op het Henri-Dunantplein noord te herstellen.

De aanpak van het parkeerterrein van Henri-Dunantplein zuid werd voorts vele jaren uitgesteld in afwachting van de ontwikkeling van project Dunantstaete.

### *2015 Bureau Blau; stedenbouw en landschap*

In 2015 is er een nieuwe visie op de openbare ruimte aan de gemeente gepresenteerd.

<https://gemeenteraad.hillegom.nl/Documenten/Centrumplan-Visie-op-de-openbare-ruimte-17-09-2015.pdf>

In de presentatie is ten aanzien van het Henri-Dunantplein is op blz. 22 het volgende opgenomen:

“In het zuidelijke deel kan de sfeer sterk verbeteren door de inrichting wat op te schonen en helderder te definiëren (vuilniscontainers beter positioneren uit beeld, straatbanden meer in een lijn leggen). Ook kan met mooiere materialen de sfeer verbeterd worden en meer aansluiten op de Hoofdstraat. Het noordelijke deel krijgt ook een (gedeeltelijke) parkeerfunctie, zodat aan de wensen van de ondernemers gehoor wordt gegeven om hier wat meer beweging en levendigheid te creëren. In totaal zal het aantal parkeerplaatsen op het HD-plein gelijk blijven, maar dan eerlijker verdeeld over beide delen. Belangrijk blijft een aangename route van parkeerplek (ook vanaf de Van den Endelaan) naar de Hoofdstraat, zonder veel verkeersconflicten.”

Tegelijkertijd kreeg een ander bureau opdracht om de parkeersituatie in Hillegom te onderzoeken.

<https://gemeenteraad.hillegom.nl/Documenten/Bijlage/document-1087.pdf>

Een van de bevindingen daarbij was dat volgens het bureau Hillegom goed zat in zijn parkeerplekken, al moest de gemeente wel proberen meer bezoekers naar de parkeergarages in het centrum bij het Henri Dunantplein te krijgen. Het was onnodig druk bij de parkeerplekken op straatniveau en de garages te leeg.

Niet is onderzocht waarom (?) klanten van het winkelcentrum de voorkeur geven aan bovengronds parkeren boven de beide garages van Albert Heijn en de DEKAMarkt.

De garage bij Albert Heijn wordt al jaren als onveilig bestempeld. De DEKAMarkt garage heeft zijn in- en uitgang achter in de winkel en is daarmee, behalve voor de DEKAMarkt zelf, vanwege de afstand onaantrekkelijk voor de overige winkels in de rest van het centrum.

*2024 Bureau Schaeffer; architecten*

Nu is er een actualisatie van de visie op het Henri-Dunantplein Hillegom aan de gemeenteraad gepresenteerd waarbij opnieuw alle parkeerplaatsen op het plein zijn verdwenen.

Voorafgaande aan deze presentatie heeft een bijeenkomst plaatsgevonden op het gemeentehuis. Op de avond zelf waren vooral omwonenden aanwezig. Tijdens deze inloopavond lagen grote kaarten van het Henri-Dunantplein aan de hand waarvan geïnteresseerden ideeën op kaartjes konden schrijven. Er was geen enkele restrictie aangaande de aard, het doel of de bestemming van het plein. Ofwel, de visie en bestemming van het plein werd volledig overgelaten aan de willekeurige bezoeker van die avond. Het is onduidelijk hoe de ideeën op die kaartjes verder zijn gewogen.

In de actualisatie van de visie wordt er ruimte aangewezen voor een garage van 1560m<sup>2</sup> zonder dat daarbij wordt aangegeven hoeveel parkeerruimte daarmee wordt gecreëerd. Tegelijkertijd wordt van het Henri-Dunantplein welke van oudsher primair ten doel staat aan de klanten van de ondernemers in het winkelcentrum, autovrij gemaakt en tot park gebombardeerd. Daarnaast schetst de visie de mogelijke realisatie van nog eens 200 woningen.

In het plan wordt niet gerept over inspraak/participatie van omliggende ondernemers; Bureau Schaeffer is een architectenbureau dat gespecialiseerd is in “inbreien, optoppen en transformeren van bestaande locaties (-)

## **2.5 Aannemelijke en redelijk algemeen bekende redenen waarom bezoekers aan het winkelcentrum geen gebruik maken van de parkeergarages aan het Henri-Dunantplein zijn de volgende:**

- Hillegom is een boodschappen- en forensendorp. De consumenten in een boodschappen- en forensendorp willen gemakkelijk en snel winkelen. Het liefst op een plek dichtbij huis, waar ze

al hun aankopen in één keer kunnen doen. Deze klanten vragen goed bereikbare en toegankelijke parkeerplaatsen.

Goed luisteren naar de wensen van klanten is vrij essentieel voor het creëren van een vitale omgeving en economische ontwikkeling.

- De parkeerplekken in DEKAmarkt garage zijn met de afsluiting van de in- en uitgang aan de Passage-zijde primair aantrekkelijk voor klanten van de DEKAmarkt zelf en direct naastgelegen winkels.
- De praktijk leert dat klanten zich niet laten dwingen om gebruik te maken van een garage die te ver weg ligt van de bedoelde plek voor de boodschappen. Dan wordt er naar een alternatief gezocht.
- De Albert Heijn garage wordt algemeen al lange tijd als onveilig beschouwd.

### **3. Huidige situatie Henri-Dunantplein zuid**

#### **3.1 Henri-Dunantplein zuid is al jaren een rommeltje**

Naar aanleiding van project Brakershof werd rond 2005 de eerste visie op de inrichting van het Henri-Dunantplein gepresenteerd. Echter, vanwege project Dunantstaete nam de gemeente een afwachtende houding aan ten aanzien van het opknappen van het plein aan de zuidzijde. Het plein kreeg als laatste nieuwe bestrating maar dan niet volgens het nieuwe straatbeeld. Ook werden er halve oplossingen gevonden voor de meest storende zaken zoals lelijke groene bakken met daarin armetierige bomen, een opzichte stortplaats voor flessenname en al die tijd was de gemeente op de hoogte van het disfunctioneren van de garage van Albert Heijn en de kritiek van ondernemers en bezoekers aan het centrum op de kwaliteit van de parkeerfaciliteit.

#### **3.2 Projecten die er spelen/kort geleden gespeeld hebben.**

*Dunantstaete; Project met een bibliotheek en winkels en ca 50 woningen*

Project speelt al ca twintig jaar. Gemeente drong erop aan meerdere ondernemers bij het plan te betrekken dat uiteindelijk niet werkte omdat niet iedereen daar voordeel aan ontleent. Daarnaast heeft de gemeente de bouwhoogte aan de Hoofdstraat gelimiteerd. In combinatie met onder meer gestegen bouwkosten, is het project na twintig jaar gestopt.

*Project voormalige discotheek:*

Meerdere plannen met woningen zijn met de gemeente besproken. Vanwege onwillige achterburen en gebrek aan medewerking/ meedenken door de gemeente is de ontwikkeling gestopt.

***Project Henri-Dunantplein 22- Passage 3 en Hoofdstraat 100; 28 huurwoningen***

Dit project was volledig vergunningsaanvraag gereed, maar is teruggetrokken omdat de gemeente niet wenst mee te denken om met een beroep op de hardheidsclausule onverantwoorde risico's voor een particulier tot reële proporties terug te brengen. Het verzoek was om de 25 % huurwoningen en 35 % middenhuurwoningen deels te mogen verkopen in dezelfde categorie maar dan als koopwoning indien de ontwikkelaar door onverwachte tegenslagen in het project in deze volatiele tijd in de financiële problemen zou belanden. Er zijn voorbeelden van gemeenten waar er in vergelijkbare situaties wel oplossingen worden gevonden om de gewenste ontwikkeling te realiseren. De ontwikkelaar heeft een jaar moeten wachten op antwoord op deze vraag.

***Project Henri-Dunantplein 22-Passage 3; 8 huurwoningen***

Een aangepast plan is op 5 december 2023 ingediend in de bestaande bouwmassa. Een vergunning wordt ondanks meerdere verzoeken om aan te geven waarom deze vergunning niet wordt afgegeven, nog steeds om onbekende redenen niet afgegeven.



### 3.3 Benodigd aantal parkeerplaatsen voor het huidige aantal winkels op plein zuid en bij uitbreiding met woningen en een nieuwe passage.

Het vereiste aantal parkeerplaatsen dat is berekend voor een beperkt deel voor het bestaande vastgoed dat primair is aangewezen op de parkeervoorziening van het Henri-Dunantplein zuid, bedraagt een kleine 265 parkeerplaatsen.

Voor deze berekening zijn de ondernemingen meegenomen die direct op de parkeerfaciliteit van het Henri-Dunantplein zijn aangewezen en het "blokje om" via de passage en de Schulte passage weer terug. Daarbij zijn niet meegerekend de woningen die boven sommige van de winkels zijn gesitueerd. Onderstaand is in rood aangegeven welke ondernemingen zijn meegerekend.



Dit aantal is berekend op basis van de normering die de gemeente zelf hanteert, welke op zijn beurt weer op de landelijke CROW-normering is gestoeld. De berekening is in de bijlage bijgevoegd.

De bestaande parkeervoorziening op het Henri-Dunantplein zuid is ca 210; 50 op plein zuid en 160 in de Albert Heijn garage.

Helemaal indien de beoogde nieuwe Passage bij Albert Heijn wordt doorgevoerd, en de parkeerplaatsen worden meegerekend voor al het niet meegerekende vastgoed dat is aangewezen op de bestaande parkeervoorraad, dan schiet de huidige voorziening al te kort. Laat staan als er wordt bijgebouwd (rond het plein en in de rest van de gemeente). Het feit dat bij parkeerdruk metingen de druk wel meevalt, doet daar niet aan af. Klanten die niet primair voor de supermarkt komen, wijzen de beide parkeergarages af en kiezen er mogelijk voor om in andere centra te winkelen. Klanten die de middenstand goed kan gebruiken voor een gezonde onderneming.

Wanneer conform de geactualiseerde visie 200 woningen aan deze zijde bijkomen, zijn er uitgaande van de laagste parkeernormering van de gemeente (1.4 per woning van < 65m<sup>2</sup>), nog eens 280 extra parkeerplaatsen nodig.

Een wijkgebouw zoals een bibliotheek van ca 1000m<sup>2</sup>, vraagt op zijn beurt ook nog 20 parkeerplaatsen extra.

Ofwel:

Berekend aan de hand van een beperkt aantal van de bestaande ondernemingen, daarbij opgeteld de nieuwe Passage die toegang geeft tot meer winkels, 200 extra woningen en een bibliotheek, dan zijn op basis van de huidige normering minimaal 550 goed bereikbare en toegankelijke parkeerplaatsen vereist.

## **4. Kritiek op de inhoud van de actualisatie van de visie op het Henri-Dunantplein zuid**

### **4.1 Er geen onderbouwde reden of doorslaggevend argument aangedragen dat het afschaffen van het parkeren op het Henri-Dunantplein dat van levensbelang is voor de ondernemers van het centrum billijk.**

Zonder een degelijke argumentatie wordt de functie van het Henri-Dunantplein zuid als parkeervoorziening voor de middenstand rond dat plein en de hoofdstraat afgeschaft. Plotsklaps wordt het plein ten dienste gesteld aan de bewoners boven de winkels en wordt verondersteld dat het winkelend publiek er de voorkeur aangeeft eerst nog door een park te lopen alvorens de winkels te bereiken.

Algemeen geaccepteerde uitgangspunten/voorwaarden voor een gezond winkelcentrum van een (boodschappen- en forensen) dorp zijn de volgende:

1. Winkels in het centrum concentreren.
2. Bij voorkeur bovengronds parkeren.
3. Parkeergelegenheid bij voorkeur op 100 meter afstand van de winkels plaatsen.
4. Ondergrondsparkeren en/of parkeren in een bovengrondse garage zou ook kunnen, mits de garage goed toegankelijk en bereikbaar is.
5. 100 meter afstand tot de winkels is geen maximum, maar meer een richtlijn. Het gaat over de aantrekkelijkheid van het centrum; hoe hoger de aantrekkelijkheid van het centrum, hoe meer mensen bereid zijn om te lopen.
6. Met betrekken tot de parkeerfaciliteit moet meegewogen worden de samenstelling van het dorp. In een boodschappen- en forensendorp krijg je piekmomenten op het moment dat de werkenden boodschappen *kunnen* doen. Ter voorkoming dat inwoners elders boodschappen gaan doen, zullen de parkeerfaciliteiten op orde moeten zijn.

Deze uitgangspunten kunnen geverifieerd worden bij CROW; het landelijk kenniscentrum voor parkeren en ruimtelijke ordening of bij Dr. Giuliano Mingardo; Senior researcher Urban and Transport Economics aan het Erasmus center for Urban, Port and Transport Economics.

Uitgaande van deze uitgangspunten, moet het parkeren in de huidige situatie op het gehele Henri-Dunantplein, bovengronds gehandhaafd blijven. Bij een extra passage en bijbouwen van woningen is daarnaast verbetering van de bestaande parkeergarages en uitbreiding daarvan gewenst.

Daar komt bij dat garages vaker te duur zijn voor kleinere gemeenten. Stichtingskosten bovengronds zijn ca € 15.000, = ondergronds vanaf ca € 30.000, = per parkeerplaats. Gemeenschapsgeld kan maar één keer worden uitgegeven en dan bij voorkeur aan een activiteit met verzekerd succes.

### **4.2 Er is in de visie een onvoldoende concreet alternatief voor de parkeerplaatsen die moeten verdwijnen voor een park. Dat alternatief zou goed onderbouwd een verbetering moeten zijn van de huidige situatie.**

In de visie wordt de parkeergarage van Albert Heijn vervangen door een nieuwe garage van 1560m<sup>2</sup>.

Onduidelijk is

- Uit hoeveel lagen die garage bestaat en
- Hoeveel parkeerplaatsen er beschikbaar blijven voor de ondernemers in die garage en
- Hoever de afstand is van de garage naar de winkels. Bijvoorbeeld voor ondernemers aan de Hoofdstraat zijde van de Passage. Die klanten parkeren nu immers ook op het Henri-Dunantplein.

De winkeliers lopen dus opnieuw het risico dat er een garage wordt gebouwd waarbij zij opnieuw moeten inleveren op het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor hun klanten en welke parkeerplaatsen ook nog eens moeten worden gedeeld met een groot aantal nieuwe bewoners en hun bezoek. Mogelijk dat net zoals bij de DEKAmarkt garage de bewoners weer de voorkeurplaatsen krijgen omdat dat betaalde plaatsen zijn. Dicht bij de uitgang zoals bij de DEKAmarkt garage waardoor de winkeliers weer het nakijken hebben. Destijds verwoorde een ambtenaar bij de gemeente in een gesprek over de locatie van de 60 parkeerplaatsen in de DEKAmarktgarage dat als volgt: “wie betaalt, bepaalt” en daarmee bedoelde hij niet de ondernemers die enorm aan parkeer kwaliteit voor hun klanten moesten inleveren.

Als er geen concreet plan is, kunnen de parkeerplaatsen aan het Henri-Dunantplein niet verdwijnen voor een park waar mensen die boodschappen komen doen, in redelijkheid niet op zitten te wachten.

Het is onbekend, hoeveel parkeerplaatsen de garage in de visie biedt, of daar de benodigde plaatsen voor het winkelbestand zijn verbijzonderd van die voor de bewoners en of de afstand tot de winkels nog verantwoord is opdat de klanten niet naar andere centra worden weggejaagd.

#### **4.3 Zonder een inhoudelijke onderbouwing worden ten onrechte de rechten van de middenstand op goede bereikbaarheid en parkeerplaatsen voor de klanten ingewisseld voor de rechten van bewoners.**

De afstand van de parkeerfaciliteit in de visie naar de winkels wordt vergroot. Niet is onderbouwd of dat verstandig en acceptabel is, gegeven het winkelaanbod in het dorp. Een verschraving van het winkelaanbod dreigt. Gaat *(geanonimiseerd)* of een modezaak dat voelen in de omzet als meer klanten naar andere centra vertrekken? De supermarkten zullen blijven draaien, maar een winkelcentrum is meer dan dat.

Nieuwe bewoners die in een winkelcentrum (zijn) komen wonen weten dat zij in een winkelgebied komen wonen. Daarmee accepteer je de (potentiële) overlast van verkeer en transport dat nu eenmaal bij die winkels hoort. Het is de wereld op zijn kop als het centrum van een dorp dat zich kenmerkt als primair winkelgebied zich op essentiële onderdelen die kenmerkend zijn voor dat winkelen, zich moet aanpassen aan bewoners die boven de winkels zijn komen wonen.

#### **4.4 In het plan zijn de huidige winkels aan het plein zuid (als ook noord) niet meer bereikbaar voor bevoorrading.**

In beginsel hebben alle winkels aan het Henri-Dunantplein een winkelbestemming en deze winkels zullen zeker de komende tien jaar in stand blijven. Die moeten dan ook bevoorraad worden en dat kan niet via de Hoofdstraat.

#### **4.5 Vanwege het ontbreken van de mogelijkheid van bevoorrading van de huidige winkels is het plan van een park niet haalbaar. Met deze strategie worden de ondernemers aan het zuiden van het plein opnieuw op een jarenlange achterstand gezet.**

Om deze geactualiseerde visie te kunnen realiseren gaat er weer meer dan 10 jaar voorbij en blijft de uitstraling van het plein aan de zuidzijde een rommeltje. De gemeente zal blijven afwachten en over 10 jaar, in 2034 schrijven de ondernemers dat sinds 2005 de gemeente nog altijd niets heeft ondernomen om de kwaliteit van het parkeerplein te verbeteren.

#### **4.6 Er is een reëel gevaar dat de gemeente te snel het aantal parkeerplaatsen wil verkleinen en daarmee voorspelbare toekomstproblemen veroorzaakt.**

Deskundigen op het gebied van mobiliteit voorspellen dat een te snelle afschaling van parkeerfaciliteit in zowel woonwijken als winkelcentra op termijn tot problemen leidt en de toekomstige bewoners en ondernemers met die problemen opzadelt.

De impact daarvan is groter dan men denkt. Vooralsnog neemt de bevolking alleen maar toe en is er geen enkel bewijs dat het (nog veelal noodzakelijke) gebruik van auto's afneemt.

Lees daarvoor ook een interview van de heer Mingardo die al decennialang dit onderwerp bestudeert. Hij geeft onder meer aan dat gedragsverandering helaas tijd kost en dat als je dat forceert de komende generaties met de problemen worden opgezadeld:

'Er is geen enkel bewijs dat het autobezit zal afnemen. De bevolking, het aantal huishoudens en het aantal auto's nemen toe. Deelauto's zijn niet overal voorhanden. En tegen de tijd dat de zelfrijdende auto gemeengoed is, zijn wij al lang dood. Ik weet dat sommige gemeenten anders redeneren, maar ze onderschatten wat een chronisch gebrek aan parkeerruimte met mensen doet.'

<https://www.eur.nl/upt/media/2019-03-interviewmingardoehmix20180>

## **5. De wensen van de ondernemers rond het plein**

**ZIE BOVENAAN DEZE ZIENSWIJZE**