

Memo: parkeren eigen terrein plan Clemensstaete

project ClemensStaete Waalwijk
datum 21-08-2023
Opgemaakt door Walther Coppens
Telefoonnummer 06-53779879

Memonummer : 01

Num- Onderwerp
mer

01.1.0 INLEIDING

Volgens de Nota Parkeernormen Waalwijk 2015 (hierna: parkeernota) dient een bouwplan in beginsel op eigen terrein aan de parkeereis te voldoen. Met het begrip "parkeren op eigen terrein" wordt volgens die parkeernota bedoeld: ruimte voor het parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder (deel van het) het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, passend binnen het vigerende bestemmingsplan.

Volgens de parkeernota geldt een inspanningsverplichting. Waar een voorziening voor parkeren op eigen terrein in eerste instantie niet lukt, dient te worden gezien hoe door aanpassing van de plannen de benodigde parkeerplaatsen alsnog (zoveel mogelijk) kunnen worden gesitueerd op eigen terrein. Indien er op eigen terrein niet (volledig) kan worden voorzien in de parkeereis, dan is het mogelijk om parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan de ontwikkeling toe te wijzen. Er moet volgens de parkeernota dan aan een aantal voorwaarden worden voldaan, waaronder de voorwaarde dat de aanvrager inzichtelijk heeft gemaakt dat de parkeereis niet redelijkerwijs in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het gebouw hoort, gerealiseerd kan worden.

In dit memo wordt uitvoering gegeven aan deze inspanningsverplichting voor het plan ClemensStaete Waalwijk. Het memo gaat uit van de door de gemeente en ook in het eerste oordeel van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State vastgestelde parkeerbehoefte (95 parkeerplaatsen), en maakt inzichtelijk dat om technische redenen enerzijds en om financiële redenen anderzijds, niet voorzien kan worden in 95 parkeerplaatsen op eigen terrein (daaronder te verstaan in, op of onder de gebouwen of het terrein van het plangebied ClemensStaete). Ook wordt inzichtelijk gemaakt dat aanpassing van het bouwplan zoals thans voorzien, leidt tot een financieel niet haalbaar plan.

Alle genoemde kosten zijn exclusief B.T.W..

01.1.2 Technische en financiële haalbaarheid huidige plan parkeren eigen terrein

Als eerste wordt er onderzocht naar de haalbaarheid van het huidige plan versus parkeren op eigen terrein. Hierin is gekozen om dit op twee aspecten te belichten: technisch haalbaar en financieel haalbaar.

Telkenmale worden deze twee benaderingswijzen belicht per plandeel:

- a. Kerkplein
- b. Nieuwbouw:
 1. Pastorie
 2. Kapittelhuis

3. Rafter

Parkeren onder de Clemenskerk is niet uitgewerkt, vanwege het gegeven dat dit een rijksmonument is en parkeren hierdoor technisch niet realistisch haalbaar is.

Mochten het beoogd aantal parkeerplaatsen niet in één bouwdeel behaald worden, dat wordt er vervolgens gezien of een combinatie van parkeren bij de verschillende bouwdelen leidt tot het gewenste aantal. De mogelijkheid van parkeren in de Kloostertuin is niet nader belicht. Reden is dat hierin een aantal Amerikaanse Eiken gesitueerd zijn, welke door de Gemeente als waardevolle bomen zijn betiteld. Hierdoor is een parkeergarage hier niet wenselijk.

Uitgangspunt is dat er conform de parkeerbalans voor het huidige plan in totaal 95 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd voor dit plan.

Gezien de aard van dit memo is de benadering vooralsnog grofmazig opgezet. Voor de verschillende genoemde afmetingen en gemaakte schetsen zijn de maatvoeringen gehanteerd van "Neufert Bauentwurfslehre" (1) en de CROW-richtlijnen.

(1)= Neufert Bau-entwurfslehre, ISBN 3-528-48651-1, jaargang 1984

De volgende onderwerpen zijn bij deze memo nog niet verwerkt, welke wel grote impact kunnen hebben op de haalbaarheid:

- a. Er is nog geen rekening gehouden met personenliften, trappenhuisen, vluchtgangen en technische ruimten.
- b. De extra kosten voor bijvoorbeeld monitoring van de kerk en directe omgeving, voorzieningen fundering voor de kerk en omgeving ter voorkoming van schade. Gevolgen bronbemaling, voorzorgsmaatregelen "opdrijven" parkeergarage.
- c. Kosten van afvoeren mogelijke vervuilde grond (toeslag vervuiling is ongeveer € 50,-/m3).
- d. Ruimtelijke ordening procedures, met mogelijke bezwaarprocedures.
- e. Extra funderings- en vloerkosten begane grond nieuwe gebouwen. Bij het oorspronkelijk plan zijn fundering en begane grond vloeren op staal gefundeerd.
- f. Ook is er nog geen rekening gehouden met de plansystematiek die de gemeente Waalwijk pleegt te hanteren t.a.v. ondergronds bouwen (zie art. 3.5.2):

3.2.5 Ondergronds bouwen

Voor ondergronds bouwen gelden de volgende regels:

- a. ondergronds bouwen is alleen toegestaan achter de voorkant van de hoofdmassa;
- b. de oppervlakte van ondergrondse gebouwen bedraagt maximaal het toegestane oppervlak voor hoofdmassa en bijbehorende bouwwerken op basis van lid 3.2.2;
- c. de verticale diepte van het ondergrondse bouwwerk mag maximaal 3,5 m bedragen.

Deze lijst is niet limitatief.

01.1.3 Haalbaarheid plan aanpassen om parkeren eigen terrein mogelijk te maken

Afsluitend wordt onderzocht of het mogelijk is om de omvang van het plan dermate te verkleinen, zodat het aantal daarvoor benodigde p-plaatsen passend is voor parkeren op eigen terrein. Waarbij wederom wordt gezien of hiermee een financieel haalbaar plan mogelijk is.

01.2.0 TECHNISCHE HAALBAARHEIDSSSTUDIE HUIDIGE PLAN PARKEREN EIGEN TERREIN

01.2.a Kerkplein:

Gelet op de Cultuurhistorische aspecten van het kerkplein en het behouden van zicht op de kerk vanaf het openbaar gebied wordt een P-garage op het maaiveld niet wenselijk en niet acceptabel geacht.

Dan zou er alleen nog parkeren ondergronds resten voor het kerkplein. In bijlage 1 is een schets opgenomen welke aangeeft dat er per parkeerlaag 21 p-plaatsen mogelijk zijn op eigen terrein. Totaal zijn er dus 5 parkeerlagen vereist om aan voldoende p-plaatsen op eigen terrein bij het kerkplein te komen.

01.2.b.1 Nieuwbouw Pastorie

Hiervan is geen schets gemaakt, gegeven het feit dat de beschikbare oppervlakte alleen al voor de in- en uitrit van een p-garage onder de nieuwe Pastorie niet voldoende ruimte aanwezig is.

01.2.b.2 Nieuwbouw Kapittelhuis

Hoewel parkeren onder het zorgcentrum moeilijk bereikbaar is voor auto's, omdat dit gebouw zich in de binnentuin begeeft én het begane grond niveau 1,70 meter lager ligt dan het kerkplein. Is hiervan toch een schets gemaakt, zie bijlage 2.

Hieruit is te concluderen dat voor dit gebouwdeel 32 p-plaatsen per parkeerlaag haalbaar zijn. Dus zijn er totaal 3 ondergrondse parkeerlagen benodigd. Aandachtspunt hierbij is de noodzakelijke verbreding van het historisch Clemenspad, waarvoor toestemming verkregen moet worden door de Ruimtelijke KwaliteitsCommissie en een kadastrale aanpassing moet plaatsvinden.

01.2.b.3 Nieuwbouw De Rafter

Gezien de beperkte afmetingen van dit gebouw, zijn er slechts 5 p-plaatsen per parkeerlaag mogelijk. Dit blijkt uit bijlage 3. Totaal zouden er dan 19 parkeerlagen ondergronds gerealiseerd moeten worden, hetgeen niet als realistisch haalbaar wordt beschouwd. Ook hierbij is het aandachtspunt de noodzakelijke verbreding van het historisch Clemenspad, waarvoor toestemming verkregen moet worden door de Ruimtelijke KwaliteitsCommissie en een kadastrale aanpassing moet plaatsvinden..

01.2.b.4 Combinatie van parkeren bij de verschillende bouwdelen

Er kan nog steeds geparkeerd worden op het kerkplein, dit levert in het oorspronkelijke plan 45 p-plaatsen op. Als er tevens ondergronds geparkeerd zou worden, is dit het meest optimaal om dit onder het Kapittelhuis en de Rafter te realiseren. Reden is dat er dan voldoende afstand gehouden wordt van de Clemenskerk, zodat het risico op funderingsschade aan de kerk minder groot is. Indien dit ook onder de Pastorie zou gebeuren is dit een zeer groot risico, waarbij veel kosten gemaakt moeten worden voor het nemen van maatregelen om schade aan de kerk te voorkomen.

In bijlage 4 is te zien dat deze combi per p-laag 42 parkeerplaatsen oplevert. De laatst benodigde p-plaatsen, 8 stuks (95x benodigd – 45x p-kerkplein- 42x 1 laag ondergronds), zullen in de 2^e laag ondergronds moeten worden voorzien. Er zal dan dus voor deze situatie 1 ½ ondergrondse parkeerlaag nodig zijn, om voldoende p-plaatsen te realiseren.

01.3.0 FINanciële haalbaarheidsstudie huidige plan parkeren eigen terrein

01.3.a Algemeen

Om te komen tot realistische kengetallen, zijn er eenheidsprijzen opgevraagd bij een onafhankelijke bouwkostenadviseur: dhr. C.J. van Tol Directeur /

Bouwkostendeskundige/Lid van de N.V.B.K, van de organisatie Bouwplus / Multi Bouwadvies. Op 23 juni 2023 heeft hij de volgende info verstrekt:
"Voor parkeergarages met een beperkt oppervlak kan het volgende aangehouden worden:

- 1) Verdiept 1 -laags met installaties bouwkosten € 1.250,--. Additionele voorzieningen zoals damwanden, bemaling, eventueel afsluitende laag bij zandgronden kunnen oplopen naar € 500,--/m²bvo extra tov bovenstaand kengetal. Bijkomende kosten 20%, onvoorzien 10% en dan nog BTW 21% rekenen
- 2) Verdiept 2-laags € 250,--/m²bvo extra tov 1-laags. En ook damwanden / bemaling € 150,--/m²bvo extra rekenen
- 3) Ga je dieper 3-5 laags dan ga je zomaar naar € 2.500,--/m²bvo

Bovenstaand dan nog zonder de extra kosten voor bijvoorbeeld monitoring van de kerk, voorzieningen fundering voor de kerk (denk aan zomaar 250.000 / m²bvo)
Of vervuilde grond zou ook nog weleens heel erg op kunnen lopen. Toeslag vervuiling is zomaar 50,--/m³. Als je een kelder hebt van 1000m² * 6 meter diep (bv tweelaags inclusief vloeren) = 6000m³ * 1.1 (zetfactor grond) * 50,-- = 330.000 (delen op de m²bvo)"

Bij de hierna geschetste scenario's is gerekend met bovenstaande uitgangspunten.

- 01.3.b *Parkeren begane grond kerkplein, 1 laag ondergronds Kapittelhuis en Rafter.*
Als aangegeven bij 01.2.b.4 zouden bij ondergronds parkeren bij de combinatie het Kapittelhuis en de Rafter 1 ½ parkeerlaag benodigd zijn. Hierbij zou dan het parkeren op het kerkplein blijven zoals op dit moment in het nieuwe plan is ontworpen. Gevolg zou dan ook zou dat er geen aanpassingen meer nodig zouden zijn voor het parkeren bij de Pastoor vd Zijlestraat. Dit zou een minderwerkpost opleveren.

De geraamde totale meerkosten met verrekening van de minderkosten, voor de realisatie hiervan zouden **€ 6.823.608,00** (excl. BTW) zijn. Voor verdere uitwerking, zie bijlage 5.

Gelet op de te verwachten extra kosten van alle uitsluitingen als genoemd bij 01.1 is het realistisch te concluderen dat de meerkosten van ondergronds parkeren t.o.v. het oorspronkelijke ontwerp, zoals nu is opgenomen in het vastgestelde bestemmingsplan, meer dan € 7.000.000,00 zullen gaan bedragen

01.4.0 **CONCLUSIE EN AFSLUITING HUIDIGE PLAN PARKEREN EIGEN TERREIN**

Gelet op de omvang van het totale bouwplan, de fase waarin het plan zich momenteel bevindt met de daaraan verbonden risico's (prijzontwikkelingen in de bouw, complexe procedures, minder gunstig klimaat voor huizenkopers enz.) behoeft het weinig betoog dat de extra kosten van € 7.000.000,00 tot gevolg zal hebben dat er een financieel onhaalbaar bouwplan ontstaat.

Het toevoegen van een parkeergarage aan het plan heeft extreem veel extra kosten tot gevolg, echter extra inkomsten zijn er niet te verwachten. Daardoor zouden de kosten hiervoor direct ten koste gaan van eventuele winst. Dus ontstaat er een verliesgevend project, welke iedere initiatiefnemer niet zal willen voortzetten.

01.5.0 **HAALBAARHEID PLAN AANPASSEN OM PARKEREN EIGEN TERREIN MOGELIJK TE MAKEN**

Ook zou het een overweging kunnen zijn om het plan dermate te verkleinen, zodat het parkeren op eigen terrein mogelijk wordt. Daarbij moet niet over het hoofd worden gezien of het daarmee financieel nog haalbaar blijft.

01.5.1 Omvang van plan bepalen t.o.v. het maximaal aantal p-plaatsen op eigen terrein

Zoals in het huidige ontwerp blijkt, is het maximaal aantal p-plaatsen op het kerkplein 45 stuks. Echter zullen de bestaande 14 openbaar beschikbare p-plaatsen daarop nog in mindering gebracht moeten worden, resultaat is voor het plan resterend 31 stuks. Met een parkeernorm van 1,8 per appartement (bron: Middeldure koopappartementen = koop etage midden1 = 1,8 parkeerplaatsen per woning (Nota Parkeernormen Waalwijk 2015), zouden er dus 17 appartementen maximaal mogelijk zijn (31 p-plaatsen/ 1,8 p-plaats per appartement).

Deze 17 koopappartementen zijn momenteel ontworpen in het huidige bouwplan in de Clemenskerk, met instemming van de Ruimtelijke KwaliteitsCommissie en Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed. Deze organisaties hebben positief geadviseerd, een beoordeling was benodigd vanwege de Rijksmonumentale status van de kerk. Echter meerdere appartementen in de kerk wordt door hen niet geaccepteerd.

01.5.2 Financiële haalbaarheid aangepast plan voor parkeren op eigen terrein

Deze toets bestaat uit twee benaderingswijze, is dit aangepaste plan met 17 appartementen financieel haalbaar in de ontwikkelings- en realisatiefase én is dit in de exploitatiefase haalbaar?

De gedetailleerde financiële cijfers zijn hiervan wel bekend, maar worden in dit memo niet inzichtelijk gemaakt. Dit vanwege de gevoeligheid hiervan voor marktpartijen in de vervolgfases. Wel is het mogelijk om deze te tonen aan Gemeenteraadsleden in een vertrouwelijke versie van dit memo.

01.5.2.a Financiële haalbaarheid aangepast plan in ontwikkelings- en realisatiefase

Voor de realisatiekosten zijn de volgende posten verwerkt:

- Aankoopkosten
- Locatiegebonden kosten
- Bouwkosten inclusief installaties
- Vaste inrichting
- Terrein- en terreingebonden kosten
- Losse inventaris
- Advieskosten
- Leges- verzekering- en diverse kosten
- Rente & financiering
- Gemeentelijke kosten
- Onvoorzien
- Prijswijzigingen

De totale kosten voor dit aangepaste plan worden geraamd op € 6.317.000,00.

Voor de baten bij dit project zijn de verwachte opbrengsten van de koopappartementen totaal € 5.580.000,00 (bron: prijslijst Staete Makelaars Waalwijk, prijspeil: d.d. 11-05-2022). Dit is echter inclusief B.T.W.. omdat alle bedragen in dit memo exclusief B.T.W. zijn, moeten we voor een goed vergelijk deze baten ook exclusief B.T.W. beschouwen. Dus worden de baten

€ 4.611.570,00.

Resumerend is het resultaat bij dit aangepaste plan € 4.611.570,00 - € 6.317.000,00= - € 1.705.430,00. Verliesgevend dus. Er zou nog als argument kunnen worden geopperd dat de verkoop van de huidige pastorie ook opbrengsten zal genereren. Echter is de marktwaarde hiervan nog voldoende om dit verlies te compenseren. Zeker niet om hiervan nog een enigszins winstgevendproject te maken. Hierbij moet nog worden toegevoegd dat voor het parkeren voor de bewoners en bezoekers van de pastorie geen voorzieningen en kosten zijn berekend.

01.5.2.b Financiële haalbaarheid aangepast plan in exploitatiefase

Gezien het bouwjaar van de Clemenskerk en de monumentale status hiervan, zijn voor het onderhoud hiervan hogere kosten te verwachten dan bij een nieuwbouwproject. Deze kosten moeten worden gedragen door de eigenaren van de koopappartementen, welke zich zullen verenigen in een V.V.E..

Bij het verkoopadvies voor de appartementen in de Clemenskerk heeft Staete Makelaars een maximale bijdrage voor de toekomstige eigenaren voor het onderhoud van de kerk aangegeven. Omdat dit onderwerp grote invloed kan hebben op de verkoopbaarheid van de appartementen, is dit een belangrijk onderdeel welke initiatiefnemer in het verleden nader heeft uitgewerkt.

Tijdens een eerdere presentatie aan de Ruimtelijke KwaliteitsCommissie is middels een MeerJaren Onderhoudsplanning onderbouwd dat voor een marktconforme bijdrage door de eigenaren van de appartementen aan de V.V.E. voor het onderhoud van de kerk, er minimaal 23 appartementen moeten worden gerealiseerd. Dit is door de Commissie niet in de afwegingen meegenomen, zij heeft slechts 17 appartementen toegestaan.

In dit aangepaste plan zouden ook 17 koopappartementen in de kerk worden gerealiseerd, maar geen nieuwbouw appartementen rondom de kerk. Wederom ontstaat dus de situatie dat de kosten voor onderhoud van de kerk niet gedragen kunnen worden door de eigenaren, omdat dit buitensporig hoge kosten tot gevolg zou hebben. Eenvoudigweg omdat er veel kosten zijn voor het gebouw t.o.v. (te) weinig aantal appartementen.

Overigens is dit in het huidige bouwplan opgelost, door een separate V.V.E. op te richten, welke het onderhoud van de openbare delen van de kerk voor zijn rekening neemt. In deze overkoepelende V.V.E. bestaan de leden uit de eigenaren de appartementen in de Clemenskerk, maar ook de eigenaren van de nieuwbouw koopappartementen. Het gevolg is dat hierdoor voor alle eigenaren een marktconforme bijdrage aan de V.V.E.'s ontstaan.

Conclusie is dan ook dat een plan met alleen 17 koopappartementen in de kerk niet haalbaar is, gelet om de bijdrage aan de onderhoudskosten per eigenaar van een appartement.

1.5.3 Plan zorgcentrum aanpassen, waardoor minder parkeren nodig zou zijn

In alle eerdere belichte opties is de omvang van het zorgcentrum nog niet heroverwogen. Hierbij een toelichting waarom dit niet in overweging is genomen.

De organisatie welke de zorg gaat verlenen in het Kapittelhuis, zal als huurder het gebouw gebruiken. Hiervoor worden langdurige huurcontracten afgesloten en het gebouw met voorzieningen wordt op maat gerealiseerd. De zorgorganisatie heeft hiervoor een Programma van Eisen, waarbij tevens is aangegeven hoeveel zorgstudio's/partnerappartementen en door de verhuurder moeten worden geboden. Dit is voor de zorgorganisatie vereist om een haalbaar bedrijfsplan te hebben. Maar ook om hierop praktische zaken af te stemmen, zoals loopafstanden voor het personeel, bevoorradingsstromen, omvang gezamenlijke keuken en woonkamer e.d..

Tevoren heeft de zorgorganisatie een marktonderzoek gedaan, waaruit is gebleken dat voor het aantal door hen geëiste zorgstudio's/partnerappartementen voldoende zorgvraag aanwezig is in de directe omgeving. Dit was voor de zorginstelling aanleiding om deelt te nemen aan dit project.

Conclusie is dat het verkleinen van het zorgcentrum door initiatiefnemer zal leiden tot het stopzetten van de samenwerking met de huidige potentiële huurder, maar ook dat andere huurders in dit huursegment zich niet zullen melden. Zij hebben namelijk soortgelijke Programma's van Eisen.

01.6.0 SAMENVATTING EN AFSLUITING

In deze rapportage zijn verschillende scenario's belicht, teneinde te trachten om parkeren op eigen terrein mogelijk te maken. Hoewel de opzet van deze scenario's is grofmazig opgezet, zijn de conclusies overduidelijk:

- Huidig plan met alleen parkeren op eigen terrein, leid tot ondergronds parkeren. Dit zou een verleisgevend project tot gevolg hebben.
- Huidig plan aanpassen tot een kleinere omvang, zodat parkeren op eigen terrein wel mogelijk wordt, heeft tot gevolg dat er alleen in de kerk 17 koopappartementen kunnen worden gerealiseerd. Dit heeft tot gevolg dat voor de realisatie hiervan een verliesgevend project ontstaat.
- Tevens zouden de 17 koopappartementen in de kerk leiden tot een te hoge onderhoudspost per eigenaar. Waardoor de appartementen onverkoopbaar worden, danwel tot financiële problemen voor de toekomstige eigenaren kan zorgen. Of zelfs tot slecht onderhoud, waardoor de onderhoudsconditie van de kerk in de toekomst steeds slechter wordt.
- Verkleinen van het zorgcentrum blijkt ook niet optioneel, omdat deze dan niet zal voldoen aan het Programma van Eisen van de zorginstelling voor het verlenen van de in het bestemmingsplan beschreven zorgniveau.

Dit memo belicht alleen financiële en technische kaders. Overige zaken, zoals bijvoorbeeld risico's voor de omgeving of de kerk als rijksmonument e.d. zijn nog niet inhoudelijk belicht. Zo bestaat o.a. het risico op aantasting van het rijksmonument als gevolg van boren en trillen voor een van de gepositioneerde parkeerkelders en de onzekerheid daarvan en de aanmerkelijke onderzoekslasten dienaangaande. Maar ook de aanmerkelijke en landurige overlast voor omwonenden ter realisering van de kelders wegens bronbemaling, trillingen en geluidhinder en daarmee per saldo langere bouwtijd van het project.

Ook het verstoren van grondwaterstromen een reden kunnen zijn dat een ondergrondse parkeergarage niet is toegestaan. Hiervoor zouden eerste nadere

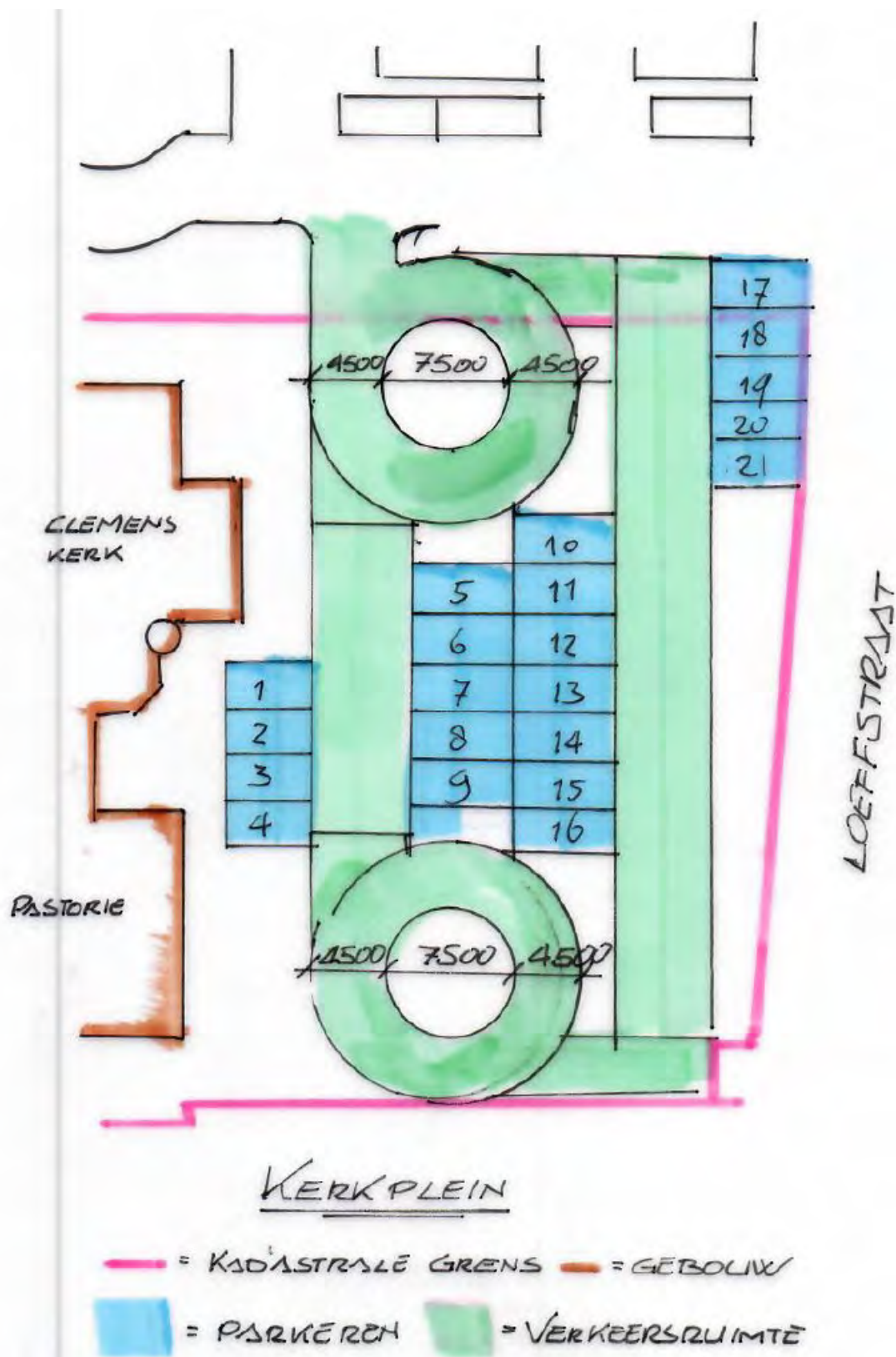
onderzoeken moeten plaatsvinden. Maar uit het archeologisch onderzoek blijkt in ieder geval dat er sprake is van natte omstandigheden. Dit wordt bevestigd door een watertoets voor een bouwplan in de omgeving van het plangebied, waaruit blijkt dat de grondwaterstand zich op 0,90 m -mv tot 1,20 m -mv. Het grondwater van het eerste watervoerend pakket stroomt op die locatie volgens de geraadpleegde bronnen in noordelijke tot noordwestelijke richting.

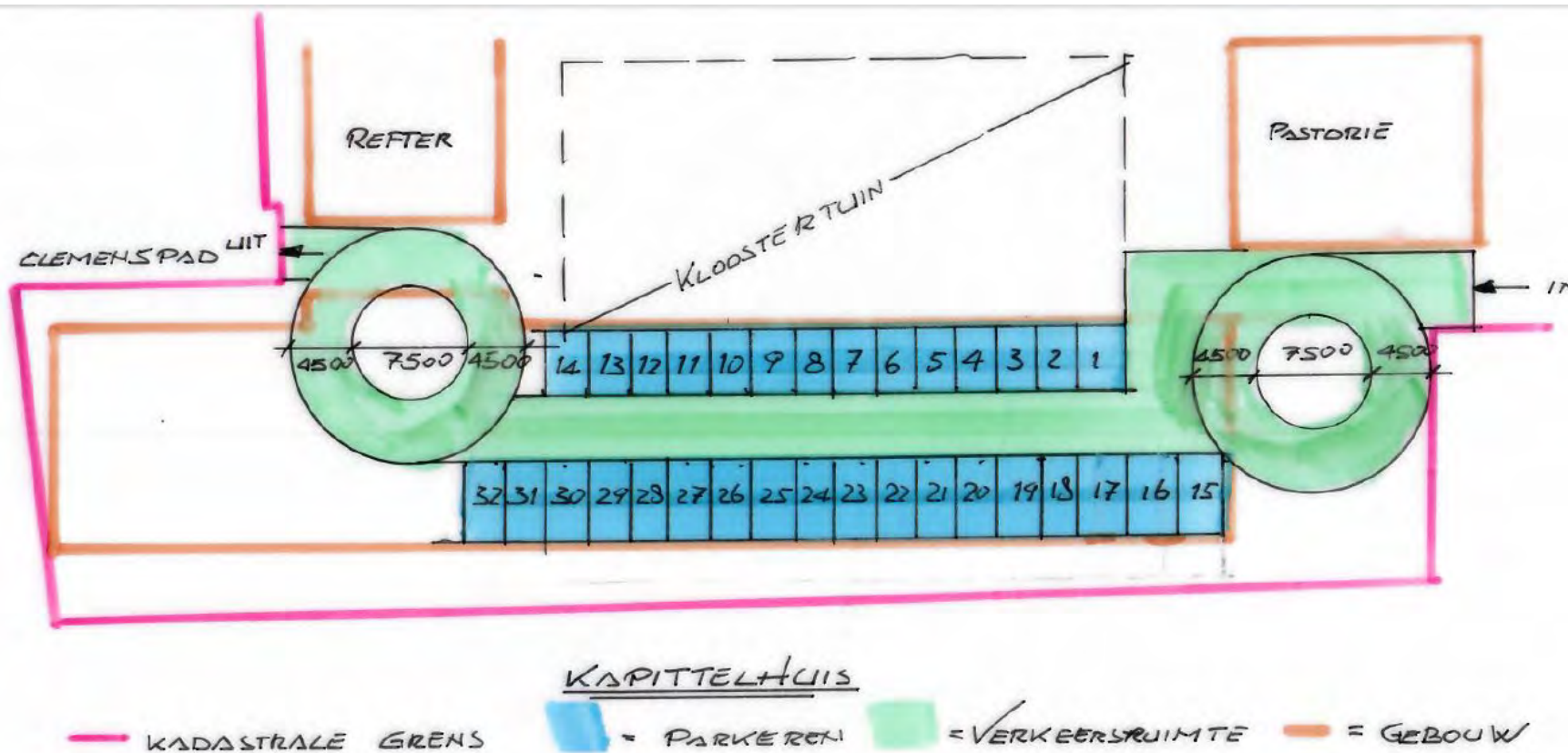
Bij toepassing van een ondergrondse parkeergarage vergroot het project. Daardoor kan de uitvoerbaarheid van het project in gevaar komen, gelet op stikstof. Aanvullende werkzaamheden voor aanleg van parkeergarages zullen tot meer uitstoot van stikstofoxiden leiden dan de aanleg van parkeerplaatsen in de openbare ruimte, met mogelijk depositie op een Natura2000-gebied tot gevolg. Echter vraagt dit ook een nader onderzoek. Mocht het tot gevolg hebben dat de aannemer volledig elektrisch zou moeten gaan werken, zodat er geen depositie is, zal dit wederom kostenverhogend gaan werken.

Afsluitend kan worden gesteld dat er een belangenafweging moet plaatsvinden waarbij "het geheel groter is dan de som der delen": mogelijke negatieve gevolgen vanwege stikstof, schade door trilling en sondering in de bouwfase in relatie tot de extra bouwkosten die dit met zich meebrengt in combinatie met het standpunt van de gemeente dat parkeren in de openbare ruimte geen afbreuk doet aan de ambities van die openbare ruimte (groen, water, etc.) en de parkeerdruk in de omgeving, maakt dat aanleg van parkeerplaatsen in de openbare ruimte acceptabel is.

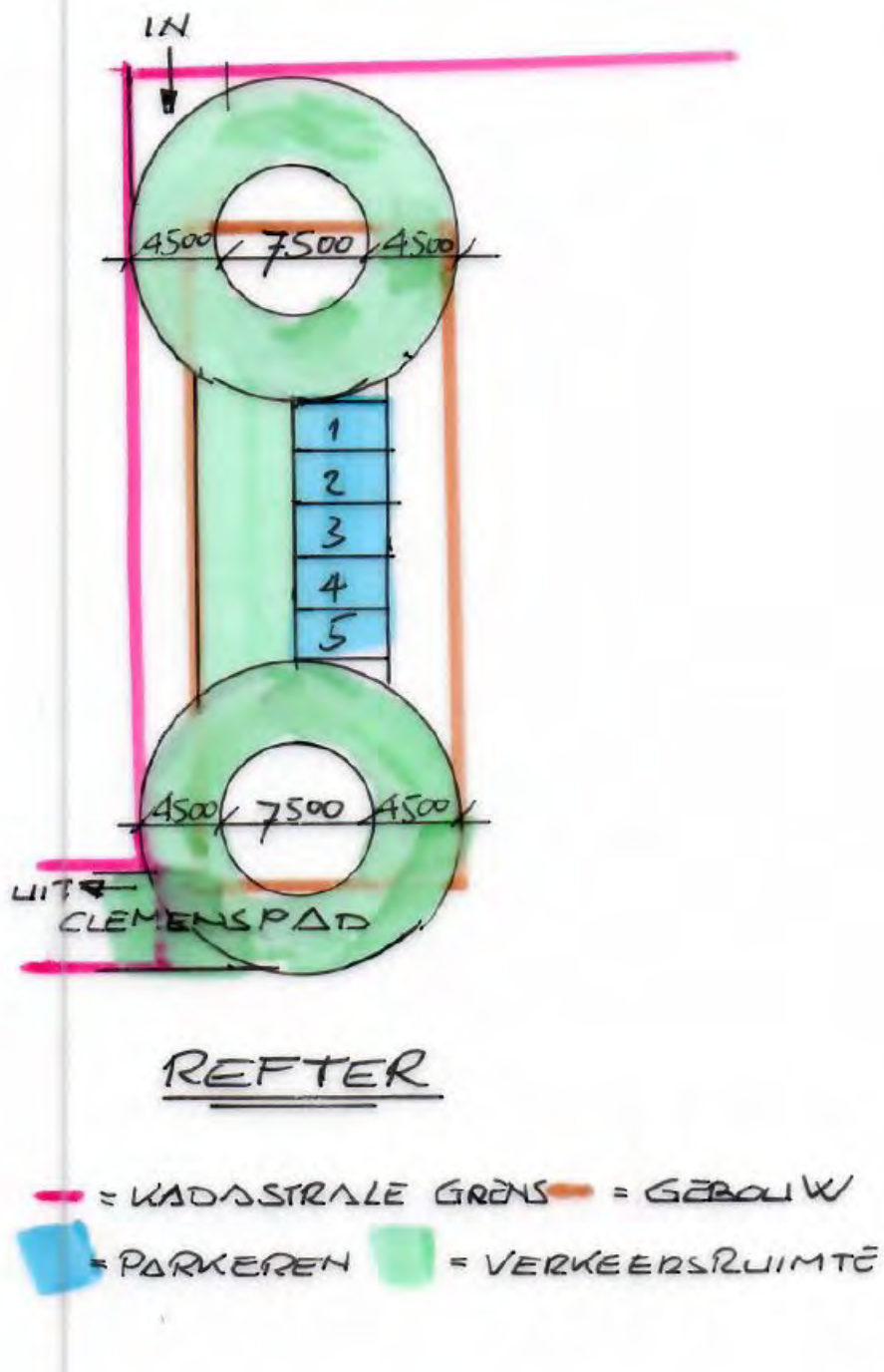
Aanvullend kan worden gesteld: mochten in de toekomst toch minder parkeerplaatsen nodig zijn, dan zijn de parkeerplaatsen op maaiveld sneller ongedaan te maken dan een parkeergarage.

Bijlage 1: parkeren Kerkplein

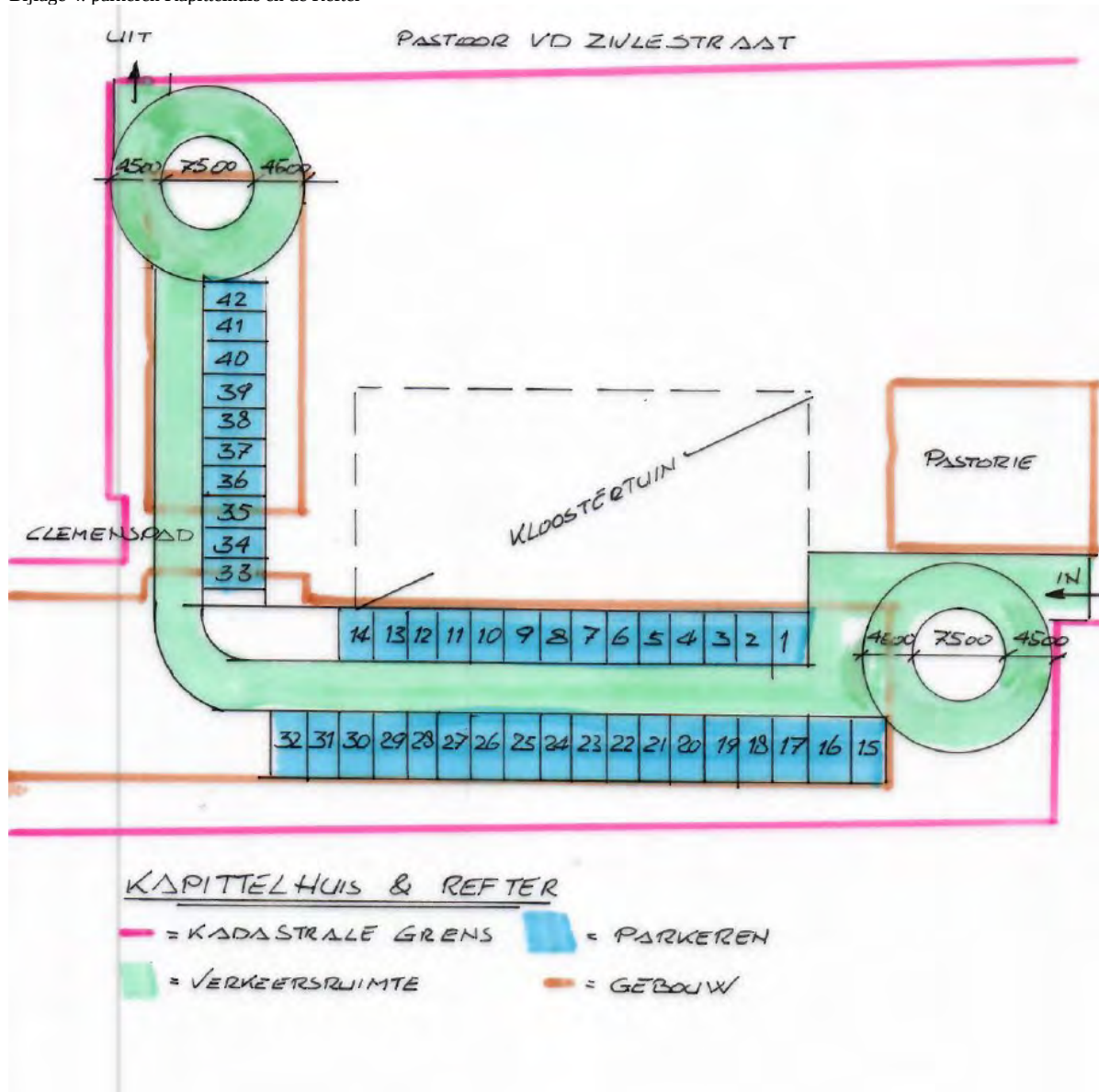




Bijlage 3: parkeren Refter



Bijlage 4: parkeren Kapittelhuis en de Rafter



Bijlage 5: kostenraming parkeren Kapittelhuis en de Refter

<u>KOSTENRAMING COMBI ONDERGRONDS PARKEREN KAPITTELHUIS/REFTER</u>					
NR.	OMSCHRIJVING	AANTAL	EENHEID	EENHEIDS- PRIJS	TOTAAL
1	oppervlakte p-garage incl in- en uitrit	3.180	m2	€ 1.250,00	€ 3.975.000,00
2	additionele voorzieningen	3.180	m2	€ 500,00	€ 1.590.000,00
3	pm: vervuilde grond				
	subtotaal				€ 5.565.000,00
3	bijkomende kosten	20	%		€ 1.113.000,00
	subtotaal				€ 6.678.000,00
4	onvoorzien	10	%		€ 667.800,00
	totaal				€ 7.345.800,00
<u>VERVALLEN VAN PARKEREN E.D. PASTOOR V.D. ZIJLESTRAAT</u>					
NR.	OMSCHRIJVING	AANTAL	EENHEID	EENHEIDS- PRIJS	TOTAAL
a	aantal p-plaatsen	40	stuks	€ 1.500,00	€ 60.000,00
b	aanpassingen weg	670	m2	€ 480,00	€ 321.600,00
c	kosten aanleg groen		post		€ 14.000,00
	subtotaal				€ 395.600,00
3	bijkomende kosten	20	%		€ 79.120,00
	subtotaal				€ 474.720,00
4	onvoorzien	10	%		€ 47.472,00
	totaal				€ 522.192,00
<u>TOTAAL MEERKOSTEN TOEPASSEN P-GARAGE T.O.V. OORSPRONKELIJK PLAN</u>					
NR.	OMSCHRIJVING	AANTAL	EENHEID	EENHEIDS- PRIJS	TOTAAL
I	kosten 1 laagse p-garage Kapittelhuis/Refter				€ 7.345.800,00
II	minderprijs vervallen parkeren P. vd Zijlestr.				€ 522.192,00
	meerkosten totaal (excl. BTW)				€ 6.823.608,00