

# INTEGRALE AFWEGING PARKEREN CENTRUM HAREN



# Integrale afweging parkeren centrum Haren

Gemeente Haren

Sweco Nederland B.V.  
Groningen, 20 april 2016

# Verantwoording

**Titel** : Integrale afweging parkeren centrum Haren

**Projectnummer** : 348697

**Datum** : 20 april 2016

**Auteur(s)** : Ing. R.R. van der Velde, ir. J. Quee

**Gecontroleerd door** : ir. J.G. Quee

**Paraaf gecontroleerd** :



**Goedgekeurd door** : Ir. J. Groebe

**Paraaf goedgekeurd** :



**Contact** : Sweco Nederland B.V.  
: Rozenburglaan 11  
9727 DL Groningen  
Postbus 7057  
9701 JB Groningen  
T +31 88 811 66 00  
www.sweco.nl

# Inhoudsopgave

1	Inleiding .....	4
2	Het proces.....	6
3	Varianten parkeren en ontwikkeling .....	7
4	Achtergronden parkeren Haren .....	10
4.1	Achtergronden huidige parkeerregulering .....	10
4.2	Parkeerbeleid centrum Haren 2013 .....	11
4.3	Algemene effecten vrij parkeren .....	12
4.4	Conclusies herijking parkeerbeleid 2013.....	12
4.5	Aantal parkeerplaatsen.....	12
4.6	Parkeerbezetting .....	13
4.7	Parkeerduur .....	15
4.8	Parkeermotief.....	15
4.9	Aantal ontheffingen en abonnementen .....	16
5	Verkeerseffecten combinaties parkeer- en ontwikkelvarianten .....	17
5.1	Verklaring beoordeling varianten .....	17
5.2	Verkeersgeneratie varianten.....	18
5.3	Effecten varianten op de verkeersdruk.....	19
5.4	Parkeerbehoefte varianten .....	23
5.5	Effecten varianten op de parkeerdruk .....	24
5.5.1	Effecten variant 1: vrij parkeren .....	24
5.5.2	Effecten variant 2: blauwe zone – 1,5 uur maximaal .....	25
5.5.3	Effecten variant 3: blauwe zone – 4 uur maximaal .....	26
5.5.4	Effecten variant 4: handhaven betaald parkeren – eerste 1,5 uur vrij .....	27
5.5.5	Effect variant 5: subvariant bij blauwe zone: bovengronds blauwe zone – 1,5 uur maximaal, parkeergarage betalen.....	28
6	Integrale afweging .....	30
6.1	Hoofdlijnen verkeerseffecten .....	30
6.2	Integrale afweging .....	30
6.3	Onderzoeken aanvullende varianten/combinaties .....	30
6.4	Mogelijke maatregelen per variant .....	30

Bijlage 1: Hoofdlijnen verkeerseffecten

# 1 Inleiding

## **Aanleiding**

In het kader van de ontwikkeling Raadhuisplein heeft de gemeente behoefte aan integraal inzicht in de mogelijkheden en consequenties voor de introductie van vrij parkeren, waarbij het centrumplan moet worden betrokken. Bij het in beeld brengen van de mogelijkheden en consequenties gaat het om de ruimtelijke, verkeerskundige en financiële mogelijkheden. Sweco is gevraagd de verkeerskundige mogelijkheden en consequenties in beeld te brengen.

## **Doel**

Deze notitie dient als instrument om bij te dragen aan de integrale afweging ten aanzien van het parkeren in het centrum van Haren.

## **Uitgangspunten**

Voor het in beeld brengen van de verkeerskundige mogelijkheden en consequenties is gebruik gemaakt van bestaande gegevens. De volgende rapportages en notities (en in het kader daarvan uitgevoerde onderzoeken) zijn als bronnen gebruikt:

- Actualisatie verkeersprognoses centrum Haren d.d. 5 november 2014
- Notitie Aanvullende scenario's wren lang parkeren d.d. 30-10-2013
- Herijking parkeerbeleid centrum Haren d.d. 15 mei 2013
- Parkeren centrum Haren d.d. 14 november 2012
- Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein d.d. 14 november 2012
- GVVP Haren d.d. 28 september 2012

### *Af te wegen varianten en combinaties*

Afweging heeft plaatsgevonden op basis van vijf varianten 'vrij parkeren' en zes varianten voor de ontwikkeling Raadhuisplein.

### *Varianten 'vrij parkeren':*

- volledig vrij (geen regime);
- blauwe zone - 1,5 uur maximaal;
- blauwe zone - 4 uur maximaal;
- betaald parkeren - eerste 1,5 uur vrij;
- blauwe zone maaiveld 1,5 uur en betaald parkeren in parkeergarage.

In de vergelijking is behoud van het huidige betaald parkeerregime als referentie meegenomen.

### *Varianten ontwikkeling Raadhuisplein - Haderaplein:*

- oude voorkeur: bestaande stedenbouwkundige kaders, verplaatsing AH;
- doorzetten op basis van duurzame verstedelijking (behoud originele kaders; geen sturing op invulling (uitgangspunt maximale parkeerdruk);
- meer dagwinkels (gelijk bouwvolume);
- kleinere ontwikkeling (geringer oppervlakte);
- stoppen (behoud huidige situatie);
- max. 2: verplaatsing AH of Jumbo naar Raadhuisplein en vestiging Aldi op vrijkomende locatie. Herinvulling locatie Aldi Jachtlaan met overige detailhandel.

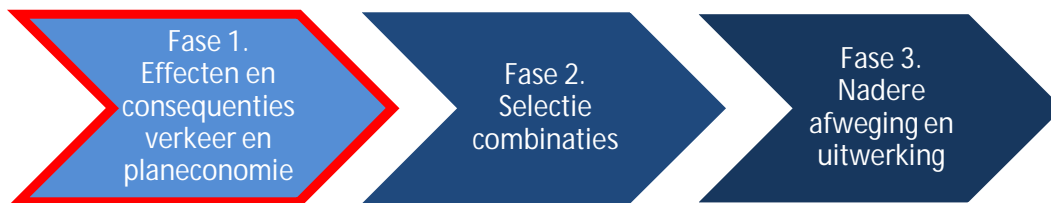
**Gehanteerde gegevens**

Bij het in beeld brengen van de verkeerskundige effecten van de varianten van 'vrij' parkeren is gebruik gemaakt van bestaande gegevens. Belangrijke gegevens hierbij zijn verkeerstellingen en parkeertellingen. In 2009 en 2012 is een uitgebreid parkeeronderzoek uitgevoerd. Sindsdien is sprake van een aantal ontwikkelingen in Haren. Zo is sprake van een nieuw betaalsysteem in de parkeergarage. In Haren Noord zijn woningen gerealiseerd, wat leidt tot andere (extra) bezoekersstromen naar het winkelcentrum. De meest actuele verkeerstellingen (2015) zijn geanalyseerd en vergeleken met eerdere tellingen om ontwikkelingen in beeld te brengen. Op basis van de parkeerinkomsten is een actueel beeld gegeven van de ontwikkeling van de parkeerdruk in de afgelopen jaren.

In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de achtergronden van de huidige parkeerregulering, de resultaten van de parkeeronderzoeken 2009 en 2012 en de positionering van 2015.

## 2 Het proces

Het proces om te komen tot een goede besluitvorming over de ontwikkeling Raadhuisplein – Haderaplein en het (daaraan gekoppelde) parkeerregime kan in de volgende fasen worden ingedeeld:



Het verkeersonderzoek zoals beschreven in dit rapport is onderdeel van fase 1.

In deze eerste fase worden de hoofdlijnen van de verkeerskundige effecten en de planeconomische consequenties in beeld gebracht. Deze fase resulteert in een duidelijk overzicht van de effecten en consequenties van de verschillende varianten en combinaties.

In fase 2 kan op basis van het duidelijke overzicht van effecten en consequenties een bestuurlijke keuze worden gemaakt voor de te selecteren combinaties van parkeren en ruimtelijke invulling van de ontwikkeling Raadhuisplein. In deze tweede fase worden naast de verkeerskundige en planeconomische effecten en consequenties aanvullende aspecten gehanteerd voor een integrale afweging. Hierbij gaat het (ondermeer) om ruimtelijke kwaliteit, haalbaarheid ontwikkeling, draagvlak en risico's.

In fase 3 vindt een nadere afweging en uitwerking van de geselecteerde combinaties plaats. Het streven is uit het totaal van varianten een beperkt aantal, op essentiële punten verschillende, combinaties van parkeerregime en ontwikkelvarianten te destilleren en deze in een vergelijking naast elkaar te leggen. Dit moet vervolgens leiden tot een (voorlopige) voorkeurscombinatie.

### 3 Varianten parkeren en ontwikkeling

In dit hoofdstuk worden de beschouwde varianten voor het parkeren in het centrum van Haren en de ontwikkeling op het Raadhuisplein beschreven.

#### Varianten 'vrij parkeren'

1. Volledig vrij parkeren

Geldt voor heel Haren: geen regime.

2. Blauwe zone - 1,5 uur maximaal

Geldt voor het gebied waar nu betaald parkeren geldt (fiscaal gebied). Dus ook de parkeergarage ligt binnen de blauwe zone. Bewoners worden gefaciliteerd door het verstrekken van ontheffingen. Voor het overige gebied (schilstraten) blijft het huidige regime van vergunningen en bezoekersschijven van kracht. Bewoners worden gefaciliteerd met ontheffingen.

3. Blauwe zone - 4 uur maximaal

Geldt voor het gebied waar nu betaald parkeren geldt (fiscaal gebied). Dus ook de parkeergarage ligt binnen de blauwe zone. Voor het overige gebied (schilstraten) blijft het huidige regime van vergunningen en bezoekersschijven van kracht. Bewoners worden gefaciliteerd met ontheffingen.

4. Betaald parkeren - eerste 1,5 uur vrij

Geldt voor het gebied waar nu betaald parkeren geldt (fiscaal gebied). Dus ook voor de parkeergarage. Voor het overige gebied (schilstraten) blijft het huidige regime van vergunningen en bezoekersschijven van kracht. Bewoners worden net als nu gefaciliteerd met ontheffingen.

5. Subvariant bij blauwe zone 1,5 uur: bovengronds blauwe zone, parkeergarage betalen

Blauwe zone geldt voor het gebied waar nu betaald parkeren geldt (fiscaal gebied). Dit met uitzondering van de parkeergarage. Voor de parkeergarage geldt betaald parkeren, waar langparkeerders terecht kunnen (uitgangspunt hierbij dat mensen die nu een ontheffing hebben deze kunnen gebruiken in de parkeergarage). Voor het overige gebied (schilstraten) blijft het huidige regime van vergunningen en bezoekersschijven van kracht. Bewoners worden evenals in de huidige situatie gefaciliteerd met ontheffingen/abbonementen.

6. (Vergelijkingvariant) handhaven huidig parkeerregime

Bovenstaande varianten worden vergeleken ten opzichte van het handhaven van het huidige regime van betaald parkeren.



## Varianten ontwikkeling Raadhuisplein - Haderaplein

### A. Oude voorkeur

Deze ontwikkelvariant gaat uit van het volgende:

- Originele kaderstelling 2012 (december) en keuze verplaatsing AH.
- Betreft nieuwe supermarkt (full service, hoog/middelhoog prijsniveau) op het Raadhuisplein en het opheffen van de supermarkt Kerkstraat.
- Supermarkt Raadhuisplein 2.200 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak.
- 800 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak overige detailhandel, dagwinkels. Dit verdeeld in 600 m<sup>2</sup> overige detailhandel confectie en 200 m<sup>2</sup> overige detailhandel horeca.
- 24 koop appartementen.
- Vestiging overige detailhandel 1.700 m<sup>2</sup> op huidige locatie AH Kerkstraat.

### B. Doorzetten

Behoud originele kaders, geen sturing op invulling.

Deze ontwikkelvariant gaat uit van het volgende:

- Supermarkt Raadhuisplein 2.200 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak.
- Betreft nieuwe (extra) supermarkt (full service, hoog/middelhoog prijsniveau) op het Raadhuisplein.
- 800 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak overige detailhandel, dagwinkels. Dit verdeeld in 600 m<sup>2</sup> overige detailhandel confectie en 200 m<sup>2</sup> overige detailhandel horeca.
- 24 koop appartementen.
- Parkeerplaats bij AH Kerkstraat blijft in stand.

### C. Meer dagwinkels

Deze ontwikkelvariant gaat uit van het volgende:

- Gelijk totaal bouwvolume 3.000 m<sup>2</sup> bvo.
- Supermarkt Raadhuisplein 1.100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak.
- Betreft nieuwe (extra) supermarkt (full service, hoog/middelhoog prijsniveau) op het Raadhuisplein.
- 1.900 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak overige detailhandel, dagwinkels. Dit verdeeld in 1.700 m<sup>2</sup> overige detailhandel confectie en 200 m<sup>2</sup> overige detailhandel horeca.
- 24 koop appartementen.

### D. Kleiner

Deze ontwikkelvariant gaat uit van het volgende:

- Supermarkt Raadhuisplein 1.100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak.
- Betreft nieuwe (extra) supermarkt (full service, hoog/middelhoog prijsniveau) op het Raadhuisplein.
- 800 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak overige detailhandel, dagwinkels. Dit verdeeld in 600 m<sup>2</sup> overige detailhandel confectie en 200 m<sup>2</sup> overige detailhandel horeca.
- 24 koop appartementen.

### E. Stoppen

Behoud huidige situatie, geen ontwikkeling.

### F. Max. 2

Deze ontwikkelvariant gaat uit van het volgende:

- Betreft nieuwe supermarkt (full service) op het Raadhuisplein (verplaatsing Albert Heijn of Jumbo) en het opheffen van Aldi op locatie Jachtlaan.
- Verplaatsing Aldi (discount supermarkt) naar locatie Kerkstraat (locatie Albert Heijn, 1.700 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak) of locatie Kroonkampweg (locatie Jumbo).
- Supermarkt Raadhuisplein 2.200 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak.

- 800 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak overige detailhandel, dagwinkels. Dit verdeeld in 600 m<sup>2</sup> overige detailhandel confectie en 200 m<sup>2</sup> overige detailhandel horeca.
- 24 koop appartementen.
- Vestiging overige detailhandel 800 m<sup>2</sup> op locatie Jachtlaan.

Voor het maken van een integrale afweging worden in dit rapport de varianten voor het parkeren afgezet tegen de varianten voor de ontwikkeling op het Raadhuisplein.

## 4 Achtergronden parkeren Haren

### 4.1 Achtergronden huidige parkeerregulering

Hieronder worden de achtergronden beschreven van de totstandkoming en redenen voor de huidige parkeerregulering.

- Doel parkeerregulering: ondersteunen van de aanwezige maatschappelijke functies, zoals wonen, werken en winkelen. Waar dit conflicten met zich meebrengt wordt het parkeerbeleid ingezet om een zo goed mogelijk evenwicht tussen de verschillende functies te waarborgen.
- Lang parkeren zonder relatie met het centrum te weren uit het centrum.
- Politieke wens: minimale opbrengst van hfl. 200.000.
- Keuze voorgelegd aan Koopcentrum: medefinanciering parkeergarage of invoering betaald parkeren.
- Geen overeenstemming met ondernemers over medefinanciering, gemeenteraad besluit tot invoering betaald parkeren.
- 2000: invoering betaald parkeren in huidige vorm.

#### Wijze van reguleren

Het reguleren van het parkeren in Haren vindt op onderstaande wijze plaats.

- Reguleren kort – lang parkeren: in het centrum van het dorp geldt 'betaald parkeren'.
- Schilparkeren: in het gebied om het centrum ('de schilstraten') kan alleen door vergunninghouders geparkeerd worden.
- Buiten het centrum en de schilstraten mag vrij geparkeerd worden.

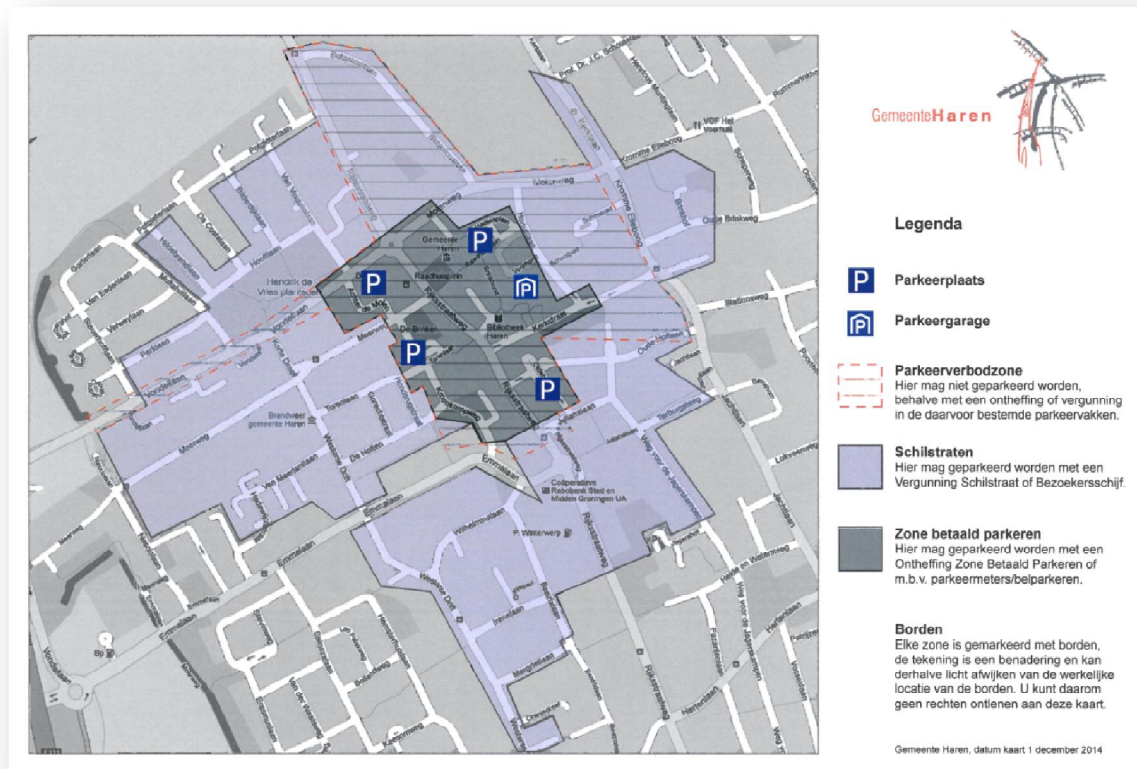
In de volgende afbeeldingen is de huidige parkeerregulering weergegeven: de gebiedsindeling, tarieven en mogelijkheden voor het straatparkeren, de abonnementen parkeergarage, de ontheffingen betaald parkeren en vergunningen voor het schilgebied.

Zones	Parkeermogelijkheid	Voor wie?	Hoeveel / hoelang?	Tarieven	Meenemen	Waar aanvragen?
Fiscaal gebied (centrum Haren)	Parkeermeters *	Iedereen	Maximaal 2 uur en 30 minuten	€ 0,50 per 30 minuten	n.v.t.	n.v.t.
	Parkeergarage **	Iedereen	24 uur per dag	€ 0,50 per 25 minuten	n.v.t.	n.v.t.
	Ontheffing fiscaal	Bewoner fiscaal Werknemer fiscaal Bewoner schil	Onbeperkt	€ 14,30 per maand + € 6,10 admin. kosten per ontheffing	Kentekenbewijs + legitimatiebewijs	Gemeentehuis
	Abonnement parkeergarage	Iedereen	1 per auto	€ 58,30 per maand + € 6,10 admin. kosten per abonnement	Kentekenbewijs + legitimatiebewijs	Gemeentehuis
	Dagkaart fiscaal	Bewoner fiscaal Werknemer fiscaal	Onbeperkt	€ 6,- per dag	Kentekenbewijs + legitimatiebewijs	Gemeentehuis
	Dagkaart voetgangersgebied	Werknemer die auto nodig heeft voor werkzaamheden	In overleg	€ 6,- per dag	Kentekenbewijs + legitimatiebewijs	Gemeentehuis
Schilgebied (straten rondom centrum Haren)	Dagkaart parkeerverbodzone	Werknemer die auto nodig heeft voor werkzaamheden	In overleg	€ 6,- per dag	Kentekenbewijs + legitimatiebewijs	Gemeentehuis
	Vergunning schil	Bewoner schil Bedrijf gevestigd in schil	1 per adres	gratis	n.v.t.	Wordt opgestuurd indien woonachtig op 01-01-2013
	2 <sup>o</sup> vergunning schil	Bewoner schil Bedrijf gevestigd in schil Bewoner fiscaal	1 per adres	€ 48,- tot einde kalenderjaar	Legitimatiebewijs	Gemeentehuis
	Dagkaart schil	Werknemer die auto nodig heeft voor werkzaamheden	In overleg	€ 6,- per dag	Kentekenbewijs + legitimatiebewijs	Gemeentehuis
	Bezoekersschijf	Bewoner schil Bedrijf schil	Bewoner: 1 Bedrijf: 4	€ 16,20 per bezoekersschijf	Legitimatiebewijs	Gemeentehuis

\* Van maandag t/m zaterdag van 09.00-18.00 uur en vrijdag van 09.00-20.00 uur. Op (extra) koopvonden geldt betaald parkeren tot 20.00 uur. Zondag gratis.

\*\* In parkeergarage Voorhorst kan 24 uur per dag geparkeerd worden.

- Medische Dienstverlening kan een vergunning schil en/of een ontheffing fiscaal kopen.  
- In overleg kunnen er maximaal 5 kentekens op een ontheffing fiscaal gebied genoteerd worden. Kosten € 224,25 + administratiekosten à € 6,10 per ontheffing.



#### 4.2 Parkeerbeleid centrum Haren 2013

In 2013 is het parkeerbeleid van de gemeente Haren herijkt. De volgende doelen zijn geformuleerd voor het parkeerbeleid van de gemeente Haren:

- Aan bezoekers blijvend voldoende parkeergelegenheid in het centrum van Haren bieden, waarbij het de bezoeker zo gemakkelijk / klantvriendelijk mogelijk wordt gemaakt.
- Bewoners moeten dicht bij de woning over voldoende parkeerruimte kunnen beschikken.
- Ondernemers tegemoet komen bij de uitoefening van hun onderneming voor wat betreft bedrijfsmatig parkeren, voor zover dit niet leidt tot nadeel voor bezoekers en een balans kan worden gevonden met het belang van bewoners.
- Voor langparkeerders in relatie tot werkgelegenheid voldoende parkeergelegenheid buiten het centrum op loopafstand bieden.

Bij de herijking van het parkeerbeleid zijn verschillende manieren van parkeerregulering beschouwd.

	Volledig vrij parkeren	Blaauwe zone	Betaald parkeren
<b>Kwaliteit parkeren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Langparkeerders op gunstige parkeerlocaties voor bezoekers</li> <li>• Zoekverkeer</li> <li>• Nadelig voor bereikbaarheid centrum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Langparkeerders kunnen worden geweerd</li> <li>• Parkeren gemakkelijk beschikbaar voor bezoekers</li> <li>• Beperkte tijdsdruk door maximale parkeerduur blauwe zone</li> <li>• Geen mogelijkheden wegnemen tijdsdruk</li> <li>• Nauwelijks sturingsmogelijkheden locaties, nauwelijks sturing richting parkeergarage</li> <li>• Eventuele parkeerboete globaal het dubbele van parkeerboete bij fiscaal parkeren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Langparkeerders kunnen worden geweerd</li> <li>• Parkeren gemakkelijk beschikbaar voor bezoekers</li> <li>• Beperkte tijdsdruk door maximale parkeerduur zone (bij vooraf betalen)</li> <li>• Mogelijkheden voor achteraf betalen, wegnemen tijdsdruk</li> </ul>
<b>Financieel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen dekking voor investering 2000</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen dekking voor investering 2000</li> <li>• Kosten voor handhaving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dekking voor investering 2000</li> <li>• Kosten voor handhaving en parkeerbeheer</li> </ul>

### 4.3 Algemene effecten vrij parkeren

Bij vrij parkeren is er geen sturing op het tegengaan van lang parkeren. Als gevolg hiervan zullen (aantrekkelijk gelegen) parkeerplaatsen in het centrum door lang parkeerders gebruikt gaan worden. Voor bezoekers van winkels zijn minder parkeerplaatsen beschikbaar met mogelijk, afhankelijk van de parkeerdruk, zoekverkeer tot gevolg. Ook voor bewoners zijn minder plaatsen beschikbaar nabij de woning. Afhankelijk van de toekomstige verkeersdruk zal moeten blijken of bewoners een nabij de woning gelegen parkeerplaats kunnen vinden. Toename van de parkeerdruk te verwachten aan de randen van de huidige schilstraten, waardoor er minder beschikbaarheid is van parkeerruimte voor bewoners.

### 4.4 Conclusies herijking parkeerbeleid 2013

Op grond van de doelstellingen wordt het reguleren van het parkeren noodzakelijk geacht. Zonder reguleren zou een aanzienlijk deel van de parkeerruimte in het centrum benut worden door langparkeerders (werknemers). Hierdoor zou minder ruimte voor de bezoekers van het centrum beschikbaar zijn. Dit leidt tot meer zoekverkeer. Het centrum wordt daardoor onaantrekkelijker voor bezoekers. Zonder reguleren zal het ook voor bewoners op sommige momenten lastiger worden om een parkeerplek nabij de woning te vinden.

Het doel van de herijking van het parkeerbeleid is ook om het de bezoeker waar mogelijk makkelijker/ klantvriendelijker te maken. Tijdsdruk door het vooraf betaald parkeren wordt als knelpunt ervaren. Regulering doormiddel van betaald parkeren biedt (voor een deel van het parkeerareaal in het centrum) mogelijkheden om deze tijdsdruk weg te nemen door achteraf te betalen. Deze flexibiliteit heeft regulering doormiddel van een blauwe zone niet. Het goed en klantvriendelijk bieden van voldoende parkeerruimte tegen een aanvaardbaar tarief wordt klantvriendelijker geacht dan het gratis ter beschikking stellen van parkeerplaatsen waarnaar gezocht moet worden.

Het betaald parkeren is in 2000 ingevoerd omdat de noodzaak was ontstaan om het parkeren te reguleren en om financiële dekking te verkrijgen voor de investering in de toen gerealiseerde parkeergarage. Alleen het betaald parkeren zorgt voor een financiële dekking. Volledig vrij parkeren en regulering doormiddel van blauwe zone doet dat niet. Voor een juiste werking van een blauwe zone is stringente handhaving noodzakelijk. Er is bij een blauwe zone geen sprake van inkomsten, wel van structurele kosten voor parkeercontrole. Bij een blauwe zone is er (in tegenstelling tot het huidige systeem met achteraf betalen in de parkeergarage) geen enkele stimulans meer voor het gebruik van de parkeergarage, met extra druk op de aantrekkelijkste locaties op maaiveld tot gevolg. Betaald parkeren biedt daarnaast meer flexibiliteit dan een blauwe zone. Op basis van tarifiering kan gestuurd worden in het parkeren.

### 4.5 Aantal parkeerplaatsen<sup>1</sup>

Het aantal parkeerplaatsen bedraagt 163 in parkeergarage de Voorhorst en 597 in het totale fiscale gebied. In het parkeeronderzoek van 2012 is een gedetailleerd overzicht gegeven van hoeveel parkeerplaatsen zich waar binnen het fiscale gebied bevinden. Voor deze nadere info wordt verwezen naar het parkeeronderzoek van 2012.

<sup>1</sup> Het aantal parkeerplaatsen betreft de situatie in 2012, ten tijde van het parkeeronderzoek. In 2015 bedraagt het totale aantal parkeerplaatsen in het fiscale gebied (maaiveld + parkeergarage) 571. Het parkeeronderzoek van 2012 is, na toetsing op bruikbaarheid op basis van inzicht in parkeerinkomsten (en daarmee aantal geparkeerde voertuigen) in de afgelopen jaren, als basis gehanteerd. Het verschil in aantal parkeerplaatsen in 2015 leidt niet tot andere conclusies ten aanzien van het parkeren of ten aanzien van de onderlinge vergelijking.



Sectie	Naam	Capaciteit
1	Parkeergarage Voorhorst	163
2	Haderaplein (groot)	71
2a	Haderaplein (locatie oude gemeentehuis)	62
3	De Schakel	16*
4	Molenweg	3
5	Vondellaan, parkeerterrein bij de molen	34
6	Achter de Molen	32
7	Vondellaan, op straat	21
8	Rijksstraatweg (tussen Meerweg en rotonde)	1
9	Meerweg (tussen Rijksstraatweg en Achter de Molen)	2
10	C1000	82
11	Torenlaan	20
12	Kroonkampweg	18
13	Action	12
14	Rijksstraatweg (tussen rotonde en Kerkstraat)	1
15	Rijksstraatweg (tussen Kerkstraat en Meerweg)	0
16	Kerkstraat (tussen Rijksstraatweg en klokhuis)	0
17	Oldehof	42
18	Kerkstraat (tegenover begraafplaats)	10
19	Hortuslaan (ter hoogte van Kerkstraat)	7
<b>Totaal</b>		<b>597</b>

#### 4.6 Parkeerbezetting

In 2009 en 2012 is een uitgebreid parkeeronderzoek verricht in het fiscale gebied van Haren. De uitkomsten van deze parkeeronderzoeken zijn weergegeven in de grafieken op pagina 22. De parkeerdruk was in 2009 hoger dan in 2012. Op basis van de parkeerinkomsten is in onderstaande tabel een indicatie gegeven van de ontwikkeling van de parkeerdruk tot en met 2015. De dalende lijn tussen 2009 en 2012 heeft zich voortgezet tot 2015, waarbij wordt opgemerkt dat in 2015 enige tijd sprake is geweest van gratis parkeren in het centrum. Het economisch herstel kan weer leiden tot een toename van het aantal bezoekers. Hierbij is een herstel van het niveau van 2012 realistischer dan het niveau van 2009.

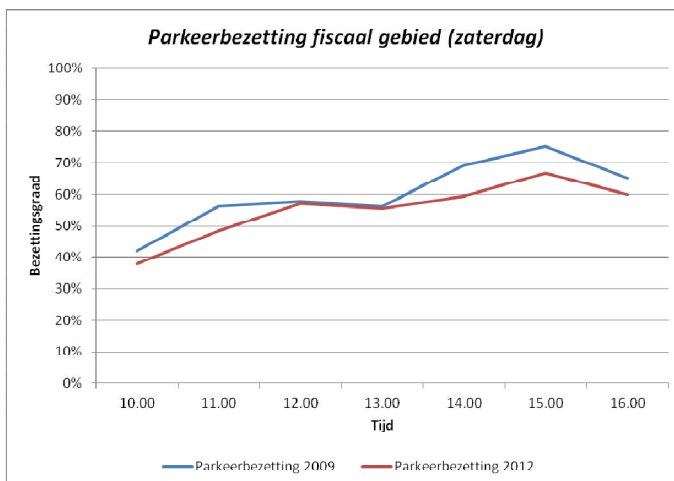
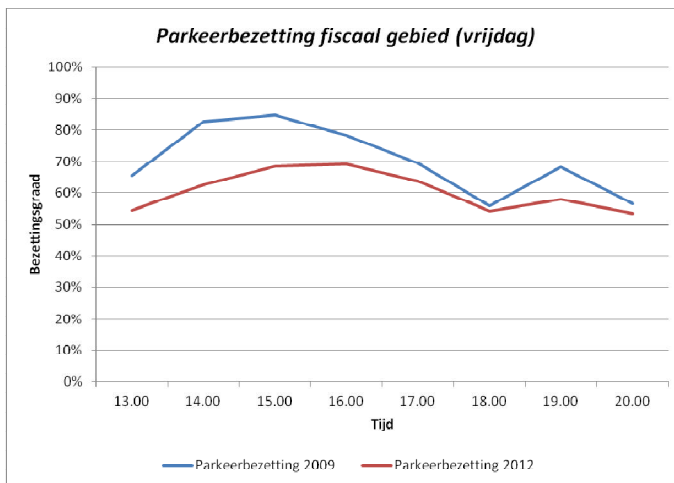
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	€ 422.070,34	€ 430.097,89	€ 464.788,92	€ 508.750,05	€ 443.851,12	€ 457.919,47	€ 422.231,87
Aandeel bezoekers 84%*	€ 354.539,09	€ 361.282,23	€ 390.422,69	€ 427.350,04	€ 372.834,94	€ 384.652,35	€ 354.674,77
Correctie tariefstijging	€ 354.539,09	€ 361.282,23	€ 312.338,15	€ 284.900,03	€ 248.556,63	€ 256.434,90	€ 236.449,85
Aftrek naheffingen	€ 293.519,09	€ 290.977,23	€ 244.202,15	€ 221.405,03	€ 214.132,03	€ 227.976,90	€ 180.853,15
Index ontwikkeling parkeren	100%	102%	88%	80%	70%	72%	67%

\* = parkeerinkomsten - vergunningen/abonnementen

Niet alleen qua parkeerdruk is sprake van een daling. Ook de verkeersintensiteiten in Haren laten een daling zien. Deze daling is ongeveer 15% ten opzichte van het niveau van een jaar of 10 geleden (waarbij de precieze cijfers per straat verschillen). Mogelijke hypothesen, die gecombineerd leiden tot een daling zijn:

- demografische ontwikkelingen: vergrijzing, afname beroepsbevolking, sterfteoverschot heeft compenserende werking op migratieoverschot;
- door vergrijzing minder spitsgebonden verkeer;
- economische ontwikkeling crisis: de economische crisis leidt tot een daling van het autogebruik en van de verkeersintensiteiten;
- verandering in koopgedrag / internet winkelen: er is sprake van een toename aankopen via internet door consumenten. Een vergelijking van het parkeeronderzoek uit 2009 met 2012 laat een daling van het aantal geparkeerde auto's in het centrum zien. Hier ligt een relatie met het voorgaande punt;
- afname piekmomenten veroorzaakt door winkelen door verruiming openingstijden: avondopenstellingen en koopzondag;
- toename flexibiliteit in werktijden: leidt tot een afvlakking van de pieken en een grotere spreiding over de dag.

In de onderstaande grafieken is de parkeerbezetting in het fiscale gebied in 2012 vergeleken met 2009 voor zowel de vrijdag als de zaterdag. De parkeercapaciteit is in 2012 groter dan in 2009, met name door de aanleg van de tijdelijke parkeerplaats op de locatie van het oude gemeentehuis. Voor een goed vergelijk is in onderstaande grafieken voor 2012 uitgegaan van dezelfde capaciteit als in 2009.



In het parkeeronderzoek van 2012 is het absolute aantal geparkeerde auto's in 2012 vergeleken met 2009, waarbij onderscheid is gemaakt in auto's die met ontheffing of abonnement parkeren (bewoners en werknemers) en auto's die zonder ontheffing of abonnement parkeren (bezoekers). De parkeerbezetting in het fiscale gebied is op vrijdag in 2012 per uur gemiddeld 50 auto's lager dan in 2009. Op zaterdag staan er per uur gemiddeld 30 auto's minder dan in 2009. Het verschil wordt bepaald door een lager aantal parkerende bezoekers. Het aantal parkeerders met ontheffing of abonnement is in 2012 hoger dan in 2009. In 2012 parkeren er in het fiscale gebied op vrijdag per uur gemiddeld circa 50 bezoekers per uur minder dan in 2009. Op zaterdag zijn in 2012 gemiddeld per uur circa 60 bezoekers minder gemeten dan in 2009.

In 2012 waren op het piekmoment op vrijdagmiddag nog ruim 200 parkeerplaatsen vrij. De bezettingsgraad bedroeg 65%. Op de meeste parkeerplaatsen in het fiscale gebied waren voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. In enkele kleine parkeersecties was de bezetting hoger dan 100%, wat duidt op foutparkeerders. De grotere parkeersecties met een bezettingsgraad boven de 85% (boven dit percentage kan zoekverkeer ontstaan, dit percentage wordt als maximaal wenselijk gezien) waren Haderaplein voormalig gemeentehuis (89%) en Oldehof (90%). In de parkeersecties Achter de Molen (78%) en Kroonkampweg (83%) lag de bezetting dicht bij het maximaal wenselijke.

In parkeergarage de Voorhorst (55%) en op de parkeerterreinen Haderaplein groot (45%), De Schakel (69%) en achter de C1000 (tegenwoordig Jumbo) (68%) is op het piekmoment nog voldoende ruimte beschikbaar.

Op zaterdag waren de percentages anders, maar was het beeld in hoofdlijnen overeenkomstig. Op het piekmoment op zaterdag was de bezettingsgraad in het gehele fiscale gebied 62%. Parkeersecties met een bezetting hoger dan 85% waren Haderaplein voormalig gemeentehuis (89%), Torenlaan (85%), Kroonkampweg (89%) en Oldehof (90%). Ook de parkeerterreinen achter de C1000 (tegenwoordig Jumbo) (84%) en Achter de Molen (78%) hadden een hoge bezetting.

Voor het centrum als geheel was in 2012 voldoende parkeerruimte aanwezig. Op grond van de parkeerinkomsten lijkt de parkeerdruk in 2015 lager dan in 2012. Er is op grond van de huidige beschikbare parkeerruimte geen aanleiding om veranderingen in het parkeerregime door te voeren. Er is voor bezoekers en bewoners voldoende parkeerruimte aanwezig.

#### 4.7 Parkeerduur

Uit het parkeeronderzoek in 2009 en 2012 blijkt duidelijk dat de parkeerduur van het gros van de bezoekers 1 à 2 uren bedraagt. In onderstaande tabel is de verdeling per parkeerduurklasse weergegeven in het centrum van Haren. Het geeft het overzicht van alle geparkeerde bezoekers in de onderzoeksperiode.

	< 1,5 uur		1,5 - 2,5 uur		2,5 - 3,5 uur		3,5 - 4,5 uur		> 4,5 uur		totaal abs.
	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.	
vrijdag	1355	69%	284	14%	78	4%	56	3%	194	10%	1967
zaterdag	947	74%	187	15%	34	3%	26	2%	94	7%	1288

*Verdeling per parkeerduurklasse 2012*

In de tabel is te zien dat vanuit de meeste bezoekers korter dan 2,5 uur in het centrum van Haren parkeren. Op vrijdag parkeert 83% korter dan 2,5 uur. Op zaterdag is dat 89%.

Op alle parkeerplaatsen worden de meeste parkeerplaatsen bezet door kortparkeeders (< 2,5 uur).

Op vrijdag zijn de grotere aandelen langparkeeders (> 4,5 uur) te vinden op de volgende secties:

- Action (32% van alle parkeeders op die locatie);
- Achter de Molen (27% van alle parkeeders op die locatie);
- Kroonkampweg (20% van alle parkeeders op die locatie);
- De Schakel (20% van alle parkeeders op die locatie).

Op zaterdag zijn de grotere aandelen langparkeeders te vinden op de volgende secties:

- Kroonkampweg (26% van alle parkeeders op die locatie);
- Achter de Molen (24% van alle parkeeders op die locatie);
- Action (22% van alle parkeeders op die locatie).

#### 4.8 Parkeermotief

Piekmoment vrijdagmiddag:

- 57% bezoekers
- 30% werknemers (met name Achter de Molen en Haderaplein voorm. gemeentehuis)
- 13% bewoners



Piekmoment zaterdagmiddag:

- 69% bezoekers
- 16% werknemers (met name Achter de Molen en Haderaplein voorm. gemeentehuis)
- 15% bewoners

#### 4.9 Aantal ontheffingen en abonnementen

In de volgende tabel is het aantal afgegeven ontheffingen en abonnementen voor de fiscale zone aangegeven (situatie 2012). Voor parkeergarage de Voorhorst geldt dat er 100 abonnementen zijn verstrekt. Op het maatgevende moment op vrijdagmiddag worden in de parkeergarage 30 parkeerplaatsen bezet door bewoners en werknemers met een abonnement.

Verdeling ontheffingen en abonnementen					
<b>Parkeerareaal fiscale zone:</b>					
434 betaalde parkeerplaatsen; 163 parkeergarage Voorhorst à totaal 597 plaatsen					
<b>Ontheffingen en abonnementen:</b>					
421 uitgegeven, waarvan circa 90 aan bewoners					
<i>NB: aantal ontheffingen en ontheffingen kan fluctueren, waardoor per jaar kleine verschillen bestaan</i>					
<i>NB: aantallen ontheffingen voor overige werknemers zijn uitgegeven voor medische beroepen, marktkooplui, schilders etc.</i>					
	Bewoners	Ambtenaren gemeente	Personeel van bedrijven binnen fiscaal gebied	Overige werknemers	Totaal
Parkeeronthefingen fiscale zone	60	33	183	45	321
Abonnementen parkeergarage	30	68	2	0	100
<b>Totaal</b>	<b>90</b>	<b>101</b>	<b>185</b>	<b>45</b>	<b>421</b>

## 5 Verkeerseffecten combinaties parkeer- en ontwikkelvarianten

In dit rapport wordt inzicht gegeven in de effecten van de combinaties van parkeer- en ontwikkelvarianten. Bij het beschrijven van de effecten wordt ingegaan op: de verkeersgeneratie, de gevolgen voor de verkeersdruk, de parkeerbehoefte van de ontwikkeling, de parkeerdruk in het centrum (beschikbaarheid van parkeerplaatsen) en neveneffecten (geen regulering, kosten, gebruiksvriendelijkheid/tijdruk).

Op grond van de effecten wordt een oordeel gegeven over de verkeerskundige mogelijkheden van de combinaties en de wenselijkheid er van. De resultaten zijn in hoofdstuk 6 samengevat in een matrix met daarin per combinatie de hoofdlijnen van de effecten ten aanzien van de verkeersgeneratie (verkeersdruk) en het parkeren (parkeerdruk). Er is zowel een gecombineerd oordeel van de verkeersdruk en de parkeerdruk gegeven, alsmede een afzonderlijk oordeel ten aanzien deze beide onderwerpen. In dit hoofdstuk worden de effecten van de (combinatie)varianten beschreven.

### 5.1 Verklaring beoordeling varianten

In onderstaande tabel is inzichtelijk gemaakt welke gegevens gebruikt zijn voor het in beeld brengen van de effecten op het parkeren en verkeersdruk in het centrum van Haren. Ook is aangegeven op welke wijze de effecten op het parkeren en de verkeersdruk zijn bepaald.

<b>Verkeersdruk</b>	<b>Gehanteerde gegevens</b>
Huidige verkeersintensiteiten	Verkeerstellingen Haren 2010 - 2015
	<b>Bepaling effecten</b>
Verkeersgeneratie per ontwikkelvariant	Berekening op basis van programma
Toekomstige verkeersdruk centrum	Verkeersonderzoek Raadhuisplein – Haderaplein 2012, Actualisatie verkeersprognoses 2014, herijking op basis van actueel inzicht in verkeersgeneratie per ontwikkelvariant
<b>Parkeren / parkeerdruk</b>	<b>Gehanteerde gegevens</b>
Uitgangspunten	Originele kaderstelling 2012
Aantal parkeerplaatsen op maaiveld en in parkeergarage	Parkeeronderzoek 2012
Parkeerbezetting	Parkeeronderzoek 2012
Parkeerduur	Parkeeronderzoek 2012
Aantal abonnementen en vergunningen fiscaal gebied	Parkeeronderzoek 2012
	<b>Bepaling effecten</b>
Parkeerbehoefte per variant	Berekening op basis van programma
Effecten variant vrij parkeren	Bepaling op basis van inzicht in huidig aantal langparkeerders en prognose van toename langparkeerders, in combinatie met de parkeerbehoefte van de ontwikkeling en het (resterend) aantal parkeerplaatsen.
Effecten varianten blauwe zone	Bepaling op basis van inzicht in huidig aantal parkeerders met een parkeerduur van meer dan 1,5 en 4 uren, in combinatie met de parkeerbehoefte van de ontwikkeling en het (resterend) aantal parkeerplaatsen.
Effecten variant handhaven huidig parkeerregime	Prognose op basis van de parkeerbehoefte van de ontwikkeling en het (resterend) aantal parkeerplaatsen.

## 5.2 Verkeersgeneratie varianten

In tabel 1 is de verkeersproductie per ontwikkelvariant voor de ontwikkeling op het Raadhuisplein – Haderaplein opgenomen.

Verkeersproductie (aantal autobewegingen per etmaal)				
Ontwikkelvariant A. Oude voorkeur	m <sup>2</sup> bvo	Werkdag	Vrijdag	Zaterdag
Supermarkt locatie Raadhuisplein – Haderaplein	2200	2600	3300	3200
Overige detailhandel Haderaplein (confectie)	600	600	600	900
Overige detailhandel Haderaplein (horeca)	200	100	100	400
Koop appartementen Raadhuisplein - Haderaplein	24	200	200	200
Totaal		3500	4200	4700
Overige detailhandel Kerkstraat	1700	1100	1300	1400
Ontwikkelvariant B. Doorzetten	m <sup>2</sup> bvo	Werkdag	Vrijdag	Zaterdag
Extra supermarkt Raadhuisplein – Haderaplein	2200	2400	3000	2900
Overige detailhandel Haderaplein (confectie)	600	600	600	900
Overige detailhandel Haderaplein (horeca)	200	100	100	400
Koop appartementen Raadhuisplein - Haderaplein	24	200	200	200
Totaal		3300	3900	4400
AH locatie Kerkstraat	(-10% tov huidig)	1800	2300	2300
Ontwikkelvariant C. Meer dagwinkels	m <sup>2</sup> bvo	Werkdag	Vrijdag	Zaterdag
Extra supermarkt Raadhuisplein - Haderaplein	1100	1200	1500	1400
Overige detailhandel Haderaplein (confectie)	1700	1600	1600	2500
Overige detailhandel Haderaplein (horeca)	200	100	100	400
Koop appartementen Raadhuisplein - Haderaplein	24	200	200	200
Totaal		3100	3400	4500
AH locatie Kerkstraat	(-10% tov huidig)	1800	2300	2300
Ontwikkelvariant D. Kleiner	m <sup>2</sup> bvo	Werkdag	Vrijdag	Zaterdag
Extra supermarkt Raadhuisplein - Haderaplein	1100	1200	1500	1400
Overige detailhandel Haderaplein (confectie)	600	600	600	900
Overige detailhandel Haderaplein (horeca)	200	100	100	400
Koop appartementen Raadhuisplein - Haderaplein	24	200	200	200
Totaal		2100	2400	2900
AH locatie Kerkstraat	(-10% tov huidig)	1800	2300	2300
Ontwikkelvariant E. Stoppen	m <sup>2</sup> bvo	Werkdag	Vrijdag	Zaterdag
Geen ontwikkeling op Raadhuisplein		0	0	0
Ontwikkelvariant F. Max. 2	m <sup>2</sup> bvo	Werkdag	Vrijdag	Zaterdag
Supermarkt locatie Raadhuisplein – Haderaplein	2200	2600	3300	3200
Overige detailhandel Haderaplein (confectie)	600	600	600	900
Overige detailhandel Haderaplein (horeca)	200	100	100	400
Koop appartementen Raadhuisplein - Haderaplein	24	200	200	200
Totaal		3500	4200	4700
Discount supermarkt locatie Kerkstraat	1700	1600	2100	2000
Overige detailhandel Jachtlaan	800	500	600	700
Huidige verkeersproductie discount Jachtlaan	800	800	1000	900

Tabel 1. Verkeersproductie ontwikkelvarianten

Deze verkeersgeneratie is berekend met gebruikmaking van CROW<sup>2</sup> kencijfers. Deze zijn ge-  
staafd aan de Harense situatie.

#### Verkeersproductie extra supermarkt.

Bij handhaving van de bestaande Albert Heijn en de realisatie van een extra supermarkt op de  
locatie Raadhuisplein - Haderaplein is er niet alleen sprake van een stijging van het verkeer,  
maar ook verschuiving van klanten. Bij een extra supermarkt is gerekend met 90% van de ver-  
keersproductie van een supermarkt op de locatie Raadhuisplein en met een vermindering van  
10% van de verkeersproductie op de locatie Kerkstraat.

### 5.3 Effecten varianten op de verkeersdruk

#### Huidige verkeerssituatie

In de onderstaande afbeelding zijn de huidige verkeersintensiteiten van het gemotoriseerde  
verkeer weergegeven. De getallen geven de hoeveelheden per etmaal aan op een gemiddelde  
vrijdag. Dit is de maatgevende dag in het centrum van Haren.



<sup>2</sup> De naam CROW is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-,  
Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Sinds 2004 is CROW niet langer een afkorting, maar een  
eigen naam. Het CROW staat bekend als het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en open-  
bare ruimte.

*Toekomstige verkeerssituatie*

In tabel 2 zijn de verschillen in verkeersproductie tussen de varianten opgenomen. Tabel 2 laat zien dat het verschil (extra verkeersbewegingen) ten opzichte van de huidige situatie (ontwikkelvariant E 'Stoppen') ligt tussen de 2.100 en 3.600 motorvoertuigen per etmaal voor het centrum als totaal. Op vrijdag wordt 10% van dit verkeer afgewikkeld in het drukste uur. Het extra verkeer zal zich verdelen over de wegen in en rond het centrum, waaronder de Molenweg, Kromme Elleboog, Jachtlaan, Kerkstraat en Hortuslaan. Rondom de directe omgeving van het Raadhuisplein en afhankelijk van de invulling van de locatie Kerkstraat zullen de verschillen met de huidige situatie het sterkst zichtbaar zijn op de Molenweg, Hortuslaan en Kerkstraat.

Verschillen verkeersproductie varianten op vrijdag						
	A	B	C	D	E	F
	Oude voorkeur	Doorzetten	Meer dagwinkels	Kleiner	Stoppen	Max. 2
Verkeersgeneratie ontwikkeling Raadhuisplein	4200	3900	3400	2400	0	4200
Verkeersgeneratie detailhandel Kerkstraat	1300	2300	2300	2300	2600	2100
Verkeersgeneratie detailhandel Jachtlaan	1000	1000	1000	1000	1000	600
Verkeersgeneratie centrum	6500	7200	6700	5700	3600	6900
Vershil Raadhuisplein ten opzichte van E	4200	3900	3400	2400	0	4200
Vershil locatie Kerkstraat ten opzichte van E	-1300	-300	-300	-300	0	-500
Vershil locatie Jachtlaan ten opzichte van E	0	0	0	0	0	-400
Vershil centrum ten opzichte van E	2900	3600	3100	2100	0	3300

Tabel 2. Verschillen verkeersproductie ontwikkelvarianten

Uitgaande van de huidige verkeersstructuur en circulatie wordt hierna een beeld gegeven van de effecten van de verschillende ontwikkelvarianten op de te verwachten verkeersdruk op de wegen in het centrum.

Als gevolg van de ontwikkeling Raadhuisplein bedraagt de prognose voor de toename van het autoverkeer op de Molenweg op vrijdag ten opzichte van de huidige situatie tussen de 1.000 en 2.000 verkeersbewegingen per dag. Inclusief de autonome ontwikkeling als gevolg van de woningbouw Haren Noord is dat 2.000 – 3.000 verkeersbewegingen per dag. De prognose voor de Kromme Elleboog (tussen Molenweg en Kerkstraat) bedraagt tussen de 0 – 800 verkeersbewegingen per dag. Bij ontwikkelvariant E zal de intensiteit op de Kromme Elleboog niet toenemen. Belangrijk is op te merken dat de Kromme Elleboog, en in het verlengde daarvan de Jachtlaan en Kerklaan, onderdeel uitmaken van de Fietsroute Plus. Voor het goed functioneren van de Fietsroute Plus is het nodig om het autoverkeer op de route te verminderen ten opzichte van de huidige situatie. Dit houdt in dat in het kader van het project Fietsroute Plus aanvullende verkeersmaatregelen nodig zijn. De mogelijkheden daarvoor worden onderzocht. Afhankelijk van de ontwikkelvariant bedraagt de prognose voor de Kerstraat, op het gedeelte tussen de huidige Albert Heijn en de Hortuslaan, wat betreft de verandering van het aantal verkeersbewegingen van het gemotoriseerd verkeer rond de 1.000 verkeersbewegingen per dag. Tussen de huidige Albert Heijn en de Kromme Elleboog is dat -200 tot 600 verkeersbewegingen per dag. Ten aanzien van de Kerstraat is hierbij uitgegaan van de huidige rijrichting(en). Separaat wordt de verkeerscirculatie in de Kerkstraat (eenrichtingsverkeer en twee richtingen) nader onderzocht.

Het verschil tussen de varianten met verplaatsing van de Albert Heijn en een extra supermarkt in het centrum, zal met name terug te zien zijn op de Kerkstraat en omgeving. De verschillen bedragen hier enkele honderden voertuigbewegingen per dag.

Behalve de ontwikkeling op het Raadhuisplein en eventueel gewijzigde invulling van de locaties Kerkstraat en Jachtlaan zorgt ook de ontwikkeling van de woningbouw in Haren Noord voor een verandering in de verkeersdruk.

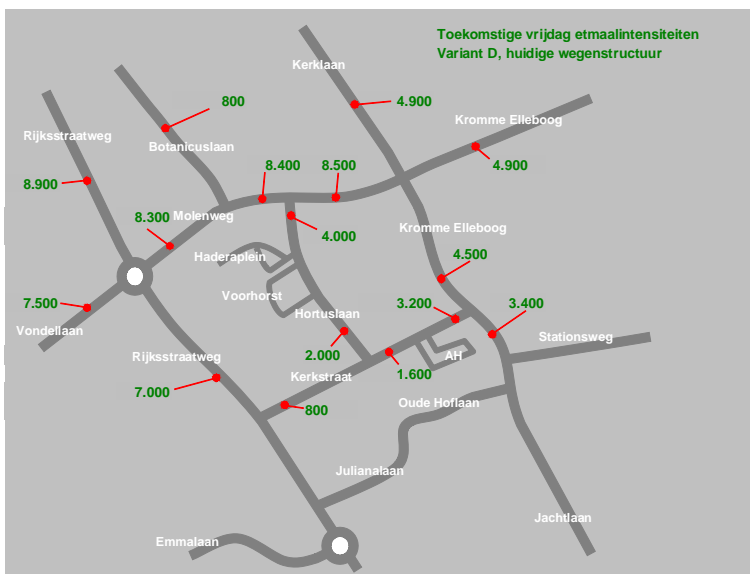
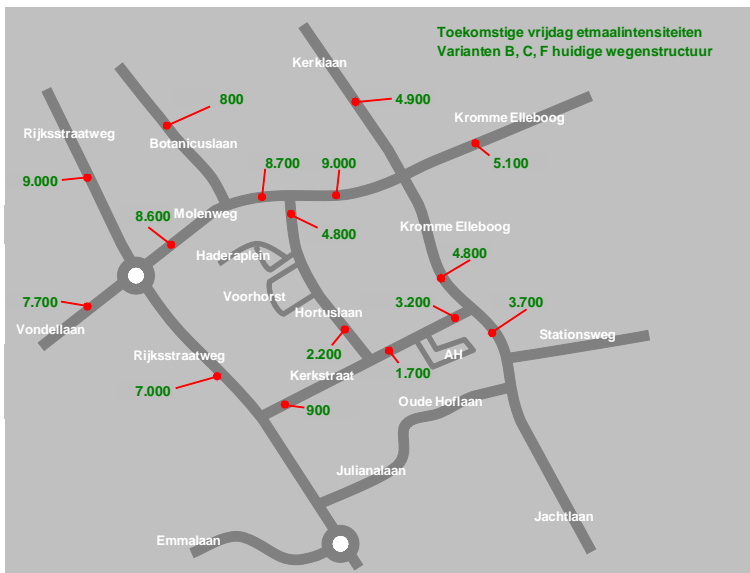
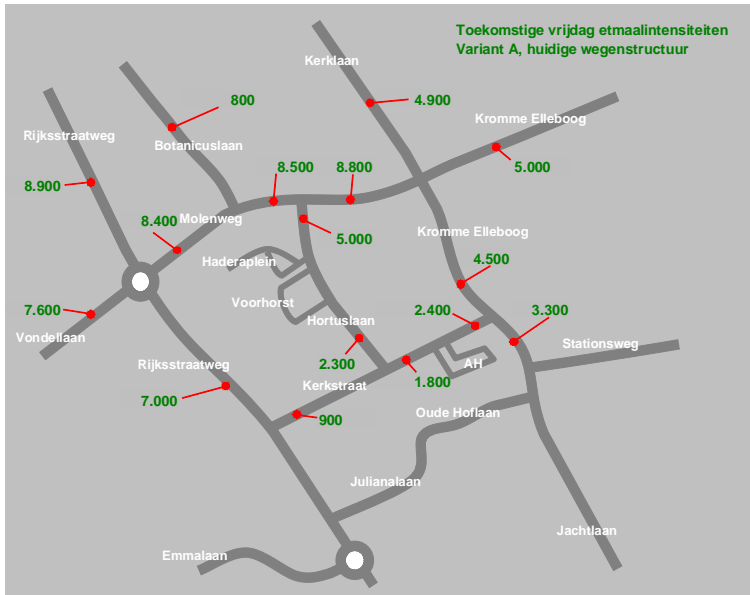
In zowel het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan als in het Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein is inzicht gegeven in de verkeerseffecten (veranderingen in intensiteiten) als gevolg van de woningbouw in Haren Noord (DHE geheel). Dit is weergegeven in tabel 3. Dit moet gesommeerd worden met het effect van de ontwikkelvarianten A tot en met E. Hierbij wordt opgemerkt dat op dit moment deelgebied 3 gerealiseerd is. De verkeersproductie van deelgebied 3 bedroeg 17% van de totale verkeersproductie van DHE 5/6. Voor de Kerklaan tussen de Oosterweg en Molenweg is het grootste deel van de verkeerstoename reeds gerealiseerd door deelgebied 3.

In tabel 2 is met de kleuren aangegeven welke scenario's qua verkeersgeneratie (in hoofdlijnen) overeenkomen, primair kijkend naar de verkeersdruk voor het totale centrum. Voor de scenario's die qua kleur overeenkomen geldt dat de verkeersbelasting op de wegen in en rond het centrum in grote mate overeenkomen. Kleine verschillen tussen deze scenario's zijn nog zichtbaar, maar overwegend niet van invloed om de beoordeling qua verkeersbelasting voor het centrum. Wel is nog relevant op te merken dat voor scenario F met een verplaatsing van de supermarkt Aldi naar de Kerkstraat ten opzichte van vergelijkbare scenario's enkele verschillen gelden. (*Nb: in scenario F is als uitgangspunt een verplaatsing naar de Kerkstraat gehanteerd en niet de Kroonkampweg, aangezien een verplaatsing naar de Kerkstraat voor de beoordeling van de verkeersbelasting in het centrum 'worst case' is*).

Deze kleine verschillen betreffen met name de verkeersdruk op de Kromme Elleboog / Jachtlaan. In scenario F ligt die naar verwachting respectievelijk tot circa 300 lager op de Kromme Elleboog / Jachtlaan ten opzichte van scenario B en op de Molenweg tot circa 300 hoger op de Molenweg ten opzichte van variant C.

Wegvak	tussen	Intensiteitstijging
Oosterweg	Grootslaan - Kerklaan	1.400
Oosterweg	Grootslaan - Kromme Elleboog	1.300
Oosterweg	Kromme Elleboog - Stationsweg	500
Kerklaan	Dilgtweg - Oosterweg	1.900
Rijksstraatweg	Dilgtweg - Vondellaan	700
Kerklaan	Oosterweg - Molenweg	900
Dilgtweg	Kerklaan - Rijksstraatweg	1.300
Esserweg	Kerklaan - Rijksstraatweg	700
Molenweg	Kerklaan - Rijksstraatweg	1.500
Verlengde Herenweg	Esserweg - Groningen	2.700
Vondellaan	Rijksstraatweg – A28	1.500
Emmalaan	Rijksstraatweg – A28	300

Tabel 3: Geschatte intensiteittoenames door realisatie DHE deelgebieden 1, 2, 3, 5 en 6



#### 5.4 Parkeerbehoefte varianten

In onderstaande tabel is de parkeerbehoefte van de ontwikkelvarianten weergegeven.

Integrale afweging 2016	Parkeerkencijfer	Uitgangspunt 2016	Parkeer behoefte
<b>Ontwikkelvariant A. Oude voorkeur</b>			
Supermarkt	5 per 100m2 bvo detailhandel dagelijks	2200	110
Overige detailhandel	4 per 100 m2 bvo detailhandel niet dagelijks	800	32
24 appartementen	1,8 per woning	24	43
Totaal			185
<b>Ontwikkelvariant B. Doorzetten</b>			
Supermarkt	5 per 100m2 bvo detailhandel dagelijks	2200	110
Overige detailhandel	4 per 100 m2 bvo detailhandel niet dagelijks	800	32
24 appartementen	1,8 per woning	24	43
Totaal			185
<b>Ontwikkelvariant C. Meer dagwinkels</b>			
Supermarkt	5 per 100m2 bvo detailhandel dagelijks	1100	55
Overige detailhandel	4 per 100 m2 bvo detailhandel niet dagelijks	1900	76
24 appartementen	1,8 per woning	24	43
Totaal			174
<b>Ontwikkelvariant D. Kleinere ontwikkeling</b>			
Supermarkt	5 per 100m2 bvo detailhandel dagelijks	1100	55
Overige detailhandel	4 per 100 m2 bvo detailhandel niet dagelijks	800	32
24 appartementen	1,8 per woning	24	43
Totaal			130
<b>Ontwikkelvariant E. Stoppen</b>			
Supermarkt	5 per 100m2 bvo detailhandel dagelijks	0	0
Overige detailhandel	4 per 100 m2 bvo detailhandel niet dagelijks	0	0
24 appartementen	1,8 per woning	0	0
Totaal			0
<b>Ontwikkelvariant F. Max. 2</b>			
Supermarkt	5 per 100m2 bvo detailhandel dagelijks	2200	110
Overige detailhandel	4 per 100 m2 bvo detailhandel niet dagelijks	800	32
24 appartementen	1,8 per woning	24	43
Totaal			185

De bepaling van de parkeerbehoefte van de varianten is gebaseerd op een bezettingsgraad van (eigen) bezoekers van 85% (totaal maaiveld + parkeergarage) op het maatgevende moment. De effecten op de parkeerbezetting door eventueel aanvullend gebruik door andere centrumbezoekers is weergegeven in de tabellen in paragrafen 4.10.6 t/m 4.10.10.



## 5.5 Effecten varianten op de parkeerdruk

### 5.5.1 Effecten variant 1: vrij parkeren

Hierna worden de overwegen beschreven die ten grondslag liggen aan het in beeld brengen van de effecten van het invoeren van vrij parkeren.

Door het instellen van vrij parkeren kunnen de volgende effecten verwacht worden:

- Door het ontbreken van de betaalhandeling en de tijdsdruk die betaald parkeren op straat voor een deel van de gebruikers met zich mee brengt (huidige gebruikers belparkeren en gebruikers parkeergarage hebben nu door achteraf betalen geen tijdsdruk), wordt het parkeren voor bezoekers als aantrekkelijker ervaren. Dit mits er voldoende parkeerruimte voor deze groep over blijft. Een te hoge bezettinggraad van het parkeren in het centrum kan ook averechts werken. Diverse praktijkvoorbeelden en onderzoeken geven aan dat het instellen van vrij parkeren niet leidt tot een stijging van het aantal geparkeerde parkerende bezoekers. Indien dat in Haren zo zou zijn, zal dat effect waarschijnlijk worden gecompenseerd door de autonome ontwikkeling van een dalend aantal parkerende bezoekers (ontwikkeling 2009 – 2015). In de berekeningen wordt derhalve niet uitgegaan van een stijging van het aantal parkerende bezoekers als gevolg van het instellen van vrij parkeren.
- Door het vrij parkeren zullen forenzen (lang parkeerders) die nu buiten het centrum parkeren in het centrum gaan parkeren. Er is op dit moment geen zicht op hoeveel werknemers met een bestemming in het huidige fiscale gebied in Haren nu buiten het centrum parkeren. Een deel van deze parkeerders zal in de huidige situatie geparkeerd staan op bijvoorbeeld het P+R Haren aan de Vondellaan en op het parkeerterrein aan de Kerklaan. In de huidige situatie zijn circa 200 ontheffingen en abonnementen verstrekt aan werknemers binnen het fiscale gebied. Hiervan zijn op het piekmoment op vrijdagmiddag circa 120 aanwezig. Geschat wordt dat dit aantal met 25% - tot 50% zal stijgen bij het invoeren van vrij parkeren. Dit komt op het piekmoment op vrijdag neer op circa 30 – 60 werknemers (langparkeerders) die verschuiven van locaties buiten het centrum naar het centrum. In de berekeningen wordt uitgegaan van 50 extra langparkeerders.
- Een belangrijke concentratie van bestemmingen ligt in het centrum van Haren. Dit zowel voor werknemers als bezoekers. Bij het instellen van vrij parkeren zal de toename van lang parkeerders met name optreden op de aantrekkelijkst gelegen parkeerplaatsen in het centrum.
- Door het vrij parkeren zal een deel van de mensen met abonnementen die nu in de parkeergarage staan naar maaiveld gaan. Mensen kiezen voor de aantrekkelijkst gelegen parkeerplaatsen. Er bestaat een natuurlijke voorkeur voor parkeren op maaiveld. Wanneer de aantrekkelijkst gelegen parkeerplaatsen (Haderaplein) op maaiveld vol beginnen te raken, zal uitgeweken gaan worden naar de parkeergarage aangezien deze ook op korte afstand van de bestemmingen in het centrum ligt.

Effecten vrij parkeren					
Aantal parkeerplaatsen maaiveld huidig fiscaal gebied	434				
Verlies parkeerplaatsen Haderaplein door ontwikkeling	133				
Saldo bestaande parkeerplaatsen maaiveld	301				
Aantal parkeerplaatsen parkeergarage	163				
Huidig aantal parkeerders vrijdagmiddag	385				
Huidige parkeerbezetting fiscaal gebied vrijdagmiddag (2012)	65%				
Geschatte toename lang parkeerders fiscaal gebied	50				
	A / F	B	C	D	E
Parkeerbehoefte varianten	142	142	131	87	0
Realisatie parkeerplaatsen bezoekers maaiveld <sup>1</sup>	71	71	62	65	-
Realisatie parkeerplaatsen bezoekers ondergronds <sup>1</sup>	71	71	62	22	-
Parkeerbezetting exclusief pp ontwikkeling vrijdagmiddag <sup>2</sup>	94%	94%	94%	94%	73%
Parkeerbezetting inclusief pp ontwikkeling vrijdagmiddag <sup>3</sup>	92%	92%	93%	92%	-
Referentie handhaven huidig parkeerregime exclusief pp ontwikkeling vrijdagmiddag	83%	83%	83%	83%	65%
Referentie handhaven huidig parkeerregime inclusief pp ontwikkeling vrijdagmiddag	83%	83%	84%	83%	-
<sup>1</sup> Volgens kaderstelling					
<sup>2</sup> Betreft parkeerdruk op openbare parkeerplaatsen huidig fiscaal gebied, uitgaande van saldo bestaande parkeerplaatsen en huidige bezoekers + extra langparkeerders. Parkeerplaatsen ontwikkeling bezet door nieuwe bezoekers. Parkeerbehoefte gedimensioneerd op bezetting van 85% van parkeerplaatsen bij ontwikkeling.					
<sup>3</sup> Betreft parkeerdruk op openbare parkeerplaatsen huidig fiscaal gebied, uitgaande van saldo bestaande parkeerplaatsen + parkeerplaatsen nieuwe ontwikkeling. Totaal aan parkeerplaatsen bezet huidige bezoekers + extra langparkeerders + nieuwe bezoekers (85% bezetting parkeerbehoefte ontwikkeling).					

#### Aandachtspunten / neveneffecten

- Verlies sturingsmechanisme.
- Toename parkeerdruk met name zichtbaar op gunstig gelegen parkeerplaatsen. Dit houdt in dat er parkeerterreinen zullen zijn die volledig vol staan. Bij een parkeerbezetting voor het huidige fiscale gebied als totaal van meer dan 90% zal zoekverkeer gaan ontstaan met meer verkeersbewegingen tot gevolg.
- Waarschijnlijk dat bezoekers verder moet lopen vanaf parkeerplaats naar bestemming.
- Toename parkeerdruk aan de randen van de huidige schilstraten, waardoor minder beschikbaarheid parkeerplaatsen voor bewoners. Mogelijk noodzaak / wens tot uitbreiden schilgebied.
- Toename parkeerdruk door vrij parkeren (extra langparkeerders), maar met name door verlies van 133 parkeerplaatsen op maaiveld door ontwikkeling.
- Het verlies van parkeerplaatsen in combinatie met het instellen van vrij parkeren leidt tot een onacceptabele parkeerdruk. Ontwikkeling zonder compensatie van verlies van bestaande parkeerplaatsen in combinatie met opheffen betaald parkeren kan niet.
- Onaantrekkelijk voor bezoekers en bewoners.

#### 5.5.2 Effecten variant 2: blauwe zone – 1,5 uur maximaal

Voor het goed functioneren van een blauwe zone is stringente handhaving noodzakelijk. Door het ontbreken van parkeerinkomsten versus substantiële kosten voor de handhaving leidt een blauwe zone tot een sterk negatief financieel resultaat. Vaak functioneren blauwe zones onvoldoende door het ontbreken van voldoende handhaving. Ook kan onjuist gebruik van de parkeerschijven leiden tot aanwezigheid van parkeerders die langer dan de bedoelde maximum parkeerduur in het gebied parkeren.

Hierbij kan gerekend worden met 5% oneigenlijk geparkeerde voertuigen. Bij het beschrijven van de effecten wordt uitgegaan van het juist functioneren van de blauwe zone, met een toeslag van 5% door oneigenlijk geparkeerde voertuigen. Ook wordt er vanuit gegaan dat bewoners worden gefaciliteerd door het verstrekken van ontheffingen.

Effecten blauwe zone 1,5 uur max					
Aantal parkeerplaatsen maaiveld huidig fiscaal gebied	434				
Verlies parkeerplaatsen Haderaplein door ontwikkeling	133				
Saldo bestaande parkeerplaatsen maaiveld	301				
Aantal parkeerplaatsen parkeergarage	163				
Huidig aantal parkeerders vrijdagmiddag	385				
Huidige parkeerbezetting fiscaal gebied vrijdagmiddag (2012)	65%				
Schatting w eren parkeerders > 1,5 uur	-250				
Aantal bew oners met ontheffing vrijdagmiddag	51				
Toeslagpercentage door oneigenlijk gebruik	5%				
	A / F	B	C	D	E
Parkeerbehoefte varianten	142	142	131	87	0
Realisatie parkeerplaatsen bezoekers maaiveld <sup>1</sup>	71	71	62	65	-
Realisatie parkeerplaatsen bezoekers ondergronds <sup>1</sup>	71	71	62	22	-
Parkeerbezetting exclusief pp ontwikkeling vrijdagmiddag <sup>2</sup>	45%	45%	45%	45%	31%
Parkeerbezetting inclusief pp ontwikkeling vrijdagmiddag <sup>3</sup>	56%	56%	56%	52%	-
Referentie handhaven huidig parkeerregime exclusief pp ontwikkeling vrijdagmiddag	83%	83%	83%	83%	65%
Referentie handhaven huidig parkeerregime inclusief pp ontwikkeling vrijdagmiddag	83%	83%	84%	83%	-
<sup>1</sup> Volgens kaderstelling					
<sup>2</sup> Betreft parkeerdruk op openbare parkeerplaatsen huidig fiscaal gebied, uitgaande van saldo bestaande parkeerplaatsen en huidige bezoekers. Parkeerplaatsen ontwikkeling bezet door nieuwe bezoekers. Parkeerbehoefte gedimensioneerd op bezetting van 85% van parkeerplaatsen bij ontwikkeling.					
<sup>3</sup> Betreft parkeerdruk op openbare parkeerplaatsen huidig fiscaal gebied, uitgaande van saldo bestaande parkeerplaatsen + parkeerplaatsen nieuwe ontwikkeling. Totaal aan parkeerplaatsen bezet huidige bezoekers + extra langparkeerders + nieuwe bezoekers (85% bezetting parkeerbehoefte ontwikkeling).					

Door het instellen van een blauwe zone met een maximale parkeerduur van 1,5 uur kunnen de volgende effecten verwacht worden:

- Weren langparkeerders. In de huidige situatie (2012) staan op het maatgevend moment op vrijdagmiddag circa 250 parkeerders met een parkeerduur van meer dan 1,5 uur in het centrum.
- Ruim voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers (kort parkeren).
- Negatief effect is dat bij een blauwe zone de tijdsdruk wordt geïntroduceerd. Meer dan bij het huidige functioneren van het betaald parkeren, waar in de garage en op straat doormiddel van belparkeren achteraf betaald kan worden.
- De parkeerders die > 1,5 uur parkeren moeten bij de invoering van een blauwe zone buiten het huidige fiscale gebied parkeren. De vraag is waar. Locaties met capaciteit zijn (o.a.) het P&R Haren aan de Vondellaan en de parkeerplaats aan de Kerklaan (Hortus).
- Toename parkeerdruk aan de randen van de huidige schilstraten, waardoor minder beschikbaarheid parkeerplaatsen voor bewoners. Mogelijk noodzaak / wens tot uitbreiden schilgebied.
- Er wordt in deze variant vanuit gegaan dat bewoners worden gefaciliteerd door het verstrekken van ontheffingen, derhalve geen effecten voor bewoners.

### 5.5.3 Effecten variant 3: blauwe zone – 4 uur maximaal

Bij deze variant gelden dezelfde algemene effecten als hiervoor omschreven.

Door het instellen van een blauwe zone met een maximale parkeerduur van 4 uur kunnen de volgende effecten verwacht worden:

- Weren langparkeerders. In de huidige situatie (2012) staan op het maatgevend moment op vrijdagmiddag circa 150 parkeerders met een parkeerduur van meer dan 4 uur in het centrum.
- Ruim voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers (kort parkeren).
- Negatief effect is dat bij een blauwe zone de tijdsdruk wordt geïntroduceerd. Hoewel dit bij een parkeerduur van maximaal 4 uren voor bezoekers geen probleem is.

- De parkeerders die > 4 uur parkeren moeten bij de invoering van een blauwe zone buiten het huidige fiscale gebied parkeren. De vraag is waar. Locaties met capaciteit zijn (o.a.) het P&R Haren aan de Vondellaan en de parkeerplaats aan de Kerklaan (Hortus).
- Kans op onjuist gebruik (meer dan bij blauwe zone 1,5 uur) door langparkeerders > 4 uur (werknemers) door eenmalig bijstellen van parkeerschijf of binnen blauwe zone verplaatsen van de auto.
- Toename parkeerdruk aan de randen van de huidige schilstraten, waardoor minder beschikbaarheid parkeerplaatsen voor bewoners. Mogelijk noodzaak / wens tot uitbreiden schilgebied.
- Er wordt in deze variant vanuit gegaan dat bewoners worden gefaciliteerd door het verstrekken van ontheffingen, derhalve geen effecten voor bewoners.

Effecten blauwe zone 4 uur max						
Aantal parkeerplaatsen maaiveld huidig fiscaal gebied	434					
Verlies parkeerplaatsen Haderaplein door ontwikkeling	133					
Saldo bestaande parkeerplaatsen maaiveld	301					
Aantal parkeerplaatsen parkeergarage	163					
Huidig aantal parkeerders vrijdagmiddag	385					
Huidige parkeerbezetting fiscaal gebied vrijdagmiddag (2012)	65%					
Schatting w eren parkeerders > 4 uur	-150					
Aantal bew oners met ontheffing vrijdagmiddag	51					
Toeslagpercentage door oneigenlijk gebruik	5%					
		A / F	B	C	D	E
Parkeerbehoefte varianten		142	142	131	87	0
Realisatie parkeerplaatsen bezoekers maaiveld <sup>1</sup>		71	71	62	65	-
Realisatie parkeerplaatsen bezoekers ondergronds <sup>1</sup>		71	71	62	22	-
Parkeerbezetting exclusief pp ontwikkeling vrijdagmiddag <sup>2</sup>		67%	67%	67%	67%	48%
Parkeerbezetting inclusief pp ontwikkeling vrijdagmiddag <sup>3</sup>		72%	72%	73%	70%	-
Referentie handhaven huidig parkeerregime exclusief pp ontwikkeling vrijdagmiddag		83%	83%	83%	83%	65%
Referentie handhaven huidig parkeerregime inclusief pp ontwikkeling vrijdagmiddag		83%	83%	84%	83%	-
<sup>1</sup> Volgens kaderstelling						
<sup>2</sup> Betreft parkeerdruk op openbare parkeerplaatsen huidig fiscaal gebied, uitgaande van saldo bestaande parkeerplaatsen en huidige bezoekers. Parkeerplaatsen ontwikkeling bezet door nieuwe bezoekers. Parkeerbehoefte gedimensioneerd op bezetting van 85% van parkeerplaatsen bij ontwikkeling.						
<sup>3</sup> Betreft parkeerdruk op openbare parkeerplaatsen huidig fiscaal gebied, uitgaande van saldo bestaande parkeerplaatsen + parkeerplaatsen nieuwe ontwikkeling. Totaal aan parkeerplaatsen bezet huidige bezoekers + extra langparkeerders + nieuwe bezoekers (85% bezetting parkeerbehoefte ontwikkeling).						

#### 5.5.4 Effecten variant 4: handhaven betaald parkeren – eerste 1,5 uur vrij

Bij het handhaven van het betaald parkeren, waarbij de eerste 1,5 uur vrij zijn kunnen de volgende effecten verwacht worden:

- Door het ontbreken van de betaalhandeling en de tijdsdruk die betaald parkeren op straat voor een deel van de gebruikers met zich mee brengt (huidige gebruikers belparkeren en gebruikers parkeergarage hebben nu door achteraf betalen geen tijdsdruk), kan het parkeren voor bezoekers als aantrekkelijker worden ervaren. Punt van aandacht hierbij is dat mensen wel een kaartje bij de parkeerautomaat moeten halen. Het parkeren kan als aantrekkelijker worden ervaren mits er voldoende parkeerruimte over blijft. Een te hoge bezettinggraad van het parkeren in het centrum kan ook averechts werken. Diverse praktijkvoorbeelden en onderzoeken geven aan dat het instellen van vrij parkeren niet leidt tot een stijging van het aantal geparkeerde parkerende bezoekers. Indien dat in Haren zo zou zijn, zal dat effect waarschijnlijk worden gecompenseerd door de autonome ontwikkeling van een dalend aantal parkerende bezoekers (ontwikkeling 2009 – 2015). In de berekeningen wordt derhalve niet uitgegaan van een stijging van het aantal parkerende bezoekers als gevolg van het instellen van vrij parkeren.

- Verlies van parkeerinkomsten.
- Substantiële verhoging bezettingsgraad door verlies aan parkeerplaatsen op maaiveld (zie referentiewaarden bezettingsgraad in voorgaande tabellen). Hoge parkeerbezetting op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen (>85%). Hierdoor kans op zoekverkeer in het centrum, waardoor meer verkeersbewegingen.
- Hoge bezettingsgraad op piekmomenten minder aantrekkelijk voor omwonenden.

#### 5.5.5 *Effect variant 5: subvariant bij blauwe zone: bovengronds blauwe zone – 1,5 uur maximaal, parkeergarage betalen*

Door het instellen van een blauwe zone met een maximale parkeerduur van 1,5 uur) kunnen de volgende effecten verwacht worden:

- Minder langparkeerders op maaiveld. In de huidige situatie (2012) staan op het maatgevend moment op vrijdagmiddag circa 250 parkeerders met een parkeerduur van meer dan 1,5 uur in het centrum. Hiervan staan circa 200 parkeerders op maaiveld. Circa 100 parkeerders daarvan zijn werknemers met een ontheffing. Deze groep zal uitwijken naar de parkeergarage.
- De overige circa 100 langparkeerders (> 1,5 uur) zonder ontheffing die nu op maaiveld staan, kunnen bij de invoering van de blauwe zone uitwijken naar de parkeergarage de Voorhorst. Niet alle langparkeerders die nu op maaiveld parkeren zullen uitwijken naar de parkeergarage. De keuze om al dan niet uit te wijken naar de parkeergarage zal afhangen van waar men nu geparkeerd staat, van de parkeerduur en van het feit dat betaald moet worden in de parkeergarage. Een deel van deze groep mensen zullen een buiten het huidige fiscale gebied een (gratis) parkeerplaats zoeken om lang te parkeren. Mogelijke locaties hierbij zijn het P&R terrein aan de Vondellaan en het parkeerterrein tegenover de Hortus aan de Kerklaan. Het deel van deze groep dat mogelijk verschuift naar de parkeergarage wordt geschat op 50%. Dit komt neer op 50 parkeerders.
- Het saldo van het weren van lang parkeerders > 1,5 uur in het fiscale gebied bedraagt op grond van voorgaande – 200 + 150 = -50 langparkeerders.
- Toename parkeerdruk aan de randen van de huidige schilstraten, waardoor minder beschikbaarheid parkeerplaatsen voor bewoners. Mogelijk noodzaak / wens tot uitbreiden schilgebied.
- Vermindering beschikbaarheid parkeerplaatsen in parkeergarage voor omwonenden.
- Negatief effect is dat bij een blauwe zone de tijdsdruk wordt geherintroduceerd. Meer dan bij het huidige functioneren van het betaald parkeren, waar in op straat doormiddel van belparkeren achteraf betaald kan worden.
- Er wordt vanuit gegaan dat bewoners worden gefaciliteerd door het verstrekken van ontheffingen voor de blauwe zone en abonnementen voor het parkeren in de parkeergarage, derhalve geen effecten voor bewoners.

Effecten blauwe zone 1,5 uur max op maaiveld en betaald parkeren in parkeergarage Voorhorst					
Aantal parkeerplaatsen maaiveld huidig fiscaal gebied	434				
Verlies parkeerplaatsen Haderaplein door ontwikkeling	133				
Saldo bestaande parkeerplaatsen maaiveld	301				
Aantal parkeerplaatsen parkeergarage	163				
Huidig aantal parkeerders vrijdagmiddag fiscaal gebied	385				
Huidig aantal parkeerders vrijdagmiddag fiscaal gebied maaiveld	295				
Huidig aantal parkeerders vrijdagmiddag parkeergarage	90				
Huidige parkeerbezetting fiscaal gebied vrijdagmiddag (2012)	65%				
Huidige bezetting parkeergarage vrijdagmiddag (2012)	55%				
Schatting w eren parkeerders > 1,5 uur fiscaal gebied maaiveld	-200				
Schatting w eren parkeerders > 1,5 uur fiscaal gebied	-50				
Schatting verplaatsing langparkeerders naar garage	150				
Aantal bewoners met ontheffing vrijdagmiddag	51				
Toeslagpercentage door oneigenlijk gebruik	5%				
	<b>A / F</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>
Parkeerbehoefte varianten	142	142	131	87	0
Realisatie parkeerplaatsen bezoekers maaiveld <sup>1</sup>	71	71	62	65	-
Realisatie parkeerplaatsen bezoekers ondergronds <sup>1</sup>	71	71	62	22	-
Parkeerbezetting fiscaal gebied ex pp ontv vrijdagmiddag <sup>2</sup>	<b>88%</b>	<b>88%</b>	<b>88%</b>	<b>88%</b>	<b>70%</b>
Parkeerbezetting fiscaal gebied incl pp ontv vrijdagmiddag <sup>3</sup>	<b>89%</b>	<b>89%</b>	<b>90%</b>	<b>88%</b>	-
Parkeerbezetting mv exclusief pp ontv ikkeling vrijdagmiddag <sup>2</sup>	54%	54%	54%	54%	39%
Parkeerbezetting mv inclusief pp ontv ikkeling vrijdagmiddag <sup>3</sup>	61%	61%	59%	59%	-
Parkeerbezetting garage exclusief pp ontv ikkeling	147%	147%	147%	147%	147%
Parkeerbezetting garage inclusief pp ontv ikkeling vrijdagmiddag	128%	128%	130%	140%	-
Referentie handhaven huidig parkeerregime exclusief pp ontv ikkeling vrijdagmiddag	83%	83%	83%	83%	65%
Referentie handhaven huidig parkeerregime inclusief pp ontv ikkeling vrijdagmiddag	83%	83%	84%	83%	-

<sup>1</sup> Volgens kaderstelling

<sup>2</sup> Betreft parkeerdruk op openbare parkeerplaatsen huidig fiscaal gebied, uitgaande van saldo bestaande parkeerplaatsen en huidige bezoekers. Parkeerplaatsen ontwikkeling bezet door nieuwe bezoekers. Parkeerbehoefte gedimensioneerd op bezetting van 85% van parkeerplaatsen bij ontwikkeling.

<sup>3</sup> Betreft parkeerdruk op openbare parkeerplaatsen huidig fiscaal gebied, uitgaande van saldo bestaande parkeerplaatsen + parkeerplaatsen nieuwe ontwikkeling. Totaal aan parkeerplaatsen bezet huidige bezoekers + extra langparkeerders + nieuwe bezoekers (85% bezetting parkeerbehoefte ontwikkeling).

## 6 Integrale afweging

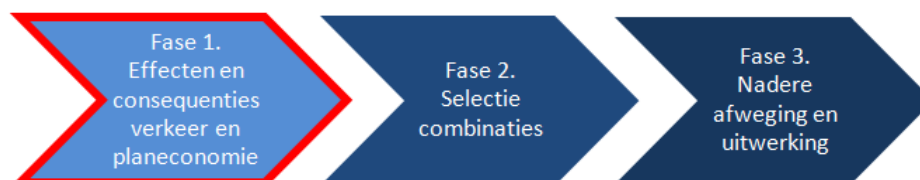
### 6.1 Hoofdpijnen verkeerseffecten

De hoofdpijnen van de verkeerseffecten zoals beschreven in dit rapport zijn weergegeven in de tabellen in bijlage 1. Met kleuren is de wenselijkheid / onwenselijkheid van de verschillende parkeervarianten, ontwikkelvarianten en combinaties daarvan weergegeven. Hierbij is de volgende kleurcodering gehanteerd:

- **Groen:** geen negatieve effecten op de huidige verkeerssituatie qua verkeersstromen en parkeren
- **Geel:** negatieve effecten op de huidige verkeerssituatie qua verkeersstromen en/of qua parkeren.
- **Oranje:** sterk negatieve effecten op de huidige verkeerssituatie qua verkeersstromen en/of qua parkeren.
- **Rood:** zeer sterk negatieve effecten op de huidige verkeerssituatie qua verkeersstromen en/of qua parkeren.

### 6.2 Integrale afweging

Het verkeersonderzoek zoals beschreven in dit rapport is onderdeel van fase 1 in het komen tot een besluit ten aanzien van de ontwikkeling op het Raadhuisplein in combinatie met het parkeren. Separaat aan dit verkeersonderzoek worden de economische effecten van de ontwikkeling en van de parkeervarianten in beeld gebracht. Ook deze informatie maakt onderdeel uit van fase 1. In fase 2 kan op basis van het afwegen van combinaties van het parkeervarianten en ontwikkelvarianten en het daarbij betrekken van aanvullende aspecten zoals ruimtelijke kwaliteit, haalbaarheid ontwikkeling, draagvlak en risico's een bestuurlijke keuze worden gemaakt voor de te selecteren combinaties voor nadere afweging en uitwerking in fase 3.



### 6.3 Onderzoeken aanvullende varianten/combinaties

Door een kruisvergelijking van de verschillende combinaties op verkeerskundig en planeconomisch effect te maken, wordt beoordeeld of het noodzakelijk of gewenst is aanvullende varianten / combinaties te onderzoeken.

### 6.4 Mogelijke maatregelen per variant

In deze paragraaf zijn mogelijke maatregelen benoemd om de realiteitswaarde van varianten te verbeteren.

*Overwegingen aanvullende maatregelen bij varianten / aanvullende varianten*

- Handhaven betaald parkeren: dan geen noodzaak tot aanpassen parkeerregime. Aandachtspunt hierbij is wel dat hoge bezettingsgraad (>85%) op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen verwacht mag worden.

- Bij vrij parkeren: (deels) compenseren parkeerplaatsen die door ontwikkeling op maaiveld vervallen. Extra parkeerplaatsen op maaiveld nodig om te voldoen aan een bezettingsgraad lager dan 85% in het huidige fiscale gebied, en zodanig dat ook voldoende parkeerruimte op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen blijft bestaan. Anders negatieve effecten voor aantrekkelijkheid centrum.
- Bij vrij parkeren: waken lang parkeerders / werknemers (o.a. gemeente) door instellen van blauwe zone op de aantrekkelijkst gelegen parkeerplaatsen.
- Uitgangspunt is het parkeren voor bewoners te blijven faciliteren.
- Het gebruik van de parkeervoorziening bij de ontwikkeling exclusief toe te wijzen aan de ontwikkeling. Bezoekers van de nieuwe winkels kunnen gebruik maken van deze voorziening. Overige bezoekers niet, of tegen onaantrekkelijke voorwaarden (ontmoediging).
- Bij de variant blauwe zone op maaiveld (< 1,5 uur) en betalen in de parkeergarage is het noodzakelijk om zeer stringent om te gaan met het verlenen van ontheffingen voor het betalen in de garage en ook om zeer stringent om te gaan met het verstrekken van abonnementen aan werknemers. Uitgangspunt is dat bewoners gefaciliteerd worden.
- Een nader te onderzoeken optimalisatie bij variant 4 'Betaald parkeren eerste anderhalf uur vrij' kan het waken van lang parkeerders > 4 uur zijn.
- Een nader te onderzoeken optimalisatie bij variant 5 'Blauwe zone 1,5 uur op maaiveld en betaald parkeren in parkeergarage' kan zijn lang parkerende bezoekers in de parkeergarage en ontheffinghouders (werknemers) op daarvoor aangewezen parkeerplaatsen op maaiveld.
- Een nader te onderzoeken optimalisatie bij het handhaven van het huidige parkeerregime kan zijn om de maximale parkeerduur van 2,5 uur los te laten en een progressief tarief in te voeren (eerste 2,5 uur laag en daarna tarief omhoog).



# Bijlage 1

## Hoofdpijnen verkeerseffecten

Varianten ontwikkeling Raadhuisplein						
Varianten parkeren	A. Oude voorkeur	B. Doorzetten	C. Meer dagwinkels	D. Kleiner	E. Stoppen	F. Max. 2
1. Volledig vrij parkeren	Forse toename verkeersdruk op centrum (2.900 autobewegingen). Positief ten opzichte van ontwikkelvarianten B t/m E is de afname van de druk op de Kerkstraat tussen huidige locatie AH en Kromme Elleboog. Zoekverkeer door hoge parkeerdruk, waardoor extra verkeersbewegingen.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.600 autobewegingen). Zoekverkeer door hoge parkeerdruk, waardoor extra verkeersbewegingen.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.100 autobewegingen). Zoekverkeer door hoge parkeerdruk, waardoor extra verkeersbewegingen.	Substantiële toename verkeersdruk op centrum (2.100 autobewegingen). Zoekverkeer door hoge parkeerdruk, waardoor extra verkeersbewegingen.	Geen effecten op verkeersdruk door ontwikkeling.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.300 autobewegingen). Zoekverkeer door hoge parkeerdruk, waardoor extra verkeersbewegingen.
2. Blauwe zone 1,5 uur max	Forse toename verkeersdruk op centrum (2.900 autobewegingen). Positief ten opzichte van ontwikkelvarianten B t/m E is de afname van de druk op de Kerkstraat tussen huidige locatie AH en Kromme Elleboog.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.600 autobewegingen).	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.100 autobewegingen).	Substantiële toename verkeersdruk op centrum (2.100 autobewegingen).	Geen effecten op verkeersdruk door ontwikkeling.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.300 autobewegingen).
3. Blauwe zone 4 uur max	Forse toename verkeersdruk op centrum (2900 autobewegingen). Positief ten opzichte van ontwikkelvarianten B t/m E is de afname van de druk op de Kerkstraat tussen huidige locatie AH en Kromme Elleboog. Lichte toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 67-72%).	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.600 autobewegingen). Lichte toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 67-72%).	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.100 autobewegingen). Lichte toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 67-73%).	Substantiële toename verkeersdruk op centrum (2.100 autobewegingen). Lichte toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 67-70%).	Geen effecten op verkeersdruk door ontwikkeling.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.300 autobewegingen).
4. Betaald parkeren 1,5 uur vrij	Forse toename verkeersdruk op centrum (2.900 autobewegingen). Positief ten opzichte van ontwikkelvarianten B t/m E is de afname van de druk op de Kerkstraat tussen huidige locatie AH en Kromme Elleboog. Kans op ontstaan zoekverkeer.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.600 autobewegingen). Kans op ontstaan zoekverkeer.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.100 autobewegingen). Kans op ontstaan zoekverkeer.	Substantiële toename verkeersdruk op centrum (2.100 autobewegingen). Kans op ontstaan zoekverkeer.	Geen effecten op verkeersdruk door ontwikkeling.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.300 autobewegingen). Kans op ontstaan zoekverkeer.
5. Blauwe zone 1,5 uur max, betaald parkeren in garage	Forse toename verkeersdruk op centrum (2.900 autobewegingen). Positief ten opzichte van ontwikkelvarianten B t/m E is de afname van de druk op de Kerkstraat tussen huidige locatie AH en Kromme Elleboog. Zoekverkeer door hoge parkeerdruk in parkeergarage, waardoor extra verkeersbewegingen.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.600 autobewegingen). Zoekverkeer door hoge parkeerdruk in parkeergarage, waardoor extra verkeersbewegingen.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.100 autobewegingen). Zoekverkeer door hoge parkeerdruk in parkeergarage, waardoor extra verkeersbewegingen.	Substantiële toename verkeersdruk op centrum (2.100 autobewegingen). Zoekverkeer door hoge parkeerdruk in parkeergarage, waardoor extra verkeersbewegingen..	Geen effecten op verkeersdruk door ontwikkeling. Zoekverkeer door hoge parkeerdruk in parkeergarage, waardoor extra verkeersbewegingen.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.300 autobewegingen). Zoekverkeer door hoge parkeerdruk in parkeergarage, waardoor extra verkeersbewegingen.
6. Handhaven huidig regime	Forse toename verkeersdruk op centrum (2.900 autobewegingen). Positief ten opzichte van ontwikkelvarianten B t/m E is de afname van de druk op de Kerkstraat tussen huidige locatie AH en Kromme Elleboog. Kans op ontstaan zoekverkeer.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.600 autobewegingen). Kans op ontstaan zoekverkeer.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.100 autobewegingen). Kans op ontstaan zoekverkeer.	Substantiële toename verkeersdruk op centrum (2.100 autobewegingen). Kans op ontstaan zoekverkeer.	Geen effecten op verkeersdruk door ontwikkeling.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.300 autobewegingen). Kans op ontstaan zoekverkeer.

Varianten ontwikkeling Raadhuisplein						
Varianten parkeren	A. Oude voorkeur	B. Doorzetten	C. Meer dagwinkels	D. Kleiner	E. Stoppen	F. Max. 2
1. Volledig vrij parkeren	Grote toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 92-94%. Onacceptabel hoge parkeerdruk (Aantrekkelijk gelegen) parkeerplaatsen staan vol. Sterk negatief voor aantrekkelijkheid centrum voor bezoekers. Toename langparkeerders in het centrum. Toename parkeerdruk in schilstraten (uitwijkgedrag).	Grote toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 92-94%. Onacceptabel hoge parkeerdruk (Aantrekkelijk gelegen) parkeerplaatsen staan vol. Sterk negatief voor aantrekkelijkheid centrum voor bezoekers. Toename langparkeerders in het centrum. Toename parkeerdruk in schilstraten (uitwijkgedrag).	Grote toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 93-94%. Onacceptabel hoge parkeerdruk (Aantrekkelijk gelegen) parkeerplaatsen staan vol. Sterk negatief voor aantrekkelijkheid centrum voor bezoekers. Toename langparkeerders in het centrum. Toename parkeerdruk in schilstraten (uitwijkgedrag).	Grote toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 92-94%. Onacceptabel hoge parkeerdruk (Aantrekkelijk gelegen) parkeerplaatsen staan vol. Sterk negatief voor aantrekkelijkheid centrum voor bezoekers. Toename langparkeerders in het centrum. Toename parkeerdruk in schilstraten (uitwijkgedrag).	Beperkt effect op parkeerdruk centrum totaal (van 65% naar 73%). Grotere toename parkeerdruk op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen in het centrum. Toename parkeerdruk wordt veroorzaakt door toename langparkeerders.	Grote toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 94-97%. Onacceptabel hoge parkeerdruk (Aantrekkelijk gelegen) parkeerplaatsen staan vol. Sterk negatief voor aantrekkelijkheid centrum voor bezoekers. Toename langparkeerders in het centrum. Toename parkeerdruk in schilstraten (uitwijkgedrag).
2. Blauwe zone 1,5 uur max	Forse afname parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 45-56%). Herinstructie tijdsdruk parkeren voor deel van de bezoekers. Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Forse afname parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 45-56%). Herinstructie tijdsdruk parkeren voor deel van de bezoekers. Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	centrum als totaal (van 65% naar 45-56%). Herinstructie tijdsdruk parkeren voor deel van de bezoekers. Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Forse afname parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 45-52%). Herinstructie tijdsdruk parkeren voor deel van de bezoekers. Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Forse afname parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 31%). Herinstructie tijdsdruk parkeren voor deel van de bezoekers. Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Forse afname parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 45-56%). Herinstructie tijdsdruk parkeren voor deel van de bezoekers. Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.
3. Blauwe zone 4 uur max	Lichte toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 67-72%). Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Lichte toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 67-72%). Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Lichte toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 67-73%). Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Lichte toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 67-70%). Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Forse afname parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 48%).	Lichte toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 67-72%). Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.
4. Betaald parkeren 1,5 uur vrij	Substantiële toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65 naar 83%). Hoge parkeerdruk (>85%) te verwachten op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen. Kans op ontstaan zoekverkeer.	Substantiële toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65 naar 83%). Hoge parkeerdruk (>85%) te verwachten op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen. Kans op ontstaan zoekverkeer.	Substantiële toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65 naar 83%). Hoge parkeerdruk (>85%) te verwachten op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen. Kans op ontstaan zoekverkeer.	Substantiële toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65 naar 83%). Hoge parkeerdruk (>85%) te verwachten op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen. Kans op ontstaan zoekverkeer.	Geen effecten op parkeerdruk.	Substantiële toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65 naar 83%). Hoge parkeerdruk (>85%) te verwachten op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen. Kans op ontstaan zoekverkeer.
5. Blauwe zone 1,5 uur max, betaald parkeren in garage	Deze parkeervariant is niet mogelijk, zonder optimalisatiemogelijkheden. De parkeerdruk op de parkeergarage wordt te hoog. De garage zal volledig bezet zijn (rekenkundig percentage boven 100%). Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Deze parkeervariant is niet mogelijk, zonder optimalisatiemogelijkheden. De parkeerdruk op de parkeergarage wordt te hoog. De garage zal volledig bezet zijn (rekenkundig percentage boven 100%). Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Deze parkeervariant is niet mogelijk, zonder optimalisatiemogelijkheden. De parkeerdruk op de parkeergarage wordt te hoog. De garage zal volledig bezet zijn (rekenkundig percentage boven 100%). Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Deze parkeervariant is niet mogelijk, zonder optimalisatiemogelijkheden. De parkeerdruk op de parkeergarage wordt te hoog. De garage zal volledig bezet zijn (rekenkundig percentage boven 100%). Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Deze parkeervariant is niet mogelijk, zonder optimalisatiemogelijkheden. De parkeerdruk op de parkeergarage wordt te hoog. De garage zal volledig bezet zijn (rekenkundig percentage boven 100%). Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Deze parkeervariant is niet mogelijk, zonder optimalisatiemogelijkheden. De parkeerdruk op de parkeergarage wordt te hoog. De garage zal volledig bezet zijn (rekenkundig percentage boven 100%). Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.
6. Handhaven huidig regime	Substantiële toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65 naar 83%). Hoge parkeerdruk (>85%) te verwachten op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen. Kans op ontstaan zoekverkeer.	Substantiële toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65 naar 83%). Hoge parkeerdruk (>85%) te verwachten op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen. Kans op ontstaan zoekverkeer.	Substantiële toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65 naar 83-84%). Hoge parkeerdruk (>85%) te verwachten op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen. Kans op ontstaan zoekverkeer.	Substantiële toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65 naar 83%). Hoge parkeerdruk (>85%) te verwachten op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen. Kans op ontstaan zoekverkeer.	Geen effecten op parkeerdruk.	Substantiële toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65 naar 83%). Hoge parkeerdruk (>85%) te verwachten op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen. Kans op ontstaan zoekverkeer.

Varianten ontwikkeling Raadhuisplein						
Varianten parkeren	A. Oude voorkeur	B. Doorzetten	C. Meer dagwinkels	D. Kleiner	E. Stoppen	F. Max. 2
1. Volledig vrij parkeren	Forse toename verkeersdruk op centrum (2.900 autobewegingen). Positief ten opzichte van ontwikkelvarianten B t/m E is de afname van de druk op de Kerkstraat tussen huidige locatie AH en Kromme Elleboog. Zoekverkeer door hoge parkeerdruk, waardoor extra verkeersbewegingen. Grote toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 92-94%. Onacceptabel hoge parkeerdruk (Aantrekkelijk gelegen) parkeerplaatsen staan vol. Sterk negatief voor aantrekkelijkheid centrum voor bezoekers. Toename langparkeerders in het centrum. Toename parkeerdruk in schilstraten (uitwijkgedrag).	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.600 autobewegingen). Zoekverkeer door hoge parkeerdruk, waardoor extra verkeersbewegingen. Grote toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 92-94%. Onacceptabel hoge parkeerdruk (Aantrekkelijk gelegen) parkeerplaatsen staan vol. Sterk negatief voor aantrekkelijkheid centrum voor bezoekers. Toename langparkeerders in het centrum. Toename parkeerdruk in schilstraten (uitwijkgedrag).	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.100 autobewegingen). Zoekverkeer door hoge parkeerdruk, waardoor extra verkeersbewegingen. Grote toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 93-94%. Onacceptabel hoge parkeerdruk (Aantrekkelijk gelegen) parkeerplaatsen staan vol. Sterk negatief voor aantrekkelijkheid centrum voor bezoekers. Toename langparkeerders in het centrum. Toename parkeerdruk in schilstraten (uitwijkgedrag).	Substantiële toename verkeersdruk op centrum (2.100 autobewegingen). Zoekverkeer door hoge parkeerdruk, waardoor extra verkeersbewegingen. Grote toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 92-94%. Onacceptabel hoge parkeerdruk (Aantrekkelijk gelegen) parkeerplaatsen staan vol. Sterk negatief voor aantrekkelijkheid centrum voor bezoekers. Toename langparkeerders in het centrum. Toename parkeerdruk in schilstraten (uitwijkgedrag).	Geen effecten op verkeersdruk door ontwikkeling. Beperkt effect op parkeerdruk centrum totaal (van 65% naar 73%). Grotere toename parkeerdruk op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen in het centrum. Toename parkeerdruk wordt veroorzaakt door toename langparkeerders.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.300 autobewegingen). Zoekverkeer door hoge parkeerdruk, waardoor extra verkeersbewegingen. Grote toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 94-97%. Onacceptabel hoge parkeerdruk (Aantrekkelijk gelegen) parkeerplaatsen staan vol. Sterk negatief voor aantrekkelijkheid centrum voor bezoekers. Toename langparkeerders in het centrum. Toename parkeerdruk in schilstraten (uitwijkgedrag).
2. Blauwe zone 1,5 uur max	Forse toename verkeersdruk op centrum (2.900 autobewegingen). Positief ten opzichte van ontwikkelvarianten B t/m E is de afname van de druk op de Kerkstraat tussen huidige locatie AH en Kromme Elleboog. Forse afname parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 45-56%). Herinstructie tijdsdruk parkeren voor deel van de bezoekers. Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.600 autobewegingen). Forse afname parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 45-56%). Herinstructie tijdsdruk parkeren voor deel van de bezoekers. Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.100 autobewegingen). Forse afname parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 45-56%). Herinstructie tijdsdruk parkeren voor deel van de bezoekers. Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Substantiële toename verkeersdruk op centrum (2.100 autobewegingen). Forse afname parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 45-52%). Herinstructie tijdsdruk parkeren voor deel van de bezoekers. Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Geen effecten op verkeersdruk door ontwikkeling. Forse afname parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 31%). Herinstructie tijdsdruk parkeren voor deel van de bezoekers. Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.300 autobewegingen). Forse afname parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 45-56%). Herinstructie tijdsdruk parkeren voor deel van de bezoekers. Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.
3. Blauwe zone 4 uur max	Forse toename verkeersdruk op centrum (2.900 autobewegingen). Positief ten opzichte van ontwikkelvarianten B t/m E is de afname van de druk op de Kerkstraat tussen huidige locatie AH en Kromme Elleboog. Lichte toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 67-72%). Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.600 autobewegingen). Lichte toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 67-72%). Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.100 autobewegingen). Lichte toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 67-73%). Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Substantiële toename verkeersdruk op centrum (2.100 autobewegingen). Lichte toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 67-70%). Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Geen effecten op verkeersdruk door ontwikkeling. Forse afname parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 48%). Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.300 autobewegingen). Lichte toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 67-72%). Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.
4. Betaald parkeren 1,5 uur vrij	Forse toename verkeersdruk op centrum (2.900 autobewegingen). Positief ten opzichte van ontwikkelvarianten B t/m E is de afname van de druk op de Kerkstraat tussen huidige locatie AH en Kromme Elleboog. Substantiële toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65 naar 83%). Hoge parkeerdruk (>85%) te verwachten op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen. Kans op ontstaan zoekverkeer.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.600 autobewegingen). Substantiële toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65 naar 83%). Hoge parkeerdruk (>85%) te verwachten op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen. Kans op ontstaan zoekverkeer.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.100 autobewegingen). Substantiële toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65 naar 83%). Hoge parkeerdruk (>85%) te verwachten op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen. Kans op ontstaan zoekverkeer.	Substantiële toename verkeersdruk op centrum (2.100 autobewegingen). Substantiële toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65 naar 83%). Hoge parkeerdruk (>85%) te verwachten op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen. Kans op ontstaan zoekverkeer.	Geen effecten op verkeersdruk door ontwikkeling. Geen effecten op parkeerdruk.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.300 autobewegingen). Substantiële toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65 naar 83%). Hoge parkeerdruk (>85%) te verwachten op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen. Kans op ontstaan zoekverkeer.
5. Blauwe zone 1,5 uur max, betaald parkeren in garage	Forse toename verkeersdruk op centrum (2.900 autobewegingen). Positief ten opzichte van ontwikkelvarianten B t/m E is de afname van de druk op de Kerkstraat tussen huidige locatie AH en Kromme Elleboog. Deze parkeervariant is niet mogelijk, zonder optimalisatiemogelijkheden. De parkeerdruk op de parkeergarage wordt te hoog. De garage zal volledig bezet zijn (rekenkundig percentage boven 100%). Enige toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.600 autobewegingen). Deze parkeervariant is niet mogelijk, zonder optimalisatiemogelijkheden. De parkeerdruk op de parkeergarage wordt te hoog. De garage zal volledig bezet zijn (rekenkundig percentage boven 100%). Enige toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.100 autobewegingen). Deze parkeervariant is niet mogelijk, zonder optimalisatiemogelijkheden. De parkeerdruk op de parkeergarage wordt te hoog. De garage zal volledig bezet zijn (rekenkundig percentage boven 100%). Enige toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Substantiële toename verkeersdruk op centrum (2.100 autobewegingen). Deze parkeervariant is niet mogelijk, zonder optimalisatiemogelijkheden. De parkeerdruk op de parkeergarage wordt te hoog. De garage zal volledig bezet zijn (rekenkundig percentage boven 100%). Toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Geen effecten op verkeersdruk door ontwikkeling. Deze parkeervariant is niet mogelijk, zonder optimalisatiemogelijkheden. De parkeerdruk op de parkeergarage wordt te hoog. De garage zal volledig bezet zijn (rekenkundig percentage boven 100%). Enige toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.300 autobewegingen). Deze parkeervariant is niet mogelijk, zonder optimalisatiemogelijkheden. De parkeerdruk op de parkeergarage wordt te hoog. De garage zal volledig bezet zijn (rekenkundig percentage boven 100%). Enige toename parkeerdruk aan randen huidig schilgebied.
6. Handhaven huidig regime	Forse toename verkeersdruk op centrum (2.900 autobewegingen). Positief ten opzichte van ontwikkelvarianten B t/m E is de afname van de druk op de Kerkstraat tussen huidige locatie AH en Kromme Elleboog. Substantiële toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65 naar 83%). Hoge parkeerdruk (>85%) te verwachten op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen. Kans op ontstaan zoekverkeer.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.600 autobewegingen). Substantiële toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65 naar 83%). Hoge parkeerdruk (>85%) te verwachten op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen. Kans op ontstaan zoekverkeer.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.100 autobewegingen). Substantiële toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65 naar 83-84%). Hoge parkeerdruk (>85%) te verwachten op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen. Kans op ontstaan zoekverkeer.	Substantiële toename verkeersdruk op centrum (2.100 autobewegingen). Substantiële toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65 naar 83%). Hoge parkeerdruk (>85%) te verwachten op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen. Kans op ontstaan zoekverkeer.	Geen effecten op verkeersdruk door ontwikkeling. Geen effecten op parkeerdruk.	Forse toename verkeersdruk op centrum (3.300 autobewegingen). Substantiële toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65 naar 83%). Hoge parkeerdruk (>85%) te verwachten op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen. Kans op ontstaan zoekverkeer.

