

Actualisatie verkeersaspecten Raadhuisplein

Notitie

Documentnummer: N01-D01-11006183-rve1
Status en datum: Definitief/01 21 februari 2018
Auteur: ing. R.R. van der Velde
Opdrachtgever: Gemeente Haren
Postbus 21
9750 AA Haren

Inleiding

Op het Raadhuisplein in het centrum van Haren is op de locatie voorzien in een ontwikkeling met daarin een supermarkt, dagwinkels, horeca en appartementen. De ontwikkeling heeft effecten op het verkeer, zowel wat betreft verkeersgeneratie als parkeren.

In het kader van de ontwikkeling Raadhuisplein zijn diverse verkeersonderzoeken uitgevoerd. Daarnaast zijn voor de vaststelling van het verkeersbeleid verschillende rapportages opgesteld. Hieronder een opsomming van enkele relevante onderzoeken en rapportages:

- Parkeeronderzoek centrum Haren, Roelofs, februari 2018
- Integrale afweging parkeren centrum Haren, Sweco, april 2016
- Actualisatie verkeersprognoses centrum Haren, Sweco, november 2014
- Notitie Aanvullende scenario's werven lang parkeren, Grontmij, oktober 2013
- Herijking parkeerbeleid centrum Haren, Grontmij, mei 2013
- Parkeren centrum Haren, Grontmij, november 2012
- Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein, Grontmij, november 2012
- Parkeeronderzoek centrum Haren, Grontmij, oktober 2012
- GVVP Haren, Grontmij, september 2012

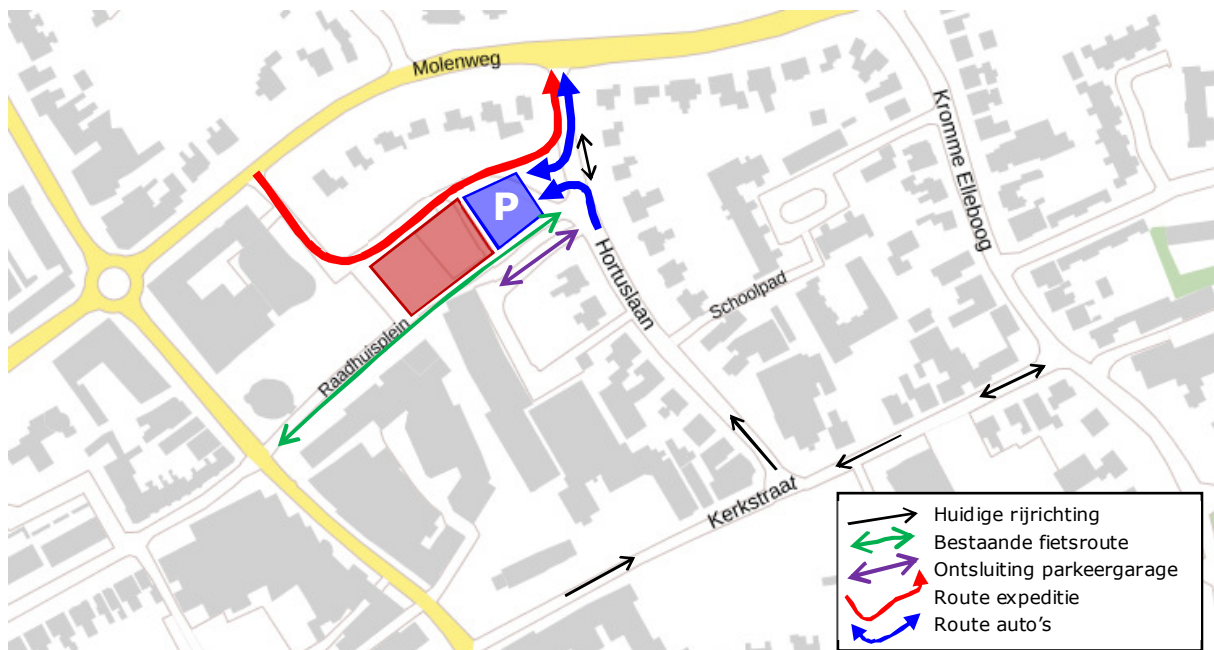
In eerdere rapportages is de verkeersgeneratie van de ontwikkeling op het Raadhuisplein, alsmede de effecten op het parkeren in beeld gebracht. Hierbij is aangegeven of de effecten op het huidige wegennet acceptabel zijn, of dat maatregelen nodig zijn.

Op grond van het actuele programma (conform bestemmingsplan) is behoefte aan een actualisatie van de verkeerseffecten. Op basis van de voorzieningen en hun omvang wordt de verkeersgeneratie van de actuele ontwikkeling bepaald, alsmede de parkeerbehoefte. Ten aanzien van het aspect parkeren wordt opgemerkt dat in 2009 en 2012 onderzoek is gedaan naar de parkeerdruk in het centrum van Haren. In 2016 is op basis van parkeerinkomsten de parkeerdruk in 2015 beeld gebracht. Door de ontwikkeling op het Raadhuisplein komen de huidige parkeerplaatsen op het Haderaplein te vervallen. In de rapportage 'Integrale afweging parkeren centrum Haren' zijn diverse scenario's uitgewerkt ten aanzien van het parkeren. Op basis van de parkeerdruk in 2015 is door de gemeenteraad besloten om de ontwikkeling op het Raadhuisplein voort te zetten, en daarbij het huidige parkeerregime van betaald parkeren met ontheffingen en abonnementen in stand te houden.

Om te voorzien in actueel inzicht, is gekozen voor de uitvoering van een nieuw parkeeronderzoek. Dit onderzoek is in februari 2018 uitgevoerd. In deze notitie worden de uitkomsten van het parkeeronderzoek 2018 vergeleken met 2015, 2012 en 2009.

In hoofdstuk 1 wordt het programma voor de ontwikkeling op het Raadhuisplein beschreven, alsmede de verkeersgeneratie. Hierbij wordt aangegeven hoe de verkeersgeneratie van de ontwikkeling zich verhoudt ten opzichte van eerdere onderzoeken. De parkeerbehoefte wordt uiteengezet in hoofdstuk 2. Hierbij wordt een vergelijk gemaakt met de te realiseren parkeerplaatsen als onderdeel van de ontwikkeling. Hoofdstuk 3 gaat in op de parkeerdruk in het centrum van Haren in 2018 en hoe dit zich verhoudt tot de situatie in voorgaande jaren. Belangrijke vraag hierbij is of de restcapaciteit qua parkeerplaatsen in het fiscale gebied in 2018 nog voldoende is om het verlies aan parkeerplaatsen op het Haderaplein op te kunnen vangen met instandhouding van het huidige parkeerregime.

In figuur 1 is de ontsluiting van de ontwikkellocatie Raadhuisplein weergegeven. Onderdeel van de ontwikkeling Raadhuisplein is het realiseren van een parkeerplaats op maaiveld, globaal op de huidige locatie van het Haderaplein. Net als in de huidige situatie wordt de parkeerplaats ontsloten op de Hortuslaan. De ontsluiting voor het autoverkeer vindt in belangrijke mate plaats van en naar de Molenweg. Daarnaast kan autoverkeer vanaf de Kerkstraat via de Hortuslaan de parkeerplaats bereiken. Ook de bestaande parkeergarage Voorhorst wordt op de hiervoor beschreven wijze ontsloten voor autoverkeer. Langs de ontwikkellocatie loopt vanaf de Rijksstraatweg via het Raadhuisplein een fietsroute naar de Hortuslaan. Deze fietsroute blijft in stand. Het vrachtverkeer (expeditie) zal via De Schakel in een richting naar de losplaats rijden, en in dezelfde richting via de Hortuslaan terug naar de Molenweg. Hiermee worden keerbewegingen van vrachtwagens voorkomen, hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt.



Figuur 1. Ontsluiting ontwikkellocatie Raadhuisplein

1. Verkeersgeneratie

Bij de ontwikkeling Raadhuisplein is voorzien in de functies en omvang zoals opgenomen in tabel 1. In tabel 1 is ook de verkeersgeneratie van de ontwikkeling op het Raadhuisplein opgenomen. Deze verkeersgeneratie is gebaseerd op CROW¹ kencijfers, welke gestaaft zijn aan de Harense situatie. Uit tellingen in Haren² blijkt dat de vrijdag de maatgevende dag is qua verkeersintensiteiten en qua parkeerdruk in het centrum van Haren. Derhalve is de verkeersgeneratie op vrijdag het meest relevant voor de beoordeling van de toekomstige verkeersintensiteiten in het centrum van Haren. In de rapportage 'Integrale afweging parkeren centrum Haren' is de verkeersgeneratie van verschillende varianten qua omvang van de ontwikkeling Raadhuisplein in beeld gebracht. De verkeersgeneratie van de nu voorziene ontwikkeling is in lijn met de in 2016 onderzochte variant D, van de onderzochte varianten de variant met de laagste verkeersgeneratie.

Functie	Voorziening	Omvang	Verkeersgeneratie
Wonen	Appartementen	32	200 ritten / etmaal
Commercieel	Supermarkt	1.977 m ² BVO	3.000 ritten /etmaal
	Dagwinkel	200 m ² BVO	200 ritten / etmaal
	Horeca	350 m ² BVO	200 ritten / etmaal

Tabel 1. Programma en verkeersgeneratie ontwikkeling Raadhuisplein

Het scenario dat gehanteerd wordt bij de invulling van de locatie Raadhuisplein betreft het verplaatsen van een supermarkt in het centrum van Haren. Per saldo leidt dit tot circa 3.600 ritten per etmaal (vrijdag) naar de ontwikkeling Raadhuisplein. In de huidige situatie rijdt er ook verkeer naar deze locatie, om te parkeren op het Haderaplein. Op basis van de huidige parkeerbezetting en de parkeerduur kan worden bepaald dat het huidige aantal ritten naar de locatie circa 2.000 per etmaal bedraagt. Een groot deel van dit verkeer verschuift zicht door de ontwikkeling naar overige parkeerlocaties in het centrum, waardoor de ritten verdeeld worden.

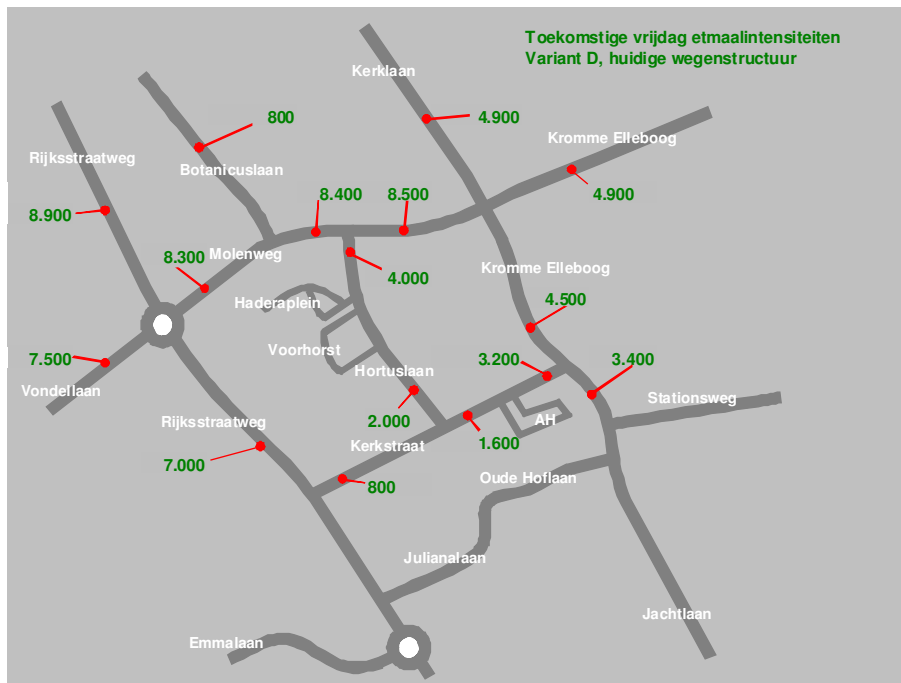
De door verplaatsing van een supermarkt vrijkomende locatie zal een herinvulling krijgen, met een andere functie (bijvoorbeeld wonen, medisch centrum, dagwinkel) en een lagere verkeersgeneratie. Totaal leiden de ontwikkelingen in het centrum tot circa 2.500 – 3.000 extra ritten per etmaal op een vrijdag. Deze ritten worden verdeeld over de wegen in en rond het centrum. Op vrijdag wordt 10% van dit verkeer afgewikkeld in het drukste uur. Deze extra ritten kunnen worden afgewikkeld op het huidige wegennet. De gemeente voert jaarlijks tellingen uit om de ontwikkeling van de verkeersintensiteit te monitoren. In figuur 2 zijn de huidige verkeersintensiteiten in het centrum van Haren opgenomen (situatie vrijdag 2015). Uit de meest recente tellingen (2017) ontstaat het beeld van een lichte toename van de verkeersintensiteiten in 2017 ten opzichte van 2015. Dit wordt mede veroorzaakt door de woningbouw in Haren Noord, wat extra verkeer genereert. In figuur 3 is een indicatie van de toekomstige verkeersintensiteiten in het centrum van Haren weergegeven. Zowel de ontwikkeling op het Raadhuisplein als de woningbouw in Haren leidt tot een toename van verkeersintensiteiten. Dit gecombineerde effect is opgenomen in figuur 3. In Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Haren (GVVP) en in het Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein is inzicht gegeven in de verkeerseffecten (veranderingen in intensiteiten) als gevolg van de woningbouw in Haren Noord (DHE geheel). Die effecten zijn meegenomen in figuur 3.

¹ De naam CROW is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Sinds 2014 is de naam CROW niet langer een afkorting, maar een eigen naam. Het CROW staat bekend als kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

² Bronnen: Integrale afweging parkeren centrum Haren, Sweco, april 2016 en Actualisatie verkeersprognoses centrum Haren, Sweco, november 2014



Figuur 2. Verkeersintensiteiten vrijdag Haren 2015 (bron: Integrale afweging parkeren centrum Haren, Sweco, april 2016)



Figuur 3. Indicatie toekomstige verkeersintensiteiten vrijdag Haren (bron: Integrale afweging parkeren centrum Haren, Sweco, april 2016)

De in het GVVP opgenomen verkeersgeneratie van woningen is gebaseerd op landelijke kencijfers. Ten tijde van het opstellen van het GVVP moest de woningbouw in Haren Noord nog starten. Inmiddels zijn in verschillende deelgebieden woningen gerealiseerd in Haren Noord. Uit in 2017 uitgevoerde tellingen blijkt dat de in het GVVP gehanteerde verkeersgeneratie op basis van landelijke kencijfers hoger is dan de verkeersgeneratie die in 2017 gemeten is. Dit houdt in de verkeersintensiteiten die in figuur 3 zijn opgenomen als 'worst case' kunnen worden gezien.

2. Parkeerbehoefte

In tabel 2 is de parkeerbehoefte voor de ontwikkeling Raadhuisplein opgenomen (conform mogelijkheden bestemmingsplan). In het rapport 'Integrale afweging parkeren centrum Haren^{2'} is de parkeerbehoefte van een supermarkt op het Raadhuisplein bepaald op basis van landelijke kencijfers, welke op basis van tellingen van de verkeersgeneratie van een full service supermarkt in Haren zijn gestaafd aan de Harense situatie. Daaruit bleek dat de verkeersproductie van de full service supermarkt aan de bovenkant van de bandbreedte volgens landelijke kencijfers lag. Voor de overige functies zijn de kencijfers gehanteerd zoals die in de eerdere verkeersonderzoeken rondom de ontwikkeling Raadhuisplein zijn geadviseerd. In tabel 2 is behalve de aldus bepaalde parkeerbehoefte ook de parkeerbehoefte opgenomen die volgt uit de CROW Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren, waarin een bandbreedte qua parkeerbehoefte wordt gegeven op basis van landelijke kencijfers.

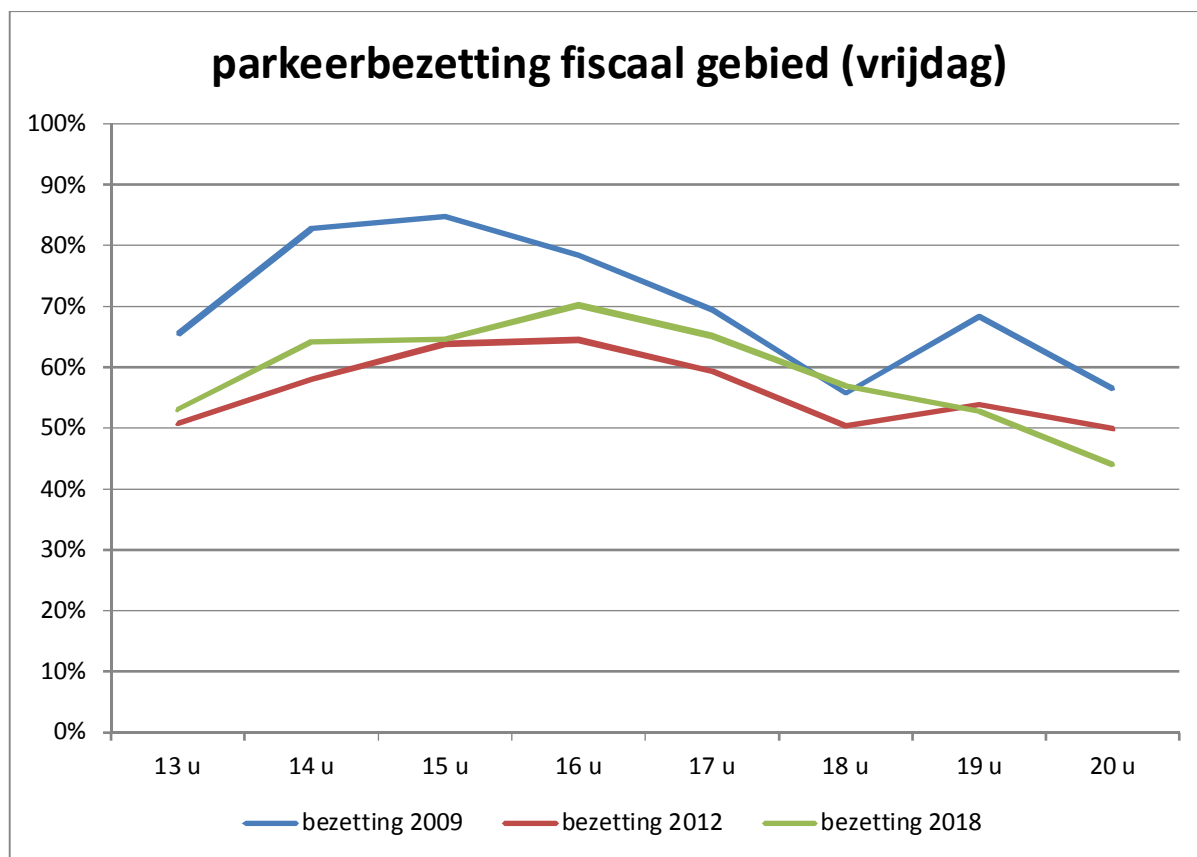
Funcie	Voorziening	Omvang	Parkeerbehoefte	CROW Rekentool
Wonen	Appartementen	32	58 parkeerplaatsen	39 -64 parkeerplaatsen
Commercieel	Supermarkt	1.977 m ² BVO	99 parkeerplaatsen	61 - 100 parkeerplaatsen
	Dagwinkel en horeca	550 m ² BVO	22 parkeerplaatsen	14 - 25 parkeerplaatsen
Totaal comm.			121 parkeerplaatsen	75 - 125 parkeerplaatsen

Tabel 2. Parkeerbehoefte ontwikkeling Raadhuisplein

3. Parkeerdruk centrum Haren

In 2009 en 2012 is parkeeronderzoek uitgevoerd in het centrum van Haren. In 2016 is op basis van een financiële vergelijking met voorgaande jaren een indicatie gegeven van de parkeerdruk in 2015. Als gevolg van de ontwikkeling Raadhuisplein vervallen 137 parkeerplaatsen op maaiveld. Hiervan liggen ruim 40 op de tijdelijke parkeerplaats die is gerealiseerd op de locatie van het voormalige gemeentehuis. Als onderdeel van de ontwikkeling Raadhuisplein wordt een parkeerplaats op maaiveld gerealiseerd, ongeveer op de locatie van de huidige parkeerplaats Haderaplein. Daarnaast wordt ten behoeve van de woningen een parkeerkelder gerealiseerd. De parkeerplaats op maaiveld is bestemd om te voorzien in de extra parkeerbehoefte die ontstaat door de nieuwe commerciële voorzieningen. Het idee is om de nieuwe parkeerplaats af te sluiten met slagbomen, en klanten gratis te laten parkeren. Overige bezoekers dienen te betalen. Dit systeem is gelijk het huidige parkeersysteem bij de Albert Heijn aan de Kerkstraat. Centrumbezoekers die nu parkeren op het Haderaplein zullen tijdens en na ontwikkeling van het Raadhuisplein voor een groot deel moeten uitwijken naar andere parkeerplaatsen in het centrum. Als gevolg hiervan neemt de parkeerdruk in het centrum toe. Uit parkeeronderzoeken is gebleken dat de vrijdagmiddag maatgevend is voor het parkeren in Haren. De parkeerdruk is dan het hoogst. In 2009 was de parkeerdruk in het fiscale gebied in het centrum van Haren (gebied betaald parkeren + parkeergarage) op het drukste moment op vrijdagmiddag 85%. In 2012 was dat 65%. In 2018 is dat 70%. Het verloop van de parkeerdruk op vrijdag is weergegeven in figuur 4.

Het maximaal aantal geparkeerde voertuigen in 2009, 2012 en 2018 was respectievelijk 471, 385 en 419 op het drukste moment op vrijdagmiddag. De parkeerbezetting in parkeergarage de Voorhorst was op het piekmoment op vrijdagmiddag in 2012 55%. In 2018 is dat 44%. Op zaterdagmiddag is de parkeerdruk in de parkeergarage in 2018 op hetzelfde niveau als in 2012 met circa 35% bezetting.

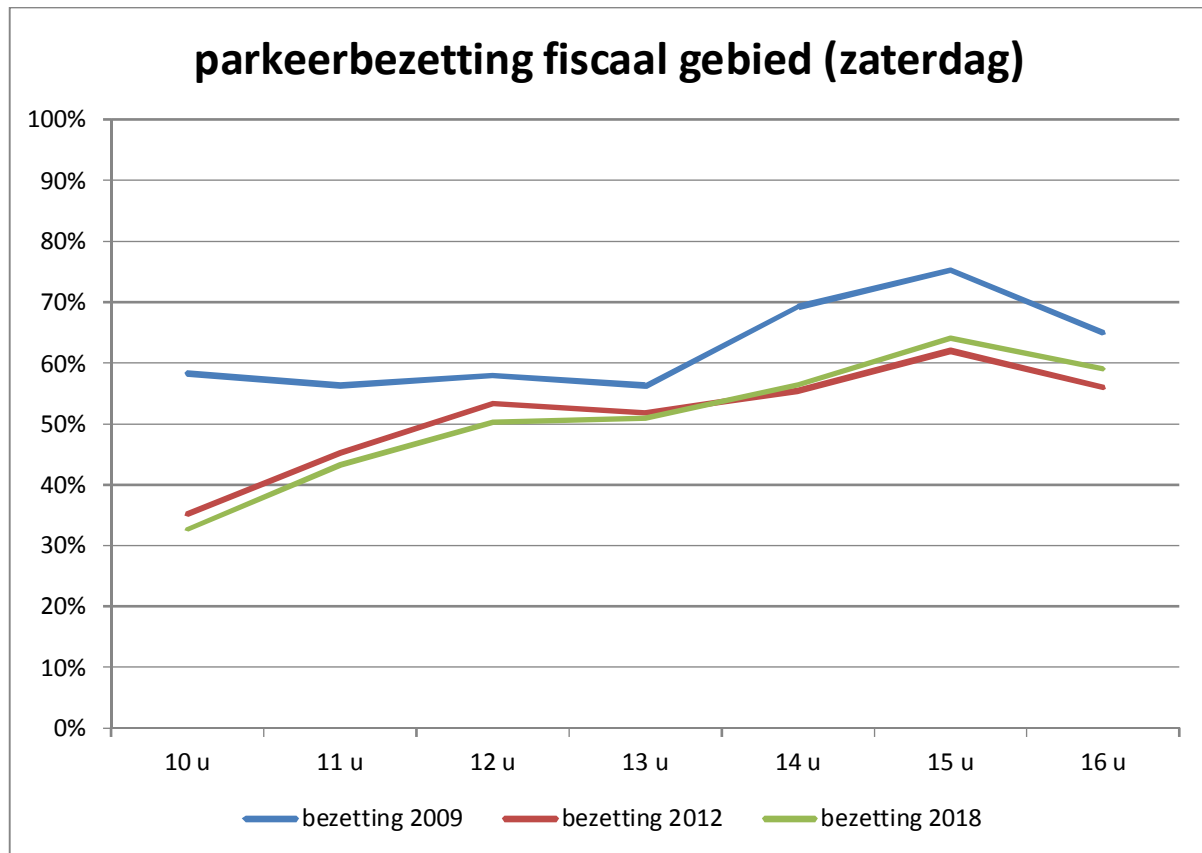


Figuur 4. Parkeerbezetting vrijdag 2009, 2012, 2018 fiscaal gebied Haren (maaiveld + parkeergarage)

Zoals blijkt uit figuur 5 ligt de parkeerdruk op zaterdag in 2018 op hetzelfde niveau als in 2012. De geprognosticeerde parkeerdruk was in 2015 zodanig dat het verlies aan parkeerplaatsen op het Haderaplein in het fiscale gebied kon worden opgevangen. Hieraan is wel de volgende kwalificatie gegeven: *"Substantiële toename parkeerdruk centrum als totaal (van 65% naar 83 - 84%). Hoge parkeerdruk (>85%) te verwachten op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen. Kans op ontstaan zoekverkeer"*.

De parkeerdruk in het centrum van Haren is in 2018 hoger dan in 2012 en 2015. In de rapportage 'Integrale afweging parkeren centrum Haren' is de volgende overweging / conclusie gegeven bij het scenario handhaven huidig parkeerregime in combinatie met het verlies van parkeerplaatsen op maaiveld als gevolg van de ontwikkeling Raadhuisplein: *Handhaven betaald parkeren: dan geen noodzaak tot aanpassen parkeerregime. Aandachtspunt hierbij is wel dat hoge bezettingsgraad (>85%) op aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen verwacht mag worden.*

Op basis van de resultaten van het parkeeronderzoek 2018 geldt bovenstaande in sterkere mate. Op basis van de uitkomsten van het nieuwe parkeeronderzoek wordt geconcludeerd dat door het vervallen van parkeerplaatsen op maaiveld in het fiscale gebied de parkeerdruk op het drukste moment op vrijdagmiddag 90 - 92% zal bedragen in het fiscale gebied + parkeergarage als geheel. De normaliter maximaal wenselijke bezettingsgraad bedraagt 85%, omdat daarboven zoekverkeer kan ontstaan.



Figuur 5. Parkeerbezetting zaterdag 2009, 2012, 2018 fiscaal gebied Haren (maaiveld + parkeergarage)

Op de aantrekkelijkst gelegen parkeerplaatsen zal de parkeerdruk het hoogst uitvallen. Deze parkeerplaatsen zullen geheel vol staan. Dit heeft negatieve effecten op de aantrekkelijkheid van het centrum. Niet alleen bezoekers worden geconfronteerd met een hoge parkeerdruk, ook bewoners zullen daar hinder van ondervinden. Het is nodig om maatregelen te treffen om meer parkeerruimte voor centrumbezoekers te creëren.

Een mogelijke maatregel hiervoor is het stringenter om gaan met het verstrekken van ontheffingen voor het betaald parkeren aan werkenden in het centrum en met het verstrekken van abonnementen voor de parkeergarage aan werkenden. In 2012 werd op het piekmoment op vrijdagmiddag circa een kwart van de parkeerplaatsen in het fiscale gebied bezet door ontheffinghouders. Circa 100 parkeerplaatsen werden bezet door werknemers. Meer dan de helft hiervan was terug te vinden op het Haderaplein (geheel). Aanbevolen wordt om de huidige situatie ten aanzien van het parkeren met ontheffingen en abonnementen in het centrum van Haren nu nader in beeld te brengen. Daarmee kan het effect van deze maatregel bepaald worden. Ook kan op basis daarvan worden bepaald in welke mate stringenter omgegaan moet worden met het verlenen van de ontheffingen en abonnementen.

De verwachting is dat in mei 2019 gestart kan worden met de bouw op het Raadhuisplein. Vanaf dat moment is het Haderaplein niet meer beschikbaar voor parkeren. De verwachting is dat er dan een grote parkeerdruk in het centrum ontstaat, zoals beschreven in deze notitie. Geadviseerd wordt om op dat moment een praktijkmeting te doen van de parkeerdruk.

De nu verstrekte ontheffingen lopen voor een groot deel tot eind 2018. Ook worden ontheffingen en abonnementen verstrekt per maand. Dit is een klein deel. Indien uit de praktijkmeting blijkt dat er een onaanvaardbare parkeerdruk ontstaat in het centrum, dan kan per direct stringenter worden omgegaan met het verstrekken van voorgenoemde ontheffingen en abonnementen met de duur van een maand. Het (beperkte) effect daarvan is dan uiterlijk een maand later zichtbaar. Het besluit om op die manier op te treden kan nu reeds worden genomen. Concreet dient uiterlijk november 2018 een besluit te worden genomen óf en in welke mate stringenter om wordt gegaan met het verstrekken van ontheffingen fiscale zone en abonnementen parkeergarage met de duur van een jaar. Dit om tijdig te kunnen bepalen of ontheffingen of abonnementen met de duur van een jaar ook voor 2019 worden verstrekt. Vooruitlopend op de praktijkmeting kan worden bepaald dat voor 2019 geen ontheffingen en abonnementen meer worden verstrekt met de duur van een jaar, maar eerst voor een half jaar. Hoe dan wordt omgegaan met het verstrekken van ontheffingen en abonnementen voor de tweede helft van 2019 kan dan op basis van de praktijkmeting worden bepaald. Het verdient de aanbeveling om nu reeds inzichtelijk te maken hoeveel ontheffingen en abonnementen zijn verleend (met verschillende geldigheidsduur), zodat de benodigde / mogelijke beleidsaanpassingen voorafgaand aan de praktijkmeting kunnen worden voorbereid en voorgelegd ter besluitvorming. De benodigde aanpassingen aan het parkeerbeleid kunnen dan zo snel mogelijk worden uitgevoerd.