

ONDERWERP
Uitwerken kansenskaart parkeren Centrum

PROJECTNUMMER
D03091.000320

DATUM
7-2-2017

ONZE REFERENTIE
079243349 B

VAN
Mirjam van der Veen

AAN
Gerrit Klompmaker

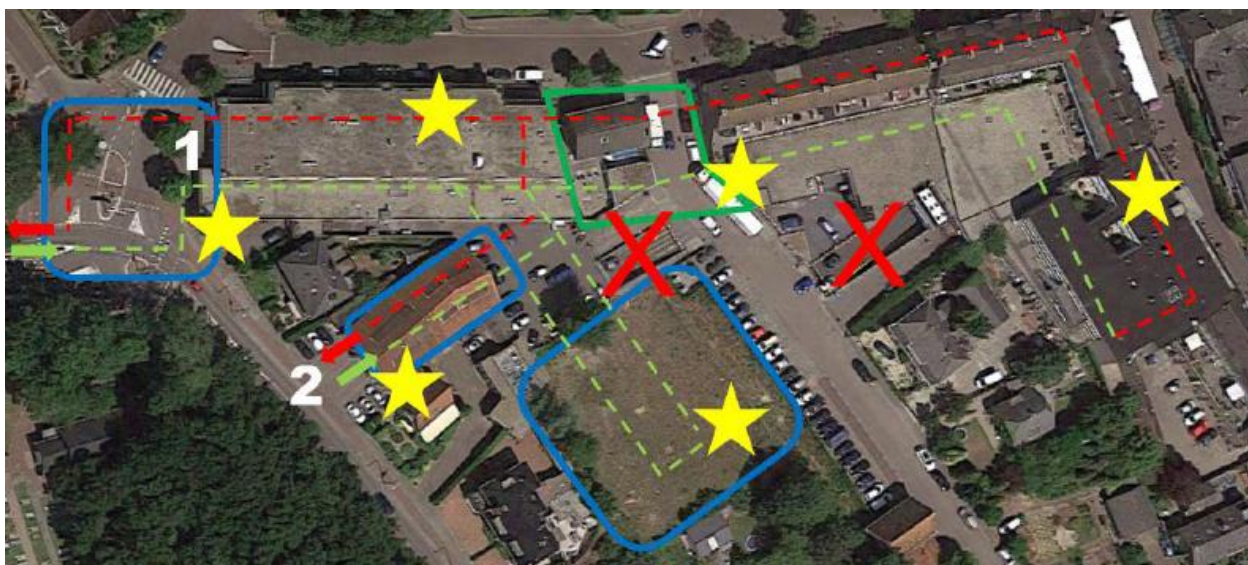
KOPIE AAN
Richard van Noord

Aanleiding

Op 29 september 2016 is het einddocument voor het centrum vastgesteld na een intensief participatietraject met diverse betrokkenen. Op basis van dit document wil de gemeente marktpartijen vragen voor de ontwikkeling van het Keucheniusgebied. Op 15 december 2016 is een motie aangenomen waarin het parkeren in het centrum ter discussie is gesteld. Dit in relatie tot de in de termijn agenda opgenomen kansenskaart parkeren. *Het doel van de kansenskaart is een afname van verkeersbewegingen in het centrum, realiseren van voldoende parkeerplaatsen en het aantrekkelijker maken van het centrum.* Er is gevraagd om aandacht te besteden aan het parkeren en de verkeerscirculatie in het centrum maar ook aan de bevoorrading en de logistiek. U heeft ons gevraagd een verkenning op hoofdlijnen uit te voeren van de kansenskaart waarin wij genoemde aspecten onder de loep nemen. Dit als voorbereiding op een eventueel gewenst nader uit te voeren (extern) onderzoek waarin de kansenskaart wordt uitgewerkt in een realistisch uitvoeringsbeeld en een meer concreet kostenoverzicht.

Kansenskaart

In de kansenskaart zijn de wensen van de participanten weergegeven. Zij willen het centrum en dan specifiek de Keucheniusstraat, de Kerkstraat en de Raadhuisstraat autoluw maken. Op dit moment wordt overlast ervaren van het verkeer dat gebruik maakt van de beide parkeergarages en van de aanwezige parkeerplaatsen in deze straten. Zij willen de entree van de parkeergarages verplaatsen en de beide parkeergarages koppelen rekening houdend met het verdwijnen van parkeerplaatsen op maaiveld. Het is dan (bijna) alleen nog mogelijk om ondergronds te parkeren in één grote parkeergarage onder het centrumgebied. Ook willen zij bij voorkeur het bevoorradingsverkeer uit de Keucheniusstraat en de Kerkstraat weren of beperken voor het nog aantrekkelijker maken van het winkelgebied. Ook dit bevoorradingsverkeer wordt dan bij voorkeur ondergronds afgewikkeld, evenals het laad- en losproces. In onderstaande figuur is de kansenskaart weergegeven zoals opgenomen in het definitief concept van juni 2016 en waarnaar in de motie wordt verwezen.



Figuur 1 Kansenskaart (bron: definitief concept Keucheniusgebied, juni 2016)

De uitgangspunten die wij in deze verkenning hanteren met betrekking tot de kansenkaart, zijn:

- De nieuwe parkeergarage bevat twee in- en uitritten/hellingbanen: locatie 1 ligt ter hoogte van de Prins Bernhardplein en locatie 2 ligt ter hoogte van de Ceintuurbaan (Kwikfit). De in- en uitrit bestaat uit één rijstrook per richting en een hellingbaan van circa 10%. Het kruispunt Prins Bernhardplein met de Naarderstraat moet aangepast worden.
- De in- en uitritten van de bestaande garages (AH en Blokker) in de Keucheniusstraat komen te vervallen. De bestaande parkeergarages worden ondergronds aangesloten, en eventueel op een nog nieuw te bouwen parkeergarage ter plaatse van het braakliggende gebied, waarbij hoogteverschillen een aandachtspunt zijn. Het aantal nieuwe parkeerplaatsen dat ondergronds wordt gerealiseerd, is afhankelijk van de ontwikkelingen en wordt op basis van de parkeernorm vastgesteld (op basis van de besluitvorming van de raad van 29 september 2016 moet een ontwikkelplan voor het braakliggende gebied voorzien in de normatief geldende parkeercapaciteit). Dit in aanvulling op de bestaande ondergrondse parkeerplaatsen, namelijk 122 plaatsen van AH garage en 80 plaatsen van Blokkergarage. Hierbij moeten tussen de diverse bouwdelen doorbraken worden gemaakt.

Verkenning

De volgende aspecten zijn op hoofdlijnen verkend:

Verkeer

Intensiteiten

De intensiteit op de *Keucheniusstraat* neemt af doordat het niet meer mogelijk is om op maaiveld te parkeren en de in- en uitritten zijn verplaatst naar Ceintuurbaan en Prins Bernhardplein. Ook het verdwijnen van de maaiveld parkeerplaatsen op de Keucheniusstraat in het kader van de ontwikkeling van het braakliggende terrein zorgt voor een afname van de intensiteit. Op de *Kerkstraat* en *Raadhuisstraat* zal de intensiteit afnemen maar blijft nog wel bestemmingsverkeer rijden (eenrichtingsverkeer). De overige winkelstraten zijn al autoluw met uitzondering van laad- en losverkeer; hier zal niets veranderen. Op de *Tuinstraat* blijft de intensiteit op het wegvak tussen Lindenlaan en Keucheniusstraat gelijk maar vanwege het wijzigen van de parkeerroute neemt de intensiteit op het wegvak tussen de Ceintuurbaan en de Keucheniusstraat toe omdat het verkeer via dit deel van de Tuinstraat naar de nieuw ingang(en) van de parkeergarage moet rijden, onder meer als gevolg van het eenrichtingsverkeer op de Engweg. Het realiseren van één grote parkeergarage zorgt voor een herverdeling van de verkeersstromen in het centrum. In de winkelstraten wordt het rustiger maar op de omliggende wegen zal de intensiteit toenemen o.a. op Ceintuurbaan, Havenstraat en Naarderstraat.

Oriëntatie/zichtbaarheid en vindbaarheid van winkels in relatie tot parkeren

Voor de oriëntatie van het verkeer, vooral bezoekers, is het niet aantrekkelijk om al het parkeren ondergronds te brengen en de ingang(en) naar buiten het winkelgebied te plaatsen, omdat bezoekers de winkels en/of entree van het winkelgebied dan niet zien en meer moeten zoeken naar de winkels. Het is voor bezoekers prettiger om eerst de winkels te zien dan wel het winkelgebied te ervaren voordat zij parkeren.

Ook in een parkeergarage hebben veel mensen moeite met oriëntatie waar de winkels liggen waar men naar toe wil oftewel wat is de snelste route richting het winkelgebied. Bezoekers willen graag zo dicht mogelijk bij de winkel staan, zeker als zij voor een snelle boodschap naar het winkelgebied komen. Het parkeren in een parkeergarage kost meer tijd vanwege langere loopafstanden. De grootste trekker(s), zoals de AH, moeten in de parkeergarage dan ook goed worden aangegeven. Voor de bezoekers van de AH is het verleggen van de ingang minder gunstig, evenals het koppelen van de parkeergarages, omdat zij dan een langere afstand in de garage moeten afleggen.

Ervaringen vanuit andere centra

In diverse centra is onderzoek gedaan naar het autoluw maken van het winkelgebied. Voorstanders zeggen dat het gezelliger en veiliger wordt, dat er minder geluid- en stankoverlast is en dat de sfeer in het winkelgebied beter is. Tegenstanders zeggen dat de bereikbaarheid afneemt, dat het zorgt voor verwarring, dat het niet gastvrij is voor de mensen die met de auto willen komen en dat het al voldoende veilig en prettig is in het winkelgebied. Het realiseren van relatief dure maatregelen om het winkelgebied autoluw te maken, vinden zij geldverspilling. Het geld kan beter uitgegeven worden aan de herinrichting van het winkelgebied bijvoorbeeld met meer groen, herinrichten profielen en nette bestrating. Het is aan te raden om onderzoek te doen onder bezoekers, bewoners (en overig belanghebbenden) en ondernemers om te horen wat zij van de voorgestelde maatregelen (= kansenkaart) vinden middels een enquête of een interview.

Ruimte in wegprofiel

In de *Naarderstraat* en rond het *Prins Bernhardplein* is extra ruimte nodig voor het realiseren van een nieuwe in- en uitrit/hellingbaan naar de parkeergarage. In de *Ceintuurbaan* is geen extra ruimte nodig in het profiel omdat de in- en uitrit/hellingbaan ter hoogte van de Kwikfit komt te liggen (let wel: dit pand moet dan worden verworven en gesloopt). Daarbij moet het voet- en fietspad op de Ceintuurbaan dat aan de zijde van het winkelgebied ligt, worden verlegd om conflicten tussen het langzaam verkeer en het verkeer dat de parkeergarage in- en uitrijdt, te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het verleggen van het fietspad naar de andere zijde van de Ceintuurbaan maar dan moet hier wel rekening worden gehouden met de kadastrale grenzen van de begraafplaats én met het realiseren van twee veilige oversteken ter hoogte van de Tuinstraat en ter hoogte van het kruispunt met het Prins Bernhardplein. Het profiel van de winkelstraten Keucheniusstraat en Kerkstraat (en Raadhuisstraat) moet worden aangepast tot autoluwe winkelstraten, eventueel voorziening van een afsluiting om te voorkomen dat er verkeer door de straten blijft rijden.

Laden en lossen

Vrachtwagenverkeer

In de huidige situatie vindt het laden en lossen van de AH en de Blokker plaats in aparte laad- en losruimtes op de Keucheniusstraat. De winkels in de winkelstraten Lindenlaan en Kerkstraat, voetgangerszone, worden via de straten in het winkelgebied bevoorrad. In de voetgangerszone gelden venstertijden. Het laden en lossen kan in dit gebied tussen 9.00 – 11.00 uur plaatsvinden. Het aantal vrachtwagens per dag op de diverse wegen in het winkelgebied is beperkt (2 tot 5%), zie tabel.

Intensiteiten: auto, fiets en vrachtwagenverkeer (2016)

Keucheniusstraat:

- Auto: 2.409 motorvoertuigen per etmaal
- Fiets: 254 fietsers per etmaal
- Vrachtwagenverkeer: 52 vrachtwagens per etmaal

Kerkstraat

- Auto: 2.409 motorvoertuigen per etmaal
- Fiets: 1.410 fietsers per etmaal
- Vrachtwagenverkeer: 77 vrachtwagens per etmaal

Tuinstraat

- Auto: 2.466 motorvoertuigen per etmaal
- Fiets: 605 fietsers per etmaal
- Vrachtwagenverkeer: 101 vrachtwagens per etmaal

Ceintuurbaan

- Auto: 7.485 motorvoertuigen per etmaal
- Fiets: 539 fietsers per etmaal
- Vrachtwagenverkeer: 385 vrachtwagens per etmaal

Bovengenoemde cijfers zijn afkomstig uit de memo 'Verkeerseffecten Keucheniusgebied (juni 2016)'. Op basis van deze cijfers kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van een capaciteitsprobleem in het centrum (maximale intensiteit van de drie winkelstraten bedraagt 3.500 tot 4.000 motorvoertuigen per etmaal uitgaande van een erftoegangsweg van 30 km/uur). Het is niet te druk maar dit wordt wel als zodanig ervaren. Het is dan ook belangrijk om hier aandacht aan te besteden.

Ondergronds laden en lossen

In deze verkenning is globaal gekeken naar de mogelijkheid om het vrachtwagenverkeer ondergronds te brengen en om ondergronds laad- en losvoorzieningen te realiseren. Voordeel is dat het vrachtwagenverkeer van maaiveld verdwijnt en het centrum, de Kerkstraat, de Lindenlaan, de Keucheniusstraat en de Tuinstraat nog autoluwer worden.

Echter, het ondergronds brengen van alle bevoorrading heeft een behoorlijke impact. Niet alleen wat betreft de extra ruimte die dit ondergronds vergt, zowel extra breedte als extra hoogte, maar ook extra laad- en lossystemen die gerealiseerd moeten worden. Denk hierbij aan het aanbrengen van liften naar de diverse winkels en bedrijven boven de parkeergarage. Ook de specifieke bevoorrading van AH zal lastig worden aangezien zij met behoorlijke vrachtwagens rijden die ondergronds moeten draaien en keren. Aangezien het niet mogelijk dan wel duur is om ter hoogte van alle winkels liften te maken, zullen sommige winkeliers alsnog moeten lopen naar laad- en lospunten om hun voorraden op te halen. Let wel: de liften hebben in de winkel ook impact, dit gaat ten koste van winkeloppervlakte. Naast het rijden met het vrachtwagenverkeer moet ondergronds een parkeerstrook voor vrachtwagenverkeer worden gemaakt met voldoende ruimte om te laden en lossen per winkel/bedrijf en voldoende

ruimte om te keren, bij voorkeur gescheiden van het overige verkeer. De helling bedraagt dan circa 4% en de hoogte van de parkeergarage bedraagt 4,60 meter. De boogstralen zijn 15 meter en bij een U-turn is een rijbaanbreedte nodig van 6,50 meter. Het realiseren van een parkeergarage die ook toegankelijk moet zijn voor vrachtverkeer is een behoorlijk technische opgave. Het ondergronds brengen van het vrachtverkeer brengt extra risico met zich mee wat betreft brandveiligheid en verkeersveiligheid. In verband met de benodigde lengte is het alleen mogelijk om de hellingbaan ter hoogte van het Prins Bernhardplein open te stellen voor vrachtverkeer. Let wel: de route voor het vrachtverkeer loopt onder beide bestaande parkeergarages door; dit betekent dat op een behoorlijke diepte een ingreep moet worden gedaan. De kosten zijn fors, evenals de risico's (zie tabel). Het laden en lossen kan ook met bovengrondse oplossingen uit het centrum worden gehaald maar dat is niet onderzocht.

Geotechniek - ondergrondse parkeergarage/laad- en losstrook

Het realiseren van ondergrondse in- en uitritten/hellingbanen voor de parkeergarage, evenals het realiseren van een extra parkeergarage en het maken van verbindingen, onder de bestaande gebouwen door is technisch een lastige opgave. Indien de parkeergarage alleen door autoverkeer worden gebruikt, kan gebruikt gemaakt worden van de bestaande parkeergarages en kan volstaan worden met het maken van nieuwe in- en uitritten en diverse doorbraken voor de verbindingen. De bouw van de verbindingen tussen de parkeergarages is een lastige opgave wat ten koste kan gaan van het pand dat hierboven is ligt o.a. Kerkstraat 18/18a, gebroeders Veerman. De bestaande woningen zijn voorzien van een stalen constructie of staan op palen. In beide gevallen is er sprake van een risico bij het realiseren van de ondergrondse infrastructuur. Dit betekent dat een vervangende constructie nodig is om te voorkomen dat de panden verzakken. Dit is een dure maatregel.

Het realiseren van een ondergrondse laad- en losstrook is nog ingrijpender omdat er dan geen gebruik gemaakt kan worden van de bestaande parkeergarages. Er moet dan een nieuwe bak gerealiseerd worden die onder de parkeergarages komt te liggen. Dit gaat behoorlijk diep. In een complexe omgeving met bestaande bebouwing is het niet wenselijk om een volledig nieuwe ondergrondse laad- en losstrook te realiseren voor de bevoorrading van de winkels. Dit brengt te veel risico's met zich mee en zeer hoge kosten.

Parkeren

Geheel ondergronds parkeren

Alle parkeerplaatsen in het centrumgebied op maaiveld worden ondergronds gerealiseerd waardoor een autoluw gebied ontstaat. Het langsparkeren op de Kerkstraat en Raadhuisstraat verdwijnt evenals het haaks parkeren op de Keucheniusstraat (tijdelijk boven normatief) en daarmee ook de blauwe zone in dit gebied. Dit betekent dat zowel de winkeliers als de bezoekers en de bewoners gebruik moeten maken van de parkeergarage. De capaciteit wordt ondergronds uitgebreid conform de norm (besluit raad september 2016) en beide bestaande parkeergarages worden met elkaar verbonden. Dit is een relatief dure ingreep aangezien het verbinden van twee bestaande parkeergarages ten koste gaat van ruimte in verband met onder meer hoogteverschillen, verschillende constructies en extra rijbanen tussen de garages. Hierdoor ontstaan 'hoekjes' die niet meer voor het parkeren kunnen worden gebruikt. Het is de vraag of alle winkeliers voorstander zijn van een autoluw winkelgebied met alleen parkeren in een grote parkeergarage. Veel winkeliers hebben klanten die graag voor de deur parkeren voor een snelle boodschap. Deze klanten hebben geen behoefte om hun auto in een parkeergarage te parkeren aangezien dat tijd (en geld) kost. Dit kan er toe leiden dat deze klanten elders hun boodschappen gaan doen. Daarbij komt dat de winkeliers het vaak zelf ook fijn vinden om de auto voor de deur te kunnen zetten. De bezoekers van het centrum zijn veelal mensen die vaker in het centrum komen en bekend zijn in het gebied. Een grote groep zijn de bezoekers van de AH. Zij willen snel kunnen parkeren om boodschappen te kunnen doen en zullen het niet fijn vinden om een extra omrijbeweging te moeten maken via de parkeergarage. Het realiseren van een parkeergarage is vooral prettig voor de bezoekers die in het winkelgebied gaan winkelen. Het realiseren van een parkeergarage is ook minder prettig voor de bewoners in het gebied. Zij moeten de auto in de parkeergarage zetten en hebben daardoor minder zicht op de auto. Daarbij gaan de parkeergarages nu 's avonds dicht; voor bewoners in het gebied moet de parkeergarage 24 uur beschikbaar zijn. Dit vraagt naast extra toezicht en beheer ook extra aandacht voor sociale veiligheid en brandveiligheid van de parkeergarage. Dit brengt extra kosten met zich mee terwijl er geen betaald parkeren in de parkeergarage wordt ingevoerd. Let wel: het parkeren in een parkeergarage is niet voor alle doelgroepen mogelijk. Denk hierbij aan o.a. auto's met een dakkofer of fietsen op het dak maar ook aan (bedrijfs)busjes. Zij zullen in de omgeving op zoek gaan naar een parkeerplek.

Verkeersveiligheid en sociale veiligheid

Sociale veiligheid

In een parkeergarage is sociale veiligheid een belangrijk aandachtspunt. De parkeergarage is relatief groot en heeft veel kleine hoekjes en weinig overzicht en doorzicht vanwege de koppeling van bestaande garages. Dit gaat ten koste van de sociale veiligheid.

Verkeersveiligheid en oriëntatie ondergronds

Het realiseren van een parkeergarage die bestaat uit diverse compartimenten vraagt de nodige aandacht om de verkeersveiligheid te garanderen. Het is belangrijk om voldoende overzicht te hebben om elkaar tijdig te kunnen waarnemen. Het realiseren van kriskras-verbindingen of te krappe kruispunten zijn niet wenselijk en zorgen voor extra conflicten. Bewegwijzering speelt hierbij een rol maar ook de berijdbaarheid van de parkeergarage.

Verkeersveiligheid en oriëntatie op maaiveld

Het realiseren van een parkeergarage zorgt voor minder verkeersstromen op maaiveld. In het winkelgebied wordt de kans op conflicten kleiner maar dan moet wel duidelijk worden aangegeven dat er geen autoverkeer door het winkelgebied mag rijden bijvoorbeeld met een afsluiting. Op maaiveld moet wel extra aandacht besteed worden aan de locaties van de beide in- en uitritten van de parkeergarage aan het Prins Bernhardplein en de Ceintuurbaan om conflicten met het overig verkeer te voorkomen. Het fietspad op de Ceintuurbaan moet worden verplaatst naar de andere kant (let wel: als hier voldoende ruimte is) en het kruispunt Naarderstraat met Prins Bernhardplein moet ingrijpend worden aangepast.

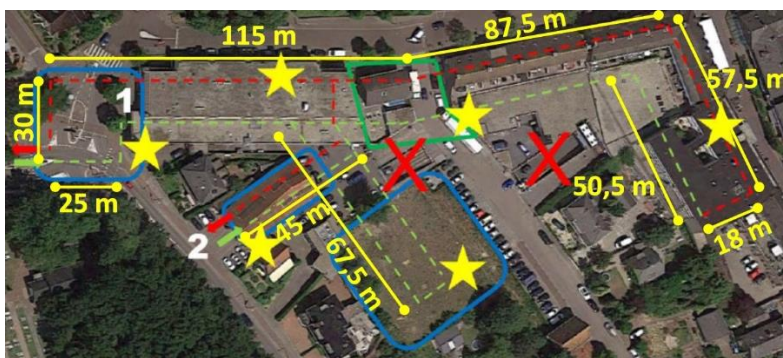
Kosten

Kosteninschatting investeringskosten kansenkaart exclusief ondergronds bevoorradingsverkeer

Er is een globale kosteninschatting gedaan waarin de volgende onderdelen zijn meegenomen:

- Ondergrondse verbinding/kruispunt tussen de afzonderlijke parkeergarages.
- Dicht maken van de bestaande in- en uitritten/hellingbanen van de AH en de Blokker.
- Creëren van een in- en uitrit/hellingbaan ter hoogte van de Ceintuurbaan.
- Creëren van een in- en uitrit/hellingbaan ter hoogte van het Prins Bernhardplein.
- Het maken van doorbraken tussen diverse bouwdelen.
- Het aanpassen van het kruispunt van de Prins Bernhardplein met de Naarderstraat.

De totale kosten zijn geraamd op € 19.180.000,- inclusief btw en risicoreservering van € 5.000.000,-. De risicoreservering is hoog, maar gelet op de aard van het onderzoek (verkenning) veiligheidshalve zo opgenomen. In de kostenraming is geen rekening gehouden met verwerving van de panden Kwikfit en Kerkstraat 18 (Gebroeders Veerman). In de kostenraming is geen rekening gehouden met het autoluw maken of het herinrichten van de Keucheniusstraat en de Kerkstraat/Raadhuisstraat en er is geen rekening gehouden met het nemen van maatregelen tijdens de bouw om het winkelgebied bereikbaar en toegankelijk te houden. In de raming is ook geen rekening gehouden met de bouw van een extra garage onder het Keucheniusgebied en ook is geen rekening gehouden met ondergronds laden en lossen. In onderstaand kaartje zijn de afstanden weergegeven.



Figuur 2: Kansenkaart met afmetingen

Kosteninschatting ondergronds bevoorradingsverkeer

Het realiseren van een ondergrondse parkeerstrook of -bak voor bevoorradingsverkeer is niet apart geraamd vanwege de zeer hoge kosten. Voor het bevoorradingsverkeer moet worden uitgegaan van een langere helling en een diepere parkeerbak om ondergronds te kunnen rijden. Je hebt dus veel meer ruimte nodig. Het is dan niet mogelijk om gebruik te maken van de beide bestaande parkeergarages omdat deze te laag zijn. Dit betekent dat voor de bevoorrading een aparte ruimte gemaakt moet worden die nog onder de parkeergarages moet komen te liggen voorzien van twee rijstroken, laad- en losplekken en keermogelijkheden. Dit is een behoorlijke investering waarbij zelfs nagedacht moet worden over totale sloop van het centrum aangezien de realisatie van een geheel nieuwe, diepe, ondergrondse parkeerstrook of -bak in een zodanig complexe omgeving zeer kostbaar is en veel risico's met zich meebrengt. Een dergelijke voorziening is een veelvoud van het bedrag dat hiervoor is vermeld, terwijl de daarmee samenhangende risico's niet verantwoord zijn.

Kosten extern onderzoek uitwerking kansenkaart

Hieronder is een globale kosteninschatting weergegeven voor de vervolgfases die doorlopen moeten worden om te komen tot één grote parkeergarage onder het winkelgebied conform de kansenkaart. Hierbij is alleen uitgegaan van een inschatting van de benodigde technische onderzoeken om de omgeving en ondergrond goed in beeld te brengen, evenals het maken van het schetsontwerp en het voorlopig ontwerp. Er is geen rekening gehouden met het omgevingsmanagement (o.a. overleggen, burgerparticipatie) en het doorlopen van de ruimtelijk procedure(s) (o.a. Bestemmingsplan). Het gaat om de volgende onderzoeksfases:

- Fase 1: schetsontwerp (SO-fase): € 40.000 - € 60.000,--
- Fase 2: voorlopig ontwerp (VO-fase): € 40.000 - € 60.000,--

Om een goed beeld te krijgen van de investeringskosten is het minimaal noodzakelijk om een voorlopig ontwerp te maken; dit is van belang voor de gedetailleerdheid van de kostenraming. Het is een zeer complexe omgeving waarin gebouwd moet worden en dat brengt de nodige risico's met zich mee. Alvorens te starten met de diverse technische onderzoeken adviseren wij om enquêtes en/of interviews te houden met de winkeliers, bezoekers en de bewoners van het gebied om de haalbaarheid/wenselijkheid van een parkeergarage te achterhalen.

Eigenaren/exploitanten parkeergarages

De beide parkeergarages zijn van verschillende eigenaren/exploitanten (in VVE verband ondergebracht). Zij zullen geen voorstander zijn van het koppelen van de parkeergarages aangezien dit relatief weinig extra parkeerplaatsen oplevert en daarmee geen extra inkomsten. Het realiseren van nieuwe in- en uitritten/hellingbanen en het koppelen van de parkeergarages levert geen extra parkeerplaatsen op. Daarbij moet het parkeren in de parkeergarage gratis blijven. Dit betekent dat deze grotere parkeergarage zeker niet exploitabel is. Het is dan ook de vraag of de parkeergarage door één van de huidige eigenaren overgenomen wordt. In de huidige situatie worden de beide parkeergarages 's avonds afgesloten. Dit is niet mogelijk als de bewoners van het winkelgebied ook gebruik moeten maken van de garage; dit vraagt om maatregelen in de vorm van toegangspasjes maar ook om extra toezicht (sociale controle).

Advies

Het is de vraag of het realiseren van één ondergronds parkeergarage zorgt voor meer veiligheid en meer sfeer in het winkelgebied. Het is een dure maatregel die de nodige risico's met zich meebrengt in dit gebied. Daarbij is het verbinden van bestaande parkeergarage niet efficiënt en het is onvoldoende bekend in hoeverre de winkeliers, de bezoekers en de bewoners ook daadwerkelijk gebruik gaan maken van de parkeergarage. Voor wie doen je het? Voorkomen moet worden dat zij op zoek gaan naar alternatieven in de omgeving of uitwijken naar andere centra. Het realiseren van een autoluw winkelgebied is een mooi streven maar het is de vraag of je met de realisatie van een grote parkeergarage het dorpse karakter kan behouden. Is het niet wenselijker en meer effectief vanuit de doelstelling om het geld uit te geven aan andere maatregelen om het centrum aantrekkelijker te maken (bijv. het revitaliseren van de parkeergarage onder het gebouw van de Blokker)?

Voor wie doe je het?

Een aantal voorbeelden:

- Voor bezoekers van het winkelgebied: zij willen voldoende, goed bereikbare parkeerplaatsen in het winkelgebied waarbij voor de kortparkeerders een extra afstand een belemmering is terwijl dit voor langparkeerders minder uitmaakt.
- Voor bezoekers die specifiek voor de AH komen: zij willen zo dicht mogelijk met de auto bij de winkel kunnen komen om de boodschappen in de auto te kunnen doen, bij voorkeur niet omrijden.
- Voor bezoekers die op bezoek gaan bij bewoners of in het gebied een bestemming hebben: zij willen hun bestemming snel kunnen vinden (oriëntatie) en parkeren de auto bij voorkeur in het zicht of in de nabijheid.
- Voor bezoekers van het winkelgebied die met de fiets of te voet komen: zij vinden minder autoverkeer in het gebied wel prettig om conflicten te voorkomen en waarderen de rustige sfeer.
- Voor bewoners van het gebied: zij hebben minder overlast van verkeer maar moeten wel de auto in de garage parkeren dan kan minder aantrekkelijk zijn vanwege zicht (sociale controle) en loopafstand.
- Voor winkeliers in het gebied: zij willen dat de klanten naar het centrum blijven komen. Als de klanten vragen om parkeren voor de deur dan is dat belangrijk maar als de klanten vragen om meer sfeer of last hebben van autoverkeer dan vinden zij dat belangrijk. Let wel: sommige winkeliers willen graag wel de auto voor de deur kunnen zetten omdat zij o.a. klanten moeten bezoeken en het hebben van verkeer voor de deur is ook goed voor de zichtbaarheid (reclame).

Let wel: in het rapport 'Actualisatie second opinion centrumplan Huizen (april 2016)' is aangegeven dat de ondernemers in het centrum willen inzetten op de volgende doelgroepen: stadse dorpling, senior en toerist. De vraag is met welk vervoermiddel zij bij voorkeur naar het centrum komen.

Bijlage 1: Beoordelingstabel Kansenskaart - Referentiesituatie (= situatie o.b.v. vastgesteld centrumplan)

Criteria	Subcriteria	Huidige situatie	Referentiesituatie	Kansenskaart
Verkeer	Intensiteit op de Keucheniusstraat			
	Intensiteit op de Kerkstraat en Raadhuisstraat			
	Intensiteit op de Tuinstraat			
	Zichtbaarheid van winkels irt parkeren			
	Ruimte in wegprofiel			
Laden en lossen	Vrachtwagenverkeer			
	Ondergronds laden en lossen	NVT	NVT	NVT
Parkeren	Ondergronds parkeren			
Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid en oriëntatie op maaiveld			
	Verkeersveiligheid en oriëntatie ondergronds			
Sociale veiligheid	Sociale veiligheid			
Kosten	Investeringskosten			
Eigenaren en exploitanten	Exploitatie parkeergarage			