
NOTITIE

Van : T. van der Plaats, H. van Riet
Project : Impactonderzoek huisvesting gemeentelijke organisatie Harlingen
Opdrachtgever : Gemeente Harlingen
Datum : 11 augustus 2020
Betreft : Impactonderzoek verkeer en parkeren (definitief)



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De ambtelijke organisatie van de gemeente Harlingen is traditioneel gehuisvest en verdeeld over diverse locaties in en rond het centrum van Harlingen. Uit onderzoek blijkt dat de huidige huisvesting op bepaalde onderdelen gedateerd is. Daarnaast wil de gemeente Harlingen zich blijven profileren als een goede en aantrekkelijke werkgever. In dat kader heeft *abcnova* in opdracht van de gemeente Harlingen een Strategisch Huisvestingsplan opgesteld (31 januari 2020). In deze rapportage is onder andere een programma van eisen voor de toekomstige huisvesting opgenomen en worden diverse potentiële locaties verkend. Hierbij worden een viertal mogelijke scenario's voor de gemeentelijke huisvesting verder uitgewerkt, namelijk:

- Scenario 1. Waddenpromenade
- Scenario 2. N31
- Scenario 3. Centrum
- Scenario 4. Westerzeedijk

In voorliggende notitie wordt de verkeerskundige impact van deze scenario's nader onderzocht.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten voor de verschillende vestigingslocaties opgesomd. Voor de huidige en toekomstige situaties wordt in hoofdstuk 3 de parkeerbehoefte bepaald. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 per locatie genoemd wat mogelijke parkeerlocaties voor bezoekers en werknemers van de gemeentelijke organisaties zijn, wat de huidige parkeersituatie is en of de beoogde veranderingen leiden tot knelpunten. In hoofdstuk 5 wordt voor de huidige en toekomstige situaties de verkeersgeneratie berekend. In hoofdstuk 6 wordt vervolgens ingegaan op de bereikbaarheid per auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer. Dit alles leidt tot een opsomming van de plus- en minpunten van de vier scenario's op de aspecten verkeer en parkeren (hoofdstuk 7). De plus- en minpunten van de vier scenario's op het gebied van verkeer en parkeren kunnen worden meegewogen in de bestuurlijke afweging voor een geschikte vestigingslocatie.

2. Programma en uitgangspunten

Met betrekking tot het programma en de uitgangspunten van de gemeentelijke huisvesting Harlingen wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de uitgangspunten zoals opgenomen in het Strategisch Huisvestingsplan (*abcnova*, 31 januari 2020).

2.1 Huidige situatie

De ambtelijke organisatie van de gemeente Harlingen is verspreid gehuisvest over vijf locaties in en rond het centrum van Harlingen. Hier gaat het om:

- Stadhuis, Noorderhaven 86.
- Groenlandsvaarder, Voorstraat 35.
- Waddenspromenade, Waddenspromenade 1.
- Gemeentewerf, Westerzeedijk 9 (geen onderdeel scope).
- MFC Het Vierkant, Johan van Oldenbarneveltstraat 2 (geen onderdeel scope).

De oppervlakten en het aantal werkplekken van de huidige panden is opgenomen in tabel 1. Dit zijn tevens de aantallen waarmee gerekend wordt om de huidige verkeersgeneratie en parkeerbehoefte te bepalen.

Tabel 1. Oppervlakten en aantal werkplekken huidige panden

	Oppervlakte m ² BVO	Werkplekken
Stadhuis	965	17
Groenlandsvaarder	1.455	52
Waddenspromenade	1.115	44
Totaal	3.535 m²BVO	110

* het betreft alleen huidige werkplekken en kantine, overige opstallen zijn geen onderdeel van scope.

2.2 Toekomstige situatie

Voor de toekomstige situatie zijn er in het Strategisch Huisvestingsplan diverse locaties onderzocht, waarna er vier scenario's nader zijn uitgewerkt. De uitgangspunten van deze vier scenario's dienen als uitgangspunt voor dit impactonderzoek verkeer en parkeren. Voor alle vier de locaties geldt dat wordt gerekend met de beoogde bruto vloeroppervlak dat is opgenomen in het ruimtelijk programma van eisen van het Strategisch Huisvestingsplan: het is gewenst om totaal 2.680 m² BVO te realiseren. Dit is inclusief ruimte voor publieksfuncties, het bestuurscentrum, kantooromgeving, facilitaire functies, het gemeentearchief en een werken ontmoetingscentrum. De oppervlakte van het Stadhuis is hierin niet meegenomen. Het stadhuis blijft in de toekomst ongewijzigd behouden. Onderstaand wordt verder ingegaan op de locatie van de vier uitgewerkte scenario's, welke zijn afgebeeld in figuur 1.

Figuur 1. Locatie scenario's toekomstige huisvesting



Scenario 1 – Waddenspromenade

In dit scenario wordt de ambtelijke huisvesting Groenlandsvaarder samengevoegd op de huidige locatie van de Waddenspromenade en blijft het stadhuis behouden. Parkeren voor bezoekers en medewerkers vindt plaats in nabijgelegen parkeergarage Veerterminal, hier worden totaal 50 plekken gereserveerd, met name ten behoeve van bezoekers en deeltaxi's. Medewerkers van de gemeente blijven parkeren op de verspreid liggende parkeerplaatsen voor vergunninghouders in de binnenstad.

Scenario 2 – N31

Op het vrijgekomen terrein tussen de nieuwe N31 en Alemunerweg bestaat de mogelijkheid om de ambtelijke huisvesting vanuit Groenlandsvaarder en Waddenspromenade samen te voegen in een compacte nieuwbouw. Het stadhuis blijft daarnaast in functie. Parkeren wordt opgevangen op een nieuw te realiseren parkeerterrein op maaiveldniveau, hier zijn 75 parkeerplaatsen beoogd op maaiveld.

Scenario 3 – Centrum

In dit scenario worden panden verworven in direct omgeving van de huidige locaties Stadhuis/Groenlandsvaarder. Vervolgens wordt er een visuele en/of fysieke verbinding tussen de verschillende gebouwen gerealiseerd. De locatie Waddenspromenade wordt in dit scenario gesloten. Het stadhuis blijft in functie. In dit scenario blijven medewerkers parkeren op de huidige verspreid liggende parkeerplaatsen voor vergunninghouders in de binnenstad. Parkeren voor bezoekers is deels voorzien op bestaande en nieuwe parkeercapaciteit in de directe omgeving.

Scenario 4 – Westerzeedijk

Bij dit scenario wordt er een nieuw, hoogwaardig gebouw gerealiseerd op een locatie langs de Westerzeedijk, ten zuiden van de bestaande Aldi supermarkt. De huidige locaties Groenlandsvaarder en Waddenspromenade

verdwijnen. Parkeren wordt opgevangen op een nieuw te realiseren parkeerterrein op maaiveldniveau, hier zijn 75 parkeerplaatsen beoogd op maaiveld. Eventueel is er ruimte voor aanvullende parkeerplaatsen.

3. Parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte van de huidige en toekomstige huisvesting kan worden berekend aan de hand van de Nota Parkeernormen Harlingen (2016). Hierin zijn parkeernormen opgenomen voor diverse functies, waarmee het benodigd aantal parkeerplaatsen kan worden berekend.

Voor de huisvesting van de gemeentelijke organisatie wordt gerekend met parkeernormen in de categorie 'Kantoor (met baliefunctie)'. De te hanteren parkeernorm wordt bepaald aan de hand van de ligging van de projectlocatie. De huidige huisvestingslocaties liggen in het centrumgebied van Harlingen. In de scenario's Waddenpromenade en Centrum ligt deze in de toekomstige situatie opnieuw in centrumgebied. Voor de huidige situatie en deze twee toekomstscenario's wordt daarom gerekend met parkeren die horen bij een **ligging in de binnenstad**. Dit is conform de gebiedsindeling die is opgenomen in de Nota Parkeernormen. Voor de overige twee scenario's (N31 en Westerzeedijk) wordt gezien de ligging buiten het centrum gerekend met de parkeernormen 'Vignet-gebied'. Deze zijn wat hoger dan de parkeernormen voor een ligging in de binnenstad, wat te verklaren is door het feit dat minder mensen met de fiets of het OV naar de gemeentelocatie reizen.

Verder is het aandeel bezoekersparkeren berekend aan de hand van het percentage dat wordt genoemd in de Nota Parkeernormen. Dit aandeel bedraagt 20% van de parkeerplaatsen bij kantoren met baliefunctie. De overige 80% van de parkeerplaatsen is bestemd voor werknemers. Het stadhuis wordt bij de berekening van de huidige en toekomstige parkeerbehoefte buiten beschouwing gelaten, omdat deze bij alle scenario's in zijn huidige vorm behouden blijft. Daarmee verandert de parkeersituatie van het stadhuis met een nieuwe huisvestingslocatie niet.

3.1 Huidige situatie

In de huidige situatie zorgen bezoekers en werknemers van de locaties Groenlandsvaarder en Waddenpromenade voor een bepaalde parkeerbehoefte. Tabel 5 toont de parkeerbehoefte van deze drie locaties op basis van de gemeentelijke parkeernormen.

Tabel 5. Parkeerbehoefte huidige situatie

Huidige situatie	Oppervlakte	Parkeernorm*	Parkeerbehoefte		
			Personeel (80%)	Bezoekers (20%)	Totaal (100%)
Groenlandsvaarder	1.455 m ² bvo	2,05 per 100 m ² bvo	23,9 pp	6,0 pp	29,8 pp
Waddenpromenade	1.115 m ² bvo	2,05 per 100 m ² bvo	18,3 pp	4,6 pp	22,9 pp
Totaal	2.570 m² bvo		42 pp	11 pp	53 pp

* Nota Parkeernormen Harlingen (2016), kantoor met baliefunctie, binnenstad

3.2 Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie zorgen bezoekers en werknemers in elk van de vier scenario's voor een parkeerbehoefte. Tabel 6 toont de parkeerbehoefte van de scenario's Waddenpromenade en Centrum. Voor die scenario's is gerekend met de parkeernorm voor kantoorruimte in de binnenstad. Het benodigd aantal parkeerplaatsen op basis van de gemeentelijke norm bedraagt voor de nieuwe huisvestingslocatie (Waddenpromenade of Centrum) 55 parkeerplaatsen, waarvan 44 parkeerplaatsen bedoeld voor werknemers en 11 parkeerplaatsen bedoeld voor bezoekers. Dat zijn er 2 meer dan in het huidige programma, hetgeen direct terug te leiden is op de toename van de ruimtebehoefte met 90 m² bvo (oud 2.570 m², nieuw 2.680 m²).

Tabel 6. Parkeerbehoefte toekomstige situatie (scenario Waddenpromenade en Centrum)

Huidige situatie	Oppervlakte	Parkeernorm*	Parkeerbehoefte		
			Personeel (80%)	Bezoekers (20%)	Totaal (100%)
Nieuwe huisvesting	2.680 m ² bvo	2,05 per 100 m ² bvo	44 pp	11 pp	55 pp

* Nota Parkeernormen Harlingen (2016), kantoor met baliefunctie, binnenstad

Tabel 7 toont de parkeerbehoefte van de scenario's N31 en Westerzeedijk. Daarvoor is voor de nieuwbouw gerekend met de parkeernorm voor het Vignet-gebied. Het benodigd aantal parkeerplaatsen op basis van de gemeentelijke norm bedraagt voor de nieuwe huisvestingslocatie (N31 of Westerzeedijk) 76 parkeerplaatsen, waarvan 61 parkeerplaatsen bedoeld voor werknemers en 15 parkeerplaatsen bedoeld voor bezoekers.

Tabel 7. Parkeerbehoefte toekomstige situatie (scenario N31 en Westerzeedijk)

Huidige situatie	Oppervlakte	Parkeernorm*	Parkeerbehoefte		
			Personeel (80%)	Bezoekers (20%)	Totaal (100%)
Nieuwe huisvesting	2.680 m ² bvo	2,85 per 100 m ² bvo	61 pp	15 pp	76 pp

* Nota Parkeernormen Harlingen (2016), kantoor met baliefunctie, Vignet-gebied

3.3 Fietsparkeren

Het benodigd aantal stallingsplaatsen voor fietsen van de huidige en toekomstige huisvesting kan worden berekend aan de hand van de CROW Fietsparkeerkcijfers 2019. De gemeente Harlingen hanteert geen eigen richtlijnen met betrekking tot het benodigd aantal stallingsplaatsen. In de publicatie Fietsparkeerkcijfers 2019 van het CROW zijn normen opgenomen voor diverse functies, waarmee het benodigd aantal stallingsplaatsen kan worden berekend. Voor de huisvesting van de gemeentelijke organisatie wordt gerekend met parkeernormen in de categorie '**Kantoor (personeel)**'. De te hanteren norm wordt bepaald aan de hand van de ligging van de projectlocatie. De huidige huisvestingslocaties liggen in het centrumgebied van Harlingen. In de scenario's Waddenpromenade en Centrum ligt deze in de toekomstige situatie opnieuw in centrumgebied. Voor de huidige situatie en deze twee toekomstscenario's wordt daarom gerekend met parkeren die horen bij een **ligging in 'centrum en schil'**. Voor de overige twee scenario's (N31 en Westerzeedijk) wordt gezien de ligging buiten het centrum gerekend met de normen '**rest bebouwde kom**'. Deze zijn wat lager dan de normen bij een ligging in het centrum, wat te verklaren is door het feit dat minder mensen met de fiets naar de gemeentelocatie reizen. Verder is het aandeel bezoekersparkeren berekend aan de hand van de gegeven normen.

Omdat het benodigd aantal stallingsplaatsen enkel voor de toekomstige situatie relevant is, wordt de berekende parkeerbehoefte van de huidige huisvesting achterwege gelaten. In de toekomstige situatie zorgen bezoekers en werknemers van de vier scenario's voor een fietsparkeerbehoefte. Tabel 8 toont de fietsparkeerbehoefte van de scenario's Waddenpromenade en Centrum. Daarvoor is gerekend met de norm voor 'kantoorruimte in centrumgebied'. Het benodigd aantal stallingsplaatsen op basis van CROW kencijfers bedraagt voor de nieuwe huisvestingslocatie (Waddenpromenade of Centrum) 55 stallingsplaatsen, waarvan 49 stallingsplaatsen bedoeld voor werknemers en 6 stallingsplaatsen bedoeld voor bezoekers.

Tabel 8. Fietsparkeerbehoefte toekomstige situatie (scenario Waddenpromenade en Centrum)

Toekomstige situatie	Oppervlakte	Kencijfer	Fietsparkeerbehoefte
		Personeel en bezoekers	
Nieuwe huisvesting	2.680 m ² bvo	2,0 per 100 m ² bvo	49 stallingsplaatsen
		6,0 per balie	6 stallingsplaatsen
Totaal	2.680 m² bvo		55 stallingsplaatsen

* CROW Fietsparkeerkcijfers 2019, kantoor (personeel en bezoek), centrum, gemiddelde

Tabel 9 toont de fietsparkeerbehoefte van de scenario's N31 en Westerzeedijk. Daarvoor is gerekend met de norm voor de 'rest bebouwde kom'. Het benodigd aantal stallingsplaatsen op basis van de CROW kencijfers bedraagt voor de nieuwe huisvestingslocatie (N31 of Westerzeedijk) 43 stallingsplaatsen, waarvan 37 stallingsplaatsen bedoeld voor werknemers en 6 stallingsplaatsen bedoeld voor bezoekers.

Tabel 9. Fietsparkeerbehoefte toekomstige situatie (scenario Waddenpromenade en Centrum)

Toekomstige situatie	Oppervlakte	Kencijfer	Fietsparkeerbehoefte
		Personeel en bezoekers	
Nieuwe huisvesting	2.680 m ² bvo	1,5 per 100 m ² bvo	36,7 stallingsplaatsen
		6,0 per balie	6 stallingsplaatsen
Totaal	2.680 m² bvo		43 stallingsplaatsen

* CROW Fietsparkeerkencijfers 2019, kantoor (personeel en bezoek), rest bebouwde kom, gemiddelde

3.4 Vergelijking met resultaten enquêteonderzoek

Autoparkeren

In november 2019 is er tijdens een medewerkersbijeenkomst van de gemeente Harlingen een enquête afgenomen onder werknemers. Daarbij is hun mening gevraagd over de ambtelijke huisvesting en het reisgedrag van de werknemers. Aan de hand van deze enquêteresultaten kan worden gecontroleerd of de daadwerkelijk parkeerbehoefte van de nieuwe huisvestingslocatie overeenkomt met de behoefte zoals berekend met de gemeentelijke parkeernormen.

Van de respondenten gaf een percentage van 54% aan dat zij met de auto naar het werk komen. Verder gaf 1 op de 5 respondenten aan dat een goede autobereikbaarheid voor hen het belangrijkste huisvestingscriterium is. Nog boven keuzemogelijkheden als 'al mijn collega's dichtbij hebben', 'uitzicht op natuur/water/groen' en 'in het stadscentrum zitten'.

In het ruimtelijk programma van eisen in het Strategisch Huisvestingsplan is opgenomen dat er bij de gemeentelijke organisatie Harlingen 89 FTE's werkzaam zijn. Vermenigvuldigd met een flexfactor van 0,8 per werkplek (slechts 80% van de werknemers is gelijktijdig aanwezig; bron Strategisch Huisvestingsplan) betekent dat dat er rekening moet worden gehouden met 71 primaire werkplekken. Als dit aantal van 71 werkplekken wordt vermenigvuldigd met het percentage autogebruik van 54%, komen er 39 werknemers met de auto naar het werk. Een verklaring voor het relatief hoge autogebruik is dat relatief veel werknemers op een locatie wonen die niet fietsbaar is dan wel slecht ontsloten is per openbaar vervoer (Slechts 4% van de werknemers komt met het openbaar vervoer, terwijl de werklocatie relatief goed per openbaar vervoer ontsloten is.

In tabel 6 is voor de nieuwe huisvesting in het centrum een parkeerbehoefte berekend van totaal 55 parkeerplaatsen, waarvan 44 parkeerplaatsen voor personeel en 11 parkeerplaatsen voor bezoekers. Het aantal van 44 parkeerplaatsen ligt iets hoger dan het berekende aantal van 39 parkeerplaatsen op basis van de enquêteresultaten. Dit verschil is echter beperkt en biedt ruimte voor eventuele personeelsuitbreiding in de toekomst. Daarmee is geverifieerd dat de CROW kencijfers een goed beeld geven van de daadwerkelijk te verwachten parkeerbehoefte.

De toekomstige parkeerbehoefte voor de toekomstscenario's N31 en Westerzeedijk (tabel 7) bedraagt 76 parkeerplaatsen, waarvan 61 parkeerplaatsen bedoeld voor werknemers en 15 parkeerplaatsen bedoeld voor bezoekers. Dit is wat ruimer dan het berekende aantal van 39 parkeerplaatsen op basis van de enquêteresultaten, maar met een locatie buiten het centrum is de verwachting dat meer mensen met de auto naar het werk zullen reizen en minder mensen met de overige vervoerswijzen.

Fietsparkeren

Van de respondenten gaf een percentage van 33% aan dat zij met de fiets naar het werk komen. In het ruimtelijk programma van eisen in het Strategisch Huisvestingsplan is opgenomen dat er bij de gemeentelijke organisatie Harlingen 89 FTE's werkzaam zijn. Vermenigvuldigd met een flexfactor van 0,8 per werkplek betekent dat dat er rekening moet worden gehouden met 71 primaire werkplekken. Als dit aantal van 71 werkplekken wordt vermenigvuldigd met het percentage fietsgebruik van 33%, komen er 24 werknemers met de fiets naar het werk.

In dat oogpunt is de berekende fietsparkeerbehoefte op basis van CROW kencijfers (tabel 8: 49 stallingsplaatsen en tabel 9: 37 stallingsplaatsen) ruim hoger dan dat het enquêteresultaat uitwijst. Stallingsplaatsen nemen echter relatief weinig ruimte in. Geadviseerd wordt daarom om geen lager aantal te realiseren zodat flexibiliteit naar de toekomst wordt behouden. Daarmee kan worden in gespeeld op de trend waarbij door de opkomst van de elektrische fiets vaker voor dit vervoermiddel wordt gekozen. Geadviseerd wordt een deel van de stallingsplaatsen te voorzien van een oplaadmogelijkheid.

4. Parkeersituatie

In dit hoofdstuk wordt voor de huidige situatie en de toekomstige situatie de parkeersituatie beschreven. Daarbij wordt zoveel mogelijk geput uit de uitgangspunten van het Strategisch Huisvestingsplan. Vervolgens wordt per locatie bekeken in hoeverre de berekende parkeerbehoefte kan worden opgevangen en welke mogelijke knelpunten zich voordoen.

4.1 Huidige situatie

4.1.1 Parkeeraanbod

In de huidige situatie wordt er gespreid geparkeerd bij de verschillende panden waar de gemeentelijke organisatie gevestigd is. Bezoekers van het stadhuis en de panden Groenlandsvaarder en Waddenpromenade parkeren in de parkeergarage Veerterminal en op de openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving.

De parkeergarage Veerterminal ligt vlak naast het pand Waddenpromenade en op circa 6 minuten loopafstand van het stadhuis/Groenlandsvaarder. In de directe omgeving van de panden liggen de openbare parkeerplaatsen in de Voorstraat (ca. 25 parkeerplaatsen, max. 1 uur), Vismarkt (ca. 6 parkeerplaatsen, max. 4 uur) en Noorderhaven (ca. 40 parkeerplaatsen, max 4 uur).

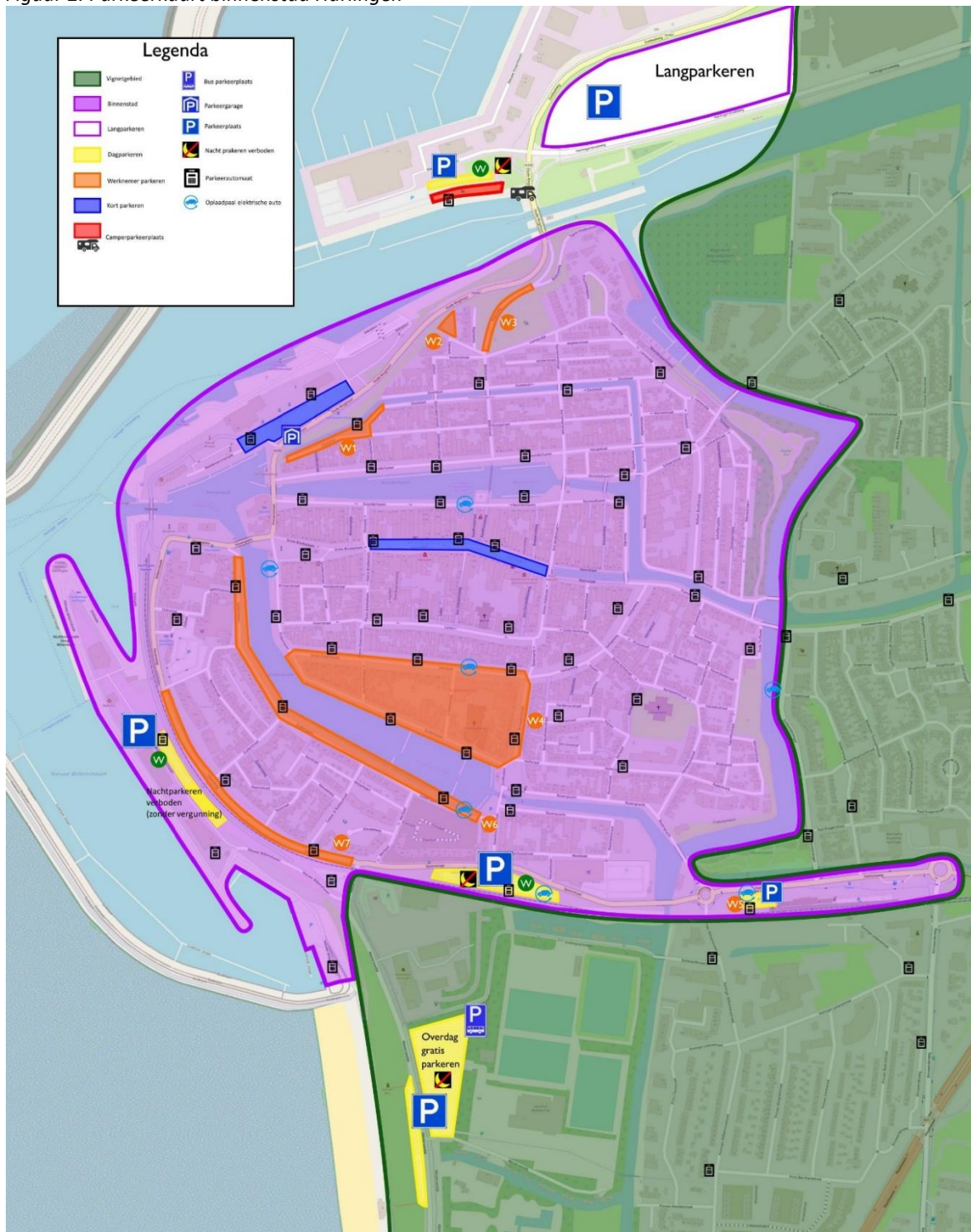
Werknemers van de gemeente parkeren binnen de binnenstad in gebieden aangewezen waar werknemers van bedrijven en organisaties in Harlingen met een vergunning mogen langparkeren. Nabijgelegen zones waar werknemers parkeren, zijn de locaties Zoutsloot, Dijkswal en Bildtseweg.

Langs de Noorderhaven, aan de voorzijde van het Stadhuis, ligt verder een kleine parkeerhaven met plaats voor 10 auto's. Hiervan zijn 5 parkeerplaatsen gereserveerd voor de burgemeester en wethouders van de gemeente Harlingen en de overige 5 parkeerplaatsen voor bezoekers van de gemeentelijke organisatie. Deze reservering geldt alleen op doordeweekse dagen, in het weekend geldt er op deze 10 parkeerplaatsen het reguliere parkeerregime.

Figuur 2 toont een parkeerkaart van (een deel van) de binnenstad van Harlingen, met daarop de verschillende parkeergebieden. In oranje zijn de gebieden weergegeven waar werknemers van o.a. de gemeentelijke organisatie kunnen parkeren met een vergunning.



Figuur 2. Parkeerkaart binnenstad Harlingen



4.1.2 Parkeerdruk

In de huidige situatie wordt door werknemers en bezoekers van de gemeentelijke organisatie veelvuldig gebruik gemaakt van openbare parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn tevens in gebruik door andere functies in het gebied, zoals winkels en woningen. De parkeergarage Veerterminal wordt gebruikt door reizigers van de veerdienst tussen Harlingen en Terschelling. In het recente verleden hebben er geen parkeerdrukmetingen plaatsgevonden in de voor dit onderzoek relevante parkeergebieden. Wel heeft de gemeente Harlingen informatie vertrekt die een indicatie geeft van de parkeerdruk in het gebied. Onderstaand een overzicht van de bevindingen.

Voorstraat

In de Voorstraat is het op de verschillende momenten van de week druk. Overdag maakt winkelend publiek gebruik van de aanwezige parkeerplaatsen, in de avonden bewoners (tussen 17:00 's avonds en 9:00 uur 's ochtends geldt er geen parkeerregime).

Vismarkt

De parkeerplaatsen in de straat Vismarkt zijn bijna altijd bezet, bewoners hebben eerder bij de gemeente geklaagd over de hoge parkeerdruk. Deze hoge parkeerdruk wordt ook veroorzaakt door laden en lossen van de nabijgelegen panden en door extra drukte na het instellen van een voetgangersgebied op de Grote Bredeplaats.

Noorderhaven

Op de Noorderhaven is de parkeerdruk gedurende de week eveneens hoog. Op het deel tussen de Raadhuisbrug en 't Noorderke is de parkeerdruk lager.

Ervaringen ondernemers Harlingen

In het kader van de locatiekeuze van de ambtelijke organisatie heeft is er in juli 2020 een enquêteonderzoek (Strabo, juli 2020) uitgevoerd, waarbij 80 ondernemers in het centrumgebied zich over de locatiekeuze hebben uitgesproken. Uit het onderzoek blijkt dat de ondernemers in het centrum van Harlingen meer voorstander zijn van een centrumlocatie van het stadskantoor dan van een locatie buiten het centrum, met als voornaamste reden een mogelijk positieve omzeteffect. Wel geeft een ruim meerderheid van de respondenten (65%) aan dat de parkeerdruk op doordeweekse dagen nu als (te) hoog wordt ervaren. 31% van alle ondernemers, dus de helft van hen die aangeven dat er capaciteitsproblemen zijn, zegt dat dit *altijd* het geval is. Daarnaast zegt 8% van alle ondernemers dat dit met name overdag is, dus tijdens kantooruren. De capaciteitsproblemen doen zich voor in het hele centrum of met name in de Voorstraat. Beiden worden door 24% van alle ondernemers genoemd. Andere locaties worden door slechts een enkeling genoemd: 4% noemt Noorderhaven, 3% noemt de Grote Bredeplaats. Figuur 3 toont een figuur afkomstig uit het Ondernemersonderzoek.

Figuur 3. Parkeerlocaties centrum Harlingen met hoge parkeerdruk (volgens ondernemers)



4.2 Toekomstige situatie

Scenario 1 – Waddenpromenade

Bij een vestigingslocatie op de Waddenpromenade parkeren werknemers en bezoekers in de naastgelegen parkeergarage Veerterminal. In deze parkeergarage zullen 50 parkeerplaatsen worden gereserveerd voor bezoekers van de gemeentelijke organisatie, deelauto's en enkele werknemers. Overig werknemers parkeert net als in de huidige situatie in op de plaatsen de binnenstad waarvoor werknemers een vergunning kunnen krijgen (de oranje locaties in figuur 2). In tabel 6 is de toekomstige parkeerbehoefte van dit scenario berekend op 55 parkeerplaatsen, waarvan 44 parkeerplaatsen voor werknemers en 11 parkeerplaatsen voor bezoekers. Daarmee kan de parkeerbehoefte voor het overgrote deel worden voorzien in de parkeergarage Veerterminal. Gezien het grote aantal parkeervoorzieningen in de omgeving waar nu ook al door werknemers wordt geparkeerd (parkeerlocaties Zoutslot, Dijkswal en Bildtseweg), worden in er bij dit scenario geen parkeerproblemen verwacht. Wel is goede communicatie over het parkeeraanbod naar zakelijk bezoek van het gemeentekantoor belangrijk.

Figuur 4. Parkeeroplossing scenario Waddenpromenade



Scenario 2 – N31

Bij een vestigingslocatie in nieuwbouw bij de locatie N31 parkeren werknemers en bezoekers op een nieuw te realiseren parkeerterrein met een capaciteit van 75 parkeerplaatsen. In tabel 7 is de toekomstige parkeerbehoefte van dit scenario berekend op 77 parkeerplaatsen, waarvan 61 parkeerplaatsen voor werknemers en 16 parkeerplaatsen voor bezoekers. Daarmee kan met het nieuwe parkeerterrein (vrijwel) in de volledige parkeerbehoefte worden voorzien. Bij dit scenario worden daarom geen parkeerproblemen verwacht.

Scenario 3 – Centrum

Bij een vestigingslocatie in het centrum parkeren werknemers en bezoekers voornamelijk op de bestaande parkeercapaciteit. In de nabijgelegen parkeergarage Veerterminal (loopafstand ca. 6 minuten) zullen 25 parkeerplaatsen worden gereserveerd voor bezoekers en enkele werknemers van de gemeentelijke organisatie. Overig werknemers parkeren net als in de huidige situatie op de plaatsen in de binnenstad waarvoor werknemers een vergunning kunnen krijgen (de oranje locaties in figuur 2). Bezoekers kunnen ook gebruik maken van de parkeerplaatsen in de straten in de directe omgeving van het stadskantoor (Noorderhaven, Vismarkt en Voorstraat), voor zover de parkeerduur niet langer dan 4 uur is. De parkeerdruk aldaar zal naar verwachting niet toenemen. Het is verder wenselijk de parkeercapaciteit aan de Noorderhaven met gereserveerde parkeerplaatsen ten behoeve van de deelauto's voor de gemeentelijke organisatie (in de huidige situatie 10 parkeerplaatsen) uit te breiden.

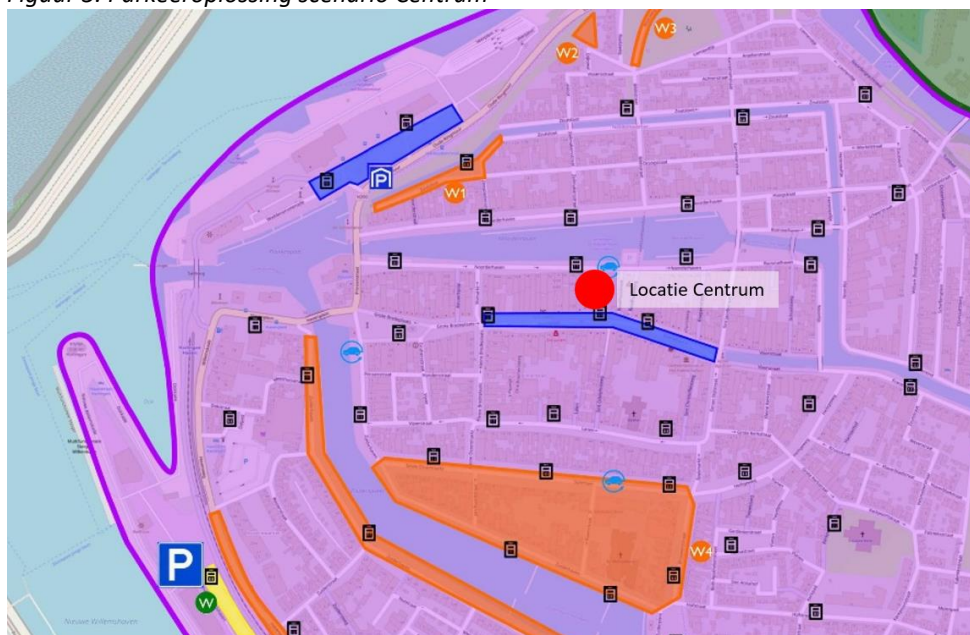
Met de inzet van deelauto's is beoogd dat werknemers hun auto op afstand parkeren en voor zakelijk bezoek gedurende de dag een deelauto gebruiken. Daarmee wordt de parkeerdruk door werknemers in de directe omgeving verlicht. De inzet van deelauto's draagt daarnaast bij aan een naar verwachting aan bij dat minder werknemers met de auto komen.

In tabel 6 is de toekomstige parkeerbehoefte van dit scenario berekend op 55 parkeerplaatsen, waarvan 44 parkeerplaatsen voor werknemers en 11 parkeerplaatsen voor bezoekers. Met de inzet van 25 parkeerplaatsen in de Veerterminal blijft er nog een op te lossen parkeerbehoefte van 30 parkeerplaatsen over. In het geval dat het aantal vergunninghoudersplaatsen langs de Noorderhaven gelijk blijft (10 parkeerplaatsen), resteert behoefte van 20 parkeerplaatsen. Deze behoefte wordt opgevangen binnen de huidige werknemerszones (oranje op figuur 5).

Gezien het feit dat de bestaande parkeerbehoefte van de locatie Groenlandsvaarder (tabel 5) nu circa 30 parkeerplaatsen bedraagt, is de verwachting dat de parkeersituatie met de beschreven parkeeroplossingen niet veel zal wijzigen ten opzichte van de huidige situatie. Wel wordt in de huidige situatie al een (te) hoge parkeerdruk ervaren door bewoners en ondernemers in het gebied. Hoewel deze situatie met een relocatie door de inzet van parkeergarage Veerterminal niet zozeer zal verbeteren of verslechteren, is het bij dit scenario ten zeerste aan te bevelen om in te zetten op een uitbreiding van de parkeercapaciteit aan de Noorderhaven ten behoeve van de inzet van deelauto's. Daarnaast kan worden gestimuleerd om werknemers met de fiets of het OV naar werk te laten reizen. Daarmee kan de parkeerdruk enigszins worden verlicht. Tevens kan over het parkeeraanbod naar zakelijk bezoek van het gemeentekantoor worden gecommuniceerd, waarbij er op gestuurd wordt dat dit bezoek zo min mogelijk in de straten rondom het gemeentekantoor parkeert.

Het stimuleren van meer werknemers om de auto te laten staan kan bijvoorbeeld worden bewerkstelligd door voldoende kwalitatief hoogwaardige (fiets)stallingsplaatsen bij het kantoor, een aantrekkelijk fietsplan (fiets van de baas), het creëren van bewustwording onder de werknemers en verbeterde thuiswerkvoorzieningen. Dit alles kan onderdeel zijn van een actief mobiliteitsplan voor deze locatie dat aanstuurt op een mobiliteitstransitie.

Figuur 5. Parkeeroplossing scenario Centrum



Scenario 4 – Westerzeedijk

Bij een vestigingslocatie in nieuwbouw bij de locatie Westerzeedijk parkeren werknemers en bezoekers op een nieuw te realiseren parkeerterrein met een capaciteit van 75 parkeerplaatsen. In tabel 7 is de toekomstige parkeerbehoefte van dit scenario berekend op 77 parkeerplaatsen, waarvan 61 parkeerplaatsen voor werknemers en 16 parkeerplaatsen voor bezoekers. Op deze locatie is het aantal parkeerplaatsen makkelijk uitbreidbaar. Daarmee kan met het nieuwe parkeerterrein in de parkeerbehoefte worden voorzien. Bij dit scenario worden daarom geen parkeerproblemen verwacht.

5. Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van de huidige en toekomstige huisvesting kan worden berekend aan de hand van kencijfers uit CROW-publicatie 381 (2018). Hierin zijn kencijfers opgenomen voor diverse functies, waarmee het aantal verkeersbewegingen van en naar de desbetreffende functie kan worden berekend. Voor de huisvesting van de gemeentelijke organisatie wordt gerekend met kencijfers in de categorie **'Kantoor (met baliefunctie)'**. Het te hanteren kencijfer wordt bepaald aan de hand van de stedelijkheidsgraad van de gemeente en de ligging van de projectlocatie. De gemeente Harlingen valt in stedelijkheidsklasse **'matig stedelijk'**. De huidige huisvestingslocaties liggen in het centrumgebied van Harlingen. In de scenario's Waddenpromenade en Centrum ligt deze in de toekomstige situatie opnieuw in centrumgebied. Voor de huidige situatie en deze twee toekomstscenario's wordt daarom gerekend met kencijfers die horen bij een **'ligging in het centrum'**. Voor de overige twee scenario's (N31 en Westerzeedijk) wordt gezien de ligging buiten het centrum gerekend met de kencijfers **'rest bebouwde kom'**. Deze zijn wat hoger dan de kencijfers bij een ligging in centrumgebied, wat te verklaren is door het feit dat minder mensen met de fiets of het OV naar de gemeentelocatie reizen. Tot slot hebben de gegeven CROW kencijfers een bandbreedte (minimaal – maximaal). Gezien het autobezit per huishouden in de gemeente Harlingen dat aansluit bij het landelijk gemiddelde voor kernen in de genoemde stedelijkheidsklasse, wordt er gerekend met het **gemiddelde kencijfer** binnen de bandbreedte.

Met CROW kencijfers kan de verkeersgeneratie worden berekend in motorvoertuigbewegingen per etmaal, op een gemiddelde weekdag. Ter beoordeling van de verkeersafwikkeling is het werkdaggemiddelde ook van belang, deze ligt bij werkfuncties hoger. CROW geeft voor werkfuncties een standaardfactor van 1,33 om weekdaggemiddelden om te rekenen naar werkdaggemiddelden. Het stadhuis wordt bij de berekening van de huidige en toekomstige verkeersgeneratie buiten beschouwing gelaten, omdat deze bij alle scenario's in zijn huidige vorm behouden blijft. Daarmee verandert de verkeersaantrekkende werking van het stadhuis met een nieuwe huisvestingslocatie niet.

5.1 Huidige situatie

In de huidige situatie zorgen bezoekers en werknemers van de locaties Groenlandsvaarder en Waddenpromenade voor een verkeersaantrekkende werking. Tabel 2 toont de verkeersgeneratie van deze drie locaties op basis van CROW kencijfers.

Tabel 2. Verkeersgeneratie huidige situatie

Huidige situatie	Oppervlakte	CROW kencijfer*	Verkeersgeneratie	
			Weekdag	Werkdag
Groenlandsvaarder	1.455 m ² bvo	9,6 per 100 m ² bvo	139,7 mvt/etm	185,8 mvt/etm
Waddenpromenade	1.115 m ² bvo	9,6 per 100 m ² bvo	107,0 mvt/etm	142,4 mvt/etm
Totaal	2.570 m² bvo		247 mvt/etm	329 mvt/etm

* CROW-publicatie 381, kantoor met baliefunctie, matig stedelijk, centrum, gemiddelde binnen bandbreedte

5.2 Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie zorgen bezoekers en werknemers van de vier scenario's voor een verkeersaantrekkende werking. Tabel 3 toont de verkeersgeneratie van de scenario's Waddenpromenade en Centrum. Daarvoor is gerekend met kencijfers voor kantoorruimte in centrumgebied van een matig stedelijke gemeente. De verkeersgeneratie ligt slechts beperkt hoger dan de huidige situatie (14 mvt/etmaal op een werkdag).

Tabel 3. Verkeersgeneratie toekomstige situatie (scenario Waddenpromenade en Centrum)

Toekomstige situatie	Oppervlakte	CROW kencijfer*	Verkeersgeneratie	
			Weekdag	Werkdag
Nieuwe huisvesting	2.680 m ² bvo	9,6 per 100 m ² bvo	258 mvt/etm	343 mvt/etm

* CROW-publicatie 381, matig stedelijk, centrum, gemiddelde binnen bandbreedte

Tabel 4 toont de verkeersgeneratie van de scenario's N31 en Westerzeedijk. Daarvoor is voor de nieuwbouw gerekend met kencijfers voor kantooruimte in de rest bebouwde kom van een matig stedelijke gemeente. Op basis van de CROW-kencijfers wordt verwacht dat de verkeersgeneratie van/naar deze locatie circa 30% hoger uitvalt dan van een centrumlocatie. Dit verschil is met name toe te schrijven aan een betere autobereikbaarheid.

Tabel 4. Verkeersgeneratie toekomstige situatie (scenario N31 en Westerzeedijk)

Toekomstige situatie	Oppervlakte	CROW kencijfer*	Verkeersgeneratie	
			Weekdag	Werkdag
Nieuwe huisvesting	2.680 m ² bvo	13,6 per 100 m ² bvo	365 mvt/etm	485 mvt/etm

* CROW-publicatie 381, kantoor met baliefunctie, matig stedelijk, rest bebouwde kom (Nieuwbouw), gemiddelde binnen bandbreedte

6. Bereikbaarheid

In dit hoofdstuk wordt voor de huidige situatie en de toekomstige situatie de verkeersafwikkeling beschreven. Daarbij dienen de in hoofdstuk 4 genoemde parkeerlocaties als input. Verder wordt kwalitatief beoordeeld of de ontsluitende wegen het verkeer van en naar de gemeentelijke huisvesting zonder doorstromingsproblemen kan afwikkelen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de berekende verkeersgeneraties uit hoofdstuk 5.

6.1 Huidige situatie

Autoverkeer

In de huidige situatie wikkelt het verkeer van en naar de drie locaties (stadshuis, Groenlandsvaarder en Waddenpromenade) af over ontsluitingswegen in het centrum van Harlingen. Het centrum van Harlingen is bereikbaar vanaf de provinciale wegen N31 (zuidoostzijde) en N390 (noordzijde), vanwaar verkeer via de ringwegen Stationsweg, Spoorstraat, Havenweg en Oude Ringmuur invalswegen naar het centrum kan aandoen. De locatie Waddenpromenade is zeer goed bereikbaar via de noordelijk gelegen N390/oude Ringmuur.

Openbaar vervoer

De locatie Waddenpromenade is zeer goed bereikbaar per trein en bus. Station Harlingen Haven ligt op 350 m afstand (4 minuten lopen). Voor de Waddenpromenade en met name op het Havenplein halteren verder diverse bussen.

De locaties Stadshuis en Groenlandsvaarder zijn eveneens zeer goed bereikbaar per trein en bus. Station Harlingen Haven ligt op 450 m afstand (5 minuten lopen), station Harlingen op 850 m lopen (10 minuten). Ook de bussen halteren op korte afstand op het Havenplein.

Langzaam verkeer

Vanuit de andere delen van Harlingen zijn de locatie goed bereikbaar. Hoewel zij niet centraal gelegen zijn binnen de kern is sprake van relatief korte afstanden. De locatie Waddenpromenade is het meest excentrisch is gelegen.

6.2 Toekomstige situatie scenario 1 – Waddenpromenade

Autoverkeer

Bij dit scenario rijdt verkeer net als in de huidige situatie vanaf de provinciale weg N390 (Oude Ringmuur) naar de parkeergarage Veerterminal. Op de wegen om de in- en uitrit van de parkeergarage geldt eenrichtingsverkeer. De verkeerstoename ten opzicht van de huidige situatie is zeer beperkt en zal opgaan in het heersende verkeersbeeld van de ontsluitende wegen. Wel kan verkeersdrukke als gevolg van gebruikers van de veerdienst Terschelling op de Waddenpromenade zorgen voor langere wachttijden rondom de parkeergarage.

Openbaar vervoer

Net als in de huidige situatie is de uitstekend ontsloten per openbaar vervoer. Station Harlingen Haven ligt op 450 m afstand (5 minuten lopen). Daar halteren ook verschillende busdiensten.

Langzaam verkeer

Vanaf de binnenstad is deze locatie goed bereikbaar te voet of met de fiets. Ook vanuit de andere delen van Harlingen is deze locatie goed bereikbaar. Hoewel de locatie het minst centraal gelegen is binnen de kern, vormt dit vanwege de beperkte afstanden tot de buitenwijken geen probleem.

Figuur 6. Verkeersafwikkeling scenario Waddenpromenade



6.3 Toekomstige situatie scenario 2 – N31

Autoverkeer

Bij dit scenario ontsluit verkeer van en naar de gemeentelijke huisvesting via de Almenumerweg. De Almenumerweg leidt in noordoostelijke richting naar een aansluiting op de N31 en het zuidoosten van Harlingen. In westelijke richting leidt de Almenumerweg via de Stationsweg naar overige bestemmingen in Harlingen. Gezien de ligging is de autobereikbaarheid van deze locatie goed en zal de vestiging van de gemeentelijke locatie hier niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling leiden. Deze locatie is extra goed bereikbaar voor bezoekers die van buiten Harlingen komen.

Openbaar vervoer

De locatie ligt op 550 m afstand van station Harlingen (7 minuten lopen). Hier stoppen ook diverse bussen.

Langzaam verkeer

Vanaf de binnenstad is deze locatie minder goed bereikbaar te voet of met de fiets. Hoewel de locatie veilig wordt ontsloten met fiets- en voetpaden, ontbreekt het een goede en prettige loop/fietsroute. Ten opzichte van de andere delen van Harlingen ligt deze locatie het meest centraal binnen de kern. Vanuit dat oogpunt is de locatie goed bereikbaar.

Figuur 7. Verkeersafwikkeling scenario N31



6.4 Toekomstige situatie scenario 3 – Centrum

Autoverkeer

Bij dit scenario wordt er geparkeerd in de parkeergarage Veerterminal. Bezoek kan verder parkeren op de openbare parkeerplaatsen rondom de centrumlocatie. Werknemers parkeren net als in de huidige situatie op in de daarvoor aangewezen parkeerzones. Van daaruit is de locatie binnen acceptabele loopafstand te bereiken. De bereikbaarheid van de parkeergarage Veerterminal is beschreven bij het scenario Waddenpromenade en is goed. De parkeerplaatsen rondom de centrumlocatie zijn bereikbaar via de invalswegen Oude Ringmuur/Prinsenstraat (noordwestzijde) en Spoorstraat (zuidzijde). Via deze invalswegen leidt het fijnmazige wegennet in de binnenstad van Harlingen naar de openbare parkeerplaatsen. De verkeersstroom ten opzichte van de huidige situatie is minimaal, in de huidige situatie rijdt er dit autoverkeer reeds van en naar het stadhuis en de Groenlandsvaarder. Daarom zal de relocatie van de gemeentelijke organisatie naar het centrum naar verwachting tot een nauwelijks merkbare toename leiden. Het huidige wegen- en stratennet voorziet in deze toename en er zijn geen aanvullende maatregelen nodig. Vanaf de binnenstad is deze locatie zeer goed bereikbaar te voet of met de fiets. Ook van uit de andere delen van Harlingen is deze locatie voldoende goed bereikbaar. De locatie is evenals de Waddenpromenade niet centraal gelegen binnen de kern.

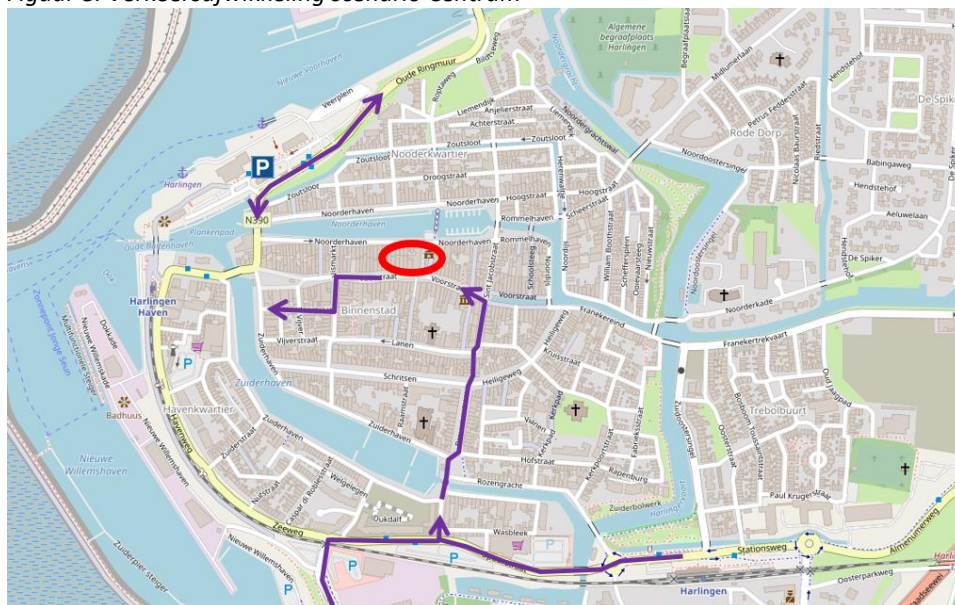
Openbaar vervoer

De locatie is zeer goed bereikbaar per trein en bus. Station Harlingen Haven ligt op 450 m afstand (5 minuten lopen), station Harlingen op 850 m lopen (10 minuten). Ook de bussen halteren op korte afstand op het Havenplein.

Langzaam verkeer

Vanuit de andere delen van Harlingen is de locatie in voldoende mate bereikbaar, hoewel deze niet centraal gelegen is binnen de kern. Door de ligging in het centrum van Harlingen is dit verder een aantrekkelijke locatie voor fietsers en voetgangers.

Figuur 8. Verkeersafwikkeling scenario Centrum



6.5 Toekomstige situatie scenario 4 – Westerzeedijk

Autoverkeer

Bij dit scenario ontsluit verkeer van en naar de gemeentelijke huisvesting via de Westerzeedijk. De Westerzeedijk leidt in noordelijke richting naar het kruispunt met de Zeeweg/Havenweg en de Spoorstraat. Via deze wegen kunnen overige bestemmingen in Harlingen en het hoofdwegennet worden bereikt. In zuidelijke richting kan via de Westerzeedijk eveneens een aansluiting op de N31 worden bereikt. Gezien de ligging is de autobereikbaarheid van deze locatie goed en zal de vestiging van de gemeentelijke locatie hier niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling leiden.

Vanaf de binnenstad is deze locatie minder goed bereikbaar te voet of met de fiets, maar wel rechtstreeks dan de locatie langs de N31. Ook voor deze locatie geldt dat de locatie ten opzichte van de andere delen van Harlingen iets meer decentraal gelegen is.

Openbaar vervoer

Op 550 m (7 minuten lopen) ligt station Harlingen Haven. Ook de bussen halteren op korte afstand op het Havenplein.

Langzaam verkeer

Vanuit de andere delen van Harlingen is de locatie in voldoende mate bereikbaar.

Figuur 9. Verkeersafwikkeling scenario Westerzeedijk



7. Overzicht

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de plus- en minpunten van de vier scenario's, op basis van de bevindingen uit deze rapportage met betrekking tot het aspect verkeer en parkeren. Overige factoren die van invloed zijn op de uiteindelijke locatiekeuze zijn niet meegenomen.

Over het algemeen zijn de verschillen tussen de verschillende scenario's klein, maar om het maken van een keuze tussen de scenario's te vergemakkelijken zijn relatieve verschillen tussen de scenario's onderling uitvergroot.

Scenario 1 – Waddenpromenade

Parkeren (werknemers)	+	- Parkeerbehoefte van 55 parkeerplaatsen voor groot deel op te lossen in parkeergarage Veerterminal en restant in huidige parkeergebieden werknemers.
Parkeren (bezoekers)	++	- Ontlasting parkeerdruk bezoekersparkeren in binnenstad Harlingen door vertrek bestaande kantoren.
Bereikbaarheid auto	+	- Zeer goed bereikbaar van buiten Harlingen via N390. - Voldoende bereikbaar vanuit locaties binnen Harlingen. - Verkeersdruk als gevolg van de veerdienst Terschelling kan zorgen voor langere wachttijden rondom de parkeergarage.
Bereikbaarheid openbaar vervoer	+	- Goed bereikbaar per trein en bus. Station Harlingen Haven ligt op 450 m afstand (5 minuten lopen)
Bereikbaarheid langzaam verkeer	0	- Bereikbaar. Hoewel het meest decentraal gelegen in de kern geen probleem gezien de beperkte afstanden tot de buitenwijken.

Scenario 2 – N31

Parkeren (werknemers)	++	- Parkeerbehoefte van 77 parkeerplaatsen op te lossen op nieuw te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein.
Parkeren (bezoekers)	++	- Ontlasting parkeerdruk centrum door vertrek uit binnenstad.
Bereikbaarheid auto	++	- Zeer goed bereikbaar vanaf het hoofdwegennet. - Goed bereikbaar vanwege gunstige ligging ten opzichte van N31.
Bereikbaarheid openbaar vervoer	+	- Goed bereikbaar: station Harlingen (trein en bus) 550 m/7 minuten.
Bereikbaarheid langzaam verkeer	0	- Centrale ligging binnen de kern. - Een verbinding naar het centrum kan beter.

Scenario 3 – Centrum

Parkeren (werknemers)	+	- Parkeerbehoefte van 55 parkeerplaatsen deels op te lossen in parkeergarage Veerterminal (25 parkeerplaatsen) en het restant binnen huidige parkeergebieden werknemers; Uitbreiding vergunningsplaatsen Noorderhaven ten behoeve van deelauto's, gaat ten koste van huidige parkeercapaciteit. Echter zorgt de inzet van deelauto's op korte loopafstand in combinatie met langparkeren voor werknemers op afstand ook voor een efficiënter gebruik van de betreffende parkeerplaatsen voor werknemers aan de Noordhaven. Het wordt daarmee aantrekkelijker om een deelauto te gebruiken voor zakelijke ritten waardoor met minder parkeerplaatsen er beter in de parkeerbehoefte van werknemers kan worden voorzien.
Parkeren (bezoekers)	0	- Bezoekersparkeren in binnenstad zorgt voor een hoge parkeerdruk. Deze hoge parkeerdruk is er in de huidige situatie ook al. Aanbevolen wordt het gebruik van de parkeergarage Veerterminal te promoten.
Bereikbaarheid auto	0	- Vinden van een parkeerplek op korte afstand is lastig, maar op iets groter afstand (450 m, parkeergarage Veerterminal) is voldoende parkeerplek beschikbaar. Geen verschil met huidige situatie
Bereikbaarheid openbaar vervoer	+	- Station en bus op 450 m/5 minuten loopafstand.

Bereikbaarheid langzaam verkeer	0	- Gunstige ligging in centrum.
---------------------------------	---	--------------------------------

Scenario 4 – Westerzeedijk

Parkeren (werknemers)	++	- Parkeerbehoefte van 77 parkeerplaatsen op te lossen op nieuw te realiseren parkeerterrein op eigen terrein.
Parkeren (bezoekers)	++	- Ontlasting parkeerdruk centrum door vertrek uit binnenstad
Bereikbaarheid auto	+	- Goed bereikbare locatie vanaf het hoofdwegennet.
Bereikbaarheid openbaar vervoer	+	- Station en bus op 550 m/7 minuten loopafstand.
Bereikbaarheid langzaam verkeer	0	- Gunstige ligging t.o.v. centrum.