



## Dynamische parkeerbalans Centrum- Oost Heerenveen

### **1. Aanleiding**

De gemeente Heerenveen gaat de komende jaren het centrumgebied van Heerenveen herontwikkelen. De verwachte ruimtelijke ontwikkelingen zijn intern in beeld gebracht. Naast de verplaatsing van de Albert Heijn zijn de belangrijkste ontwikkelingen in het centrum het toevoegen van woningen/appartementen. En het wijzigen van de functies van bedrijf onroerend goed naar woningen.

Deze parkeerbalans is specifiek opgesteld om de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan voor de verplaatsing van de Albert Heijn, de woningbouw op de huidige Albert Heijn locatie en de parkeergarage (één laag) te onderbouwen. Deze ontwikkelingen zijn daarom meegenomen in voorliggende parkeerbalans. Evenals de bouw van de woontoren aan het Burgemeester Kuperusplein omdat hiervoor recent een bestemmingsplan is vastgesteld. De toekomstige parkeervraag is afgezet tegen het toekomstige parkeeraanbod.

Andere ontwikkelingen die (mogelijk) op langere termijn plaatsvinden in het centrum, zoals de bibliotheek en woningbouw aan De Dracht, zijn in deze parkeerbalans niet meegenomen.

De (her)ontwikkelingen hebben invloed op de parkeervraag. In omvang maar ook op welk moment in de week. Voor bedrijf onroerend geldt meestal dat de parkeervraag op zaterdagmiddag het hoogst is. Voor wonen is dit vaak een doordeweekse avond of zaterdagavond.

### **2. Uitkomsten dynamische parkeerbalans**

Binnen het centrumgebied Oost zijn nu 560 parkeerplaatsen voor bezoekers en vergunninghouders aanwezig. Door mutaties in het parkeeraanbod daalt de parkeercapaciteit met 55 parkeerplaatsen tot 505 parkeerplaatsen. In de mutaties is onder andere rekening gehouden met de bouw van een één laags parkeergarage onder het BK-plein met een capaciteit van 250 parkeerplaatsen. Op maaiveld komen in toekomst 150 parkeerplaatsen terug. Door vergroening van het Gashoudersplein neemt de parkeercapaciteit op de plein af.

Uit een in maart 2022 uitgevoerd parkeerdrukonderzoek blijkt dat het op de zaterdagmiddag nu het drukst is. Dan zijn binnen het centrumgebied 407 parkeerplaatsen bezet. Op basis van het huidige parkeeraanbod een bezettingspercentage van 73%. In de Schilwijk Oost waren op de zaterdagmiddag van de 69 parkeerplaatsen 21 parkeerplaatsen bezet. Een bezettingspercentage van 30%.

Binnen het gebied Centrum Oost van Heerenveen is de verplaatsing van de huidige AH en overige verwachte bouwontwikkelingen in beeld gebracht. Dit resulteert in een extra parkeervraag van **33** parkeerplaatsen. In de toekomstige situatie ontstaat een overschot van **138** parkeerplaatsen. Bij een bezetting van **100%** van de parkeercapaciteit.



Verkeerskundig is het bij een bezetting van **90%** van alle beschikbare parkeerplaatsen het aanbod volledig benut. Boven deze bezetting ontstaat te veel zoekverkeer naar de laatste parkeerplaatsen. Dit betekent dat het overschot aan parkeerplaatsen daalt naar **78** parkeerplaatsen.

Samenvatting parkeerbalans Centrum Oost	
Parkeeraanbod Centrum na mutaties	530
Piekvraag huidig Centrum	407
Restant parkeerplaatsen Centrum	123
Parkeeraanbod Schilwijk Oost	69
Restant parkeerplaatsen Schilwijk Oost	48
Benodigd aantal pp na Mutatie max	33
Aantal pp beschikbaar na herontwikkeling	<b>138</b>
Percentage pp beschikbaar na mutaties	23,0%
Aantal pp benodigd bij max bezetting 90%	539
Bezetting pp na mutaties	461
Overschot pp	<b>78</b>

### Conclusies

Binnen het invloed gebied van de herontwikkelingen in Centrum-Oost zijn, indien de verwachte bouwontwikkelingen doorgang vinden, bij een **100%** gebruik van de parkeerplaatsen op de zaterdagmiddag voldoende parkeerplaatsen beschikbaar voor alle doelgroepen van parkeren. Namelijk **138** parkeerplaatsen. Hierbij is rekening gehouden met de restcapaciteit van **48** parkeerplaatsen in de Schilwijk-Oost.

Bij een bezettingsgraad van **90%** ontstaat veel ongewenst zoekverkeer naar de laatste beschikbare parkeerplaatsen. Bij deze bezettingsgraad is nog overschot van **78** parkeerplaatsen.

Indien de gemeente Heerenveen in de toekomst het Centrumgebied verder wil "vergroenen" of ruimtelijk verder wil verdichten dan heeft dit mogelijk invloed op de parkeerbalans. In paragraaf drie zijn oplossingen vermeld om deze veranderende parkeervraag en -aanbod op te vangen.



### 3. Oplossingen verder verlagen parkeerdruk Centrumgebied

Onderstaand staan een zestal maatregelen vermeld om de toekomstige parkeerdruk te verlagen. De maatregelen kunnen individueel of in samenhang worden uitgevoerd.

Het kwantitatieve effect van iedere maatregel kan op voorhand niet worden bepaald. Ook zijn de maatregelen niet gekoppeld aan een vastgesteld gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Het is aan het gemeentebestuur om keuzes te maken in de maatregelen.

Nr.	Verlagen parkeerdruk	Voordelen	Nadelen	Uit te voeren Maatregel	Impact maatregel
1	Bouw 2 <sup>e</sup> parkeerlaag in toekomstige garage onder het BK plein	-Parkeren geconcentreerd in één locatie; -Geen extra beslag openbare ruimte -Toekomstige vraag door groei H'veen in te vullen	-Bouwen voor de piek is duur. -Exploitatietekort bij bouwen voor de piekvraag -Veel verkeer naar en van één locatie	-Dekking zoeken voor het exploitatietekort; -Verkeersonderzoek is uitgevoerd. Geen problemen met extra verkeersgeneratie;	-Financiële impact hoog. -Meer garanties voor voldoende parkeercapaciteit
2	De pleinen minder vergroenen	-Eenvoudig te realiseren	-Minder ruimte voor groen	Beleid aanpassen	-Geen financiële impact (dekking kosten door inkomsten)
3	Parkeercapaciteit Schilwijk-Oost benutten (48 pp beschikbaar op zaterdagmiddag)	-Geen maatregel nodig	-Langere loopafstand	Niets	Minder parkeercomfort bezoekers aan centrum
4	Geen vergunning meer verlenen aan bewoners en bedrijven die beschikken over eigen parkeergelegenheid	-Betere benutting van beschikbare parkeerruimte op eigen terrein. -Geen aanleg extra parkeerplaatsen nodig	-Weerstand tegen maatregel (nu goedkoop op straat parkeren) -Vraag is of extra aanbod voldoende is (geen inzage)	Uitgiftecriteria parkeervergunningen aanscherpen. POET = geen vergunning	-Gering verlies aan inkomsten uit vergunningen; -Weinig draagvlak bij huidige vergunninghouders
5	Stimuleren dat bezoekers aan het centrum met de fiets of OV komen	Minder verkeersbewegingen naar en in het centrum. (Milieu, veiligheid, gezondheid) -Uitvoering geven aan Fietsplan -Werkgelegenheid bewaakte fietsenstallingen	-Kosten verbeteren fietsinfrastructuur +stallingsplaatsen; -Minder inkomsten parkeren	-Verbeteren fietsinfrastructuur -Realisatie (bewaakte) fietsenstallingen	-Financiële impact gemiddeld. -Centrumbezoek voor automobilisten minder aantrekkelijk -Bijdrage aan duurzaamheid
6	Stimuleren dat bezoekers aan het centrum op andere momenten naar de stad komen dan de zaterdagmiddag	Afvlakken piekvraag op de zaterdagmiddag	Geen	-Overleg met handelsvereniging over acties -Tariefdifferentiatie parkeren door de week en in het weekend	-Geringe financiële impact gemeente. -Afhankelijk van medewerking ondernemers