



Memo dynamische parkeerbalans centrumgebied

Aanleiding

De gemeente Heerenveen heeft Over Verkeer en Meer gevraagd om een dynamische parkeerbalans voor het centrumgebied van Heerenveen op te stellen. Recent is deze parkeerbalans opgeleverd. Per gebiedsdeal in het centrum zijn de gevolgen voor het parkeren in beeld gebracht. Indien alle ontwikkelingen doorgang vinden dan ontstaat op termijn een tekort aan 200 parkeerplaatsen in het centrum. De parkeercapaciteit en bezettingsgraad is gebaseerd op parkeeronderzoeken die november 2015 zijn uitgevoerd. Als onderlegger van de parkeervisie uit 2017.

Parkeerbalans na transitie Centrumgebied Heerenveen		
Parkeeraanbod	Aantal pp	Toelichting
Huidige aanbod parkeerplaatsen	1442	Berekende parkeercapaciteit opgenomen in Parkeervisie 2017
Piekvraag zaterdagmiddag	1283	Uitkomsten metingen parkeerdruk opgenomen in Parkeervisie 2017 89%
Restcapaciteit zaterdagmiddag	159	
Mutatie parkeercapaciteit toekomst	Aantal pp	Toelichting
Gebied EFG		
BK-plein	100	Huidige capaciteit 275 pp. Nieuw garage 225 pp en 150 maaiveld
Ernst van Harenplein	-45	Vermindering capaciteit straatparkeren
Gashoudersplein	-30	Vermindering capaciteit straatparkeren
Kleffenslaan	-30	Vermindering capaciteit straatparkeren
Subtotaal	-5	
Gebied H	45	Fortuin
Saldo mutaties Centrumgebied	40	
Restcapaciteit na mutaties	199	
Mutatie restcapaciteit Centrumgebied	Aantal pp*	Toelichting
Gebiedsdeal A	-62	Winkelgebied Dracht
Gebiedsdeal B	-15	Horecacluster
Gebiedsdeal C	73	Geerts Willigenplein
Gebiedsdeal D	7	Winkels en horeca aan het water
Gebiedsdeal EFG zie hieronder		Cultuurkwartier, ABC-locatie en BK-plein
Sloop aantal BVO m2	27	Parkeernorm voor 1000 m2
Sloop Postkantoor	0	Geen aftrek ivm langdurige leegstand
Realisatie winkels AH	0	Aantal BVO m2 blijft gelijk aan huidige situatie
Realisatie woningen diverse segmenten	-128	90 appartementen huur 0,7 norm per pp + 50 woningen koop midden 1,3 norm per pp
Gebiedsdeal H	-151	Molenplein
Totale extra vraag	-250	
Saldo extra vraag minus restcapaciteit	-51	
*Op basis van eerder opgestelde balans		
Capaciteit bij bezetting 90% van 1482 pp	148	Vanaf 90% bezetting pp na transitie(1442 +40 pp) is het uitgangspunt dat geen pp meer beschikbaar zijn. Op dat moment ontstaat veel zoekverkeer
Benodigd aantal pp na transitie centrum	200	

Tabel cijfers Parkeervisie 2017 en onderzoeken 2015

In de berekening is uitgegaan van de beschikbare parkeercapaciteit binnen het Centrumgebied. En is geen rekening gehouden met de parkeercapaciteit in de omliggende wijken van het Centrum. Deze wijken zijn ingericht als betaald parkeergebied. Parkeeders die een bezoek willen brengen aan het centrum kunnen het voertuig hier ook tegen betaling parkeren.



over verkeer en meer

Verder is uitgegaan van de benodigde parkeercapaciteit tijdens het piekmoment van de week. Uit de bezettingsgraadonderzoeken die ook als basis hebben gediend voor de Parkeervisie 2017 was het piekmoment de zaterdagmiddag.

Tot slot is in de berekening ervan uitgegaan dat de parkeerplaatsen in het centrumgebied vol zijn bij een bezettingspercentage van 90%. Op dat moment ontstaat teveel zoekverkeer. Maar feitelijk is in het centrumgebied nog wel 10% parkeercapaciteit beschikbaar. In de berekening is rekening gehouden met 148 parkeerplaatsen.

Probleemstelling

In december 2019 is de centrumvisie Heerenveen vastgesteld. Vervolgens is gewerkt aan de gebiedsontwikkeling centrum-oost. In mei 2021 heeft de Raad ingestemd met de hoofdlijnen van de visie. De visie heeft vervolgens ter inzage gelegen voor inspraak en wordt in de raadsvergadering van januari 2022 besproken. Onderdeel van de gebiedsvisie centrum Oost is de realisatie van een woontoren door WoonFriesland, de verplaatsing van de Albert Heijn (AH), de realisatie van een parkeergarage onder het BK-plein en de herinrichting van het openbaar gebied inclusief een dak passage als verbinding tussen het Gashoudersplein en het BK-plein op het dak van de nieuwe AH.

Inmiddels is het voorontwerp bestemmingsplan voor de woontoren afgerond. Rond maart 2022 is het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Iets later volgt ook het ontwerpbestemmingsplan voor de parkeergarage onder het BK-plein en de verplaatsing van de Albert Heijn. Op korte termijn dient aangetoond te worden dat deze ontwikkelingen een goede toekomstige parkeersituatie niet in de weg staan. Het huidige berekende toekomstige tekort aan parkeerplaatsen in het centrumgebied staan deze ontwikkelingen mogelijk in de weg.

Daarom is eerder een memo opgesteld waarin verschillende suggesties zijn gedaan om het tekort aan parkeerplaatsen op te lossen. Deze oplossingsrichtingen zijn als bijlage toegevoegd aan deze memo. De memo is besproken met wethouders Van Veen en Zoetendal. Op basis van dit gesprek is de parkeerbalans nader onderzocht en is de relatie met de gebiedsvisie en de bestemmingsplannen geduid. Hieronder de resultaten.

Aanvullende inzichten Parkeerbalans

Hiervoor is aangegeven op basis van welke aannames de dynamische parkeerbalans is opgesteld. Per onderdeel wordt onderstaand aangegeven hoe met andere invalshoeken naar de opgesteld parkeerbalans kan worden gekeken.

Parkeercapaciteit centrum en uitkomsten bezettingsgraadonderzoeken 2018

In maart 2018 is door dezelfde marktpartij een nieuw bezettingsgraadonderzoek uitgevoerd. De geïnventariseerde parkeercapaciteit in het centrum is toen vastgesteld op 1.500 parkeerplaatsen. De piekbezetting was op de zaterdagmiddag. Met een bezetting van (slechts) 791 parkeerplaatsen. Een groot verschil met de uitkomsten van de uitgevoerde onderzoeken in november 2015. Kennelijk is het centrumbezoek in Q4 van een kalenderjaar hoger dan in Q1 van een kalenderjaar.

Indien met deze cijfers wordt gerekend dan ontstaat het volgende beeld.



Parkeerbilans na transitie Centrumgebied Heerenveen		
Parkeeraanbod	Aantal pp	Toelichting
Huidige aanbod parkeerplaatsen	1500	Berekende parkeercapaciteit opgenomen in Parkeervisie 2017
Piekvraag zaterdagmiddag	791	Uitkomsten metingen parkeerdruk opgenomen in Parkeervisie 2017 89%
Restcapaciteit zaterdagmiddag	709	
Mutatie parkeercapaciteit toekomst	Aantal pp	Toelichting
Gebied EFG		
BK-plein	100	Huidige capaciteit 275 pp. Nieuw garage 225 pp en 150 maaiveld
Ernst van Harenplein	-45	Vermindering capaciteit straatparkeren
Gashoudersplein	-30	Vermindering capaciteit straatparkeren
Kleffenslaan	-30	Vermindering capaciteit straatparkeren
Subtotaal	-5	
Gebied H	45	Fortuin
Saldo mutaties Centrumgebied	40	
Restcapaciteit na mutaties	749	
Mutatie restcapaciteit Centrumgebied	Aantal pp*	Toelichting
Gebiedsdeal A	14:00-15:00	Winkelgebied Dracht
Gebiedsdeal B	0	Horecacluster
Gebiedsdeal C	0	Geerts Willigenplein
Gebiedsdeal D	0	Winkels en horeca aan het water
Gebiedsdeal EFG zie hieronder		Cultuurkwartier, ABC-locatie en BK-plein
Sloop aantal BVO m2	27	Parkeernorm voor 1000 m2
Sloop Postkantoor	0	Geen aftrek ivm langdurige leegstand
Realisatie winkels AH	0	Aantal BVO m2 blijft gelijk aan huidige situatie
Realisatie woningen diverse segmenten	-128	90 appartementen huur 0,7 norm per pp + 50 woningen koop midden 1,3 norm per pp
Gebiedsdeal H	-45	Molenplein
Totale extra vraag	-146	
Saldo extra vraag minus restcapaciteit	603	
*Op basis van eerder opgestelde balans		
Capaciteit bij bezetting 90% van 1500 pp	150	Vanaf 90% bezetting pp is het uitgangspunt dat geen pp meer beschikbaar zijn. Op dat moment ontstaat veel zoekverkeer
Benodigd aantal pp na transitie centrum	-453	

Tabel cijfers parkeeronderzoeken maart 2018

Parkeercapaciteit inclusief aanliggen wijken centrumgebied en bezettingsgraad

Het betaald parkeergebied in Heerenveen bestaat uit 2.161 parkeerplaatsen. Met name de parkeerplaatsen direct gelegen aan het centrumgebied kunnen ook worden benut om tegen betaling te kunnen parkeren. Hiermee neemt de te benutten parkeercapaciteit met 679 parkeerplaatsen toe. In maart 2018 bezettingsgraadonderzoeken uitgevoerd binnen het gehele betaald parkeergebied. Gemeten is op een donderdag en een zaterdag. Uit deze cijfers blijkt het volgende.

Restcapaciteit centrum totaal					
		totaal	Bezetting	restcap.	
				abs.	%
Donderdag 0500-0600		2161	655	1506	70%
Donderdag 1030-1130		2161	867	1294	60%
Donderdag 1400-1500		2161	1035	1126	52%
Donderdag 1830-1930		2161	1149	1012	47%
Donderdag 2000-2100		2161	1035	1126	52%
Zaterdag 0500-0600		2161	677	1484	69%
Zaterdag 1030-1130		2161	1110	1051	49%
Zaterdag 1400-1500		2161	1160	1001	46%



Indien we dit benutten als cijfers voor de dynamische parkeerbalans dan ontstaat het volgende beeld.

Parkeerbalans na transitie Centrumgebied Heerenveen		
Parkeeraanbod	Aantal pp	Toelichting
Huidige aanbod parkeerplaatsen	2161	
Piekvraag zaterdagmiddag	1160	
Restcapaciteit zaterdagmiddag	1001	
Mutatie parkeercapaciteit toekomst	Aantal pp	Toelichting
Gebied EFG		
BK-plein	100	Huidige capaciteit 275 pp. Nieuw garage 225 pp en 150 maaiveld
Ernst van Harenplein	-45	Vermindering capaciteit straatparkeren
Gashoudersplein	-30	Vermindering capaciteit straatparkeren
Kleffenslaan	-30	Vermindering capaciteit straatparkeren
	-5	
Gebied H	45	Fortuin
Saldo mutaties Centrumgebied	40	
Restcapaciteit na mutaties	1041	
Mutatie restcapaciteit Centrumgebied	Aantal pp*	Toelichting
Gebiedsdeal A	-62	Winkelgebied Dracht
Gebiedsdeal B	-15	Horecacluster
Gebiedsdeal C	73	Geerts Willigenplein
Gebiedsdeal D	7	Winkels en horeca aan het water
Gebiedsdeal EFG zie hieronder		Cultuurkwartier, ABC-locatie en BK-plein
Sloop aantal BVO m2	27	Parkeernorm voor 1000 m2
Sloop Postkantoor	0	Geen aftrek ivm langdurige leegstand
Realisatie winkels AH	0	Aantal BVO m2 blijft gelijk aan huidige situatie
Realisatie woningen diverse segmenten	-128	90 appartementen huur 0,7 norm per pp + 50 woningen koop midden 1,3 norm per pp
Gebiedsdeal H	-151	Molenplein
Totale extra vraag	-250	
Saldo extra vraag minus restcapaciteit	791	
*Op basis van eerder opgestelde balans		
Capaciteit bij bezetting 90% van 2.162 pp	148	Vanaf 90% bezetting pp na transitie is het uitgangspunt dat geen pp meer beschikbaar zijn. Op dat moment ontstaat veel zoekverkeer
Benodigd aantal pp na transitie centrum	-643	

Tabel capaciteit centrumgebied + woonwijken en parkeeronderzoeken maart 2018

Indien beide voorgaande berekeningen worden gehanteerd dan slaat het berekende tekort van 200 parkeerplaatsen om in een overschot van 453 respectievelijk 643 parkeerplaatsen. Voor de gebiedsvisie Oost mag maar een deel van deze capaciteit hieraan worden gerelateerd. En wel parkeercapaciteit tot een afstand van 100 tot 150 meter.

Vanaf de toekomstige locatie van de woontoren is een beoordeeld welke straten vallen binnen een afstand van 150 meter. Dit betreft een aantal straten gelegen in Centrum Oost, te weten de Thorbeckestraat (ged.), A. Kuiperstraat, P.J. Troelstralaan en de Atalantstraat. En de Coehoorn van Scheltingaweg (ged.) en de Europalaan (ged.)

De parkeercapaciteit in deze straten bedraagt totaal 143 parkeerplaatsen. Tijdens de meting op een donderdagavond is de hoogste parkeerdruk gemeten, namelijk 51 geparkeerde voertuigen. Dit betekent dus dat 92 parkeerplaatsen nog benut konden worden (betaald parkeren).



over verkeer en meer

Restcapaciteit

Aangegeven is dat de parkeerterreinen in het centrum van Heerenveen bezet zijn bij 90% bezetting. Formeel zijn de parkeerplaatsen pas bezet bij 100%. Indien we uitgaan van de parkeercapaciteit in het centrum dan zijn tijdens de piekmomenten nog 148 parkeerplaatsen beschikbaar. En is het tekort op basis van de parkeervisie 2017 nog maar $200 - 148 = 52$ parkeerplaatsen. Op basis van de onderzoeken uit 2018 is er een overschot aan parkeerplaatsen van $453 + 150 = 603$ parkeerplaatsen.

Uit het "verzorgingsgebied" rondom de toekomstige woontoren blijkt dat tijdens het maatgevende moment nog 92 parkeerplaatsen onbenut waren. Indien deze parkeerplaatsen worden betrokken bij het tekort aan parkeerplaatsen op basis van de parkeervisie 2017 dan slaat het tekort aan parkeerplaatsen van 52 om in een overschot van 40 parkeerplaatsen.

Door de transitie van het centrum, met andere functies in het centrum, zal het parkeergedrag wijzigen. De piek voor parkeren voor wonen ligt niet op zaterdagmiddag (60% van de norm) maar in de avond- en nachtelijke uren (100% van de norm). Hierdoor is sprake van dubbelgebruik en kan om die reden uitgaan worden van een 100% bezetting.

Conclusies

Het berekende toekomstige tekort aan parkeerplaatsen is in aanvang berekend op 200 parkeerplaatsen. Hierbij gaan we uit van de onderzoeksgegevens uit 2015/2017 die een hogere bezettingsgraad kennen dan recenter onderzoek uit 2018.

Door de wijziging in functies met een andere parkeerbehoefte kan voor de zaterdagmiddag uitgegaan worden van 100% gebruik van parkeerplaatsen. Dan is het tekort aan parkeerplaatsen in plaats van 200 nog maar 48 parkeerplaatsen. Door vervolgens de beschikbare parkeerruimte rondom de woontoren – centrum schil - mee te nemen kan de toekomstige parkeervraag worden afgedekt. Hiermee kan de parkeerbehoefte voor het bestemmingsplan Woontoren naar verwachting worden onderbouwd en kan het vaststellen van de gebiedsvisie centrum Oost doorgang vinden.

Tegelijkertijd is het wel zaak om de komende maanden te benutten voor goed onderzoek naar de verwachte parkeerbalans in het centrum en de schil. Er gebeurt veel in het centrumgebied, Sportstad en de schilwijken. Daarnaast laten de onderzoeken geen eenduidig beeld zien, en is het de vraag of de cijfers nog representatief zijn. Door hier onderzoek naar te doen, kunnen tijdig onderbouwde keuzes gemaakt worden voor een gezonde parkeerbalans. Keuzes zoals in de bijlage benoemd, waaronder een eventuele tweede parkeerlaag onder het BK-plein.

Vervolgkeuzes en stappen

- **Gebiedsvisie:** de gebiedsvisie centrum Oost met inspraaknotitie staat gepland voor raadsbehandeling in januari 2022. Met de in deze memo beschreven onderbouwing kan dit proces doorgang vinden.



over verkeer en meer

- **Bestemmingsplannen (waaronder woontoren):** de bovenstaande onderbouwing kan voorlopig dienen als basis voor het bestemmingsplan. M.b.t. bestemmingsplan en parkeren zijn twee keuzes mogelijk:
 - Tweede laag als wijzigingsbevoegdheid opnemen: dit heeft als voordeel dat relatief eenvoudig een tweede laag gerealiseerd kan worden op een later moment. Het nadeel is dat nu al onderzoeken uitgevoerd moeten worden wat de nodige kosten met zich mee brengt.
 - Het bestemmingsplan niet aanpassen, uitgangspunt is vooralsnog één laag. Hierdoor hoeven geen kosten gemaakt te worden voor onderzoeken. Blijkt echter dat op een later moment alsnog een tweede laag gewenst is, dan dient het planologisch traject opnieuw doorlopen te worden. Dit levert tijdsvertraging op.
- **Visie op het parkeren:** hoewel de parkeerbalans voor het bestemmingsplan woontoren onderbouwd kan worden, is een visie op het parkeren en eventueel te nemen maatregelen zeer gewenst. Uit de cijfers blijkt dat het aanbod erg krap is voor de vraag, en gastvrijheid onder druk komt te staan. Daarnaast volgen in de komende jaren nog tal van ontwikkelingen, waardoor de druk verder kan toenemen. Ook gaan we in de cijfers uit van gebruik van de schil; dit is een afweging die in het licht van andere maatregelen bekeken moet worden.

Door hier in de eerste helft van 2022 zorgvuldig onderzoek naar te doen, kan tijdig besloten worden voor één of meerdere maatregelen uit de bijlage. Zodat een goede toekomstige parkeersituatie in het centrum van Heerveen wordt gecreëerd.



over verkeer en meer

Bijlage: Oplossingen tekort aan parkeerplaatsen

Nr	Oplossing tekort pp	Voordelen	Nadelen	Uit te voeren Maatregel
1	Bouw 2 ^e parkeerlaag in garage BK plein (225 pp mogelijk)	-Parkeren geconcentreerd in één locatie; -Geen extra beslag openbare ruimte -Via PRIS systeem verkeer geleiden (incl. vol-vrij) -Toekomstige vraag aan pp 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; -Uitvoeren aanvullend verkeersonderzoek; -Zoeken naar alternatieve parkeerlocaties in of rond het centrum. Bijv. 1 laags parkeergarage Molenplein of realisatie HUB in Stadiongebied of bij Mac Donalds
1	Geen vergunning verlenen aan bewoners en bedrijven die beschikken over eigen parkeergelegenheid	-Betere benutting van beschikbare parkeerruimte op eigen terrein. -Geen aanleg extra parkeerplaatsen in openbare ruimte	-Bewoners en bedrijven zijn gewend om tegen laag tarief op straat te parkeren. -Weerstand tegen maatregel	Uitgiftecriteria parkeervergunningen aanscherpen. POET = geen vergunning
2	Bij herontwikkeling eisen stellen van parkeren op eigen terrein	-Geen aanleg extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte -Verantwoordelijkheid bij ontwikkelaar leggen	Gewenste ontwikkeling kan geen doorgang vinden	Criteria opstellen voor al dan niet economisch of sociaal gewenste ontwikkeling. Op basis hiervan al dan niet ontheffing verlenen (incl. afkoop pp)
3	Capaciteit in de schil rondom het centrum benutten voor parkeren door centrumbewoners en bedrijven	-Betere benutting beschikbare openbare parkeerruimte	-Bewoners schil niet blij met vreemdparkerder -Loopafstand naar woning centrum groter	Aanwijzingsbesluit parkeren aanpassen.
4	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 (Gepland in garage BK-plein!)
5	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
6	Minder centrumbezoek door ander koopgedrag (meer via Internet)	Geen aanleg extra parkeerplaatsen noodzakelijk	Minder inkomsten uit parkeren. -Leegstand en hierdoor minder economisch sterk kernwinkelgebied	Periodieke monitoring gebruik parkeerplaatsen