Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
Telefoon 14058

Gemeente Leeuwarden

Vaststelling bestemmingsplan Leeuwarden - Parkeergarage Revius en welstandsrichtlijnen

---

Kenmerk 408244

Aan de gemeenteraad.

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Leeuwarden - Parkeergarage Revius en de welstandsrichtlijnen voor de parkeergarage hebben van 14 juli 2016 tot en met 24 augustus 2016 ter inzage gelegen.

Eerder is voor een parkeergarage op deze locatie het bestemmingsplan Leeuwarden - Parkeergarage Tesselschadestraat in procedure gebracht en vastgesteld op 30 mei 2011. Dit is dan ook het momenteel ter plaatse geldende bestemmingsplan. De toegestane bebouwingshoogte loopt in dit bestemmingsplan op van 10,5 meter aan de Tesselschadestraat tot 16,5 meter aan de zuidzijde.

In 2014 is besloten af te zien van de realisatie van dit bouwplan. Er heeft een herijking van de plannen plaatsgevonden (Herijking Realisatiebesluit parkeergarage Tesselschadestraat van 1 juli 2015). Hierin is voorgesteld om het benzineverkooppunt te verplaatsen en een kleinere garage te realiseren op dezelfde locatie.

Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan biedt een juridisch-planologische regeling voor de realisatie van een parkeergarage. Het plangebied bevindt zich aan de zuidzijde van de Tesselschadestraat, tussen de Van der Nootstraat en de Reviusstraat.

Met het voorliggende bestemmingsplan (met als basis het stedenbouwkundig plan, vastgesteld d.d. 27 juni 2016) wordt tegemoet gekomen aan de wens van de gemeenteraad met betrekking tot een betere inpassing van de parkeergarage aan de Tesselschadestraat, op een grotere afstand van de straat en zonder hierbij afbreuk te doen aan de kwaliteit van de groene zone ten zuiden van de parkeergarage.

De voorgestelde parkeergarage biedt ruimte aan maximaal 280 auto's. De bouwhoogte in dit bestemmingsplan is een stuk lager dan in het huidige rechtsgeldige bestemmingsplan: het bebouwingsvlak mag bebouwd worden tot een hoogte van maximaal 4,50 meter. Tevens is deels een verhoging mogelijk tot maximaal 7 meter, uitsluitend ten behoeve van trappen- en lifthuizen en/of (een constructie ten behoeve van) zonnepanelen.

Er zijn gesprekken gevoerd met omliggende bedrijven, het wijkpanel Vosseparkwijk en enkele direct aanwonenden. Tevens heeft er een inloopbijeenkomst plaatsgevonden waar de stedenbouwkundige inpassing is gepresenteerd. Daarnaast is de voorziene stedenbouwkundige inpassing besproken in het forum van 20 juni 2016. De voorziene plannen zijn dan ook voldoende kenbaar gemaakt. Het bestemmingsplan is om voornoemde reden

dan ook direct als ontwerp ter inzage gelegd en aan de overlegpartners aangeboden voor een eventuele reactie.

Zienswijzen bestemmingsplan

Tijdens de ter inzage periode zijn 3 zienswijzen ontvangen. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is een drietal tekstuele aanpassingen doorgevoerd in de toelichting. De overige onderdelen van de zienswijzen zijn niet overgenomen en leiden derhalve niet tot aanpassingen van de regels dan wel de verbeelding. Inhoudelijk verwijzen wij u hiervoor naar bijlage 1 "Reactie- en antwoordnota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Leeuwarden - Parkeergarage Revius".

Welstandsrichtlijnen

Gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan hebben ook de welstandsrichtlijnen voor de parkeergarage ter inzage gelegen. De welstandsrichtlijnen hebben betrekking op het uiterlijk van gebouwen, zoals het materiaalgebruik en kleurstelling. De nieuwbouw moet voldoen aan deze richtlijnen.

Het gaat om een gebouw met een verspringende en terug liggende gevel ten opzichte van de Tesselschadestraat. Ten zuiden van de garage, daar waar nu geparkeerd wordt, komt een groene zone, aansluitend op het parkje tussen de gebouwen van het CJIB. Het doel is een gebouw te realiseren dat goed past in een groene omgeving. Een gebouw met rondom gevels die uit zoveel mogelijk hetzelfde materiaal bestaan en een gebouw met een terughoudend kleurgebruik. De richtlijnen treft u bijgaand aan.

Inspraakreacties welstandsrichtlijnen

Er zijn geen inspraakreacties ontvangen ten aanzien van de welstandsrichtlijnen zoals deze ter inzage hebben gelegen. Wel bevatten de zienswijzen, zoals ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan, een aantal aspecten die ook het uiterlijk van het gebouw betreft (zie de eerder aangehaalde bijlage 1).

Exploitatieplan

Door middel van de grondexploitatieregeling in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschikken gemeenten over mogelijkheden voor het verhalen van kosten. Hierbij valt te denken aan kosten voor het bouw- en woonrijp maken en kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan. Daarnaast hebben gemeenten sturingsmogelijkheden, omdat in het geval van grondexploitatie door derden diverse eisen en regels gesteld kunnen worden.

Het bestemmingsplan voorziet in het mogelijk maken van een bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro. Daarom bestaat in principe de verplichting tot het vaststellen van een grondexploitatieplan, tenzij het kostenverhaal anderszins is verzekerd en er geen nadere eisen en verplichte fasering noodzakelijk zijn.

Het voorziene plan is haalbaar binnen het door de raad in 2015 vastgestelde financiële kader (de investering bedraagt circa € 6 miljoen), waarbij de onrendabele top op maximaal € 2 miljoen is gesteld. De onrendabele top van maximaal € 2 miljoen wordt gedekt door een subsidie van de provincie van maximaal € 1 miljoen, een bijdrage van de Stichting Parkeergarages van € 0,5 miljoen en een verrekening van het restant met afdrachten vanuit het product parkeren (reserve parkeren) van de gemeente. Daarmee kan gesteld worden dat het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is.
Omdat het kostenverhaal anderszins is verzekerd en er geen sprake is van nadere eisen of een verplichte fasering, is het vaststellen van een exploitatieplan niet verplicht.

Los van de financiën wordt door het realiseren van de parkeergarage en het daardoor scheppen van ruimte voor een groen parkachtig wandelgebied voorzien in een kwaliteitsimpuls van de omgeving en daarmee voorzien in een maatschappelijk belang. Dit groengebied staat niet op zich zelf maar gaat op termijn deel uit maken van een reeks groene plekken die een doorlopende wandeling vormen van de Heliconweg tot en met het voormalige LPF terrein. Daarnaast maakt de herinrichting van en het verminderen van het aantal geparkeerde auto's op de Harlingertrekweg onderdeel uit van de ambities. Ook de recente herinrichting en vergroening van de Tesselschadestraat maakt hier onderdeel van uit. De groenzone die ontstaat door het realiseren van een bouwde parkeervoorziening levert daarnaast een bijdrage aan de verblijfskwaliteit in dit gebied en kan tevens zorgen voor een aantrekkelijker vestigingsklimaat voor bedrijven in dit gebied. Alle hiervoor genoemde argumenten rechtvaardigen dat de gemeentelijke overheid hieraan een bijdrage levert.

<u>Vaststelling</u>
Gelet op hetgeen hiervoor is vermeld, stellen wij u voor het bestemmingsplan en de welstandsrichtlijnen vast te stellen en te besluiten geen exploitatieplan vast te stellen.

Leeuwarden, 18 juli 2017

Burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester,

secretaris,

Nummer 1185
MS

DE RAAD DER GEMEENTE LEEUWARDEN;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 18 juli 2017 (kenmerk 408244);

BESLUIT:

1. de in bijlage 1 opgenomen "Reactie- en antwoordnota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Leeuwarden - Parkeergarage Revius" vast te stellen;
2. het bestemmingsplan "Leeuwarden - Parkeergarage Revius" onder toekenning van het nummer NL.IMRO.0080.03018BP00-VG01 vast te stellen;
3. geen exploitatieplan vast te stellen;
4. de welstandsrichtlijnen "Parkeergarage Revius" vast te stellen;
5. de welstandsrichtlijnen "Parkeergarage Revius" een dag na bekendmaking in werking te laten treden.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 18 september 2017.

voorzitter,

griffier.

Bijlage 1

Reactie- en antwoordnota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Leeuwarden – Parkeergarage Revius

Het ontwerpbestemmingsplan Leeuwarden – Parkeergarage Revius heeft in de periode vanaf 14 juli 2016 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn 3 zienswijzen ontvangen. Hierna wordt de inhoud van de zienswijze samengevat en volgt per punt het gemeentelijke commentaar.

Zienswijze 1
Brandweer Fryslân

1. *Aangezien het plangebied binnen 200 meter van een transportroute voor gevaarlijke stoffen over de weg is gelegen, dient er een verantwoording van het groepsrisico te worden opgesteld. Gezien het feit dat de toename van het groepsrisico minimaal zal zijn kan worden afgezien van een groot deel van de verantwoording. Het bevoegd gezag dient in de verantwoording in ieder geval in te gaan op:*
   -de mogelijkheden voor voorbereiding en bestrijding van een ramp op de transportroute ofwel de beperking van de omvang van deze ramp;
   -de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op de transportroute een ramp voordoet. Dit geldt alleen indien in het plan wordt voorzien in nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten.

Reactie:
De Heliconweg is geen aangewezen transportroute, derhalve is er geen sprake van een zone en hoeft er geen verantwoording van het groepsrisico te worden opgesteld. Hierbij willen wij er nog op wijzen dat het eerder aanwezige tankstation aan de Tesselschadestraat inmiddels is opgeheven. Tevens wordt door de aanleg van De Haak om Leeuwarden en de Noordtangent de binnenring gemeden. Bij navraag bij Bureau Externe Veiligheid Friesland is daarnaast aangegeven dat er geen telpunt is ingeruimd op de Heliconweg met betrekking tot de monitoring van transport gevaarlijke stoffen.

2. *Geadviseerd wordt er zorg voor te dragen dat eventuele toe te passen hekwerken rondom de parkeergarage bij een calamiteit geopend zijn en niet vergrendeld.*

Reactie:
Het ontwerp zal voldoen aan de daarvoor geldende wet- en regelgeving.

3. *Geadviseerd wordt om in het ontwerp van de parkeergarage rekening te houden met het aanbrengen van meerdere toegangen rondom het bouwwerk ten behoeve van ontvluchting en inzet van de brandweer. Dit met name gezien het snelle brandverloop bij een autobrand.*

Reactie:
Het ontwerp zal voldoen aan de daarvoor geldende wet- en regelgeving.

Zienswijze 2
Bewoners/eigenaars Tesselschadestraat 114 en 128 te Leeuwarden

1. *In bijlage 1 "Bezettingsgraadonderzoek Harlingervaart/WTC ontbreekt een bezettingsgraadonderzoek "blauwe zone" in de woonbuurt Vosseparkwijk of een verwijzing naar een recente rapportage. Thans ontbreekt elke onderbouwing van een verwijzing naar een recente rapportage.*

Reactie:
Bij dit onderzoek is er geen meting geweest van de parkeerdruk in de blauwe zone. Het doel van

dit parkeeronderzoek was namelijk om het gebruik door woon-werkverkeer van de parkeerplaatsen langs de Harlingertrekweg en het WTC in beeld te brengen voorafgaand aan de herinrichting van de Harlingertrekweg en de komst van de parkeergarage. In de blauwe zone wordt niet door woon-werkverkeer geparkeerd en is om die reden niet meegenomen in het parkeeronderzoek.

2. *De zinsnede "Deze parkeergarage wordt gerealiseerd op het perceel van het voormalige tankstation" is niet geheel correct. Er wordt ook van naastgelegen gronden gebruik gemaakt.*

Reactie:
De opmerking klopt, de tekst in de toelichting is hierop aangepast.

3. *De bouwmogelijkheden zijn dezelfde als in het bestemmingsplan Leeuwarden – parkeergarage Tesselschadestraat, zoals vastgesteld op 30 mei 2011. In plaats van pas op 4 meter hoogte te beginnen met een parkeerdek, kan reeds op het maaiveld worden geparkeerd.*

Reactie:
Met dit nieuwe bestemmingsplan wordt voorzien in een parkeergarage met een bouwhoogte van maximaal 4.5 meter waarbij ook maaiveld parkeren mogelijk is. In het voorgaande bestemmingsplan was een parkeergarage voorzien met een toegestane bebouwingshoogte van 10.5 meter aan de Tesselschadestraat en tot 16.5 meter aan de zuidzijde. De garage was hierbij "opgetild" zodat ruimte ontstond voor een tankstation.

4. *Tijdens diverse bijeenkomsten is aangegeven dat het fundament van de thans beoogde parkeergarage zodanig geconstrueerd zal worden dat bij een eventueel aanbod van verhoogde parkeerbehoefte er parkeerdekken op de bestaande parkeerdekken kunnen worden geplaatst. Hierdoor zal tot 7 meter worden afgeweken van de thans aangegeven bouwhoogte.*

Reactie:
Op basis van het bestemmingsplan is een bouwhoogte van maximaal 4.5 meter toegestaan (en deels tot maximaal 7 meter, ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding, ten behoeve van trappen- en lifthuizen en/of (een constructie ten behoeve van) zonnepanelen). Mocht ooit sprake zijn van een optopping dan zal hiervoor een afzonderlijke procedure moeten worden doorlopen.

5. *In tegenstelling tot datgene wat de gemeente aangeeft wordt geconstateerd dat de beoogde parkeergarage niet op een grotere afstand van de straat wordt gebouwd doch slechts op 4.15 tot 4.5 meter vanaf de Tesselschadestraat.*

Reactie:
Ten opzichte van het bouwvlak uit het vigerende bestemmingsplan ligt in het nieuwe bestemmingsplan het bouwvlak verder van de Tesselschadestraat. De noordwesthoek van het nieuwe bouwvlak ligt 1,92 meter en de noordoosthoek ligt 8,50 meter verder van de Tesselschadestraat.

6. *Bij het eerste geplande object op grond van het bestemmingsplan Leeuwarden – parkeergarage Tesselschadestraat werd het eerste parkeerdek gesitueerd direct boven de overkapping van het brandstoffenstation. Hierdoor bleven de aanwonenden vrij uitzicht houden op de Reviusstraat en de Van der Nootstraat. Bij de totstandkoming van de thans beoogde parkeergarage zal dit zicht totaal verdwenen zijn. Deze situatie geeft een directe gelegenheid tot aantasting van de privacy van aanwonenden (een open en dicht bij woningen gesitueerd gebouw geeft heel snel aantasting van de privacy). Tevens heeft men vanaf de geplande parkeerdekken vrij zicht op de tegenoverliggende woon- en slaapkamers.*

Reactie:
In het vigerende bestemmingsplan is aan de Tesselschadestraatzijde een bouwhoogte van 10,50 meter toegestaan en is een onderdoorgang van 4 meter aangegeven. Binnen de aanduiding

onderdoorgang kan tot maximaal 35% van het oppervlak bebouwd worden ten behoeve van de pompen, shop, wasstraat en hellingbaan van de garage. Er is hierbij wel sprake van transparantie in de eerste 4 meter met doorzicht naar de beide straten, maar van 'vrij uitzicht' was geen sprake. De overbouwing van de onderdoorgang kan in het vigerende bestemmingsplan een hoogte hebben van 6,50 meter (10,50 – 4,00 meter) hetgeen een flinke bouwmassa is. Ten aanzien van de privacy is het nieuwe bestemmingsplan gunstiger omdat het gebouw iets verder weg staat en de parkeergarage voorziet in minder auto's.

7. *Bewoners zullen overlast ervaren van de ontstoken verlichting van de in-en uitrijdende motorvoertuigen gedurende de avond- en nachtelijke uren op de parkeerdekken.*

Reactie:
In het ontwerp van de gevels wordt de lichtuitstraling op koplamphoogte zo veel mogelijk geweerd. Dit aspect wordt vastgelegd in de uitvraag voor het ontwerp van de parkeergarage.

8. *Er wordt vanuit gegaan dat de reeds bestaande groenstrook aan de Tesselschadestraat gehandhaafd blijft. Bij meting blijkt echter dat slechts 1.5 meter groenstrook extra gecreëerd wordt.*

Reactie:
De groenstroken die aanwezig waren tijdens de exploitatie van het Q8 benzineverkooppunt hadden een oppervlakte van ongeveer 265 m2. In het vigerende bestemmingsplan is geen bestemming groen aanwezig tussen het bouwvlak en de Tesselschadestraat. Het oppervlak van de bestemming groen tussen het bouwvlak en de Tesselschadestraat in het nieuwe bestemmingsplan heeft een oppervlak van 625 m2.

9. *Ten aanzien van de groenstrook aan de zuidkant wordt opgemerkt dat dit een belangrijk item is terwijl deze strook uiteindelijk geheel ingeklemd ligt tussen hoge kantoorgebouwen en daardoor een niet-uitnodigende uitstraling krijgt.*

Reactie:
De groenzone levert een bijdrage aan de verblijfskwaliteit in dit gebied.

10. *Bij Marnixstate is een gedeelte van de groenstrook kortgeleden opgeofferd aan beton met een hekwerk. Kennelijk vinden bedrijven een reeds bestaande groenstrook niet zo belangrijk.*

Reactie:
Op grond van het bestemmingsplan Leeuwarden – Vosseparkwijk geldt ter plaatse de bestemming 'Kantoor'. De gronden zijn hierbij onder andere bestemd voor kantoren en daarbij behorende tuinen, erven en terreinen, wegen, straten en paden, parkeer- en groenvoorzieningen. Op grond van het bestemmingsplan is deze inrichting derhalve mogelijk.

11. *Slechts het gedeelte waarop het brandstoffenstation gevestigd was ligt braak, derhalve niet het hele terrein zoals benoemd in de toelichting op pagina 7. Het overige deel is nog steeds een bestaand verhard parkeerterrein van het CJIB en een later aangelegd parkeerterrein ten behoeve van Ziggo.*

Reactie:
Voornoemde opmerking is correct, de tekst is in de toelichting is hierop aangepast.

12. *De vraag heerst welke breedte de groenstrook exact zal krijgen.*

Reactie:
De groenstrook aan de Tesselschadestraat wordt aangegeven middels de bestemming 'Groen' en heeft een breedte van ca. 5.0 meter aan de noordwestzijde, het tussendeel aan de noordzijde bedraagt ca. 8.0 meter en de breedte bedraagt ca. 11.0 meter aan de noordoostzijde.

13. *In het GVVP geeft de gemeente Leeuwarden heel nadrukkelijk aan dat zij de parkeerproblematiek integraal wil benaderen. Hierbij wordt een aantal beleidsuitgangspunten benoemd, waaronder dat elk gebied, complex of bedrijf in zijn eigen parkeerbehoefte dient te voorzien. Door ieder bedrijf te verplichten een adequate hoeveelheid parkeerruimte te realiseren ontstaat geen extra parkeerdruk in de omliggende gebieden. Dit is kennelijk niet gebeurd (bijv. huidig Ziggo-kantoor). De parkeergarage was direct in de aanbieding. Tevens is door de Veiligheidsregio Fryslân een aantal parkeerplaatsen van het parkeerterrein aan de noordzijde, in strijd met de CROW ingeleverd. Ook blijkt uit het rapport van Keyport Consultancy dat het CJIB bij een doordachte handhaving van haar parkeerbeleid op haar parkeerdekken, voldoende aanwezige parkeerplaatsen tot haar beschikking heeft. In die zin is het verbazingwekkend dat de gemeente Leeuwarden eerder de volgende opmerking heeft geplaatst: "Verder is bij het CJIB nog sprake van het afkopen van circa 10-15 parkeerplaatsen. Het CJIB hoeft hierdoor niet een extra parkeerlaag onder de nieuwbouw te realiseren.*

Reactie:
Door de realisatie van een centraal gelegen parkeergarage biedt de gemeente omliggende bedrijven een oplossing om te voorzien in de eigen parkeerbehoefte conform gemeentelijk parkeerbeleid. Voordeel voor de bedrijven is, dat in het geval van het CJIB, de aanleg van dure ondergrondse parkeervoorzieningen voor een beperkt aantal parkeerplaatsen niet nodig is. Daarnaast ontstaat er een kwaliteitsimpuls voor de omgeving (minder blik op straat) en bovendien wordt dubbelgebruik / uitwisseling van parkeerplaatsen hiermee mogelijk gemaakt.

14. *Door de gemeente wordt maar aangenomen dat de bestaande bedrijven niet dan wel beperkt kunnen uitbreiden op grond van de huidige parkeernormen. In het ontwerpbestemmingsplan wordt niet duidelijk gemaakt waarop een en ander is gebaseerd.*

Reactie:
Uitbreiding van bestaande bedrijven zal veelal ten koste gaan van bestaande parkeerplaatsen op eigen terrein. Naast de extra parkeerbehoefte die een uitbreiding veroorzaakt, in combinatie met het compenseren van het verlies aan bestaande parkeerplaatsen, is het uitbreiden van bestaande gebouwen daarom veelal niet mogelijk.

15. *Veel werknemers werken ook thuis met behulp van internetverbindingen. Een onderzoek hieromtrent wordt aanbevelenswaardig geacht ten aanzien van het niveau en omvang van deze ontwikkeling.*

Reactie:
Thuiswerken betekent niet automatisch dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn. Overlegmomenten op kantoor blijven. Bovendien verschilt dit per bedrijf. Verder kan het zo zijn dat een bestaand bedrijf met veel thuiswerkers gaat verhuizen naar een ander pand / plek en er een bedrijf terugkomt met geen of nauwelijks thuiswerkers.

16. *Het doel van de gemeente Leeuwarden is om door het realiseren van deze parkeergarage de parkeerbehoefte van de bedrijven en instellingen uit de omgeving te faciliteren, waardoor verdere ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. Vraag is waar deze ontwikkelingen moeten plaatsvinden. De bedrijven zijn er al en kunnen slechts de hoogte in.*

Reactie:
Het is niet het achterliggende doel om door het realiseren van de parkeergarage meer ontwikkelingen mogelijk te maken, maar om de parkeerdruk in het gebied te verlichten en de geparkeerde auto's uit het straatbeeld te verminderen.

17. *In de toelichting wordt aangegeven dat de wens bestaat om het gebied ten westen van de Heliconweg een kwaliteitsimpuls te geven door het opheffen van een deel van de maaiveldparkeerplaatsen. Hierdoor ontstaat de behoefte voor extra parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen behoren al dan niet tot de daar aanwezige bedrijven, zoals het WTC, de*

Kamer van Koophandel, de ijshal en de bedrijven in het Businesspark. Als met de door aldaar beoogde nieuw te bouwen kantoren Heliconweg de ingenomen parkeerplaatsen worden bedoeld, wordt wederom verwezen naar het beleid van de gemeente waarbij o.a. elk gebied, complex of bedrijf in zijn eigen parkeerbehoefte dient te voorzien.

Reactie:
Het is correct dat in geval van nieuwe ontwikkelingen in het WTC-gebied ook voldaan moet worden aan het parkeerbeleid van de gemeente Leeuwarden.

18. *De gemeente is nu in de gelegenheid haar eigen parkeerbeleid door te voeren. Door thans ieder bedrijf te verplichten een adequate hoeveelheid parkeerruimte te realiseren, ontstaat er geen extra parkeerdruk in de omliggende gebieden. De aanwonenden van de Tesselschadestraat 114 t/m 132 mogen niet benadeeld worden ten gerieve van de nog te bouwen objecten waarop het gemeentelijk parkeerbeleid volledig van kracht kan worden gesteld.*

Reactie:
In het huidige vigerende en rechtsgeldige bestemmingsplan is de realisatie van een parkeergarage toegestaan van 400 plaatsen. In het nu in procedure zijnde bestemmingsplan wordt deze garage teruggebracht tot maximaal 280 plekken. Ook wordt het gebouw stedenbouwkundige beter verankerd in de omgeving. Er is dan ook geen sprake van een verslechtering van de situatie.

19. *Het voorstel geeft aan dat de noordwestgevelpunt slechts 4.5 meter vanaf de Tesselschadestraat wordt neergezet. Hierdoor kan de gevellijn van het kantoor van Ernst & Young worden doorgetrokken. Het gevolg hiervan is dat het geheel dichtgebouwd kan worden met een al dan niet aantrekkelijke gevel van 4.5 meter hoogte. Ook de bebouwing van de eertijds aanwezige opstallen van Q8 begon op de gevellijn van het kantoor UWV. Aangedrongen wordt om de parkeergarage enigszins te draaien (ongeveer 10 graden) in zuidelijke richting, waarbij het noord-oost-draaipunt vast gesitueerd blijft op de gevellijn UWV en waardoor de gevellijn doorloopt naar de noord-westgevel. Het voordeel van deze optie is dat indien men komende is vanuit het centrum men direct geconfronteerd wordt met het kantoor en hoofdingang van Ernst & Young. Ook wordt het zicht op de Van der Nootstraat vergroot en het vormt eveneens een dynamisch-speels geheel met de strakke werkomgeving.*

Reactie:
Wij kunnen ons niet vinden in de voorgestelde wijziging. Door de draaiing van het gebouw zijn de parkeerplaatsen minder efficiënt in te passen. Dit heeft een verlies van parkeerplaatsen tot gevolg en tast de haalbaarheid van de garage aan. Door de koppeling aan de bestaande gevel van Ernst & Young is de parkeergarage beter verankerd in de omgeving. Door draaiing wordt tevens de groene zone aan de zuidzijde kleiner. Door de stapsgewijze plaatsing naar achteren en het uitlijnen van de noordoosthoek met het UWV gebouw is ook deze hoek verankerd.

20. *Door voornoemde opzet is de groenstrook, zowel aan de voor- als achterzijde van het gebouw, een uitdaging voor tuin- en parkarchitecten. Tevens biedt het belanghebbenden, maar ook de werknemers van de participerende bedrijven een betere ontspanningsomgeving dan het voorstel van de gemeente, waar de groenstrook is ingeklemd tussen hoge gebouwen.*

Reactie:
Hiervoor verwijzen wij u naar onze reactie onder 19.

21. *Na bestudering van de voorgestelde situatie blijkt dat slechts de noordgevel van de beoogde parkeergarage valt onder de stedenbouwkundige inpassingsmogelijkheid. Slechts de noordgevel heeft een zichtbepalende uitstraling bij zowel het in- als uitrijden van de Tesselschadestraat.*

Reactie:
Wij zijn van mening dat het gebouw een alzijdige uitstraling moet krijgen, alle zijden zijn belangrijk. In de welstandscriteria is dit onder andere verwoord: "Er is eenheid in architectuur van de gevels van de drie te onderscheiden volumes; alle gevels hiervan hebben een gelijke uitstraling en materialisering."

22. *Draaiing van het gebouw brengt verlies van parkeerplaatsen met zich mee. Ter compensatie van de ongeveer 15 parkeerplaatsen kan de zuidgevel gelijk worden getrokken. Deze gevel ligt ingeklemd tussen de reeds bestaande gebouwen en heeft daarom geen zichtbepalende uitstraling.*

Reactie:
Wij zijn van mening dat het gebouw een alzijdige uitstraling moet krijgen, alle zijden zijn belangrijk. De geleding in de gevel dient ook aan de zuidzijde zichtbaar te zijn. De voorgestelde aanpassing gaat bovendien ten koste van het karakter van het gebouw en daarnaast van de groenstrook.

23. *Door de luchtdoorlatende openingen van de parkeergarage zullen door de veelvuldig optredende zuidwestenwind verontreinigde stoffen richting de woningen worden geblazen. De kwaliteit van de gezondheid zal door het ontstaan van een negatieve leefomgeving (fijnstof) voor aanwonenden van de percelen 114 tot en met 132 van de Tesselschadestraat een direct negatief gevolg hebben. De gemeente Leeuwarden is wettelijk verplicht om de versie met actuele GCN te gebruiken voor het bepalen van de luchtkwaliteit en de nieuwe uitslagen zichtbaar te maken.*

Reactie:
Op de Grootschalige Concentratiekaart Nederland (GCN) worden de achtergrondconcentraties met betrekking tot NO^2 en fijn stof (PM10 en PM 2,5) weergegeven. De achtergrondconcentraties worden bepaald door uitstoot uit Nederland, het buitenland etc. De achtergrondconcentratie is lokaal niet aan te pakken en moet naar beneden worden gebracht door internationale maatregelen. Europa doet hier z'n best voor door strengere uitstooteisen op te leggen.

De achtergrondconcentraties uit de GCN worden gebruikt voor de jaarlijkse monitoring van de luchtkwaliteit door het NSL (Nationaal samenwerkingsverband luchtkwaliteit). De uitkomsten van de laatste berekeningen voor de monitoring van de luchtkwaliteit betreft het jaar 2015. Op basis van deze gegevens wordt ook een prognose gemaakt voor 2020 en 2030. De uitkomsten van de berekeningen bestaan uit het achtergrondniveau plus de bijdrage van de weg.

De berekeningspunten voor luchtkwaliteit, die het dichtst bij de Reviusparkeergarage liggen zijn id 55748 nabij de Verlaatsbrug en id 54749, nabij hoek Heliconweg – Tesselschadestraat.*

De uitkomsten zijn als volgt:

Verlaatsbrug id 55748

2015	NO2	15,9 µg/m3	PM10	17,8 µg/m3	PM2,5	10,3 µg/m3
	GCN	15,2		17,7		10,2
2020		12,4		16,9		9,5
	GCN	12,1		16,8		9,5
2030		10,1		16,0		8,6
	GCN	9,9		15,9		8,6

Heliconweg id 54749

2015	NO2	17,3 µg/m3	PM10	17,6 µg/m3	PM2,5	10,0 µg/m3
	GCN	16,0		16,5		9,9
2020		13,5		16,6		9,2
	GCN	10,8		16,2		9,0
2030		10,4		15,7		8,3
	GCN	9,0		15,3		8,2

De norm van het jaargemiddelde die niet overschreden mag worden is:
NO2 40 µg/m3
PM10 40 µg/m3
PM2,5 20 µg/m3

Conclusie: Voor de jaren 2015, 2020 en 2030 wordt ruim voldaan aan de jaargemiddelde norm. Uit de resultaten tot nu toe blijkt dat de concentraties fijn stof en stikstofoxiden blijven dalen. Een ander relevant punt is dat de bijdrage van het verkeer op de weg relatief gering is met betrekking tot de totale concentratie NO2, PM 10 en PM 2,5.

*De berekeningspunten en de uitkomsten van de berekeningen zijn terug te vinden op de site van NSL-monitoringtool.

24. *De gemeente erkent dat de omstandigheden in negatieve zin zich aanbieden en toch wordt vastgehouden aan het bouwen van een parkeergarage.*

Reactie:
Nut, noodzaak en omvang van de nu te realiseren kleinere parkeergarage worden uitvoerig onderbouwd in paragraaf 2.4 van de toelichting.

25. Uit de *eerste alinea van de toelichting op pagina 10 kan worden opgemaakt dat het huidige ontwerp slechts door het beoogde Cambuurstation, de evenementen van het WTC, een eventuele elfstedentocht, de ijshal en de nieuwe kantoren aan de Heliconweg gered zouden kunnen worden. Hier wordt vroegtijdig afscheid genomen van het door de raad vastgestelde parkeerbeleid.*

Reactie:
Betreffende alinea geeft 'slechts' weer wat de verwachte ontwikkelingen zijn die in het gebied rond de voorziene parkeergarage spelen. De titel van deze paragraaf luidt dan ook "Ambitie voor het gebied Tesselschadestraat, WTC en omgeving".

26. *De verkeersontwikkelingen zijn cijfermatig tot ongeveer 2025 zichtbaar gemaakt. De (verwachte) ontwikkelingen kunnen niet geduid worden. Voetstoots wordt aangenomen dat deze ontwikkelingen een vliegwiel effect hebben op de omgeving. Vragen hierbij: in welke richting moet worden gedacht en waar is dit op gegrondvest?*

Reactie:
Bij het opstellen van prognoses voor verkeersstromen (met een zogenaamd verkeersmodel) wordt vanuit de huidige situatie een toekomstige situatie berekend (gesimuleerd) aan de hand van onder andere de verwachte hoeveelheid inwoners en arbeidsplaatsen. Op deze wijze kan inzicht worden

verkregen in de toekomstige verkeerssituatie. Op basis van het toekomstige verkeersaanbod kunnen vervolgens verkeersoplossingen worden gedimensioneerd.

De gemeente Leeuwarden heeft een verkeersmodel dat is gebaseerd op de verkeersprognosesystematiek van de Rijksoverheid voor lokale en regionale toepassingen, de zogenaamde NRM (Nieuw Regionaal Model). Dit model is gebaseerd op landelijk vastgestelde uitgangspunten. Voor veel Leeuwarder projecten die recentelijk zijn gerealiseerd (zoals op de stadsring en de invalswegen) is dit model als uitgangspunt genomen waarbij 2020 en 2025 als prognosejaren zijn gehanteerd.

27. *Ten behoeve van bedrijven is het belang van aanwonenden van ondergeschikt niveau (verdwenen vijverpartij, het plaatsen van een glazen gebouw, de parkeergarage CJIB die niet conform de eerder gestelde eisen is voltooid en het geplaatste hekwerk ter hoogte van Marnixstate).*

Reactie:
In het geval van een ruimtelijke ontwikkeling die niet voldoet aan de regels van het bestemmingsplan dient ten allen tijde een afweging plaats te vinden. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 4 'Omgevingsaspecten'. Uitgangspunt hierbij is dat er een goede omgevingssituatie ontstaat. In deze worden dus zeker ook de belangen van de omwonenden meegewogen.

28. *Op 25 mei 2010 is het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Leeuwarden ondertekend door de gemeente Leeuwarden, de provincie en het lokale bedrijfsleven (o.a. Avero/Achmea, CJIB, De Friesland en Rijkswaterstaat). Dit convenant maakt onderdeel uit van het programma "Leeuwarden Vrij-Baan". Met de ondertekening hebben de bedrijven verklaard zich in te zullen spannen om de automobiliteit tijdens de spitstijden met 10% te reduceren. Deze reductie moest medio 2013 worden bereikt. Wat is er terechtgekomen van dit convenant en welke invloed heeft het op de planning van de parkeergarage. Dit moet toch een andere benadering opleveren van nut en noodzaak van de parkeergarage dan in de toelichting is aangegeven.*

Reactie:
Het doel van het convenant is om het verkeer in de spits te verminderen en staat los van de nut en noodzaak van de parkeergarage. De resultaten van de effecten van de maatregelen t.o.v. 2011 staan in onderstaande tabel aangegeven.

Tabel Effecten van maatregelen medio 2013

Factoren bij verandering reisgedrag	**Gebruik**	**Effect op spitskilometers**	**Effect op spitsritten**
Type maatregelen	Aantal	%	%
Fietsmaatregelen	120	-0,2%	-0,7%
Reiskostenvergoedingen	122	-0,6%	-0,8%
Automaatregelen (parkeren, carpoolen)	58	-1,1%	-0,8%
Flexibel werken naar tijd en plaats	687	-1,0%	-0,9%
Overige maatregelen	98	0,1%	-0,4%
Totaal effect van maatregelen		**-2,8%**	**-3,5%**

29. *De al dan nog niet ondertekende contracten geven aan dat de gemeente Leeuwarden het recht behoudt tot het openstellen van de parkeergarage als overloop bij evenementen noodzakelijk blijkt.*

Reactie:
De huurder heeft het exclusieve recht op parkeerplaatsen tussen 7 – 18u op maandag tot en met vrijdag. Voor overige momenten mag de gemeente de parkeergarage naar eigen inzicht exploiteren (er geldt een uitzonderingssituatie in het geval van een Elfstedentocht). Daarnaast biedt de

overeenkomst de ruimte om in mondeling overleg andere afspraken te maken (bijvoorbeeld in geval van evenementen).

30. *Is er sprake van 229 abonnementen of moet van dit aantal de aan het CJIB te compenseren aantal parkeerplaatsen worden afgetrokken.*

Reactie:
Er is op dit moment (juni 2017) sprake van 229 abonnementen.

31. *De veranderende positie van kantoren naar onder andere woonfuncties mag nimmer een argument zijn om de parkeergarage toch te bouwen. Dit is een opening om het parkeerbeleid te omzeilen.*

Reactie:
Voor nut en noodzaak en omvang van de ontwikkeling verwijzen wij u naar hoofdstuk 2.4.

32. *Op bladzijde 11 van de toelichting staat aangeven "Om het parkeerterrein te kunnen bereiken dienen voetgangers de Heliconweg over te steken. Dit kan tijdens de spits mogelijk leiden tot ongewenste congestie op deze weg, wat de doorstroming belemmert". Gedurende de aanwezigheid van de omliggende bedrijven en gedurende de herinrichting van de aangrenzende wegen hebben duizenden werknemers van de betreffende bedrijven de Heliconweg gekruist. De gemeente Leeuwarden kan geen enkele dag aangeven waar genoteerd staat dat er een file, veroorzaakt door overstekende werknemers, op de Heliconweg staat. Meer verontrustend zijn de files gedurende de opening van de Hermesbrug bij het doorlaten van een of meerdere niet zijnde beroepsvaartuigen tijdens de maanden april tot en met september. Dat leidt wel tot congestie op de Heliconweg en de Tesselschadestraat.*

Reactie:
Het klopt dat de invloed van overstekende voetgangers op de doorstroming van het autoverkeer op de Heliconweg niet significant is. Wel blijft het uit oogpunt van verkeersveiligheid wenselijk dat het aantal oversteekbewegingen op de Heliconweg beperkt is. De tekst in de toelichting is hierop aangepast.

33. *Met betrekking tot de conclusie nut en noodzaak komt wederom de vraag naar voren of wel voldoende nut en noodzaak van de parkeergarage is aangegeven.*

Reactie:
Voor nut en noodzaak en omvang van de ontwikkeling verwijzen wij u naar hoofdstuk 2.4.

34. *Indieners van de zienswijze hebben het gevoel dat geen enkel argument resultaat zal opleveren. De gemeente heeft afspraken met de bedrijven. Dat deze afspraken strijdig voor de aanwonenden kunnen zijn is niet van belang.*

Reactie:
Zoals eerder gesteld, is in hoofdstuk 4 aangegeven dat het uitgangspunt voor het bestemmingsplan is, dat er een goede omgevingssituatie ontstaat. De hierop van toepassing zijnde omgevingsaspecten zijn hierbij allen aan een nader onderzoek onderworpen. Tevens is er een bezonningsstudie gemaakt. Uit dit alles kan worden opgemaakt dat de voorziene ontwikkeling, in de vorm van de onderhavige parkeergarage, geen onevenredige afbreuk doet aan de omgeving en de omwonenden.

35. *Opvallend is dat tijdens de werkzaamheden aan parkeerdekken in juli 2016 er geen verhoogde parkeerdruk in de directe omgeving te constateren was.*

Reactie:
Bij ons zijn werkzaamheden aan parkeerdekken in juli 2016 niet bekend.

36. *Een van de rijksdoelen zoals benoemd in de SVIR is het zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden. Het is echter maar de vraag of de gemeente Leeuwarden hieraan wil voldoen ten aanzien van de beoogde parkeergarage.*

Reactie:
Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kan de gemeente beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren, zo ook in het geval van het onderhavige bestemmingsplan (bevoegdheid gemeenteraad). Met de parkeergarage wordt de parkeerdruk verlicht en worden tevens de geparkeerde auto's in het straatbeeld verminderd. Zoals blijkt uit hoofdstuk 4.11, bevinden zich in het plangebied geen cultuurhistorische waarden. Het bestemmingsplan is dan ook passend binnen de kaders van het rijksbeleid.

37. *Na de herstructurering van de Tesselschadestraat is de snelheid van de motorvoertuigen beduidend toegenomen. De zuidelijke rijstrook is dusdanig recht dat het zeer uitnodigend werkt voor bestuurders. Met een eventuele komst van een parkeergarage worden meer verkeershandelingen verwacht met alle en bekende gevolgen vandien.*

Reactie:
De inrichting van de Tesselschadestraat is afgestemd op het gebruik van de weg. Het verkeersregime is hierbij echter gelijk gebleven. Ook zijn er geen klachten ontvangen. Mocht er (in de toekomst) toch sprake zijn van structureel te hard rijden, dan zullen wij de politie vragen om te gaan handhaven. Het aantal verkeersbewegingen zal ongeveer hetzelfde blijven aangezien de gebruikers nu ook al in het omliggende gebied parkeren. Daarbij maken deze parkeerplaatsen op straat en in de voorziene parkeergarage onderdeel uit van het verkeersmodel.

38. *Belanghebbenden kunnen zich vinden in de uitgangspunten zoals genoemd op bladzijde 15 van de toelichting. De kanttekening wordt geplaatst bij de zeer slechte uitvoering van het beleid ten aanzien van de beoogde parkeergarage. Indien het parkeerbeleid zo expliciet wordt verkondigd en niet gehanteerd (elk gebied, complex of bedrijf dient in zijn eigen parkeerbehoefte te voorzien) wordt het als "vloeken in de kerk" ervaren.*

Reactie:
Hiervoor verwijzen wij u naar de beantwoording onder punt 13.

39. *Zoals nu de cijfers laten zien zal de gebruiker weinig tot bijna niets betalen, maar de bewoners van de stad wel.*

Reactie:
Deze opmerking is niet correct. De vergoeding voor het parkeren in deze garage voor gebruikers is gebaseerd op de door de raad vastgestelde parkeertarieven.

40. *In de toelichting wordt aangegeven: De parkeergarage betreft zowel een kwantitatieve als een kwalitatieve verbetering van het parkeren aan de Tesselschadestraat. Belanghebbenden kunnen zich slechts vinden in de vaststelling dat de parkeergarage wellicht een kwalitatieve verbetering zal geven.*

Reactie:
Voor nut, noodzaak en omvang van de te realiseren parkeergarage verwijzen wij u naar paragraaf 2.4 van de toelichtig, waarin één en ander uitvoerig wordt onderbouwd.

41. *Het vorige onderzoek naar luchtkwaliteit dateert van maart 2011. Belanghebbenden zijn verbijsterd dat een dusdanig belangrijk item wordt afgedaan met een verwijzing naar een sterk verouderd onderzoek.*

Reactie:
Het onderzoek uit 2011 is opgenomen om de worst case-situatie, zoals beschreven in hoofdstuk 4.3, te verduidelijken (om reden dat niet het voorgaande bestemmingsplan hiervoor behoeft te worden nageslagen). Voor het overige verwijzen wij u naar de beantwoording onder punt 23.

42. *De toegangsmogelijkheid tot de parkeergarage wordt significant uitgebreid, dit in tegenstelling tot het voorgaande bestemmingsplan. Uit contracten met de beoogde bedrijven blijkt dat de gemeente bij bepaalde evenementen gebruik kan maken van de parkeergarage. Het gevolg daarvan zal een verkeersaantrekkende situatie zijn. Rekening houdend met flexibele werktijden van personeel en bezoekers zal dit verkeershandelingen opleveren gedurende gehele werkdagen en in de weekenden,) avond- en nachturen.*

Reactie:
Zoals ook bij het antwoord op vraag 37 is aangegeven is de inrichting van de Tesselschadestraat afgestemd op het gebruik. Overigens verwachten wij dat het gebruik van de garage gedurende de nachtelijke uren minimaal zal zijn. Ook voorheen werd dit gebied al gebruikt als "overloopgebied".

43. *Belanghebbenden hebben geen enkele inzage gehad in de geheime bijlage. Verontrustend is dat afgegaan moet worden op bekende feiten. Reeds meerdere malen is een berekening van de afgenomen abonnementen aan de raadsleden en het college gezonden. Hieruit blijkt dat de beoogde bedrijven tegen zeer aantrekkelijke prijzen een parkeerplaats kunnen bemachtigen. Deze berekening laat ook zien dat er jaarlijks een flink tekort ontstaat dat tenminste 40 jaar duurt.*

Reactie:
Dit is niet correct. Uitgangspunt bij het maken van afspraken met bedrijven zijn de door de raad vastgestelde parkeertarieven. Daarnaast is de exploitatie over een looptijd van 40 jaar sluitend.

Zienswijze 3
Bewoner/eigenaar Tesselschadestraat 122 te Leeuwarden

1. *Elk bestemminsplan vraagt een uitleg over nut en noodzaak. De uitleg hierover schiet te kort. Nut en noodzaak worden niet overtuigend aangetoond.*

Reactie:
Nut, noodzaak en omvang van de nu te realiseren kleinere parkeergarage worden uitvoerig onderbouwd in paragraaf 2.4 van de toelichting.

2. *Waarom op deze plaats deze voorzieningen voor een bepaalde groep automobilisten te moeten bieden is onbegrijpelijk, althans niet uitgelegd.*

Reactie:
In hoofdstuk 1 wordt de aanleiding voor de parkeergarage op deze plek duidelijk uitgelegd.

3. *De garage gaat pas nut krijgen als meer plaatsingsruimte wordt verkregen dan het grondvlak biedt. In concreto dus bij realisering van de tweede laag. De garage wordt gebouwd met plaats voor 280 auto's. Aannemelijk is dat op beide lagen eenzelfde aantal plaatsen zal zijn, derhalve 140. Er zijn afspraken voor 229 auto's. In termen van nut wordt de garage dus gebouwd voor 89 auto's – 140 op de begane grond (geen nut) en 89 op de tweede laag.*

Reactie:
Er is op dit moment sprake (juni 2017) van 229 abonnementen. Het is wenselijk om beperkte overcapaciteit te realiseren om ook incidentele gebruikers in het gebied te faciliteren. Een aantal van 280 parkeerplekken is ruimtelijk en financieel verantwoord te realiseren. Op de begane grond zijn meer vierkante meters nodig ten behoeve van voorzieningen zoals automaten, slagbomen en dergelijke dan op de bovenste laag. Dit betekent dat de onderste laag iets minder parkeerplaatsen

zal kennen dan de bovenste laag. De exacte aantallen zullen in de ontwerpfase duidelijk worden. Het maximaal aangegeven bouwvlak in het bestemmingsplan is hiervoor toereikend.

4. *Het GVVP formuleert het onttrekken aan het zicht als deel van het parkeerbeleid. De garage kent gevels met openingen. In hoeverre onttrekking aan het zicht gerealiseerd wordt is onduidelijk.*

Reactie:
In het parkeerbeleid is aangegeven dat in de binnenstad (gebied binnen de stadsgrachten) bij voorkeur het parkeren ondergronds wordt opgelost (zie ook de parkeergarages Oldehove, Zaailand en Oosterstraat). In de schil rondom de binnenstad, waaronder ook het plangebied waar deze parkeergarage is voorzien, wordt het parkeren (zeker met enige omvang) bij voorkeur opgelost in gebouwde parkeervoorzieningen. De bouw van een garage in deze vorm, op deze plek, is dus in lijn met het gemeentelijk parkeerbeleid. Ten aanzien van het 'onttrekken aan het zicht' geldt in het geval van een parkeergebouw dat de gevel zodanig geperforeerd zal zijn dat gebruik gemaakt kan worden van natuurlijke ventilatie. De esthetische eisen waar aan de gevel moet voldoen staan in de welstandsrichtlijnen.

5. *In de toelichting wordt omschreven dat in de bestaande situatie sprake is van een grote parkeerdruk aan de Tesselschadestraat. Sinds het verdwijnen van het hoger beroeponderwijs aan de Vondelstraat en de invoering van de blauwe zones in de Vosseparkwijk is daar geen sprake meer van parkeerdruk. Na de herinrichting van de Harlingertrekweg is daar sinds de invoering van betaald parkeren ook geen sprake meer van parkeerdruk. Er is dan ook geen noodzaak voor een parkeergarage.*

Reactie:
Dit is niet correct. Het ontwikkelkader Tesselschadestraat, WTC en omgeving is in 2007 vastgesteld door de gemeenteraad. Sindsdien is de gemeente Leeuwarden bezig het Tesselschadestraatgebied aan te pakken. De gemeente Leeuwarden wil een aantrekkelijke vestigingsplaats zijn voor onder andere bedrijven en instellingen. Destijds is geconcludeerd dat het nodig is om het gebied interessant te maken en te houden voor vestiging van bedrijven er voor te zorgen dat de inrichting en uitstraling in kwalitatieve zin verbeterd. Om deze kwaliteitsslag te maken dient onder andere het aantal parkeerplekken aan de Harlingertrekweg te worden teruggedrongen. Met de herinrichting van de Tesselschadestraat en de Harlingertrekweg is reeds een kwaliteitsslag gemaakt en is de rommelige aanblik van de vele auto's in de openbare ruimte aangepakt. Onderdeel van deze kwaliteitsslag betreft ook het terugbrengen van voldoende parkeerplaatsen in een gebouwde voorziening. Gelet op de hoeveelheid afgesloten abonnementen is er voldoende behoefte om de garage te realiseren.

6. *Uitgelegd dient te worden op welke gronden kan worden afgeweken van het gemeentelijk beleid dat luidt dat de kosten van het parkeren door de gebruikers betaald dienen te worden. Aangegeven wordt dat de bouw een onrendabele top heeft van twee miljoen. Deze financiering wordt dus niet betaald door de parkeerders. Het plan leidt dan ook tot veel te hoge, niet verhaalbare kosten. Het verwijt van willekeur dient zich hier aan. In hoeverre mogen bedrijven en instellingen in andere delen van de gemeente een dergelijke dienstverlening tegemoet zien.*

Reactie:
Deze veronderstelling is niet correct. De onrendabele top van maximaal € 2 miljoen wordt gedekt door een subsidie van de Provincie van maximaal € 1 miljoen, een bijdrage van de Stichting Parkeergarages van € 0,5 miljoen en een verrekening van het restant met afdrachten vanuit het product parkeren (reserve parkeren) van de gemeente. Het product parkeren wordt gevoed vanuit parkeeropbrengsten. Dit betekent dat de onrendabele top in deze parkeergarage voor het gemeentelijke deel, per saldo door parkeerders wordt betaald. Los van de financiën wordt door het realiseren van de parkeergarage en het daardoor scheppen van ruimte voor een groen parkachtig wandelgebied voorzien in een kwaliteitsimpuls van de omgeving en daarmee voorzien in een maatschappelijk belang. Dit groengebied staat niet op zich zelf maar gaat op termijn deel uit

maken van een reeks groene plekken die een doorlopende wandeling vormen van de Heliconweg tot en met het voormalige LPF terrein. Daarnaast maakt de herinrichting van en het verminderen van het aantal geparkeerde auto's op de Harlingertrekweg onderdeel uit van de ambities. Ook de recente herinrichting en vergroening van de Tesselschadestraat maakt hier onderdeel van uit. De groenzone die ontstaat door het realiseren van een bouwde parkeervoorziening levert daarnaast een bijdrage aan de verblijfskwaliteit in dit gebied en kan tevens zorgen voor een aantrekkelijker vestigingsklimaat voor bedrijven in dit gebied. Alle hiervoor genoemde argumenten rechtvaardigen dat de gemeentelijke overheid hieraan een bijdrage levert.

7. *Aangegeven wordt in de toelichting dat bij het niet bouwen van de parkeergarage de ambitie voor het gebied wordt verlaten. De ambitie is een aantrekkelijke, hoogwaardige kantooromgeving te bieden. Het hoogwaardige moet dan komen van het verstoken blijven van een straatbeeld waarin geparkeerde auto's beeldverstorend zijn en van een groenvoorziening die benut kan worden door de versterking van een aangenaam ruimtebeeld en wandelgebied voor personeel. Het afzien van de bouw impliceert geenszins dat de ambitie wordt verlaten. Integendeel. Door het gehele plangebied te bestemmen als groen/park met paden en door struiken verhulde parkeerplekken kan op veel robuustere wijze een fraai ruimtebeeld ontstaan tegen aanzienlijk geringere kosten.*

Reactie:
Een groot parkeerterrein met struiken past niet in onze ambities voor dit gebied. Het realiseren van de parkeergarage en het daardoor scheppen van ruimte voor een groen parkachtig wandelgebied past wel in onze ambities. Dit groengebied staat ook niet op zich zelf maar gaat op termijn deel uit maken van een reeks groene plekken die een doorlopende wandeling vormen van de Heliconweg tot en met het voormalige LPF terrein (op korte termijn wordt een aanvang gemaakt met de uitvoering van het voormalige LPF terrein, waarin een groene zone gerealiseerd zal worden). Daarnaast maakt de herinrichting van en het verminderen van het aantal geparkeerde auto's op de Harlingertrekweg onderdeel uit van de ambities. Ook de recente herinrichting en vergroening van de Tesselschadestraat hoort in deze ambitie thuis.

8. *In de toelichting wordt veelvuldig over de ambities geschreven. Over de kosten van de realisatie van die ambities staat niets vermeld. Over de termijn waarbinnen de ambities gerealiseerd moeten worden evenmin. Dit degradeert de ambities tot loze voorspiegelingen. Met name het Tesselschadestraatgebied levert daar helaas al jaren het bewijs voor.*

Reactie:
Deze mening wordt niet gedeeld. Onder andere de realisatie van de groenzone, welke prominent in het ontwikkelkader TWeo wordt genoemd, is hiervan een voorbeeld. Daarnaast is met de herinrichting van de Tesselschadestraat en de Harlingertrekvaart de ruimtelijke kwaliteit er op vooruit gegaan.

9. *Het college zal tegenwerpen dat het niet doorgaan van de bouw financiële consequenties heeft. In het contract waarbij de gemeente grond aankocht voor de bouw staan bepalingen die het terugleveren van de grond, bij het niet doorgaan van de bouw, regelen. Door de verliezen die de gemeente daarop leidt voor lief te nemen zal de uiteindelijke schade voor de gemeente lager zijn dan de verliezen die geleden worden bij het doorzetten van de bouw en bij de exploitatie van de garage (er zal jaarlijks geld bij moeten).*

Reactie:
Dit scenario (niet doorgaan van de bouw) is opgenomen in de rapportage Herijking realisatiebesluit parkeergarage Tesselschadestraat. Op 28 september 2015 heeft de gemeenteraad het realisatiebesluit genomen waarbij onder andere deze rapportage is betrokken. De exploitatie die onder het besluit ligt is over de looptijd van 40 jaar sluitend. De stelling dat er jaarlijks geld bij moet is, uitgaande van die exploitatie, dan ook niet juist.

10. *Met eenvoudige groenaanleg kunnen geparkeerde auto's aan het zicht onttrokken worden (zie ook het buurkantoor oostelijk van het plangebied). Het plangebied is op vergelijkbare wijze*

goed in te richten met plaats voor 80 tot 100 auto's. Hiermee kan royaal worden voorzien in de verplichtingen die de gemeente heeft jegens APF (60 plaatsen) en CJIB (20 plaatsen).

Reactie:
Hiervoor verwijzen wij u naar onze reactie onder punt 7.

11. Alle grond in het plangebied kan door de verhoudingsgewijs geringe investering in groen de zo zeer gewenste uitstraling van aantrekkelijk gebied bereiken en kan worden gebruikt voor groen, wandelgebied, plaats voor parkeren en opvang van hemelwater. Wanneer de garage gebouwd wordt kent het merendeel van de grond slechts de enkelbestemming parkeren. Bij een dergelijke inrichting wordt de grond in zekere zin in reserve gehouden. Te allen tijde kan, als veranderende omstandigheden daarom vragen, zonder kapitaalvernietiging een andere bestemming verleend worden.

Reactie:
Nut, noodzaak en omvang van de te realiseren parkeergarage worden uitvoerig onderbouwd in paragraaf 2.4 van de toelichting.

12. De parkeergarage moet worden gebouwd teneinde bedrijven te gerieven. Het gerief zit in het dichtbij het kantoor kunnen plaatsen van auto's van een deel van het personeel. Het bulk van het personeel zal echter nooit een betaalde parkeerplaats krijgen. Maatregelen die het college heeft genomen en nog gaat nemen dwingen (opheffen gratis parkeren) het personeel hun auto's steeds verder weg te plaatsen.

Reactie:
De bedrijven nemen 229 parkeervergunningen af voor een deel van hun werknemers. Daarmee is de garage voor circa 80% bezet. Daarnaast hebben de bedrijven parkeren op eigen terrein. Deze terreinen worden echter intensief gebruikt waardoor er sprake is van een hoge parkeerdruk en te weinig parkeerplaatsen op eigen terrein. De garage biedt hiervoor uitkomst. Met de invoering van betaald parkeren wordt vooral ontmoedigd dat personeel dat op fietsafstand van het werk woont en toch met de auto naar het werk komt, maar niet op eigen terrein van de bedrijven mag parkeren, (de meeste bedrijven hanteren dit beleid) gestimuleerd wordt om alsnog met de fiets of het openbaar vervoer te gaan.

13. In de toekomst kan vanuit gebieden westelijk gelegen van de Heliconweg ook gebruik worden gemaakt van parkeermogelijkheden die de garage op sommige tijden zou kunnen bieden. Hiermee wordt een loopje genomen met het gemeentelijk beleid: elk gebied dient in zijn eigen parkeerbehoefte te voorzien.

Reactie:
Het parkeerbeleid stimuleert dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Als er op zaterdag bijvoorbeeld een druk evenement is ten westen van de Heliconweg, dan kan gebruik worden gemaakt van de parkeergarage. Overlast in de woonwijken wordt hiermee voorkomen dan wel beperkt.

14. Het massaal oversteken van voetgangers van de Heliconweg zou verkeerscongestie kunnen opleveren, aldus de toelichting. Dit wordt onwenselijk geacht. Zijn de argumenten zo dunnetjes dat het argument van de overloop vanuit de gebieden westelijk van de Heliconweg er met de haren bijgesleept moet worden?

Reactie:
Het klopt dat de invloed van overstekende voetgangers op de doorstroming van het autoverkeer op de Heliconweg niet significant is. Wel blijft het uit oogpunt van verkeersveiligheid wenselijk dat het aantal oversteekbewegingen op de Heliconweg beperkt is. De tekst in de toelichting is hierop aangepast.

15. De bouw van de garage schaadt het woongenot. Die schade kan worden verminderd door verder weg te bouwen van de betreffende woningen.

Reactie:
De bebouwingsmogelijkheden van het bouwvlak in het voorliggende bestemmingsplan hebben minder ruimtelijke invloed op de bedoelde woningen dan de bebouwingsmogelijkheden van het bouwvlak in het vigerende bestemmingsplan. Op grond van het vigerende bestemmingsplan is een bouwhoogte van 10,50 tot 16,50 meter mogelijk. In het voorliggende bestemmingsplan is sprake van een bouwhoogte van 4,50 meter (en een gedeeltelijke bouwlaag tot 7 meter ten behoeve van trappen- en lifthuizen e.d.). Dit bouwvlak is ook op grotere afstand van de Tesselschadestraat gesitueerd dan het bouwvlak in het vigerende bestemmingsplan. Het nieuwe bouwvlak ligt 1,92 meter tot 8,50 meter verder van de Tesselschadestraat dan het bouwvlak in het vigerende bestemmingsplan.

16. *In het voorliggende plan is sprake van willekeur. Bewoners tegenover de te bouwen garage worden ongelijk behandeld. Enkele zullen de garage aanzienlijk verder van hun woning gebouwd zien worden. Verwacht wordt dat de gemeenteraad er zorg voor zal dragen dat de afstand die enkelen gegund is ook de overige bewoners ten deel zal vallen. Een geringe draaiing van het gebouw kan hierbij volstaan (zie ook zienswijze Tiemersma/Hielkema). Daarbij zou de tweede laag groter uitgevoerd kunnen worden door aan de zuidzijde van het gebouw die laag deels overstekend te laten zijn ten opzichte van de grondlaag.*

Reactie:
Hiervoor verwijzen wij u naar de beantwoording van zienswijzen 2, onder punt 19 en 22. De genoemde oplossing ter aanvulling van het verlies aan parkeerplaatsen heeft tot gevolg dat het gebouw groter is en er weinig tot geen groen zal groeien onder de overstekende bouwlaag. Dit vinden wij een te grote afbreuk doen aan de kwaliteit van de groene zone.

Conclusie
Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is een drietal tekstuele aanpassingen doorgevoerd in de toelichting. De overige onderdelen van de zienswijzen zijn niet overgenomen en leiden derhalve niet tot aanpassingen van de regels dan wel de verbeelding.