

Memo

memonummer 01
datum 26 september 2019
aan Tjongerschans
van
kopie
project Parkeeronderzoek ziekenhuis Tjongerschans
projectnr. 437788.100
betreft Reactie zienswijzen tegen parkeeronderzoek behorend bij de omgevingsvergunning 'Van Helomalaan 2 te Heerenveen'.

Inleiding

De gemeente Heerenveen heeft een ontwerp omgevingsvergunning ter inzage gelegd. Vanaf 15 juli 2019 hebben gedurende zes weken de stukken behorende bij de ontwerp omgevingsvergunning ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn twee zienswijzen ingediend. Onderdelen uit deze zienswijzen gaan over het door Antea Group opgestelde parkeeronderzoek '*Parkeren Tjongerschans Behoeft, capaciteit, prognose en kansen projectnummer 0437788.00, d.d. 29 mei 2019, revisie 01*' (hierna: parkeeronderzoek). In deze memo gaan wij in op deze onderdelen uit de zienswijzen die betrekking hebben op het door ons opgestelde parkeeronderzoek. De kritiekpunten zijn samengevat en worden vervolgens van een inhoudelijke reactie voorzien. Indien nodig wordt ook aangegeven of de rapportage naar aanleiding van deze zienswijzen is aangepast / aangevuld.

A. Zienswijze Jansen, Albayrak, de Vries advocaten (zienswijze I)

1. De noodzaak is nog steeds niet aangetoond. De bezettingsgraad is 80-90%, dit is nog steeds voldoende en ook op de andere parkeerterreinen is nog capaciteit beschikbaar.

Reactie Antea Group:

In paragraaf 2.1 van het parkeeronderzoek is door ons samengevat aangegeven wanneer er volgens de CROW sprake is van parkeeroverlast. Hier staat:

De parkeerdruk, oftewel de bezettingsgraad, is het totale aantal geparkeerde voertuigen gedeeld door de parkeer capaciteit. Bij een bezettingsgraad lager dan 80% zijn er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Zodra de bezettingsgraad boven de 80% ligt, ontstaat er verkeersoverlast in de directe omgeving van de parkeervoorziening door zoekverkeer. Dit geldt zeker als de parkeervoorzieningen over een gebied verspreid liggen. Daar waar de parkeervoorzieningen meer geconcentreerd liggen (grote parkeerterreinen/ parkeergarages) geldt dat zich bij 85 tot 90% bezettingsgraad verkeersoverlast voordoet.

De bron hiervoor is de CROW publicatie 311 | Handboek Parkeren. CROW is een onafhankelijke instantie die ten aanzien van verkeergeneratie, kencijfers en richtlijnen geeft voor onder andere ruimtelijke ontwikkelingen als deze. De letterlijke tekst uit deze publicatie is iets uitgebreider. Om misverstanden te voorkomen zullen we de (op de volgende bladzijde in het kader opgenomen) uitgebreide tekst opnemen in onze rapportage als het gaat om de uitleg van de parkeerdruk:

Door het aantal geparkeerde voertuigen te delen op de parkeercapaciteit wordt de bezettingsgraad berekend. De bezettingsgraad is een indicator voor de beschikbaarheid van de parkeervoorzieningen. Globaal geldt dat bij een bezettingsgraad lager dan 80% voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Bij een bezettingsgraad tussen 80% en 90% is er sprake van een behoorlijk lange zoektijd. De bereikbaarheid van een locatie is minder dan bij een lagere bezettingsgraad en er is sprake van verkeersoverlast in de omgeving door het zoekverkeer. In een gebied met veel verspreid liggende parkeerplaatsen zal hiervan bij een bezettingsgraad van 80% al sprake zijn. Als de parkeerplaatsen geconcentreerd liggen (parkeerterreinen en parkeergarages), geldt eerder een grens van 90%. Soms wordt zelfs een hogere grens gehanteerd, zeker als in het gebied voornamelijk langparkeerders (bewoners en werknemers) komen en er dus relatief weinig verkeer is. Bij een bezettingsgraad hoger dan 100% staan er meer voertuigen geparkeerd dan er parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Er zijn dan in absolute zin te weinig parkeerplaatsen beschikbaar.

Op basis van de CROW richtlijn zoals hierboven beschreven kan het onderzochte plangebied gekarakteriseerd worden als een geconcentreerd gebied waarin geparkeerd moet worden. Bovendien blijkt uit het onderzoek dat er sprake is van veel langparkeerders op een gedeelte van de onderzochte parkeerplekken. Dit zijn de locaties van het parkeerdek van de Tjongerschans en de straten waar gratis geparkeerd mag worden in de omgeving. Bij een percentage van meer dan 80% is er sprake van dat de parkeerders lang moeten zoeken in het gebied met alle overlast van dien.

Ter verduidelijking van onze stelling dat er sprake is van een hoge parkeerdruk in het gebied hebben we in onderstaande tabel inzichtelijk gemaakt hoe vaak er sprake is van een bezettingsgraad boven de 80%, 90% en 100% is op basis van de werkelijke telcijfers. Daarbij is er op vijf werkdagen gedurende 9 uren geteld, dat zijn 45 uren in totaal. In 23 uur daarvan is er al sprake van een bezettingsgraad van meer dan 80% ten aanzien van de parkeerdruk wat tot overlast zal leiden voor de omgeving.

Daarnaast hebben we in hoofdstuk 3 onderbouwd in het rapport dat er in de toekomst vanuit ziekenhuis Tjongerschans een vraag is naar 140 extra parkeerplekken. Dit aantal / deze toekomstige behoefte wordt ook niet gemotiveerd betwist door appellanten in de zienswijze.

Deze behoefte van 140 parkeerplekken hebben we doorgerekend in dezelfde tabel in de tweede en derde kolom. Omdat in de zienswijze betwijfeld wordt of de nieuwbouw meegenomen mag worden hebben we de situatie met en zonder nieuwbouw inzichtelijk gemaakt. In het rapport is aangetoond dat de nieuwbouw van Meriant een behoefte van 62 parkeerplekken genereert.

Tabel 1: aantal uren dat de bezettingsgraad meer dan 80% is.

Percentage bezettingsgraad	Huidige situatie (2019) op basis werkelijke cijfers	Prognose toekomstige situatie (2021) inclusief nieuwbouw 62 parkeerplekken (in uren)	Prognose toekomstige situatie (2021) exclusief nieuwbouw 62 parkeerplekken (in uren)
> 100%	0	22	8
90 - < 100%	8	13	15
80 - < 90%	15	7	14
TOTAAL MEER DAN 80% BEZETTINGSGRAAD	23	42	37

Zoals uit de tabel blijkt is er in de toekomst (2021) in 42 uur van de 45 uur en/of 37 uur van de 45 uur sprake van een bezettingsgraad meer dan 80% van de bestaande parkeervoorzieningen. Dit zorgt voor diverse overlast voor de omgeving en ook bezoekers. In de tabel is bovendien geen rekening gehouden met auto's die dubbel parkeren / verkeerd parkeren wat in de praktijk op dit moment ook vaak voorkomt. Wanneer uitgegaan wordt van overlast bij een bezetting van meer dan 90% is er op basis van het onderzoek in de prognose meer dan de helft van de van de uren sprake van overlast voor de omgeving.

Onze conclusie is dat er op basis van de CROW kengetallen sprake is van een te hoge parkeerdruk in het gebied en een oplossing daarvoor gerechtvaardigd is.

2. Er is voor personeel elders parkeerruimte beschikbaar met een pendelbus.

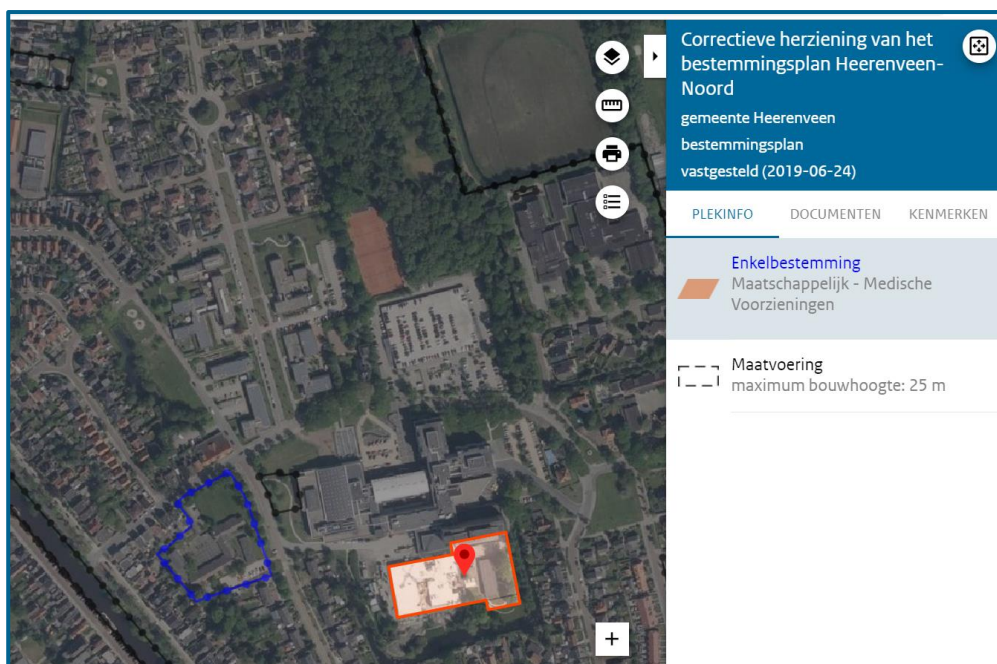
Reactie Antea Group:

Zoals uit het rapport blijkt zijn er door het ziekenhuis met 140 personeelsleden afspraken gemaakt dat ze niet meer op het parkeerdek mogen parkeren. Hiervoor is op dit moment een systeem bedacht met een pendelbusje voor dit personeel vanaf de parkeerplaats aan de Weinmakker. In de onderzoeksperiode maakten circa 20 personeelsleden gebruik van deze voorziening. De andere 120 personeelsleden parkeren nog steeds in de omgeving van het ziekenhuis maar maakten in de onderzoeksperiode in ieder geval geen gebruik van deze voorziening. Bovendien moet overig personeel (want er werken meer dan 140 mensen per dag in het ziekenhuis) in principe op het parkeerdek parkeren. Dat staat daarmee vrijwel altijd vol. Door extra parkeermogelijkheden voor personeel in het gebied zal ook op het parkeerdek ruimte vrij komen die door bezoekers gebruikt kan worden. Dit zal de parkeerdruk en het zoekgedrag van bezoekers in de omgeving kunnen verminderen.

3. Ten aanzien van de uitbreiding van het ziekenhuis met een kliniek voor gespecialiseerde ouderenzorg is de stelling van appellanten dat de parkeerbehoefte al meegenomen is in de vergunningverlening voor dat betreffende plan. De parkeerbehoefte zou nu niet meer meegenomen kunnen worden.

Reactie Antea Group:

Op 24 juni 2019 is een correctieve van het bestemmingsplan Heerenveen-Noord vastgesteld door de gemeenteraad. Onderdeel van deze herziening is een bouwplan aan de Thialfweg 44 (zie figuur 1). Deze gronden hebben in deze correctieve herziening de bestemming 'Maatschappelijk – Medische Voorzieningen'. Uit de toelichting van de correctieve herziening blijkt dat het opnemen en bestemmen van deze gronden als reden heeft dat de hoogte van het vergunde bouwplan niet meer in overeenstemming was met het bestemmingsplan Heerenveen-Noord dat tijdens de vaststelling gewijzigd was ten aanzien van de bouwhoogtes. Tijdens de vaststelling is aangegeven dat hier een bouwhoogte van 6 meter is toegestaan. Op het overige terrein van de Tjongerschans is dat 25 meter. Dat is met de correctieve herziening hersteld zodat overal weer een hoogte van 25 meter is toegestaan. Mede omdat er al een omgevingsvergunning verleend was met een grotere hoogte dan 6 meter.



Figuur 1: correctieve herziening bestemmingsplan Heerenveen-Noord (locatie Thialfweg 44 is rood begrensd).

Op het moment van onze tellingen was het nieuwe gebouw nog niet in bedrijf. In onze rapportage hebben we er voor gekozen om van het gehele Tjongerschans-terrein (inclusief de vergunde uitbreiding) een prognose te maken op basis

van CROW kengetallen (en jaarlijkse groei van het ziekenhuis op basis van de jaarverslagen) welke parkeerbehoefte deze locatie als geheel genereert in 2021. Deze keus is mede gemaakt, omdat op het terrein van de Tjongerschans zelf geen parkeermogelijkheden gecreëerd zijn voor deze nieuwe voorziening. Ook de gebruikers van dit deel van de Tjongerschans (personeel & bezoekers), die met de auto komen, zullen in de omgeving moeten parkeren en dragen bij aan de parkeerdruk in het hele gebied.

4. Bij de (minstens) zeven alternatieve locaties zijn geen noemenswaardige bezwaren af te leiden voor het realiseren van extra parkeerplaatsen. Strijdigheid met het bestemmingsplan kan geen obstakel zijn, omdat het college heeft aangegeven hoe dan ook mee te werken.

Reactie Antea Group:

Antea Group heeft de parkeerbehoefte in het gebied onderzocht. Voor de feitelijke situatie is geteld gedurende een werkweek hoeveel parkeerplaatsen bezet zijn. Daarnaast is een prognose gegeven voor de toekomstige groei die gebaseerd is op alleen de behoefte van het ziekenhuis. Daaruit komt naar voren dat er een tekort aan parkeerplekken van 140 ontstaat waarvoor nu een omgevingsvergunning is aangevraagd.

Wij hebben in hoofdstuk 4 van onze rapportage een QuickScan analyse gemaakt van de onderzochte locaties en het geldende bestemmingsplan. Hoofddoel van dit hoofdstuk was het inzichtelijk maken welke (on-)mogelijkheden er zijn en in hoeverre deze locatie voldoende oplossend vermogen, uitgedrukt in aantal parkeerplekken, heeft. Bovendien is er gekeken naar de loopafstand tot aan het ziekenhuis. Op basis van de CROW brochure *'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (publicatie nr. 317, hoofdstuk 7'* is er voor de gezondheidszorg sprake van een acceptabele loopafstand van circa 100 meter. Ook dat aspect hebben we in dit hoofdstuk afgewogen waarbij we er vanuit gegaan zijn dat de dichtstbijzijnde locaties de voorkeur hebben van zowel bezoekers als personeel aan het ziekenhuis.

We hebben in het ter inzage gelegde rapport echter ook een regel opgenomen ten aanzien van het bestemmingsplan (past wel of niet) waar nu in de zienswijze ook op gereageerd wordt. Uit deze passage van onze QuickScan kan niet de conclusie getrokken worden dat dit de totale onderbouwing is van de locatiekeuze. De locatiekeuze dient op meer aspecten beoordeeld en getoetst te worden en onze rapportage over de parkeerbehoefte is daarbij een onderdeel maar niet de enige onderbouwing.

Wij hebben in hoofdstuk 4 getoetst of de geldende bestemming uit het bestemming 'Heerenveen-Noord' de functie parkeren ten behoeve van een maatschappelijke voorziening mogelijk maakt. In het geldende bestemmingsplan is een afweging gemaakt bij welke voorzieningen er parkeervoorzieningen aangelegd mogen worden. De bestemming Maatschappelijk maakt 'daarbij behorende' parkeerterrein mogelijk. De bestemmingen 'Sport' en 'Groen' maken ongeschikte parkeervoorzieningen mogelijk. Uit de manier van bestemmen kan volgens ons worden opgemaakt dat de gemeenteraad parkeren bij de bestemming Maatschappelijk acceptabel vindt. Ook omdat dit parkeerterrein in de regels niet gelimiteerd is binnen deze bestemming.

Voor de locatie waarvoor de omgevingsvergunning is aangevraagd heeft de gemeente bepaald dat er sprake is van een parkeerterrein ten dienste van het ziekenhuis. Omdat het parkeerterrein is voor een functie die niet direct op hetzelfde perceel aanwezig is, is er een omgevingsvergunning aangevraagd om deze strijdigheid op te heffen.

De locaties waar op basis van het geldende bestemmingsplan Heerenveen-Noord niet geparkeerd mag worden voor een maatschappelijke voorziening zijn naar onze mening minder geschikt om te parkeren. Een grasveld, met de bestemming 'Groen', waar niet geparkeerd mag worden voor een andere functie dan de bestemming 'Groen' toelaat nu geschikt maken voor parkeren geeft ook een precedent voor andere locaties in de gemeente Heerenveen. Daarom hebben wij daarover geoordeeld dat deze minder geschikt zijn als het gaat om de aanleg van de gewenste 140 extra parkeerplaatsen. Wij hebben getoetst aan de bestemmingen die ook nu parkeren mogelijk maken voor een maatschappelijke functie. Deze afweging ten aanzien van het parkeren en de geldende bestemmingen kan de gemeente benutten bij de algehele motivering als het gaat om de toelaatbaarheid van een parkeerterrein op deze plek.

Deze insteek staat niet duidelijk genoeg uitgelegd in onze rapportage daar de QuickScan in beginsel ondergeschikt was aan het aantonen van de bezettingsgraden in het plangebied. N.a.v. de zienswijzen zullen we bovenstaande duidelijk toevoegen aan hoofdstuk 4. Waar nodig zullen we dit ook in de betreffende tabel herschrijven.

Aanpassing rapportage

Naar aanleiding van dit onderdeel van de zienswijze is de rapportage aangepast. Er is in paragraaf 4.1 een toelichting gegeven op de beoordeling die wij gemaakt hebben en zijn enkele zinsneden in de tabel tekstueel aangepast.

B. Zienswijze II

1. In het rapport van Antea Group wordt gesteld dat van 140 medewerkers de pas is ingenomen en dat 20 daarvan nu gebruik maken van een busje. Er is dus wel degelijk een oplossing realiseerbaar.

Reactie Antea Group:

Er is door ziekenhuis Tjongerschans met 140 medewerkers afgesproken dat zij niet meer mogen parkeren in de parkeergarage. Van deze medewerkers is de toegangspas tot de parkeergarage ingenomen. Voor deze medewerkers is een pendelbusje geregeld van het terrein van de Mc Donalds naar het ziekenhuis. Uit ons onderzoek blijkt dat in de onderzoeksperiode echter maximaal 20 medewerkers hiervan gebruik maakten. De anderen parkeren ergens anders of maken geen gebruik van deze pendeldienst.

Een grote kracht van een ziekenhuis voor met name specialisten (maar ook bezoekers) is onder andere de bereikbaarheid van het ziekenhuis. Omdat het belang van De Tjongerschans voor de gemeente Heerenveen en de grotere regio rond de kern Heerenveen heel belangrijk is, wil de gemeente ook extra parkeerfaciliteiten mogelijk maken. Als medische voorziening en werkgever is de Tjongerschans voor de gemeente van enorm belang.

Een groot gedeelte van het personeel (buiten deze 140 medewerkers om) parkeert nu nog steeds (verplicht) op het parkeerdek van de parkeergarage. Deze staat dan ook vrijwel de hele dag vol, terwijl bijvoorbeeld de bezoekers die dat niet weten daar wel om een parkeerplek zoeken. Door deze medewerkers een alternatief te geven op de nieuwe locatie (waar een groot gedeelte van het personeel verplicht moet gaan parkeren) zal er in de parkeergarage meer ruimte komen waardoor de omgeving ontlast wordt qua zoekverkeer en parkeren.

2. Alternatieven worden veel te gemakkelijk afgeschoten. Dat je betaald moet parkeren is heel normaal. De rechter liet zich ook ontvallen dat zij moest betalen voor haar werkplek. De huidige oplossing, parkeren bij de Mc Donalds, sluit daar naadloos op aan.

Reactie Antea Group:

In onze rapportage in hoofdstuk 4 wordt volgens appellant de suggestie gewekt dat het Geert Willigenplein en stationsgebied niet geschikt zijn omdat daar betaald parkeren geldt. Wij hebben inderdaad aangegeven dat deze beide locaties mede afvallen vanwege het betaald parkeren. Wij bedoelen met deze zin vooral aan te geven dat voor deze locaties er een hoger tarief geldt dan bij de parkeergarage bij het ziekenhuis. Dat gerelateerd aan de forse loopafstand maakt het dat deze beide locaties geen reëel alternatief zijn als het gaat om het opvangen van de parkeerdruk van het ziekenhuis. Dit staat onvoldoende duidelijk uitgelegd in onze rapportage en zullen we aanpassen / aanvullen.

Ten aanzien van de locatie van de Mc Donalds, aan de Weinmakker, is de loopafstand tot aan het ziekenhuis veel meer dan het richtgetal van 100 meter die de CROW hanteert als acceptabel voor bezoekers (loopafstand volgens Google Maps is 1.3km). Bezoekers zullen dus dichterbij een parkeerplek zoeken met overlast voor de omwonenden tot gevolg. Ten aanzien van eigen personeel hebben we onder onze reactie onder B.1 al aangegeven dat ook voor eigen personeel een parkeerfaciliteit dicht bij het ziekenhuis wenselijk is. Anders bestaat het risico dat personeel naar bijvoorbeeld Leeuwarden en Sneek vertrekt waar wel naast het ziekenhuis geparkeerd kan worden.

Aanpassing rapportage

In de rapportage is nader toegelicht dat de ligging van deze beide locaties tot aan het ziekenhuis in relatie tot de hogere parkeertarieven die daar gelden ervoor zorgt dat dit geen reëel alternatieven zijn om de parkeerdruk op te vangen.

3. Antea Group heeft het onderzoek uitgevoerd in januari. In juli zijn de resultaten geheel anders.

Reactie Antea Group:

Wij hebben het onderzoek in een periode uitgevoerd waarbij er sprake was van winters weer (regenachtig, sneeuw en koud). Hierdoor zal meer personeel en zullen bezoekers vooral met de auto zijn gekomen. Daardoor is er naar onze mening een goed beeld ontstaan van de parkeerdruk in het gebied in de drukste periode.

Kenmerk van een ziekenhuis is dat er gedurende het hele jaar een constante stroom van bezoekers is. Het hele jaar door is het ziekenhuis in bedrijf en genereert daarmee een parkeerbehoefte. In de zomerperiode zal er waarschijnlijk inderdaad iets minder vraag zijn, omdat er dan ook mensen met de fiets kunnen komen. Maar gezien het verzorgingsgebied van het ziekenhuis dat dunbevolkt is en slecht ontsloten met openbaar vervoer zal ook in die periode voornamelijk van de auto gebruik gemaakt worden om naar het ziekenhuis te komen. Het openbaar vervoer van- en naar het ziekenhuis is in zijn algemeenheid een slecht alternatief, omdat er bijvoorbeeld geen bushalte bij het ziekenhuis ligt (dichtstbijzijnde halte ligt op 550 meter) waarbij ook de frequentie van deze lijnen 1x per uur is (het zijn twee buslijnen).

Gezien de hoge parkeerdruk die wij hebben aangetoond in ons onderzoek, waarbij op dit moment op meer dan de helft van de periode sprake is van een hoge parkeerdruk (>80%) en deze volgens onze prognose in 2021 zal toenemen naar (minimaal) 42 van de 45 uur, zijn wij van mening dat er ook in een iets rustigere zomerperiode sprake zal zijn van een (te) hoge parkeerdruk.