

Memo parkeerbalans centrum Heerenveen

Opsteller: J Westrik/vakgroep verkeer

Datum: 10 november 2022

Inleiding

In mei 2021 heeft de gemeenteraad het investeringspakket voor het centrum van Heerenveen vastgesteld. Onderdeel van het pakket is de realisatie van een parkeergarage onder het Burgemeester Kuperusplein. Tijdens de raadsbehandeling is een motie ingediend, waarin gevraagd wordt om nut en noodzaak van de parkeergarage aan te tonen. Naar aanleiding van deze motie, maar ook als voorbereiding op het ontwerp van de parkeergarage, is een verkeerskundige analyse gemaakt van de parkeerbalans in het centrum van Heerenveen. Het verkeerskundig bureau Over verkeer en Meer heeft dit onderzoek voor de gemeente Heerenveen uitgevoerd. Op basis daarvan is deze memo tot stand gekomen.

Aanpak van het onderzoek

Allereerst is een vernieuwde parkeertelling uitgevoerd in de eerste helft van 2022. Met deze gegevens is een goede inschatting te maken van de huidige parkeerbezetting. Vervolgens zijn de verwachte mutaties in het parkeeraanbod en de parkeervraag uiteengezet. Conform de centrumvisie Heerenveen verdwijnen er parkeerplaatsen op het Ernst van Harenplein (-60%), Gashouderplein (-60%) en Burgemeester Kuperusplein (30%). Daartegenover staat de realisatie van een parkeergarage, zodat de parkeerbalans min of meer op peil blijft. Ook de realisatie van een extra parkeerveld op het Molenplein Zuid is meegenomen in het onderzoek.

Naast deze aanbodmutaties, zijn er ook vraagmutaties. Veroorzaakt door (her)ontwikkelpojecten in het centrum. Een recent en concreet voorbeeld is de bouw van de woontoren. De benodigde parkeerbehoefte bij de woontoren kan niet volledig opgelost worden op eigen terrein, wat betekent dat een deel van de parkeervraag in het openbaar gebied opgelost dient te worden. Dit zorgt voor een toename van de parkeerdruk. Alle verwachte ruimtelijke ontwikkelingen in en rondom het centrum zijn in beeld gebracht en vertaald in een parkeerbehoefte.

Daarbij is het goed om te vermelden dat het moment van de week van belang is in het parkeerbehoefte onderzoek. Bij transformatie van bijvoorbeeld winkelvastgoed naar woningen, wijzigt niet alleen het aantal benodigde parkeerplaatsen, maar vooral ook het momentum. Bewoners parkeren op andere momenten (bijvoorbeeld 'nachts en in het weekend) dan bezoekers (winkeltijden).

Het onderzoek heeft zich niet enkel beperkt tot het centrumgebied, ook is het naastgelegen Stadiongebied (incl. Verlengde Veldschans) onderzocht. In dit gebied is een stevige woningopgaaf voorzien, deels op parkeerterreinen (P3). De parkeerdruk in het Stadiongebied is mede bepalend voor het centrum, doordat het als overloop kan dienen voor het centrum.

De parkeertellingen, verwachte mutaties aan de vraag- en aanbodzijde zijn vertaald in een dynamische parkeerbalans over de periode 2022-2032.

Hoofdconclusies dynamische parkeerbalans

De parkeergarage is nodig om de parkeerbalans op orde houden.

Uitgaande van de centrumplannen – vergroenen pleinen en bouw eenlaags parkeergarage – is op de drukste momenten ca. 90% van de parkeerplaatsen bezet. Dit is veelal op de donderdagavond en zaterdagmiddag waar bezoekers en bewoners tegelijkertijd parkeerplaatsen benodigd zijn. Dit hoge percentage leidt tot zoekverkeer

om een vrije parkeerplaats te vinden. Op centrumniveau blijven ca. 100 parkeerplaatsen onbenut.

Het percentage en de bijbehorende cijfers tonen aan dat de bouw van de parkeergarage nodig is om de balans op een bezettingsgraad van maximaal 90% te houden. Indien de parkeergarage niet gebouwd wordt, dan verdwijnen er ca. 250 parkeerplaatsen, waarmee het aantal parkeerplaatsen in het centrum ontoereikend is.

Daarbij is in bovenstaande voorbijgegaan aan het feit dat het centrum uit verschillende delen bestaat met in feite drie hoofd bronpunten:

- Molenplein,
- Centrum Oost (drie pleinen) en
- de Geert Willigen garage.

De grootste bouwontwikkelingen en dus vraagmutaties zullen aan de Oostzijde van het centrum plaatsvinden. Juist daar waar door vergroening van de pleinen het aantal parkeerplaatsen afneemt. Op de drukste momenten ontstaat in dit gebied een tekort van ca. 50 – 100 parkeerplaatsen. Dit tekort kan wellicht in de omgeving (schil) of elders in het centrum opgevangen worden. Het betekent in ieder geval dat niet elke bezoeker/ inwoner tijdens piekmomenten zelf kan bepalen waar hij/zij wil parkeren of zelfs zal afhaken. Dit staat haaks op de centrumvisie.

Twee conclusies:

- De parkeergarage is ten behoeve van de uitvoering van de centrumplannen nodig om de parkeerbalans op orde te houden;
- Op de piekmomenten kan niet elke inwoner/bezoeker parkeren op de gewenste locatie.

Toekomst en autonome groei

In de opgestelde parkeerbalans is geen rekening gehouden met autonome groei. Ook is voorbij gegaan aan de ambities uit het Hoofdlijnen akkoord om boven op de afgesproken aantal te realiseren woningen, nog eens 2.000 woningen toe te voegen. Deze ontwikkelingen zullen naar verwachting leiden tot een nog hogere parkeerdruk. Met een bezettingsgraad van max 90% en zoekverkeer is er geen ruimte om deze aanvullende druk op te vangen.

Conclusie:

- Er is geen ruimte in het verwachte parkeeraanbod om de verwachte autonome groei en geformuleerde ambities een plek te geven.

Stadiongebied

Met het permanent openstellen van P6 (aan de andere kant van de weg), inclusief de Verlengde Veldschans, is er voldoende parkeergelegenheid om in de vraag te voorzien. Mogelijk kan een dynamische parkeerverwijzing op drukke momenten het verkeer verwijzen naar deze locatie. Nagedacht moet worden over de parkeerdruk tijdens evenementen.

Oplossingsrichtingen

Er zijn meerdere maatregelen denkbaar om de toekomstige parkeerdruk te verlagen. In onderstaand schema worden deze weergegeven. Van ingrijpende maatregelen, zoals de bouw van een 2^e parkeerlaag in de garage, tot minder ingrijpende maatregelen als het stimuleren van OV-gebruik.

Nr.	Verlagen parkeerdruk	Voordelen	Nadelen	Uit te voeren Maatregel	Impact maatregel
1	Bouw 2 ^e parkeerlaag in	-Parkeren geconcentreerd in één locatie;	-Bouwen voor de piek is duur.	-Dekking zoeken voor het exploitatietekort;	-Financiële impact hoog.

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

Gelet op de onderzoekresultaten, de verwachte autonome groei en ambities (hoofdpijnenakkoord, raadsagenda en Woonvisie) wordt geadviseerd om in te zetten op meerdere maatregelen, waaronder het stimuleren van OV- en fietsgebruik en parkeren op eigen terrein. Het is echter de verwachting dat deze maatregelen alleen onvoldoende effectief zullen zijn. Een meer robuuste oplossing – extra parkeerlaag in de garage - is gewenst om toekomstbestendig te zijn.

Natuurlijk zijn ook alternatieven overwogen, zoals het creëren van extra bovengrondse parkeervoorzieningen in het Stadiongebied of een langparkeerplaats elders in Heerenveen. Het op afstand van de voorzieningen parkeren past niet bij de eerder vastgestelde centrumvisie, waarin we een gastvrij centrum willen zijn als gemeente. Daar komt bij dat het de vraag is of er voldoende bereidheid is bij inwoners en bezoekers om op een langparkeerplaats te parkeren en vervolgens met een OV-verbinding naar het centrum te gaan. Anders dan bij bijvoorbeeld een stad als Groningen is de aard en schaal van Heerenveen daarvoor waarschijnlijk te klein en zijn ook hier kosten aan verbonden.