



MEERJAREN
UITVOERINGS
PROGRAMMA
MOBILITEIT

STRATEGIE
PARKEREN (AUTO)

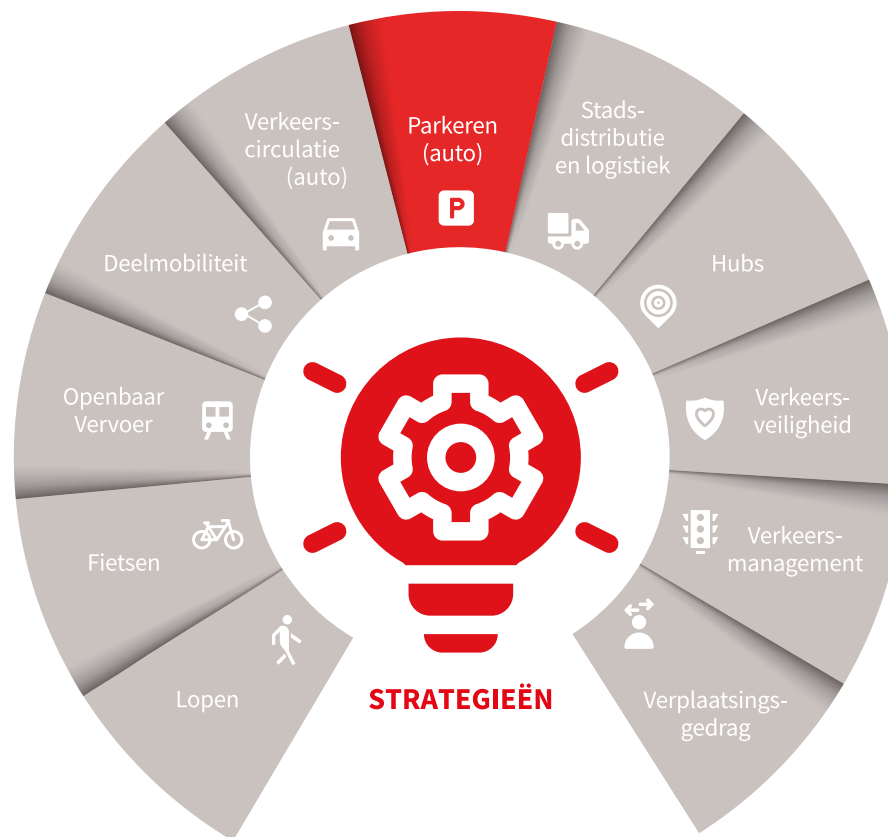
Gemeente Helmond



Voor u ligt de Strategie Parkeren

In de Mobiliteitsvisie Helmond 2040 is het toekomstbeeld geschetst voor een mobiliteitssysteem dat past bij de ambities van Helmond. Voor de verschillende onderdelen van het mobiliteitssysteem is op hoofdlijnen aangegeven welke doelen ze dienen en waar we naar toe willen. De visie wordt uitgewerkt in een aantal strategieën (zie afbeelding hieronder). In een strategie wordt het toekomstbeeld aangescherpt, waarin wordt aangegeven langs welke weg het toekomstbeeld bereikt gaat worden, worden keuzes gemaakt wat wel en niet te doen, worden kwaliteitsprofielen en typologieën benoemd, en worden prioriteiten aangegeven. Ook worden raakvlakken benoemd met andere strategieën van de mobiliteitsvisie en met andere beleidsontwikkelingen in de regio. Tot slot worden de vervolgstappen benoemd om te komen tot een agenda voor de realisatie van concrete producten die uitgevoerd gaan worden om te komen tot een uitwerking van de visie. Voor de strategieën die onderdeel vormen van het totale mobiliteitsnetwerk wordt daarnaast een kaartbeeld gemaakt.

De strategieën geven richting en ordening aan in de vele keuzes en producten die gemaakt moeten worden. Ze laten daarmee ruimte voor maatwerk, maar geen vrij spel!



Inhoudsopgave

Strategie Parkeren

1. Achtergrond	4	7. Organisatie	24
2. Scope van de strategie parkeren	8	8. Financiering	26
3. Kernwinkelgebied en centrum-gebied	9	9. Data	27
4. Stationsgebied	14	10. Ondersteunende maatregelen	28
5. Schil rondom het centrum	18	11. Vertaling naar agenda	28
6. Handhaving	22		

1. Achtergrond: Ambitie Helmond 2040 en Mobiliteitsvisie Helmond 2040

Ambitie Helmond 2040

In oktober 2023 is de Mobiliteitsvisie Helmond 2040 vastgesteld door de gemeenteraad van Helmond. Aan de basis van de mobiliteitsvisie liggen de ambities die in 2022 voor de stad zijn geformuleerd:

- Zorgen voor een veerkrachtige en inclusieve stad;
- Toewerken naar een klimaatneutrale en klimaatbestendige stad;
- Zorgen voor een economisch vitale stad.



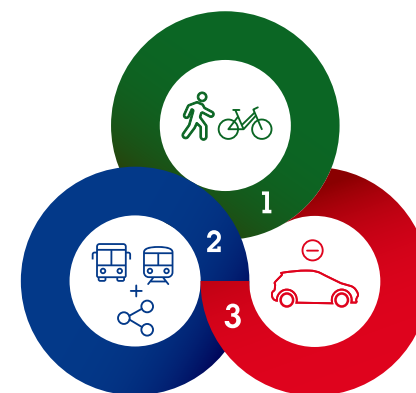
Figuur 1 - Ambitie Helmond 2040

Daarnaast ligt er voor de stad een vierde omvangrijke (groei)ambitie, de schaa sprong, die aansluit op de verstedelijkingsopgave voor de Brainportregio. Helmond krijgt een flink deel van die opgave toebedeeld. Het gaat daarbij niet alleen om groei in kwantitatief opzicht – circa 15.000 woningen en dito arbeidsplaatsen tot 2040, de hele stad moet ook kwalitatief profiteren van deze groei, als bijdrage aan de hierboven genoemde stedelijke ambities. De schaa sprong biedt daartoe volop kansen.

Mobiliteitsvisie Helmond 2040

Het gemeentelijk mobiliteitsbeleid tot 2040 moet bijdragen aan en is deels randvoorwaardelijk voor het behalen van bovenstaande ambities. De Mobiliteitsvisie Helmond 2040 geeft op hoofdlijnen aan wat er moet veranderen om het gewenste mobiliteitsgedrag te kunnen realiseren én ruimte te creëren voor de schaa sprong. Ten behoeve hiervan zijn in de Mobiliteitsvisie drie hoofddoelen geformuleerd, te weten:

- 1 Leidend maken van actieve mobiliteit** (lopen en fietsen) in het dagelijkse verplaatsingsgedrag en in de inrichting van de buitenruimte;
- 2 Openbaar Vervoer en Deelmobiliteit als krachtige ondersteuning** zodanig dat het een geloofwaardig alternatief wordt voor de eigen auto en als lopen en fietsen (een keer) niet kan;
- 3 Terugdringen van de dominante positie van de auto**



Figuur 2 - Doelen Mobiliteitsvisie Helmond 2040

Alle drie dragen bij aan een betere leefkwaliteit in de stad. Ze dragen immers bij aan het verkleinen van het ruimtebeslag van mobiliteitsfuncties en het gebruiken van modaliteiten met een kleinere ecologische foodprint dan nu het geval is. Het een schept ruimte voor andere functies, het andere maakt de omgeving letterlijk gezonder. Ook de individuele gezondheid van de Helmonder wordt positief beïnvloed, omdat actieve mobiliteit lichaamsbeweging stimuleert. Voorwaarde hierbij is steeds dat de functionaliteit van het mobiliteitssysteem behouden blijft. Het 'basisrecht' voor eenieder om zich te verplaatsen als onderdeel van leefkwaliteit vereist dat immers. Een goede bereikbaarheid blijft daarom ook in de toekomst een essentiële voorwaarde.

Het mobiliteitssysteem van de toekomst is dus gebaseerd op een combinatie van actieve mobiliteit, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Maar ook de (eigen) auto behoudt in de toekomst een rol en blijft daarom zijn eigen ruimte vragen. Met name buiten de stedelijke gebieden is de resterende rol van de auto groot. In de stad kan de rol van de auto echter aanzienlijk kleiner, hoewel alles bereikbaar blijft. Vooral in de stad is het mogelijk goede alternatieven voor de auto te bieden. Wie om wat voor reden ook toch kiest (of moet kiezen) voor de auto gaat zoveel mogelijk buiten de stad om.

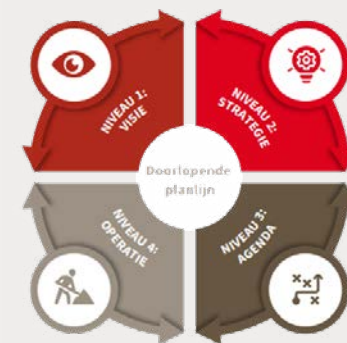
Nu is het nodig de doelen van de Mobiliteitsvisie te vertalen naar concreet beleid en plannen, die vervolgens worden uitgewerkt in uiteenlopende uitvoeringsprojecten. Dat gebeurt met het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (MUM). Het MUM geeft aan hoe de vertaling van visie naar operatie stapsgewijs plaats vindt, hoe de beleidsaspecten zich tot elkaar verhouden en hoe dat georganiseerd wordt. Uiteindelijk ontstaat een uitvoeringsprogramma voor de kort, middellange en lange termijn. De combinatie van programma en organisatie maakt een effectieve en efficiënte werkwijze mogelijk, in lijn met de visie, van groot naar klein, van globaal naar gedetailleerd en gebaseerd op de actuele situatie en laatste inzichten. Voor dit alles hanteert het MUM de 'doorlopende planlijn' als werkwijze (zie kader hiernaast).

Doorlopende planlijn:

Het MUM werkt op basis van de 'doorlopende planlijn'. Dit levert een zo eenduidig mogelijke vertaling op van de visie via de strategie en de agenda naar concrete projectuitwerkingen. Daarmee wordt het gemakkelijker het MUM te ordenen en zo efficiënt mogelijk te werken.

Het komt ten goede aan de kwaliteit van de plannen en draagt bij aan een kortere doorlooptijd van de producten. Binnen de 'doorlopende planlijn' worden vier niveaus onderscheiden:

- 1. Visie.** Op dit niveau is er de Mobiliteitsvisie Helmond 2040. Deze geeft op hoofdlijnen de richting aan die Helmond in de komende periode wil volgen op het gebied van mobiliteit.
- 2. Strategie.** Dit niveau heeft tot doel per onderwerp de hoofdlijnen uit de Mobiliteitsvisie uit te werken in concrete beleids- en ontwerpprincipes. Deze geven antwoord op de vraag hoe de doelen uit de visie kunnen worden gerealiseerd in concrete producten en hoe strategieën zich tot elkaar verhouden.
- 3. Agenda.** De agenda vertaalt de strategie naar (pakketten van) concrete projecten. De agenda behandelt welke concrete projecten het zijn en welke specifieke afspraken met betrekking tot taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden daarbij horen. Tevens komen aan de orde welke prioritering geldt en hoe de financiering wordt geregeld.
- 4. Operatie.** De operatie is rechtstreeks gekoppeld aan de bovenliggende strategie en komt voort uit de agenda. De producten kunnen projecten op straat zijn – bijvoorbeeld de herinrichting van straten en pleinen – maar ook beleidsstukken, ontwerpen of gedragsinterventies.



Figuur 3 - Doorlopende planlijn

Parkeren in de Mobiliteitsvisie Helmond 2040

Op dit moment legt de geparkeerde auto een grote claim op de openbare ruimte, zowel in het centrum als in de woonwijken. Die claim wordt door middel van o.a. parkeerregulatie in het centrum van de stad verkleind, zodat de ruimte voor leef- en verblijfskwaliteit kan worden vergroot. Om dit nog veel verder te optimaliseren zal dit op de volgende manieren aangepakt gaan worden:

- 1. Lokaliseren.** Door het parkeren voor bezoekers en bewoners in grotere (gebouwde) voorzieningen onder te brengen. Deze liggen dicht aan de randen van het centrum. Zoekverkeer en geparkeerde auto's in verblijfstraten in het centrum worden zoveel mogelijk voorkomen. Aandachtspunt hierbij is dat bezoekers en bewoners die om bijvoorbeeld gezondheidsredenen afhankelijk zijn van de auto dicht bij hun bestemming moeten kunnen blijven komen.
- 2. Normeren.** Door invloed uit te oefenen op het aantal parkeerplaatsen dat bij nieuwe voorzieningen wordt gerealiseerd wordt gestuurd op minder autogebruik. Daar waar fiets, OV en deelmobiliteit goed zijn geregeld, wordt volstaan met minder parkeerterruimte voor auto's. Dit betekent dat bij nieuwbouw in het centrum de parkeernorm wordt verlaagd en gelijktijdig een parkeernorm voor fietsparkeerplaatsen wordt ingevoerd. Ook wordt getracht kwaliteitseisen op te leggen aan de stallingen van fietsen. Daarnaast worden nieuwe (gebouwde) parkeervoorzieningen voor de auto niet in het centrum, maar aan de randen van het centrum gerealiseerd. Pas wanneer er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd zijn in deze nieuwe voorzieningen worden bestaande parkeerplaatsen op straat of parkeerterreinen opgeheven.
- 3. Tarifieren.** Door parkeertarieven voor bezoekers en tarieven voor abonnementen/vergunningen voor bewonersparkeren te verhogen wordt het onaantrekkelijker om met de auto naar het centrum te komen c.q. als bewoner een auto te bezitten. Er wordt ingezet op een geleidelijke vergroting van het gebied waarbinnen sprake is van betaald parkeren.

De auto wordt schoon. Het spreekt vanzelf dat in de Automotive-stad Helmond de

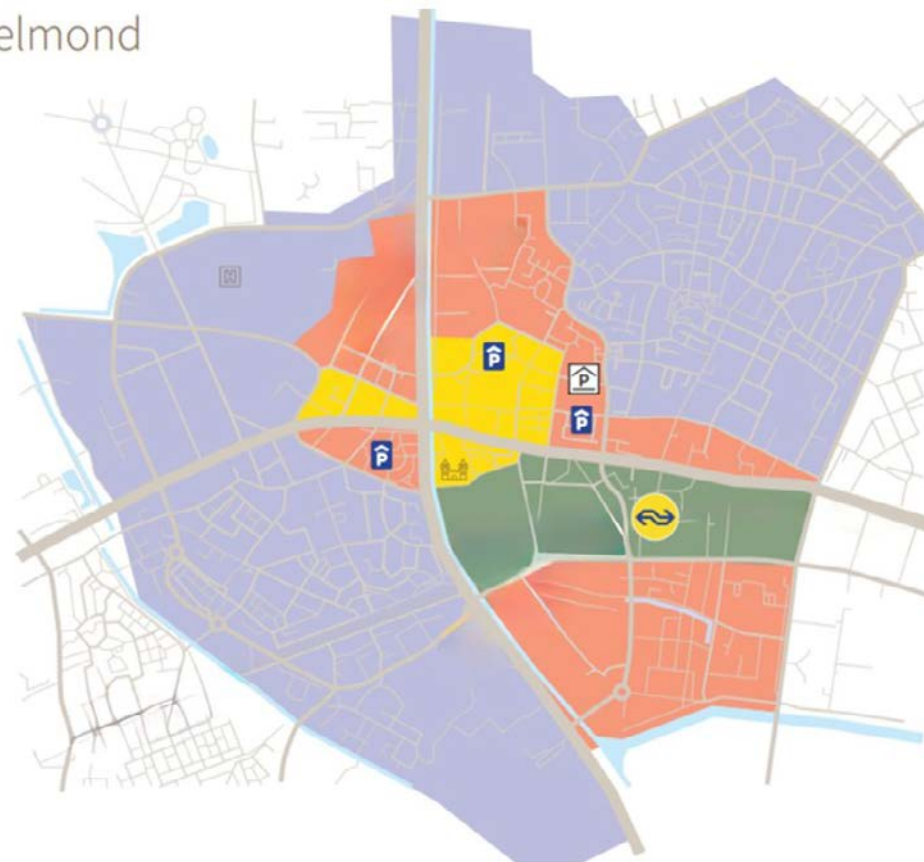
automobiliteit in de toekomst wordt afgewikkeld door een emissievrij wagenpark. Dit wordt ondersteund met een netwerk van laadmogelijkheden en andere mogelijkheden voor schone energie voor auto's.

Om de maatregelen in het kader van de mobiliteitstransitie in het centrum te financieren wordt een Mobiliteitsfonds onderzocht. Ontwikkelaars die geen parkeergelegenheid kunnen of hoeven te realiseren storten hierin een bijdrage. De gemeente gebruikt dit budget om parkeren en/of andere vormen van mobiliteit (OV, deelmobiliteit, fietsvoorzieningen, etc.) te faciliteren.

2. Scope van de strategie parkeren

De focus van de strategie parkeren ligt op het centrum van Helmond. Maar omdat ontwikkelingen in de gebieden grenzend aan het centrum een nauwe relatie hebben met de ontwikkelingen in het centrum zelf, is de totale scope van deze strategie groter. In figuur 4 worden de verschillende zones aangegeven waarop de strategie primair van toepassing is. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen het kernwinkelgebied, het centrumgebied, het stationsgebied en de schil rondom het centrum. In deze strategie wordt per zone beschreven welke uitgangspunten hier op het gebied van parkeren worden gehanteerd. Dit wordt gedaan op basis van de in de Mobiliteitsvisie Helmond 2040 beschreven strategische pijlers: lokaliseren, normeren en tarifieren. Binnen de verschillende zones is er daarnaast aandacht voor de diverse doelgroepen die gebruikmaken van de parkeervoorzieningen. Hierbij onderscheiden we de volgende doelgroepen: bewoners, bezoekers, werknemers, en bijzondere doelgroepen zoals gehandicapten en ultra kort parkeerders.

Parkeren in Helmond



Figuur 4 - Parkeerzones en -voorzieningen in Helmond

3. Kernwinkelgebied en centrumgebied

Lokaliseren

Om het centrumgebied aantrekkelijker en leefbaarder te maken, wordt ingezet op het autoluw maken van de binnenstad. Dit gebeurt onder andere door het aantal straatparkeerplaatsen gefaseerd af te bouwen. Zowel bewoners als bezoekers kunnen in de toekomst parkeren in collectieve parkeervoorzieningen (parkeergarages) aan de rand van het centrumgebied. De huidige parkeercapaciteit in de bestaande collectieve parkeervoorzieningen is echter nog niet toereikend om deze overstap nu al volledig te kunnen maken. Bovendien zijn er enkele parkeerterreinen in en rond het centrumgebied aangewezen voor herontwikkeling naar een andere functie. Daarom is het belangrijk dat er tijdig volwaardige alternatieven beschikbaar komen.

In figuur 4 zijn de bestaande collectieve parkeervoorzieningen aan de rand van het centrumgebied weergegeven. Hierbij gaat het om de parkeergarages Doorneind, Boscotondo en Elzas. Deze laatste wordt op termijn flink uitgebreid. Ook is op deze kaart de toekomstige parkeergarage bij de Kluisstraat aangegeven. Bij het realiseren van deze parkeervoorzieningen is aandacht nodig voor de volgende aspecten:

- **Goede bereikbaarheid.** De parkeervoorzieningen moeten goed aangesloten zijn op de hoofdwegenstructuur in en rond het centrumgebied.
- **Duidelijke verwijzing.** De bewegwijzering naar de parkeervoorzieningen moet zowel op straat als digitaal goed geregeld zijn. Dit helpt bewoners en bezoekers om snel de juiste parkeerlocatie te vinden en vermindert zoekverkeer in verblijfsstraten, wat ten goede komt aan de leefbaarheid.
- **Moderne faciliteiten:** de parkeervoorzieningen moeten zo veel mogelijk voldoen aan de huidige gebruikersverwachtingen. Denk hierbij aan ruime openings-tijden, eenvoudig in- en uitrijden, brede parkeervakken, betaalgemak, voldoen-

de laadpunten, de mogelijkheid tot reserveren en het vinden van een voordelige parkeerplek. Daarnaast moet hier ook de mogelijkheid worden geboden om over te stappen op deelmobiliteit.

De bestaande parkeergarages in het centrum zijn in de eerste plaats bedoeld voor bezoekers. Daarnaast zijn deze voor een deel ook bedoeld voor bewoners. De piek in het bezoekersparkeren doet zich vooral voor op de zaterdag- en zondagmiddag. Buiten deze piekmomenten is er echter ruim voldoende restcapaciteit beschikbaar. Deze capaciteit kan benut worden door bewoners (en werknemers) die niet op eigen terrein kunnen parkeren.

Hoewel het gebruik van deze restcapaciteit door bewoners nuttig is, blijft de beschikbare ruimte tijdens piekuren in het weekend beperkt. Daarom is het noodzakelijk om tegelijkertijd aanvullende oplossingen te zoeken, specifiek gericht op het parkeren in de weekenden voor bewoners. Dit voorkomt dat de bereikbaarheid van het centrum voor bezoekers in het gedrang komt. Op de korte termijn kunnen hiervoor private parkeerlocaties, zoals terreinen van bedrijven en scholen een oplossing bieden aan gezien deze in het weekend niet worden gebruikt. Deze parkeerplekken kunnen worden ingezet voor abonnementhouders: bewoners die doordeweeks aan de rand van het centrum parkeren, krijgen daarmee een uitwijkmogelijkheid voor het weekend.

Voor (ultra) kortparkeerders (Stop&Go) is er binnen het centrumgebied een beperkt aantal parkeerplaatsen beschikbaar dicht bij hun bestemming. Door een progressief parkeertarief te hanteren, wordt langdurig parkeren op straat ontmoedigd.

Naast deze Stop&Go-parkeerplaatsen blijven er in het centrum altijd parkeerplaatsen beschikbaar voor mensen met een handicap. Zo wordt voorkomen dat deze doelgroep geconfronteerd wordt met lange loopafstanden. Er zal worden onderzocht in hoeverre slimme technologie kan bijdragen aan betere informatievoorziening over de beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen.

Werknemersparkeren in het centrumgebied is in principe een verantwoordelijkheid van de werkgever. De gemeente kan hierin faciliteren door, zoals al eerder aangegeven, eventuele restcapaciteit in collectieve parkeervoorzieningen aan de rand van het centrum beschikbaar te stellen. Dit kan bijvoorbeeld via de uitgifte van zakelijke parkeerabonnementen, mits bezoekers en bewoners daarbij niet worden benadeeld. Hierbij gelden de volgende restricties:

- Het is te verwachten dat bij het beter benutten van de parkeercapaciteit in de garages binnen enkele jaren de restcapaciteit in het weekend zeer beperkt is. Daarom zal er rekening mee gehouden moeten worden dat op termijn een 7-daags zakelijk abonnement voor een parkeergarage, die primair voor bezoekers is, komt te vervallen. In dat geval moeten er alternatieven beschikbaar komen op grotere loopafstand.
- Voor 5-daagse abonnementen (overdag en door de week) is vooralsnog voldoende capaciteit beschikbaar.
- Als het lukt om in weekenden private parkeercapaciteit beschikbaar te krijgen voor abonneenthouders (bewoners), dan kan die in aanvulling op een 5-daags abonnement ook beschikbaar gesteld worden aan werknemers.
- Als er nieuwe parkeergarages bijkomen, dan zijn die primair gericht op bewoners en bezoekers, maar daarin komt dan ook weer ruimte voor werknemers. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen door de diverse doelgroepen is mogelijk (en essentieel).

Het is te verwachten dat in de toekomst thuiswerken geen uitzondering meer is. De parkeerbehoefte van werknemers wordt daarmee veel flexibeler. Er zullen dus abonnementsvormen moeten komen die daarmee rekening houden. Het meest logisch lijkt dat er afspraken komen tussen grotere werkgevers en de parkeerexploitant, vast-

gelegd in een collectief poolabonnement, waarin restricties worden vastgelegd over het maximum aantal werknemers dat op specifieke momenten tegelijkertijd in de parkeergarages mogen parkeren. Er wordt dan met de werkgever maandelijks afgerekend op basis van werkelijk gebruik. Binnen deze afspraken is het aan de werkgever om te bepalen wie van zijn werknemers gebruik mogen maken van zijn poolabonnement. De werkgever bepaalt dan ook zelf in welke mate de parkeerkosten doorbelast worden naar zijn werknemers.

Normeren

Het parkeren voor nieuwe bewoners van ontwikkelingen in het centrum wordt georganiseerd op de eigen ontwikkelplot of in collectieve parkeervoorzieningen aan de rand van het centrumgebied. Bij nieuwbouwprojecten in het centrum van Helmond wordt, waar mogelijk, het aantal parkeerplaatsen op de eigen ontwikkelplot verminderd. In combinatie met een kwalitatief goed aanbod van deelmobiliteit, goede fietsverbindingen en fietsenstallingen en een goed openbaar vervoer netwerk, draagt dit bij aan het aantrekken van bewoners zonder eigen auto. Hiermee wordt ingezet op een reductie van de parkeerbehoefte van huidige en nieuwe bewoners. Voor veel nieuw te bouwen woningen geldt dat hier niet meer één parkeerplaats per adres wordt gerealiseerd. Om die reden geldt dan ook dat nieuwe bewoners niet altijd meer vanzelfsprekend op een parkeerplaats, parkeervergunning of parkeerabonnement kunnen rekenen.

Nieuwe bewoners van het centrum komen daarnaast ook niet meer in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Voor bestaande parkeervergunninghouders wordt een overgangsregeling ingevoerd, met als doel het aantal vergunningen op termijn te verlagen. Dit leidt tot minder auto's op straat, waarbij een deel van de voertuigen wordt verplaatst naar parkeergarages.

Het faciliteren van het parkeren door bezoekers van bewoners van het centrum mag, tegen het betalen van een vergoeding, ook aan de gemeente worden overgelaten. De gemeente zal er dan zorg voor dragen dat er in de regel aan de rand van het kernwinkelgebied of centrumgebied altijd voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is voor deze bezoekers.

Tarifieren

We zien dat bepaalde straatparkeerplaatsen welke zeer dicht bij het voetgangersgebied zijn gelegen zeer goed worden gebruikt. Om het parkeren in de parkeergarages aantrekkelijker te maken ten opzichte van deze straatparkeerplaatsen zullen de tariefverschillen met het parkeren op straat groter moeten worden. Om de aanwezige straatparkeerplaatsen ook werkelijk meer voor het Stop&Go parkeren te laten gebruiken zal hier ook een progressief parkeertarief ingesteld moeten worden.

Ook om vergunninghouders die nu nog op straat kunnen parkeren de parkeergarage in te krijgen zullen duidelijke keuzes in de tarifiering gemaakt moeten worden. Het parkeren (realisatie, onderhoud en beheer) in gebouwde voorzieningen is namelijk vele malen duurder dan parkeren op straat. Om een sluitende parkeerexploitatie te kunnen krijgen moeten alle doelgroepen rekening houden met commerciële tarieven.

Suytkade en Annabuurt

De Suytkade en Annabuurt worden steeds meer gezien als onderdeel van het centrum. Daarom groeit ook het parkeerbeleid voor deze gebieden steeds meer toe naar dat van het centrum. Concreet betekent dit:

- Bestaande afspraken worden zoveel mogelijk gerespecteerd.
- Er wordt betaald parkeren ingevoerd met daarbij een vergunningenregeling voor bewoners en werknemers die nu al op basis van verstrekte omgevingsvergunningen geacht worden te parkeren in de openbare ruimte.
- Zolang er geen zekerheid is over de komst van een gebiedsvoorziening zal bezoekersparkeren op eigen terrein moeten worden opgelost. Zodra er wel zekerheid is over een dergelijke gebiedsvoorziening, dan wordt bij nieuwe ontwikkelingen het bezoekersdeel in de parkeernormen centraal opgelost. In alle gevallen dient het aandeel eigen gebruik in principe op de eigen ontwikkelplot opgelost te worden.

- We onderzoeken de mogelijkheid om een mobiliteitscorrectie toe te passen op het aandeel eigen gebruik. Voorwaarde is dan dat er een goed aanbod aan deelmobiliteit beschikbaar komt, deels op eigen ontwikkelplot en geïntegreerd met het aanbod in de openbare ruimte (of in de collectieve parkeervoorziening).
- Bewoners van nieuwe ontwikkelingen komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat.

4. Stationsgebied

Lokaliseren

Het stationsgebied van Helmond is een levendig en multifunctioneel gebied waar wonen, werken en mobiliteit samenkomen. De parkeervraag kent een sterk wisselend gebruikspatroon: overdag wordt deze vooral bepaald door werknemers, forenzen, overstappers op het openbaar vervoer en in mindere mate door bezoekers. In de avond, nacht en in het weekend hebben vooral bewoners hier een parkeerbehoefte. Dit biedt een solide basis voor het stimuleren van dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

De komende jaren vindt verdere verdichting plaats in dit gebied. Daarbij wordt ingezet op functiemenging: naast woningbouw blijft ook het behoud van werkgelegenheid een belangrijk uitgangspunt. In tegenstelling tot het stadscentrum is er in het stationsgebied minder druk om parkeerplaatsen op maaiveld te verwijderen, al is dit wel een nadrukkelijke wens. Daarnaast is er de behoefte om de bestaande en nieuwe parkeercapaciteit maximaal te benutten. Een goede bereikbaarheid van deze parkeercapaciteit is daarbij van groot belang.

Het centraal station moet zich verder ontwikkelen tot een dynamisch mobiliteitsknooppunt, waar verschillende modaliteiten zoals fiets, bus, trein en auto op een logische manier samenkomen. Verspreid door het gebied zijn openbare parkeerplaatsen aanwezig, waardoor overstapmogelijkheden behouden blijven. De autobereikbaarheid blijft daarmee een essentieel onderdeel van het functioneren van het station als overstappunt.

Direct bij het station wordt op termijn uitbreiding van de parkeercapaciteit beoogd.

Deze uitbreiding dient meerdere doelen:

- De bereikbaarheid van het intercity station blijft ook voor de auto op niveau (P+R). De tarievenstructuur moet deze functie mogelijk maken, bijvoorbeeld door in samenspraak met NS korting te geven aan OV-reizigers.
- Bezoekers met een bestemming in het stationsgebied kunnen hier parkeren, waardoor het bezoekersdeel van de parkeernorm bij nieuwe ontwikkelingen ook hier niet op eigen ontwikkelplot hoeft te worden opgelost.
- De parkeergarage functioneert als overloopcapaciteit voor de naaste omgeving,
- waardoor niet iedere nieuwe ontwikkeling de volledige parkeerbehoefte van eigen gebruik (bewoners en werknemers) op eigen terrein hoeft op te lossen.
- In de parkeergarage reserveren we ruimte worden voor veelal elektrische deelvoertuigen. Deze voertuigen zijn op werkdagen overdag vooral interessant als first- en last-mile oplossing voor OV-bezoekers en staan tegelijkertijd beschikbaar voor alle bewoners in de directe omgeving. De piekmomenten van deze twee groepen vallen niet samen, waardoor met dubbelgebruik de kosten voor de gebruiker effectief omlaag kunnen.

Normeren

Bij nieuwe ontwikkelingen in het stationsgebied geldt het uitgangspunt dat de parkeervraag primair op eigen terrein wordt opgelost. Tegelijkertijd wordt in het stationsgebied, mede gezien de nabijheid van het openbaar vervoer en de wens tot fietsstimulering, een lagere parkeernorm gehanteerd dan in andere delen van de stad. Hierdoor ontstaat ruimte voor een compacter en duurzamer stedelijk milieu.

We zoeken in het stationsgebied naar de samenwerking met ondernemers, bijvoor-

beeld voor het benutten van restcapaciteit van private parkeerplaatsen. Tegelijkertijd onderzoeken we in hoeverre dienstauto's van ondernemingen buiten werktijden gebruikt kunnen worden als deelauto voor de omgeving. De eerste kandidaat voor een partnership op het gebied van mobiliteit is de gemeentelijke organisatie (in de hoedanigheid van werkgever).

Tariferen

In het hele stationsgebied geldt betaald parkeren, met als uitgangspunt dat het uurtarief niet lager ligt dan het tarief in de parkeergarages. Betaald parkeren geldt ook voor de omliggende wijken, zoals de Annawijk. Door dit beleid wordt voorkomen dat (nieuwe) bewoners uit de stationsomgeving uitwijken naar nabijgelegen wijken om gratis te parkeren.

Voor het P+R-gebruik wordt een aangepaste tariefstructuur onderzocht, gericht op het stimuleren van het OV-gebruik. Hierbij kan gedacht worden aan het aanbieden van korting op parkeertarieven voor treinreizigers, eventueel in samenwerking met NS.

5. Schil rondom het centrum

Lokaliseren

De schil rondom het centrum vormt het overgangsgebied tussen de binnenstad en de omliggende woonwijken. Het dynamische karakter van de binnenstad loopt hier geleidelijk over in een woonomgeving, wat dit gebied complex maakt en vraagt om maatwerk in het parkeerbeleid. Het uitgangspunt hierbij is dat de parkeervraag afkomstig uit de schil ook primair in de schil zelf moet worden opgelost.

Normeren

Bewoners in het bezit van een auto die geen beschikking hebben over een (mogelijkheid tot een) een parkeerplaats op eigen terrein, kunnen altijd een eerste bewonersvergunning aanvragen. Deze vergunning heeft een vaste, lage prijs, ongeacht de specifieke parkeerregeling in de wijk. Voor een tweede auto kan alleen een bewonersvergunning worden afgegeven als er voldoende restcapaciteit in de wijk beschikbaar is. Deze tweede vergunning is duurder dan de eerste. Voor bestaande situaties met meerdere auto's wordt een overgangsregeling getroffen, om onredelijke gevolgen te voorkomen. Adressen die wél beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein (zogenaamde POET-adressen), worden opgenomen in de POET-lijst of beperkt recht op parkeren (BROP)-lijst. Zij komen daarmee niet in aanmerking voor een eerste bewonersvergunning.

Voor bezoekers komt een eenduidige bezoekersregeling waar in principe ieder adres in de wijk recht op heeft. Uitzondering hierop zijn de gevallen waarbij vanuit de omgevingsvergunning bezoekersparkeren expliciet op eigen ontwikkelplot is of dient te worden opgelost.

Tarifieren

Binnen de schil bevinden zich de grenzen van het bestaande reguleringsgebied. Hierdoor is het gebied deels gereguleerd en deels niet gereguleerd. Regulering wordt hier in principe alleen ingevoerd wanneer uitwijkgedrag vanuit het centrum leidt tot parkeeroverlast. Wanneer regulering in één deel leidt tot uitwijkgedrag naar omliggende straten zonder regulering, wordt de 'beslisboom Helmond' toegepast. Op deze beslisboom zijn twee belangrijke aanpassingen doorgevoerd:

- **Blaauwe zones worden niet toegepast. Ook hier geldt altijd invoeren van betaald parkeren met bijvoorbeeld de eerste twee uur gratis.** Handhaving in blauwe zones is niet mogelijk met scanvoertuigen, wat leidt tot een hogere inzet van handhavingscapaciteit. Door te kiezen voor betaald parkeren met de eerste twee uur gratis, blijft het kortparkeerdersvriendelijk, terwijl de handhaving efficiënter en kostendekkend georganiseerd kan worden. Bezoekers moeten hun parkeeractie wel registreren via een parkeerapp of automaat, maar betalen geen parkeertarief als ze korter dan twee uur parkeren.
- **Het opstartproces bij nieuwe ontwikkelingen wordt proactiever.** In de huidige beslisboom start het reguleringsproces pas na concrete klachten én na onderzoek waaruit blijkt dat die klachten gegrond zijn. Bij gebiedsverdichting kan echter al vooraf duidelijk zijn dat parkeerdruk onvermijdelijk zal toenemen zodra nieuwe woningen of functies zijn gerealiseerd — zeker wanneer daarbij bewust wordt gekozen voor een lagere parkeernorm. In dergelijke gevallen is het wenselijk om direct bij oplevering van een ontwikkeling ook regulering in te voeren. Dit geeft bewoners de mogelijkheid om zich proactief te beschermen tegen toekomstige overlast. Mocht blijken dat er op dat moment onvoldoende draagvlak is ("eerst zien, dan geloven"), dan ligt bij een hernieuwde aanvraag de situatie voor de gemeente objectiever en transparanter.

Belangrijk blijft wel de constatering dat betaald parkeren in een schilwijk met overlast ten gevolge van uitwijkgedrag van derden, primair bedoeld is om de parkeerplaatsen in de wijk weer terug te geven aan de stakeholders in de wijk. Dat impliceert dat tarieven van parkeervergunningen hier substantieel lager kunnen zijn dan die in het centrum.

Om een lappendeken aan reguleringsvormen te voorkomen wordt er altijd gekozen voor betaald parkeren. Op basis van de kenmerken van de parkeeroverlast in een wijk kan worden gekozen voor verschillende soorten regelingen. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden in op welke dagen deze regeling van kracht is en op welke uren van deze dagen. Overgangen tussen verschillende regelingen kunnen alleen plaatsvinden als er een soort van natuurlijke barrière is, zoals een water, spoorweg of een 4-baans weg.



6. Handhaving

De handhaving op fiscale (betaald) parkeerplaatsen wordt uitgevoerd met behulp van een scanauto. De kosten voor deze vorm van handhaving, evenals de opbrengsten uit naheffingen, komen volledig ten goede aan de gemeente. Handhaving met de scanauto is efficiënt, snel en relatief goedkoop, mede doordat het weinig arbeidsintensief is.

Daarentegen moet de handhaving op parkeervergunningen en foutparkeren (bijvoorbeeld op het trottoir) worden uitgevoerd door buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's). Omdat zij in koppels opereren en fysieke controle op straat vereist is, is deze vorm van handhaving arbeidsintensief en daardoor aanzienlijk duurder. De kosten hiervoor zijn eveneens volledig voor rekening van de gemeente, terwijl de opbrengsten van de opgelegde parkeerboetes geheel naar het Rijk gaan. Dit betekent dat de gemeente jaarlijks een aanzienlijke financiële bijdrage moet leveren om deze handhaving mogelijk te maken. Om die reden is er een dringende wens om in alle uitbreidingsgebieden uit te gaan van betaald parkeren. Hierdoor kan de scanauto worden ingezet voor handhaving en komen de inkomsten uit naheffingen direct ten goede aan de gemeente.

Ook zal er naar mogelijkheden gekeken worden om ook het foutparkeren middels de scanauto op te sporen en aan te pakken. Dit om uiteindelijk een zo goed mogelijk parkeergedrag te bewerkstelligen.

7. Organisatie

Een effectieve uitwerking van de strategie parkeren vereist een goed doordachte en duidelijke organisatiestructuur. De organisatie van het parkeerbeleid omvat zowel de interne gemeentelijke structuur als de samenwerking met externe partijen. Het gaat erom wie waarvoor verantwoordelijk is en hoe de besluitvorming en uitvoering plaatsvinden. De specifieke invulling hiervan dient nog nader uitgewerkt te worden. Enkele aandachtspunten die hierbij meegenomen dienen te worden zijn:

- **Verantwoordelijkheidsverdeling binnen de gemeentelijke organisatie.** De samenwerking tussen de verschillende afdelingen/teams die primair verantwoordelijk zijn voor het gemeentelijke parkeerbeleid dient op een duidelijke en logische manier te zijn ingericht.
- **Samenwerking met externe partijen.** Het in kaart brengen van de verschillende partijen waarmee de gemeente op het gebied van parkeren samenwerkt en het nadenken over het vormgeven van deze samenwerkingsverbanden.
- **Communicatie en participatie.** Het op een juiste manier organiseren van de interne en externe communicatie over het parkeerbeleid en het tijdig meenemen van belanghebbenden bij het opstellen en uitvoeren van het parkeerbeleid.

8. Financiering

In deze strategie parkeren is de ‘stip op de horizon’ op het gebied van parkeren uit de Mobiliteitsvisie Helmond 2040 verder uitgewerkt. Om tot een daadwerkelijk uitwerking op straat hiervan te komen zal een agenda parkeren worden opgesteld met daarin concrete producten en afspraken over de financiering hiervan (zie ook hoofdstuk 11). Enkele aandachtspunten op het gebied van financiering die vanuit deze strategie alvast worden meegegeven worden hieronder kort benoemd.

Kosten bijbouwen collectieve parkeervoorzieningen

Gegeven de groeiambities van de stad zal de mobiliteitsbehoefte in de toekomst toenemen. De capaciteit in de collectieve parkeervoorzieningen is onvoldoende om deze toename te kunnen faciliteren. Daarom is op de langere termijn het bijbouwen van collectieve parkeervoorzieningen onvermijdelijk. De gemeente heeft als gebiedsregisseur daarbij het voortouw. Voor de korte termijn betekent dat vooral het vinden en reserveren van geschikte locaties hiervoor. Het werkelijk bijbouwen zal pas plaatsvinden als met bestaande parkeercapaciteit niet meer kan worden voldaan aan de parkeervraag. Daarvoor zal dan vanuit de verschillende nieuwbouw initiatieven wel een (substantiële) financiële bijdrage moeten komen ter dekking van de aanloopverliezen. Met die financiële bijdrage vanuit ontwikkelingen moet zo snel mogelijk gestart worden om zo een gelijkwaardig speelveld te creëren voor de verschillende ontwikkelaars.

Mobiliteitsfonds

Ook wordt er gezocht naar mogelijkheden om ontwikkelaars bij te laten dragen aan het financieren van de mobiliteitsopgave van een bouwproject, bijvoorbeeld via een Mobiliteitsfonds. Ontwikkelaars die geen parkeergelegenheid kunnen of hoeven te

realiseren storten hierin een bijdrage. De gemeente gebruikt dit budget om parkeervoorzieningen of andere vormen van mobiliteit te faciliteren.



9. Data

Het verkrijgen van constante en actuele parkeerdata is van cruciaal belang voor een effectieve parkeerstrategie. Zonder betrouwbare inzichten in parkeergedrag en -bezetting is het onmogelijk om beleid te ontwikkelen dat aansluit bij de werkelijke behoeften en om de impact van genomen maatregelen te monitoren.

Voor de gemeentelijke parkeergarages Doorneind en Boscotondo wordt reeds intern gewerkt aan het verzamelen en verwerken van parkeerdata. Deze data wordt in ieder geval maandelijks bijgewerkt, wat een goede basis vormt voor het analyseren van de bezetting en doorstroming in deze faciliteiten.

Wat betreft de parkeerdata op straat, moet actief gezocht worden naar methoden om dit structureel te verzamelen. Hierbij ligt een belangrijke rol weggelegd voor de eigen scanauto van de gemeente. Om de scanauto optimaal te kunnen inzetten voor het verzamelen van parkeerdata, is het echter essentieel dat er een up-to-date digitale parkeerkaart wordt gerealiseerd. Deze kaart moet niet alleen nauwkeurig de huidige parkeerzones en -regimes weergeven, maar er moeten ook duidelijke afspraken komen over hoe deze kaart continu actueel gehouden wordt. Een actuele digitale parkeerkaart in combinatie met de scanauto biedt de mogelijkheid om real-time inzicht te krijgen in de parkeerbezetting op straat, wat onmisbaar is voor dynamisch parkeerbeleid en handhaving.

Als het bovenstaande is gerealiseerd kan de scanauto mogelijk ook van dienst zijn om de parkeerdruk in de overloopgebieden die nu nog gratis zijn vast te stellen.

10. Ondersteunende maatregelen

Een succesvolle uitwerking van de strategie parkeren vereist een goed samenspel met de andere strategieën op het gebied van mobiliteit. Naast specifieke maatregelen leidt dit tot ondersteunende maatregelen op de volgende beleidsterreinen.

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit is een van de belangrijkste instrumenten voor een succesvolle uitwerking van de strategie parkeren. Door het inrichten van een hoogwaardig, betrouwbaar en betaalbaar aanbod aan deelmobiliteit kan het bezit van een eigen auto minder noodzakelijk worden. Dit is met name relevant in centrumgebieden, waar de ruimte schaars is en de druk op de openbare ruimte groot. Omdat het stimuleren van deelmobiliteit direct bijdraagt aan een vermindering van de parkeerbehoefte wordt er, zoals eerder in deze strategie aangegeven, bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de mogelijkheid geboden om via een mobiliteitscorrectie de parkeernorm voor eigen gebruik te verlagen.

Om meer zekerheid te krijgen over de werking en beschikbaarheid van deelmobiliteit, zal de gemeente nadrukkelijker de regie moeten voeren. Dit kan bijvoorbeeld via het invoeren van een vergunningstelsel voor deelmobiliteitsaanbieders. Zo ontstaat meer grip op de spreiding, kwaliteit en gebruiksvoorwaarden van deelmobiliteit in de openbare ruimte. Hiermee wordt tevens voorkomen dat de openbare ruimte versnipperd en ondoelmatig wordt gebruikt.

De inzet op deelmobiliteit biedt ook kansen voor innovatie en samenwerking. Er wordt onderzocht in hoeverre zakelijke (dienst)auto's van bedrijven buiten werktijd beschikbaar kunnen worden gesteld als deelauto voor omwonenden. Dit vergroot de efficiëntie van het wagenpark en draagt bij aan een gedeeld mobiliteitssysteem dat inspeelt op de veranderende mobiliteitsbehoefte van inwoners.

Lopen

Een goede voetgangersinfrastructuur is een cruciale randvoorwaarde voor een succesvolle uitwerking van de strategie parkeren. In het bijzonder geldt dit voor routes vanuit gebouwde parkeervoorzieningen. Omdat het autobezit en -gebruik in het centrumgebied zoveel mogelijk gereguleerd wordt, zal parkeren in toenevende mate plaatsvinden in bestaande en geconcentreerde parkeergarages aan de randen van het centrum. Hierdoor nemen de gemiddelde loopafstanden tussen parkeerplek en bestemming toe. Dit vereist extra aandacht voor de kwaliteit, veiligheid en aantrekkelijkheid van deze looproutes.

Fietsen

De fiets fungeert als een belangrijk alternatief voor korte autoritten en als voor- en natransportmiddel bij parkeren aan de stadsranden. Om de druk op de (auto)parkeercapaciteit in het centrumgebied te verlagen, is het van belang om het fietsgebruik actief te stimuleren en te faciliteren. Een goed functionerend fietsnetwerk draagt hier direct aan bij. Dit betekent veilige, comfortabele en aantrekkelijke fietsroutes tussen woonwijken, parkeervoorzieningen aan de randen van het centrum, en belangrijke bestemmingen zoals werk, winkels en voorzieningen. Daarnaast moet het stallen van fietsen laagdrempelig en veilig zijn. Dat vraagt om voldoende, goed bereikbare en kwalitatieve fietsparkeerplekken, zowel in de openbare ruimte als in (bewaakte) stallingen. Verder zullen ontwikkelaars via aangescherpte fietsparkeernormen bijdragen aan een betere fietsinfrastructuur, zodat nieuwe bewoners thuis beschikken over goede stallingsvoorzieningen.

**Openbaar vervoer en hubs**

Om het autogebruik in het centrum terug te dringen en de bereikbaarheid te verbeteren, is het van groot belang om de overstapmogelijkheden tussen auto en openbaar vervoer aan de stadsrand aanzienlijk te versterken. Dit kan worden gerealiseerd door het uitbreiden en optimaliseren van P+R-locaties en mobiliteitshubs, waar bezoekers en bewoners hun auto kunnen parkeren en comfortabel kunnen overstappen op het OV of andere vormen van deelmobiliteit, zoals deelfietsen en deelscooters. Deze hubs fungeren als knooppunten in het mobiliteitssysteem en dragen bij aan een naadloze en duurzame reis van deur tot deur. Daarnaast speelt een aantrekkelijk en voordelig tariefbeleid een belangrijke rol bij het stimuleren van overstappers. Door bijvoorbeeld korting te geven op het parkeertarief of gecombineerde tickets aan te bieden voor parkeren en OV-gebruik, wordt het financieel aantrekkelijker om de auto aan de stadsrand te laten staan en het centrum met het OV te bereiken. Dit verlaagt de drempel voor reizigers om de overstap te maken en helpt zo om de parkeerdruk binnen de stad te verminderen.

**Verkeerscirculatie (Auto)**

Op het gebied van de auto is met name de verwijzing naar de parkeervoorzieningen van belang. Hiermee wordt zoekverkeer voorkomen en mijden we auto's op plekken waar we deze niet willen in de stad. Door automobilisten gericht en tijdig te informeren over de locatie en beschikbaarheid van parkeervoorzieningen, kunnen zij efficiënter hun weg vinden en wordt de bereikbaarheid van de stad verbeterd.

Daarnaast zien we dat door de toename van het aantal elektrische auto's een andere behoefte is ontstaan voor het parkeren tijdens het laden. Hoe we hiermee om willen gaan zal in de Agenda Parkeren verder uitgewerkt worden.

**Verplaatsingsgedrag**

Beïnvloeding van het verplaatsingsgedrag is een essentieel onderdeel van de

mobiliteitstransitie. De verwachting is dat alleen het nemen van infrastructurele maatregelen niet genoeg is om meer mensen de overstap te laten maken van de auto naar andere vormen van mobiliteit. Bewustwording van de keuze voor een vervoermiddel is daarbij een belangrijk aandachtspunt. Door mensen bewust te maken van de voordelen van andere vormen van mobiliteit ten opzichte van de auto, bijvoorbeeld via campagnes, kan het gebruik hiervan worden gestimuleerd. Dit kan op termijn zorgen voor een afname in de parkeerbehoefte.

11. Vertaling naar agenda

In deze strategie is de ‘stip op de horizon’ uit de Mobiliteitsvisie Helmond 2040 op het gebied van parkeren verder uitgewerkt. De volgende stap is om dit te koppelen aan uit te werken concrete producten. Die producten worden opgenomen in de agenda parkeren, die nu kan worden opgesteld. Daarin komen ook specifieke afspraken met betrekking tot taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden en financiering aan de orde.

Inventarisatie bestaande juridische en beleidsmatige kaders

Voordat de specifieke producten voor de agenda kunnen worden gedefinieerd, is het cruciaal om overzicht te creëren in de bestaande juridische en beleidsmatige kaders waarin het parkeerbeleid van Helmond zijn uitwerking kent. Allereerst is het daarom noodzakelijk om een grondige inventarisatie te maken van de veelheid aan parkeer-verordeningen, beleidsregels, uitvoeringsbesluiten en eventuele convenanten die momenteel van kracht zijn binnen de gemeente. Dit overzicht vormt de basis om te bepalen welke aanpassingen nodig zijn om de nieuwe parkeerstrategie effectief te kunnen implementeren. Denk hierbij aan wijzigingen in tarieven, normen, zones, handhavingsbevoegdheden of vergunningssystemen.

Nadat dit overzicht is gecreëerd, moet kritisch worden gekeken welke van deze bestaande regelingen moeten worden aangepast, samengevoegd, verwijderd of nieuw moeten worden opgesteld om de doelstellingen van deze parkeerstrategie te verwezenlijken. Alle noodzakelijke aanpassingen, zowel juridisch als beleidsmatig, zullen vervolgens worden opgenomen als concrete producten in de agenda parkeren.

Opstellen agenda parkeren

De agenda parkeren vertaalt de strategie naar (pakketten van) concrete producten. De agenda behandelt welke concrete producten dit zijn. Daarnaast komen de volgende aspecten aan bod:

- Afspraken met betrekking tot taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden.
- Mogelijkheden voor financiering, bijvoorbeeld met kostenindicaties op product-niveau. Er kan worden ingezoomd op specifieke producten.
- Afspraken over de prioritering van samenhangende operaties.

De agenda parkeren wordt opgesteld voor de korte en middellange termijn. Periodieke actualisatie is aan de orde, mede aan de hand van de uitkomsten van de evaluatie van reeds afgeronde producten.

Colofon

‘Strategie Parkeren’
is een uitgave van de gemeente Helmond.

Inhoud en tekst

Huib Raijmakers

Fotografie

BC Fotografie



Juni 2025

Contact

Adres Huis voor de Stad, Weg op den Heuvel 35
Postbus 950, 5701 MR Helmond

Telefoon 14 0492 (algemeen)

Internet www.helmond.nl

E-mail gemeente@helmond.nl

Gemeente Helmond

