

Memo parkeren Huis voor de Stad en omgeving

Opgesteld door: Peter Bezema – Senior beleidsadviseur mobiliteit / projectleider parkeren

Deze notitie is al volgt opgebouwd:

- Inleiding
- Advies
- Feiten op een rijtje en bronnen
- Beleidsachtergrond
- Beschrijving benaderingen
- Argumenten advies

Inleiding

Op de bestaande locatie van het stadskantoor fase 1 t/m 3 is het Huis voor de Stad geprojecteerd. Om de vele functies te kunnen bedienen, die Het Huis voor de Stad zal gaan hebben, moet je er kunnen komen, met alle modaliteiten: lopen, fietsen, met het openbaar vervoer en met de auto. Het Huis van de Stad ligt in het centrum van Helmond, op 200 meter afstand van het intercity NS Station Helmond.

- Deze notitie richt zich vooral op de autobereikbaarheid van Het Huis van de Stad, in het bijzonder parkeren.

De andere modaliteiten zullen worden beschreven in de notitie die adviesbureau Syndesmo opstelt. Syndesmo is de partij die na een meervoudig onderhandse aanbesteding de opdracht gegund heeft gekregen om gemeente Helmond te ondersteunen om te komen tot een duurzaam en toekomstbestendig mobiliteitsbeleid. Deze notities dienen integraal te worden gewogen. Immers, de mate en de wijze waarin duurzame mobiliteit door de werkgever wordt nagestreefd, is sterk bepalend voor de mate en de wijze waarop autobereikbaarheid dient te worden georganiseerd. Bij duurzame mobiliteit dient te worden gedacht aan een mobiliteitsbudget voor werknemers, fietsenstallingen, douche- en omkleedmogelijkheden, deelauto's, openbaar vervoersplassen, etc.

Advies

1. Geen nieuwe parkeerplaatsen te bouwen bij en voor Het Huis voor de Stad;
2. Parkeergarage Doorneind aan te wijzen als parkeergelegenheid voor al het personeel van Het Huis voor de Stad;
3. Op termijn Parkeerregulering in te voeren in zuidelijke richting van het centrum (Cacaofabriek, Annabuurt, Suytkade);
4. In de openbare ruimte direct nabij het Huis voor de Stad 60 parkeerplaatsen in de bestaande openbare ruimte 'geschikt' te maken voor bezoekers van het Huis voor de Stad;
5. Dit advies te relateren aan het advies van adviesbureau Syndesmo.

Feiten op een rijtje en bronnen

De bedoeling is dat de medewerkers van de andere locaties, 't Cour, Boscotondo en Zandstraat naar het Huis voor de Stad zullen verhuizen.

In totaal wordt aan kantooroppervlakte 'achter gelaten' van ongeveer 20.400m²:

- Stads kantoor: 12.750 m² Bruto Vloeroppervlak (exclusief kelder)
- 't Cour: 2.850 m² BVO
- Boscotondo: 3.200m² BVO (incl. stadswinkel, fractiekamers, raadzaal commissie-kamers, en 40 werkplekken)
- Zandstraat (sociaal domein): 1.600m² (110 werkplekken)

De nieuwe oppervlakte van het Huis voor de Stad zal om en nabij 12.000 m² zijn.

Voor het kunnen opstellen van dit parkeeradvies, is gebruik gemaakt van Beleidsregels Parkeren 2017 en Parkeeronderzoek Centrum, Suytkade, Binnenstad Oost, West en Oranjebuurt (november 2018), Centrumperspectief (2017) en Visie Bereikbaarheid en Parkeren Centrum (2019).

Beleidsachtergronden

In 2017 heeft de raad het Centrumperspectief vastgesteld en medio 2019 de visie op Bereikbaarheid en Parkeren Centrum. Deze ruimtelijke ontwikkelingskaders zijn van grote invloed in de wijze waarop het bereikbaarheids- en parkeervraagstuk van het Huis voor de Stad is benaderd.

De parkeeromgeving van het Huis van de Stad voor medewerkers is in 'alle redelijkheid' een loopafstand van maximaal 300 meter, daarbij rekening te houden met belangrijke fysieke infrastructuurle - en daarmee psychologische – barrières. Dit zijn het spoor en het station (zuid en oost), De Vlisco (west) en de Kasteeltraverse (noord). Echter, voor veilige, centrale parkeervoorzieningen is men bereid iets verder te lopen, te weten de parkeerplaatsen bij het station (een deel is gereguleerd parkeren), Cacaofabriek (vrij parkeren) en Doorneind (betaald parkeren).

In de omgeving van het bestaande stads kantoor vinden vele andere ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Met name de woonfunctie zal toenemen en zal er een stedelijke verdichting gaan plaats vinden. Voorbeelden zijn functietransformaties zoals het belastingkantoor en de meubelwinkel op het Beugelsplein. Om de leefbaarheid in de openbare ruimte te kunnen blijven garanderen en om verkeersoverlast te voorkomen, dient autoverkeer niet in diezelfde mate te groeien als het aantal inwoners in dit deel van de stad. Een multimodale mobiliteitsbenadering ligt voor hand om voorgaande te kunnen bereiken. Autoverkeer, conform beleid, dient zoveel als mogelijk naar de randen van het centrum te worden geleid alsook de parkeervoorzieningen.

Daarnaast dienen parkeerplaatsen zo efficiënt en doelmatig mogelijk te worden gebruikt. Dat kan wanneer verschillende doelgroepen met verschillende parkeermotieven gebruik kunnen maken van dezelfde parkeergelegenheid, zij het op andere dagen en tijden: medewerkers en treinreizigers tijdens kantooruren, bewoners in de avond, nacht en in het weekend en (centrum) bezoekers in het weekend en koopavond.

Beschrijving benaderingen

Om tot een parkeeradvies te komen voor het huis voor de stad zijn er verschillende benaderingen:

1. de meest theoretisch en juridisch correcte: volgens het bestaande beleid op basis van BVO,
2. de meest praktische en pragmatische: op basis van het bestaande personeel en bezoekerspotentieel ,
3. de meest onderzoeks- en ontwikkelingsgerichte: op basis van recent vastgestelde visies en onderzoeken.

De benaderingen zijn hieronder uitvoering beschreven

1. de meest theoretisch en juridisch correcte

Het Huis voor de Stad krijgt een oppervlakte van 12.000 m² BVO. In de parkeerbeleidsregels staat dat per 100 m² BVO kantoor 'met baliefunctie' (bezoekers) 2 parkeerplaatsen dient te worden gerealiseerd. Dat geeft een parkeeropgave van 240 parkeerplaatsen bij het Huis van de Stad. Het bestaande stadskantoor is groter dan het Huis voor de Stad, waardoor volledig mag worden gesaldeerd. Dat betekent dat er geen parkeeropgave ligt voor het Huis voor de Stad. Van deze 240 parkeerplaatsen zijn 60 parkeerplaatsen bedoeld voor bezoekers. Waardoor 180 parkeerplaatsen zijn voor ambtenaren.

Echter, in de 'stadsarchieven' is bureauonderzoek gedaan of in het verleden voor het stadskantoor parkeerplaatsen zijn gemaakt. Dat is niet het geval. Immers, in de praktijk parkeren de meeste ambtenaren die nu in het stadskantoor werken en met de auto komen, bij de cacaofabriek en ten zuiden van het station. Deze vrije parkeerplaatsen zijn 'vol geparkeerd' en leiden tot overlast voor andere functies waaronder wonen en cultuur. Daarbij komen de andere locaties ook naar het Huis voor de stad. Ook die medewerkers zullen in de omgeving van het bestaande Stadskantoor gaan parkeren op de vooral vrije parkeerplaatsen, veelal ten noorden van het spoor in de woonwijken. De meest juridisch correcte benadering, biedt onvoldoende bereikbaarheidsgarantie voor medewerkers en bezoekers.

De bezoekers van het Huis voor de Stad zullen veelal parkeren in de directe omgeving, waar parkeerregulering bestaat. Hierbij dient te worden opgemerkt dat op de bestaande locatie van het stadskantoor vooral zakelijk bezoek komt (Business to Business). Wanneer Stadswinkel en het Werkplein (Zandstraat) naar de locatie van het bestaande Stadskantoor komen, zullen er meer burgers parkeren (Business to Costumer) in de omgeving van het Huis voor de Stad. Dat zal effect hebben op de verkeersdrukte en de parkeerdrukte in ook het parkeer gereguleerde gebied.

2. De meest praktische en pragmatische (voor de werkgever)

Bekend is hoeveel medewerkers straks zullen werken in het Huis voor de Stad. We weten ook waar medewerkers wonen en op welke afstand dat is van het Huis voor de Stad, bijvoorbeeld op basis van postcodes. Veel organisaties werken met de methode dat op basis van woonafstand en woonlocatie bepaalde privileges (of juist niet) kan worden verkregen. Bijvoorbeeld bij een woonafstand van maximaal 10 kilometer kan de medewerker geen parkeervergunning krijgen, maar wel 'een fiets van de zaak' en andersom. Binnen 5 kilometer van een treinstation, kan een NS Businesscard worden verkregen (Schiedam). Deze benaderingswijze geeft voor AOG een flinke administratieve rompslomp.

Tegelijkertijd zijn er organisaties die in het geheel geen koppeling maken tussen medewerkers en woonafstand (Maastricht, 's-Hertogenbosch). Iedere medewerker krijgt hetzelfde mobiliteitsbudget, ongeacht de afstand tussen wonen en werken. Een ieder maakt zijn eigen keuzes in de wijze van

reizen naar het werk. Er zijn geen mogelijkheden tot het verkrijgen van een fiets van de zaak of een parkeervergunning van de gemeente (alleen tegen marktconforme tarieven).

Medewerkers zijn veelal zelf verantwoordelijk voor hun modaliteitskeuze voor het woon-werkverkeer.

Om te bepalen voor welke handelswijze gemeente Helmond kiest, loopt er momenteel een onderzoek dat uitgevoerd wordt door mobiliteitsadviesbureau Syndesmo, waarbij de huidige situatie zo nauwkeurig mogelijk in kaart gebracht wordt en er een advies uitgebracht wordt voor een toekomstbestendig mobiliteitsbeleid, waarbij nadrukkelijk aandacht is voor gewenst voorbeeldgedrag, het zijn van een aantrekkelijk werkgever en de mogelijkheid tot aansluiting bij regionale ontwikkelingen.

3. De meest onderzoeks- en ontwikkelingsgerichte

In november 2018 hebben uitgebreide parkeeronderzoeken plaatsgevonden in ook de omgeving van het Huis voor de Stad. Uitgaande van bij 1 genoemde parkeeromgeving voor werknemers van Het Huis voor de Stad, blijkt dat:

- De vrije parkeerplaatsen tijdens kantooruren druk zijn bezet (ten zuiden van het spoor bij Cacaofabriek, Annawijk, parkeerterrein bij het station, etc.)
- De gereguleerde parkeerplaatsen meer dan voldoende restcapaciteit bevatten, te weten ruim 300 parkeerplaatsen uitgaande van een maximale parkeerbezetting van 75% (dat is de maximale waarde van een nog aangename parkeerdrukke).
- Hiervan zijn er 230 gelegen in Doorneind. Deze restcapaciteit kan gebruikt worden tegen marktconforme tarieven door werknemers van het Huis voor de Stad. Dit zal eveneens een veel hogere bezettingsgraad geven aan parkeergarage Doorneind en daarmee een veel betere businesscase.

Hierbij is uitgegaan van een verdere stedelijke ontwikkeling, conform beleid, in de omgeving van het Huis voor de Stad waarbij de parkeerplaatsen aan Beugelsplein en Groenewoud (parkeerterrein tussen het bestaande stadskantoor en Vlisco) zullen verdwijnen. Dat zegt iets over de bestaande lage parkeerbezettingsgraad van het gereguleerde parkeergebied en de daarbij behorende restcapaciteit, te weten 70 parkeerplaatsen bij een maximale bezettingsgraad van 75%. Deze restcapaciteit kan gebruikt worden voor de bezoekers van het Huis voor de Stad.

Mocht nu blijken dat de parkeerdruk door allerlei stedelijke ontwikkelingen, waaronder het Huis voor de Stad, over de volle breedte in de omgeving te hoog wordt (boven de 85%), is het een integrale keuze van de raad of een uitbreiding van de parkeercapaciteit, in het kader van centrumontwikkeling en in het kader van het op te stellen parkeerbeleid, plaats vindt bij een bestaande centrale parkeervoorziening (extra parkeerdek Doorneind) of een nieuwe centrale parkeervoorziening (bij het NS Station, Engelseweg).

Argumenten adviezen

- 1.1 De theoretische parkeervraag van het Huis voor de stad mag worden gesaldeerd met het bestaande kantoor, dat zelfs iets groter in BVO is;
- 1.2 Volgens onderzoek bestaat er meer dan voldoende restcapaciteit in de openbare ruimte en in parkeergarage Doorneind. Ook voor eveneens een toenemende parkeervraag doordat van 4 werklocaties naar 1 werklocatie wordt gegaan.

- 2.1 Parkeergarage Doorneind heeft tijdens kantooruren in ruime mate restcapaciteit voor alle ambtenaren van de gemeente Helmond.
- 2.2 Het opvangen van de grote parkeervraag van één werkgever in één centrale parkeervoorziening, geeft andere parkeervoorzieningen meer 'lucht' voor de daarvoor bedoelde activiteiten (bijvoorbeeld cacaofabriek, treinreizigers, bewoners Annawijk, etc.). Het geeft eveneens minder 'zoekverkeer', wat de leefbaarheid en verkeersveiligheid verbetert.
- 3.1 Om medewerkers (en in het weekend centrumbezoekers) te bewegen naar een centrale parkeervoorziening, is parkeerregulering bij 'straatparkeren' de meest belangrijke incentive. Het geeft eveneens een betere verdeling van de parkeerbezetting in verschillende gebieden en een efficiënter gebruik van alle parkeervoorzieningen, ook van de private. Tot slot is parkeerregulering passend bij een verdere stedelijke verdichting.
- 3.2 Op 'termijn' betekent dat parkeerregulering nu geen vereiste is voor de ontwikkeling van het Huis voor de Stad. Echter, het is wel de oplossing voor het verder toenemende waterbedeffect dat betaald parkeren heeft, zoals ook nu al het geval is. Daarbij gezegd, parkeerregulering is alleen aan de orde als bewoners en andere belanghebbende partijen dat willen. Het is eveneens de enige oplossing die een gemeente kan bieden.
- 4.1 Het Huis voor de Stad zal veel meer bezoekers krijgen dan nu het geval is, omdat de Stadswinkel en het Werkplein zich eveneens er in gaan huisvesten. Een nadrukkelijk aandachtspunt is de nabijheid van deze parkeerplaatsen bij - en de looproute tussen - de hoofdingang. Om de bezoekers een hoge mate van parkeerplaatsgarantie te kunnen bieden dienen deze parkeerkeerplaatsen te zijn gelegen in een gebied met parkeerregulering (wat nu ook het geval is).
- 5.1 Het advies valt of staat met een integrale mobiliteitsbenadering door de werkgever. Wanneer de werkgever duurzame en slimme mobiliteit hoog in het vaandel heeft staan en daar naar handelt, zal de parkeervraag en de autoafhankelijkheid dalen. Bij de gemeente Helmond werken meer dan 600 mensen die allemaal een mobiliteitsvraag hebben, woon-werk en werk-werk gerelateerd. Het aanbieden van mobiliteitsbudget en de nodige faciliteiten voor woon-werk en een slimme mobiliteitsmix voor werk-werk, dragen bij aan een lagere autoafhankelijkheid. Een eerste concrete stap hierin is gemaakt met de livegang van de pilot met Amber auto's in oktober 2019.