

Toekomstgericht werken... een huis voor ons allemaal!



Gemeente Helmond

Deelproduct
Parkeren memo
03-06-2019



Opgesteld met medewerking van...

Josje Mooibroek – Programmamanager Automotive Bereikbaarheid & Smart Mobility
Joost van der Geest – Programmamanager Centrum
Peter Bezema – Senior beleidsadviseur mobiliteit/ projectleider verkeer
Huib Rajmakers – Senior-beleidsmedewerker mobiliteit
Tineke Posno – Senior-beleidsmedewerker mobiliteit
Frank van Turnhout – Grondverwerver

Robert Plantagie – Coördinator AOG
Jeroen Beekman – Afdelingshoofd AOG
Judith van Dijk - Stedenbouwkundige
Jasper Pasveer - Stedenbouwkundige
Programmateam Toekomstgericht Werken

Drie essentiële vragen...

Door het College is gevraagd in kaart te brengen welke impact het vraagstuk parkeren heeft in relatie tot de herontwikkeling van locatie Stadskantoor. Niet het programmteam, maar Visie Parkeren Centrum is leidend om uiteindelijk te komen tot het gewenste integrale advies voor de toekomst. In dit deelproduct staan drie vragen centraal:

1. Hoe is de huidige situatie geregeld omtrent parkeren op locatie Stadskantoor?
2. Welke parkeernorm is van toepassing?
3. Hoe ziet het stappenplan eruit om te komen tot een integrale bepaling van de parkeerbehoefte bij herontwikkeling locaties Stadskantoor?



Vraag 1: Hoe is de huidige situatie geregeld omtrent parkeren op locatie Stadskantoor?

In de tijd dat locatie Stadkantoor gebouwd werd, was het ABC-beleid van toepassing. Het kantoor stond op een zogenaamde A-locatie en was uitstekend ontsloten door het OV. Hierdoor hoefden er maar enkele parkeerplaatsen gebouwd te worden, direct om het pand heen (onder andere aan Groenewoud).

Vaste gebouwgebruikers hebben op dit moment de volgende mogelijkheden ter beschikking:

- Er zijn vergunningen beschikbaar voor ambtenaren om dichtbij het pand op straat te parkeren
- Er zijn vergunningen beschikbaar in omliggende parkeergarages, zijnde Parc Bruxelles en Doorneind
- Gebruik van openbaar vervoer, fiets en te voet
- Gebruik van de eerste gratis locatie (vooral station, Cacaofabriek en Annawijk)

Publiek parkeert op dit moment in de meeste gevallen betaald in de openbare ruimte. De voorkeur van de meeste ambtenaren ligt bij OV, fiets, te voet en de eerste gratis locatie.



Vraag 2: Welke parkeernorm is van toepassing?

Als een willekeurig andere organisatie dan de gemeente een herontwikkeling van een locatie zou doen, geldt conform het huidige beleid dat alleen over de uitbreiding van het oppervlakte van het pand de op dat moment geldende parkeernorm van toepassing verklaard wordt. Het huidige beleid stelt dat de oppervlakte van het pand vermenigvuldigd met de parkeernorm het aantal parkeerplaatsen bepaalt. De parkeernorm voor een kantoor met baliefunctie is 2 parkeerplekken bij 100 m² bvo, waarvan 20% openbaar. De norm bij appartementen is 1,5 parkeerplek per appartement, waarvan 0,3 parkeerplek per woning openbaar.

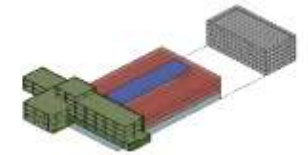
Uitgaande van de vier modellen zoals gepresenteerd in deelproduct Massastudie zou daarmee de volgende parkeernorm vastgesteld worden op... Zie hiernaast:



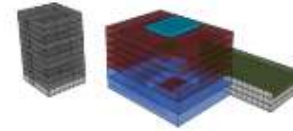
Model A
Geen extra eisen



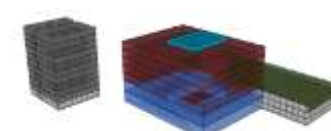
Model B
21 extra plekken te realiseren



Model C
2 extra plekken te realiseren



Model D
Geen extra eisen, vrijval van 8 parkeerplaatsen



Model D
Inclusief woontoren: additioneel 67, waarvan 15 in de openbare ruimte

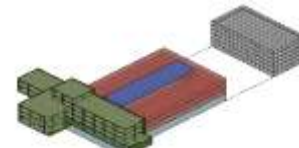
De extra parkeerplekken in model B en C kunnen op maaiveld rondom het gebouw gerealiseerd worden. In geval van de woontoren, dient hier een extra voorziening voor getroffen te worden of een plek gevonden worden in een bestaande voorziening in de omgeving (zoals Doormeind).



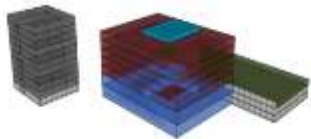
Model A
249 waarvan 50 in de openbare ruimte



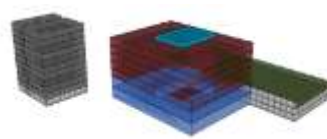
Model B
270 waarvan 50 in de openbare ruimte



Model C
251 waarvan 50 in de openbare ruimte



Model D
241 waarvan 48 in de openbare ruimte



Model D, inclusief woontoren
Additioneel 75, waarvan 15 in de openbare ruimte

Om tot een integrale afweging en besluitvorming te komen is een stappenplan opgesteld dat moet leiden tot de meest wenselijke bepaling van de parkeerbehoefte voor de te herontwikkelen locatie Stadskantoor.

Als er echter geen sprake was van herontwikkeling, maar van een geheel nieuwe locatie, zou de huidige parkeernorm op de gehele locatie van toepassing verklaard worden.

Uitgaande van de vier modellen zoals gepresenteerd in deelproduct 3 (massastudie) zou daarmee een parkeernorm vastgesteld worden op... Zie links:

Model C en model D bieden de locatie technische mogelijkheid om de benodigde parkeervoorzieningen binnen het plangebied te realiseren. Hier is echter geen dekking voor aanwezig en gaat dus ook een stap verder dan de eis die aan een willekeurige ander herontwikkelingsplan gesteld zou worden. Los hiervan is de wenselijkheid hiervan niet vanzelfsprekend.

Hoe ziet het stappenplan eruit om te komen tot een integrale bepaling van de parkeerbehoefte bij herontwikkeling locaties Stadskantoor?

Met de realisatie van het stadskantoor komt ook de vraag hoe om te gaan met de parkeerbehoefte. Tot nu toe is deze in omliggende parkeergarages en plekken opgelost. Dat komt de gemeente vaak op kritiek te staan: immers, elke andere ontwikkeling in de stad moet voldoen aan de parkeernormen, terwijl de gemeente zelf dit niet hoeft. Dat klopt gevoelsmatig niet. Anderzijds zou de gemeente, vanuit haar voorbeeldfunctie in een duurzame, gezonde maar vooral ook automotieve stad niet moeten willen voldoen aan de traditionele parkeereisen. Van de gemeente mag worden verwacht dat wordt ingezet op innovatieve en gezonde alternatieven. Op 30 oktober 2018 is door de raad ook een motie aangenomen met deze strekking.

De parkeerbehoefte van het stadskantoor staat niet op zich. In de gehele binnenstad is parkeren aan verandering onderhevig. Straat parkeren wordt omgevormd tot verblijfsgebied, bebouwing en wonen wordt toegevoegd, en ook in de rest van het centrum willen we innovatief zijn. Een eventuele parkeervoorziening van het stadskantoor kan in de totale parkeerbalans van het centrum, inclusief stationskwartier en Suytkade, een rol spelen. Om te komen tot de juiste afweging is onderstaand stappenplan gemaakt:



Stap 1: Inventarisatie totale parkeerbalans centrum volgens de huidige behoefte

Voor het centrum is een inventarisatie gemaakt hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en hoe groot de parkeervraag is. De gegevens hiervan zijn beschikbaar, de interpretatie hiervan nog niet. Ook ontbreekt nog het gedeelte waar het hier om gaat, namelijk het stationskwartier en Suytkade. We verwachten dit medio juni gereed te hebben.



Stap 2: Invloed ontwikkelingen op de parkeerbalans inventariseren

Ervan uitgaande dat het parkeren op maaiveld zal worden terug gedrongen conform de visie Bereikbaarheid & parkeren centrum, en parkeren in de garages meer aandacht krijgt, zal de parkeerbalans van het centrum veranderen (2 juli, vaststelling visie verkeersmodel centrum in de raad). Ook het toevoegen van programma, met name woningbouw heeft invloed op de parkeerbehoefte. Deze laatste zal voor een belangrijk op eigen terrein moeten worden gerealiseerd, maar de mogelijkheid tot ontwikkeling zonder of met minder eigen parkeerplaatsen zal ook geboden gaan worden. Verder zal het gebruik van alternatieven voor de auto gestimuleerd gaan worden: denk hierbij aan deelauto's, sterker inzetten op het gebruik van de e-bike en fiets voor de korte en middellange afstand. Het is dus belangrijk een inschatting van de toekomstige situatie van het centrum te maken. Hoeveel parkeerplaatsen verdwijnen er, maar met name dus ook, hebben we voldoende parkeerplaatsen?

Stap 3: Inventarisatie parkeren stadskantoor

De parkeerbehoefte voor het nieuwe stadskantoor is al inzichtelijk gemaakt op basis van het aantal vierkante meters: circa 250 parkeerplaatsen. Deze norm en berekeningsmethodiek is vastgelegd in de nu geldende 'Beleidsregel parkeernomen Helmond 2017'. Een logisch uitgangspunt zou kunnen zijn dat de gemeente in haar eigen mobiliteit voorziet, en dus voldoende parkeerplaatsen beschikbaar heeft volgens de huidige vigerende norm en niet langer op basis van het verleden.

Stap 4: Ambities duurzame mobiliteit

Zoals hierboven omschreven is de (traditionele) parkeerbehoefte bekend, maar als gemeente van smart Mobility kan het natuurlijk niet anders dan dat wij zelf het goede voorbeeld geven. Ruimte voor de auto zal altijd moeten blijven bestaan, maar het zal zaak zijn om samen met AOG te kijken hoe we deze automobilititeit zo veel mogelijk terug kunnen dringen. Hieruit komt een nieuwe parkeerbehoefte → er zijn voldoende externe bureaus met expertise om de verschillende alternatieven uit te rekenen! Laten we hier gebruik van maken en een mening over vormen met elkaar, zowel vanuit Smart Mobility als vanuit modern werkgeverschap.

Stap 5: Afstemming parkeerbehoefte centrum en stadskantoor

Als bekend is hoe groot het potentiële parkeertekort is in het centrum, en bekend is hoe groot de parkeerbehoefte is voor het stadskantoor, kan een slimme combinatie van die twee gemaakt worden. Immers, ambtenaren zijn minder aanwezig op vrijdag en afwezig in het weekend, uitgerekend de dagen dat de parkeerbehoefte in het centrum het grootst is. Dit dubbelgebruik zou de dekking van de parkeervoorziening mogelijk haalbaar kunnen maken.

Stap 6: Integrale besluitvorming

Als we de voorgaande stappen met elkaar doorlopen en doorleefd hebben, zullen we in staat zijn om met elkaar een integrale afweging te maken en hier onze besluitvorming op te baseren. Gekoppeld aan de herontwikkeling van de locatie Stadskantoor zal deze afweging tegelijk genomen worden met de aanvraag van het investeringskrediet.

Opmerkingen:

Het aantal parkeerplaatsen dat verdwijnt ligt met name aan de noordzijde van de stad, terwijl het stadskantoor aan de zuidzijde ligt.