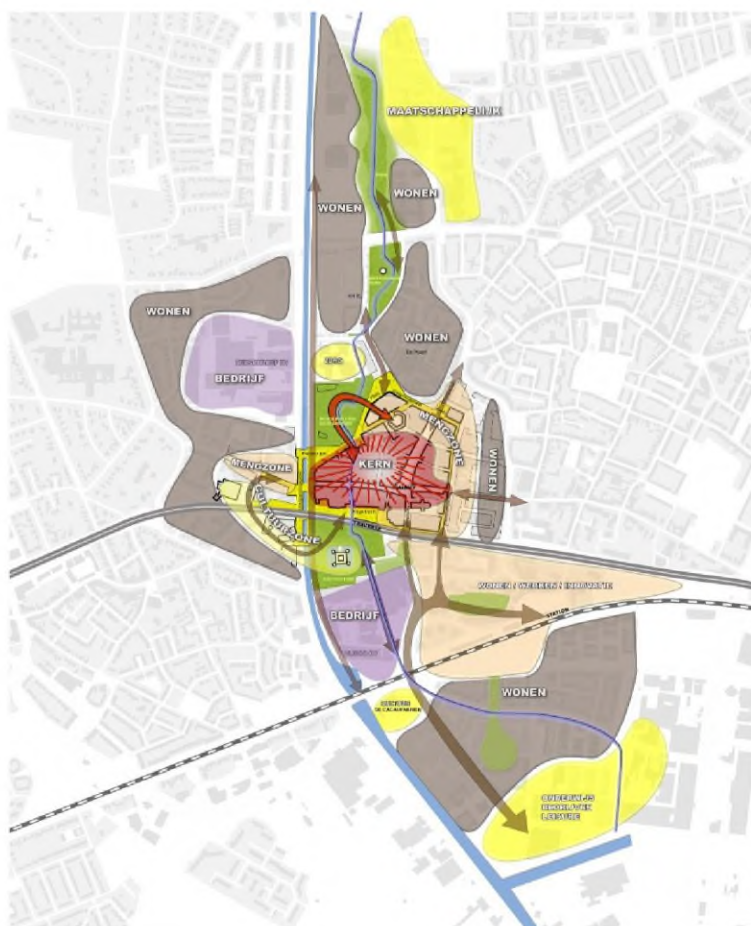


Actualisatie parkeerbeleid

Gemeente Helmond



Auteurs: 5.1.2.e en 5.1.2.e

Versie: 3.2

Datum: 1 juli 2021

1. Introductie

1.1. Verdichtingsopgave Helmond

De druk op de woningmarkt in de regio is hoog. Om te zorgen voor voldoende woningen voor huidige en toekomstige inwoners, moet er de komende twintig jaar veel worden gebouwd. De bouwopgaven tot 2030 (zoals die voorzien waren in 2016), zullen rond 2025 al gereed zijn. Met de ondertekening van de Woondeal heeft Helmond zich verbonden aan het verder aanpakken van de regionale woonopgave. Ook vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) ligt er een opgave voor het toevoegen van meer woningen in Helmond. De totale opgave tot 2040 bedraagt het realiseren van 10.000 nieuwe woningen en een vergelijkbaar aantal arbeidsplaatsen. Het aantal inwoners van Helmond stijgt door deze ontwikkelingen op termijn naar circa 120.000 tot 130.000 inwoners.

Tot nu toe is een beperkt aandeel van de groei opgevangen in en rondom het centrum. De ambitie is om het centrum in 2030 weer dé centrale ontmoetingsplek te laten zijn voor alle inwoners van Helmond en van de regio. Een leefbaar, economisch gezond en krachtig centrum met een eigen identiteit. Dat vraagt om een afgewogen mix van functies in het centrum – onder andere met meer wonen. Het intensiveren en stimuleren van wonen en werken in het centrum is belangrijk, omdat het zorgt voor sociale samenhang, veiligheid en levendigheid – ook buiten de openingstijden van winkels. Dat willen we graag. Zo'n centrum vraagt ook een ander soort mobiliteit. Steeds meer steden streven naar een stad waarin zo veel mogelijk voorzieningen binnen loop- en fietsafstand liggen van je woning. waarin verplaatsingen Voor dergelijke kleine verplaatsingen hoeft de auto niet meer het meest voor de hand liggende vervoermiddel te zijn.

In en rondom het centrum zijn al veel bouwontwikkelingen voorzien. Het opvangen van de groei in de bestaande stad betekent een verdere inzet op verdichting, transformatie en renovatie in het centrum en de schil daar omheen. Van een verdere uitbreiding van de bestaande stad is geen sprake. Met de toevoeging van de wijken Brandevoort en Brainport Smart District liggen de buitengrenzen van de stad wel min of meer vast. De verdichtingsopgave in en rond het centrum en de daarbij behorende mobiliteitstransitie vormt de directe aanleiding voor de actualisatie van het parkeerbeleid in Helmond.

1.2. Waarom een actualisatie van parkeerbeleid?

Het huidige parkeerbeleid in Helmond stamt uit 2012. In delen van Helmond zijn er geen of weinig parkeerproblemen en werkt het parkeerbeleid nog steeds goed. In en rondom het centrum vinden de komende jaren echter enorme veranderingen plaats. Meer bewoners, meer werknemers en meer bezoekers in en rondom het centrum zorgen voor een intensiever gebruik van de openbare ruimte. En dit alles zonder afbreuk te doen aan andere ambities met betrekking tot de binnenstad, zoals op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en klimaat.

Met het oog op deze verdichtingsopgave, en de daarbij behorende ruimteclaims, wordt de vraag waar we de openbare ruimte voor willen gebruiken steeds prangender. Elke vierkante meter kan maar één keer worden gebruikt en bestemd. Dus gaat het erom een goede balans te vinden tussen de verschillende functies, belangen, ambities en wensen. Eén van die functies is *parkeren*. Autoverkeer en het parkeren van auto's neemt relatief veel (openbare) ruimte in beslag (zie afbeelding 1). Dit grote ruimtebeslag creëert een enorm spanningsveld in de verdichtingsopgave waar Helmond voor staat. Bij veel ontwikkelaars, zeker die in het sociale domein, ontbreken de financiële middelen om parkeren volledig onder de grond te faciliteren. Bovendien zitten er grenzen aan de groei in de hoeveelheid autoverkeer dat de huidige infrastructuur aan kan. Om de dichtbebouwde stad leefbaar, bereikbaar en gastvrij te houden zijn dus duidelijke keuzes nodig in de hoeveelheid (openbare) ruimte die voor de (eigen) auto beschikbaar is in en rondom het centrum van Helmond.



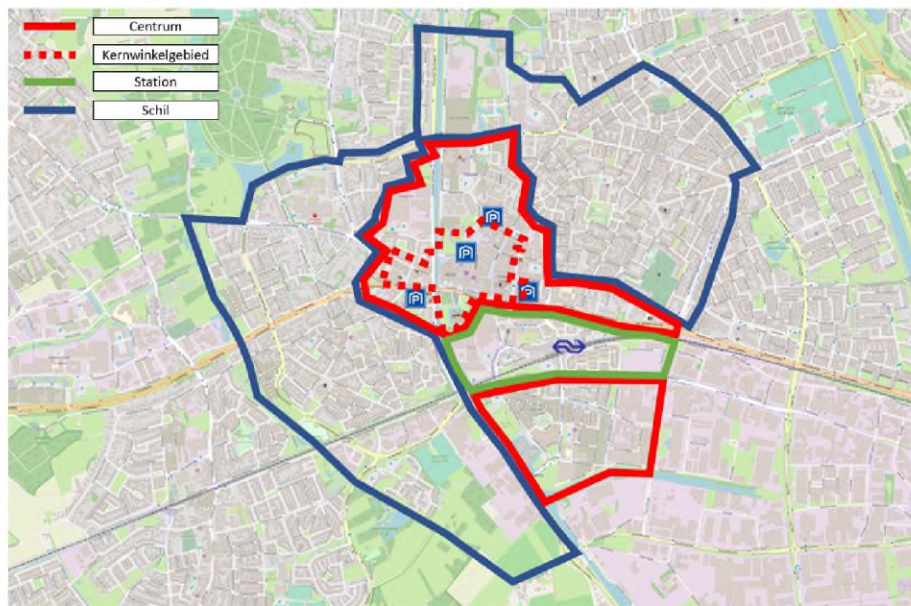
Afbeelding 1: ruimtebeslag van de verschillende vervoersvormen

De conclusie is helaas niet anders dan dat de ambities rondom de verdichtingsopgave alleen te combineren zijn met een leefbaar, bereikbaar en aantrekkelijk centrum als het gemiddelde *autobezit* en *autogebruik* in het centrum omlaag gaat. Dat betekent: wel groeien in het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen, maar niet (of in mindere mate) in het aantal (geparkeerde) auto's. Deze opgave kan niet alleen weggelegd worden bij de nieuwe inwoners, maar moet uiteindelijk worden ingevuld door alle inwoners van het centrum van Helmond. Alleen dan kunnen we de verdichtingsopgave vorm geven, zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het centrum van Helmond.

Het is dan ook onvermijdelijk om het parkeren in en rondom het centrum op een iets andere manier te organiseren. Het huidige parkeerbeleid is opgesteld in een tijd dat ruimte nog niet zo'n schaars goed was. Vandaar dat het huidige beleid gebaseerd is op het zo goed mogelijk faciliteren van de auto ('faciliteren waar dat kan, reguleren waar dat moet'). Deze basisregel verandert niet. We willen de auto blijven faciliteren waar dat kan, maar de mogelijkheden om te faciliteren worden door alle ambities behoorlijk ingeperkt. Meer woningen, meer mensen, meer leefbaarheid en meer groen gaan helaas niet samen met meer auto's. Het nieuwe parkeerbeleid moet vooral extra handvatten opleveren voor het regisseren van schaarse ruimte. Daarom levert deze actualisatie van het parkeerbeleid vooral voor het centrum van Helmond een vernieuwd kader op voor de belangrijke keuzes die gemaakt worden over hoe de komende jaren wordt omgegaan met parkeervraagstukken en bereikbaarheid. En dit alles op een manier die passend is bij de verschillende ambities en doelstellingen van de ontwikkelaars. Dat betekent ruimte laten voor ontwikkelaars om parkeerplaatsen aan te leggen als de doelgroep daarom vraagt en ruimte geven aan ontwikkelaars waarbij de parkeernormen een showstopper zijn voor de ontwikkeling. En dat alles op een manier die bijdraagt aan het creëren van een aantrekkelijke leefomgeving voor bestaande bewoners én voor nieuwe bewoners.

1.3. Scope van het parkeerbeleid

De focus van deze actualisatie van parkeerbeleid ligt op het centrum van Helmond. Woningbouw en andere ontwikkelingen in gebieden grenzend aan het centrum hebben een nauwe relatie met de ontwikkelingen in het centrum zelf. Daarom is de scope van het parkeerbeleid groter dan het centrum zelf. De scope omvat Suytkade in het zuiden via het centrum tot en met het Stiho-terrein en omgeving zwembad de Wissen in het noorden. De onderstaande kaart toont het gebied waarop de actualisatie van het parkeerbeleid primair van toepassing is. Daarnaast zal ook gekeken worden naar de parkeersituaties buiten deze primaire gebieden. De kaders zullen daar niet veel veranderen, maar mogelijk wel de processen daaromheen.



1.4. Hoe is deze actualisatie van het parkeerbeleid tot stand gekomen?

Vertrekpunt voor de actualisatie van het parkeerbeleid is de constatering dat het huidige parkeerbeleid in grote delen van de stad nog steeds voldoet. De focus van de actualisatie ligt derhalve bij het ondersteunen van de verdichtingsopgave en de bijbehorende ambities. Deze zijn eerder al vastgelegd in verschillende documenten.

- Er is gestart vanuit de *Notitie Herijking Centruimperspectief* en de (brede) *Mobiliteitsvisie Helmond Centrum* (Visie op Bereikbaarheid en Parkeren). Deze visies op hoofdlijnen zijn als basis genomen voor de uitwerking van de parkeervisie. Vanuit deze parkeervisie is vervolgens gebiedsgericht concreet parkeerbeleid uitgewerkt.
- Bij de actualisatie van het parkeerbeleid is ook het huidige parkeerbeleid (uit 2012) als uitgangspunt genomen. Vanuit een beschrijving van de knelpunten in het huidige parkeerbeleid zijn de punten bepaald waarvoor actualisatie nodig is. Dit in combinatie met de ambities voor het centrum omtrent de verdichtingsopgave.
- Aan de actualisatie van het parkeerbeleid werkten diverse afdelingen van de gemeente Helmond mee: van strategie tot aan parkeerbeheer. In een drietal ateliers is het parkeerbeleid steeds verder aangescherpt. Daarbij is zoveel mogelijk gewerkt vanuit een integraal perspectief.
- Tegelijkertijd willen we waar mogelijk aansluiten op de inzichten met betrekking tot de toekomstige rol van deelmobiliteit, zoals verwoord in het recente rapport *Deelmobiliteit Helmond Visie en Aanpak*.

1.5. Leeswijzer

De opbouw van deze rapportage is als volgt. In hoofdstuk 2 wordt de visie geformuleerd voor het parkeren in Helmond. Daarbij wordt een algemene vertaling van parkeervisie naar parkeerbeleid gemaakt. De kaders uit de visie zijn vervolgens uitgewerkt in concreet parkeerbeleid voor het centrum (hoofdstuk 3), de stationsomgeving (hoofdstuk 4), Suytkade (hoofdstuk 5) en de schil rondom het centrum (hoofdstuk 6). Tot slot wordt in hoofdstuk 7 ingegaan op hoe parkeren bij bedrijventerreinen wordt aangepakt.

2. Visie op parkeren in Helmond

De opgave waar we voor staan is om meer bezoekers, meer arbeidsplaatsen en meer inwoners te faciliteren in en rondom het centrum van Helmond. Het centrum wordt fysiek niet groter. Om de groei op te vangen moet het centrum dus verdichten. Zo'n verdichting mag niet ten koste gaan van de andere ambities met betrekking tot het centrum. Het parkeren in Helmond moet bijdragen aan het behalen van doelstellingen van de verdichtingsopgave met behoud van een leefbaar, bereikbaar en aantrekkelijk centrum, waar het prettig verblijven is. Zowel voor nieuwe bewoners als voor huidige bewoners. Parkeren is namelijk geen doel op zich, maar ondersteunend aan het behalen van deze ambities.

Deze actualisering van het parkeerbeleid start vanuit een bredere visie op parkeren in en rondom het centrum van Helmond. De hierna uitgewerkte visiepunten zijn richtinggevend en vormen het kader voor de beleidskeuzes die gemaakt gaan worden om 'de juiste parkeerder op de juiste plek' in Helmond te faciliteren. Er ligt al een visie – op hoofdlijnen – op bereikbaarheid en parkeren in het centrum. Deze visie wordt hierna verder beschreven en uitgediept als opmaat naar een concrete uitwerking van parkeerbeleid.

2.1. Startpunt | Brede visie op mobiliteit en parkeren in Helmond

Het nieuwe *Centrumperspectief Helmond 2030* beschrijft een andere aanpak voor het centrum van Helmond: een economisch krachtig, kloppend hart en dé ontmoetingsplek voor alle Helmonders. Een goed bereikbaar centrum van Helmond is daarbij een belangrijke randvoorwaarde. Tegelijkertijd worden ruim 1.300 woningen in en rondom het centrum gerealiseerd die ook – in meer of mindere mate – zorgen voor een aanvullende parkeerbehoefte en extra verkeersbewegingen. Daarom is een brede visie op bereikbaarheid en parkeren in het centrum van Helmond opgesteld. In die visie worden drie scenario's beschreven – waarbij uiteindelijk de raad gekozen heeft voor een combi van de scenario's 'Autoluw en Groen' en 'Technologie gedreven (Smart)'. De kernwaarden van dit scenario voor mobiliteit in het centrum van Helmond zijn als volgt:

- Autoverkeer doet een stap terug: wegen in het centrum hebben primair een ontsluitende functie maar geen doorgaande functie;
- Autoverkeer en parkeren mag, maar andere vormen van mobiliteit (fiets, lopen, openbaar vervoer) krijgen de voorkeur;
- Fietsen, lopen en kleinschalig openbaar vervoer worden tot in het centrum gefaciliteerd;
- Voor alle stakeholders in het centrum is een breed pallet aan betaalbare mobiliteitsdiensten beschikbaar, zodat op adequate wijze voorzien kan worden in hun mobiliteitsbehoeftes;
- Stadsbevoorrading loopt in de toekomst vooral via logistieke hubs met kleine, emissievrije voertuigen voor de 'last mile';
- Het centrum biedt experimenteerruimte voor pilots op het gebied van mobiliteit.

Specifiek voor parkeren in het centrum gelden de volgende kernwaarden:

- Parkeren (bezoekers én bewoners) vindt primair plaats aan de randen van het kernwinkelgebied en aan de rand van het centrum. Parkeercapaciteit in het kernwinkelgebied wordt sterk teruggedrongen en is enkel voor korte stops. Langer en goedkoper parkeren is mogelijk in de parkeergarages, die vooral aan de rand van het kernwinkelgebied liggen.
- Kosteloos parkeren bestaat niet. Iedere parkeerder in het centrum zal dus betalen voor parkeren. Parkeertarieven zijn waar mogelijk marktconform en maken onderscheid in doelgroepen en, waar wenselijk, naar (piek)momenten.
- Parkeren wordt gezien als essentieel onderdeel van een breder mobiliteitsaanbod. Voor een verplaatsing heeft de inwoner van het centrum straks veel meer mogelijkheden om uit te kiezen.
- Van projectontwikkelaars en gebouweigenaren wordt verwacht dat zij slimmer omgaan met de mobiliteitsbehoefte van (nieuwe) centrumbewoners en dat zij zich conformeren aan het uitgangspunt dat in het centrum lopen en fietsen een hogere prioriteit krijgen dan het gebruik van de auto.
- Autobezit onder bewoners van het centrum is relatief laag. Op basis van CBS gegevens had in 2020 minder dan 50% van de huishoudens in het centrum een eigen auto. De meeste binnenstedelijke verplaatsingen vinden te voet, met de fiets/scooter of via het openbaar vervoer plaats. Een kritische blik op de autoparkeernormen voor het centrum is daarom op zijn plaats.
- Het faciliteren van autobezit in het centrum zal verhoudingsgewijs meer in bestaande parkeergarages plaatsvinden, waardoor gemiddelde loopafstanden zullen toenemen.
- In samenspraak met de ontwikkelaars komt er een hoogwaardig aanbod aan (elektrische) deelauto's, om bijvoorbeeld voor huishoudens zonder eigen auto incidentele verplaatsingen met de auto mogelijk te maken.
- Ter verbetering van het verblijfsklimaat en ten behoeve van de verdichtingsopgave is al besloten om, volgens een gefaseerd plan, een substantieel aantal straatparkeerplaatsen in het centrum op termijn te verwijderen.
- Het beter benutten van het bestaande parkeerareaal wordt geoptimaliseerd met technologische oplossingen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het breder ontsluiten van private parkeerplaatsen of bezoekers beter informeren over waar actuele vrije parkeercapaciteit te vinden is.
- Het is alleszins denkbaar dat op enig moment differentiatie van parkeertarieven als ondersteunend middel worden ingezet om piekmomenten qua drukte, bijvoorbeeld van bezoekers, af te vlakken.

2.2. Van visie naar beleid

Bovenstaande kernwaarden vormen het uitgangspunt bij de actualisatie van het parkeerbeleid. Om invulling te geven aan de ambitie voor een autoluw en groen centrum, worden er (gefaseerd) op termijn ca. 650 openbare parkeerplaatsen op straat in het centrum verwijderd. In dit aantal zijn de 172 parkeerplaatsen in de City garage meegenomen. Deze City-plaatsen zullen niet verdwijnen, maar worden straks ingezet als stallingscapaciteit (alleen abonnementen, veelal van (toekomstige) bewoners in en rondom de Waart). Het verlies aan openbare parkeerplaatsen wordt deels opgevangen door op termijn parkeergarage De Elzas uit te breiden met circa 230 parkeerplaatsen (onder Piet Blomplein) en een mogelijke uitbreiding van de parkeergarage Doorneind.

Ingrijpende maatregelen zijn nodig om het groeiende centrum van Helmond bereikbaar en leefbaar te houden. Deze opgave is groot én urgent. Als bewoners, bezoekers en ondernemers zich op dezelfde manier blijven verplaatsen als vandaag de dag, dan neemt het aantal dagelijkse verplaatsingen en geparkeerde auto's in het centrum fors toe. De daarvoor benodigde ruimte is er niet. Zelfs als we de middelen hadden om alle auto's te faciliteren in ondergrondse parkeervoorzieningen, dan nog ontbreekt de ruimte om de wegen aan te leggen om die voorzieningen te ontsluiten.

Hoewel ontwikkelingen en innovaties op de lange termijn zijn omgeven met onzekerheden weten we één ding zeker: de manier waarop de bewoners en de bezoekers van het centrum zich verplaatsen zal in de toekomst hoe dan ook moeten veranderen. Naar verhouding minder auto's is geen doel, maar ruimtelijk gezien wel een must. Dit vraagt om het anders organiseren van mobiliteit en parkeren, om zo een antwoord te kunnen geven op de uitdagingen van de groeiende stad én om tijdig te kunnen anticiperen op de komst van nieuwe technologieën en vervoersconcepten. Daarnaast wijst de huidige praktijk ook uit dat steeds meer ontwikkelaars, vooral voor het goedkopere segment, zonder reductie van de parkeereis niet kunnen bouwen

Hieronder wordt een eerste algemene vertaling van parkeervisie naar parkeerbeleid gemaakt. Daarbij zetten we als Helmond in op een meervoudige aanpak, gebaseerd op de volgende vier sporen:

1. beter benutten van het bestaande parkeerareaal
2. beïnvloeding van het autobezit en autogebruik (verlagen van de parkeerbehoefte)
3. gebiedsgericht bijbouwen (vraagvolgend verhogen van het parkeeraanbod)
4. meer flexibiliteit, zodat beter ingespeeld kan worden op de wensen en (on)mogelijkheden van specifieke ontwikkelingen

Hierna worden deze sporen verder uitgediept.

2.3. Spoor 1: Beter benutten van het bestaande parkeerareaal

De vraag naar parkeerplaatsen is over de week gezien verre van constant. Bezoekers parkeren vooral tijdens openingstijden van de winkels, terwijl de piek van bewoners ligt op de avonden en de nacht. Kantoren genereren juist weer een parkeervraag op werkdagen overdag. Daarom is het parkeren bij kantoren zo goed te combineren met parkeren door bewoners. En in de combinatie van bewoners en bezoekers aan het centrum is er eigenlijk alleen een conflict in de weekenden.

In de huidige situatie in het centrum wordt door bewoners veelal op straat geparkeerd en parkeren bezoekers op parkeerterreinen of in de parkeergarages. Die garages hebben daarom in de avond en nacht een behoorlijke restcapaciteit. En dat zijn net de momenten waarop de woonstraten een enorme parkeerdruk kennen. Daar is zeker dus nog winst te behalen, bijvoorbeeld door vergunninghouders in het centrum tegen geringe kosten de mogelijkheid te bieden om 's avonds en 's nachts ook te kunnen parkeren in de parkeergarages. .

Ook bij nieuwe ontwikkelingen in het centrum willen we dat het parkeren zoveel mogelijk aan de rand van het kernwinkelgebied wordt opgelost. De restcapaciteit in de huidige parkeergarages is daarvoor uitermate geschikt. Bij het benutten van die restcapaciteit voor nieuwe ontwikkelingen is enige voorzichtigheid geboden. Als de locaties van enkele parkeerterreinen in het centrum een andere bestemming krijgen, dan zal voor de daar geparkeerde auto's een alternatief gevonden moeten worden. Bovendien moet voorkomen worden dat het faciliteren van meerdere doelgroepen in de parkeergarages ten koste gaat van de parkeerruimte voor bezoekers aan het centrum.

2.4. Spoor 2: Beïnvloeding van het autobezit en autogebruik

Helmond is een autostad en dat zal naar verwachting de komende jaren niet echt anders worden. Pijnpunt is dat, door alle ambities met betrekking tot het centrum, het onmogelijk is om het bestaande autobezit en autogebruik in dezelfde mate te blijven faciliteren zoals we dat nu doen. Althans niet in het centrum. Beïnvloeding van het autobezit en – gebruik kan met (een combinatie van) honing-maatregelen (verleiden) en azijn-maatregelen (van minder aantrekkelijk maken tot verbieden). Daarvoor zijn onder andere de volgende maatregelen beschikbaar:

- **Honing-maatregelen:**
 - Helmond kiest ervoor om in het centrum prioriteit te geven aan (elektrische) fietsers/scooters en voetgangers. Dat impliceert een inrichting en infrastructuur die past bij deze vormen van verplaatsing. Daarbij horen goede en veilige fietspaden naar het centrum, bredere trottoirs en hoogwaardige stallingsvoorzieningen.
 - Het inrichten van een hoogwaardig en betaalbaar aanbod aan deelmobiliteit, waardoor - zeker in het centrum - de noodzaak van het bezit van een eigen auto minder wordt. Om dit aanbod extra aantrekkelijk te maken zal de ontwikkelaar de ruimte geboden worden om met een *mobilitescorrectie* effectief de parkeernorm voor eigen gebruik bij nieuwe ontwikkelingen naar beneden bij te stellen. Bij deze nieuwe ontwikkelingen worden daarmee minder parkeerplaatsen aangelegd.
- **Azijn-maatregelen:**
 - Auto's meer laten parkeren aan de rand van het kernwinkelgebied, zowel voor bezoekers als voor bewoners en werknemers. Dit betekent grotere loopafstanden tot de bestemming en de woning.
 - Voor bezoekers: het invoeren van een parkeerduurbepaling (op straat), zodat voor een langer verblijf met de auto in een parkeergarage geparkeerd moet worden.
 - De prijzen van vergunningen (straat) meer af te stemmen op de tarieven van de abonnementen (achter slagbomen). Nieuwe bewoners gaan een meer marktconform parkeertarief betalen. Huidige bewoners gaan (op termijn en gefaseerd) ook een hoger parkeertarief betalen.
 - Bij nieuwbouw waar dat kan minder parkeerplaatsen aanleggen op de eigen ontwikkelplot. In combinatie met het hoogwaardige aanbod aan deelmobiliteit kan dit eraan bijdragen dat er meer mensen naar het centrum van Helmond verhuizen die niet over een eigen auto beschikken.
 - Invoering van parkeerregulering in de wijken rondom het centrum om uitwijkgedrag en parkeeroverlast te voorkomen.
 - Geen parkeervergunning (straat) voor nieuwe bewoners in het centrum uitgeven en een overgangsregeling voor bestaande parkeervergunningen in het centrum, zodat ook daarvan op termijn het aantal omlaag gaat. Dat betekent minder auto's op straat, waarvan een gedeelte een alternatief geboden wordt in de parkeergarages.

De uitdaging wordt om in de uitwerking, uitgezet in tijd, de juiste mix te vinden tussen deze maatregelen. Te veel honing is populair, maar (heel) duur. Te veel azijn impliceert weerstand. Voorkomen moet worden dat de huidige stakeholders in het centrum (bewoners, winkeliers, bezoekers) de pijn van de gewenste transitie van het centrum in één keer moeten nemen. Zij moeten de tijd krijgen om gefaseerd toe te groeien naar de nieuwe werkelijkheid. En die nieuwe werkelijkheid is een economisch aantrekkelijker centrum waar het plezierig wonen, werken en

verblijven is. Bestaande bewoners krijgen voldoende tijd om mee te gaan in de benodigde mobiliteitstransitie.

Opmerking: Deelmobiliteit wordt een belangrijk instrument om de verdichtingsopgave te kunnen realiseren. Net als de meeste andere gemeenten is tot nu toe deelmobiliteit vooral iets dat aan de markt wordt overgelaten. Willen we meer zekerheid krijgen over de werking van deelmobiliteit, dan zullen we als gemeente meer de regie moeten nemen. In het document *Deelmobiliteit Helmond, Visie en Aanpak* (mei 2021) wordt beschreven hoe daar invulling aan kan worden gegeven.

Het is van algemeen belang dat het aanbod aan deelmobiliteit efficiënt omgaat met schaarse ruimte. Dat impliceert een overall aanbod dat groot genoeg is voor de (toekomstige) vraag en tegelijkertijd maximaal efficiënt wordt gebruikt. Aan deze voorwaarden kan alleen worden voldaan als marktpartijen *samenwerken*. Maar marktwerking is geen natuurlijke bondgenoot van samenwerking. Daarom zal de gemeente meer de regie moeten nemen, bijvoorbeeld door het inrichten van een vergunningenstelsel voor deelvoertuigen. Op die manier kunnen er eisen gesteld worden aan de dienstverlening, zoals het toewerken naar een eenduidige ontsluiting van al het aanbod. Deze randvoorwaarde komt voort uit de landelijke MaaS-pilots (*Mobility as a Service*). Op deze manier kan een inwoner van Helmond straks met één app ieder deelvoertuig in de stad reserveren, gebruiken en betalen. Dankzij het restrictieve vergunningensysteem voor deelmobiliteit heeft de gemeente meer grip op de kwaliteit van het overall aanbod van deelmobiliteit.

Daarnaast zal bij nieuwe bouwontwikkelingen deelmobiliteit worden gestimuleerd. Voor de functie Wonen zal van ontwikkelaars in het centrum (en toekomstige eigenaren) geëist worden dat zij op de eigen ontwikkelplot een basis aanbod deelmobiliteit realiseren. Dit aanbod is primair gericht op de bewoners van het complex, maar kan door de betreffende aanbieder van deelmobiliteit ook breder worden ingezet, zolang dit maar niet ten koste gaat van het gebruik door de bewoners van het complex. En in lijn met landelijk beleid zal van grotere werkgevers, waaronder de gemeente zelf, steeds nadrukkelijker geëist worden dat zij met een mobiliteitsaanpak komen waarin hun personeel ondersteund wordt om voor het woon-/werkverkeer minder vaak te kiezen voor de (eigen) auto. En als gemeente willen we daarin ondersteunend zijn, bijvoorbeeld door het inrichten van een gebiedsgericht aanvullend aanbod aan deelmobiliteit.

2.5. Spoor 3: Gebiedsgericht bijbouwen

Parkeren aan de rand van het kernwinkelgebied of het centrum betekent dat er daar ook voldoende parkeercapaciteit moet zijn. Voor de huidige situatie is dat zo, maar met de wens van minder (geparkeerde) auto's in het centrum loopt de behoefte naar parkeerplaatsen aan de rand snel op. Dat effect wordt extra groot als ook nieuwe bouwontwikkelingen geacht worden meer aan de rand te parkeren en minder op eigen terrein. Dan is het effect van het beter benutten van het bestaande parkeerareaal en gedragsbeïnvloeding niet meer afdoende. De huidige capaciteit is onvoldoende voor de hele verdichtingsopgave. Het gefaseerd bijbouwen van nieuwe gebiedsgerichte parkeervoorzieningen is dan onvermijdelijk. Het realiseren van zo'n gebiedsgerichte parkeervoorziening is een enorme uitdaging. De belangrijkste vragen gaan over locaties, eigenaarschap (met bijbehorende investeringen en serieuze financiële risico's), samenwerking en timing. Voor de korte termijn is het vooral belangrijk dat er een soort van *structuurvisie mobiliteit* komt, waarin locaties vastgelegd worden waar een gebiedsgerichte parkeergarage kan worden gerealiseerd, al dan niet in combinatie met een of meer andere functies. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de Stationsomgeving en de noordkant van Suytkade.

Daarnaast is het van belang te voorkomen dat de gemeente als enige aan de lat staat voor het bekostigen van dergelijke gebiedsvoorzieningen. Ontwikkelaars die minder parkeerplaatsen realiseren omdat de parkeeropgave (deels) wordt opgelost in gebiedsgerichte parkeervoorzieningen, moeten ook bijdragen aan de lasten.

Opmerking: het is aan te raden om in zo'n structuurvisie ook aandacht te geven aan de locaties waar fietsen (eigen gebruik en bezoekers) en elektrische (deel)scooters gestald kunnen worden en waar gebiedsgericht deelmobiliteit kan worden aangeboden.

2.6. Spoor 4: Flexibiliteit

De huidige beleidsregels met betrekking tot parkeernormen zijn een redelijk strak keurslijf. Dat heeft de afgelopen jaren goed gefunctioneerd. In alle grotere steden in Nederland begint het strakke keurslijf echter steeds meer te knellen, met name voor ontwikkelingen die zich richten op goedkopere woningen. Steeds vaker stellen ontwikkelaars mobiliteitsplannen op waarmee zij willen aantonen dat met het plaatsen van een aantal deelauto's het aantal te realiseren parkeerplaatsen omlaag kan. Vanwege de enorme behoefte aan dergelijke woningen gaan veel gemeenten hierin mee, maar zoeken wel naar zekerheden om alsnog parkeerverlast te voorkomen als de plannen onverhoopt niet zouden werken. Grote gemeenten hebben die zekerheid al, omdat daar in het centrum en omgeving het parkeren gereguleerd is en nieuwe bewoners niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. In Helmond zullen we daarin een goede tussenweg gaan vinden, waarbij de eerste drie sporen daarvoor het fundament leggen. De uitdaging wordt om die sporen op een zodanige wijze in te vullen dat we niet weer eindigen met een strak keurslijf, maar tegelijkertijd wel de omgeving beschermen en de aanvragen van een omgevingsvergunning nog wel kunnen blijven toetsen op het aspect mobiliteit. In de praktijk zal dat het volgende betekenen:

- Een ontwikkelaar mag conform de parkeernormen bouwen op de eigen ontwikkelplot. Uitzondering hierop is het kernwinkelgebied, waar we liever geen auto's zien rijden.
- We maken het aantrekkelijk om met een hoogwaardig aanbod aan deelmobiliteit een reductie te krijgen op de parkeernorm
- We maken het aantrekkelijk om een deel van de resterende parkeerbehoefte niet zelf aan te leggen, maar die in te vullen middels een parkeerabonnement in een nabijgelegen parkeergarage.

Daarmee heeft iedere ontwikkelaar een keuze. Waarschijnlijk zal het zo zijn dat een ontwikkelaar die bouwt voor het hogere segment eerder kiest voor meer parkeerplaatsen en dat een ontwikkelaar die kleinere wooneenheden realiseert, bijvoorbeeld gericht op jongere doelgroepen, eerder kiest voor minder eigen parkeerplaatsen. , Tegenover een beroep doen op deelmobiliteit of op het benutten van restcapaciteit in de gebiedsvoorzieningen staat dan wel een vergoeding/verplichting.

2.7. Fasering

Bovenstaande keuzes impliceren dat het parkeerbeleid voldoende flexibiliteit in zich heeft om zich aan te passen aan de snelheid waarin maatschappelijke ontwikkelingen zich voordoen en bouwontwikkelingen van de grond komen. Gestart wordt met maatregelen die nu nodig zijn om de ambities qua bereikbaarheid en leefbaarheid op korte termijn waar te kunnen maken. Meer ingrijpende maatregelen hoeven pas genomen te worden als de ontwikkelingen van het centrum die maatregelen daadwerkelijk nodig hebben. Dus de implementatie van het parkeerbeleid loopt zoveel mogelijk gelijk op met de ontwikkelingen in het centrum. Denk daarbij voor nu aan zaken als:

- Starten met het beter benutten van de bestaande restcapaciteit in de parkeergarages aan de randen van het kernwinkelgebied/centrum (honing en azijn).

- De mogelijkheden onderzoeken van het benutten van private restcapaciteit, bijvoorbeeld bij kantoren of bedrijven in het centrum.
- Bewerkstelligen dat de gemeente meer regie krijgt over het aanbod aan deelmobiliteit in de openbare ruimte, bijvoorbeeld door het inrichten van een vergunningstelsel voor deelmobiliteit.
- Het concreet vervolg geven aan de plannen voor uitbreiding van bestaande parkeer capaciteit (onder Piet Blomplein), met daarbij een juiste set van afspraken met de private exploitant van de parkeergarage Elzas.
- Het aanpassen van de Beleidsregel Parkeernormen, zodat bij nieuwe ontwikkelingen in en rondom het centrum al veilig gesteld wordt dat de auto als vervoermiddel ondergeschikt is aan lopen en fietsen. En dat er verhoudingsgewijs meer aan de rand geparkeerd wordt dan in het centrum, zonder overlast te veroorzaken in omliggende (woon)wijken. Om parkeeroverlast voor te zijn en om ervoor te zorgen dat de nieuwe bewoners ook daadwerkelijk een lager autobezit hebben is uitbreiding van parkeerregulering in de direct aanliggende woonwijken op termijn noodzakelijk.
- Zoeken naar mogelijkheden om ontwikkelaars bij te laten dragen aan het financieren van gebiedsgerichte parkeervoorzieningen en aan het organiseren van een hoogwaardig en betaalbaar aanbod aan deelmobiliteit, bijvoorbeeld via een *Mobiliteitsfonds*.
- Het reserveren van locaties waar op termijn gebiedsgerichte parkeergarages kunnen worden gerealiseerd.

Dit parkeerbeleid geeft richting voor de komende jaren, maar op straat wordt dit pas over enkele jaren echt zichtbaar. Bij de verdere uitrol van het parkeerbeleid wordt doorgepakt op basis van het toekomstperspectief van dat moment. Op die manier geeft het parkeerbeleid maximale houvast bij het oplossen van parkeervraagstukken in het centrum van Helmond en is het daarom op dat moment ook makkelijker om draagvlak voor de maatregelen te krijgen. Het geactualiseerde parkeerbeleid wordt in de hoofdstukken hierna op gebiedsniveau verder uitgewerkt en beschreven.

3. Parkeerbeleid in het centrum

3.1. Algemeen

In het Masterplan Parkeren, dat in 2012 unaniem door de raad is vastgesteld, is destijds een aantal kaders vastgesteld. De eerste daarvan luidde: *Faciliteren van de parkeerbehoefte waar dat financieel en ruimtelijk kan; reguleren waar dat moet*. Dit kader geldt nu nog steeds en zal ook het vertrekpunt zijn voor de actualisatie van het parkeerbeleid. Alleen moeten we constateren dat met de ambities van het centrum het faciliteren steeds moeilijker wordt, zeker op straat.

Ook de andere kaders blijven gehandhaafd, zoals:

- Qua bewonersparkeren zoekt de gemeente binnen haar mogelijkheden oplossingen voor de eerste auto (per adres) en voor bezoekersparkeren (aan de bewoners).
- Maximaal inzetten op dubbelgebruik.
- Parkeeroverlast door uitwijkgedrag zal zoveel mogelijk worden voorkomen.
- Bereidheid tot prioriteren om zo de juiste doelgroepen te kunnen blijven faciliteren op de plaatsen die voor hen bedoeld zijn.
- De bereikbaarheid van het centrum zo goed mogelijk te waarborgen, voor bezoekers, bewoners en werknemers

Door de gewijzigde omstandigheden en aangepaste ambities zal de gemeente daarnaast inzetten op alternatieve vervoerswijzen, zodat meer bewoners en bezoekers vaker bereid zijn te kiezen voor een ander vervoermiddel dan de (eigen) auto.

Op basis van de in hoofdstuk 2 geformuleerde uitgangspunten en kernwaarden kan een aantal algemene beleidsregels worden opgesteld. Per doelgroep zijn deze als volgt:

Bezoekers aan het centrum

Het is belangrijk dat bezoekers aan de stad die met de auto komen op voorhand weten waar ze aan toe zijn. Dit betekent onder andere:

- Om de binnenstad aantrekkelijker en meer leefbaar te maken wordt ingezet op het autoluw maken van de binnenstad. Hiervoor verlagen we gefaseerd het aantal straatparkeerplaatsen. We concentreren parkeren door bezoekers vooral in collectieve parkeervoorzieningen (parkeerterreinen of parkeergarages) aan de rand van het kernwinkelgebied/centrum. De verwijzingen naar deze voorzieningen zijn op orde, zowel op straat als online.
- Deze parkeervoorzieningen voldoen zo goed mogelijk aan de hedendaagse eisen met betrekking tot openingstijden, in- en uitrijgemak, brede parkeervakken, het vinden van een lege parkeerplek, betaalgemak, opladen en de mogelijkheid van reserveren.
- De prijs voor parkeren staat in verhouding tot de waarde van de bestemming en de kwaliteit van de dienstverlening.
- Voor (ultra) kortparkeerders (Stop&Go) is er een beperkt parkeeraanbod dicht bij de bestemming. Door hierbij een duidelijke beperking van de parkeerduur, bijvoorbeeld tot een half uur, en een hoger parkeertarief te hanteren wordt voorkomen dat bezoekers voor een langere periode op straat parkeren.
- Een aantal parkeerterreinen in en rondom het centrum zijn reeds aangewezen om op den duur een andere bestemming te krijgen. Het weghalen van die capaciteit is geen doel op zich en zal dus pas plaatsvinden als direct gestart kan worden met de herbestemming van de locatie. Daarnaast zal ervoor gezorgd worden dat de huidige gebruikers een redelijk alternatief krijgen aangeboden.

Bovenstaande beleidsregels gelden voor bezoekers aan de stad, maar worden ook van toepassing voor bezoekers van bewoners. Ook deze groep verwijzen we zoveel mogelijk naar openbare parkeergarages aan de rand van het kernwinkelgebied/centrum. Dat impliceert dat voor nieuwe ontwikkelingen in het centrum geen verplichting meer is om parkeerplaatsen voor bezoekers op eigen terrein aan te leggen (flexibiliteit). Het faciliteren van het parkeren door bezoekers van bewoners van het centrum mag, tegen het betalen van een vergoeding, aan de gemeente worden overgelaten. De gemeente zal er dan voor zorgdragen dat er in de regel aan de rand van het kernwinkelgebied/centrum altijd voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is voor deze bezoekers.

Opmerkingen:

- Naast parkeerplaatsen voor korte bezoekjes blijven er in het gebied altijd parkeerplaatsen voor gehandicapten, zodat deze doelgroep niet gedwongen wordt tot grote loopafstanden. Er zal onderzocht worden in hoeverre met slimme technologie gebruikers beter geïnformeerd kunnen worden over de beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen.
- In het kernwinkelgebied willen we zo min mogelijk auto's. Voor ontwikkelingen in dit deel van het centrum zal bezoek altijd opgevangen worden in collectieve openbare parkeervoorzieningen aan de randen van het kernwinkelgebied.

Bewoners van het centrum:

Ook bewoners van het centrum gaan op termijn merken dat het aantal parkeerplaatsen op straat minder wordt. De bestaande bewoners worden daarbij zoveel mogelijk ontzien, bijvoorbeeld doordat hun bezoek verleid zal worden om aan de rand van het kernwinkelgebied/centrum te parkeren. Maar ook door nieuwe bewoners niet zomaar in aanmerking te laten komen voor een parkeervergunning op straat. Het parkeren door nieuwe bewoners van nieuwe ontwikkelingen wordt opgelost op de eigen ontwikkelplot of in collectieve parkeervoorzieningen aan de rand van het kernwinkelgebied/centrum. Daarnaast wordt met een hoogwaardig aanbod aan deelmobiliteit ingezet op een reductie van de parkeerbehoefte van huidige en nieuwe bewoners. Dit aanbod zal een mix zijn van deelmobiliteit op de eigen ontwikkelplot en een breder en gevarieerd aanbod in de openbare ruimte. De uitdaging daarbij is ervoor te zorgen dat er een eenduidige manier van ontsluiten komt van dit aanbod, bij voorkeur via één app. Dit is in lijn met één van de belangrijke ontwikkelingen vandaag de dag op het gebied van mobiliteit: *Mobility as a Service (MaaS)*.

Daarnaast zullen ontwikkelaars via aangescherpte fietsparkeernormen bijdragen aan een betere fietsinfrastructuur, zodat nieuwe bewoners thuis beschikken over goede stallingsvoorzieningen. In het centrum zullen bezoekers hun fiets veelal stallen in de openbare ruimte of in een al dan niet bewaakte fietsenstalling.

De huidige parkeergarages (Doorneind, Boscotondo en Elzas, incl. de uitbreiding onder het Piet Blomplein) zijn er primair voor de bezoekers van het centrum. De piek van het bezoekersparkeren ligt vooral op de zaterdag- en zondagmiddag. Restcapaciteit, die zeker buiten deze piekmomenten ruimschoots aanwezig is, kan benut worden door bewoners (en werknemers) die niet op eigen terrein kunnen parkeren.

Het benutten van restcapaciteit in parkeergarages door bewoners is nuttig, maar de mogelijkheden zijn beperkt door de weekend-piek vanuit de bezoekers. Dat betekent dat we tegelijkertijd op zoek moeten naar additionele oplossingen voor in het weekend. Dit moeten vooral alternatieven zijn voor de bewoners, zodat geen afbreuk gedaan wordt aan de bereikbaarheid van het centrum door bezoekers. Voor de korte termijn zullen dat mogelijk private parkeerplaatsen zijn bij kantoren en scholen die in weekenden veelal leeg staan. Die capaciteit kan dan door abonneementhouders worden benut, die door de week aan de rand van het kernwinkelgebied/centrum parkeren en in het weekend een uitwijkmogelijkheid hebben.

Gegeven de groeiambities is op langere termijn bijbouwen onvermijdelijk. De gemeente heeft als gebiedsregisseur daarbij het voortouw. Voor de korte termijn betekent dat vooral het vinden van geschikte locaties. 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.

Opmerking: Autoverkeer in de woonstraten in het centrum willen we zo beperkt mogelijk houden. Dat kunnen we bewerkstelligen door bezoekers zoveel mogelijk in parkeergarages en op parkeerterreinen aan de rand van het centrum te laten parkeren. Met dat doel is het te overwegen om met aanvullende maatregelen te voorkomen dat bezoekers toch nog in woonstraten gaan parkeren, met zoekverkeer tot gevolg. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het breder trekken van de parkeerduurbepaling (Stop&Go), zoals die is voorgesteld voor het kernwinkelgebied.

Werknemers in het centrum

Het parkeren door werknemers in het centrum is primair de verantwoordelijkheid van de werkgever. De gemeente kan daarbij ondersteunend zijn door *restcapaciteit* in collectieve

parkeervoorzieningen aan de rand van het kernwinkelgebied/centrum, die overblijft na het faciliteren van bezoekers en bewoners, te laten benutten door werknemers. Dit kan bijvoorbeeld door het uitgeven van zakelijke abonnementen. Daarbij gelden dan wel 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, maar daarin komt dan ook weer ruimte voor bezoekers en werknemers. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen door de diverse doelgroepen is mogelijk (en essentieel).
- Voor werknemers zullen zoveel mogelijk commerciële tarieven gehanteerd worden.

Opmerking: 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 de werkgever en de parkeerexploitant, vastgelegd 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.

3.2. Transferium

Grote gemeenten kiezen vaak ook voor een parkeeroplossing op afstand (*transferium*). Zo'n transferium is dan primair voor bezoekers van buiten, die graag kiezen voor een goedkoper alternatief, en voor werknemers. Een transferium is alleen zinvol op de momenten dat de parkeercapaciteit in het centrum ontoereikend is. Dat is nu niet het geval, maar door het beter benutten van de beschikbare capaciteit kan dat in de toekomst, met name in weekenden, wel gebeuren. Als natransport per bus vereist is, dan is de exploitatie van een transferium per definitie zwaar verliesgevend, zelfs als de parkeerplaatsen zelf de gemeente geen geld kosten. Dit betekent dat een transferium voor Helmond eigenlijk pas interessant is onder de volgende condities:

- In de weekenden staan alle parkeergarages aan de rand van het centrum zeer regelmatig vol.
- Op die momenten is tegen geringe kosten parkeercapaciteit op afstand beschikbaar die kan voldoen aan de volgende voorwaarden:
 - Goed van buitenaf met de auto bereikbaar.
 - Afstand tot het centrum is zodanig dat geen busvervoer nodig is
 - Goede ontsluiting tussen transferium en centrum voor voetgangers, fietsers en scooters met deelmobiliteit.

Overigens is daarbij niet gezegd dat als aan deze voorwaarden wordt voldaan dat er dan ook een transferium moet komen. Voorop blijft de vraag staan welke doelgroepen daar dan moeten parkeren. Zeker als ook straks de meeste bezoekers uit Helmond zelf komen, dan is voor

bezoekers parkeren aan de rand van de stad geen optie. In dat geval is het mogelijk afdoende om bij enkele belangrijke invalswegen parkeerstroken aan te leggen, vooral gericht op parkeren door werknemers van buiten de stad. Voor natransport volstaan dan deelfietsen of deelscooters die dan deel moeten uitmaken van een stadsbreed aanbod een deelvoertuigen.

3.3. Beleidsuitwerking

Hoe de hiervoor beschreven beleidsmaatregelen zich in detail vertalen naar een uitvoeringsprogramma wordt voor een belangrijk deel bepaald door de ambities met het centrum. Er is op dit moment geen noodzaak om alle genoemde maatregelen per direct te implementeren. Parkeren is nooit een doel op zich, maar een ondersteunend middel om te komen tot, bijvoorbeeld, een aantrekkelijk centrum dat goed bereikbaar is voor bewoners, bezoekers en werknemers. Dat betekent dat de parkeermaatregelen dus vooral volgend zijn aan de centrumontwikkelingen. Met dien verstande dat plannen soms jaren vooruitlopen op de realisatie. Voor het verstrekken van omgevingsvergunningen zal dus nu bepaald moeten worden waar we qua bereikbaarheid en mobiliteit over enkele jaren willen staan.

4. Parkeren in het stationsgebied

Het centraal station van Helmond moet een dynamisch overstappunt zijn waar verschillende modaliteiten samen komen. Het moet aantrekkelijk zijn om hier snel en gemakkelijk over te stappen van en op de fiets, auto, bus of trein. Verdeeld in het gebied zijn openbare parkeerplaatsen aanwezig. De autobereikbaarheid - en daarmee de overstap van en naar de auto - is op die manier beschikbaar. Ten noorden van het spoor is het betaald parkeren, ten zuiden van het spoor is nu nog gratis parkeergelegenheid aanwezig.

Het gebied rondom het station is een levendig gebied waar gewoond wordt en gewerkt. Overdag zal de parkeervraag vooral afkomstig zijn van werknemers en overstappers op het openbaar vervoer. In de avond, nacht en in het weekend zullen vooral bewoners een parkeervraag hebben. Hier ligt dus een gezonde basis voor dubbelgebruik van parkeercapaciteit.

Om de dynamiek in dit gebied te stimuleren wordt naast woningbouw ook ingezet om werkgelegenheid te behouden. De komende jaren zal ook in dit gebied verdichting plaatsvinden. In tegenstelling tot het centrum is er minder noodzaak om parkeerplaatsen op maaiveld te verwijderen. Wel is er behoefte om bestaande en nieuwe parkeercapaciteit optimaal te benutten. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt de parkeervraag primair op eigen terrein opgelost. Om fietsen en het nabij gelegen openbaar vervoer te stimuleren zal in het stationsgebied een lagere parkeernorm worden toegepast. Direct bij het station wordt op termijn uitbreiding van 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 / werknemers) op eigen terrein hoeft op te lossen.
- In de parkeergarage reserveren we ruimte worden voor veelal elektrische deelvoertuigen (fietsen, scooters, auto's). Deze voertuigen zijn op werkdagen overdag vooral interessant als 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.

Ook in het stationsgebied zoeken we samenwerking met ondernemers, bijvoorbeeld 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).

In het hele gebied geldt betaald parkeren, waarbij het uurtarief voor de gebruiker niet lager is dan in de parkeergarages. Dit geldt dus ook voor de Annawijk. Door het invoeren van betaald parkeren voorkomen we namelijk dat (nieuwe) bewoners van de stationsomgeving gaan parkeren in de Annawijk.

Gezien de specifieke ontwikkelingen en de ligging van het intercity station stellen we voor dit gebied een separaat uitvoeringsprogramma Mobiliteit Stationsgebied op. In dat programma gaan we uitgebreider in op de ligging en omvang van gebiedsgerichte voorzieningen en hoe in het stationsgebied gefaseerd dubbelgebruik van parkeerplaatsen en deelmobiliteit optimaal kan worden ingevuld.

5. Parkeren in Suytkade

Suytkade wordt steeds meer gezien als onderdeel van het centrum. Daarom groeit ook het parkeerbeleid voor Suytkade steeds meer toe naar dat van het centrum. Dat betekent concreet:

- Bestaande afspraken zoveel mogelijk respecteren.
- Invoering betaald parkeren met een vergunningenregeling voor bewoners en werknemers die nu al op basis van verstrekte omgevingsvergunningen geacht worden te parkeren in de openbare ruimte.
- Bij nieuwe ontwikkelingen geen uitgifte meer van nieuwe vergunningen om op straat in de openbare ruimte te mogen parkeren.
- In samenspraak met bestaande stakeholders en ontwikkelaars in het gebied onderzoek doen naar de mogelijkheid van een gebiedsgerichte parkeervoorziening, mogelijk geïntegreerd met een nieuwe ontwikkeling. Het gaat dan vooral om het vinden van een geschikte locatie, bij voorkeur aan de rand van de wijk, en de meerwaarde van zo'n parkeervoorziening met betrekking tot de ambities met het gebied en de voordelen voor individuele ontwikkelingen.
- 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 zo'n 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.
- Er komt een 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). Dit geïntegreerde aanbod is op eenduidige wijze te ontsluiten.
- Bewoners van nieuwe ontwikkelingen komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat.

Opmerking: In een van de bestemmingsplannen Suytkade zijn expliciete parkeernormen opgenomen die niet meer in lijn zijn met de hedendaagse inzichten. Bij eerstvolgende gelegenheid

dient ook dit bestemmingsplan te verwijzen naar een paraplubestemmingsplan waarin parkeren stadsbreed wordt geregeld.

6. Parkeren in de schil rondom het centrum

6.1. Beschrijving

De schil rondom het centrum is het overgangsgebied van de binnenstad naar de woonwijken. Het dynamische karakter van de binnenstad loopt over in de leefomgeving van woonwijken. Dit maakt het gebied complex, waarbij maatwerk gevraagd wordt.

In de schil liggen ook de randen van parkeerregulering - de schil is daarmee deels gereguleerd en deels niet-gereguleerd gebied. De parkeervraag afkomstig uit de schil moet primair ook in de schil worden opgelost. Bij overlast van uitwijkgedrag van gereguleerd gebied naar niet-gereguleerd gebied wordt de 'beslisboom Helmond' gehanteerd. Daarop worden twee kleine aanpassingen aangebracht, te weten:

- **Blauwe Zone:** in een Blauwe Zone is handhaving met een scan-auto niet mogelijk. Dat betekent dat een Blauwe Zone gepaard gaat met een substantiële vergroting van de handavingsinspanning. Daarom zal in de beslisboom de optie Blauwe Zone vervangen worden door *betaald parkeren met de eerste twee uur gratis*. Dat betekent dat bezoekers zich wel moeten aan- en afmelden, of bij de parkeerautomaat een kaartje kopen, maar dat bij een parkeeractie die korter duurt dan twee uur geen parkeerkosten in rekening worden gebracht.
- **Opstartproces:** in de huidige beslisboom wordt pas een traject opgestart als er duidelijke klachten zijn en uit een parkeeronderzoek blijkt dat die klachten terecht zijn. Bij een verdichtingsopgave is de constatering dat in de omgeving van een ontwikkeling mogelijk nog geen sprake is van een bovenmatige parkeerdruk, maar dat die zeker zal ontstaan zodra de ontwikkeling is opgeleverd. Zeker als in het kader van de verdichtingsopgave wordt ingezet op het realiseren van minder parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen. In dit soort situaties is het wenselijk om de buurt de kans te geven zich met de gelijktijdige invoering van betaald parkeren pro-actief te beschermen tegen parkeeroverlast. Als dan mocht blijken dat er onvoldoende draagvlak is ("eerst zien, dan geloven"), dan is bij een eventuele herkansing op een later moment de positie van 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.

Over de wijze waarop stakeholders in een schilwijk betrokken worden bij de totstandkoming zal in een separaat uitvoeringsplan een participatieproces worden opgesteld. Bij dat proces zullen in ieder geval de volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- Om een lappendeken aan reguleringsvormen te voorkomen wordt er altijd gekozen voor betaald parkeren. De wijk kan dan, op basis van de kenmerken van de parkeeroverlast, kiezen voor een 5, 6 of 7-daagse regeling.
- Bewoners in bezit van een auto en zonder (de mogelijkheid van) een parkeerplaats op eigen terrein kunnen altijd een 1^e bewonersvergunning aanvragen. Deze heeft ongeacht de precieze regeling een vaste (lage) prijs. Een bewonersvergunning voor een 2^e auto wordt slechts uitgegeven als daarvoor nog voldoende restcapaciteit in de wijk beschikbaar is. Deze vergunning zal mogelijk iets duurder zijn dan de 1^e

bewonersvergunning. Hierbij zal er in dat geval wel een overgangsregeling komen voor bestaand autobezit.

- Adressen die beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein (POET), worden toegevoegd aan de zogeheten POET-lijst en komen daarmee niet in aanmerking voor een 1^e bewonersvergunning.
- Als de (verwachte) parkeeroverlast zich alleen overdag voordoet, dan gelden als betaaltijden van 10:00 uur tot 17:00 uur. Als de overlast alleen 's avonds en 's nachts is, dan gelden de betaaltijden van 17:00 – 22:00 uur. Als er zowel overdag als 's avonds parkeeroverlast is, dan worden de betaaltijden van 10:00 – 22:00 uur.
- Overgangen tussen regimes kunnen alleen plaatsvinden als er een soort van natuurlijke barrière is, zoals een water, spoorweg of een 4-baans weg.
- Er komt in alle gevallen een eenduidige bezoekersregeling, waar in principe ieder adres in de wijk recht op heeft, tenzij vanuit de omgevingsvergunning bezoekersparkeren expliciet op eigen ontwikkelplot dient te worden opgelost.
- Als in een schilwijk parkeeroverlast ervaren wordt, dan zal er een burgerpanel worden geformeerd waarin alle stakeholders uit de wijk vertegenwoordigd zijn. Dit panel zal dan binnen de door de gemeente meegegeven kaders, zoals hierboven beschreven, een advies opstellen voor het college over de wijze waarop parkeerregulering in de wijk het beste kan worden ingevoerd. Op deze manier is de gemeente er zeker van dat men bij de implementatie van de regeling geen wijkspecifieke zaken over het hoofd ziet.

7. Parkeren op bedrijventerreinen

Bedrijventerreinen hebben qua parkeren een eigen problematiek, die in de regel zeer locatie-specifiek is. In het verleden is veelal als vertrekpunt gehanteerd dat ieder bedrijf op eigen terrein het parkeren oplost, waarbij parkeerplaatsen langs de openbare weg als overloopcapaciteit dienst doen.

Vandaag de dag spelen er op bedrijventerreinen diverse parkeerissues die vaak te maken hebben met vernieuwingen. Bijvoorbeeld:

- Een bedrijf wil uitbreiden. Vaak kan dat op eigen terrein alleen op plaatsen waar eerst geparkeerd werd. Waar kunnen dan straks werknemers en klanten parkeren?
- Een bedrijventerrein krijgt een transformatie naar een gemengd gebied, waarbij woningen worden toegevoegd op locaties van lege bedrijfs- of kantoorpanden. Zo'n ontwikkeling leidt tot een behoorlijk gewijzigde parkeerbalans.

Voor belangrijke economische of maatschappelijke ontwikkelingen is het onwenselijk als het parkeervraagstuk een showstopper wordt, tenzij het echt niet oplosbaar is. Om de kans op een oplossing zo groot mogelijk te maken is het wenselijk dat voor ieder bedrijventerrein in ontwikkeling er een *parkeervisie* voor het gebied wordt opgesteld, waarbij dubbelgebruik van parkeercapaciteit het uitgangspunt wordt. Zo'n parkeervisie kan alleen maar tot stand komen met de medewerking van alle huidige stakeholders en beoogde ontwikkelaars. De gemeente schuift daarbij aan als *gebiedsregisseur*. De parkeervisie voor het bedrijventerrein die zo tot stand komt wordt vastgesteld door het college en kan dan als onderlegger dienen bij het beoordelen van een aanvraag voor een omgevingsvergunning. Voor het opstellen van zo'n parkeervisie lijkt een concreet uitbreidingsplan een geschikte aanleiding omdat dan ook voor iedereen het nut en de noodzaak duidelijk is.