

Expertsessie Parkeren

Thema: Aantrekkelijk
vestigingsklimaat

Kenmerk: Expertsessie Parkeren
Datum: 9 december 2021

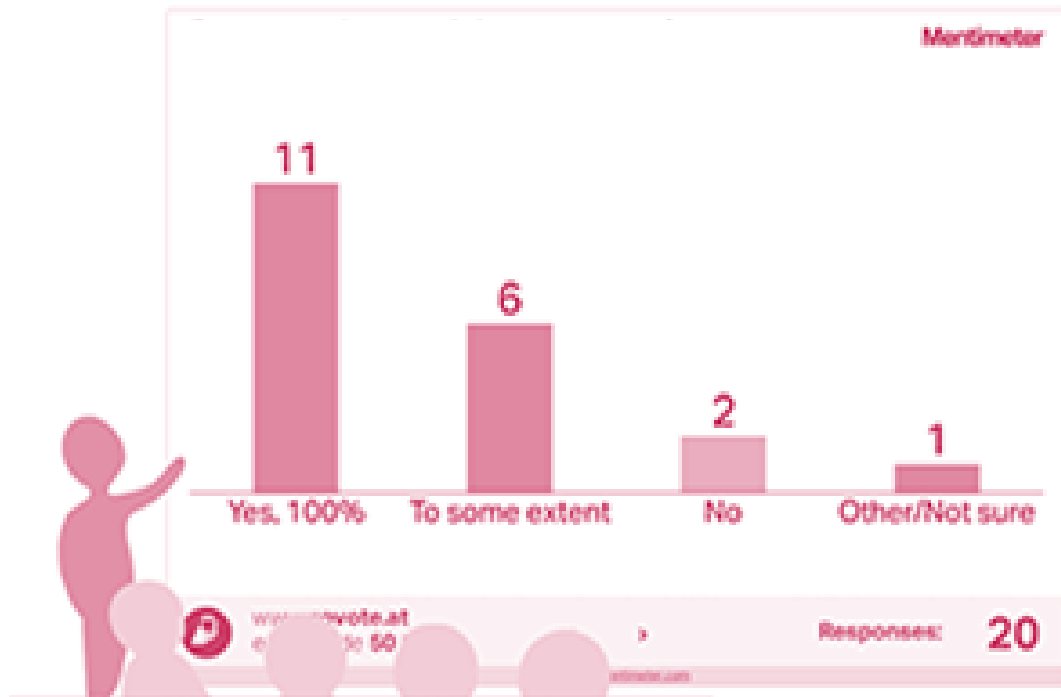


Deelnemers

- (STAB)
- (Hendriks Bouw en Ontwikkeling)
- (Van der Meijden Vastgoed)
- (Klok Groep Wonen)
- (BPD gebiedsontwikkeling)
- (BPD gebiedsontwikkeling)
- (IPKW)
- (Explorius)
- (horeca-ondernemer en vastgoedeigenaar binnenstad)
- (Van der Meijden Vastgoed)
- (Amvest)
- (Terstege Gebiedsontwikkeling)
- (STAB)
- (DOCKS Modekwartier)
- (gemeente Arnhem)
- (gemeente Arnhem)
- (gemeente Arnhem)
- (mannen met plannen)
- (gemeente Arnhem)
- (gemeente Arnhem)
- (Goudappel)
- (Goudappel)



Tussenronde 1



Resultaat: Schot voor de boeg

- Parkeerbehoefte verschilt van plek tot plek in de stad.
- Deelmobiliteit
- Ambitie tav functionaliteit en ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte
- Moderne parkeernormen
- Deelauto's en laadpalen
- Heldere kaders voor duurzame verdichting
- Parkeernorm passend bij woonprogramma en locatie
- Een plaats voor integrale mobiliteit in de stad
- Parkeren buiten de stad stimuleren.
- Parkeren !
- Parkeerbeleid vrachtwagens bedrijventerreinen
- Mobiliteitsnormen ipv parkeernormen
- Meer parkeren mogelijk maken
- "Parkeernormen werklocaties, soms veel hoger dan werkgever nodig heeft"
- Verbeteren van duurzame bereikbaarheid (bv OV en fietshubs) zodat autogebruik afneemt
- Mobility hubs

- Relatie klimaatambitie
- Verhogen bezetting bestaande parkeervoorzieningen
- Parkeren voor grote fietsen, dure fietsen, oplaadfietsen, etc
- Behoefte verschilt per doelgroep
- Betaald parkeren in de gehele stad?
- Gezonde mobiliteit
- Het Nederlandse wagenpark groeit nog steeds
- Zelfsturende helikopters

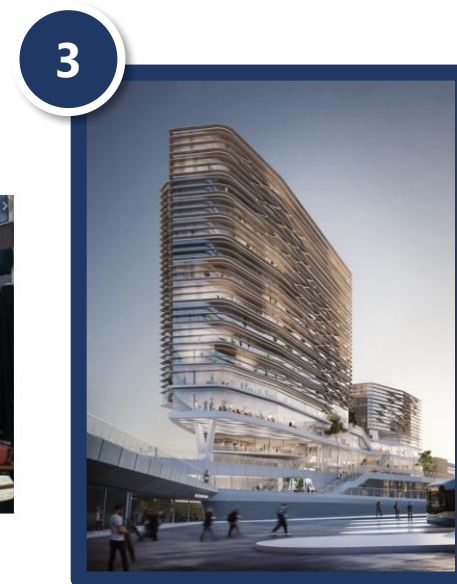


Welkom en toelichting

Naar een discussienota Parkeren

Uitwerking in 3 brede thema's:

1. Groene en leefbare wijken voor iedereen
2. Gastvrije, bereikbare en bruisende binnenstad
3. **Groei van de stad/ aantrekkelijk vestigingsklimaat**





Introductie parkeeropgave



mixed-used gebied op
n van de voormalige
briek in Arnhem



BOUWEN - BOUWEN - BOUWEN



Woondeal en parkeren

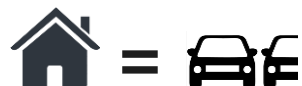


16.000

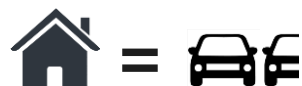
2020: 76.800
+20%



48.000



1 woning = 1,5 parkeerplek (woning gerelateerd)



1 woning = 1,5 parkeerplek (bestemming gerelateerd
oa in relatie tot economische ambities van de stad)



WOONDEAL





Woondeal en parkeren

1 parkeerplek

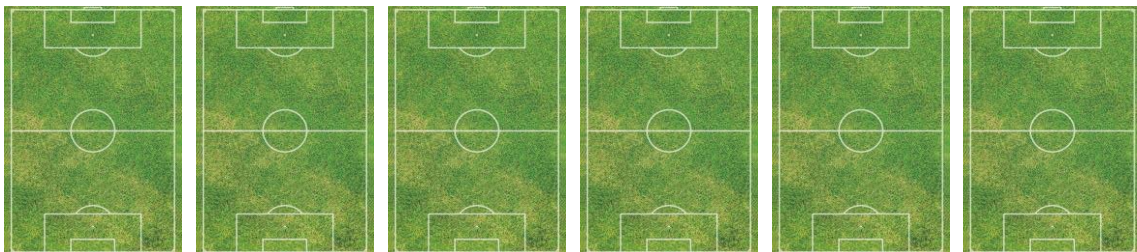
$$\text{m}^2 \text{ P} = 30\text{m}^2$$

48.000 parkeerplekken

$$\text{m}^2 \text{ P} = \frac{1.440.000\text{m}^2}{30\text{m}^2 \times 48.000} = 144 \text{ hectaren}$$

48.000 parkeerplekken

= 200 voetbalvelden



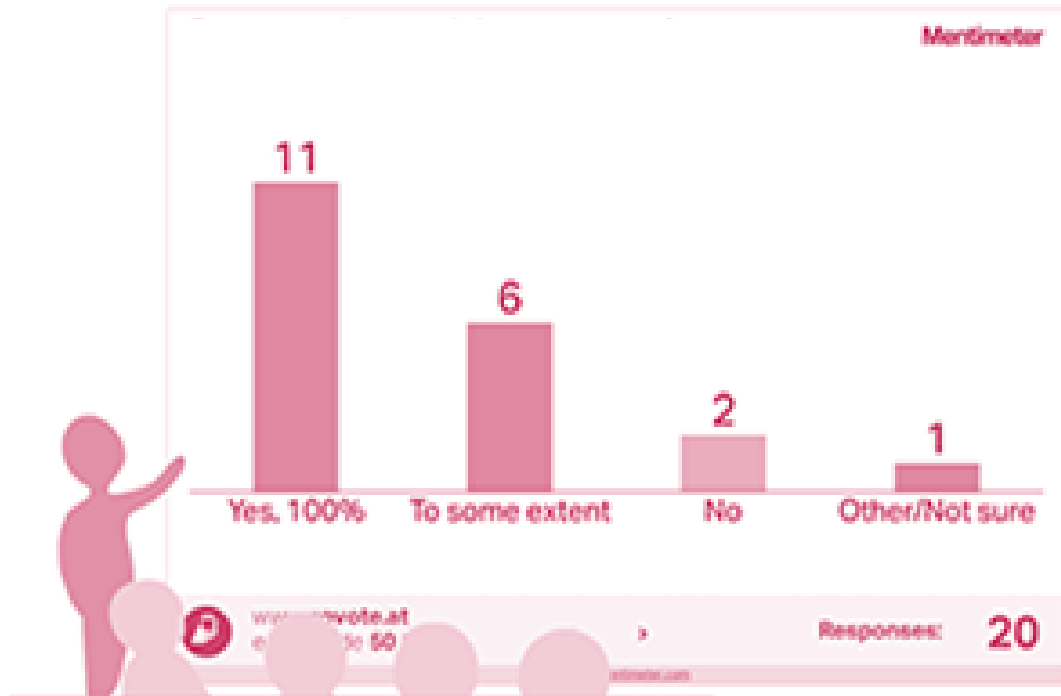
WAT VOOR EEN STAD WIL JE ZIJN?



“...een zo laag mogelijke parkeernorm bij
OV-knooppunten”



Tussenronde 2



Resultaat: parkeren welk probleem / vraagstuk zie je?

- Hoe benut ik bestaande parkeerplaatsen zo efficiënt mogelijk en weer je autoverkeer uit de stad.
- Kwantiteit. Hoeveel en waar?
- Hoe kan je de rand van de stad gebruiken om parkeerbehoefte uit de stad te houden.
- Toekomstbestendige en daarmee flexibele parkeeroplossingen én normen
- Op dit moment (nog) geen differentiatie/maatwerk in parkeernorm voor werklocaties
- De gehechtheid aan de auto in combinatie met verouderd (en verslechterd) openbaar vervoer
- Te conservatief blik op mobiliteit
- Inschatten hoe de behoefte aan mobiliteit zich in de komende jaren ontwikkelt
- Beschikbare ruimte voor parkeerplaats bepaalt de hoeveelheid woningen
- Meebewegen op transitie naar nieuwe mobiliteitsconcepten
- Hoe zorg dat laadplekken ook benut kunnen worden door niet elektrische auto's
- Gebruik parkeerplaatsen per plek bekijken en integraal aan behoefte aanpassen. Niet per functie.
- Ruimte voor maatwerkoplossingen
- kijk naar de behoefte van de mensen die in de stad willen wonen. Is dat die auto ? Of maken we een probleem ?
- Kan de gemeente partijen bij elkaar brengen zodat je dubbelgebruik kunt stimuleren?
- Eenduidig betaald parkeerbeleid in de stad, naar het voorbeeld van het Spijkerkwartier



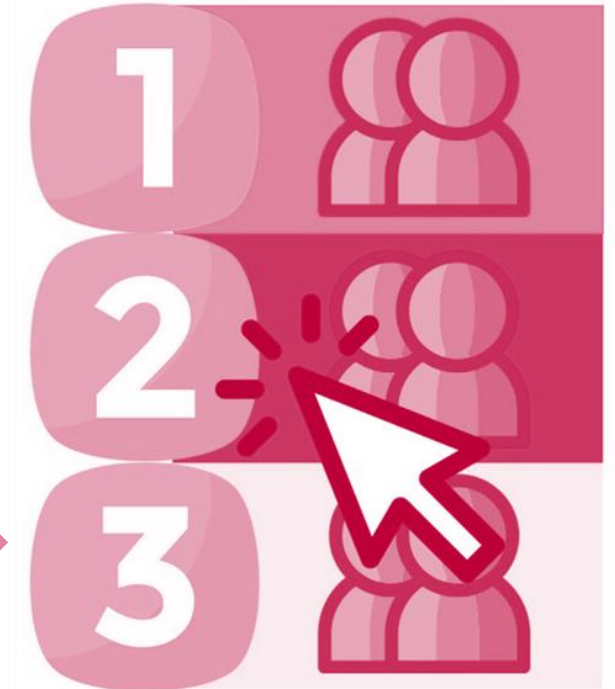
In gesprek...ronde 1

P



Wat zijn volgens u de opgaven voor het parkeren zodat Arnhem een aantrekkelijk vestigingsklimaat behoudt?

Naar breakout rooms

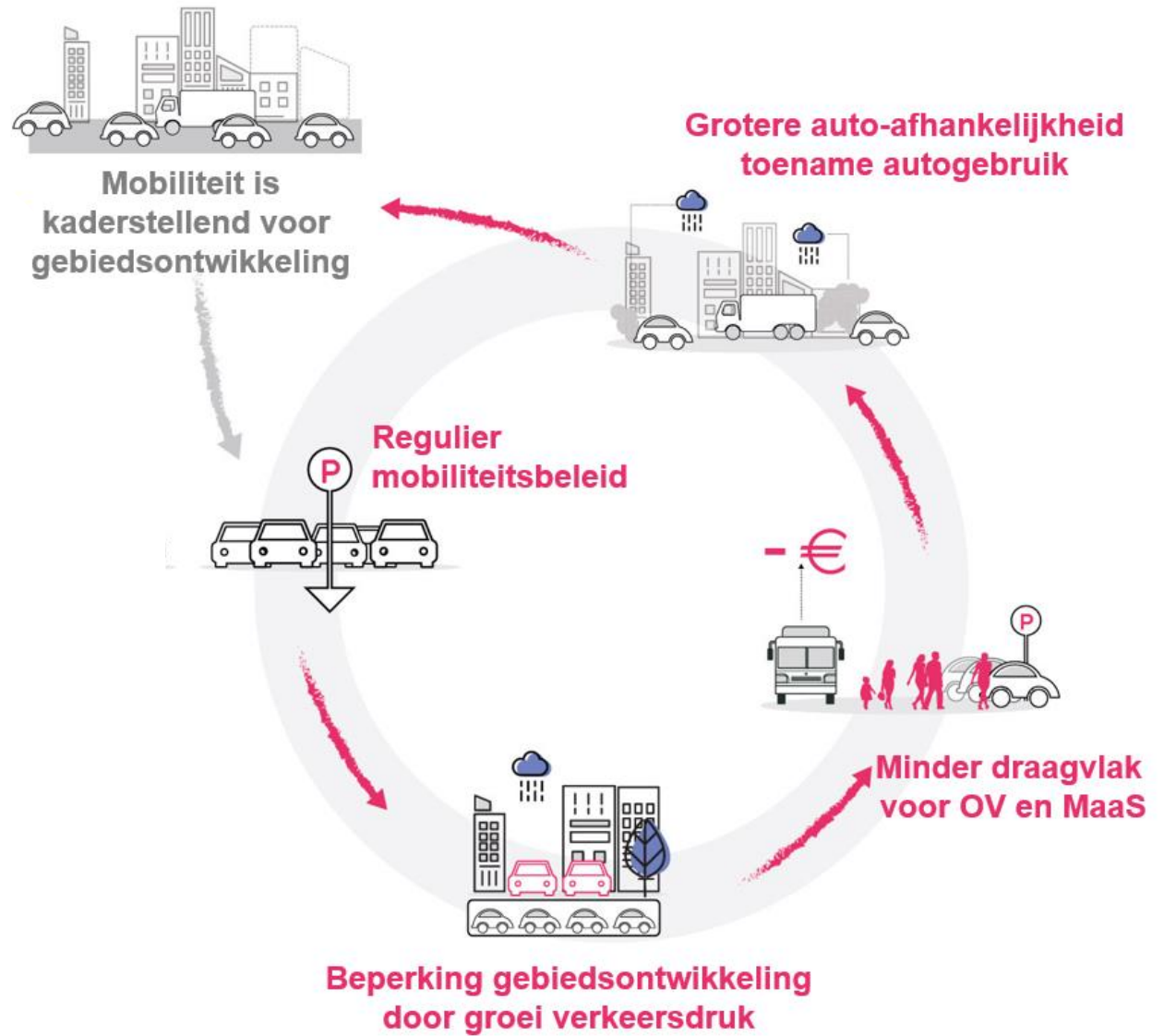


Resultaat: wat zijn de parkeeropgaven zodat Arnhem een aantrekkelijk vestigingsklimaat behoudt?

- 30% sociaalnorm: corporatie wil geen parkeren; wat dan? 3 hete aardappelmodel
- Verdichting op bedrijventerreinen, levert dat ook extra parkeervraag op?
- Ontwerpregel: 1 huis is 1 baan, scheelt ook mobiliteit
- Belang van kleine bedrijvigheid in de buurt
- Valt er wel wat te kiezen (voor meer parkeren...) met de huidige ruimteclaims
- Combineren van vergunning met betaald parkeren
- Brownfieldlocaties herontwikkeling komt weer op gang doordat we in de regio niet meer nieuwe terreinen uitgeven
- Niet Arnhem-Zuid vergeten, ook in verdichtingen. Daar staan al behoorlijk wat auto's Kronenburg, parkeren / dubbelgebruik?
- Betaald parkeren grenst aan werklocaties, lastig.
- Maatwerk ook op bedrijventerreinen, differentiëren op die plekken
- Inschatten wat er nodig is; parkeren als kostenpost; we hebben niks aan te weinig en ook niet aan teveel parkeren
- Hoe toekomstbestendig is maatwerk?
- Er is ook een commercieel belang bij parkeerplaatsen
- Let wel gratis en voldoende parkeren in de wijk zijn dan een probleem
- Meer creatief nadenken
- De auto is in Arnhem nog steeds makkelijk
- Zoek de juiste balans en flexibiliteit
- Zet in op een ambitieuze mobiliteitsstrategie
- Parkeersgarages in de buurt staan laag
- Locatie, locatie, locatie
- Bouw tijdelijke flexibele voorzieningen!
- Locatie specifiek parkeerbeleid is nodig

Resultaat: wat zijn de parkeeropgaven zodat Arnhem een aantrekkelijk vestigingsklimaat behoudt?

- parkeernormen hoog vooral voor bedrijfsfuncties nabij station/OV
- groter gebied betaald parkeren, zodat parkeernormen omlaag kunnen
- auto nu nog nodig. OV duur, duurt lang, deelauto duur
- deelmobiliteit moet op gang komen
- transferium ook voor bewoners (prijsprikkel)
- als gevolg van geen regulering, parkeerkelders leeg. buurt vol
- parkeernorm hoog ert betaalbaarheid
- deelmobiliteit zou zich moeten vertalen in lagere parkeernorm nu niet het geval
- eerste auto bewoners moet nu nog wel kunnen
- ruimte maar 1 keer gebruiken. druk op groen of parkeren (of parkeren is heel duur)
- kip-ei: lagere parkeernormen leidt tot gebruik alternatieven (sturend gebruik)
- parkeernorm te hoog.
- voor gebruik alternatieven is parkeerregulering nodig
- in centrum is tweede auto niet nodig.
- Moet iedereen twee auto's hebben? In ieder geval niet in een binnenste schil (centrum). Dit is niet houdbaar
- Arnhem is geen New York. Te weinig parkeerplekken maken ontwikkeling onaantrekkelijke
- Maatwerk voor sociale huur etc
- Lagere norm heeft ook consequenties voor parkeerregime
- Een hoge norm is niet meer houdbaar. Dan komt ontwikkeling vast te staan. Politiek moet hiervan overtuigd raken
- Aantrekkelijkheid binnenstad moet in relatief staan tot parkeernorm
- En een lage parkeernorm kan weer bijdragen aan een aantrekkelijke stad
- De drempel om naar het centrum te rijden is te klein en de drempel om op een transferium te staan te groot
- Er moet slimmer worden gekeken naar dubbelgebruik parkeerplaatsen



**Investeren in
mobiliteitsstrategie:
reductie autoverkeer**



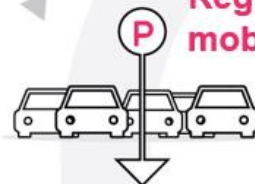
**Mobiliteit is
kaderstellend voor
gebiedsontwikkeling**

**Grotere auto-afhankelijkheid
toename autogebruik**



**Ambitieuze
mobiliteitsstrategie**

**Regulier
mobiliteitsbeleid**



- €



**Hogere
opbrengsten
gebieds-
ontwikkeling**



**Meer gebiedsontwikkeling
zonder extra verkeersdruk**



**Beperking gebiedsontwikkeling
door groei verkeersdruk**



**Minder draagvlak
voor OV en MaaS**



Eerste denkrichtingen

- I. Slim omgaan met ruimtegebruik (functiemenging)
- II. Bouwen nabij OV-knooppunten (vervoersalternatieven)
- III. Verlagen parkeernorm in combinatie met alternatieve vormen vervoer (deelauto's of elektrische fietsen)
- IV. Parkeernorm hoeft niet in Arnhem overal gelijk te zijn



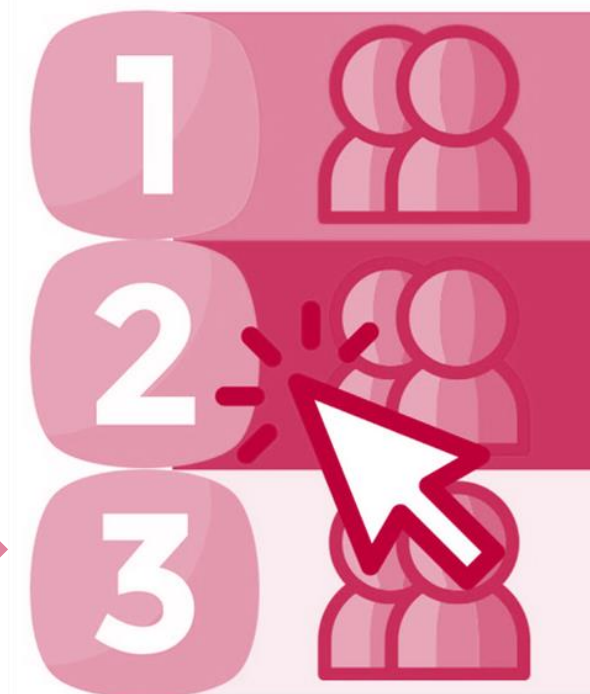
In gesprek...ronde 2

P



Hoe zou u het parkeerprobleem willen oplossen?

Naar breakout rooms



Resultaat: oplossingen

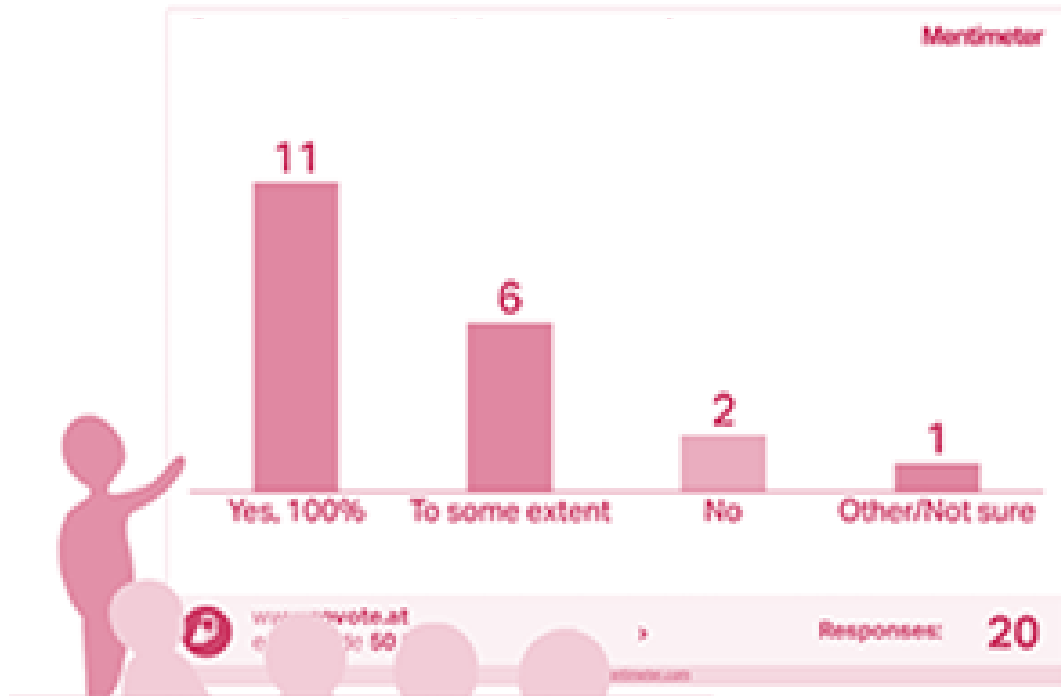
- NoordZuid verbinding is voor woon-werkverkeer niet goed, fietsen is niet altijd makkelijk; die moet echt beter
- Maatwerk parkeren (ook op bedrijventerreinen)
- mogelijkheden mobiliteit OV / FIETS
- Collectieve pendeldienst, metro-achtig systeem in de spits; gezamenlijk opdrachtgeverschap
- Neem ontwikkelaars met een korreltje zout
- Waarom verkopen we parkeerplaatsen niet per stuk?
- Parkeerplekken bij ontwikkelingen waarom niet openbaar?
- Dubbelgebruik in Kronenburg neemt af door transformatie naar wonen
- Veiligheidsaspecten van delen van bestaande plekken
- Parkeerhub...gebouwde parkeervoorziening
- Parkeerhub kan ook op afstand
- Gebouwde parkeervoorziening en in de plint commerciële functies
- kijk niet naar regels.....maar wat is nu het probleem
- Die auto hoeft echt niet altijd voor de deur te staan
- Vergeet de fiets niet
- Gelredome, Rijnhal....lege asfaltvlaktes.
- Generiek duidelijk parkeerbeleid is nodig
- Mobiliteitsbudget
- Zet vooral ook in op andere modaliteiten
- Duidelijke tariefstelling van het parkeren
- Geen gratis alternatief
- Mensen zijn te sturen...gebruik de prijsprikkels
- Kunnen we ook vergunningsplekken afnemen voor langere periode?
- Voeg beleving toe aan de reis naar de binnenstad

Resultaat: oplossingen

- parkeernormen laten aansluiten bij huidige praktijk
- realiseren van hubs aan de rand van een ontwikkelgebied (centrale parkeervoorzieningen en bijdrage door ontwikkelaars)
- parkeergarages met groene kanten, dubbele functie (geluidswal)
- bij sociale huurwoningen wordt eerst op straat gratis geparkeerd, dan pas in de parkeergarage (betaald)
- bij nieuwe ontwikkelingen gebruik kunnen maken van bestaande (leegstaande) capaciteit
- parkeernormen in differentiatie naar locatie en doelgroep
- geen auto's bij het huis
- slim dubbelgebruik van functies/naast elkaar plaatsen, geen dubbele parkeervoorzieningen
- bij sociale huurwoning de parkeernorm te hoog
- als ontwikkelaars gezamenlijk, gebiedsgericht kijken wat nodig is, en samen oplossen in plaats van per plot
- geen scheiding in parkeerregimes (betaald parkeren en vergunningparkeren gezamenlijk)
- verlaging parkeernorm als gevolg van inzet deelauto's
- deelauto's voorbeelden van andere gemeentes
- experimenteren, maar wel met achtervang (back-up) als het niet werkt
- leefbaar milieu = minder verkeer in de stad = keuzes maken en sturen in aantal parkeerplaatsen
- Nieuwe mobiliteitsconcepten in grote hoeveelheden. Kritische massa creëren
- Durf te experimenteren met eigen Arnhemse producten
- Massa werkt twee kanten op: meer woningen maken deelvervoer makkelijker en meer deelvervoer maken het aantrekkelijker
- Maak een duidelijke visie. Creëer het maatpak
- We hebben collectieve maatschappelijke druk nodig om transitie te maken. Opkomst op deze avonden is daarvan een mooi voorbeeld
- Houd vast aan de gemaakte keuze (qua parkeernorm). Niet de bewoner is leidend, maar de locatie en het pand.
- Minder parkeren leidt tot positieve effecten



Tussenronde 3



Resultaat: welke oplossingsrichtingen zie je?

- Passende norm bij doelgroep
- Deelmobiliteit vast gegeven bij nieuwe ontwikkelingen
- Parkeerlocaties aan de rand van de stad aansluiten op hoogwaardige andere vervoersvormen (OV, Fiets, scooter, step) en centrum parkeren duur maken
- Voet en fietspaden aantrekkelijker maken
- Visie specifiek afgestemd op locatie en beoogde doelgroepen
- Breder dan het plot mogen kijken
- Eenduidig betaald parkeerbeleid naar voorbeeld van het Spijkerkwartier
- Mobiliteitsnormen bij verstedelijkingsgebieden (nieuwbouw)
- Lagere norm bij toepassig deelmobiliteit
- Ondergronds parkeren is passé
- Parkeren op maat in combinatie met mobiliteit op maat (afhankelijk van locatie en gebruik).
- Vergroten gebied met vergunningen
- Locatie en doelgroepspecifiek. Mobiliteit als geheel benaderen. Op buurt/wijkniveau kijken.
- Differentiatie naar locatie
- Naar de doelgroep kijken als je geen parkeerplaats kan realiseren ! Maak het bewegen makkelijker als gemeente. Zorg dat de bewoner die auto niet mist. Demotiverend ! En daar je parkeernorm op aanpassen. Doelgroep, locatie.
- Deelmobiliteit op stadsniveau
- Parkeernormen sociale huur naar beneden
- Toepassing ambitieuze mobiliteitsstrategie in Spoorzone arnhem oost toepassen!
- Visie ontwikkelen op mobiliteit

Resultaat: welk punt moeten we vasthouden?

- Breder dan het plot kijken
 - Eenduidig betaald parkeerbeleid naar voorbeeld van het Spijkerkwartier
 - Mobiliteitsnormen hanteren bij verstedelijkingsgebieden (nieuwbouw)
 - Enthousiasme over toekomstgerichtheid
 - Blijf is gesprek met 'de markt'
 - Blijf de eindgebruiker in het oog houden.
 - Uitbreiden van duurzame mobiliteit: fietshubs, MaaS
 - Gebiedsgerichte benadering; Onbenutte parkeerlocaties inventariseren en kijken naar uitruil
 - Gebruik stakeholders als ambassadeurs voor modern mobiliteitsbeleid!!
- Visie ontwikkelen op mobiliteit
 - Flexibiliteit, samenwerken met gemeente, dubbel functies, kijk naar de doelgroep en locatie.
 - Blijf verstandig voldoende parkeren maken
 - Maatpakken maken, afhankelijk van aard en bestemming object en van de bereikbaarheid van object.
 - Durf bestaande overcapaciteit te benutten voor nieuwe ontwikkelingen
 - Benoem voordelen van verandering
 - Kwantitatieve draagvlakmeting
 - Breng de financiële gevolgen van beleid en mogelijke oplossingen in beeld, op niveau projecten en voor de stad als geheel

Resultaat: Wat geef je ons mee voor proces rond discussienota?

- Koppel dit onderwerp aan visie hubs
- Belang om over de 4-jaarlijkse politiek heen naar de toekomst kijken benadrukken
- Concrete cases meenemen
- kwantitatieve draagvlakmeting in het te ontwikkelen gebied
- Pilot projecten opstarten om ervaringen met verschillende oplossingen te monitoren
- Successen vieren
- Maak maatwerk mogelijk
- Voorkom tunnelvisie.
- Kijken naar vergelijkbare gemeenten met vergelijkbare opgaven
- Inventariseer bezetting bestaande parkeervoorzieningen
- Pilots starten om te experimenteren met lagere normen
- Monitoren gebruik, onderzoeken en onderbouwen van oplossingen.
- Breng financiële gevolgen in beeld van huidig en toekomstig beleid en van de verschillende oplossingen, op niveau van project en stad

Vervolg

- Opbrengst van deze avond vormt input voor de Discussienota parkeren (wat zijn vanuit 'de stad' de belangrijkste opgaven en oplossingsrichtingen en hoe wordt daar in brede zin over gedacht?)
- In de discussienota worden ook de ambtelijk opgehaalde opgaven en oplossingsrichtingen beschreven
- De hoofdrichtingen voor een parkeeraanpak worden nader uitgewerkt in verschillende sporen. Hierbij worden de effecten (inclusief de reactie vanuit 'de stad') van een oplossingsrichting toegevoegd.
- Dat geheel vormt de Discussienota parkeren.
- Deze discussienota zal als basis dienen voor een nieuwe parkeervisie