

Bijlage 1: Autoluwe binnenstad (discussiestuk)

♦ Koers autoluwe binnenstad

- Doel autoluwe binnenstad (wat staan we voor):
 - Verbeteren bereikbaarheid binnenstad
 - Verbeteren leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit
 - meer parkeerplaatsen (bezoekers en bewoners) in gebouwde voorzieningen
 - minder straatparkeerplaatsen
 - Minimaal op peil houden economische vitaliteit en concurrentiepositie
 - Benutten kansen voor fiets en openbaar vervoer

♦ Koers autoluwe binnenstad

- Collegeprogramma 2006-2010:
 - Bezoekers parkeren hun auto aan de rand van de binnenstad en op transferia
 - Alleen bewoners en bevoorravingsverkeer kunnen in de historische binnenstad parkeren of laden/lossen
 - Weg der geleidelijkheid (draagvlak creëren)
 - Doel: verbeteren verkeersveiligheid, verblijfskwaliteit, luchtkwaliteit, economische vitaliteit en bereikbaarheid

♦ Koers autoluwe binnenstad (bezoekers)

- Deze koers levert knelpunten op:
 - Economische vitaliteit verslechtert door volledig uitplaatsen van bezoekersparkeerplaatsen naar de rand van de binnenstad en/of transferia (omzetsdaling tot 15%)
 - Een geringe omzetsdaling leidt al snel tot de “dood” van veel kleine bedrijven. Omzet daalt, vaste kosten blijven, zeer geringe winstmarges verdampen snel.
 - Parkeereexploitatie (en afdracht algemene middelen) onder druk door overhevelen straatplaatsen naar parkeergarages en transferia
 - exploitatieresultaat € 3,9 miljoen in 2008
 - hiervan is € 2,7 miljoen is afgedragen aan de algemene middelen
 - fors negatief exploitatieresultaat voorzien bij volledig overhevelen

♦ Koers autoluwe binnenstad (bezoekers)

- Uitgangspunt nuanceren:

In een autoluwe binnenstad zijn de bezoekersparkeerplaatsen voornamelijk aan de binnen- en buitenzijde van de binnenstadsring en op transferia gelegen. Er zullen altijd straatparkeerplaatsen voor bezoekers in de binnenstad nodig blijven.

Belangrijke locaties op straat: aanloopstraten (Vughterstraat, Verwerstraat, Hinthamerstraat) en westzijde binnenstad

♦ Koers autoluwe binnenstad (bezoekers)

- Vertrekpunten:

- Autoluwe binnenstad: het gebied binnen de stadswallen en aan de noordzijde de Zuid-Willemsvaart
- Eerst 'plussen' dan 'minnen'
 - met het parkeeraanbod: eerst toevoegen, dan opheffen
 - met kwaliteit parkeeraanbod: goed natransport vanaf transferia voorwaarde voor verschuiving parkeercapaciteit naar transferia
 - met aanbod vervoerwijzen: eerst goed aanbod voor fiets en openbaar vervoer, dan sturing op minder autogebruik

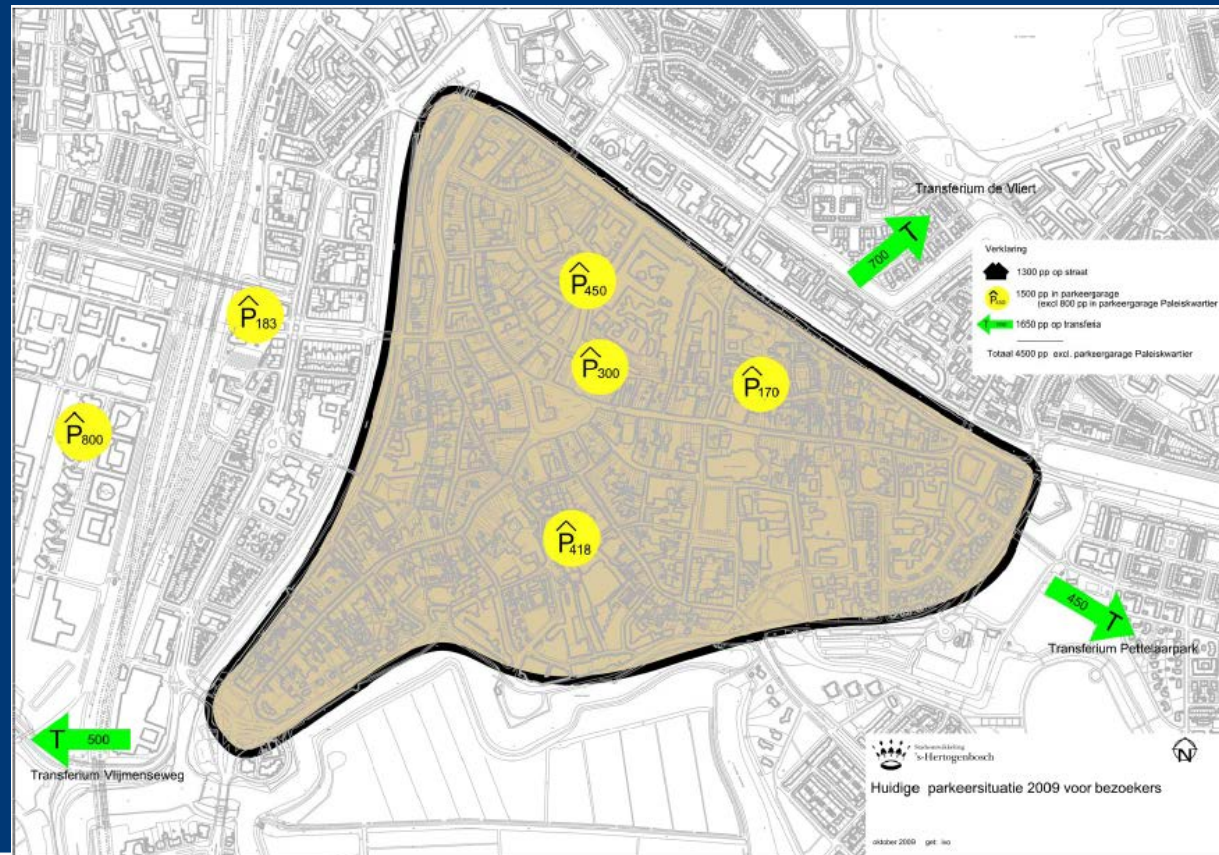
♦ Koers autoluwe binnenstad (bezoekers)

- Consequenties voor bezoekers:
 - parkeerlocatie afhankelijk van verwachte verblijfsduur → hoe langer hoe verder van de binnenstad af
 - ultrakorte verblijfsduur: straatplaatsen ten behoeve van hoogwaardig winkelaanbod en specialiteitenwinkels
 - korte verblijfsduur: parkeerterreinen en parkeergarages
 - langere verblijfsduur (> 2 uur): transferia
 - gewenste parkeerlocatie met parkeertarieven ondersteunen → hoe verder van de binnenstad af hoe goedkoper
- Capaciteitsverdeling op basis van verblijfsduur: 50% in de binnenstad en aan de binnenstadsring en 50% op transferia

Stappen richting autoluwe binnenstad

- Huidige parkeercapaciteit voor bezoekers: bijna 4.500 parkeerplaatsen
 - 30% op straat
 - 35% in parkeergarages
 - 35% op transferia

naast deze capaciteit speelt ook de garage Paleiskwartier (800 parkeerplaatsen voor bezoekers) momenteel nog een rol voor de binnenstad: in totaal zijn er dus bijna 5.300 parkeerplaatsen voor bezoekers



♦ Stappen richting autoluwe binnenstad

- Huidige parkeersituatie voor bezoekers:
 - Onder druk op koopavond, zaterdag en koopzondag
 - parkeergarages vol
 - straatparkeerplaatsen druk bezet (voelt op veel plaatsen als vol)
 - transferia De Vliert en Vlijmenseweg op zaterdag vol; ruimte op transferium Pettelaarpark
 - Verlichting in parkeersituatie mogelijk door betere spreiding
 - flexibelere inzet van gereserveerde parkeercapaciteit voor abonneementhouders in de gemeentelijke parkeergarages (in het weekend staan veel van deze parkeerplaatsen leeg, terwijl de garage voor bezoekers vol is)
 - promoten parkeergarage Paleiskwartier: hier zijn altijd ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar (op termijn zal deze garage niet meer beschikbaar zijn voor de binnenstad)
 - promoten transferia
 - met name Pettelaarpark
 - De Vliert en Vlijmenseweg: m.u.v. zaterdag voldoende ruimte

♦ Stappen richting autoluwe binnenstad

• Ontwikkelingen richting 2020

– ruimtelijke ontwikkelingen

- GZG, Museumkwartier, Zuidwal, Kop van 't Zand, ...
- woningaanbod +15%, winkelaanbod +28%, kantooraanbod -6%, ziekenhuis verdwijnt, horeca en cultuur neemt flink toe

– consequenties voor vraag naar parkeerplaatsen

- in 2020 ruim 140.000 m² winkels: met een in 2004 vastgestelde norm van 4,25 parkeerplaats per 100 m² betekent dit dat circa 5.900 parkeerplaatsen benodigd zijn voor bezoekers
- aangevuld met de behoefte van bezoekers aan o.a. horeca en cultuur gaat het om in totaal circa 6.500 parkeerplaatsen voor bezoekers

Noot:

In vergelijking met steden als Breda, Maastricht, Haarlem en Zwolle telt 's-Hertogenbosch minder parkeerplaatsen per m² winkelvloeroppervlak

♦ Stappen richting autoluwe binnenstad

- Ontwikkelingen richting 2020
 - Aandeel autoverkeer naar binnenstad verminderen van 70% naar 60% (ambitie gemeenteraad)
 - Consequenties voor vraag naar parkeerplaatsen
 - rekening mee gehouden bij ontwikkeling GZG: minder parkeerplaatsen voor bezoekers binnen het GZG, deel vraag opvangen op transferia
 - effect kan niet direct doorvertaald worden in totaal benodigd parkeeraanbod: deel afname autoverkeer zal gerealiseerd worden door toename gebruik transferia
 - ambitie voor eindsituatie als alle maatregelen, ook met betrekking tot fiets en openbaar vervoer, succesvol gerealiseerd zijn
 - Uitgangspunt:
 - in 2020 zijn circa 6.500 parkeerplaatsen voor bezoekers benodigd
 - het parkeeraanbod voor bezoekers bevindt zich in en rond de binnenstad en op transferia
 - continue monitoring om parkeerbalans (en daarmee benodigd parkeeraanbod) in de gaten te houden (economie, bereikbaarheid en leefbaarheid)

♦ Stappen richting autoluwe binnenstad

- Ontwikkelingen richting 2020

- ontwikkelingen parkeeraanbod

- verplaatsing en uitbreiding capaciteit transferium Vlijmenseweg
 - van 500 naar 600 parkeerplaatsen (tot 1.100 in het weekend door medegebruik werkersgarage JBZ)
 - bouw parkeergarage Hekellaan en GZG
 - respectievelijk 900 en 730 (tot 900 bij medegebruik) parkeerplaatsen voor bezoekers
 - opheffen straatparkeren vanwege ruimtelijke ontwikkelingen (Museumkwartier, Vonk en Vlam terrein, Zuidwal, ...)
 - van circa 1.300 naar circa 700 straatplaatsen voor bezoekers
 - wegvallen parkeergarage Paleiskwartier voor binnenstad (geleidelijk van 800 naar 0)
 - 170 ppl St Josephstraat van bezoekersparkeren naar vergunninghouders na bouw Hekellaangarage
 - transferia De Vliert en Pettelaarpark zijn tijdelijke locaties → alternatieven zoeken

♦ Stappen richting autoluwe binnenstad

- Circa 6.500 parkeerplaatsen benodigd voor bezoekers in 2020
- Met verdeling 50% binnenstad en 50% transferia:
 - 3.250 parkeerplaatsen in en aan de rand van de binnenstad
 - parkeergarage GZG 730 tot 900 parkeerplaatsen
 - parkeergarage Hekellaan 900 parkeerplaatsen
 - resterende capaciteit in parkeergarages en op straat (met name aan westzijde binnenstad en in uitlopers zoals Vughterstraat, Verwerstraat en Hinthamerstraat)
 - 3.250 parkeerplaatsen op transferia
 - Vlijmenseweg 600 tot 1.100 parkeerplaatsen
 - capaciteit tijdelijke transferia De Vliert en Pettelaarpark (1.150 parkeerplaatsen) niet toereikend
 - noodzaak om 1 à 2 alternatieve locaties te ontwikkelen
 - transferium aan zuidoostzijde (bedrijvenpark Meerendonk)
 - transferium aan noordzijde (Orthen of Ertveld?)

• Stappen richting autoluwe binnenstad (in de tijd)

- Logische momenten om stappen te nemen:
 - stap 1 (2010, 2011)
 - circa 300 parkeerplaatsen toevoegen op transferium De Vliert ('plussen')
 - circa 100 straatparkeerplaatsen opheffen vanwege ruimtelijke ontwikkeling Museumkwartier ('minnen')
 - stap 2 (2012, 2013)
 - toevoeging parkeeraanbod met oplevering parkeergarage Hekellaan en transferium Vlijmenseweg ('plussen')
 - circa 400 straatparkeerplaatsen vervallen op het Vonk en Vlam terrein vanwege parkeergarage Hekellaan
 - 170 ppl St Josephstraat van bezoekers parkeren naar vergunninghouders parkeren
 - opheffen straatparkeerplaatsen (extra 'minnen') mogelijk

• Stappen richting autoluwe binnenstad (in de tijd)

- Logische momenten om stappen te nemen
 - stap 3 (2014)
 - toevoeging parkeeraanbod met oplevering parkeergarage GZG ('plussen')
 - opheffen straatparkeerplaatsen ('minnen') mogelijk
 - Stap 4 (2015-2020)
 - Transferium Meerendonk (relatie Zuid-Willemsvaart)
 - Transferium Ertveld e.o (bij koppeling realisering doorgetrokken Parallelweg mogelijk direct na 2013).
 - Mogelijk vervallen tijdelijke transferia De Vliert en Pettelaarpark (economische bestemming)

♦ Stappen richting autoluwe binnenstad

- Consequenties voor overige doelgroepen

- Bewoners

- geen wijziging vergunninguitgifte (1 per huishouden)
- eventueel meer parkeermogelijkheden = wachtlijst inkorten
 - nu 1.100 bewonersvergunningen en 600 huishoudens op wachtlijst
 - door maximum aantal uit te geven vergunningen parkeersituatie voor vergunninghouders niet onder druk
- parkeerplaatsen van straat in gebouwde voorzieningen

- Werknemers

- stimuleren om van openbaar vervoer en fiets gebruik te maken (mobiliteitsmanagement)
- als met auto: zo veel mogelijk op eigen terrein en op transferia parkeren

♦ Tot slot

- Monitoring
 - vinger aan de pols
 - worden beleidsdoelen gehaald?
 - blijven uitgangspunten gelden?
 - parkeersituatie in balans?
 - economische vitaliteit van groot belang
 - effecten van maatregelen (economie, bereikbaarheid, leefbaarheid) meten om aard van vervolgstappen te kunnen bepalen
- Communicatie
 - overleg met belangengroeperingen → input en draagvlak
 - aandacht voor weg naar autoluwe binnenstad → proces van gewenning