

## MEMO

Van : T. van der Plaats / M. Tromp  
Project : Woningbouw Oostende, Helmond  
Opdrachtgever : Stam + de Koning Bouw BV

Datum : 24-03-2022  
Aan : Woonbedrijf/Sdk, dhr. J. van Beers

Betreft : Memo parkeren en mobiliteit Oostende, Helmond



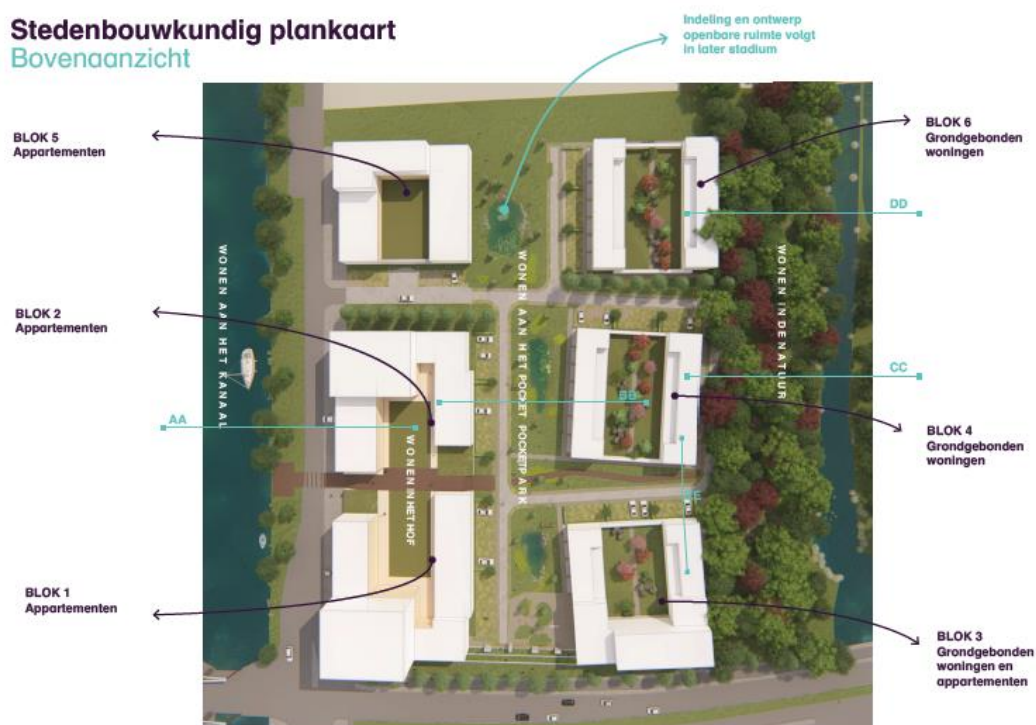
### Aanleiding

Aan de Kanaaldijk Noord-Oost heeft de initiatiefnemer het voornemen om op een drietal percelen woningbouw te realiseren. Het gaat hierbij om maximaal 192 woningen van verschillende types en groottes. Nu het stedenbouwkundig plan steeds concreter wordt, kan verder worden ingegaan op de aspecten parkeren en mobiliteit. In deze memo zal de parkeerbehoefte van het voorgenomen plan worden berekend aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen. Hierbij wordt beargumenteerd welke parkeernorm wordt gehanteerd. Vervolgens wordt beoordeeld in hoeverre de voorgenomen parkeervoorzieningen op eigen terrein deze berekende parkeerbehoefte vervullen. De gehele onderbouwing zal later worden uitgewerkt in een mobiliteitsplan voor de wijk Oostende.

### Programma

Onderstaande figuur 1 toont de meeste recente stedenbouwkundige plankaart, met daarin de verschillende woningblokken.

#### Stedenbouwkundig plankaart Bovenaanzicht



Figuur 1 Stedenbouwkundige plankaart

## Toetsingskader

### Algemeen

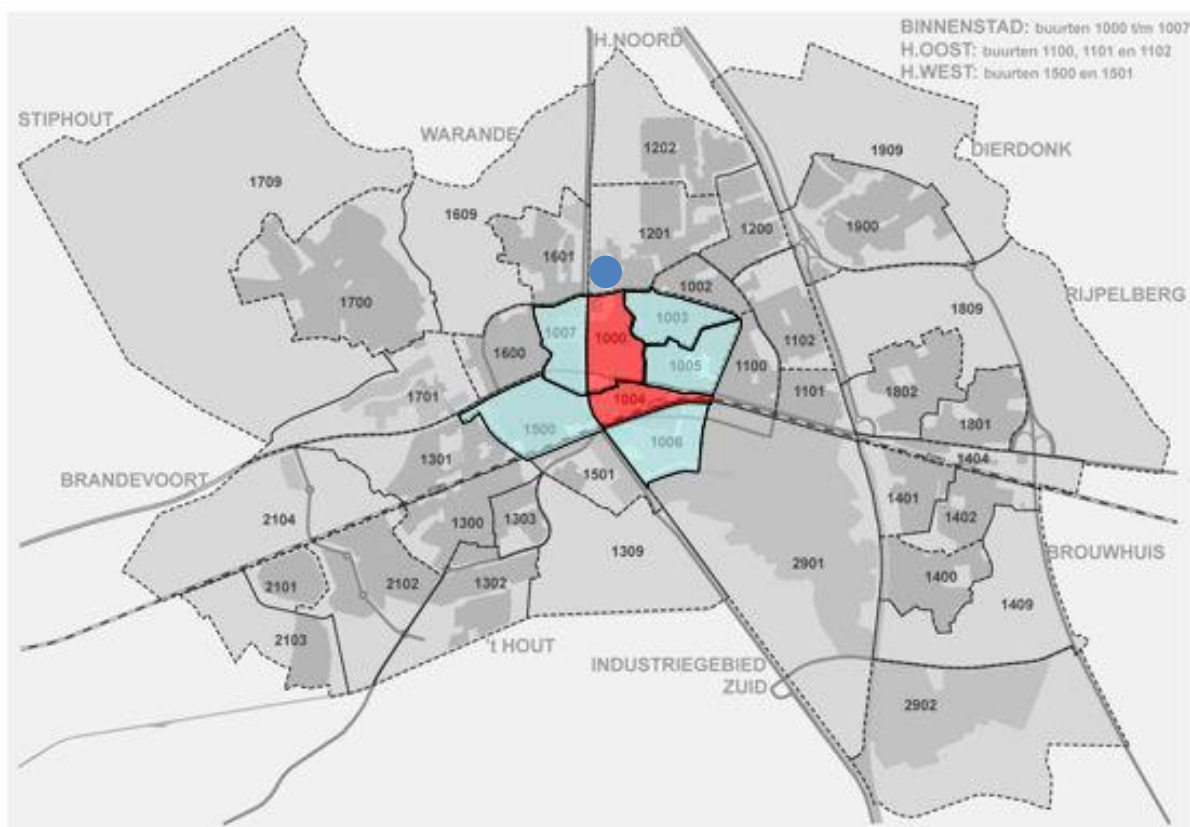
Op het gebied van verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt onder meer in dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn en de eventuele verkeerstoename niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

### Gemeentelijk parkeerbeleid

Voor de beoogde ontwikkeling wordt de parkeerbehoefte berekend op basis van de gemeentelijke parkeernormen (Beleidsregel parkeernormen Helmond 2020). Aan de hand van deze normen wordt de parkeerbehoefte van het plan berekend. Uitgangspunt van de gemeente is dat de berekende parkeerbehoefte binnen de plangrenzen wordt opgevangen.

In het parkeerbeleid zijn normen opgenomen voor drie gebiedstypes: centrum, schil centrum en rest bebouwde kom (zie gebiedsindeling figuur 2). Wanneer deze gebiedsindeling wordt gevolgd, valt het plangebied binnen de rest bebouwde kom. Onder het kopje 'Parkeernorm' wordt echter beargumenteerd waarom de parkeernormen voor het gebiedstype 'schil centrum' toepasbaar zijn in het plangebied.

Daarnaast wordt binnen de bandbreedte een minimale en maximale parkeernorm genoemd. Mits goed beargumenteerd, is met de gemeente overeengekomen dat de minimale parkeernorm binnen de bandbreedte kan worden gehanteerd.



Figuur 2 Gebiedsindeling parkeernormen Helmond (rood: centrumgebied, blauw: schil centrum en grijs: rest bebouwde kom).

## Parkeernorm

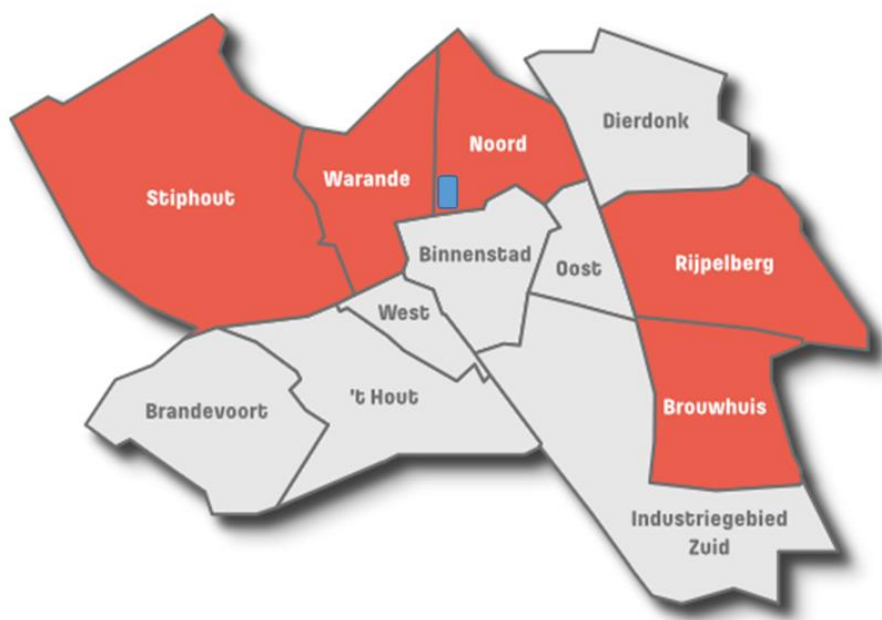
### Ligging plangebied

Figuur 2 laat de gebiedsindeling zien die wordt gebruikt voor het bepalen van de te hanteren parkeernorm. De blauwe stip markeert de ligging van het plangebied, in het gebiedstype 'rest bebouwde kom'. Het plangebied grenst echter direct aan het centrumgebied (rood), waar de woningdichtheid relatief hoog is, veel voorzieningen aanwezig zijn en waar de bereikbaarheid per OV en langzaam verkeer goed is. Ruimtelijk gezien kan zodoende de parkeernorm voor 'schil centrum' worden gehanteerd.

### Bandbreedte parkeernorm

Binnen de bandbreedte van de parkeernorm 'schil centrum' wordt een minimale en maximale parkeernorm genoemd. Er zijn meerdere argumenten om uit te gaan van de minimale parkeernorm binnen deze bandbreedte:

1. **Autobezit (CBS, Kerncijfers wijken en buurten 2018):** op basis van het gemiddelde autobezit (landelijk 1,1, Helmond 1,1) heeft de buurt waarin het plangebied zich bevindt (Binderen, Helmond-Noord) een gemiddeld autobezit van 0,9 personenauto's per huishouden. De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 3. In de binnenstad, waar het plangebied aan grenst, geldt een gemiddeld autobezit van 0,8 personenauto's per huishouden. Op basis van dit lagere autobezit ten opzichte van het gemeentelijk en landelijk gemiddelde, kan worden voldaan met de minimale parkeernorm.
2. **Slimme mobiliteit systemen (mobiliteitsplan):** de toepassing van slimme mobiliteit systemen bij de beoogde woningbouw behoort tot de mogelijkheden. Hierbij kan worden gedacht aan het aanbieden van (elektrische) deelauto's, flexibele parkeerruimte met oplaadpunten, een slimme parkeerapp, elektrische (deel)fietsen, etc. Dit zorgt voor een lagere parkeerbehoefte onder bewoners. Zo vervangt 1 parkeerplaats met deelauto circa 5 reguliere parkeerplaatsen. Met het aanbieden van deelauto's wordt de lagere parkeernorm dus deels gecompenseerd: 5 parkeerplaatsen met deelauto's vervangen 25 reguliere parkeerplaatsen, waardoor in theorie 20 parkeerplaatsen minder nodig zijn dan normatief is berekend (voorbeeld). Er wordt nog een volledig mobiliteitsplan voor de wijk Oostende uitgewerkt, waarin op basis van de beoogde doelgroep de precieze invulling van het mobiliteitsaanbod zal zijn omschreven.



Figuur 3 Ligging plangebied in de wijk Noord, aan de rand van de binnenstad

## Parkeerbehoefte

### Normatieve parkeerbehoefte

Het gemeentelijk parkeerbeleid onderscheidt parkeernormen voor een aantal woningtypen en prijsklassen. Het plangebied is opgedeeld in 6 woonblokken en bestaat uit appartementen en grondgebonden woningen. In blok 1 en 5 zijn appartementen in de categorie 'huurwoningen, goedkoop' aanwezig. Voor de appartementen in blok 2 en blok 3 is aangesloten bij de categorie 'koopwoningen, middenklasse'. Voor de grondgebonden woningen (blok 3, 4 en 6) is eveneens aangesloten bij de categorie 'koopwoningen, middenklasse'.

Tabel 1 geeft een overzicht van de woningaantallen, bijbehorende parkeernormen en de berekende parkeerbehoefte. Deze is berekend uitgaande van parkeernormen voor gebiedstype 'schil centrum', onderkant bandbreedte.

**Tabel 1 Parkeerbehoefte ontwikkeling**

| Woningtype    | Categorie parkeernormen    | Aantal     | Parkeernorm    | Parkeerbehoefte |
|---------------|----------------------------|------------|----------------|-----------------|
| Appartement   | Huurwoningen, goedkoop     | 96         | 1,2 per woning | 115,2 pp        |
| Appartement   | Koopwoningen, middenklasse | 53         | 1,4 per woning | 74,2 pp         |
| Grondgebonden | Koopwoningen, middenklasse | 43         | 1,4 per woning | 60,2            |
| <b>Totaal</b> |                            | <b>192</b> |                | <b>250 pp</b>   |

Bij het hanteren van de parkeernormen 'schil centrum' (onderkant bandbreedte) is er een parkeerbehoefte van 250 parkeerplaatsen. Het bezoekersaandeel in de parkeernorm bedraagt 0,3 per woning, dat zijn 58 parkeerplaatsen.

### Parkeeraanbod

In de uitwerking van het stedenbouwkundig plan zijn binnen de plangrenzen 245 parkeerplaatsen beoogd. Dit is een tekort van 5 parkeerplaatsen. Om dit op te lossen wordt ingezet op slimme mobiliteitssystemen zoals deelauto's. Dit zorgt voor een lagere parkeerbehoefte onder bewoners. Zo vervangt 1 parkeerplaats met deelauto circa 5 reguliere parkeerplaatsen. Met het aanbieden van twee deelauto's wordt de lagere parkeernorm dus deels gecompenseerd: 2 parkeerplaatsen met deelauto's vervangen 10 reguliere parkeerplaatsen, waardoor in theorie 8 parkeerplaatsen minder nodig zijn dan normatief is berekend. Dit zorgt dat de parkeerbehoefte van dit plan 242 parkeerplaatsen bedraagt en dat daarmee wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers.

### Kwaliteit openbare ruimte

Het maximum aantal van 245 parkeerplaatsen is met de architect besproken om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen. Dit draagt er namelijk aan bij dat er sprake is van 'groene' verstedelijking en dat hittestress zoveel mogelijk wordt voorkomen. Meer parkeerplaatsen zal ertoe leiden dat de kwaliteit van de openbare ruimte in gevaar komt en er geen sprake is van een duurzame inrichting van de buurt.

Het pocket park functioneert nu als een doorlopende groene as in het plan, waar slechts aan één van de randen parkeerplaatsen zijn voorzien. Zodoende is de auto niet dominant in het straatbeeld aanwezig en draagt het bij aan het streven dat de auto te gast is in de parkzone. De woonblokken 3, 4 en 5 staan nu direct aan het park, vormgegeven door een zachte overgang tussen privé en openbaar gebied (zonder de aanwezigheid van geparkeerde auto's aan de voorzijde). Om deze kernkwaliteiten van het plan te borgen is het van belang dat er niet wordt voorzien in nog meer parkeerplaatsen. Daarnaast ligt het plangebied tussen twee ecologische verbindingzones en is vanuit het aspect waterafvoer zo min mogelijk verharding wenselijk.

## **Conclusie**

De parkeerbehoefte van de beoogde woningbouw aan de Kanaaldijk Noord-Oost in Helmond is berekend aan de hand van gemeentelijke parkeernormen. Voor de woningen in het plangebied is de parkeernorm voor 'schil centrum' (onderkant bandbreedte) gehanteerd. Argumenten om dit te doen zijn de gunstige ligging ten opzichte van de binnenstad, het lage autobezit in de buurt van het plangebied en de toepassing van slimme mobiliteit systemen. De maximaal 192 woningen zorgen voor een normatieve parkeerbehoefte van 250 parkeerplaatsen. Dit aantal kan worden opgelost in het beoogd aantal parkeerplaatsen van 245 parkeerplaatsen, waarbij nog ruimte is voor bijvoorbeeld het aanbieden van minimaal twee deelauto's waardoor de parkeerbehoefte 242 parkeerplaatsen bedraagt en de kwaliteit van de openbare ruimte gewaarborgd blijft.