

Verslag I'M BINCK Ronde Tafel Mobiliteit

14-10-2019

Op maandag 14-10-2019 heeft een Binckhorst-brede Ronde Tafel rondom het thema Mobiliteit plaatsgevonden. Met een groot aantal aanwezigen is stil gestaan bij diverse aspecten op het gebied van verkeer en vervoer. Daarbij is aandacht besteed aan de processen die spelen, zoals het Omgevingsplan, de bouwplannen en de regionale inzet om een tram in de Binckhorst te krijgen. Na een schets van het huidige beeld en de ambities op het gebied van mobiliteit, is dieper ingegaan op enkele specifieke vraagstukken die actueel zijn bij de transformatie van de Binckhorst. Daarbij is gekeken wat er nu speelt en hoe een ander kan worden opgepakt. Met name is ingegaan op het parkeren, op het gebruik en de inrichting van de openbare weg en op de logistieke vraagstukken. Hieronder wordt daar per punt kort op ingegaan.

In de bijeenkomst is op een aantal punten ook aangedrongen op een vervolg. Bij dit vervolg is globaal een tweedeling te maken. Er zijn korte termijn acties samen met de gemeente of als "buren" in een gebied en er zijn acties op langere termijn waarvoor de gemeente aan zet is. Afgesloten wordt met een voorstel voor de mogelijke vervolgstappen.

Parkeren

Aandacht wordt gevraagd voor de huidige situatie in het gebied waardoor **bezoekers** van bedrijven niet altijd in de buurt van het bezoekadres kunnen parkeren. In de Binckhorst zijn al kleine gebiedjes met betaald parkeren aanwezig. Op korte termijn kan gekeken worden naar een aanpassing van deze regelingen qua tijd en/of gebied om daarmee meer ruimte te bieden voor betalende bezoekers.

Daarnaast is er gesproken over het medegebruik van **parkeerplaatsen in garages** (overdag voor kantoren en 's avonds voor bewoners). Voor de nieuwbouw stuurt de gemeente al actief op dit dubbelgebruik. Voor bestaande garages kan de gemeente daar niet op sturen. Dubbelgebruik zal vooral in onderling overleg tussen de verschillende "buren" in een deelgebied moeten worden verkend. De urgentie daarvoor wordt groter omdat de mogelijkheden voor het parkeren op de openbare weg geleidelijk aan zullen worden beperkt in de Binckhorst.

Voor **nieuwbouw** wordt de mogelijkheid geboden om minder parkeerplaatsen te maken dan de gemeentelijke normen voorschrijven. Daarmee komt de gemeente tegemoet aan de lagere parkeerbehoefte als er over enige jaren mogelijk een tramlijn door Binckhorst gaat rijden en de nieuwe bewoners een ander mobiliteitspatroon hebben. Dit is formeel echter nog een voornemen waar de gemeenteraad nog over moet besluiten. Naar verwachting zal de raad daar voorjaar 2020 een besluit over nemen.

Over de **parkeerbehoefte in de toekomst** is nog geen goed beeld te geven. Zo is niet aan te geven wat de effecten van een tramlijn zijn op de parkeerbehoefte en op welke termijn die tram er is. Ook is nog onzeker in hoeverre bijvoorbeeld deelauto's een effect hebben op het autobezit. Dit vraagt om flexibiliteit in de te realiseren parkeervoorziening of de aanpak per deelgebied. Dit kan worden uitgewerkt in de gebiedspaspoorten.

Openbare ruimte

Een belangrijke opgave is het maken van meer ruimte voor langzaam verkeer, waaronder ook het stallen van fietsen etc. Dit is van groot belang voor de inrichting van de openbare ruimte per deelgebied. In de deelgebieden is er op dit punt al veel overleg met de ontwikkelaars en de betrokken gemeentelijke afdelingen. Enkele aandachtspunten die genoemd worden zijn:

- loop- en fietsroutes ook door gebouwen (ook op 1e verdieping).
- aanleg van de tramlijn op een viaduct of in een tunnel (meer ruimte en betere doorstroming);

- het opheffen van fysieke barrières in en om het gebied, zoals het water;
- meer flexibiliteit in de openbare ruimte (o.a. door gebruik van het water);
- maak meer recreatieve routes mogelijk;
- denk voor het beheer van openbare ruimte ook aan private partijen;
- extra aandacht voor de handhaving op het gedrag in de openbare ruimte;
- bij nieuwe wegvakken uitgaan van een 30 km-regime en geen haakse parkeervakken.

Logistiek

De logistieke vraagstukken konden globaal worden opgedeeld in 3 invalshoeken, te weten: het gebouwniveau, voor de zittende bedrijven en de bouwlogistiek bij de nieuwbouw.

Op **gebouwniveau** is er bij de nieuwbouw de zorg over het verkeer voor, onder andere, afval, bezorgdiensten, dienstverleners en hulpdiensten. De bouwers/ontwikkelaars moeten dit als integraal vraagstuk bij het ontwerp van een gebouw oppakken. Dit vraagt van hen een visie op de interne logistiek, het in pandig oplossen van de benodigde voorzieningen en het beheer. De uitwerking op deze aspecten hangt ook af van wat mogelijke aanbieders of vervoerders beschikbaar hebben als “aanbod”. De gemeente moet hiervoor de randvoorwaarden scheppen via de bouwvergunning en de beperkingen aan het gebruik van de openbare ruimte. Inmiddels vindt er over dit vraagstuk al afstemming plaats tussen gemeente en de ontwikkelaars.

Voor de **zittende bedrijven** wordt aandacht gevraagd voor het beperken van de onderlinge hinder en verkeershinder in een deelgebied door nieuwe functies. Daartoe moet in het ontwerp van de openbare ruimte per deelgebied een voldoende ruime maatvoering worden gehanteerd (dus geen 30-km inrichting). Ook moet de mogelijkheid blijven bestaan voor het laden en lossen en moet er flexibiliteit zijn in het gebruik van een wegvak.

Bij de **bouwlogistiek** gaat het over het waarborgen van de bereikbaarheid, veiligheid en het functioneren van de zittende bedrijven (“de burens”) tijdens de bouwwerkzaamheden. Hierbij gaat het ook om de verkeershinder in een veel groter gebied. Bovendien speelt ook hier het verduurzamen van het bouw(verkeer) een rol, denk aan de stikstofdiscussie. Deze opgave ligt primair bij de bouwers en vervoerders. De gemeente kan echter op het bouwverkeer sturen met randvoorwaarden over routes en tijden maar ook door het opleggen van eisen aan de bouwvergunning. De gemeente kijkt momenteel naar een sterkere rol en naar het inrichten van bouw hubs. Daarbij speelt ook het verzamelen van bouwafval en circulaire economie een rol. Dit moet nog vorm krijgen.

Vervolgacties

Voorstel is om voor de korte termijn acties vooral de deeltafels per gebied te benutten voor:

- het met de gemeente verkennen van de mogelijkheden voor een aanpassing van de betaald parkeermogelijkheden qua tijd en/of gebied ten behoeve van het bezoekers parkeren;
- het bespreken van de wensen en mogelijkheden voor dubbelgebruik van elkaars garages of parkeerterreinen;
- mogelijkheden voor afstemming over de mogelijke aanpassingen van de openbare ruimte per deelgebied/locatie;
- het afstemmen over de logistieke en bouwstromen voor de nieuw te ontwikkelen locaties.

Daarnaast zijn er de Binckhorst-brede vraagstukken die zich voornamelijk meer lenen voor de agendering bij de Binckhorst-brede ronde tafel, waaronder:

- het besluit van de gemeente over het mogen hanteren van lagere parkeernormen;
- de voortgang met het verbeteren van het openbaar vervoer;
- de acties op het gebied van bouwlogistiek en het mogelijk inrichten van bouw hubs en hoe dit in de Binckhorst vorm krijgen en hoe bestaande ondernemers hierop aan kunnen haken.