



Samenvatting

Het college stemt in met de ontwikkelrichting om de capaciteit van parkeerplaats Frontenpark tijdelijk te vergroten met circa 600 parkeerplaatsen. Deze tijdelijke parkeerplaats is nodig in verband met de bouw van een ondergrondse parkeergarage met woningen op de huidige parkeerplaats (P-Sphinx) op de locatie Sphinx Noord waardoor hier de bestaande parkeerplaatsen vervallen. Aanvullend besluit het college om in het kader van de realisatie van het Retailpark Belvédère, fase 2 en in afwachting van de tijdelijke parkeerplaats Frontenpark minimaal 150 parkeerplaatsen aan te leggen in het Retailpark Belvédère voor de parkeerbehoefte in het Sphinxkwartier. Daarmee wordt de parkeersituatie binnen het Sphinxkwartier beheersbaar en binnen de normering gehouden.

Beslispunten

1. Instemmen met de ontwikkelrichting om de capaciteit van parkeerplaats Frontenpark tijdelijk te vergroten met circa 600 parkeerplaatsen voor minimaal de periode dat parkeerplaats Sphinx niet beschikbaar is vanwege herontwikkeling van die locatie.
2. Instemmen met de aanleg van minimaal 150 parkeerplaatsen in het Retailpark Belvédère en deze tijdelijk beschikbaar houden voor de parkeerbehoefte in het Sphinxkwartier. Deze parkeerplaatsen worden toegevoegd aan de parkeercapaciteit van het retailpark zodra dit ontwikkeld wordt.

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 17 december 2019:

Conform.



1. Aanleiding

Volgens de oorspronkelijke doelstellingen en het bestemmingsplan zal in het Sphinxkwartier op de huidige plek van de parkeerplaats Sphinx en ter vervanging van de parkeerplaats Frontenpark een ondergrondse parkeergarage met bovenliggende woningen en openbare ruimte worden gebouwd. Op basis van de huidige inzichten en rekening houdende met de benodigde (vergunningen) procedures is de uitvoering van de werkzaamheden indicatief gepland voor de periode 2024-2027. Dat houdt in dat de huidige circa 450 parkeerplekken voor bezoekers en gebruikers van het Sphinxkwartier dan niet beschikbaar zijn. Hiervoor is het nodig om alsdan een alternatieve parkeervoorziening beschikbaar te hebben.

De realisatie daarvan is een behoorlijke opgave en moet tijdig ter hand worden genomen. Voorliggend collegevoorstel voorziet daarin. Het gaat om het vaststellen van een denkrichting die verder uitgewerkt moet worden. Bovendien zijn er op korte termijn maatregelen nodig om te voorzien in de parkeerbehoefte (en juridisch te kunnen voldoen aan de parkeernorm) in het Sphinxkwartier. Dit voorstel wordt aan uw college voorgelegd ook en vooral voordat over dit onderwerp in de vooralsnog geplande zaterdagsessie op 25 januari 2020 met de raad hierover wordt gecommuniceerd.

2. Context

De ontwikkeling van de nieuwe ondergrondse parkeergarage Sphinx in samenhang met de bovenliggende woningen en openbare ruimte op de huidige parkeerplaats op maaiveld is een complexe opgave. Momenteel is een plan van aanpak voor de ontwikkeling hiervan in voorbereiding. Begin 2020 zal hiervoor een apart collegevoorstel worden voorgelegd met daarin een aantal (te onderzoeken) uitgangspunten zoals het aantal ondergrondse parkeerplaatsen, eigendom, beheer, exploitatie ondergrondse garage, aantal woningen en segmenten, aanbestedingssituatie en dergelijke. Los hiervan is het nodig om alvast na te denken over een alternatieve parkeervoorziening omdat deze beschikbaar moet zijn vóórdat de werkzaamheden op Sphinx Noord starten.

2.1 Parkeerbilans

Sinds de start van de herontwikkeling van het Sphinxkwartier is een sluitende parkeerbilans steeds uitgangspunt geweest. Op basis van de geldende parkeernormen, rekening houdende met de op eigen terrein aanwezige parkeerplaatsen én eventueel dubbelgebruik tussen functies was de capaciteit van de parkeerplaatsen Sphinx en Frontenpark tot nu toe voldoende om in de parkeerbehoefte te voorzien. Inmiddels is te voorzien dat naarmate er steeds meer functies binnen het Sphinxkwartier worden toegevoegd met zwaardere programma's dat er op korte termijn minimaal 150 parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn bovenop de bestaande circa 450 parkeerplaatsen.



Dit is in eerste instantie een rekenkundig normatief tekort. De verwachting is dat deze aanvullende plekken af en toe bij wijze van vangnet nodig zijn. Maar bij volgende omgevingsvergunningen die eraan komen (bijvoorbeeld voor de woningen boven Loods 5) geldt wel de harde voorwaarde dat deze aanvullende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

In praktische zin lijkt het probleem minder groot, want de huidige parkeerplaatsen in en nabij het Sphinxkwartier zijn niet vaak volledig bezet. Van de andere kant neemt het aantal drukke dagen wel toe (Magisch Maastricht, Rieu, Belgen- en Duitsersdagen).

2.2 Zoekgebied

De situering van bezoekersparkeerplaatsen is gebonden aan regelgeving die maximaal acceptabele loopafstanden voorschrijft tot de functies waarvoor de parkeervoorziening is bedoeld. Dat houdt in dat de alternatieve parkeervoorziening qua loopafstand is gelimiteerd van maximaal 100 meter voor wonen en maximaal 800 meter voor werken. Hiermee worden het zoekgebied en het aantal opties voor alternatieve parkeervoorziening drastisch ingeperkt.

Concreet betekent dit dat voor minimaal 150 'normatieve' parkeerplaatsen die op korte termijn moeten worden gerealiseerd wat verder weg wordt gekeken van het Sphinxkwartier. Voor de vervanging van de huidige maaiveldparkeerplaatsen op Sphinx Noord zal vooral gekeken worden naar een plek dichtbij de huidige parkeerplaats om enig comfort te bieden aan de bezoekers van het Sphinxkwartier. En dan komt meteen de huidige parkeerplaats Frontenpark in beeld die is verhuurd aan Q-Park.

2.3 Q-Park

In het parkeervraagstuk binnen Belvédère neemt Q-Park een bijzondere positie in. Enerzijds vanwege haar rol in de PPS-afspraken over parkeren stadsbreed en de afspraak dat er over parkeerontwikkelingen zal worden overlegd. Q-Park is niet meteen voorstander van uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen in de stad met bijvoorbeeld genoemde 150 omdat daardoor hun bezettingsgraad naar beneden gaat (aldus Q-Park). Anderzijds vanwege langjarige huurrechten van Q-Park op parkeerplaats Frontenpark waaraan de WOM gebonden is toen de WOM deze parkeerplaats in verhuurde staat kocht van NS Vastgoed.

Onafhankelijk hoe een alternatieve parkeervoorziening gestalte zal krijgen, dit zal altijd (in meer of mindere mate) van invloed zijn op bestaande afspraken. Om onze onderhandelingspositie niet op voorhand te beperken, is dit collegevoorstel dan ook vertrouwelijk.



2.4 Opgave

Rekening houdende met de circa 450 bestaande parkeerplaatsen Sphinx én de minimaal 150 parkeerplaatsen die nodig zijn om de parkeerbalans voor het Sphinxkwartier sluitend te houden, is er een tijdelijke parkeervoorziening van circa 600 parkeerplekken nodig. Deze is tenminste nodig voor bouwperiode van de nieuwe parkeergarage Sphinx Noord (naar verwachting 2024-2027). Gedacht wordt aan een tijdelijke parkeeroplossing bovengronds in meerdere lagen op de huidige parkeerplaats Frontenpark.

3. Gewenste situatie

Om de parkeersituatie binnen Belvédère (en meer specifiek in relatie tot het Sphinxkwartier) beheersbaar te houden, is het nodig dat we een aantal maatregelen treffen. Deze maatregelen hebben betrekking op de korte, middellange en lange termijn.

3.1 Korte termijn

Het sluitend houden van de parkeerbalans voor het Sphinxkwartier is zoals aangegeven een voorwaarde voor het verlenen van omgevingsvergunningen voor de nog komende functies. Daarom is het nodig om binnen één jaar minimaal 150 aanvullende parkeerplaatsen voor bezoekers beschikbaar te hebben. Een aantal opties is hiervoor op geschiktheid en haalbaarheid onderzocht. Uit dit onderzoek is gebleken dat er een tijdelijke parkeerplaats kan worden gemaakt in het deelgebied Retailpark Belvédère. WOM is eigenaar van de locatie en het bestemmingsplan ligt nu voor bij de Raad van State en dat voorziet in de bestemming parkeren. Feitelijk wordt de eindbestemming parkeren met ons voorstel deels eerder gerealiseerd (vooruitlopend op de retailfunctie). En als de retailfunctie deze parkeerplaatsen zelf nodig heeft, dan moet het alternatief voor het maaiveldparkeren op Sphinx Noord gereed zijn.

Op dit moment wordt de aanleg van de parkeeroplossing op het retailpark begroot en voor zover er sprake is van kosten die géén onderdeel uitmaken van de eindoplossing, worden deze geactiveerd op project Sphinx Noord.

3.2 Middellange termijn

Rekening houdende met een opgave van circa 600 parkeerplaatsen en een beperkt zoekgebied blijft als geschikte optie min of meer alleen parkeerplaats Frontenpark over. Door het tijdelijk toevoegen van een aantal parkeerdekken kan op betrekkelijk eenvoudige manier de capaciteit worden vergroot. Gestudeerd wordt of het mogelijk is om zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande parkeerinfrastructuur zoals in- en uitrit, toegangscontrole, betaalsysteem et cetera.



Een eerste verkenning op gebied van ruimtelijke inpasbaarheid, bestemmingsplan en verkeersaspecten laat zien dat deze optie mogelijkheden biedt om verder uit te werken. Omdat dit parkeerterrein tot en met 2030 is verhuurd aan Q-Park zal ook met Q-Park hierover verder afgestemd moeten worden. Overigens heeft Q-Park reeds de bereidheid uitgesproken om positief en constructief te willen meedenken in oplossingen (bijvoorbeeld in de vorm van aanschaf van een tijdelijke gebouwde parkeervoorziening). Anderzijds betekent dit ook dat Q-Park partij is en dit extra druk zal leggen op de onderhandelingen over oplossingen en over kwesties als aanschaf, beheer en exploitatie en dergelijke. Als er met Q-Park geen overeenstemming kan worden bereikt, zal er naar een ander alternatief moeten worden gezocht en dat is een lastige opgave.

3.3 Lange termijn

Op termijn zal er in het gebied Sphinx Noord een nieuwe ondergrondse parkeergarage worden gerealiseerd. De komende periode wordt voor de ontwikkeling hiervan een plan van aanpak uitgewerkt en aan u voorgelegd.

4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Bij de verdere planuitwerking wordt ook de duurzaamheidsambitie vastgesteld, uitgewerkt en geïmplementeerd. In ieder geval worden de ambities zoals beschreven in het coalitieakkoord en de klimaatbegroting meegenomen, uiteraard rekening houdende met het tijdelijke karakter van de parkeervoorzieningen.

5. Effect op de openbare ruimte

De aanleg van de minimaal 150 parkeerplaatsen vooruitlopend op de realisatie van het Retailpark Belvédère past binnen het beoogde plan voor deze gebiedsontwikkeling. De aanleg van deze parkeerplaatsen wordt in de tijd alleen naar voren gehaald. Het past dus ook in de voorziene ontwikkeling van de openbare ruimte voor deze plek.

De ontwikkelrichting voor de tijdelijke parkeervoorziening van circa 600 plaatsen op parkeerplaats Frontenpark is uiteraard ook van (tijdelijke) invloed op het gebruik van de openbare ruimte in en rond dit gebied. Uiteraard wordt in het verdere onderzoek het effect op de verschillende aspecten van de openbare ruimte meegenomen.

6. Personeel en organisatie

Niet van toepassing.



7. Informatiemanagement en automatisering

Niet van toepassing.

8. Financiën

De korte termijn parkeeroplossing behelst een beperkte kostenpost om vooruitlopend op de eindbestemming alvast minimaal 150 parkeerplaatsen te realiseren op een terrein dat hiervoor al bedoeld is. Binnen de grex deelgebied Retailpark Belvédère is rekening gehouden met de aanleg van deze parkeerplaats. Het is niet uit te sluiten dat er kosten gemaakt moeten worden voor deze tijdelijke voorziening die niet passen in de eindbestemming. Formeel gezien zouden die dan ten laste moeten komen van de grex deelgebied Sphinx Noord ten behoeve waarvan deze tijdelijke voorziening wordt gemaakt. Grex Sphinx Noord en de benodigde kredieten hiervoor komen pas bij grex 2020 aan de orde. Dat betekent dat deze kosten na vaststelling grex 2020 administratief worden overgeboekt vanuit grex Retailpark Belvédère naar grex Sphinx Noord. Maar zoals aangegeven, eerst moet het plan met de begroting nog worden uitgewerkt. Tijdens de vooralsnog geplande raadsessie in januari 2020 zal dit met de raad worden gedeeld.

De komende periode zal er worden getekend en gerekend aan de middellange termijnoplossing op parkeerplaats Frontenpark met een meerlaagse parkeergarage. De parkeeropbrengst Sphinx is tot en met 2023 opgenomen in de grex en gaat richting € 2 mio per jaar. Dit bedrag zal bij de voorgestelde oplossingsrichting een rol gaan spelen in relatie tot de kosten van de tijdelijke voorzieningen, de looptijd daarvan, de mogelijkheid tot aanpassing van de huidige huur die Q-Park betaalt voor het Frontenpark en dergelijke.

9. Aanbestedingen

Met de stadsadvocaat is hiernaar gekeken. Zoals het er nu naar uitziet, verdraagt het scenario dat Q-Park aanbiedt om op de door haar van de WOM gehuurde grond de bestaande parkeerfaciliteit uit te breiden en deze verder te beheren en te exploiteren zich met de aanbestedingsregels. Bij de verdere uitwerking worden de gemeentelijke eisen en randvoorwaarden voor inkoop en aanbesteding gehanteerd.

10. Participatie tot heden

De afgelopen periode is er afgestemd met de interne betrokken vakdisciplines zoals verkeer, stedenbouw, planeconomie en met partner Q-Park. Deze ontwikkelrichting is een integrale vertaling van alle ingebrachte input en mogelijkheden die zijn onderzocht. Na uw besluit omtrent deze ontwikkelrichting zullen de plannen verder worden uitgewerkt met de verschillende belanghebbenden.



11. Voorstel

1. Instemmen met de ontwikkelrichting om de capaciteit van parkeerplaats Frontenpark tijdelijk te vergroten met circa 600 parkeerplaatsen voor minimaal de periode dat parkeerplaats Sphinx niet beschikbaar is vanwege herontwikkeling van die locatie.
2. Instemmen met de aanleg van minimaal 150 parkeerplaatsen in het Retailpark Belvédère en deze tijdelijk beschikbaar houden voor de parkeerbehoefte in het Sphinxkwartier. Deze parkeerplaatsen worden toegevoegd aan de parkeercapaciteit van het retailpark zodra dit ontwikkeld wordt.

12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Na uw besluitvorming zal deze ontwikkelrichting dienen als basis voor de verdere uitwerking van de tijdelijke vergroting van de parkeerplaats Frontenpark. Met name de contractverhouding met Q-Park is hierbij een wezenlijk thema. Ook wordt de ontwikkelrichting verder geconcretiseerd op gebied van ruimtelijke en verkeerskundige inpassing, ecologie, planning en fasering. Het thema wordt geagendeerd voor de raad tijdens de vooralsnog geplande raadsessie op 25 januari 2020. Zodra verdere besluitvorming aan de orde is, zal dit dan ook middels een collegevoorstel aan u worden voorgelegd.