

# Parkeernorm blokkeert parkeerareaal Beter Benutten

**Gemeenten en ontwikkelaars lopen vast in hun dialoog om tot parkeeroplossingen te komen die recht doen aan actuele inzichten in autobezit en -gebruik, het toepassen van nieuwe mobiliteitsconcepten en het beter benutten van bestaande parkeervoorzieningen. We zijn toe aan een nieuw toepassingskader voor parkeernormen, vindt Ed van Savooyen, partner bij Spark.**

PETER BEKKERING

**S**park is een bureau dat zich met alle aspecten van parkeren bezighoudt. 'We kijken naar zowel auto als fiets en acteren in feite op drie terreinen. Als eerste helpen we probleem eigenaren met het vormen van visie en beleid en het beantwoorden van de vraag voor wie ze bereikbaar willen zijn. Het beantwoorden kan vanuit het perspectief van de gemeente zijn, maar ook vanuit de belegger of de ontwikkelaar of vanuit een ziekenhuis, een universiteit of woningcorporatie.' Een tweede terrein is het ervoor zorgen dat de voorzieningen er daadwerkelijk komen. 'Dan heb je het over de ontwikkel- en realisatieopgave met bijbehorende haalbaarheidsstudies, ontwerptoetsen en aanbestedingen.' Het derde terrein tenslotte is het beheer en de exploitatie. 'Hoe zorg je dat jouw parkeervoorzieningen optimaal functioneren. Zowel functioneel als financieel.

Vanzelfsprekend is op al deze terreinen de bredere context van mobiliteit van belang: je kijkt naar het mobiliteitsprofiel van de mens en het bereikbaarheidsprofiel van de

locatie waar hij naartoe gaat en je probeert die op elkaar af te stemmen. Dat de parkeeropgave voor auto's en fietsen daarbij een noemenswaardige rol speelt, blijkt alleen al uit het feit dat de auto en de fiets driekwart van alle verplaatsingen vertegenwoordigen.' Van Savooyen ziet dat twee demografische ontwikkelingen – vergrijzing en individualisering – duidelijk invloed hebben op de parkeeropgave. 'Zo zien we dat er steeds meer eenpersoonshuishoudens komen en dat ouderen tot op hogere leeftijd mobiel blijven. Beide ontwikkelingen leiden vooralsnog tot meer auto's en (elektrische) fietsen waarvoor parkeeroplossingen nodig zijn.'

## Bestemmingslocaties

Het brengt hem bij een duidelijke trend, de opkomst van de elektrische fiets. 'Dat roept namelijk het vraagstuk op hoe die dure fietsen op bestemmingslocaties veilig gestald kunnen worden. En dat brengt me op een thema in breder verband: het organiseren van fietsparkeren in zijn algemeen op

Ed van Savooyen, partner bij Spark



bestemmingslocaties. Dat heeft momenteel wel aandacht bij grote bestemmingslocaties zoals stations, maar staat in veel binnensteden nog in de kinderschoenen. Vaak gaat daar het beleid niet verder dan 'toelaten zolang het kan'. Wij vragen ons echter af hoe lang dat goed blijft gaan. Het fietsparkeervraagstuk begint grote overeenkomsten te

Ed van Savooyen, partner bij Spark: 'Zet de parkeercapaciteit beter in, in plaats van ongebreideld capaciteit toe te voegen'



vertonen met het autoparkeervraagstuk uit de jaren tachtig.'

### Eigen parkeerbehoefte

Een andere ontwikkeling die Van Savooyen zorgen baart is het 'oude' denken bij beleidsmakers over het in aantal op orde houden van het parkeerareaal. 'Nu wordt bij een ontwikkelplan nog vaak gesteld dat daarbij de parkeercapaciteit moet worden aangelegd die de ontwikkeling nodig heeft. Anders gezegd: zo'n plan moet in zijn eigen parkeerbehoefte voorzien.' Van Savooyen ziet twee zorgpunten: 'Allereerst het definiëren van de parkeerbehoefte. Omdat je te maken krijgt met nieuwe mobiliteitsconcepten moet je daar anders naar gaan kijken. Bovendien heb je te maken met doelgroepen met een eigen mobiliteitsprofiel en een afwijkend autobezit. Bijvoorbeeld woongroepen. Daarnaast staat zo'n ontwikkeling vaak in een omgeving waar al parkeercapaciteit aanwezig is. We moeten beter kijken in hoeverre je die capaciteit kunt inzetten voor het plan in

plaats van ongebreideld parkeercapaciteit toevoegen.' Van Savooyen ziet dat er inmiddels wel gemeenten zijn die dit gedachtegoed omarmen. 'Mede uit nood geboren omdat met de huidige beleidsregels woningbouwplannen niet konden worden gerealiseerd. Of omdat een gemeente zich duidelijker wil

**'Het fietsparkeervraagstuk begint grote overeenkomsten te vertonen met het autoparkeervraagstuk uit de jaren tachtig'**

profilieren op het gebied van duurzame mobiliteit.' En dat leidt tot een ontwikkeling die Van Savooyen positief stemt: het beter benutten van het bestaande parkeerareaal. 'Nog een stap verder is dat we de overmaat aan parkeerruimte gaan teruggeven aan de

maatschappij in de vorm van hoogwaardige openbare ruimte. De City Lounge-gedachte van Rotterdam is een mooi voorbeeld.'

### Beschikbare data

Bij het beter benutten van het bestaande parkeerareaal is het een positieve ontwikkeling dat er steeds meer data over het werkelijk gebruik ervan beschikbaar zijn. 'Als Spark houden we ons bezig met het aan elkaar verbinden van verschillende databronnen. Het inzicht in data is vervolgens belangrijk bij het overwinnen van weerstand en helpt bij het regie voeren over het bestaande parkeerareaal. Overigens is het wel van belang dat zo'n regierol een belangrijke plaats krijgt in de gemeentelijke organisatie. Waarbij deze centraal komt te staan tussen afdelingen als Ruimtelijke Ordening, Verkeer en vervoer, Economie en Duurzaamheid. Daarmee kunnen we voorkomen dat we onnodig investeren, onnodig ruimte gebruiken en onnodig materialen toepassen voor een oplossing die niet noodzakelijk is.'