



‘Met **gereguleerd parkeren** houd je grip op het gebruik van de openbare ruimte’

“De komende jaren worden in Nederland duizenden woningen gebouwd. Bewoners van deze nieuwe woningen hebben allemaal een mobiliteitsbehoefte. De één verplaatst zich in een (deel)auto, de ander met het openbaar vervoer en weer een ander kiest voor de fiets of gaat te voet. Mensen die zich in een (deel)auto of op de fiets verplaatsen genereren een parkeervraag. Met behulp van de parkeernorm kun je een inschatting maken van de aard en omvang van deze parkeervraag. Deze inschatting brengt een risico met zich mee. Wat moet je doen als de werkelijke vraag naar parkeerplaatsen groter blijkt te zijn dan het aantal aangelegde parkeerplaatsen? “Om het risico op een verhoging van de parkeerdruk in de omgeving van een nieuwe ontwikkeling te beheersen, is het verstandig om aan de voorkant na te denken over de invoering van gereguleerd parkeren”, zegt Edwin van der Gracht, adviseur bij Spark.

Thijs Oldengarm

“Veel woningbouwprojecten worden in de bestaande stedelijke omgeving gerealiseerd. Bij dit soort inbreidingslocaties is de ruimte schaars en de grond duur. De projectontwikkelaar en gemeente hebben een gemeenschappelijk belang om passende mobiliteits- en parkeeroplossingen te bieden. Idealiter wordt zo min mogelijk ruimte als parkeerruimte bestempeld. Voor de initiatiefnemer zit hier een financieel incentive, voor de gemeente sluit de aanleg van minder parkeerplaatsen vaak aan bij haar beleidsmatige ambities. Bijvoorbeeld

de ambitie om een mobiliteitstransitie te creëren; minder autoverplaatsingen en meer verplaatsingen te voet, met de fiets of met deelmobiliteit. Het is dan ook niet verwonderlijk dat in woningbouwprojecten steeds vaker lage parkeernormen worden toegepast. Maar, lage parkeernormen kunnen in bepaalde situaties risico's met zich meebrengen. “Wees je hier bewust van en zorg voor beheersmaatregelen.”, stelt Van der Gracht.

Het risico van een lage parkeernorm

In de afgelopen jaren worden er steeds vaker woningbouwprojecten gerealiseerd met een lage parkeernorm. In sommige projecten ligt de parkeernorm zelfs onder de 1. Dat betekent dat niet ieder huishouden de beschikking heeft over een parkeerplaats. Gemeenten en initiatiefnemers onderbouwen die lage parkeernorm met het argument dat de auto een minder belangrijke rol speelt in het mobiliteitsprofiel van toekomstige bewoners. Omdat er bijvoorbeeld ingezet wordt op goed openbaar vervoer, goede fietsvoorzieningen (zie kader) en deelauto's. Dat bewoners van nieuwe woningen hun mobiliteitsgedrag heroverwegen kan zeker het geval zijn, maar volgens Van der Gracht kleeft er

wel een risico aan die aanname: “Op dit moment zijn er relatief weinig wetenschappelijke onderbouwingen over de bereidheid van mensen om afstand te doen van de auto. De afgelopen tijd wordt hier wel steeds meer ervaring over opgedaan, maar ontbreekt er nog een eenduidig beeld. Als bij een nieuwe ontwikkeling toch blijkt dat meer mensen graag over een auto willen beschikken, dan is sprake van een onvoorziene situatie. In het planvormingsproces van die ontwikkeling is bij de bepaling van de parkeervraag geen rekening gehouden met deze extra auto's. Mensen gaan noodgedwongen op zoek naar een alternatieve parkeerlocatie, liefst gratis, bijvoorbeeld in een nabijgelegen woonwijk. In die wijk stijgt de parkeerdruk wat tot parkeeroverlast kan leiden. Door gereguleerd parkeren in te voeren, kun je dat risico beheersbaar maken.”

Pro-actief gereguleerd parkeren

Van der Gracht: “Meestal wordt gereguleerd parkeren ingezet als een oplossing voor bestaande parkeeroverlast. In de context van een woningbouwontwikkeling en een lage parkeernorm, kan pro-actief gereguleerd parkeren ook als beheersmaatregel worden ingezet. Pro-actief wil zeggen dat gereguleerd parkeren gelijktijdig met de oplevering van een nieuwe ontwikkeling wordt ingevoerd, zowel binnen de ontwikkeling als in de (directe) omgeving. Hiermee wordt preventief voorkomen dat overloop van parkeerders naar omliggende wijken ontstaat. Bestaande wijken worden hiermee beschermd tegen een eventuele verhoging van de parkeerdruk. Je zorgt ervoor dat de juiste parkeerder op de juiste plek parkeert”.

Gereguleerd parkeren, dat om diverse redenen vaak wordt ingevoerd in de vorm van betaald parkeren, ligt in veel gevallen gevoelig. Meestal omdat belanghebbenden een onjuist of onvolledig beeld hebben bij deze maatregel. Als parkeerregulering dan ook nog “pro-actief” wordt ingevoerd, zonder dat er al een aanwijsbaar probleem is, wordt het helemaal ingewikkeld. Begrip en draagvlak is voor het invoeren van parkeerregulering nodig en dit begint met goede en duidelijke communicatie vanaf de beginfase van een nieuwe ontwikkeling. Hierin leg je vanuit de ambities van de stad uit waarom je regulering invoert en wat het oplevert voor de bewoner.

Het pro-actief invoeren van parkeerregulering kan door de omwonenden als onrechtvaardig gevoeld worden. Zeker ook als er kosten voor een parkeervergunning mee

gemoed zijn of als er een vergunningenplafond wordt gehanteerd. Dit levert momenteel discussies op: “Moeten we de vorm van parkeerregulering zodanig aanpassen dat omwonenden hier positief tegenover zullen staan en er dan wél draagvlak ontstaat?”. Dit uit zich dan in het afwijken van de “normale” spelregels ten aanzien van parkeervergunningen en tarieven. Bijvoorbeeld door niet te sturen in een maximum aantal parkeervergunningen of door gereduceerde parkeertarieven te hanteren. Hier ontstaat een duivels dilemma: aan de ene kant wil je zoveel mogelijk draagvlak om parkeerregulering in te kunnen voeren. Aan de andere kant wil je als gemeente met parkeerregulering ook sturing geven aan de ambities op het vlak van mobiliteitstransitie en een groene leefomgeving. Juist in bestaande woonwijken.

Het parkeeratelier

Als in woningbouwprojecten lage parkeernormen worden toegepast, neemt het belang van een goede vertaling tussen theorie en praktijk toe. Om daarmee de kans op een onvoorziene situatie zo klein mogelijk te houden. Hiervoor introduceert Spark het Parkeeratelier. “In het planvormingsproces wordt een parkeerbalans opgesteld. De parkeerbalans is een belangrijk instrument, maar heeft een hoog theoretisch gehalte als nadeel. Om de kloof tussen theorie en praktijk te overbruggen, hebben we het parkeeratelier in het leven geroepen. In het parkeeratelier zitten initiatiefnemer, makelaar en verschillende disciplines vanuit de gemeente om de tafel om de parkeerbalans naar de praktijk te vertalen. Per bouwblok wordt afgepeeld waar de parkeerplaatsen liggen, wie daar gebruik van maken en wat hiervoor nodig is. Het borgen en vastleggen van gemaakte afspraken is een vaste stap binnen het atelier. Voor alle betrokken partijen is het parkeeratelier een echte eyeopener”, aldus Van der Gracht.

Grip op de openbare ruimte

Parkeren is steeds meer een belangrijke sleutel binnen de ambitieuze plannen van een gemeente. Het faciliteren van de woningbouwopgave, stappen zetten in de mobiliteitstransitie, de kwaliteit van de openbare ruimte en een gezonde stad. Om grip te krijgen op het gebruik van de openbare ruimte is integraal parkeerbeleid noodzakelijk, met parkeerregulering als een belangrijk sturend instrument. Waarbij het gemeentebestuur steeds meer het lef moet gaan tonen om parkeerregulering pro-actief in te zetten.

‘Geef ook ruimte aan fietsparkeernormen’

Om de gewenste mobiliteitstransitie naar meer duurzame vervoerswijzen in te zetten, moet – juist bij nieuwe ontwikkelingen – ingezet worden op de kwaliteit van het fietsparkeren. Volgens Van der Gracht is het van groot belang dat er juist bij nieuwe ontwikkelingen voldoende fietsparkeerplaatsen zijn en dat deze voorzieningen van de juiste kwaliteit zijn. Fietsers haken af als ze hun fiets kwijt kunnen in een slecht bereikbare, oncomfortabele stalling. Daarom zetten steeds meer gemeenten in op parkeernormen voor de fiets met hoge kwaliteitseisen voor de uitvoering; veilig en toegankelijk. En leggen deze ook vast bij het actualiseren van hun parkeernormnota.