

SPARK Update

Nieuwsbrief over parkeren | Nummer 55



Hoe verkoop je 0,5 parkeerplaats?

De grote woningbouwopgave dwingt ons tot creatief, maar ook efficiënt handelen. Die woningen moeten er komen en wel snel. De stad daarbij bereikbaar blijven en ondanks alle onontkoombare verdichting, ook nog leefbaar. Het is van belang om in de snelheid er tijdig op toe te zien dat de juiste afwegingen worden gemaakt, ook als het om parkeren gaat. Want in veel nieuwe, hippe ontwikkelingen komt nog wel eens onder aan de streep te staan: 0,4 parkeerplaats per woning. Maar wie koopt er nu minder dan een halve parkeerplaats?

Begin met het einde voor ogen

Voor onze nieuwe stad hebben we volop kernwaarden bedacht, veelal mooi en integraal vormgegeven in een Omgevingsvisie. Daarbij zijn we goed in het stapelen van ambities. Groen, klimaatbestendig, inclusief, transparant en levendig. Maar tegelijkertijd knaagt het ontnuchterende besef: we kunnen de ruimte maar een keer uitgeven. En daarnaast: het moet wel verkocht/verhuurd kunnen worden. Dus wint de winkelruimte in de plint het van parkeren en realiseren we toch weer een parkeerstrook in de openbare ruimte voor die auto's die we echt voor de deur moeten hebben.

'We kunnen de ruimte maar één keer uitgeven.'

Door tijdig mobiliteit en parkeren op strategisch niveau uit te werken en de consequenties zo veel mogelijk in scenario's uit te denken, kan innovatief bouwen wel degelijk goed lukken. Begin met het einde voor ogen, zo stelde Stephen Covey het ooit al.

Collectief eigendom

En dat proces doet soms pijn, want de werkelijkheid is nu eenmaal complex. Bijvoorbeeld: dubbelgebruik van parkeerplaatsen stelt eisen aan bereikbaarheid en beschikbaarheid. Deelauto's vragen om andere voorzieningen dan gebruikelijk, loopafstanden worden meer reisafstanden en het toekomstig eigendom en beheer van de parkeervoorziening wordt meer een collectief vraagstuk. Aan wie verkoop je überhaupt (gemiddeld) een halve parkeerplaats? Traditioneel worden bij een woning hele parkeerplaatsen verkocht. Maar als er één plaats per twee woningen wordt gerealiseerd met de mogelijkheid om een deelauto te gebruiken, is collectief eigendom noodzakelijk. En dat vraagt een juridische constructie met gezamenlijk eigendom en de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor deelmobiliteit. Menig woningcomplex kent al de gezamenlijke fietsenstalling, dus de gezamenlijke autostalling is op zich maar een kleine stap. Met dat eindbeeld voor ogen begint een goede gebiedsgerichte visie op mobiliteit.

'Menig woningcomplex kent al de gezamenlijke fietsenstalling, dus de gezamenlijke autostalling is op zich maar een kleine stap.'

Gebiedsvisie op mobiliteit

Een gebiedsvisie geeft het antwoord op de vraag waar onze eigen vervoermiddelen worden geparkeerd en die van ons bezoek. En dat is niet alleen de (deel) auto, maar ook de (bak)fiets en scooter. En niet alleen voor de korte termijn, maar ook voor de toekomst. Een duurzame mobiliteitsvisie moet daarom vanaf de start van een ontwikkeling ter sprake komen. Wij hebben goede ervaringen met gemeenten die deze visie gezamenlijk met de initiatiefnemers uitwerken in een aantal parkeerateliers en iedere keer weer de vraag stellen: hoe moet het straks gaan werken? Als de wens is de auto terug te dringen: waar moeten de gewenste vierwielaars die overblijven dan wel staan, hoe is hun bereikbaarheid gegarandeerd? Als dat in een collectieve voorziening op afstand is, hoeveel gaan de plekken dan kosten voor de ontwikkelaar, woningbouwcorporatie of toekomstige gebruiker? >

Meer dan een parkeerbalans

De parkeerbalans, het instrument om gevoel te krijgen voor aantallen, is dan niet meer alleen voldoende. De berekende parkeereis moet vertaald worden naar een mobiliteits- en parkeerconcept. Er moet inzicht komen in hoeverre de verschillende vervoersmodaliteiten op elkaar aansluiten en welke parkeermogelijkheden er (binnen of buiten het gebied) een plek moeten vinden.

Hoe het dubbelgebruik ook in de toekomst kan worden gegarandeerd. En hoe de gemaakte afspraken uiteindelijk gaan landen in juridische en organisatorische structuren en in verkoopdocumentatie van de woning voor toekomstige bewoners. Want alleen dan wordt duidelijk wie verantwoordelijk is dat die 0,5 parkeerplaats daadwerkelijk voor de beoogde gebruiker beschikbaar is en ook gebruikt gaat worden.

‘De berekende parkeereis moet vertaald worden naar een mobiliteits- en parkeerconcept’.




Colofon

Spark Update is een uitgave van Spark: Wij adviseren over parkeren, van visie tot uitvoering.

SPARK

We zijn ervan overtuigd dat we met slimme parkeeroplossingen bijdragen aan een leefbare en bereikbare omgeving.

Nieuwstraat 4 | 2266 AD Leidschendam
T 070 317 70 05 | www.spark-parkeren.nl

 [linkedin.com/company/spark-parking](https://www.linkedin.com/company/spark-parking)



Meer ruimte voor groen

Gebruikelijk is dat bij het berekenen van het aantal benodigde parkeerplaatsen parkeernormen leidend zijn. In woonwijken zijn plaatsen nodig voor bewoners, maar ook voor hun visite. In bijna heel Nederland wordt aangenomen dat bij elke woning 0,3 parkeerplaats nodig is voor visite. Maar is dat wel zo? Het is belangrijk dat een norm een goede inschatting geeft van hoeveel plaatsen er nodig zijn. Te weinig plaatsen leidt tot parkeeroverlast en te veel plaatsen gaat ten koste van de leefomgeving. Leegstaande parkeerplaatsen hadden ook ingezet kunnen worden voor het plaatsen van bomen, een speelplek voor kinderen of voldoende ruimte voor het stallen van fietsen.

Spark deed onderzoek

Voordat corona haar intrede deed, heeft Spark onderzoek gedaan naar het feitelijke gebruik van parkeerplaatsen door visite. Door de gegevens van de bezoekersregeling in een stad met meer dan 100.000 inwoners te analyseren, kwam naar voren dat 0,1 parkeerplaats per woning in het gereguleerde parkeergebied volstaat. Ongeveer een derde van alle huishoudens maakte gebruik van de visiteregeling, zo bleek uit de analyse. Van deze huishoudens was precies te zien wanneer en hoeveel visite zij aan- en afmelden en dus wat het gebruik van de parkeerplaatsen is.

Visiteregelingen en tarieven verschillen in Nederland en ook de bereikbaarheid van woonwijken. Daarnaast spelen demografische verschillen een rol bij het bepalen van het aantal plaatsen. Het onderzoek was weliswaar niet representatief voor heel Nederland, maar het geeft aan dat er bij het toepassen van de algemene norm van 0,3 in veel gevallen onnodig ruimte aan parkeren wordt besteed.

Halvering aantal bezoekersplaatsen

Inmiddels besluiten steeds meer steden de bezoekersnorm voor woningen te verlagen. Gelukkig zien we dat de 0,3 plaats per woning ter discussie is komen te staan en steeds meer maatwerk wordt toegepast. Het onderzoek van Spark heeft laten zien dat een halvering van de norm voor visite in een stedelijke omgeving mogelijk is. En misschien zelfs noodzakelijk. Bij een leefbare en groene wijk hoort niet langer de auto de norm der dingen te zijn. Een te grote capaciteit aan parkeerplaatsen tast niet alleen de leefbaarheid aan, maar stimuleert zelfs het gebruik van de auto. Daarom het pleidooi om als uitgangspunt de norm te halveren en de vrijkomende ruimte onder andere te bestemmen voor het stallen van fietsen. Want in een leefbare wijk horen de fietser en voetganger op 1 in plaats van de auto.