

SPARK Update

Nieuwsbrief over parkeren | Nummer 47



1 parkeerplaats voor het bezoek van 10 woningen volstaat?

We zijn minder gezellig dan we denken!

Over het realiteitsgehalte van parkeernormen raken we niet uitgepraat. Nu de economie weer flink aantrekt ontstaan nieuwe initiatieven voor nieuwbouw en laait de discussie over het benodigde aantal parkeerplaatsen dat bij al deze projecten nodig is weer op. De gemeente probeert de belangen van een leefbare en bereikbare omgeving daarbij te dienen met heldere parkeernormen die de initiatiefnemer vaak ervaart als overmatig.

In deze discussie mengde zich onlangs ook de provincie Zuid-Holland die stelde dat: 'Het aantal verplicht te bouwen parkeerplaatsen per woning (...) vertraagt in veel gevallen de binnenstedelijke woningbouw'. Dit blijkt uit het rapport 'Parkeren en Verstedelijking' dat de provincie heeft uitgevoerd.

De kernvraag bij woningbouw die steeds aan de orde komt, is of de parkeernorm wel past bij de toekomstige doelgroep. Neemt het autobezit onder jongeren niet drastisch af? En wat zijn de gevolgen van de groei van het aantal deelauto's? Zelfs in de zelfrijdende auto zien sommigen de oplossing van alle parkeerproblemen op de korte termijn. Veel vragen met maar een beperkt aantal algemene antwoorden. Toch is er, met een scherpe definiëring van doelgroepen, een gedegen analyse van het actuele autobezit en -gebruik, voldoende flexibiliteit in het plan én adequate beheersmaatregelen na ingebruikname van de nieuwe woningen, een veel

betere inschatting te maken van het benodigde aantal parkeerplaatsen. In ieder geval altijd beter dan klakkeloos een algemene norm toe te passen.

Parkeernorm voor bezoek

Maar daarmee zijn we er nog niet. Veel parkeernormen hanteren voor bezoekers 0,3 parkeerplaats per woning; een getal dat rechtstreeks afkomstig is uit de CROW-publicatie met kencijfers. Maar klopt dit wel altijd? Vaak wordt 'op gevoel' geconstateerd dat deze norm wel erg hoog is, zeker bij gereguleerd parkeren. Maar harde gegevens ontbreken. Tijd voor onderzoek dus. Nu in steeds meer gemeentes digitale bezoekersregelingen worden geïntroduceerd is het mogelijk om bezoek daadwerkelijk te meten. Uit een eerste verkenning op beperkte schaal komen al interessante resultaten.

Beschouwd is een bezoekersregeling in een middelgrote stad in Nederland. Daar zijn meerdere gebieden te onder-

scheiden in en buiten het centrum.

In al deze gebieden is parkeren overdag, deels 's avonds en in het weekend betaald. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een speciale bezoekersregeling met een digitale aan- en afmelding. Door het aantal aangemelde auto's te beschouwen in relatie tot het aantal huishoudens dat gebruik maakt van de bezoekersregeling en dit te corrigeren voor alle woningen is een goed beeld van het aantal bezoekers te krijgen. Opvallend in deze eerste meting was dat het hoogst gemeten gebruik van de bezoekersregeling op maandag aan het begin van de avond lag en dat het daarna (tot de eindtijd van het betaald parkeren) weer daalde. >

Eendaagse cursus Parkeernormen.

Vanwege grote belangstelling, organiseert Spark in samenwerking met Acquire regelmatig de eendaagse cursus Parkeernormen. Uitgewerkt met voorbeelden uit de praktijk en concrete instrumenten voor o.a. parkeerspecialisten, RO projectleiders en plantoetsers.

Informatie:
parkeernormen-anderskijken.nl

>> vervolg van voorzijde

Circa een derde van de huishoudens maakt gebruik van de bezoekersregeling. Als we zouden mogen concluderen dat $\frac{2}{3}$ ^e deel op een andere wijze betaalt, maar wel met de auto komt, is het maximaal gemeten gebruik in het centrum 0,06 parkeerplaats per woning en daarbuiten 0,09 parkeerplaats per woning. 1 parkeerplaats voor bezoekers per 10 woningen zou dus volstaan.

...daarom gaan we graag in gesprek met gemeentes (...) voor een grondig vervolg-onderzoek.

Of de aannahme daadwerkelijk klopt vraagt om aanvullend onderzoek. We weten immers niet of de bewoners die geen bezoekersregeling gebruiken misschien gemiddeld minder auto-bezoek ontvangen. Of dat de bewoners die de regeling wel gebruiken een deel van hun bezoek zelf laat betalen.

En daarom gaan we graag in gesprek met gemeentes die ook een verifieerbaar gebruik van bezoek hebben voor een grondig vervolgonderzoek.

De voorlopige resultaten geven echter een dusdanige afwijking van de vaak gehanteerde norm voor bezoekers dat er geen enkele reden is om die nog zomaar toe te passen. En dat kan een slok op een borrel schelen.


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)



Onnodig royale parkeereis

Elke gemeente heeft te maken met nieuwe ontwikkelingen. Het hierbij geïsoleerd van de omgeving hanteren van parkeernormen als rigide parkeerwetten lijkt voor veel gemeenten vanzelfsprekend. Deze aanpak leidt vaak tot onnodig royale parkeereisen die de financiële haalbaarheid onder druk zetten. Flexibel toepassen van normen blijkt lastig: hoe kom je tot een parkeereis die recht doet aan de bestaande parkeerdruk en die mee kan bewegen met toekomstige ontwikkelingen?

De gemeente Enschede heeft een bruisend centrum dat zich na de financiële crisis sterk ontwikkelt. Verspreid door het centrum zijn verschillende projecten gaande die allemaal een bijdrage zullen leveren aan de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad. Om de financiële haalbaarheid van de projecten te verbeteren wil de gemeente verder kijken en stelt de parkeerbilans niet op projectniveau maar op gebiedsniveau op. Dit verbetert de financiële haalbaarheid van projecten.

Beter benutten

Voordat aan een ontwikkeling een te realiseren parkeervolume wordt toegevoegd, wordt eerst gekeken in hoeverre bestaande parkeercapaciteit beter benut kan worden. Hiervoor wordt de parkeerbilans van het huidige centrum opgesteld. Hierbij is gekeken naar de bezetting van de grootste parkeervoorzieningen van het centrum; waarbij duidelijk werd dat er nog parkeercapaciteit beschikbaar was. Vervolgens is aan de hand van de parkeernormen een inschatting gemaakt van de toename van het aantal parkeerders als gevolg van

de ontwikkelingen. Deze toename geeft in combinatie met de huidige bezettingscijfers een duidelijk beeld van de te verwachten parkeerdruk voor het gehele centrum.

Een goede oplossing vergt naast een kwantitatieve ook een kwalitatieve analyse. Hiervoor is de ligging van de beschikbare parkeercapaciteit ten opzichte van de ontwikkelingslocaties relevant. Dit wordt inzichtelijk gemaakt door de loopafstanden tussen de beschikbare parkeervoorzieningen en de ontwikkelingen te bepalen. Met deze analyse is het mogelijk om een inschatting te maken hoe de parkeerbilans er na de ontwikkeling uitziet. Door bijvoorbeeld ook de te verwachten bevolkingsgroei mee te nemen ontstaat een dynamische parkeerbilans waarmee het voor de gemeente mogelijk wordt om in de besluitvorming te kunnen anticiperen op de toekomst.

Dynamische parkeerbilans

De keuze van de gemeente Enschede om een dynamische parkeerbilans voor het centrum op te stellen biedt verschillende voordelen. Allereerst verbetert het benutten van beschikbare capaciteit de financiële haalbaarheid van projecten die een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de kwaliteit van de stad. Het tweede - misschien net zo belangrijk - is dat het voorkomt dat schaarse openbare ruimte in de stad opgevoerd wordt voor parkeerplaatsen. Tot slot kan ook het verbeteren van de bezetting van de parkeervoorzieningen genoemd worden. Een groot deel van de parkeercapaciteit is in handen van de gemeente. Hierdoor heeft de optimalisatieslag ook een positieve invloed op de gemeentelijke parkeereexploitatie.