

SPARK20 JAAR Update

Nieuwsbrief over parkeren | Nummer 62



Parkeren in gebiedsontwikkeling: van sluitstuk naar puzzelstuk

In gebiedsontwikkelingen gaat terecht veel aandacht uit naar de woonomgeving en thema's als klimaatadaptie, groen en water. Parkeren komt vaak pas laat in beeld, terwijl het dan regelmatig een struikelblok blijkt.

De klassieke benadering, waarbij parkeren direct bij of onder de woning plaatsvindt, staat onder druk. Hoge woningdichtheid, autoluwe ambities en de hoge kosten van ondergrondse garages maken deze aanpak steeds minder vanzelfsprekend.

Mobiliteitshubs zijn een oplossing, maar de businesscase van een buurt- of wijkhub is uitdagend. Bewoners zijn de dominante doelgroep en acceptabele abonnements-tarieven dekken de kosten niet. Dat vraagt niet om minder hubs, maar om efficiënte parkeergarages die de gebiedsexploitatie zo min mogelijk belasten.

De kosten van een (bovengrondse) parkeergarage worden sterk bepaald door het benodigde aantal m² per parkeerplaats, gemiddeld circa 27-30m² BVO. Het type garage, de kavelafmetingen en het aantal parkeerlagen bepalen de efficiëntie.

Juist daar gaat het vaak mis. De gereserveerde ruimte blijkt te krap voor een (kosten)efficiënte garage. Zodra dat duidelijk wordt, is bijsturen vaak lastig. Dit artikel biedt 5 handvatten om tijdig de juiste randvoorwaarden mee te nemen in gebiedsontwikkelingen:

1. Optimaliseer parkeercapaciteit

Het volume van de parkeergarage moet passen in het weefsel van het nieuwe gebied. Kleinere garages zijn eenvoudiger in te passen, maar zijn relatief duur. Ze hebben (bijna) net zoveel hellingbanen, liften, trappen en technische ruimten nodig als een grotere garage. Opschalen loont, als het stedenbouwkundig plan dit mogelijk maakt.

2. Denk in parkeerstramien

Parkeergarages zijn opgebouwd uit 'parkeerstramien': stroken van een parkeerweg met aan beide zijden parkeervakken. De gereserveerde kavelbreedte moet aansluiten op deze vaste maatvoering.

Een te smal kavel leidt al snel tot verloren ruimte of een inefficiënte verkeersstructuur. Idealiter is een garage ten minste breed genoeg voor twee parkeerstramien, zodat gebruikers logisch kunnen circuleren. Een kavel is ook niet breder dan 3 parkeerstramien, zodat natuurlijke ventilatie mogelijk blijft.

3. De helling is het hart van de garage

De grootste puzzel in een parkeergarage is het inpassen van de hellingbanen. Deze bepaalt in hoge mate de ruimtelijke efficiëntie en het gebruiksgemak.

Split-level- en hellingbaangarages zijn efficiënt, maar kennen belangrijke beperkingen in het gebruik en zijn daarmee niet voor alle situaties en doelgroepen geschikt.

Een spiraalvormige hellingbaan is ook mogelijk, deze vraagt echter zoveel ruimte dat dit vaak alleen bij grotere garages zinvol is.

De omvang van het beschikbare kavel bepaalt in belangrijke mate welke positionering van een hellingbaan mogelijk is. Een te smal kavel leidt dan tot een inefficiënt ontwerp met vlakke vloeren of verplicht tot een split-level of hellingbaangarage waar dat vanuit gebruik niet gewenst is.

4. Hoger plafond, langere helling

Mobiliteitshubs zijn vaak meer dan een parkeervoorziening: ze huisvesten ook technische installaties, buurtvoorzieningen of een actieve plint. Deze functies vragen een grotere constructiehoogte op de begane grond. In autoluwe wijken komen daar vaak nog plaatsen voor bussen bij. ➤

Extra hoogte vraagt – bij hetzelfde hellingspercentage – om langere hellingbanen. Het beschikbare kavel moet wel rekening houden met deze extra ruimte.

5. Aansluiting op omgeving

De positie van de garage ten opzichte van omliggende bebouwing is ook belangrijk. Een vrije ligging maakt natuurlijke ventilatie mogelijk en voorkomt kostbare installaties.

Voor brandveiligheid geldt dat de meeste garages gebouwd worden op basis van een uitbrandscenario. Voor een parkeergarage direct naast of onder woningen is een uitbrandscenario niet acceptabel en worden aanvullende eisen gesteld.

Daarnaast is de positionering ook van invloed op mogelijke hinder, zoals lichthinder, geluidhinder, hinder door trillingen en verminderde privacy.

Parkeren is startpunt

Wie direct rekening houdt met capaciteit, stramienen, hellingbanen, hoogteverschillen en de relatie met de omgeving, kan mobiliteitshubs realiseren die beter functioneren én betaalbaarder zijn. Parkeren is daarmee geen sluitstuk van gebiedsontwikkeling, maar een belangrijk puzzelstuk dat vanaf het begin op tafel moet liggen.

De **Parkeerpuzzel**, onze online configurator, geeft snel inzicht in de benodigde ruimte voor de gewenste parkeercapaciteit, of andersom. **Interesse?** Ontvang een tijdelijke inlog via info@spark-parkeren.nl

Colofon

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

SPARK20 JAAR

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

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



Hulptroepen nodig om parkeren goed te regelen

Dit jaar bestaan wij 20 jaar. In die 20 jaar hebben we veel ervaring opgedaan met parkeren. Daarbij constateerden wij dat een optimale parkeeroplossing moeilijk is binnen het gefragmenteerde speelveld van politieke wensen, wet- en regelgeving, belangen van bewoners en ondernemers en een stevige bouwopgave.

Parkeren heeft vaak veel meer impact dan mensen van buiten ons vakgebied zich kunnen voorstellen. Tegelijkertijd krijgt het onderwerp lang niet altijd de aandacht die het verdient.

Bij de laatste gemeenteraadsverkiezingen stond parkeren in veel gemeenten hoog op de agenda, naast asiel en woningbouw. Toch zien veel beleidsmakers en bestuurders het belang van parkeren onvoldoende, waardoor er te weinig aandacht voor is. Dat geldt op lokaal niveau, maar ook het rijk is een grote afwezige op het gebied van parkeren. Terwijl, om een voorbeeld te noemen, alle parkeerregulering in gemeentes alleen maar kan op basis van landelijke wetgeving en die is al jaren niet aangepast.

Parkeren is goed te regelen als ook andere partijen in gaan zien dat parkeren belangrijk is voor het haalbaar maken van heel veel ambities. Denk aan het realiseren van nieuwe woningen, efficiënter gebruik van

openbare ruimte en een eerlijke verdeling van schaarse ruimte; allemaal zaken waarop parkeren van grote invloed is.

Om parkeren ook in de toekomst goed te regelen, is meer nodig dan alleen de inzet van ons en onze vakgenoten. Er zijn hulptroepen nodig die weten hoe je:

- het belang van parkeren bij het rijk op de agenda krijgt;
- de lokale politiek en het bestuur duidelijk maakt dat parkeren veel meer impact heeft op de kwaliteit van onze leefomgeving dan nu wordt gedacht;
- draagvlak creëert bij bewoners en ondernemers in dorpen en steden.

Tijdens onze jubileumbijeenkomst op 3 november 2026 gaan we hierover in gesprek met Klaas Dijkhoff (ondernemer), Ashley North (oud wethouder van Leiden) en Marco Broekman (stedenbouwkundige). Schrijver Joris Luyendijk leidt het gesprek en vraagt onze gasten naar hun ideeën.