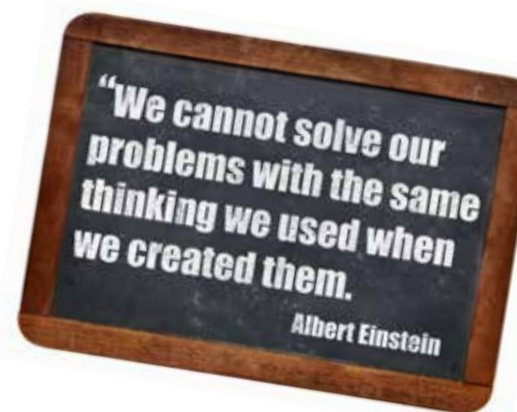




Integrale parkeernormen zorgen voor **rendabele vast- goedprojecten**

Gemeenten moeten de normen voor de bouw van **PARKEER-
GARAGES** baseren op vaker voorkomende drukte in plaats van op piekbezetting. Bovendien doen de gemeenten er verstandig aan te kiezen voor een **INTEGRALE AANPAK**, met aandacht voor dubbelgebruik van openbare parkeervoorzeningen en voor een **GEBIEDSGERICHTE BENADERING**.



Flatgebouw aan de Polenstraat in het Europakwartier in Almere Poort. In Almere Poort werd de parkeervoorziening voor de woon-, werk- en winkelfuncties gecombineerd. Stadsarchief Almere, fotograaf Jordi Huisman.

de parkeergarage in driekwart van de gevallen niet haalbaar blijkt.

BEHOEFTE TER PLAATSE

Om de bouw van rendabele parkeergarages mogelijk te maken, dienen de gehanteerde parkeernormen beter aan te sluiten op de behoefte ter plaatse. Daarvoor is maatwerk nodig. Nu zijn de gemeentelijke parkeernormen vaak afgeleid van de 'parkeerkencijfers' die het CROW (kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en vervoer) in de jaren '80 heeft gepubliceerd. Het CROW heeft altijd benadrukt dat deze cijfers niet meer zijn dan een hulpmiddel voor planners en ontwerpers, maar ze kregen de status van normen toen de Vereniging van Nederlandse Gemeenten ernaar verwees in een modelbouwverordening.

Als deze, op zich al ruime, CROW-normen op verschillende objecten in hetzelfde gebied worden losgelaten, valt de planning nog ruimer uit. De optelsom van parkeerplaatsen voor het winkelcentrum, de kantoren en de woonwijk kan ver boven de werkelijke vraag uitstijgen, met onbenutte capaciteit tot gevolg.

Gelukkig beseffen steeds meer gemeenten dat de parkeernormen lokaal, per geval moeten worden vastgesteld om ervoor te zorgen dat nieuwe projecten van de grond komen. In Eindhoven hoeven projectontwikkelaars bij het realiseren van ontwikkelingen geen nieuwe parkeerplaatsen te bouwen, mits er voldoende (over)capaciteit in de directe omgeving aanwezig is. In de nieuwe wijk Almere Poort werd de parkeervoorziening voor de woon-, werk- en winkelfuncties gecombineerd. Dat leverde een besparing op van 30 procent op de te realiseren parkeerplaatsen ten opzichte van de traditionele normen. En in de nota 'Blik op de toekomst' moedigt de gemeente Den Haag projectontwikkelaars aan om bij ontwikkelingen in hetzelfde gebied de totale parkeerbehoefte in een gezamenlijke voorziening op te vangen. Dit zijn voorbeelden waarbij slim gebruik wordt gemaakt van de reeds bestaande capaciteit of rekening wordt gehouden van de gecombineerde behoefte.



Hoewel de discussie rondom parkeernormen al enige tijd wordt gevoerd, is deze niet minder actueel, mede door recente trends in de samenleving. Wij zien dat fietsers steeds meer ruimte in de binnensteden opeisen, het autobezit onder jongeren in de grote steden afneemt en tegelijkertijd het delen van auto's steeds populairder wordt. De gemeenten willen de binnensteden bereikbaar en leefbaar maken en houden. Tevens stimuleren de gemeenten actief het P+R gebruik. Al deze ontwikkelingen hebben impact op de traditionele parkeernormen en dienen bij realisatie van parkeervoorzieningen betrokken te worden. De laatste paar jaar worden door gemeenten veel minder gebouwde parkeervoorzieningen gerealiseerd. Dat is opmerkelijk gezien enerzijds de groei van het wagenpark en anderzijds de wens van gemeenten om het 'blik van straat' te halen en de openbare ruimte terug te geven aan de voetgangers en de fietsers. De oorzaak van het probleem ligt mede in de veel te ruime parkeernormen die gemeenten hanteren, waardoor een rendabele exploitatie van

Parkeernormen
moeten aansluiten
bij behoefte ter
plaatse

Slim parkeren vraagt om strakke regie



REGIE

Slim parkeren vraagt om strakke regie. Er moet immers voldoende capaciteit binnen het gemeentebestuur worden gerealiseerd. Regie laat bovendien geen ruimte voor tweespalt, belangenstrijd of oneerlijke concurrentie tussen gemeente en marktpartijen. Er ontstaat een gemeenschappelijk belang voor projectontwikkelaars, vastgoedbeleggers, parkeerexploitanten en gemeenten: een optimale parkeervoorziening. Alleen samen kunnen partijen het klimaat scheppen waarin gewenst beleid en benodigd rendement worden gerealiseerd.

Dat is echter niet altijd de praktijk. In de parkeerwereld van alle dag bestaat wel degelijk spanning tussen beleid en rendement. Die spanning komt soms tot uiting in de relatie tussen gemeenten en commerciële (parkeer) bedrijven, maar evenzeer binnen de gemeenten tussen beleidsmakers en gemeentelijke diensten die verantwoordelijk zijn voor parkeerbeheer en vastgoed. Het parkeerbeleid staat soms op gespannen voet met een goede bezettingsgraad van de parkeervoorzieningen of een kostendekkende exploitatie.

De gemeente zou bij het vaststellen van de parkeernormen een voorbeeld moeten nemen aan een hoteleigenaar, een ontwikkelaar of een woningcorporatie. Het aantal hotelkamers wordt niet op topdrukke afgestemd, dat geldt ook voor kantoorprojecten. Deze worden niet op hoogconjunctuur afgestemd en een woningcorporatie bouwt geen woningen voor leegstand. Zij kijken allemaal naar de gemiddelde bezettingsgraad: die legt de basis onder een sluitende exploitatie. Hoe hoger het gemiddelde, hoe beter het rendement.

Er is maar één oplossing en dat is delen

METEN IN PLAATS VAN NORMEN HANTEREN

Om te komen tot realistische, situatiespecifieke parkeerbehoeften dient de gemeente te meten in plaats van verouderde normen te hanteren. Te weinig nog wordt de daadwerkelijke parkeerbehoeften op locatie, per doelgroep, per dag, voor elk tijdstip van de dag in kaart gebracht. Door betrouwbare metingen en schattingen en door grondige analyses te maken kan de gemeente beter anticiperen op dubbelgebruik van een parkeerplaats. Dan blijkt telkens dat het benodigde aantal parkeerplaatsen ruim onder de optelsom van de individuele behoeften blijft.

Daarnaast dient de norm niet te zijn afgestemd op uitzonderlijke pieken, maar op vaker voorkomende drukke momenten. Bouwen op vaker voorkomende drukte in plaats van op pieken leidt tot substantiële besparingen. Maar een krupper afgestemd parkeerareaal heeft wel buffers nodig om de uitzonderlijke drukte van een jaarmarkt, een festival of die ene topexpositie op te vangen. De gemeente kan in deze situaties de regie behouden door overloopgebieden aan te wijzen en openbaar vervoer naar het evenement in te zetten.

In onze optiek is er maar één oplossing en dat is delen. Delen van kennis, ervaring maar ook van parkeerareaal. Door te delen nemen de effectiviteit en de efficiency van het beleid, de bezettingsgraad en het parkeergemak toe. Wij menen dat de discussie over parkeernormen door de veranderende mobiliteit onverminderd actueel is. Graag nodigen wij u uit om met ons hierover van gedachten te wisselen.