

Proceswijzer Parkeren en duurzame gebiedsontwikkeling

Ruimte voor succes

Parkeren en duurzame gebiedsontwikkeling

Willen we Nederland in de toekomst goed bereikbaar, leefbaar en veilig houden, dan vergt dit een brede aanpak van bereikbaarheidsopgaven, inclusief parkeren in relatie tot duurzame gebiedsontwikkeling. Niet alleen voor de bouwopgave van 1 miljoen woningen, maar ook in de transitie van bestaande gebieden. Met een integrale aanpak en een goede samenwerking tussen verschillende partijen is er ruimte voor succes om dit te realiseren. In Nederland zijn veel professionals die zich bezig houden met parkeren en duurzame gebiedsontwikkeling. De ambitie is om hun kennis en ervaring beter te ontsluiten en te delen.

Samenwerking op inhoud en proces

Parkeren, duurzaamheid en gebiedsontwikkeling zijn vakgebieden met elk hun eigen taal, hun eigen gewoontes en hun eigen netwerken. Een samenwerking met als doel om parkeren te verbinden met duurzame gebiedsontwikkeling vraagt daarom om begrip van elkaars vakgebied en kennis van zaken. Om hier verdere invulling aan te geven is in samenwerking met verschillende gemeenten, provincies, het Rijk, projectontwikkelaars, Platform31 en de Neprom een proceswijzer "Parkeren en duurzame gebiedsontwikkeling" ontwikkeld. Deze proceswijzer vormt het startpunt van een proces dat moet leiden tot de ontwikkeling van een

gebied waarin parkeren de plek krijgt die het verdient met een gebiedsgerichte aanpak en afgestemd met alle ambities van betrokken partijen. Gebieden die bereikbaar zijn voor auto's voor zover de ambities van de toekomstige gebruikers reiken, maar waar de auto geen dominante positie meer in de openbare ruimte inneemt zoals we dat decennialang in steden gewend waren. De ervaringen in het verleden leren dat voor een succesvolle geïntegreerde aanpak van parkeren de gemeente niet alleen eisen moet stellen aan de omvang van het toekomstige parkeerareaal, maar ook actief betrokken moet zijn door de invoering van passend parkeerbeleid. Voor ontwikkelaars liggen er kansen als samen meer integraal naar de parkeeropgave van een gebied wordt gekeken.

Hoe is de proceswijzer te gebruiken?

Voor mensen die midden in de duurzame gebiedsontwikkeling zitten met de risico's voor het parkeren bevat de proceswijzer de belangrijkste mechanismen die daar aan het werk zijn en de lessen die daaruit zijn te trekken. Denk aan de wijze waarop de exploitatie doorwerkt, de rol die een overheid kan nemen of de mate waarin bij de ontwikkeling al rekening moet worden gehouden met het beheer (wat gebeurt er met de garages die zijn opgeleverd?). Zie figuur 1.



Onze ambitie is een kennisstructuur van alle betrokkenen bij parkeren en gebiedsontwikkeling waarbinnen bestaande kennis wordt bediscussieerd, verbeterd en gedeeld.

Structuur

- CROW opdrachtgever
- Spark opdrachtnemer i.s.m. Marco Martens en Paul van Loon
- Werkgroep:
 - Provincie en Ministerie
 - Gemeenten: verkeer én ruimtelijke ontwikkeling
 - Ontwikkelaars

Proces

- Mission statement
- Kennisstructuur
- Typologie van gebieden
- Verzamelen kennisproducten
- Verzamelen van ervaringen
- Bijeenkomst ontwikkelaars
- Verbinding gezocht Neprom
 - Presentatie Dag van de Projectontwikkeling
- Publicaties



TEKST ERNST BOS

Het CROW heeft in samenwerking met het Ministerie van IenW en de provincie Zuid-Holland het initiatief genomen om parkeren en gebiedsontwikkeling met elkaar te verbinden. Willen wij de verdichtingsopgave van veel steden en dorpen in Nederland tot stand brengen dan staan we voor een complexe parkeeropgave. De huidige beleidskaders zijn niet toereikend voor intensiever grondgebruik, waarbij de auto op dezelfde wijze gefaciliteerd moet worden zoals we dat altijd hebben gedaan. En dus zijn er nieuwe kaders nodig, gebaseerd op kennis en ervaring die we gezamenlijk hebben opgedaan en waarschijnlijk ook op nieuwe kennis.

WAT CONSTATEN WE?

Parkeerbeleid is in vrijwel alle Nederlandse gemeenten een belangrijk onderwerp. Recentelijk krijgt het zelfs op nationaal niveau serieuze aandacht. Parkeerbeleid heeft sterk bijgedragen aan bereikbare en duurzame steden en er is een bloeiende markt ontstaan van parkeerbedrijven en dienstverleners. Tegelijkertijd blijft parkeren een lastig onderwerp. Het heeft te maken met verkeersbeleid, maar stilstaand verkeer gedraagt zich toch heel anders dan rijdend verkeer. Parkeren raakt ook sterk aan ruimtelijk beleid en leef-

baarheid. Met hoeveel auto's krijgen we te maken in dit nieuwe of te herontwikkelen gebied? En waar parkeren die auto's? In alle gevallen kent parkeerbeleid sterke juridisch en financiële componenten (en ingrijpende gedragsveranderingen) en staat de gemeente er in principe alleen voor (weinig ondersteuning vanuit regionale of nationale kaders). Gezien deze positie is er alle aanleiding om voor parkeervraagstukken zelfstandig kennis op te bouwen en tools te ontwikkelen. Enkele belangrijke tools, zoals Parkeercijfers of Ontwerpen, worden mede dankzij het CROW door vrijwel alle gemeenten gebruikt. Op operationeel niveau zijn ze in de dagelijkse praktijk van grote waarde.

Er zijn ook tools ontwikkeld voor meer strategische en tactische parkeervraagstukken. Hoe ga je met de CROW-parkeercijfers om gezien de ruimtelijke en financiële beperkingen? Wat zijn de effecten van (te star) parkeerbeleid? Deze tools zijn niet voor dagelijks gebruik bedoeld. Samen met opdrachtgevers en CROW constateren we echter dat ze ook een weinig actief leven leiden. Er wordt te weinig over gediscussieerd, er wordt nauwelijks over doorontwikkeld in een volgende publicatie, ze worden zelfs niet tot de grond toe afgebrand als daar door nieuwe ontwik-

kelingen en inzichten aanleiding voor zou zijn. We durven zelfs een volgende constatering aan: door het nauwelijks delen van actieve parkeerkennis op strategisch en tactisch niveau bepaalt de facto de praktijk (met wel veelbeproeide en gedeelde tools) de kaders van het parkeerbeleid. En daarmee blijven de vernieuwingen op beleidsniveau achter op de snelle ontwikkelingen in de markt.

DEELT U BOVENSTAANDE CONSTATINGEN?

Om de parkeerkennis op strategisch en tactisch niveau naar een hoger plan trekken wil het CROW met u de behoefte en praktische invulling van een actieve community verkennen. In de community hebt u uiteraard makkelijk toegang tot tools en brochures die reeds zijn ontwikkeld en natuurlijk ook nieuwe tools, waar vanuit de community behoefte aan bestaat. In de community vindt u straks ook steun van collega's en/of de wetenschap bij het oplossen van ingewikkelde parkeervraagstukken op beleidsniveau.

Frans Bekhuis Frans.Bekhuis@crow.nl
Ernst Bos ErnstBos@spark-parkeren.nl
Paul van Loon P.van.Loos@empaction.nl
Marco Martens Marco.Martens@gmail.com

Proceswijzer

1. Inleiding
2. Waar loop je tegen aan – 10 relevante noties
3. De belangrijkste acties voor parkeren in relatie tot duurzaamheid
4. Het proces van initiatief tot parkeeroplossing

De 10 relevante noties:

1. Verdichten en verduurzamen: een gezamenlijke opgave
2. De rol van de gebiedsontwikkelaar
3. Bottom line; financieel moet het kloppen
4. Grondexploitatie versus parkeerexploitatie
5. De bijdrage van waardeestijging aan object en omgeving
6. De aantallen: omgaan met parkeernormen en kencijfers
7. Dubbelgebruik: wat kan en wat mag mengen?
8. Bouwen vergt ook keuzes over beheer
9. De noodzaak van parkeerregulering in de omgeving: de backstop
10. De politiek moet keuzes maken

De belangrijkste acties - 1

Definitie:

De ontwikkeling van een gebied dat uit meer bestaat dan een enkele ontwikkeling en dat in alle opzichten een goede en aangename plek is om te leven, te werken en/of te recreëren zonder afwenteling van problemen naar elders en later.

De belangrijkste acties - 2

Prettig en goed functioneren	Prettig en goed algemeen
	Rekening houdend met (toekomstige) gebruikers
	Geen extreme pieken in mobiliteit/parkeren
	Geen parkeeroverlast in het gebied zelf
Niet afwentelen op de omgeving	Positieve uitstraling op omgeving
	Geen parkeeroverlast in de omgeving
	Geen buiten proportie belasting bestaande netwerken
	Verantwoorde kosten en baten
Niet afwentelen op de toekomst	Waarde- en toekomstvast
	- flexibiliteit
	- aandacht beheer
	- Kosten en baten commercieel en maatschappelijk
	Duurzame mobiliteit
	- beperken bezit auto's
	- beperken gebruik auto's
	- stimuleren emissieloze voertuigen
Duurzame bouw en inrichting	

Hogere doel	Nadere uitwerking	Acties bij ontwerp en inrichting	Acties bij beheer en onderhoud
Prettig en goed functioneren	Prettig en goed algemeen	Levendig – menging van functies, geen monofunctionele complexen	Schoon, heel en veilig
		Groene buitenruimte	Adequaat onderhoud
		Kwalitatieve openbare ruimte, materiaalkeuze [ASVV]	
	Rekening houdend met (toekomstige) gebruikers	Levenscyclus bestendig	Gebruiksanalyse
		Juridische en organisatiestructuur	Gebruikersonderzoek
		Goede en goed gepositioneerde fietsvoorzieningen met oog voor specials	Organisatie door gemeente, gebieds- of parkmanager?
	Geen extreme pieken in mobiliteit	Mix van functies	Adequaat verkeersmanagement
		Passende wegeninfrastructuur	Passende parkeerregulering
		Goede OV verbindingen	Flexibiliteit in aanbod parkeerplaatsen
		Goede fietsverbindingen	Implementatie MaaS
	Specifiek voor parkeren	Maximale inzet op dubbelgebruik	Handhaving oneigenlijk gebruik parkeervoorzieningen (onttrekking parkeerfunctie, opslag)
		Voldoende ruimte voor bedrijfsvoertuigen	Adequate parkeerregulering en klantvriendelijke handhavingsmiddelen (app's, automaten, etc)
		Voldoende gehandicaptenplaatsen	Onderhoud (fiets) parkeerplaatsen
		Voldoende ruimte voor deelauto's	Aanpak weesfietsen
		Bij parkeren 'op afstand' goede laad- en losmogelijkheden	

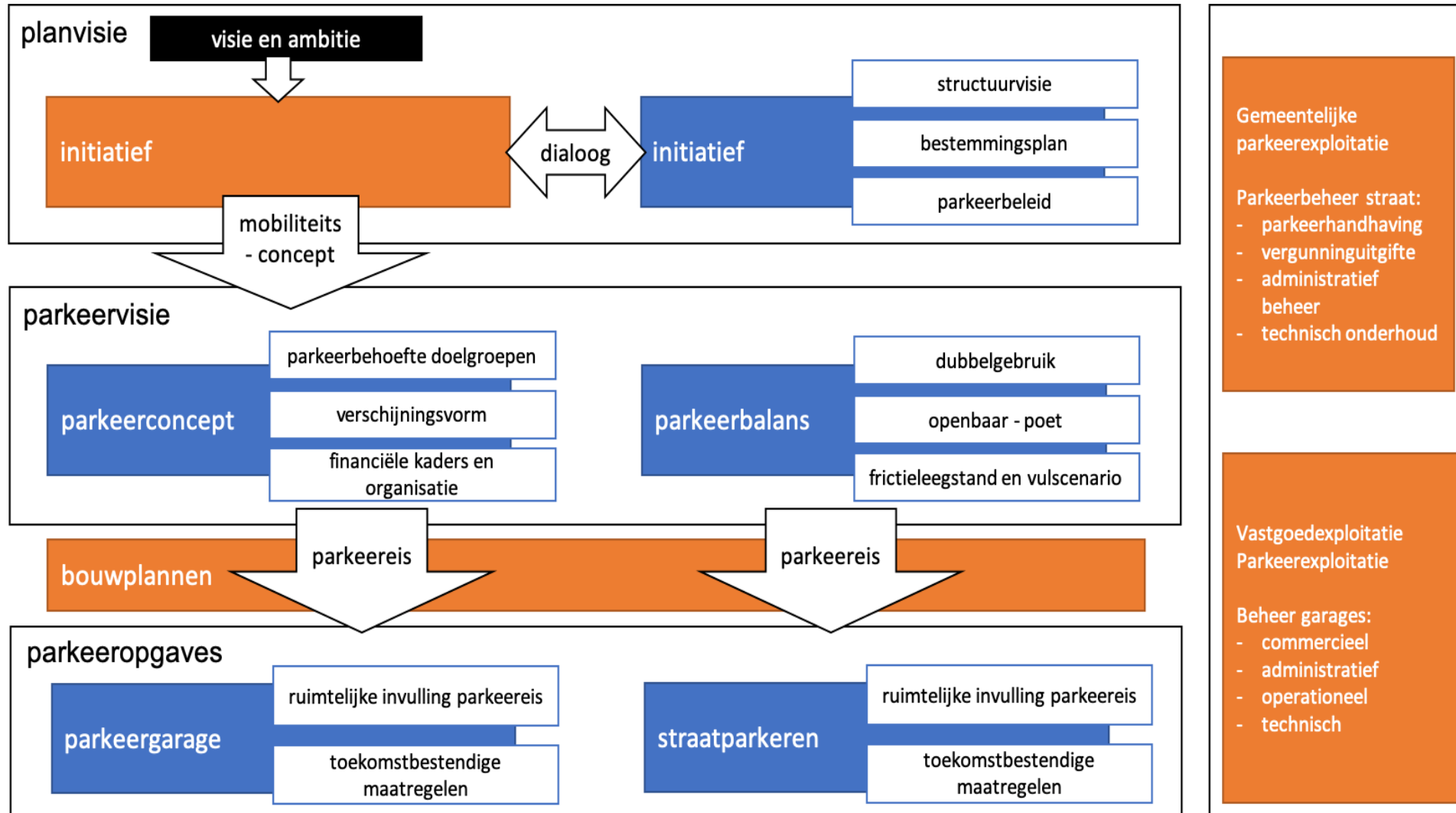
De belangrijkste acties - 4

Hogere doel	Nadere uitwerking	Acties bij ontwerp en inrichting	Acties bij beheer en onderhoud
Niet afwentelen op de omgeving	Geen parkeeroverlast	Parkeerregulering omliggend gebied	Adequate regulering en klantvriendelijke handhavingsmiddelen (app's, automaten, etc)
	Geen buiten proportie belasting bestaande netwerken	Geen substantiele groei verkeersbewegingen	Actief verkeersmanagement
		Aanpassing verkeersmanagement	Goede verwijzing naar bestemmingen
	Positieve uitstraling op omgeving	Beter gebruik bestaande parkeervoorzieningen	Adequate parkeerregulering Flexibiliteit in aanbod parkeerplaatsen
Verantwoorde kosten en baten	De kosten voor parkeren opnemen in GREX	Parkeertarieven en -voorwaarden in lijn brengen met omgeving	

De belangrijkste acties - 5

Hogere doel	Nadere uitwerking	Acties bij ontwerp en inrichting	Acties bij beheer en onderhoud
Niet afwentelen op de toekomst	Waarde- en toekomstvast		
	Flexibiliteit	Referentieontwerp voor veranderend parkeerbehoefte (plan B)	Monitoring gebruik parkeervoorzieningen
	Aandacht beheer	Duurzame materialen	
	Financieel	Investerings op basis van life cycle costs	Onderhoudsmanagement
	Duurzame mobiliteit		
	Beperken bezit gemotoriseerde vervoermiddelen	Integrale kostprijsberekening parkeerkosten	Toerekening kostprijs gebruik parkeren
			Periodieke evaluatie parkeerbeleid
	Beperken gebruik gemotoriseerde vervoermiddelen	Voldoen aan 'normstelling werkgebonden mobiliteit'[1]	Periodieke evaluatie parkeerbeleid
	Stimuleren emissieloze voertuigen	Voldoende laadinfrastructuur	Voldoende laadinfrastructuur
	Duurzame bouw en inrichting	Handvat duurzaam materiaalgebruik voor bouw- en infrabedrijven [2]	Duurzame onderhoudsmethoden
Ruimte voor deelmobiliteit			

Proces van initiatief tot parkeeroplossing



Het kennisdelen kan nu beginnen

<http://kennisbank.crow.nl/Kennismodule#65050>



Ontwerpwijzer parkeergarages

Parkeeroplossingen in woonwijken – een

Parkeren en duurzame gebiedsontwikkeling

▸ 1 Een proceswijzer voor parkeren in duurzame geb

▾ 2 Waar loop je altijd tegenaan?

2.1 Verdichten en verduurzamen: een gezamenli

2.2 De rol van de gebiedsontwikkelaar?

2.3 Bottom line: financieel moet het kloppen

2.4 Grond- en parkeerexploitatie: grex versus pe

2.5 De bijdrage van waardestijging aan object en

2.6 De aantallen: omgaan met parkeernormen e

2.7 Dubbelgebruik: wat kan en wat mag menger

2.8 Bouwen vergt ook keuzes over beheer

Ruimte, mobiliteit, stedenbouw en verkeer\Parkeren en duurzame gebiedsontwikkeling
Deze tekst is gepubliceerd op 31-10-2019

2 Waar loop je altijd tegenaan?



Parkeren, duurzaamheid en gebiedsontwikkeling zijn vakgebieden met elk hun eigen taal, hun parkeren te verbinden met duurzame gebiedsontwikkeling vraagt daarom om begrip van elkaar inzicht en begrip te kweken. En waar iedereen vooraf kennis van zou moeten hebben om een duurzaam gebied.

2.1 Verdichten en verduurzamen: een gezamenlijke opgave



Veel grotere gemeenten staan voor een *verdichtingsopgave*. De uitdaging is om de komende omgeving en in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer. Hier vinden dus meestal verduurzaming gelden ook hier dezelfde voorwaarden als een gebiedsontwikkeling van een leefbaar gebied. Hierbij zijn er vaak minder parkeerplaatsen maken dan strikt nodig. Ook hier zoek je naar een evenwichtige parkeerbalans om te zorgen dat er voldoende parkeerplaatsen te optimaliseren. De logische conclusie is dat ook voor een verdichtingsopgave meerwaarde kan zijn. Eén partij die de mobiliteitsopgave op zich neemt. Maar die is logisch verantwoordelijk voor elk hun eigen visie en verantwoordelijkheden. De *second best* optie lijkt de gemeente zelf. In dit artikel wordt de parkeerbehoefte en het sturen op de parkeerbehoefte met andere vormen van (deel)mobiliteit besproken. Enkele voorbeelden die voorzichtig steeds meer vorm krijgen:

- De gemeente neemt de verantwoordelijkheid voor bezoekersparkeren en zal dit vooral realiseren in de omgeving van een intercity treinstation.
- De gemeente biedt ontwikkelaars de ruimte om in de omgeving van een intercity treinstation niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor op straat. Enkele gemeenten dwingen ontwikkelaars om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen.
- Veel gemeenten willen bij minder parkeerplaatsen van de ontwikkelaar een mobiliteitsplan ontwikkelen. Zorgpunt daarbij is nog wel het toetsingskader.
- Steeds meer gemeenten staan open om zelf meer regie te nemen voor het onderdeel deel