

PARKEER24 JAARCONGRES

Andere inzichten



Een terugblik met:

- Een impressie van de dag
- Een verslag van het plenaire programma met keynote sprekers Derk Loorbach (DRIFT), Ben van Lier (Centric) en Ferenc van Damme (Provincie Overijssel)
- Verslagen van de mini-masterclasses:
 - De werkelijke cijfers achter parkeren!
 - Klantbeleving
 - Review Panels: Waarom veel parkeerbeleid zonder politiek kan
 - Parkeren, mobiliteit en Omgevingswet: Gebruik de ruimte!



Impressie van de dag



Jan-Joost @jjhve · 5 apr.

Is de huidige omslag in denken rondom de energietransitie (gaskraan dicht!) de drijfveer achter een omslag in het denken over onze (auto)mobiliteit? @drk75 van @drifteur zoekt naar de ideale inpassing van mobiliteit in onze openbare ruimte. #pjc



#PJC / #Parkeer24Jaarcongres



Vincent Taapken @vlaapken

Transitie expert @drk75 fascineert zich over lobby wegenbouw: het gaat meer over bouwafval dan over mobiliteit #transitie #newmobility #stadsontwikkeling #pjc @drifteur @PARKEER24 #parkeren



Wouter van de Kamp @WiewaWouter · 5 apr.

Parkeercongres 2018 benieuwd naar de nieuwe inzichten #pjc



Keynote Ferenc van Damme

Radicale paradigmashift en de toekomst van de parkeerwereld

“We leven - om met Jan Rotmans te spreken - in een verandering van tijdperken. Ga dus uit van een radicale paradigmashift en verken de toekomst van de parkeerwereld”, adviseert Van Damme, werkzaam als communicatiestrateg bij de provincie Overijssel.

Hoe? “Doe kleine experimentjes waar geen doden bij vallen en die geen miljoenen kosten en doe het vooral met unusual suspects. Dus niet met de mensen die hier aanwezig zijn”, benadrukt Van Damme als afsluitende keynotespeaker en wees nadrukkelijk de ruim honderd aanwezigen aan die op 5 april het PARKEER24Jaarcongres bezochten in Kasteel De Vanenburg in Putten.



“Misschien worden parkeergarages in de toekomst multifunctionele energiecentrales. Wie zal het zeggen?” Ook Van Damme waagt zich niet aan vastomlijnde toekomstbeelden, maar benadrukt vooral dat systemen en organisaties aan grote veranderingen onderhevig zijn. Deze verschuivingen hebben enorme impact op bestaande structuren. Het is tijd voor een update. Van Damme onderbouwt zijn stellingen met ‘duizelingwekkende’ cijfers uit diverse onderzoeken.

“We gaan nog steeds uit van ons openbaar besturingssysteem, maar dit dateert van Thorbecke in 1848.” Mensen zijn intussen niet meer lid van een politieke partij of van een omroep en verliezen zienderogen vertrouwen in overheid en pers. Wat dan wel? Niet de overheid, maar professionals komen aan zet, zegt Van Damme en geeft een paar handvatten: “Denk bij alles wat je doet na over: Waarom doen we dit? Wat zijn de spelregels en met wie gaan we deze klus klaren?”

Nazorg

Voor meer onderbouwing van zijn betoog verwijst van Damme naar zijn publieke nazorgpakket:

[Democratie is méér dan politiek alleen](#)

[Loslaten in vertrouwen](#)

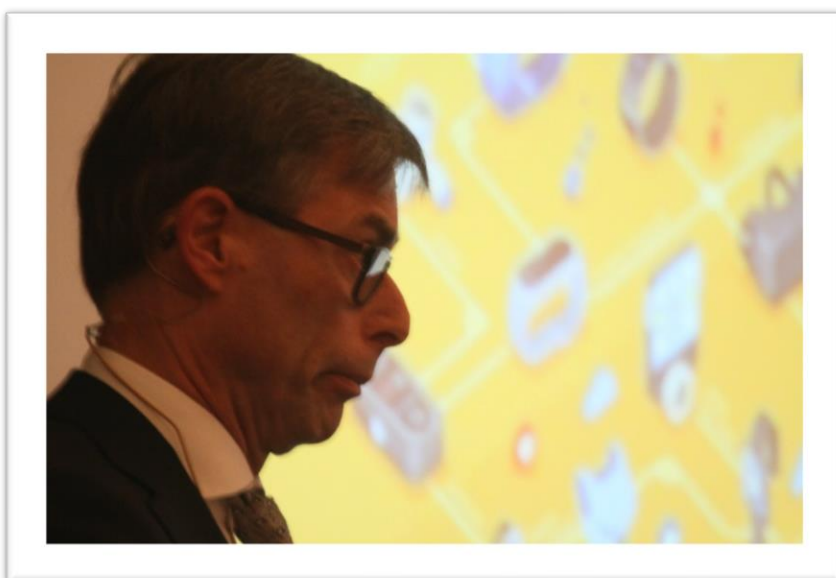


Keynote Ben van Lier

Big Data vraagt om Europese samenwerking

Met als thema 'Andere inzichten' blijkt Ben van Lier een geschikte keynote tijdens het Parkeer24Jaarcongres, op 5 april in Putten. "We staan aan de vooravond van de vierde industriële revolutie", waarschuwt de innovatiedirecteur van Centric en hoogleraar aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. "Juist daarom is cybersecurity belangrijker dan ooit."

De ontwikkeling van het Internet of Things begon al in 1991, begint hij zijn betoog. De technologie is inmiddels overal: tegenwoordig heeft 68 procent van de 7,5 miljard aardbewoners al een smartphone. Van Lier vraagt de aanwezige congresbezoekers wie een smart tv bezit: vele handen gaan de lucht in.



Technologische wapenwedloop

In de technologische 'wapenwedloop' strijden China en de VS om de eerste plek: China wil in 2030 alleen aan kop gaan. Op mondiaal niveau dreigt Europa steeds verder achterop te raken, schets Van Lier de mondiale verhoudingen: zelfs in Afrika betalen meer mensen met de smartphone dan in Europa. Contant geld zal op den duur verdwijnen, is zijn verwachting.

Door die steeds slimmere systemen komen steeds meer data beschikbaar. En dat biedt zeeën aan informatie. Op den duur gaan computers de mensen vervangen, voorspelt de hoogleraar. In nieuwe JSF-gevechtsvliegtuigen van de VS is zelfs geen piloot meer aanwezig. "Computers kunnen meer informatie verwerken".

Big Brother is watching you

Technologische ontwikkelingen bieden veel voordelen, maar er zitten ook risico's aan vast: Big Data kent geen grenzen. Zo kan Samsung via de smart tv bij jou thuis meekijken. "En heb je een microfoon in huis? Let dan op wat je zegt: China kan zomaar meeluisteren", zegt Van Lier droogjes.

Een voorbeeld dichter bij huis: [begin 2018 nam BMW de Amerikaanse tak van Parkmobile over](#). Daardoor kan de Duitse autofabrikant mee op reis met parkeerders wereldwijd.



Méer Europa

De macht van bepaalde bedrijven is inmiddels al groter dan die van sommige natiestaten en bedrijven krijgen alleen maar méér macht, constateert Van Lier. Reden voor de Franse president Macron om begin januari [op te roepen tot een gezamenlijke Europese Big Data-strategie](#).

Cybersecurity is belangrijker dan ooit en we kunnen die data maar beter op Europees niveau opvangen, besluit de innovatiedirecteur annex hoogleraar. Dagvoorzitter Elise Fikse reageert: “Een oproep voor méér Europa. Dat is een gevaarlijk standpunt, tegenwoordig.”



Keynote Derk Loorbach

"De meesten van jullie zien parkeren als een mooie business, helemaal nu de ruimte onder druk staat", zei professor Derk Loorbach tijdens het Parkeer24Jaarcongres op 5 april in Putten. Maar intussen is er veel meer aan de hand. We zitten midden in een tweede transitiegolf. "Als je niet mee kan, heb je ook niet goed opgelet misschien."

De tweede transitiegolf is sterker dan de eerste die rond de eeuwwisseling plaatvond, maar die tijdens het kabinet Rutte I wegebde, liet Loorbach zien. Loorbach is in het dagelijks leven directeur van het Dutch Research Institute for Transitions (DRIFT) in Rotterdam. Volgens hem is een transitie een schoksgewijze fundamentele verandering in de dominante structuur, cultuur en werkwijzen binnen een maatschappelijk deelsysteem. Dat heeft niet alleen positieve effecten. Transitie kan ook ongewenste effecten met zich mee brengen. "Als we alle auto's vervangen door elektrische, is dat ook zonde van de grondstoffen. We moeten juist ook met minder auto's toe." Transitie in de vorm van disruptie is erg leuk om over te praten, maar kent ook verliezers; mensen en partijen die de dupe worden van de chaos die transitie met zich meebrengt. Het is deels ook eigen verantwoordelijkheid om snel heftige veranderingen te signaleren en daarmee om te gaan.

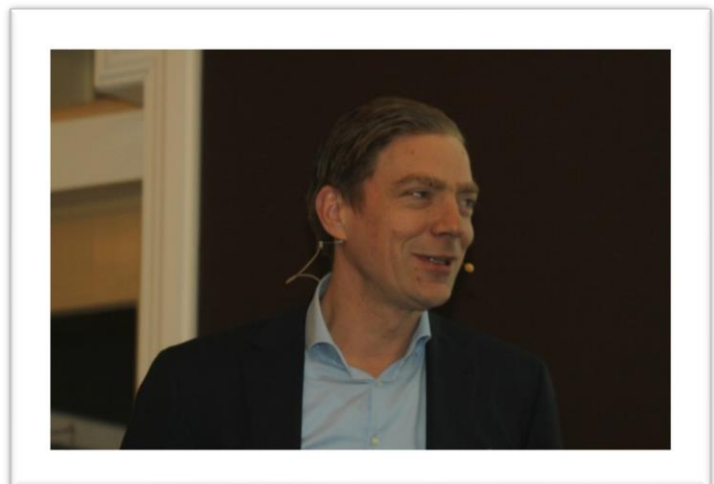
Volgens Loorbach is het mobiliteitssysteem erg goed in het faciliteren van (individuele) mobiliteit om economische activiteiten mogelijk te maken en dat zo efficiënt mogelijk. Wegenbouw is volgens hem helemaal geen oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk, maar vooral een goede manier om afval te dumpen. "Kijk maar eens wat er allemaal onder die wegen verdwijnt." Maar er zijn toenemende vragen bij deze aanpak, signaleert hij. Hoeveel efficiënter kunnen we wegen nog benutten? Hoeveel efficiënter kan de benzinemotor? Hoeveel meer flexibiliteit is mogelijk door flexwerken en mobiliteitsmanagement? Dit zijn signalen dat het regime tegen grenzen aanloopt. "Tegelijk ontwikkelen zich allerlei alternatieven die goedkoper, aantrekkelijker en beter worden."

Loorbach onderbouwt dit met de – tot nu toe – hardnekkige volharding van de optimalisatiestrategie voor het autosysteem. Vraagstukken over milieu, veiligheid en doorstroming worden daarmee echter niet opgelost. Loorbach: "Dit regime staat niet alleen onder druk, maar krijgt ook concurrentie."

Dat geldt ook voor parkeren.

Straatparkeren staat, met name in binnensteden, meer en meer onder druk. De oplossing lijkt te schuilen in meer parkeergarages, maar is dat wel nodig? Kunnen we de bestaande parkeergarages niet beter benutten? Voor Vincent Taapken, gasthoofdredacteur van de komende editie van Parkeer24 met als thema Vastgoed was het duidelijk: nieuwe parkeergarages zijn niet nodig.

Mocht hij gelijk hebben, dan moeten sommige bedrijven goed nadenken over hun toekomst. Loorbach vatte het als volgt samen: substitutie, verschuiving, disruptie: dat zijn de drie scenario's voor transitie. "Denk erover na of jullie organisatie klaar is voor disruptie."



Mini-Masterclass: Klantbeleving

Marc Moonen en Bart Schinkel van Mr Y. Parking Guest gaan van start met hun masterclass Klantbeleving terwijl de deelnemers plaatsnemen in een verticale rij met stoelen waarbij de rugleuningen tegen elkaar aan staan. Een gekke gewaarwording, want men moet naar voren buigen en langs elkaar heen kijken om Schinkel en Moonen te zien.

“Daar begint het dus bij”, zegt Moonen. “De eerste indruk. De beleving. Als u de keuze had, was u hoogstwaarschijnlijk ook liever anders gaan zitten.” De deelnemers mogen weer ‘normaal’ gaan zitten en zetten de stoelen richting het scherm.

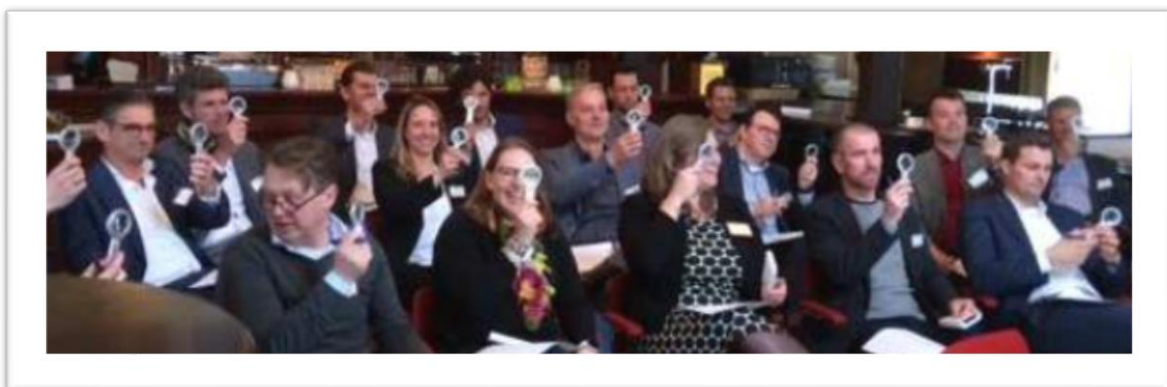
Vervolgens krijgen zij een vragenlijst uitgereikt en een loep want tijdens deze masterclass wordt ‘de klant’ onder de loep genomen. ‘De klant’ tussen aanhalingstekens want ‘de klant’ bestaat niet, legt Bart Schinkel uit.



De vragenlijst die de deelnemers invullen bestaat uit vragen als

- *Waardeert de klant de prijs-kwaliteitverhouding van bovengrondse parkeergarages anders dan van ondergrondse parkeergarages (bij vergelijkbare tarieven)?*
- *Wie zijn kritischer in het beoordelen van de kwaliteit van parkeergarages? Mannen of vrouwen?*
- *Bij welk soort parkeergarage beoordeelt de klant de vindbaarheid beter? Ondergronds of bovengronds?*
- *In hoeveel procent van de parkeergarages is een stadsplattegrond (of van bijvoorbeeld het winkelcentrum) aanwezig?*

De uitkomsten van deze vragenlijst zijn opgenomen in [deze presentatie](#) en werden aan het einde van de masterclass besproken.



“De klant is niet één specifiek persoon. De klant van een garage is man of vrouw, dagjesmens, bewoner, jong of oud, afkomstig uit de stad of uit een dorp et cetera”, vertelt Mark Moonen. Per klant verschilt de beleving. Het parkeerdoel en de emotie hebben hier grote invloed op. Iemand die voor een ziekenhuisbezoek parkeren moet, heeft een andere emotie en vindt andere aspecten



binnen een garage belangrijker dan iemand die moet parkeren om een dag te werken. Wat voor een soort klant je bent is afhankelijk van je emotie. En daarmee zijn de wensen voor een parkeergarage ook per keer anders. Toch raar dat de parkeerdiensten en het productaanbod hier niet op aan worden gepast”, merkt Schinkel op.

Bereikbaarheid en vindbaarheid

De vindbaarheid van garages wordt volgens Moonen en Schinkel over het algemeen goed gedaan. Op de borden wordt vaak tijdig aangegeven waar men kan parkeren. Maar zodra je geparkeerd hebt, ben je geen automobilist meer maar voetganger. Voor de voetganger is de uitgang binnen een parkeergarage vaak moeilijk te vinden. En na een dagje winkelen moet je ook weer op zoek naar de ingang. [In de presentatie](#) van Mr. Y Parking Guest worden enkele voorbeelden met foto's gevisualiseerd.

Koppeling garage en omgeving

Een belangrijke boodschap om de vindbaarheid en zichtbaarheid te verbeteren is het maken van een koppeling tussen omgeving en parkeergarage. “Het gaat niet om de parkeergarage of de onderneming, maar om de koppeling. We praten nog teveel over wij en zij. Maar we hebben allebei belang bij dezelfde vrouw die een dagje komt winkelen.”

“De klant heeft het doel om ergens naar toe te gaan. In een bekende stad, ga je vaak naar dezelfde garage. Kom je hier niet vandaan, dan moet je kiezen. Maar is de gekozen garage nou handig voor waar je heen wil?

Zichtbaarheid van de ondernemingen in de garage maakt dat je weet of je goed zit, bijvoorbeeld met abri's of in de bebording van de garages. De klant is namelijk op zoek naar de winkel waar hij voor komt. Het is handig deze winkels mee te nemen in bijvoorbeeld de bebording of vloerstickers in de garages”, geeft Schinkel aan. Andersom zouden ondernemingen de koppeling met de garage kunnen maken door deze te vernoemen op hun website.

Verlichting

Verlichting bepaalt voor een deel ook de beleving. Sommige garages zijn heel donker. Verlichting geeft een ander gevoel een andere beleving. “Wij lopen in Nederland hierin wel voorop. Maar we komen nog veel donkere garages tegen, hoewel ze vaak wel aan de norm voldoen.”

Service

Soms doe je er goed aan om een extra service aan je garage toe te voegen. “Realiseer je bij iedere service wat het bezoekdoel is en of die service in die garage handig is, geeft Schinkel aan. “Een schoenpoetservice in een garage bij een ziekenhuis is niet wenselijk, terwijl dit wellicht wel het geval is in een garage bij een kantoor.”

Resultaat

Na afloop verlaten de deelnemers geïnspireerd de ruimte : “Ik ben weer wat ideeën rijker” en “Misschien toch maar weer naar de tekentafel met wat ondernemingen uit de buurt”, klinkt het.



Mini-Masterclass: De werkelijke cijfers achter parkeren

Parkeernormen: wat zijn dat?

Ernst Bos, directeur van Spark, laat zien hoe je bij een parkeeropgave op een ontwikkellocatie gebruik kunt maken van een 'afpelmodel' om de parkeerbehoefte te bepalen en in balans te brengen met het te creëren parkeeraanbod. En met welke aspecten je allemaal rekening moet houden.

Hij benadrukt het belang van een goede definitie van de doelgroepen (wonen, werken, winkelen), de mogelijkheid om een mobiliteitscorrectie (invloed van ligging en kwaliteit alternatieve vervoersmodaliteiten) toe te passen.



De juiste norm

Hoe komt de parkeernorm tot stand? En wat is nu de juiste norm? Allereerst is het belangrijk om te weten wat de uitgangspunten van het parkeerbeleid in jouw gemeente zijn. Wil je bijvoorbeeld als gemeente autogebruik faciliteren of juist beperken? Wat zijn de plannen voor parkeerregulering? Wil je alternatieve vervoersmodaliteiten stimuleren

De basis

Algemeen bekend zijn de parkeerkencijfers van het CROW. Deze cijfers zijn o.a. gebaseerd op bestaand gebruik en gaan uit van vraagvolgend beleid, maar zeggen niets over toekomstige groei of juist afname van het gebruik. De CROW kencijfers zijn snel en makkelijk toepasbaar. Maar zie ze



vooral als een inspiratiebron en volg ze niet blind. Van belang is deze kencijfers voor iedere ontwikkellocatie afzonderlijk te kalibreren en de cijfers daarbij slechts als richtlijn te hanteren. Naast het CROW zijn er diverse andere bronnen te raadplegen om goede parkeernormen op te stellen, onder andere het CBS komt aan de orde. Hier is een schat aan waardevolle informatie over o.a. verplaatsingsgedrag en autobezit te vinden. Na deze min of meer algemene inleiding wordt door Ernst Bos de stap gemaakt naar eigen onderzoek.

Visite

Door de speakers schalt 'Visite', het bekende lied van Lenny. Visite: die personen die bij bewoners op bezoek komen. Het CROW hanteert in beginsel een kencijfer van 0,3. Dat wil zeggen 0,3 parkeerplaatsen voor bezoek per woning.

Volgens het CBS maakt elke Nederlander 0,33 verplaatsingen per dag voor visite. Maar worden die verplaatsingen wel gedaan met de auto? Dat hoeft niet. We leren dat de gemiddelde afstand van visite 5,5 km bedraagt met een gemiddelde reisduur van 8 minuten. Best 'fietsable', toch?

Gereguleerd parkeren beïnvloedt autogebruik substantieel, evenals goed OV in sterk stedelijke gebieden. Zodra je gereguleerd parkeren invoert, heeft dat direct invloed op het autogebruik en dus zien we in de praktijk dat de visite in gereguleerde gebieden veel minder gebruik maakt van de auto. Om dat te onderbouwen is er in Leiden onderzoek gedaan naar de werkelijke parkeerbehoefte voor visite. En wat blijkt? In een stad als Leiden volstaat een norm van 0,09 parkeerplaats per woning. Bijna drie keer minder dan op basis van het kengetal van het CROW verwacht zou worden.

Deelauto's

Om het concept deelauto kunnen we niet meer heen. En de vraag die aan de orde kwam, is of deelauto's van invloed zijn op toe te passen parkeernormen. De 'sharing platforms' schieten in Nederland, vooral in zeer sterk stedelijke gebieden, als paddenstoelen uit de grond, waaronder Mywheels en Car2go. In bijvoorbeeld Berlijn zijn aanbieders van deelauto's al veel langer actief en vind je op elke hoek van de straat wel een deelauto, zoals DriveNow. Er ontspan zich met de aanwezigen een interessante discussie over de vraag of we straks naast plaatsen voor eigen autobezit meer parkeerplaatsen nodig hebben voor deelauto's, of dat deelauto's juist voor een verlaging van het eigen autobezit zullen zorgen. Een vraag waarover veel te speculeren is, maar niemand nog het sluitende antwoord heeft.

Conclusie

We zijn het met elkaar eens dat het bepalen van de parkeernorm meer is dan blind kencijfers opvolgen. Bij het bepalen van parkeernormen moet nadrukkelijk gekeken worden naar het vigerende parkeerbeleid. Parkeernormen zijn daarvoor immers een instrument.

Dat ontwikkelingen als (meer/minder) autobezit en gebruik van de deelauto in de toekomst invloed op de norm zullen hebben is evident. De vraag is echter welke invloed.

Tenslotte werd geconstateerd dat je er met alleen het vaststellen van goede normen niet bent. De vastgestelde normen moeten ook in de praktijk geborgd worden, zodat de plaatsen die bedacht zijn voor specifieke doelgroepen ook daadwerkelijk voor die groepen beschikbaar komen.



Mini-Masterclass: Review Panels: Waarom veel parkeerbeleid zonder politiek kan

Een verandering van parkeerbeleid leidt in woonwijken bijna altijd tot spanningen en vaak zelfs tot protest – helemaal als er extra betaald moet worden. Empaction heeft inmiddels bemoedigende ervaringen met zogenaamde review panels. Tijdens een levendige mini-masterclass op het Parkeer24Jaarcongres ging Paul van Loon van Empaction daar dieper op in.



'Betrek burgers bij veranderend parkeerbeleid'

Traditionele besluitvorming van door de gemeenteraad vastgesteld beleid werkt steeds minder goed, aldus Van Loon. Legitimiteit en effectiviteit staan onder druk. Dat besef kwam bij Van Loon na het lezen van het boek Tegen de Verkiezingen van David van Reybrouck.

Vooraf door de emotie rondom het onderwerp Betaald Parkeren wegen in de gemeenteraad ook politieke belangen mee en is het soms lastig om tot passend beleid te komen. Bovendien is het wantrouwen van burgers ten aanzien van de gemeente groot. Het woord 'melkkoe' wordt al snel aan parkeerbeleid gehangen.. Zo sta je bij het begin van de discussie al met 1-0 achter.

Problemen ondervangen

Door te werken met review panels, ondervang je veel van die problemen. Review panels zijn burgerpanels die samengesteld zijn op basis van loting. Binnen van tevoren vastgestelde kaders krijgen zij de ruimte om een beslissing te nemen die geldt als collegebesluit. Het gaat dus verder dan een advies. In de panels zijn alle belanghebbenden vertegenwoordigd. Ze nemen een besluit op basis van consensus. Het college blijft verantwoordelijk; burgers kunnen dus niet rechtstreeks persoonlijk worden aangesproken op het feit dat ze in het panel zitten.



Tilburg

Van Loon presenteerde een aantal casussen. Zo is met behulp van Review Panels betaald parkeren ingevoerd in de wijk de Noordhoek in Tilburg. In drie sessies bogen burgers zich over het voorstel van de gemeente. Het uiteindelijke besluit sloot beter aan bij de wensen van de bewoners. Door zich goed te laten informeren bleken burgers prima in staat om met elkaar te besluiten over betaald parkeren bij hun in de wijk..

De belangrijke lessen: de eerste bijeenkomst is vooral nuttig om stoom af te blazen. Ook werd duidelijk dat de kaders gekoesterd moesten worden, omdat de discussie anders dreigt te verzanden. Dankzij het review panel kon de gemeente zonder noemenswaardige weerstand in een groot gebied (meer dan 3.000 adressen) betaald parkeren invoeren.

Deventer

Ook in Deventer speelde er een discussie rondom betaald parkeren. De vergunninghoudersgebieden (E9) in het centrum werden gefiscaliseerd. Meteen ook een goede aanleiding om afscheid te nemen van uitzonderingen uit het verleden. Het gebied bleek te groot voor één panel, dus werd er gewerkt met vijf deelpanels en een overkoepelend panel. Ook hier kwamen burgers en binnenstad ondernemers tot een duidelijk advies op basis van consensus.

In Deventer bleek ook dat het soms goed is om te accepteren dat er besluiten worden genomen uit eigenbelang. Een bijna perfecte oplossing met unaniem draagvlak is van meer waarde dan de ideale oplossing met minder draagvlak.

Gorinchem

De deelnemers aan de mini-masterclass mochten vervolgens zelf aan de slag voor de case Gorinchem. Welke vraagstelling en welke kaders zouden de ambtenaren de review panels moeten meegeven? En voor hoeveel review panels zou je dan kiezen? Het was met name het stellen van kaders waarbij de meeste tijd bij de deelnemers ging zitten. Het bleek behoorlijk wat denkwerk te vergen om dat goed te definiëren.

Een andere manier van denken? Wellicht. Maar het is zeker de moeite waard, aldus Van Loon. "Ik heb nog nooit het gevoel gehad dat er zo goed naar mij geluisterd wordt", was een van de reacties van een lid van een review panel in Deventer, hield Van Loon de deelnemers aan de mini masterclass voor. Wel is het adagium 'advies = besluit' soms wel wat lastig voor ambtenaren, maar dat is met de juiste kaders altijd oplosbaar leert de ervaring.



Mini-Masterclass: Parkeren, mobiliteit en Omgevingswet: Gebruik de ruimte!

Parkeerruimte slimmer gebruiken met de Omgevingswet

Hoe anticipeert de Omgevingswet, die er in 2021 toch echt lijkt te komen, op mobiliteitstrends? Daarover ging de mini-masterclass 'Parkeren, mobiliteit en de Omgevingswet - gebruik de ruimte', verzorgd de Goudappel Coffeng en Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn advocaten en notarissen, tijdens het Parkeer24Jaarcongres.



“De Omgevingswet betekent een fundamentele herziening van het wettelijk stelsel”, beschrijft Daniëlle Roelands van het advocatenkantoor. “Het wordt flexibeler aan de voorkant, met minder en bredere kaders.” Daardoor kunnen vraagstukken integraal benaderd worden en kan de oplossing daarvoor vanuit verschillende beleidsterreinen komen.

Mobiliteitstrends

Parkeeradviseur Danny van Beusekom van Goudappel Coffeng stelt vervolgens vast dat er tot 2030 zo'n 700.000 woningen - en zonder maatregelen - 868.000 auto's bijkomen in Nederland. Ondertussen groeit het besef van luchtverontreiniging, neemt de verkeersonveiligheid toe en loopt de bestaande infrastructuur tegen haar grenzen aan. Waar laten we al die auto's allemaal?

Flexibele normen

De Omgevingswet anticipeert daarop, gaat Roelands verder, doordat gemeenten in een



omgevingsplan per gebied verschillende omgevingswaarden kunnen vaststellen. Zo kan het aantal toegestane motorvoertuigen in een wijk per wegvak of dagdeel verschillen, maar kan ook het aantal parkeerplaatsen per straat verschillen.

Voor elke parkeerplaats die minder gebouwd wordt, kan de woningbouwontwikkelaar meer huizen bouwen in de bestaande ruimte. “Maar dan moet de ontwikkelaar wel alternatieven aanbieden, zoals deelauto’s of ov-voorzieningen”, zegt de advocate.

Sneller schakelen

Dankzij het begrip ‘gebruiksruimte’, een centraal concept in de Omgevingswet, wordt sneller op nieuwe ontwikkelingen geanticipeerd. Door de ruimtelijke indeling niet in beleidsplannen van bijvoorbeeld tien jaar vast te leggen, kan op korte termijn geschakeld worden.

Als voorbeeld noemt de jurist het ontwerpbestemmingsplan van Binckhorst Den Haag, waarin de wettelijke kaders er wel zijn en geen concrete aantallen wordt genoemd.

Bestaande infrastructuur beter benutten

Zo is de verkeerscapaciteit beter te managen, vult Van Beusekom aan. Hij noemt de Tweede Daalsedijk in Utrecht, een lap grond te midden van het spoor en een ringweg waar beperkte ruimte is en de bestaande infrastructuur beter gebruikt moet worden.

Door de parkeernorm daar los te laten, kan het aantal toegestane auto’s per uur zich in een paar straten concentreren en komt elders in het gebied meer ruimte beschikbaar – voor woningbouw bijvoorbeeld.

Alternatieven voor de auto

Dit principe wordt al meer in de praktijk toegepast, zegt collega-adviseur Aukje van de Reijt van Goudappel Coffeng. Aan het Koningin Julianaplein in Den Haag hoeft bij nieuwbouw geen parkeerplaats meer bijgebouwd te worden. Met de gedachte: mensen die hier komen wonen, hebben geen auto nodig. “Met het Centraal Station nabij biedt ov een prima alternatief.”

Ook bij de Merwedekanaalzone in Utrecht is het aantal parkeerplaatsen per huishouden aangepast. “Iedere beschikbare deelauto vervangt daar vier parkeerplaatsen. Maar dan moet de ontwikkelaar wel borgen dat dat uit kan: op basis van kengetallen kun je de verkeer- en parkeeraantallen prognosticeren”, vertelt ze de aanwezigen.

Kortom, wil ze maar zeggen, ieder project vraagt maatwerk en er wordt al mee geëxperimenteerd. “Maar let wel op: als je in een gebied te veel parkeerplaatsen weghaalt, gaan automobilisten allemaal in een ander gebied parkeren. Dat heeft geen zin”, besluit ze.



Met dank aan onze partners



Op de hoogte van blijven van al het parkeernieuws? Meld u aan voor de [Parkeer24-nieuwsbrief](#).

