

Parkeren en gebiedsontwikkeling



Door: Drs. D.P.L. van der Steen

Begeleider: G. Mingardo MSc.

Augustus 2010

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Management Samenvatting	4
Hoofdstuk 1 Inleiding en werkwijze	
1.1 Aanleiding voor het onderzoek	5
1.2 Doelstelling	5
1.3 Probleemstelling en onderzoeksvraag	5
1.4 Werkwijze	7
1.5 Leeswijzer	8
1.6 Cases	9
Hoofdstuk 2 Parkeerbehoefte van bewoners, bedrijven en bezoekers	
2.1 Inleiding	21
2.2 Gemeenten in onderlinge concurrentie	21
2.3 Parkeerbehoefte van bewoners	23
2.4 Parkeerbehoefte van bedrijven	24
2.5 Parkeerbehoefte van bezoekers	24
2.6 Onrendabele top parkeren	25
2.7 Conclusie	27
Hoofdstuk 3 Het ontstaan van de traditionele aanpak van parkeren	
3.1 Inleiding	28
3.2 Rijksbeleid	28
3.3 Gemeentelijk beleid	31
3.4 Jurisprudentie	31
3.5 Traditionele aanpak van parkeren in theorie	34
3.6 Conclusie	36
Hoofdstuk 4 Gebiedsontwikkeling	
4.1 Inleiding	37
4.2 Proces van gebiedsontwikkeling	37
4.3 Besluitvormingsprocessen	39
4.4 Nieuwe WRO	40
4.5 Gebiedsgerichte aanpak van parkeren in theorie	40
4.6 Conclusie	41
Hoofdstuk 5 Traditionele aanpak van parkeren	
5.1 Inleiding	42
5.2 Initiatieffase	42
5.3 Planvormingfase	44
5.4 Realisatiefase	48
5.5 Beheerfase	48
5.6 Conclusie	49
Hoofdstuk 6 Gebiedsgerichte aanpak van parkeren	
6.1 Inleiding	50
6.2 Mogelijkheden gebiedsgerichte aanpak	50
6.3 Betaald parkeren	52
6.4 Betrekken marktpartijen	53
6.5 Afspraken marktpartijen en gemeenten	53
6.6 Conclusie	54

Hoofdstuk 7 Conclusies en aanbevelingen	
7.1 Inleiding	55
7.2 Expertmeeting parkeren en gebiedsontwikkeling	55
7.3 Conclusies	56
7.3 Aanbevelingen	58
Nawoord	60
Literatuurlijst	61
Bijlage 1 deelnemers expertsessie	64
Bijlage 2 verslag expertsessie	65
Bijlage 3 interviewvragen	68

Voorwoord

Voor u ligt de afsluiting van twee jaar MCD. MCD is de afkorting van Master City Developer. Voor ingewijden staat het voor een periode van studeren, naast een volledige werkweek.

Uiteraard is dat niet mogelijk, zonder steun van je partner. Die moet meemaken dat je twee jaar lang niet noemenswaardig op vakantie gaat en in de weekenden vaak zit te studeren. Rimke Vos wil ik dan ook hartelijk bedanken voor haar steun, ook de steun die ze me gaf om de informatie uit mijn interviews te ordenen.

Ik wil ook mijn scriptiebegeleider van harte bedanken voor zijn inspirerende hulp. Giuliano Mingardo heeft mij enorm geholpen met zijn nimmer aflatende enthousiasme voor het onderwerp parkeren.

Tijdens de expertmeeting werd hij 'de koning van het parkeren' genoemd. Een titel die inderdaad passend is. Voor het mogelijk maken van de expertmeeting wil ik Bram van Luipen en Adrie Bijvoet van harte bedanken, evenals de andere deelnemers.

Ook mijn Yacht collega's wil ik van harte bedanken. Allard Rietberg en Jasper Cornelissen, die het mogelijk hebben gemaakt, dat ik deze studie heb kunnen volgen. Martine Lukkassen en Alex van Doorn, die mij inhoudelijk en met de opmaak geholpen hebben. Joost Duffhues en Marijn van der Heiden wil ik hartelijk bedanken voor hun steun bij de laatste loodjes.

Als Yacht-er werk je steeds bij verschillende klanten. In mijn periode bij de gemeente Den Haag is mijn fascinatie met binnenstedelijke gebiedsontwikkeling flink versterkt. Hiervoor wil ik Hettie Verheijen van harte bedanken.

Ten slotte wil ik ook iedereen, die bereid is geweest zich te laten interviewen, van harte bedanken! Zonder de tijd die zij voor mij hebben vrij gemaakt in hun drukke agenda's, was het niet mogelijk geweest dit onderzoek uit te voeren.

Een maand na de start van de MCD opleiding overleed mijn vader plotseling. Aangezien hij ook naast zijn werk een studie heeft voltooid, leek het mij niet gepast om bij de pakken neer te gaan zitten. Zoals Jan van 't Verlaat bij zijn pensionering tegen mij zei: "een scriptie schrijven is discipline, discipline, discipline!". Zo is het maar net.

David van der Steen

Management samenvatting

Voor deze MCD scriptie is onderzoek gedaan naar parkeren en gebiedsontwikkeling. Ten eerste is gekeken hoe de huidige parkeernormen bij gebiedsontwikkelingen worden toegepast. Ten tweede is onderzocht of een meer gebiedsgerichte aanpak voordelen zou bieden. Dit is bij 10 cases onderzocht. De uitkomst hiervan is vervolgens voorgelegd aan en getoetst door een expertpanel.

Bij de huidige toepassing van parkeernormen in gebiedsontwikkelingen, is vooral opgevallen dat projecten in gemeenten met een hoog autogebruik vaker vertragen, door toedoen van het parkeren. Gemeenten zouden bij aanvang van gebiedsontwikkelingen, dan ook goed moeten nadenken over het parkeerregime. Het is daarbij aan te raden vroeg in overleg te treden met marktpartijen. Daarnaast is geboden bij het aansturen op ondergrondse parkeervoorzieningen.

Een meer gebiedsgerichte aanpak van parkeernormen is gewenst. Daarbij kan men de volgende zaken meenemen:

- 1) het beter in ogenschouw nemen van de gebiedskenmerken, waaronder het parkeerregime van de omliggende gebieden;*
- 2) de leefstijl van de toekomstige bewoners meenemen in de berekening van de parkeernorm;*
- 3) dubbelgebruik van parkeerplekken maximaliseren;*
- 4) de mogelijkheid van een decentrale parkeeroplossing onderzoeken;*
- 5) de mogelijkheid van een vorm van bewonersparticipatie onderzoeken.*

Indien gemeenten een financiële bijdrage leveren aan de onrendabele top van parkeren, zouden zij daaraan twee voorwaarden moeten stellen. De eerste voorwaarde zou moeten zijn dat die bijdrage wordt terugbetaald als het parkeren niet onrendabel blijkt te zijn. Als tweede voorwaarde zou men moeten stellen dat die bijdrage alleen betaald wordt, indien de ontwikkelaar dubbel gebruik door derden toestaat.

Projectontwikkelaars moeten bij aanvang van gebiedsontwikkelingen ook goed nadenken over het toekomstige parkeerregime. Zij zouden met gemeenten tot overeenstemming moeten komen over het betaald parkeren op straat en eventuele bijdragen van gemeenten aan hun onrendabele top parkeren. Daarbij moeten projectontwikkelaars zich realiseren, dat deze afspraken meer geborgd zijn, indien ze democratisch gelegitimeerd zijn.

Hoofdstuk 1 Inleiding en werkwijze

1.1 Aanleiding van het onderzoek

Als projectleider bij een gemeente maak je vele bewonersavonden mee. Tijdens deze avonden is er één onderwerp, dat niet altijd op de agenda staat, maar vaak ter sprake komt: het parkeren.

Ook bij veel bouwprojecten is het parkeren dikwijls een belangrijk aspect van het proces dat een project moet doorlopen. Veelvuldig is er discussie over de hoogte van de parkeernorm. Soms worden parkeernormen verhoogd gedurende een project. Bovendien ontstaan deze discussies bij verschillende projecten, op verschillende tijdstippen. Hierdoor kunnen projecten vanwege de parkeeropgave soms ernstig vertraagd worden.

Parkeren is ook typisch een aspect dat zich leent voor een gebiedsgerichte aanpak. Echter het is nu vaak zo, dat de parkeernormen op gebouwniveau en reactief op ontwikkelingen worden vastgesteld.

Als alternatief voor de huidige werkwijze zou een gebiedsgerichte parkeernorm kunnen worden opgesteld. De vraag is of deze werkwijze ook in de praktijk haalbaar is.

1.2 Doelstelling

Het komende decennium zal het parkeren dan ook een steeds belangrijker aspect bij gebiedsontwikkelingen worden. Door de mogelijke overgang van het beprijzen van autobezit, naar autogebruik, zal de vraag naar parkeerplekken nog sterker toenemen (Coevering et al. 2008). Daarnaast kan parkeren een bijdrage leveren aan duurzame mobiliteit.

Uit verkennend literatuuronderzoek is gebleken, dat er relatief weinig wetenschappelijk onderzoek naar parkeren bij gebiedsontwikkeling is gedaan.

De doelstelling van dit onderzoek is dan ook:

Het leveren van een relevante bijdrage aan de wetenschappelijke kennis ten aanzien van parkeren bij gebiedsontwikkelingen.

1.3 Probleemstelling en onderzoeksvraag

Momenteel worden er vaak parkeernormen per opstal gebruikt voor het bepalen van de toekomstige parkeerbehoefte bij gebiedsontwikkelingen. Aan die werkwijze is een aantal nadelen verbonden:

- De parkeernorm wordt in Nederland bepaald aan de hand van gratis parkeren, in plaats van de reële kosten van parkeren te hanteren. Bij het plannen van het aantal zwembaden in een gemeente gaat men ook niet uit van gratis zwemmen. Hierdoor ontstaan onrealistische eisen aan ontwikkelaars. Men komt daar in het gros van de gevallen pas bij de aanbesteding achter. Met als gevolg dat er lange impasses ontstaan, waarin gemeente en projectontwikkelaars onderhandelen over de parkeernormen.
- De parkeernorm wordt als een wetenschappelijk gegeven voorgesteld, terwijl het vaak een door de gemeente bepaalde norm, aan de hand van parkeerkcijfers is (CROW 2008). Hierdoor kan men vaak niet profiteren van dubbelgebruik of een overschot van parkeerruimte in het ene project, dat ingezet kan worden voor het andere.

- De parkeernormen per opstal leiden tot zeer hoge investeringskosten bij aanvang van de gebiedsontwikkeling. Bij ondergrondse parkeervoorzieningen moeten die vaak eerst gerealiseerd worden, terwijl die zeker bij huur, pas laat in het traject geld opleveren. Vaak worden de reële kosten van parkeervoorzieningen niet doorberekend aan de gebruiker.

Daarbij luidt de probleemstelling:

Momenteel ontstaan er bij gebiedsontwikkelingen vertragingen en hoge kosten vanwege parkeernormen, die per opstal berekend worden, in plaats van per gebied.

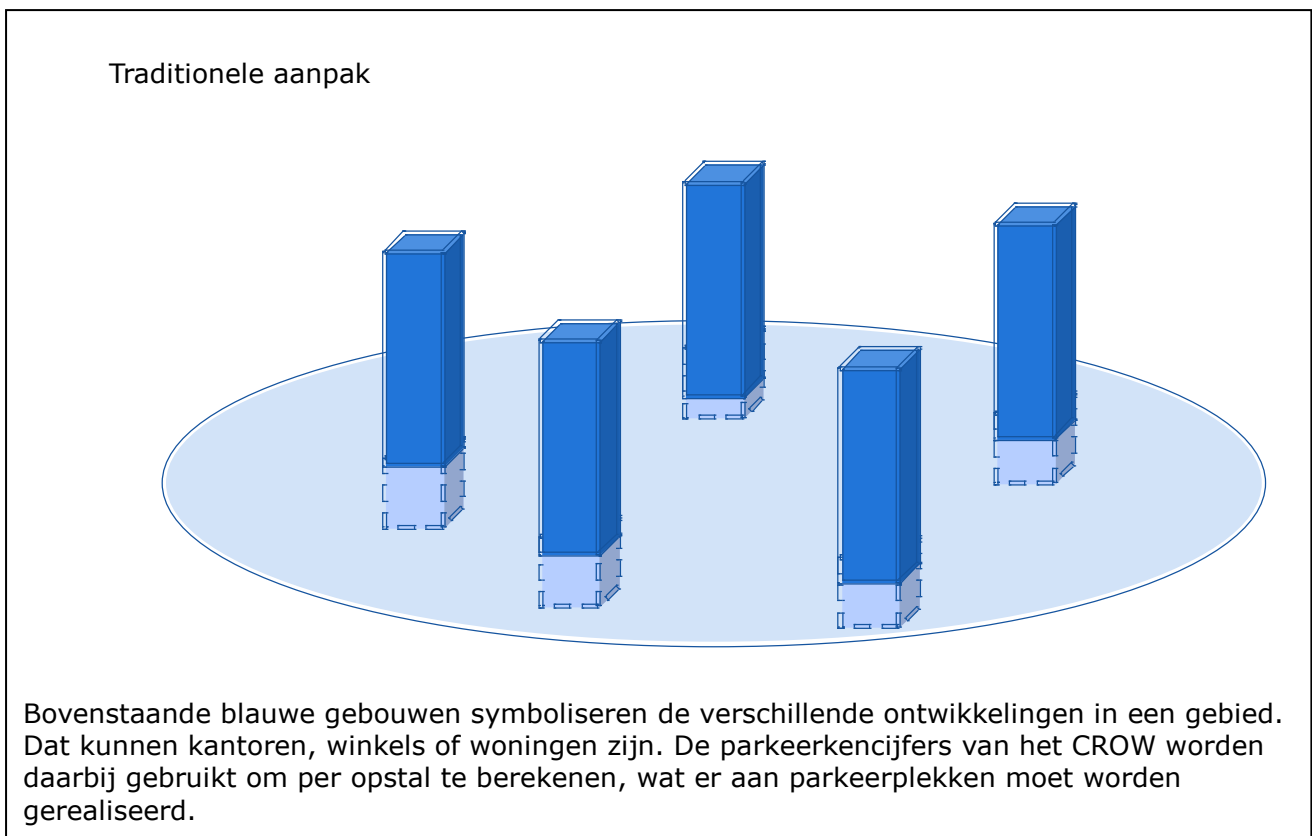
Onderzoeksvraag: de hierboven geschetste problemen kunnen wellicht voorkomen worden door een meer integrale gebiedsgerichte benadering voor parkeren. Daarmee luidt de onderzoeksvraag:

Is een nieuwe gebiedsgerichte aanpak van parkeren bij gebiedsontwikkelingen nodig?

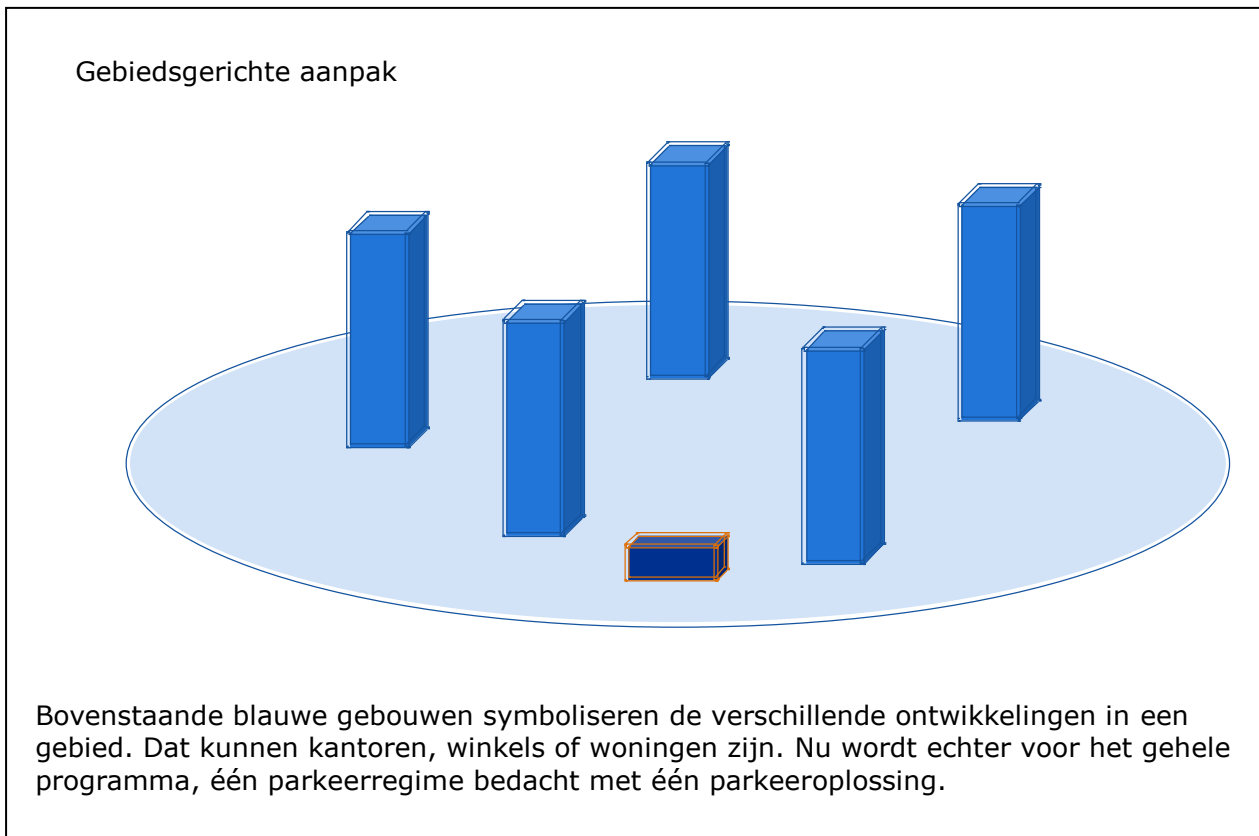
Deze onderzoeksvraag kent twee deelvragen:

- Voldoet de huidige werkwijze van parkeerkencijfers in gebiedsontwikkelingen?
- Wat zijn mogelijke voordelen van een meer gebiedsgerichte aanpak van parkeren in gebiedsontwikkelingen?

De huidige werkwijze met parkeerkencijfers, wordt in de scriptie aangeduid als de 'traditionele aanpak'. De werkwijze waarbij sprake is van meer integrale parkeeroplossingen wordt aangeduid met 'gebiedsgerichte aanpak'.



Figuur 1 Traditionele aanpak van parkeren bij gebiedsontwikkelingen



Figuur 2 gebiedsgerichte aanpak van parkeren bij gebiedsontwikkelingen

1.4 Werkwijze

Aan de hand van tien cases is getoetst of de wijze waarop nu parkeernormen in gebiedsontwikkelingen worden gehanteerd inderdaad tot de bij de probleemstelling genoemde problemen leiden.

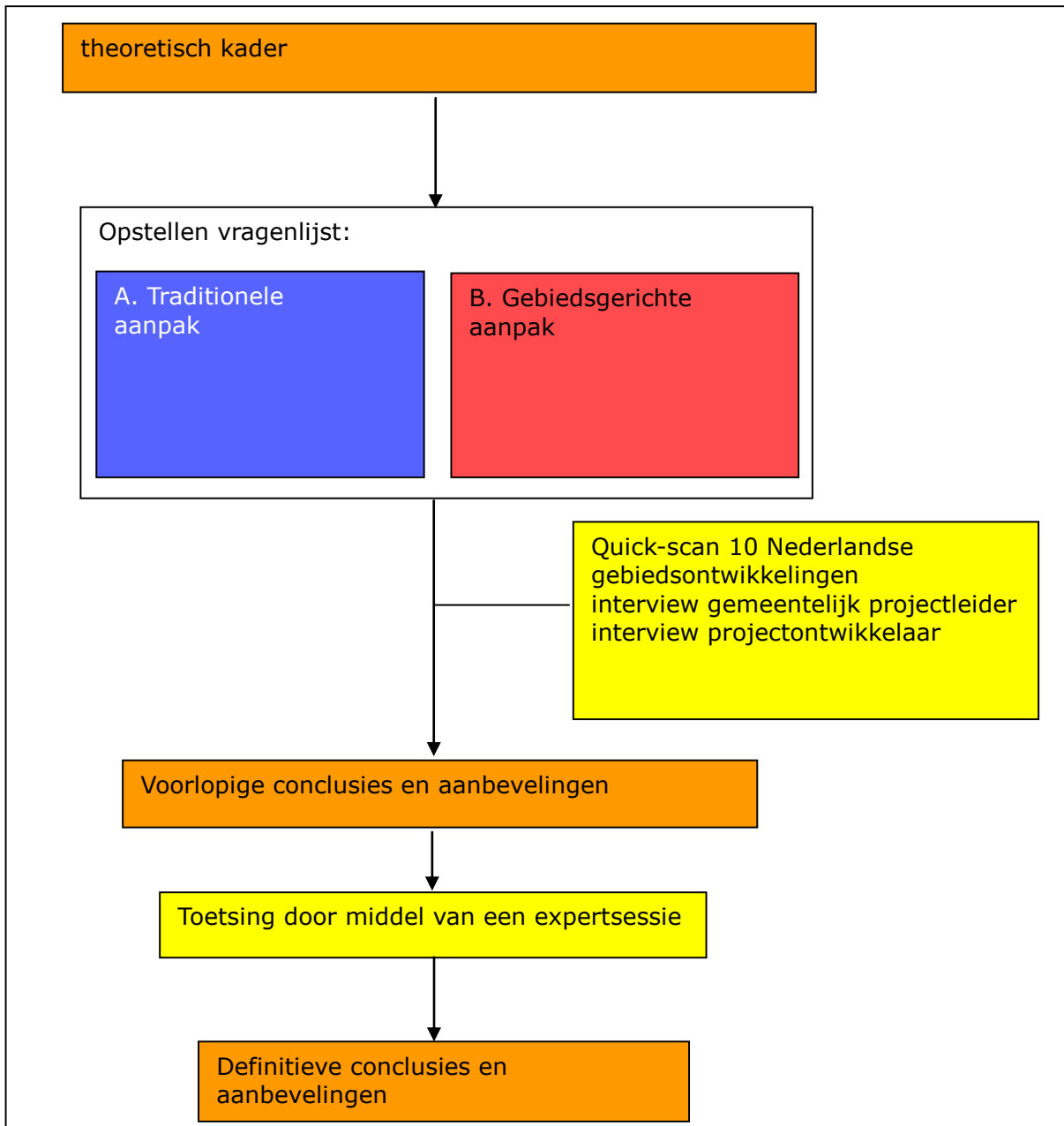
Daartoe is per case, waar mogelijk een tweetal interviews gehouden, met een gemeentelijk projectleider en een projectleider van een betrokken marktpartij.

Centraal staat tijdens dit interview de vraag hoe het parkeren bij de gebiedsontwikkeling verlopen is. Hierbij zijn twee vragenlijsten gebruikt, met deels dezelfde vragen.

Zo is gevraagd of men de parkeernormen te hoog of te laag vond en of men over de parkeernormen heeft onderhandeld.

Er is eveneens gevraagd, of er door de parkeerdiscussie vertraging is ontstaan en zo ja, naar de duur van de vertraging. Indien daar aanleiding toe zou zijn geweest, zou er contact opgenomen zijn met de afdeling planning van de gemeente. Dit om te toetsen of de gerapporteerde vertraging inderdaad heeft plaats gevonden, zoals door de geïnterviewden naar voren is gebracht.

Tevens is gevraagd een inschatting te geven van de kosten, die door de vertraging zijn veroorzaakt.



Figuur 3 Schematische weergave scriptie

Daarnaast is gevraagd of een meer integrale, gebiedsgerichte benadering, volgens de geïnterviewden mogelijk is. Eveneens is gevraagd welke belemmeringen men hiervoor ziet.

Vervolgens zijn de voorlopige conclusies en aanbevelingen opgesteld. Deze zijn voorgelegd aan een expertpanel om te bekijken of deze conclusies en aanbevelingen in de praktijk worden gedeeld. Voor dit expertpanel zijn enkele parkeerexperts, gemeentefunctionarissen en projectontwikkelaars uitgenodigd.

Ten slotte zijn, gebruik makend van de resultaten van de expertsessie, de definitieve conclusies en aanbevelingen geformuleerd.

1.5 Leeswijzer

Indien u vooral geïnteresseerd bent in de wijze waarop gemeenten meer gebiedsgericht hun parkeernormen kunnen toepassen kunt u het beste beginnen bij Hoofdstuk 6. Bent u vooral geïnteresseerd in problemen, die ontstaan bij de huidige werkwijze, dan kunt u het beste

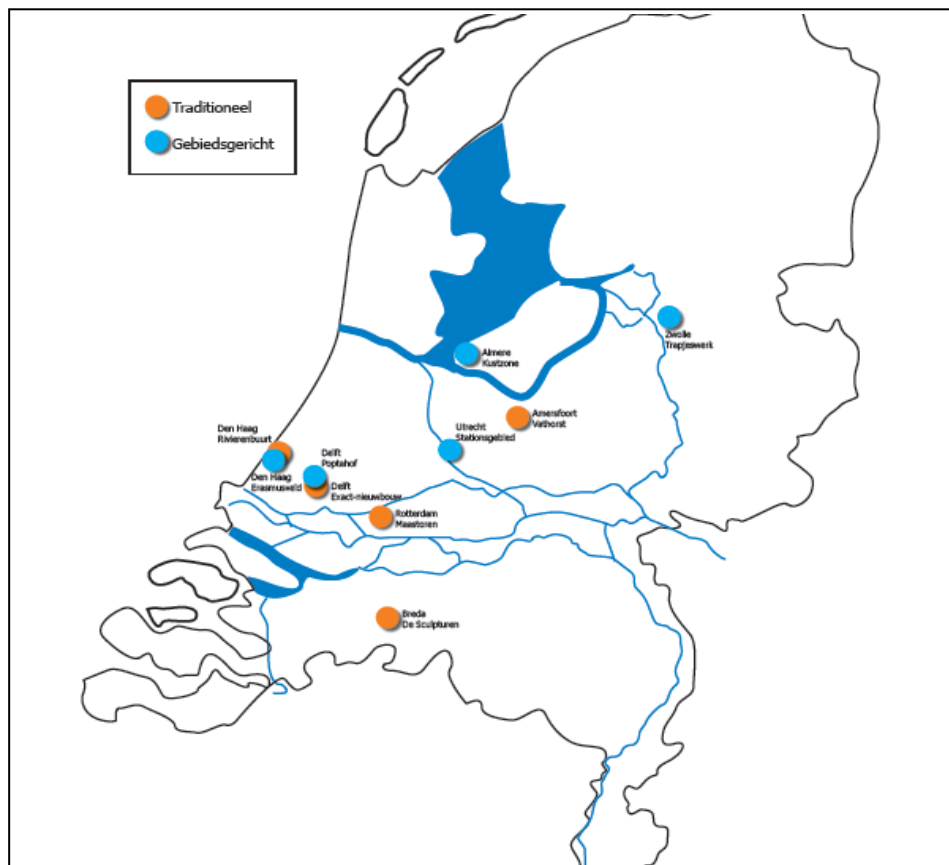
starten met hoofdstuk 5. Hoofdstuk 2, 3 en 4 bevatten vooral achtergrond informatie over parkeren. Daarbij is in hoofdstuk 2 beschreven hoe de vraag naar parkeren wordt beïnvloed. In hoofdstuk 3 staat vermeld hoe de traditionele aanpak van parkeren is ontstaan. Hoofdstuk 4 gaat over hoe gebiedsontwikkeling zijn invloed op parkeren zal hebben.

1.6 Cases

Traditioneel	Gebiedsgericht
Rotterdam Maastoren	Almere Kustzone
Delft Exact-nieuwbouw	Zwolle Trapjeswijk
Den Haag Rivierenbuurt	Delft Poptahof
Breda De Sculpturen	Den Haag Erasmusveld
Amersfoort Vathorst	Stationsgebied Utrecht

Tabel 1 onderzochte cases

Er zijn in totaal 10 cases geselecteerd. Vijf cases zijn gebiedsontwikkelingen waarbij het parkeren meer traditioneel is vormgegeven. Hierbij is gezocht naar cases waarbij het parkeren een belangrijke rol speelt. Daartegenover staan vijf cases waarbij meer gebiedsgericht naar parkeren is gekeken. (Zie bijzonderheden bij onderstaande fact-sheets.) In het geval van Den Haag Rivierenbuurt zijn, om praktische redenen, uiteindelijk twee cases onderzocht: het project Maasstraat en het Strijkijzer.



Figuur 4 Kaart met onderzochte cases

Gemeente Rotterdam
Projectontwikkelaar OVG
Belangrijkste huurder Deloitte

Programma: 35000 m² kantoor



Rotterdam Maastoren

Parkeren:
2 lagen ondergronds
7 lagen bovengronds
637 PP

Bijzonderheden:
Relatief hoog aantal
parkeerplekken.



Gemeente Delft
Projectontwikkelaar LSI
Belangrijkste huurder Exact

Programma: 11000 m2 kantoor

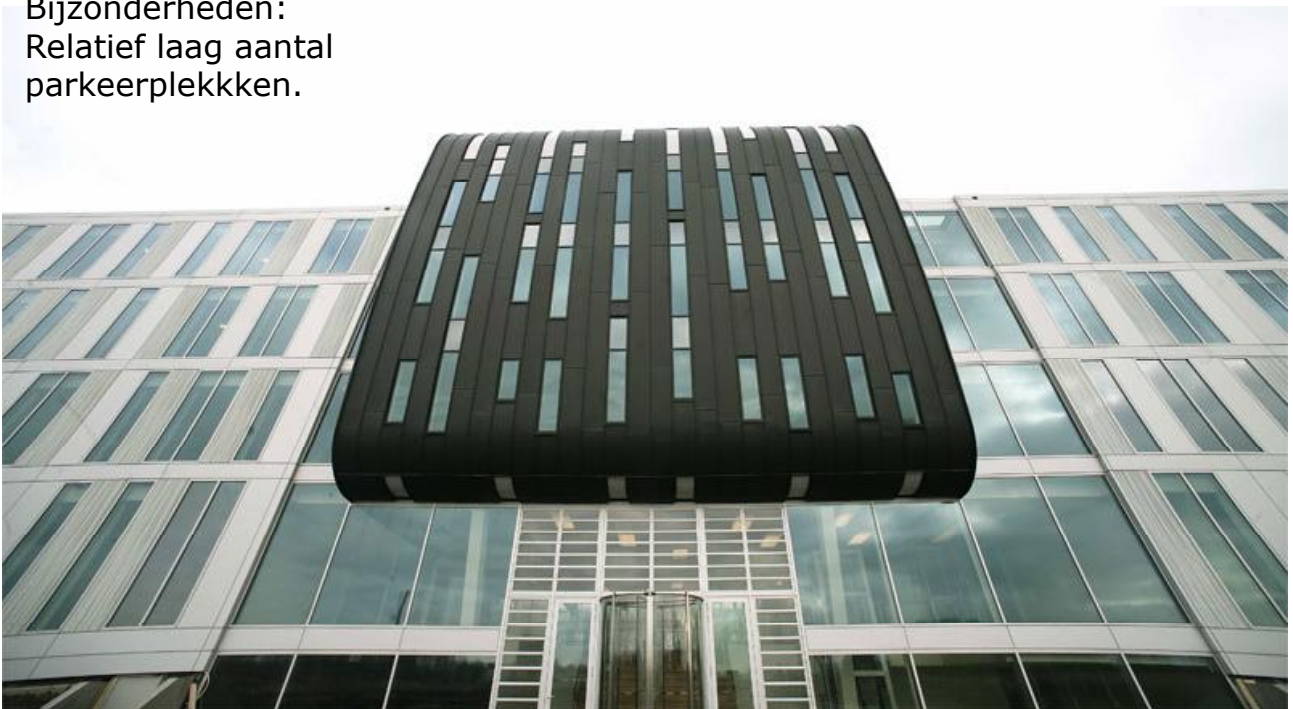


Delft Exact-nieuwbouw

Parkeren:
1 laag halfverdiept

+/- 1 PP op 60 m2 BVO

Bijzonderheden:
Relatief laag aantal
parkeerplekken.



Gemeente Den Haag
Projectontwikkelaar Kristal

Programma: 165 woningen



Den Haag Rivierenbuurt Maasstraat

Parkeren:

1 laag ondergronds

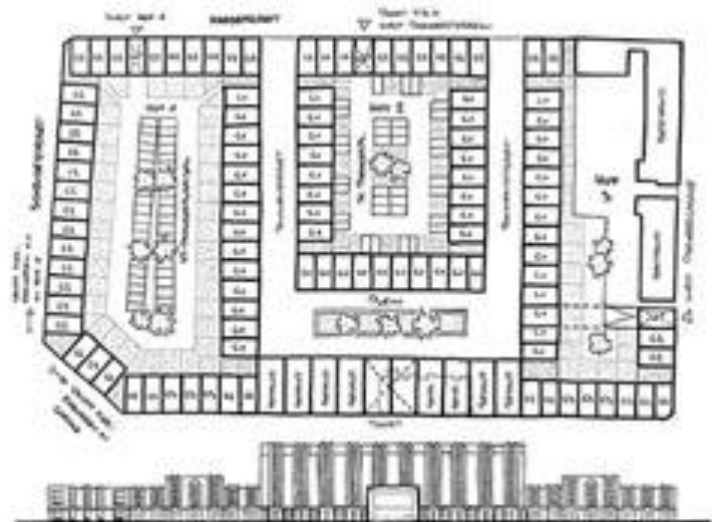
+ binnenplaats


1 PP per woning

Bijzonderheden:

In eerste instantie

verdwijnen openbaar parkeren.





Gemeente Almere
Projectontwikkelaar Amvest

Programma
circa 3.000 woningen, 120.000
m² aan kantoorruime, 16.000
m² aan horeca en detailhandel
en 44.000 m² aan leisure.

Almere Kustzone

Parkeren:
Parkeereisen in tender

Bijzonderheden:
Ingezet op dubbelgebruik.



Programma: 310 woningen



Zwolle Trapjeswijk

Parkeren:
Op maaiveld

Bijzonderheden:
Parkeren gezamenlijk
gebiedsgericht bekeken.



Delft Poptahof

Parkeren:
Parkeren oplossen op
eigen terrein.

Bijzonderheden:
Centraal gebouwde
parkeervoorziening.

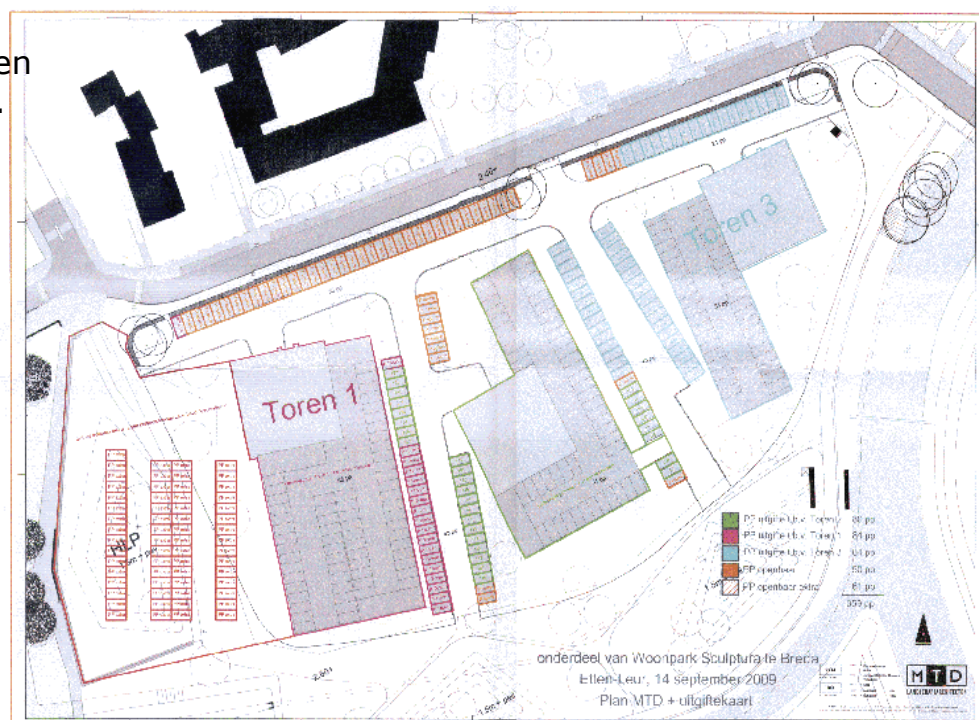




Breda De Sculpturen

Parkeren:
Parkeren oplossen
op eigen terrein.

Bijzonderheden:
Juridische
procedures
rondom
parkeren.



Gemeente Den Haag
Projectontwikkelaar nog niet bekend

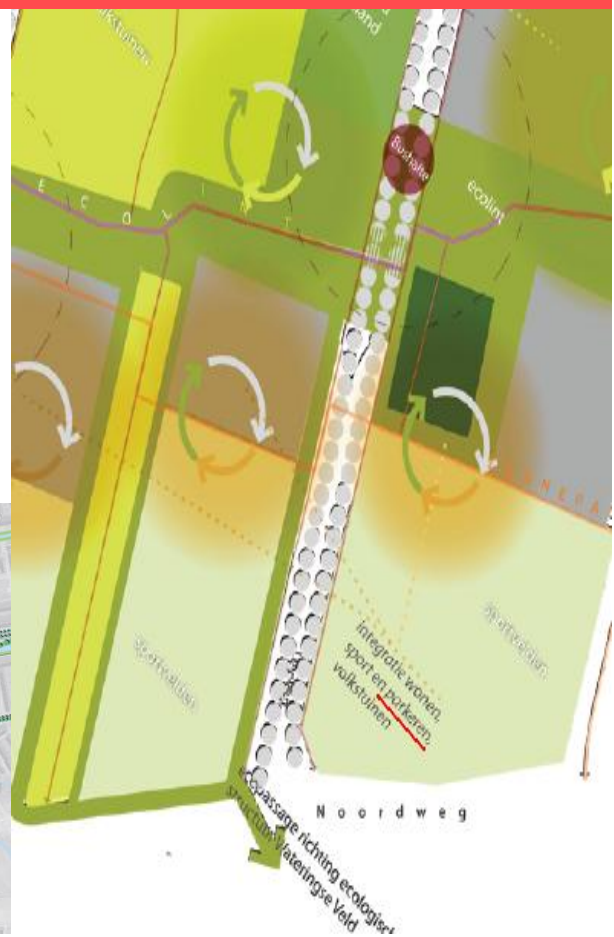
Programma voornamelijk
woningen



Den Haag Erasmusveld

Parkeren:
Parkeren oplossen op eigen
terrein.

Bijzonderheden:
Duurzame visie op parkeren.



Gemeente Amersfoort
Projectontwikkelaar
Ontwikkelingscombinatie

Programma: bedrijventerrein,
kantoren, winkels, woningen
en voorzieningen



Amersfoort Vathorst

Parkeren:
Parkeernorm
richtlijnen
vanuit het Rijk

Bijzonderheden:
Parkeernorm
tussentijds
verhoogd.





Gemeente Den Haag
Projectontwikkelaar Vestia

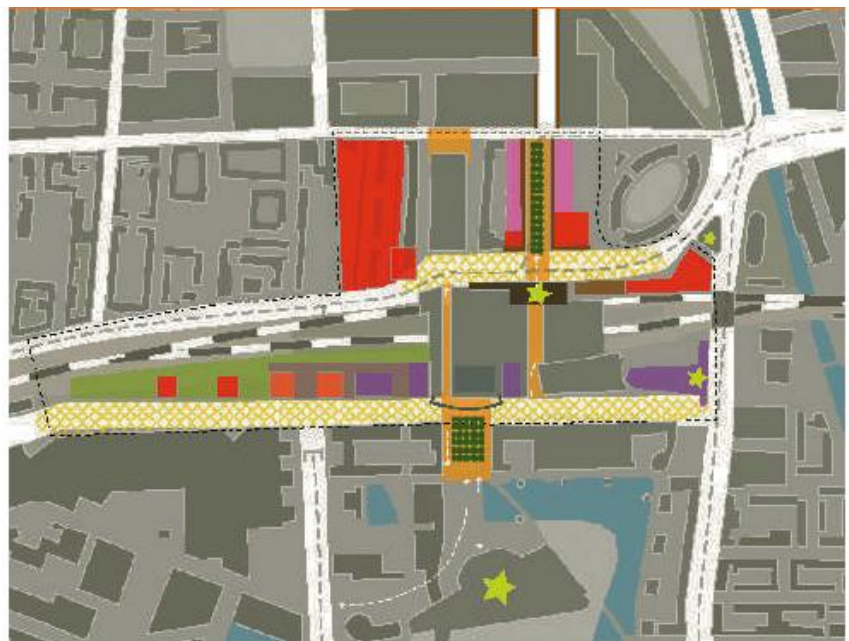
Programma: voornamelijk
woningen en een hotel



Den Haag Rivierenbuurt Strijkijzer / Sigma / Margadant

Parkeren:
Parkeren oplossen op
eigen terrein.

Bijzonderheden:
Parkeertekort van de
ene locatie, wordt
opgelost in de andere
locatie.

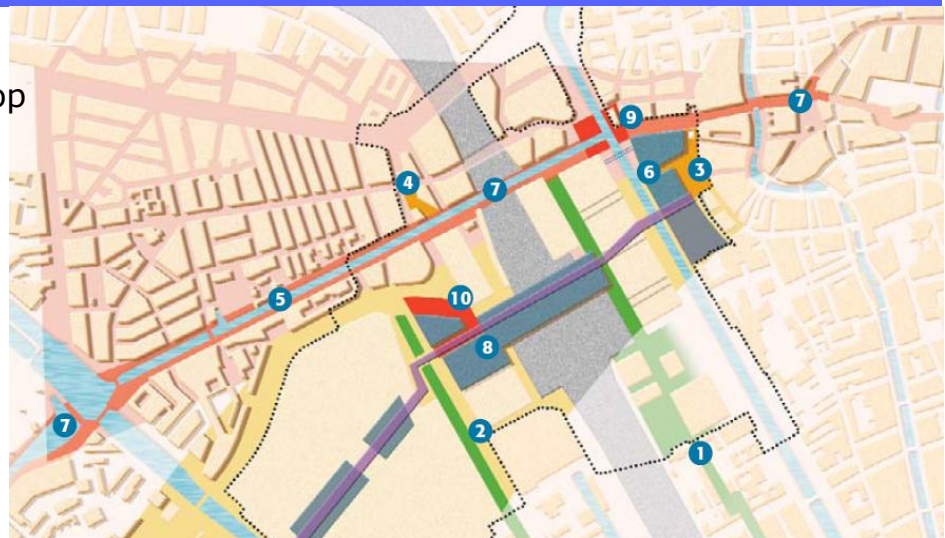




Stationsgebied Utrecht

Parkeren:
Parkeren oplossen op
eigen terrein.

Bijzonderheden:
Restcapaciteit
bestaande
parkeergarages
is berekend.



Hoofdstuk 2 Parkeerbehoefte van bewoners, bedrijven en bezoekers

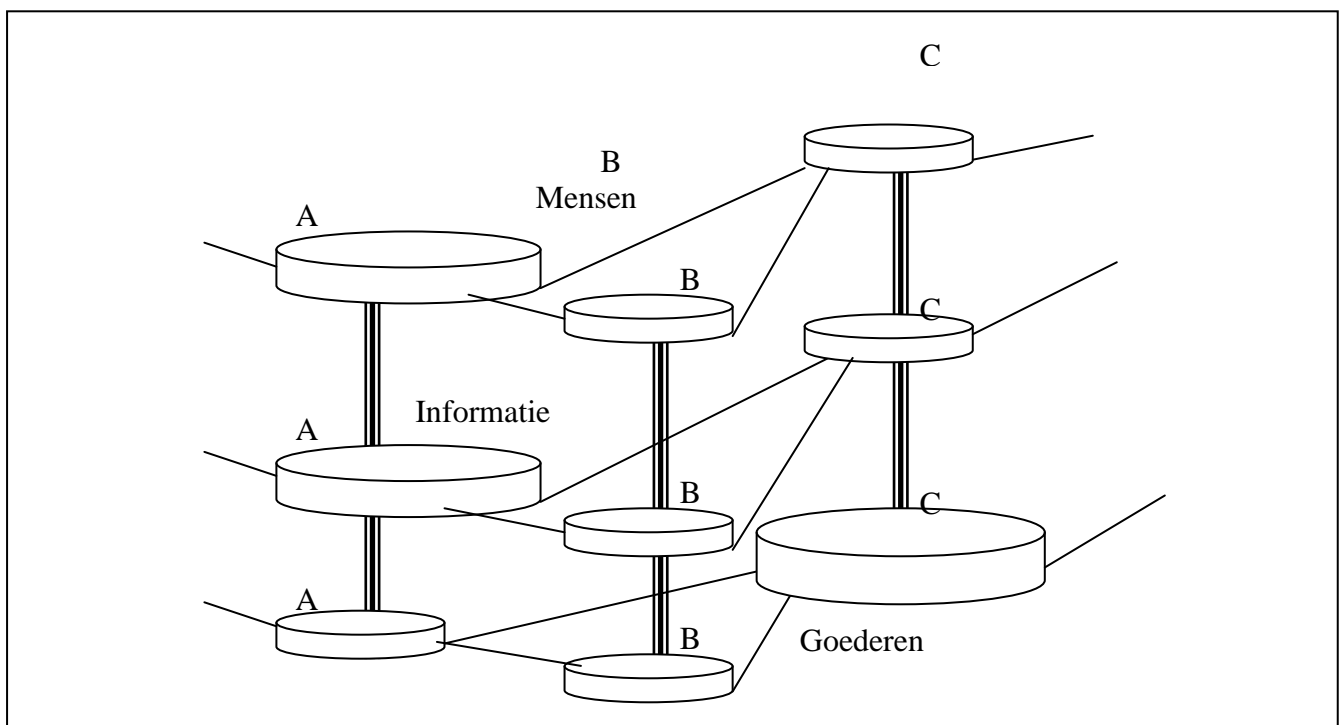
2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk heeft als doel meer inzicht te verschaffen in de achterliggende stuwende kracht van bewoners, bezoekers en bedrijven op parkeren. De parkeerbehoefte is een afgeleide vraag van deze drie groepen. In paragraaf 2.2 zal de concurrentie tussen gemeenten worden beschreven. In paragraaf 2.3 komt de parkeerbehoefte van bewoners aan bod. In paragraaf 2.4 staat de parkeerbehoefte van bedrijven omschreven. In paragraaf 2.5 volgt een omschrijving van het parkeren door bezoekers aan een gebied. Paragraaf 2.6 beschrijft het begrip onrendabele top parkeren, met tot slot de conclusie van dit hoofdstuk in paragraaf 2.7.

2.2 Gemeenten in onderlinge concurrentie

Gemeenten gaan steeds meer met elkaar in concurrentie om bewoners, bezoekers en bedrijven (Van den Berg 1987). Ook ten aanzien van parkeren gaan gemeenten met elkaar de concurrentie aan. Waarbij deze concurrentie de drijvende kracht is geweest onder het uithollen van het ABC-beleid (Jansen 1996 et al.), zoals omschreven staat in paragraaf 3.2. Bedrijven bleken gemeenten onder druk te zetten tijdens onderhandelingen over het aantal parkeerplekken, met het dreigement anders naar een buurgemeente uit te wijken. Goede parkeermogelijkheden zijn voor bedrijven in de dienstensector de belangrijkste locatiefactor (Hanemaaijer et al. 1998).

De dienstsector wordt een steeds belangrijker onderdeel van de stedelijke economie. De economie transformeert richting een informatie-economie (Castells 1996). De ICT revolutie grijp in op alle fundamenteën van de samenleving. Door de netwerkeconomie worden mensen, informatie en goederen uit elkaar getrokken (zie figuur 5). Daarbij zijn er mensen die in stad A, door middel van ICT productieprocessen in stad C aansturen, om vervolgens te leveren aan stad B.



Figuur 5 Schematische weergave van de splitsing van mensen, goederen en informatie

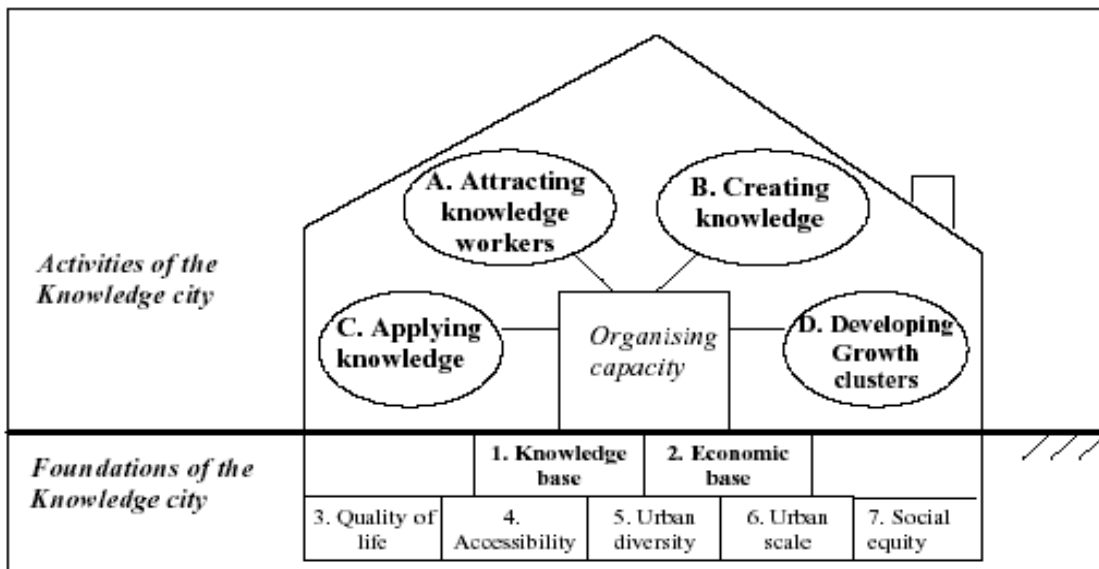
Ook Sassen (1991) omschrijft het steeds verder transformeren van steden. Door de globalisering ontstaan 'global cities', maar enkele grote steden worden beslispunten in een

alles omvattend netwerk. In deze steden is ook polarisatie tussen bewoners. Om de steeds belangrijker en mobiele 'managerial elite' te bedienen, vestigen steeds meer arme migranten zich in de stad. Hierdoor ontstaan er in moderne steden steeds meer 'by-passes' en 'gated communities'.

Harvey (1989) signaleert ook het ogenschijnlijk krimpen van de ruimte. Om dit te faciliteren gaan steden van een 'te managen stad', naar een meer 'ondernemende stad'. Daarbij worden bedrijven en inwoners meer als klanten gezien. Renovatie van oude stadswijken is daarbij vaak meer 'poor people removal', in plaats dat wordt ingezet op sociale stijging van de zittende bewoners. De economie wordt 'post-fordistisch'. Mensen willen steeds sneller, steeds nieuwere en uniekere producten en belevingen. Begrippen die daarbij horen zijn 'just in time'-productie en krimp van tijd en ruimte. Dit leidt tot toenemende concurrentie tussen steden.

Het werk van Florida (2003) onderschrijft de steeds verder gaande concurrentie tussen steden. Vanwege de 'footloose-heid' van bedrijven en werknemers, neemt hun keuzevrijheid toe. Kenniswerkers en creatievelingen willen het liefst wonen en werken op plekken met de hoogste 'quality of place', bedrijven willen het liefst zitten waar deze mensen wonen.

Van den Berg et al. (2005) hebben het begrip kennishuis geïntroduceerd.



Figuur 6 Het kennishuis, Van den Berg et al. (2005), "European cities in the knowledge economy" p12

Om als stad succesvol te zijn, moet je beleid erop gericht zijn de zeven, in de fundering van het kennishuis genoemde zaken, te verbeteren. Zeker wanneer het aan één of meerdere van deze zeven fundamenten ontbreekt.

Indien een gemeente of regio voldoet aan de voorwaarden van dit kennishuis, kan zij de transformatie richting kenniseconomie beter aan. Bereikbaarheid is een belangrijk onderdeel van het fundament van dit kennishuis (zie punt 4. in figuur 6). Maar kwaliteit van leven is dat ook. Binnen dit kennishuis, kan bereikbaarheid en kwaliteit van leven op gespannen voet staan met elkaar.

Overigens wordt met 'accessibility' hier vooral de externe bereikbaarheid bedoeld. Parkeren speelt vaak meer bij de interne bereikbaarheid van een stad. Daarnaast gaat het hier vooral om bereikbaarheid via luchthavens en openbaar vervoer.

Parkeren is onderdeel van auto-bereikbaarheid. Indien een locatie wel te bereiken is per auto, maar er niet kan worden geparkeerd is een locatie in principe niet per auto toegankelijk.

Tegenover een goede bereikbaarheid staan de nadelen van automobilititeit (Van Wee 2000). Op het gebied van luchtkwaliteit wordt weliswaar vooruitgang geboekt, in die zin dat de hoeveelheid schadelijke stoffen die auto's uitstoten afneemt, er is ook zo iets als visuele hinder, verkeersonveiligheid en congestieproblemen.

2.3 Parkeerbehoefte van bewoners

Ook voor bewoners is parkeren een belangrijke locatiefactor. Bewoners kiezen als plek om te wonen, een regio met de hoogste attractiefactoren (Van den Berg 1987). Een van die attractiefactoren is de bereikbaarheid en kwaliteit van de aanwezige voorzieningen. De vervoerskosten, die bewoners moeten maken, spelen daarin een belangrijke rol. Het parkeren zit zowel in deze kosten, als in de bereikbaarheid per auto. Met dat laatste wordt de mogelijkheid bedoeld, om daadwerkelijk de auto te stallen, op loopafstand van de locatie, om de locatie te bezoeken.

De ANWB schetst het probleem in 2009 als volgt:

“Parkeerproblemen in de woonwijk

In veel woonwijken worden de bewoners dagelijks geconfronteerd met teveel parkerende auto's. Dit heeft tot gevolg dat er voor henzelf bijna geen parkeerruimte meer overblijft. Mensen vinden het bijzonder vervelend als er geen parkeerplek meer is, als de hele straat overvol met auto's staat, als er bomen worden gekapt voor extra parkeerplaatsen of als er speeltuinen verdwijnen. Onbedoeld gaat hiermee de leefbaarheid van de wijk achteruit. Het vinden van oplossingen is moeilijk, maar niet onmogelijk. U kunt daar invloed op uitoefenen! Het is belangrijk dat u nu actie onderneemt.”

Box 1 ANWB, (2009) “Parkeren dichtbij huis Handleiding voor bewoners om parkeer en ruimteproblemen in de wijk aan te pakken”.

De opkomst van tweeverdienershuishoudens heeft daar ook invloed op. In een gezin met één kostwinnaar, was vaak de locatie van het bedrijf van de kostwinnaar doorslaggevend voor de locatie van de woning. Door verbeteringen in mobiliteit en de opkomst van tweeverdieners en de toename van de flexibiliteit van de arbeidsmarkt, is dat niet langer het geval. Huishoudens kiezen nu een locatie waar er voor beide kostwinnaars een gerede kans op werk is, binnen de maximale reistijd die men voor woon-werk verkeer over heeft (van Ommeren et al. 1998). Deze reistijd lijkt de afgelopen jaren wel iets toe te nemen (Van Wee et al. 2002).

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) verwoordt dat als volgt:

“De mobiliteit in Nederland vertoont al sinds de jaren vijftig een voortdurende toename. Ook hebben zich in die periode sterke verschuivingen in de gebruikte vervoermiddelen voorgedaan (Mom & Filarski, 2008; SWOV, 2007). Deze zijn mede bepaald door de beschikbaarheid van nieuwe, snellere vervoermiddelen en de mogelijkheid om daarmee in dezelfde reistijd als vroeger een grotere afstand af te leggen. In de eerste periode na de oorlog steeg vooral het gebruik van de bromfiets, waarna zich in het begin van de jaren zestig een explosieve groei van het bezit en het gebruik van de auto voltrok. Heden ten dage wordt de mobiliteit in Nederland nog altijd gedomineerd door de automobilititeit, met ongeveer twee derde deel van de totaal afgelegde afstand op Nederlandse wegen.”

Box 2 SWOV (2009), “SWOV-Factsheet 6”, Leidschendam

Aangezien steeds meer hoogopgeleide tweeverdieners met de auto naar hun werk gaan, is voor deze huishoudens het hebben van twee parkeerplaatsen in de omgeving van groot belang.

In het Woononderzoek Nederland 2006 (WoON, de opvolger van het Woning Behoeft Onderzoek) wordt het aantal gewenste parkeerplekken helaas niet meegenomen. Wel heeft men in de enquête het onderzoek "parkeren" in het algemeen meegenomen.

Uit onderzoek naar voorkeuren in woningkenmerken blijkt, dat de aanwezigheid van parkeermogelijkheid het op één na belangrijkste woningkenmerk is (Van Loenen 2005). Op de eerste plaats is dat de aanwezigheid van een tuin.

2.4 Parkeerbehoefte van bedrijven

Ook bij het locatiegedrag van bedrijven speelt parkeren een rol. Zij bepalen hun locatiekeuze mede op basis van de kwaliteit van andere nabijgelegen locaties (Van den Berg 1987). Daarbij zijn de transportkosten bepalend voor de mate waarin wederzijdse beïnvloeding kan plaats vinden. Parkeerkosten kunnen onderdeel zijn van die transportkosten. Veel bedrijven kiezen ervoor om de parkeerkosten niet direct in rekening te brengen bij anderen. Vaak worden die op een of andere wijze verdisconteerd in de prijs van diensten en producten (Shoup 2005).

Ook de parkeerkosten die werknemers moeten maken, worden vaak niet doorberekend. Gemiddeld kost dat een bedrijf per werknemer 750 euro per jaar (Van Ommeren 2008).

Een bedrijf dat parkeerkosten wel in rekening brengt bij zijn werknemers, zal als minder aantrekkelijk worden beschouwd, dan een bedrijf dat dit niet doet. Hierbij is ook sprake van bedrijfscultuur. In Nederland zijn we gewend dat bedrijven de transportkosten van de werknemer vergoeden, inclusief het parkeren. Daartegenover staat dat de werknemer de 'woon-werk' reistijd voor zijn rekening moet nemen.

Bedrijven nemen dan ook vaak geen genoegen met het aantal parkeerplekken, dat door een gemeente wordt voorgeschreven. Zij zullen een eigen visie daarop hebben, afhankelijk van het type bedrijf. Bedrijven staan relatief sterk in hun onderhandeling met gemeenten op dit punt (zie 3.2).

Parkeren en bereikbaarheid zijn volgens ondernemers belangrijke factoren bij locatiekeuze (Mingardo 2007). Specifiek de rol van parkeren als onderdeel van bereikbaarheid is daarbij van groot belang.

2.5 Parkeerbehoefte van bezoekers

Bezoekers hebben weer andere attractiefactoren dan bewoners en bedrijven. Een veel gehoorde klacht van winkeliers is, dat een gebrek aan parkeerplekken en hoge parkeerkosten bij hen de omzet drukt. Uit onderzoek is gebleken, dat er echter nauwelijks een relatie is tussen parkeerkosten en omzet (Mingardo 2009).

Bezoekers vormen een steeds belangrijker deel van de stedelijke economie. Zo zijn in Amsterdam bezoekers goed voor in totaal een omzet van vijf miljard euro en 48.000 full time banen (Buro Stedelijke Planning 2008). Ongeveer 6,5% van de Amsterdammers verdient dus zijn brood, met de bezoekers aan de stad.

Hierbij moet worden aangetekend, dat het ontbreken van goede parkeervoorzieningen dus nauwelijks invloed heeft op de mogelijkheid om een hoge winkelomzet te behalen. Overigens geldt voor winkelcentra wel dat parkeervoorzieningen als zwakste punt worden gerapporteerd, indien ze niet voldoen (Koopstromenonderzoek Randstad 2004).

Een andere kanttekening is, dat slechts een deel van deze bezoekers (zie tabel 2), met de auto de stad bezoekt.

Vervoermiddelenkeuze overdag naar herkomst				
	Den Haag	Regio Haaglanden	Elders	Totaal
Te voet	24%	3%	4%	13%
(Brom)fiets	30%	14%	3%	17%
Auto/motor	13%	35%	29%	23%
OV	33%	41%	49%	40%
Combinatie	1%	6%	8%	4%
Anders	1%	0%	6%	3%
Totaal	100%	100%	100%	100%

Tabel 2 Bezoekersonderzoek Binnenstad Den Haag 2007, gemeente Den Haag

Om aantrekkelijk te zijn voor bezoekers is het van belang om goede beeldvorming over het parkeren in de stad te hebben. Parkeertarieven worden dan ook regelmatig besproken in gemeenteraden. Het zoekstelsel bestuurlijke stukken van de gemeente Den Haag bijvoorbeeld, geeft op het sleutelwoord parkeren, maar liefst 3687 vermeldingen.

Ook de overgang naar een beleveniseconomie vergroot het belang van goede parkeergelegenheid in steden. De transitie naar een beleveniseconomie is een economie waarin winkelen, uitgaan en stadstoerisme een steeds prominentere rol gaan spelen (Burgers 2006). Deze transitie kan alleen slagen als de bezoeker de stad kan bereiken. Een stad als Den Haag organiseert circa 200 evenementen per jaar. De bezoekers van deze evenementen hebben daarbij een enorme behoefte aan goede parkeergelegenheid.

Zo bezien zijn er allerlei redenen waarom steden het aanbieden van voldoende en goede parkeergelegenheid willen faciliteren. Veel gemeenten hanteren daarom het principe van het vergoeden van de onrendabele top parkeren, als middel om de parkeereisen uit parkeernota's ter verzachten.

2.6 Onrendabele top parkeren

Het begrip "onrendabele top" komt oorspronkelijk uit de sociale huisvesting. Daarbij werd het verschil voor een corporatie tussen de opbrengsten van een sociale huurwoning en de stichtingskosten bedoeld. Tegenwoordig komen we het begrip ook tegen bij parkeren en berekeningen van duurzame energie voorzieningen.

“Onrendabele top: Dat deel van de investering, waarvoor volgens de actuele inzichten op voorhand al duidelijk is dat deze niet met de exploitatie wordt terugverdiend. Het deel dat niet terugverdiend wordt, zal bij continuering van de ontwikkeling op enigerlei wijze gesubsidieerd moeten worden.”

Box 3 P1 (2009), "Parkeren en Vastgoed"

Met andere woorden, het verschil tussen de opbrengsten en de kosten, die een investeerder/projectontwikkelaar ontvangt en moet betalen, om een voorziening te realiseren.

In het geval van parkeren gaat het dan om:

Onrendabele top = Netto Contante Waarde (redelijke termijn) opbrengsten parkeergeld – kosten aanleg parkeerplek

Hierbij moet aangetekend worden, dat in plaats van de Netto Contante Waarde van het parkeergeld, men ook de marktwaarde, in de zin van verkoopwaarde kan hanteren.

Het probleem bij de onrendabele top parkeren is, dat het vaak om grote aantallen gaat. Een onrendabele top van 1 plek van 20.000 euro lijkt niet veel. Bij een garage van 500 plekken is het echter wel 10.000.000 euro.

Hieronder staan twee rekenvoorbeelden (zonder BTW en kosten voor de exploitatie):

Voorbeeld 1

Parkeergarage onder een wooncomplex

Kosten bouw parkeergarage 1500 plekken (stichtingskosten) 60.000.000 euro. Kosten per plek 40.000 euro.

Opbrengsten zijn 25.000 euro per parkeerplek bij verkoop. Opbrengsten zijn 37.500.000 euro.

Onrendabele Top Parkeren is dan 22.500.000 euro.

Hierbij moet wel aangetekend worden, dat de hogere waarde van de nieuwbouwappartementen, doordat ze inclusief parkeerplek zijn, dus niet wordt meegenomen.

Voorbeeld 2

Parkeergarage onder winkelcomplex

Kosten bouw parkeergarage 1500 plekken (stichtingskosten) 60.000.000 euro.

Netto Contante Waarde over 15 jaar van $1500 * \text{Parkeertarief per uur geïndexeerd } 75 * \text{aantal uren mogelijke bezetting } 800 * \text{gemiddelde bezettingsgraad } 50\% = \text{totaal } 45.000.000 \text{ euro}$

Onrendabele Top Parkeren is dan 15.000.000 euro.

Hierbij dient vermeld te worden, dat de hogere huuropbrengsten van de bovenliggende winkels niet meegenomen wordt in deze berekening.

Vaak worden deze bedragen niet naar een ontwikkelaar/belegger overgemaakt, maar als korting op de grondprijs gegeven.

“De grondopbrengsten voor parkeren zullen afnemen als gevolg van het niet meer handhaven van het minimale bedrag van € 0,- en het residueel meerekenen van de mogelijke onrendabele top. In praktijk gebeurde dit echter al regelmatig.”

Box 4 Grondprijzenbrief Den Haag 2009

Hierbij moet wel opgemerkt worden, dat gemeenten vaak parkeerplekken eisen. Het is dan niet onredelijk, die onrendabele top parkeren te vergoeden. Indien gemeenten die vergoeding niet betalen gaan projecten vaak niet door, omdat ze dus onrendabel zijn.

Kanttekening hierbij is, dat het afdwingen van parkeernormen van de bouw van parkeerplekken meer automobiliteit oproept. Hierdoor ontstaat een zelf versterkend effect (Shoup 2005). Als er bijvoorbeeld in Almere 10.000 gebouwde parkeerplaatsen worden gerealiseerd, zal dat betekenen dat er in Amsterdam waarschijnlijk ook weer meer parkeerplekken nodig zijn.

Men zou dus de vergoeding van de onrendabele top parkeren als subsidie voor automobiliteit kunnen kenmerken.

<i>Enkele voorbeelden vergoeding onrendabele top</i>	<i>Bedrag dekking onrendabele top parkeren</i>	<i>Naam project</i>	<i>Jaar</i>	<i>Bron</i>
1. Amsterdam	3.300.000	Singelgracht	2009	http://www.oud-west.amsterdam.nl/asp/do_wnload.aspx?file=/contents/pages/83967/afwegingskader.pdf
2. Rotterdam	4.650.000 (NB wel P&R project)	P&R Beverwaard, Lombardijen en Meijersplein	2008	http://www.bds.rotterdam.nl/dsc?c=getobject&s=obj&!sessionid=1BJl@OuGEX@lW9pz8XH1!b8BG1jif5WxRDe8Ga5dbo5!z8ZWno7p!8nhb9oWM9xX&objectid=179811&!dsname=bsd2i
3. Den Haag	13.000.000	Knoop Moerwijk	2009	http://zbs.denhaag.nl/risdoc/2009/RIS168337.PDF
4. Utrecht	6.300.000	Stationsgebied	2006	http://www.utrecht.nl/CoRa/Griffie/Raad/Openbaar/Agenda%202006/Financiele%20Analyse%20%20def.pdf
5. Groningen	4.356.000	CiBoGa	2001	Onderzoek bouwproject CiBoGa
6. Almere	10.200.000	Kaystaete	2005	gemeenteraad.almere.nl/mbase/attachments/14150

Tabel 3 Enkele voorbeelden van vergoedingen van de onrendabele top parkeren

2.7 Conclusie

Parkeren is een afgeleide vraag van andere producten. Dit kan een woning, een werkplek of een plek om te bezoeken zijn. Gemeenten zijn met elkaar in concurrentie ten aanzien van winkels, kantoren en woningen. Gemeenten zijn dus ook met elkaar in concurrentie ten aanzien van de parkeermogelijkheden. Het begrip "onrendabele top parkeren" is een gevleugeld begrip waarmee projectontwikkelaars kortingen kunnen bedingen op grondprijzen. Dit is echter niet geheel onredelijk, aangezien gemeenten het aantal parkeerplekken, inclusief de wijze waarop die moeten worden gebouwd, vaak voorschrijven. Wel zal de aanleg van extra parkeren op de ene locatie waarschijnlijk, ook extra parkeerbehoefte op een andere locatie oproepen.

Hoofdstuk 3 Het ontstaan van de traditionele aanpak van parkeren

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de context van parkeren voor gebiedsontwikkelingen. Enerzijds is er het parkeerregime zoals dat in Nederland bestaat. Dit regime zal beschreven worden in paragraaf 3.2 op rijksniveau en 3.3 op gemeentelijk niveau. Daarnaast zal er kort geschetst worden wat er qua parkeren aan recente jurisprudentie is, in paragraaf 3.4. In paragraaf 3.5 staat de theorie beschreven over de traditionele aanpak van parkeren bij gebiedsontwikkelingen. Ten slotte bevat paragraaf 3.6 de conclusie.

3.2 Rijksbeleid

Het rijk kent momenteel geen specifiek beleid ten aanzien van parkeren. Dit is op zijn minst opvallend, omdat men dat wel zou verwachten. Parkeren is immers een belangrijke schakel in mobiliteit. Parkeren wordt gezien als iets, dat decentraal opgelost moet worden.

Parkeren is voor veel gemeenten een steeds groter wordend probleem. Parkeren neemt veel plaats in beslag. Een goed parkeerbeleid kan bijdragen aan de leefbaarheid en de economische vitaliteit van een stad. Gemeenten moeten bij de inrichting van een stad verschillende belangen behartigen, waarvan parkeren er één is. De afwegingen die gemeenten moeten maken worden steeds lastiger. Dit door de schaarse ruimte in Nederland. Dit maakt inspelen op de groei van het aantal auto's, en de daarbij horende parkeervraag, moeilijk voor een gemeente. Het rijk kan samen optrekken met gemeenten om de groeiende problematiek aan te pakken.

De aanbevelingen die in deze nota gedaan worden, worden hieronder genoemd:

1. Maak parkeerbeleid transparant
2. Stimuleer parkeren per minuut
3. Informatie via GPS/navigatiesysteem weergeven
4. Onderzoek of tariefverschillen tussen gemeenten effect hebben op het bezoekerspercentage
5. Stel kaders op vanuit de rijksoverheid
 - a. Verhoog parkeernormen
 - b. Meer integrale stadsontwikkeling
 - c. Leg P&R aan voor de file
 - d. Milieudifferentiatie niet differentiëren per gemeente
6. Verbeter kwaliteit van parkeervoorzieningen
 - a. Bevorder veiligheid parkeergarages
 - b. Richt meer vrouwenplekken in
 - c. Leg grotere parkeerplaatsen aan
7. Creëer informatievoorziening P&R
8. Geef tarief aan op parkeerbewegwijzeringssysteem
9. Leg een netwerk van P&R aan
10. Creëer veilige overstappunten, laat mensen met OV-kortingskaart gratis parkeren

Box 5 Initiatiefnota van de Heer Koopmans "31 529 Stilstaan bij parkeren Aanbevelingen om de groeiende parkeerproblematiek aan te pakken"

Het hieronder weergegeven antwoord van Minister Eurlings, op de initiatiefnota van de heer Koopmans over parkeren geeft duidelijk weer, dat men op rijksniveau zich slechts beperkt zich met parkeren bezig wil houden.

Stilstaan bij parkeren Aanbevelingen om de groeiende parkeerproblematiek aan te pakken nr. 5

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 februari 2010

Tijdens het AO Stilstaan bij Parkeren van 18 december 2008 (Kamerstuk 31 529, nr. 4) heb ik toegezegd in overleg te treden met decentrale overheden over de instelling van een kenniscentrum parkeren, onder te brengen bij het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV). Met deze brief stel ik u op de hoogte van de resultaten...

- ...– een project met als doel een economische onderbouwing te leveren voor parkeertarieven;
- het ontwikkelen van een instrumentarium voor gemeenten om meer sturing te kunnen geven aan gebruik en tarifiering van plaatselijke parkeergarages die in particuliere handen zijn;
- een project dat beoogt gemeenten en andere partijen bewust te maken van de toenemende spanning tussen hogere bebouwingsdichtheid en toenemend autogebruik en kennis uit te wisselen over oplossingsrichtingen...

...Met de instelling van dit kenniscentrum is een belangrijke stap gezet in de totstandkoming, bundeling en ontsluiting van kennis rondom het maatschappelijke sterk in de belangstelling staande thema parkeren.

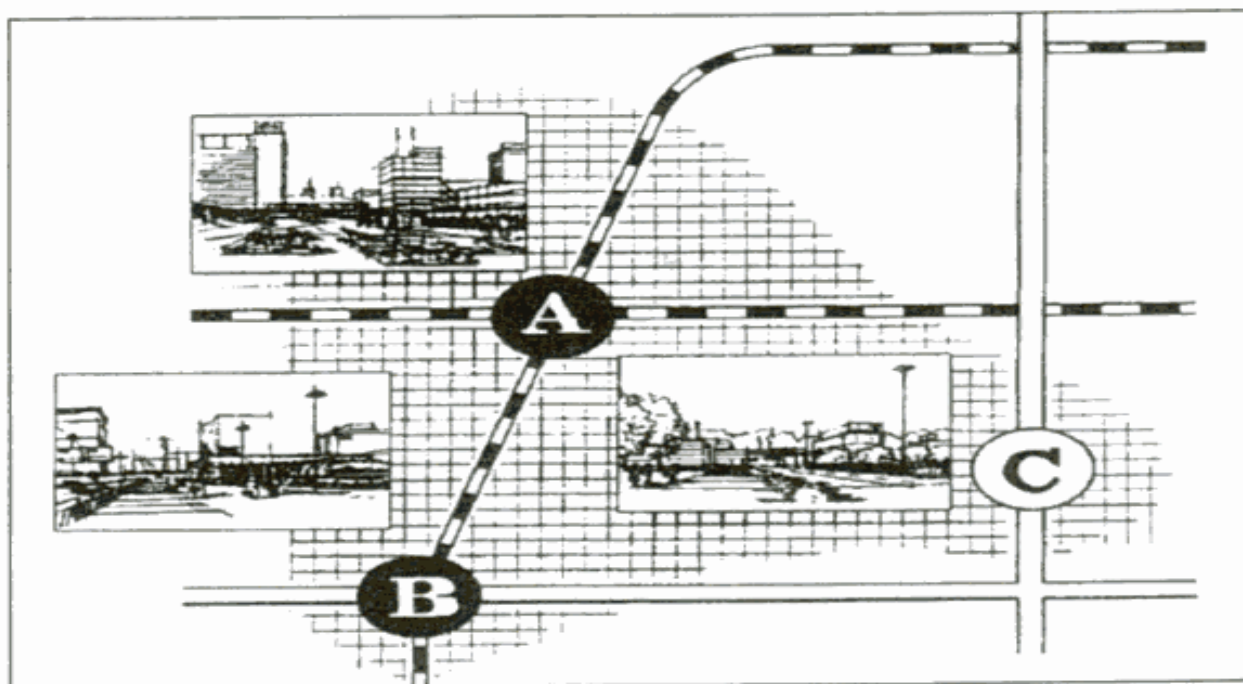
Box 6 Brief nr. 5 Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat (2010) "Stilstaan bij parkeren Aanbevelingen om de groeiende parkeerproblematiek aan te pakken"

Het planbureau voor de leefomgeving heeft recent een onderzoek gedaan naar parkeren (Coevering et al. 2008). Daarnaast is ook als reactie op de initiatiefnota Parkeren aangekondigd, dat er een expertise centrum parkeren komt. Tevens is toegezegd dat het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) ook een onderzoek naar parkeertarieven zal doen. Andere vragen die onderzoek behoeven, zijn de wijze waarop steden met de groeiende parkeerbehoefte om moeten gaan en een methode waarmee gemeenten de tarieven in particuliere parkeergarages kunnen gaan vaststellen.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) lijkt de meest aangewezen partij om op rijksniveau parkeerbeleid op te stellen. Aan de andere kant is er wat voor te zeggen, parkeerbeleid geheel een lokale aangelegenheid te laten zijn. Overigens is goed denkbaar, dat V&W een type maximum parkeertarieven zou kunnen vaststellen, of spelregels waar lokale overheden aan moeten voldoen als zij afspraken met parkeergarage-exploitanten maken, zoals naar analogie van de Reiswizers Gebiedsontwikkeling.

Het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) is ook een partij, die vanuit duurzaamheidsdoelstellingen parkeerbeleid op rijksniveau zou kunnen opstellen. In het verleden, is dat ook door VROM gedaan. Dit betrof het zo genaamde ABC-beleid. Dit beleid schreef parkeernormen voor aan de hand van bereikbaarheidsprofielen van locaties (zie figuur 7).

Dit beleid is echter door lokale overheid effectief ondergraven, omdat gemeenten voorrang gaven aan de vestiging van bedrijven, boven het hanteren van strenge parkeernormen (Jansen et al. 1996). Met dit beleid is ook getracht de parkeernormen in de Vierde nota (Extra) over de Ruimtelijke Ordening (VINEX) locaties te sturen. Met de Nota Ruimte is officieel een einde gekomen aan bemoeienis van VROM met parkeren. Al loopt er nog wel een klein experiment om met gedifferentieerde parkeertarieven duurzame mobiliteit te stimuleren¹.



Figuur 7 Bereikbaarheidsprofiel van de stedelijke locaties uit Vierde nota (EXTRA) over de Ruimtelijke Ordening p16

Het Ministerie van Binnenlandse Zaken (BiZa) zou in theorie ook een sturende rol op zich kunnen nemen. Dat aangezien BiZa verantwoordelijk is voor de gemeentewet, waarin het parkeren officieel is geregeld. In het verleden heeft BiZa het project om met gedifferentieerde parkeertarieven duurzame mobiliteit te stimuleren mede opgestart².

Overigens is het de verwachting dat door de overgang van het beprijzen van autobezit (via Wegenbelasting), naar autogebruik (via Kilometerheffing), de vraag naar parkeerplekken nog sterker zal toenemen (Coevering et al. 2008). In die zin heeft het rijk wel invloed op de parkeerbehoefte op straat.

Om provinciaal en regionaal beleid ten aanzien van parkeren te beschrijven is alleen gezocht in bronnen van de Provincie Zuid Holland en het Stadsgebied Haaglanden en de stadsregio Rotterdam. Daarbij is gebleken, dat de Provincie Zuid-Holland geen beleid ten aanzien van parkeren heeft. Ook de stadsregio's hebben geen beleid ten aanzien van parkeren. In de regionale verkeers- en vervoerplannen van Haaglanden en Stadsregio Rotterdam uit 1995 staat wel een, op ABC-beleid gebaseerde, parkeerparagraaf.³ In de nota Mobiliteit Haaglanden uit 2005 is geen beleid ten aanzien van parkeren opgenomen. De Stadsregio Rotterdam probeert wel met een aantal 'Park and Ride'-voorzieningen verder het openbaar vervoer te verbeteren.⁴

De gemeente blijkt al met al dan ook nagenoeg alleen verantwoordelijk voor het parkeerbeleid.

¹ Stand van zaken gedifferentieerd parkeren kamerbrief VROM 29 juni 2009 KL2009043210

² <http://www.platformschonevoertuigen.nl/default.aspx?cid=116>

³ Tweede Regionaal Verkeer en Vervoerplan Haaglanden 1996, Regionaal Verkeer en Vervoerplan Stadsregio Rotterdam 1995

⁴ <http://www.stadsregio.info/#pagina=2667>

3.3 Gemeentelijk parkeerbeleid

In Nederland zijn per 1 januari 2010 431 gemeenten. Bijna al die 431 gemeenten hebben een door die gemeente specifiek opgesteld parkeerbeleid. In deze paragraaf wordt dan ook alleen beschreven, welke opties de gemeenten hebben om hun gemeentelijk parkeerbeleid vorm te geven.

Een belangrijke discussie binnen gemeenten is de vraag of men automobilititeit moet faciliteren of afremmen (Kassenaar 1997). Daarbij hebben gemeenten dus zelf de vrijheid een keuze te maken. Ook speelt daarbij de verstedelijkingsgraad van gemeenten een rol. In Amsterdam zal men andere keuzen maken dan in bijvoorbeeld Giethoorn.

Het aantal gemeenten dat op enigerlei wijze betaald parkeren heeft ingevoerd stijgt. Gemeenten met meer dan 50.000 inwoners hebben inmiddels nagenoeg allemaal betaald parkeren (Van der Beek 2009). Het Planbureau voor Leefomgeving verwacht, dat in de toekomst eigenlijk in heel Nederland een betaald parkeren regime zal gaan gelden.

Gemeenten kunnen op veel manieren aansturen op het aantal beschikbare parkeerplekken:

- het op straat betaald parkeerregime;
- een parkeervergunning stelsel;
- het al dan niet verlenen van een uitrit vergunningen;
- het reserveren van parkeerplaatsen voor deel-auto's, bijzondere doelgroepen;
- een verordening voor het parkeren bij nieuwbouw;
- een paragraaf in een bestemmingsplan over parkeren;
- het stimuleren en/of bouwen van parkeergarages;
- het aanleggen of opheffen van parkeergelegenheid in de openbare ruimte.

Vaak heeft men dan ook binnen een gemeente een nota parkeerbeleid, waarin beschreven staat hoe men vorm geeft aan parkeren in de gemeente.

Het idee om parkeernormen toe te passen bij nieuwbouw is in Amerika ontstaan, in de jaren 40 van de vorige eeuw (Shoup 2005). Dit had voornamelijk tot doel het zoekverkeer naar parkeerplekken te beperken. Dit zoekverkeer nam immers toe als iemand een nieuwe woning, winkel of andere voorziening bouwde. Door voor te schrijven, dat de parkeerbehoefte op het eigen terrein moest worden voldaan, loste men dat probleem op.

3.4 Jurisprudentie

De afgelopen jaren (1999-2009) zijn er 279 uitspraken van rechtbanken gedaan ten aanzien van het hanteren van parkeernormen. (<http://zoeken.rechtspraak.nl/ResultPage.aspx> zoekterm parkeernorm). Het voert te ver om al deze uitspraken hier te behandelen. Wel zijn er een aantal lijnen in deze uitspraken te herkennen.

Ten eerste gaan eisen en voorschriften in bestemmingsplannen boven de eisen en voorschriften uit de bouwverordening. Volgens art 9. lid 1 van de Woningwet staan bestemmingsplanvoorschriften boven bepalingen in de bouwverordening (Klaassen 2008).

Ten tweede moeten gemeenten voldoen aan de parkeernormeringen, die zij zelf hebben vastgelegd in de bouwverordening, als er geen bestemmingsplanvoorschriften ten aanzien van parkeren zijn.

Ten derde kunnen gemeenten afwijken van door college en raad vastgestelde parkeernormen, indien er in de directe omgeving voldoende parkeergelegenheid is, of zal worden aangelegd. Hierbij mag geen sprake zijn van huur van parkeerplekken middels een kettingbeding, tenzij de gemeente huurder of realisator is van deze parkeerplekken. (AR 23 augustus 1985, GST 1986 6817).

Ten slotte kan er ook worden afgeweken van parkeernormen, indien daar aanleiding toe is,

omdat er bijvoorbeeld gebouwd gaat worden voor een speciale doelgroep. Dit moet echter wel goed worden onderbouwd.

De voorschriften in bestemmingsplannen staan boven die in de bouwverordening.

Indien een gemeente in de voorschriften van een bestemmingsplan parkeereisen vastlegt, gaan die boven de eisen in de bouwverordening van die gemeente.

“Ten aanzien van de vraag of het benodigde aantal parkeerplaatsen bij de woontoren zich verdraagt met het bepaalde in de gemeentelijke Bouwverordening overweegt de Afdeling dat de toetsing daarvan in beginsel dient te geschieden in het kader van de voor de oprichting van de woontoren benodigde bouwvergunning, die, zoals hiervoor al is overwogen, in rechte onaantastbaar is geworden. In dit verband is, mede ten aanzien van het door [appellant] gestelde met betrekking tot de zogenoemde CROW-normen, voorts van belang dat in dit geval de parkeernorm voor de woontoren reeds is vastgelegd in de voorschriften behorende bij het bestemmingsplan, waarin bij de uitwerkingsvoorschriften als richtlijn een ruimtelijke reservering van 1 parkeerplaats per gestapelde woning is vastgelegd. Dat daaraan niet is voldaan is niet gebleken.”⁵

Een gemeente moet voldoen aan eigen parkeernormen.

Als een gemeente gedetailleerde parkeernormen vastlegt in de bouwverordening, dan moet zij daar ook aan voldoen. Dit lijkt vanzelfsprekend, maar er zijn genoeg gemeenten die zich dit niet realiseren als zij parkeernormen in de bouwverordening vastleggen.

“Verweerder heeft ten aanzien van het aantal benodigde parkeerplaatsen verwezen naar de door hem goedgekeurde parkeertoets van 22 maart 2008. Voor het onderhavige bouwplan is daarbij uitgegaan van een parkeernorm voor seniorenappartementen van 1,00 per appartement. In de parkeernota zijn bij “seniorenwoning” de volgende kenmerken vermeld: tot maximaal 90 m² bvo (anders type II), de primaire ruimtes (keuken, woonkamer, 1 slaapkamer en badkamer) zijn gelijkvloers en rolstoelvriendelijk, lift aanwezig bij gestapelde bouw en woningen kunnen eenvoudig worden aangepast met speciale voorzieningen. Ter zitting heeft vergunninghoudster toegelicht dat de huurappartementen, die gelijkvloers zijn en rolstoelvriendelijk, primair zullen worden uitgegeven aan personen van 60 jaar en ouder. Verweerder is derhalve op goede gronden uitgegaan van de parkeernorm voor seniorenwoningen, met uitzondering van de vijf appartementen die, zoals ter zitting is vastgesteld, groter zijn dan 90 m². Voor deze appartementen geldt op basis van de parkeernota een norm van 1,8 parkeerplaats per woning (type II). Verweerder heeft dit miskend bij voormelde parkeertoets, waarin overigens ook is uitgegaan van 34 in plaats van 36 woningen. Nu de geprojecteerde parkeerplaatsen bovendien in strijd zijn met de bestemming, bestaat voorts nog onvoldoende zekerheid dat wordt voorzien in de op grond van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening benodigde parkeerplaatsen.”⁶

Voldoende parkeergelegenheid is in de omgeving

Indien een gemeente kan aantonen dat er voldoende parkeergelegenheid in de omgeving is kan men afwijken van parkeernormen voor een bepaalde opstal.

“Verweerder stelt dat om de toekomstige parkeerbehoefte te bepalen, als uitgangspunt is gehanteerd de hoge parkeernorm van 1,8 parkeerplaatsen voor eensgezinswoningen en 1,5 parkeerplaatsen voor appartementen. Voor 7 grondgebonden woningen en 21 appartementen levert dat een parkeerbehoefte op van $12,6 + 31,5 = 44,1$, afgerond 44 plaatsen. Voor de 1.470 vierkante meter commerciële ruimte wordt een parkeernorm aangenomen van 2,5 per 100 vierkante meter (wijk-, buurt- en dorpscentra, matig stedelijk). Voor de commerciële ruimten levert dat een parkeerbehoefte op van 36,75, afgerond 37 plaatsen. Het totale bouwplan kent derhalve een parkeerbehoefte van $44 + 37 = 81$ parkeerplaatsen. De parkeergarage onder het gebouw voorziet in 43 parkeerplaatsen. Het bouwplan voorziet aldus niet in voldoende parkeerruimte; het plan komt 38 plaatsen tekort. Het tekort wordt gecompenseerd doordat ook blijktens het in augustus en september 2009 door Arcadis uitgevoerde parkeeronderzoek 59 parkeerplaatsen beschikbaar zijn in parkeergarage Victoriberg aan de Salvatorhof. Ook in het geval de parkeerbehoefte voor de commerciële

⁵ LJN: BJ6671, Raad van State, 200808214/1/R2

⁶ LJN: BK6892, Voorzieningenrechter Rechtbank 's-Hertogenbosch, Awb 09 / 4925

ruimten berekend zou worden op de door eisers sub 2 voorgestane wijze, hetgeen zou leiden tot een additioneel tekort van 5 parkeerplaatsen, wordt in de totale parkeerbehoefte van, in dat geval, 86 parkeerplaatsen voorzien. Het laden en lossen moet plaatsvinden op de openbare weg, aan de Dorpsstraat op de daarvoor bestemde venstertijden. Verweerder stelt dat, nu aldus niet is voorzien in voldoende parkeerruimte op het eigen terrein van het bouwplan, is beoogd ontheffing te verlenen krachtens artikel 2.5.30, vierde lid, van de bouwverordening van de in het eerste en derde lid neergelegde eis dat voor het parkeren ruimte is aangebracht in, op of onder het gebouw dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Verweerder stelt echter dat het verlenen van een ontheffing niet meer noodzakelijk is, en verwijst daarbij naar de uitspraak van de ABRS van 7 september 2005, LJN: AU2168.”⁷

Afwijken van parkeernormen is toegestaan bij een speciale doelgroep.

In dit voorbeeld wijkt de gemeente Den Haag van haar eigen parkeernorm af, met als argument dat de meeste bezoekers niet zullen parkeren maar met de taxi komen.

“2.3.3. Voor de parkeernorm voor het beoogde zorgcentrum heeft het college aansluiting gezocht bij de parkeernormen die zijn neergelegd in de Kadernota parkeerbeleid 1991 (hierna: de kadernota). Dit omdat in de gemeentelijke parkeernormen geen normering voor een ziekenhuisfunctie is opgenomen. In de kadernota wordt wat normering betreft een onderscheid gemaakt tussen een ziekenhuis, een verpleeghuis of een ander medisch centrum. Het college is uitgegaan van de norm voor een ziekenhuis, omdat volgens hem een groot aantal patiënten van de in het zorgcentrum voorziene hartrevalidatie, net als bij ziekenhuispatiënten per taxi wordt vervoerd. Dit uitgangspunt kan niet onjuist worden geacht. Gelet hierop heeft het college, anders dan [appellanten] betogen, ten aanzien van het zorgcentrum mogen uitgaan van de in de kadernota neergelegde normering voor ziekenhuizen. Het college heeft zich derhalve in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de toename van de parkeerbehoefte ten gevolge van de realisering van het zorgcentrum 67 parkeerplaatsen bedraagt. In die behoefte wordt voorzien door het reserveren van 67 parkeerplaatsen in parkeerlaag -2 van de in het nieuwbouwproject voorziene parkeergarage.”⁸

“In de ruimtelijke onderbouwing bij het besluit van 5 februari 2007 is vermeld dat de nieuwbouw van Europol uitgaat van 850 werkplekken. Voor de werknemers zijn, conform de gemeentelijke parkeernorm van 1 parkeerplaats per 2 werknemers, 425 parkeerplaatsen nodig en voor bezoekers, waarvoor een norm geldt van 1 parkeerplaats per 20 werknemers, 43 parkeerplaatsen; in totaal 468 parkeerplaatsen. De nieuwe parkeergarage tussen het World Forum Convention Center en het Europolgebouw heeft 590 parkeerplaatsen. In de ruimtelijke onderbouwing is aangegeven dat in de avond en weekenden 40 parkeerplaatsen in de garage voor Europol gereserveerd blijven; de overige plaatsen zijn dan beschikbaar voor andere gebruikers. Daarmee wordt volgens verweerder afdoende voorzien in de nodige parkeerruimte voor Europol.

Nu deze parkeergarage niet is gelegen op het eigen terrein van het Europolgebouw heeft verweerder ontheffing verleend krachtens artikel 2.5.30, vierde lid, van de Bouwverordening van de in artikel 2.5.30, eerste lid, neergelegde eis dat voor het parkeren ruimte is aangebracht in, op of onder het gebouw dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

De rechtbank heeft het onderzoek heropend en verweerder vragen gesteld over de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen en de daarbij gehanteerde normen. Verweerder heeft deze vragen bij brief van 8 januari 2009 beantwoord. Hierop is gereageerd door eisers Stichting Wijkoverleg Statenkwartier en anderen, Uranus en [B.].

Verweerder heeft in zijn brief van 8 januari 2009 uiteengezet dat op grond van het gemeentelijk parkeerbeleid voor het bepalen van de parkeerbehoefte voor de functie “werken” primair wordt uitgegaan van het aantal potentiële gebruikers van het op te richten bouwwerk.

⁷ LJN: BL3698, Rechtbank 's-Gravenhage, AWB 08/8639, 08/8857 en 09/5247

⁸ LJN: BK4374, Raad van State, 200900955/1/H1

Wanneer het aantal potentiële werknemers van een kantoor bekend is, geldt op grond van het beleid een parkeernorm die is gerelateerd aan het aantal werknemers en afhankelijk is van het gebied waarin het gebouw gerealiseerd wordt. Voor het Europolgebouw is deze norm 1 parkeerplaats per 2 werknemers. Het aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor bezoekers wordt eveneens primair gebaseerd op het aantal potentiële gebruikers van een kantoor en is ook afhankelijk van het gebied waarin het gebouw gerealiseerd wordt. Voor bouwplannen in het "overig gebied", zoals het Europolgebouw, geldt een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 20 werknemers. Indien het aantal potentiële werknemers niet vooraf bekend is, bijvoorbeeld bij bedrijfspanden die in opdracht van projectontwikkelaars worden gebouwd, wordt de parkeerbehoefte bepaald aan de hand van het bruto vloeroppervlak. Voor het Europolkantoor is het aantal potentiële werknemers echter bekend, zodat uitgegaan is van voormelde parkeernormen die relateren aan het aantal werknemers.

Naar het oordeel van de rechtbank heeft verweerder, aldus toegelicht, de parkeerbehoefte in redelijkheid kunnen baseren op het aantal potentiële werknemers in het Europolkantoor en behoefde deze niet berekend te worden aan de hand van het bruto vloeroppervlak van het gebouw. De stelling van eisers dat uitgegaan moet worden van het bruto vloeroppervlak, omdat het gebouw niet exclusief voor Europol wordt gebouwd, volgt de rechtbank niet. Het bouwplan is geïnitieerd met het oog op de vestiging van Europol en is in opzet en vormgeving, waaronder de diverse veiligheidsmaatregelen, gericht op gebruik door Europol. Er mag dan ook vanuit worden gegaan dat Europol niet binnen afzienbare tijd weer uit het gebouw zal vertrekken. Daarbij betreft de rechtbank dat Europol juist in Den Haag is gevestigd vanwege het karakter van deze stad als internationale stad voor justitiële instellingen, zodat het ook niet in de rede ligt te verwachten dat Europol op afzienbare termijn elders zal worden gevestigd.

Verweerder heeft de berekening voorts kunnen baseren op een aantal van 850 potentiële werknemers. De rechtbank neemt daarbij in aanmerking dat de directeur van Europol in een brief van 19 september 2008 aan de Raad van State heeft aangegeven dat in september 2008 454 stafleden voor Europol werkten en dat op grond van de huidige prognose een groei tot 850 stafleden in 2020 is voorzien.

Gelet op het vorenstaande heeft verweerder de parkeerbehoefte kunnen berekenen op 468 parkeerplaatsen. Verweerder heeft in zijn brief van 8 januari 2009 aangegeven dat in de parkeergarage onder het World Forum 485 parkeerplaatsen ter beschikking staan van Europol. De rechtbank heeft geen aanleiding hieraan te twijfelen. Hetgeen eisers Stichting Wijkoverleg Statenkwartier en anderen hierover in hun brief van 6 februari 2009 hebben aangevoerd is daarvoor onvoldoende.

Gelet hierop heeft verweerder de ontheffing krachtens artikel 2.5.30, vierde lid, van de Bouwverordening in redelijkheid kunnen verlenen.⁹

3.5 Traditionele aanpak van parkeren in theorie

Al met al heeft dit in Nederland tot de huidige traditionele aanpak van parkeren en gebiedsontwikkeling geleid.

Gebiedsontwikkelingen verlopen vaak in vier fasen. De initiatieffase, planvormingfase, realisatiefase en beheerfase (Van 't Verlaat 2003).

In de meer traditionele aanpak wordt er in de initiatieffase niet over het parkeren nagedacht (zie figuur 8).

⁹ LJN: BI5018, Rechtbank 's-Gravenhage, Reg.nrs.: AWB 07/5636 WW44

In de planvormingfase ontstaat eerst, los van het parkeren, een masterplan voor een gebied (1). Dit masterplan komt voort uit een gebiedsurgentie. In dit masterplan wordt tegenwoordig infrastructuur wel vaak meegenomen, maar mobiliteit en parkeren vaak niet (2). De eerste gedachten over het parkeren ontstaan meestal pas bij het opstellen van een bestemmingsplan (3). Hierbij wordt aan de hand van de te bouwen opstallen, met gebruik van een parkeernorm, een aantal te realiseren parkeerplekken bepaald. Daarnaast wordt soms vanuit stedenbouwkundig ontwerp aangestuurd op een ondergrondse parkeervoorziening.

Initiatieffase	Gemeente	Markt
planvormingsfase	<div data-bbox="491 595 1062 685">1) masterplan</div> <div data-bbox="491 707 1062 797">2) samenhang met infrastructuur</div> <div data-bbox="491 819 1062 920">3) bestemmingsplan, incl. parkeerparagraaf.</div>	<div data-bbox="780 943 1321 1032">4) aanbesteding, confrontatie met de markt</div> <div data-bbox="780 1055 1321 1144">5) Parkeren drukt zwaar op de exploitatie</div> <div data-bbox="780 1167 1321 1256">6) discussie over de te hanteren parkeernorm en onrendabele top.</div>
realisatiefase		<div data-bbox="780 1395 1275 1473">8) parkeerproblemen veroorzaakt door de bouw</div>
beheerfase	<div data-bbox="497 1529 1086 1608">9) beheersproblemen</div>	

Figuur 8 Stappen traditionele aanpak parkeren in gebiedsontwikkelingen

Vervolgens wordt het plan met de parkeeropgave geconfronteerd met de markt. Dit gebeurt overwegend via een ontwikkelcompetitie of andere vorm van aanbesteding (4). Daarbij blijkt het parkeren zwaar te drukken op de exploitatie (5). Dan vinden er veelal onderhandelingen plaats tussen de marktpartij en de gemeente, over de hoogte van het aantal parkeerplaatsen, of over het afdekken van de gemeente van de onrendabele top parkeren (6). Soms wordt er dan nog door omwonenden een juridische procedure opgestart over het aantal te realiseren parkeerplaatsen (7).

In de realisatiefase moeten er vaak, met kunst en vliegwerk, tijdelijke parkeeroplossingen worden gevonden. Enerzijds voor de parkeerplekken, die tijdelijk uit de openbare ruimte verdwijnen en anderzijds vanwege de hogere parkeerdruk, die ontstaat door de aannemers die met de auto naar het gebied komen (8).

Daarnaast ontstaan er soms ook parkeerproblemen na realisatie van het project (9). De gemeente moet dan een oplossing bedenken, door het aantal parkeerplekken uit te breiden of betaald parkeren in te voeren.

3.6 Conclusie

Gemeenten hebben een grote beleidsvrijheid als het om parkeren gaat. Dit is ook logisch aangezien zij als eerste aangesproken worden op problemen met parkeren. Daarbij is het van groot belang dat gemeenten zich houden aan de door hen zelf opgestelde uitgangspunten. Met andere woorden, als een gemeente vastlegt dat er per appartement 1,3 parkeerplaatsen moeten worden gebouwd, dan kan dat succesvol worden gebruikt om in bezwaar te gaan tegen bouwvergunningen, als aan die norm vervolgens niet wordt voldaan. Dit geldt ook voor een gemeente zelf indien zij, om voor haar moverende redenen, besloten heeft een bouwvergunning te verlenen met minder parkeerplaatsen. Het helemaal niet in ogenschouw nemen van parkeren bij bouwprojecten, kan ook tot succesvol bezwaar leiden. Overigens kan een gemeente ook tijdens lopende gebiedsontwikkelingen de parkeernormen aanpassen, met alle consequenties van dien. Het is dan ook beter indien in de toekomst het parkeren alleen nog in bestemmingsplannen wordt geregeld. Dit is ook in de geest van de nieuwe WRO.

Hoofdstuk 4 Gebiedsontwikkeling

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zal de praktijk van gebiedsontwikkeling in Nederland worden beschreven. De discussie ten aanzien van parkeren kan niet los gezien worden van de algemene ontwikkeling van toelatingsplanologie naar gebiedsontwikkeling. In paragraaf 4.2 zal het proces van gebiedsontwikkeling worden omschreven. In paragraaf 4.3 staan de besluitvormingsprocessen omschreven zoals die overwegend plaatsvinden. Paragraaf 4.4 gaat in op de invloed die de nieuwe WRO op parkeren zal hebben. Gevolgd door een theoretische omschrijving van een gebiedsgerichte aanpak van parkeren in paragraaf 4.5. Ten slotte bevat paragraaf 4.6 de conclusie.

4.2 Proces van gebiedsontwikkeling

De aanleg van de grachtengordel in Amsterdam gezien worden als vertrekpunt van gebiedsontwikkeling in Nederland (Van der Cammen 2003). In die periode zijn ook enkele polders als gebied tot ontwikkeling gebracht. Een andere benadering is een schets van de formele wetgeving, die uiteindelijk tot in de begin van de 21^{ste} eeuw ontstane gebiedsontwikkelingspraktijk heeft geleid.

Aan het begin van de vorige eeuw vond in Nederland een trek plaats van het platteland naar de grote steden. In deze steden kwamen mensen onder erbarmelijke omstandigheden te wonen. Hierbij moet men denken aan een gezin met 14 kinderen, wonend in een kelder zonder daglicht. Om dit soort excessen tegen te gaan, is in 1901 de eerste woningwet aangenomen. Vervolgens is er tot de Tweede Wereldoorlog weinig nieuwe wetgeving gekomen. In deze periode is wel de mogelijkheid om bestemmingsplannen en streekplannen op te stellen, in de wet opgenomen¹⁰.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog is er een eerste poging gedaan om tot een nationaal plan te komen. In 1941 kwam er een Rijksdienst voor het Nationale Plan¹¹. Tijdens de oorlog is er weinig van dat eerste nationale plan terecht gekomen.

Direct na de Tweede Wereldoorlog, stond ruimtelijke ordening vooral in het teken van de wederopbouw. Daarbij is gestuurd met een aantal nota's van de ruimtelijke ordening (Afkomstig van het Ministerie van VROM):

- 1960 - Eerste nota van de ruimtelijke ordening
- 1966 - Tweede nota van de ruimtelijke ordening
- 1974 - Derde nota van de ruimtelijke ordening
- 1988 - Vierde nota van de ruimtelijke ordening
- 1992 - Vierde nota (Extra) van de ruimtelijke ordening
- 2001 - Vijfde nota ruimtelijke ordening
- 2004 - Nota Ruimte

De vier eerste nota's zijn erop gericht geweest om de verstedelijking van Randstad tot een groot metropolitaan gebied te voorkomen. Wel is er bij iedere nota weer een stuk groen gebied opgeofferd voor woningbouw (Faludi et al. 1994).

¹⁰ <http://www.vrom.nl/pagina.html?id=10869>

¹¹ <http://www.vrom.nl/pagina.html?id=10869>

De 'Nota Ruimte' is vooral gericht op het decentraliseren van de ruimtelijke ordening.

Naast de ruimtelijke ordeningsnota's, zijn er steeds meer facetten van de maatschappij in gaan grijpen in de ruimtelijke ordening (Voogd 2006). Zo werden er steeds meer andere belangen in de ruimtelijke ordening meegenomen. Te denken valt aan milieucontouren, infrastructuur, archeologische claims, waterclaims. Op die manier is besluitvorming steeds complexer geworden (Teisman 1998).

Als reactie op deze steeds complexer wordende toelatingsplanologie, is de zogenaamde gebiedsontwikkeling ontstaan. Bakker (2007) omschrijft dat als volgt:

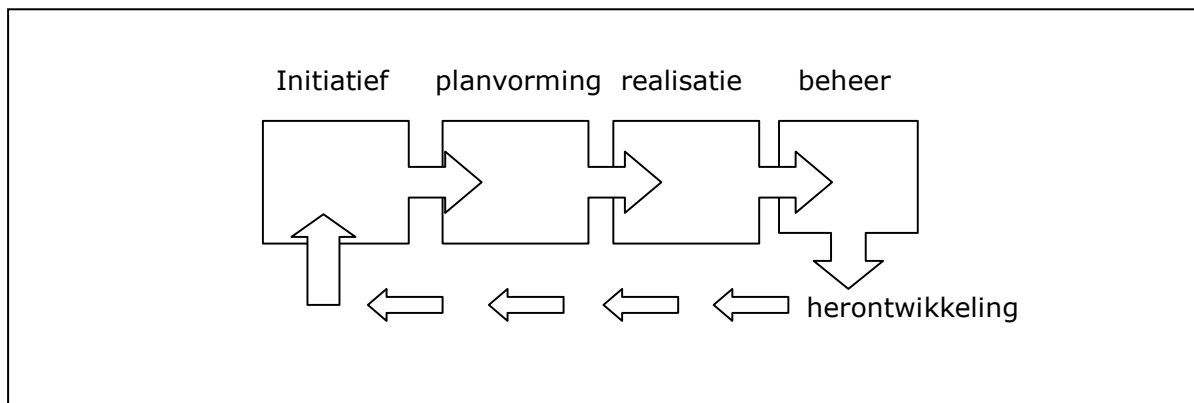
"De sturingsfilosofie in de nota Ruimte staat voor een omslag in de ruimtelijke ordening. Van toetsen naar ontwikkelen, van kijken naar doen en van reactie naar regie."

De Rooy (2009) heeft het over het volgende:

"Gebiedsontwikkeling is een duiding voor maatschappelijke processen die resulteren in duurzame ruimtelijke ontwikkelingen, waarmee de kracht van Nederland kan worden verbreed. Het is ook een duiding voor een integrale, interdepartementale en gebiedsgeoriënteerde manier van werken. Dit vanuit de steeds bredere overtuiging dat alles met alles samenhangt en sectoraal eiland-denken ons niet verder brengt."

Zoals eerder vermeld gebeurt gebiedsontwikkeling globaal in vier fasen (Van 't Verlaat 2003):

- de initiatieffase
- de planvormingfase
- de realisatiefase
- de beheerfase

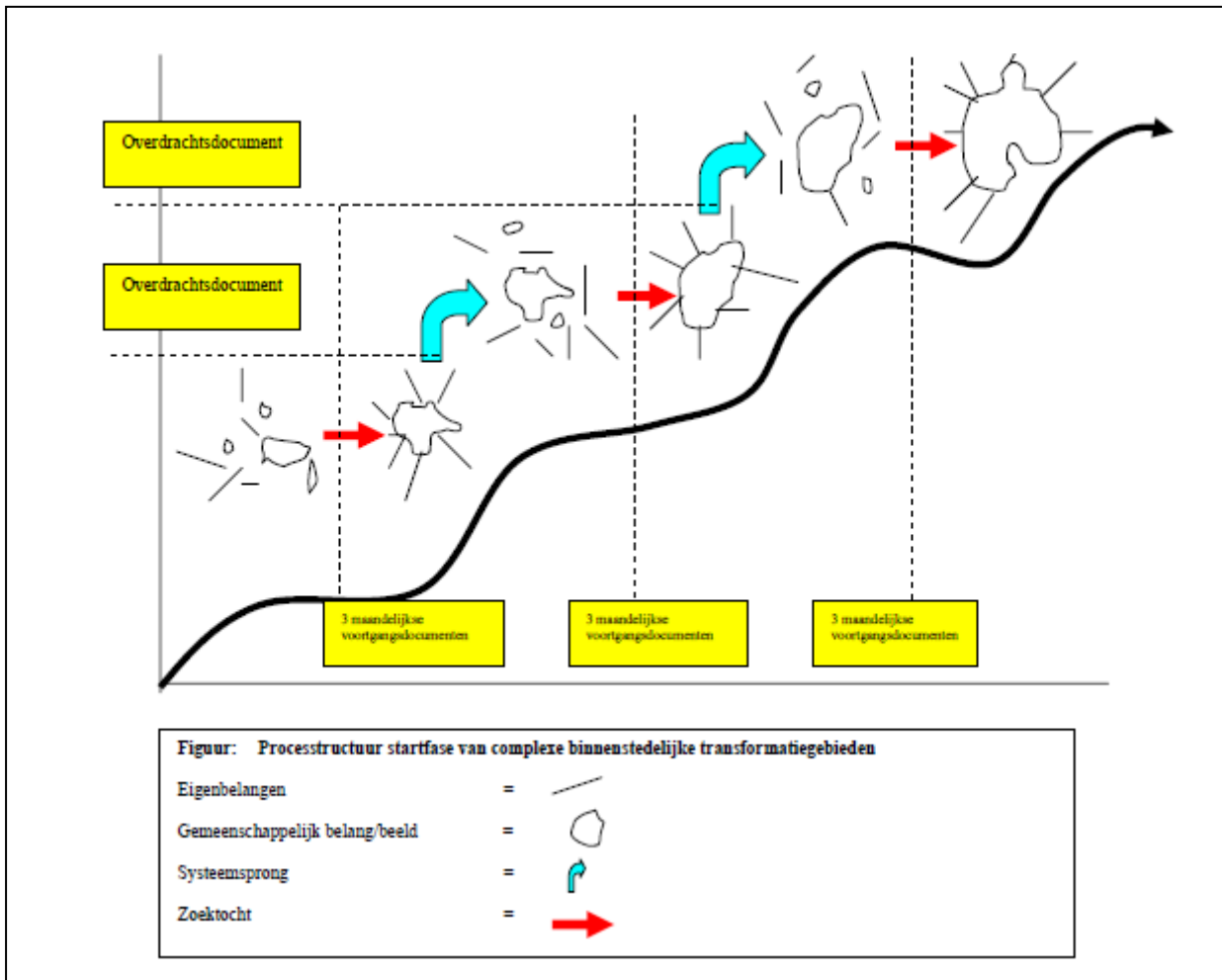


Figuur 9 Fasen van stedelijke gebiedsontwikkeling

Het parkeren is iets dat bij alle vier de fasen van gebiedsontwikkeling een rol speelt. Echte concrete beheersproblemen met parkeren komen vaak pas in de beheerfase naar boven. Parkeren is juist daarom ingewikkelde materie. Het is de vraag, hoe over de vier fasen van gebiedsontwikkeling heen, het parkeren georganiseerd kan worden.

4.3 Besluitvormingsprocessen

Volgens Van Randeraat (2006) verlopen gebiedsontwikkelingen dan ook niet meer lineair van besluit tot uitvoering, maar met systeemspongen.



Figuur 10 Systeemspongtheorie uit (Van Randeraat 2006), "Sturen in complexiteit van binnenstedelijke gebiedsontwikkeling." p8

Hierbij wordt bij iedere systeemspong als het ware een eigen belang aangekoppeld in het gemeenschappelijk beeld. Parkeren zou een van de belangen kunnen zijn, die tijdens een gebiedsontwikkelingsproces aangehaakt moet worden.

4.4 Nieuwe WRO

Om ontwikkelingsplanologie in de praktijk mogelijk te maken is de nieuwe WRO bedacht. Daarbij was de gedachte dat het rijk en de provincie, net als een gemeente, over de mogelijkheid tot het realiseren van bestemmingsplannen zouden moeten beschikken. Een belangrijk ander aspect van de nieuwe WRO is de zogenaamde GREX-wet. Dit is eigenlijk een paragraaf van de nieuwe WRO, waarin gemeenten (en de provincie en het rijk) de mogelijkheid krijgen om grondexploitaties formeel vast te stellen en binnen een gebied de kosten en baten te verdelen. Ook de wens om het parkeren in de toekomst alleen via het bestemmingsplan te regelen, is daarbij verwoord, maar nog niet verwezenlijkt (Mobycon 2009).

Overigens staan parkeervoorzieningen op de zogenaamde kostensoortenlijst¹²:

“Tot de voorzieningen, bedoeld bij de kosten, onder d en e worden gerekend:

a. riolering met inbegrip van bijbehorende werken en bouwwerken;
b. wegen, ongebouwde openbare parkeergelegenheden, pleinen, trottoirs, voet- en rijwielpaden, waterpartijen, watergangen, voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, bruggen, tunnels, duikers, kades, steigers, en andere rechtstreeks met de aanleg van deze voorzieningen verband houdende werken en bouwwerken...

... h. gebouwde parkeervoorzieningen, voor zover deze leiden tot optimalisering van het grondgebruik en verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte, openbaar toegankelijk zijn en voornamelijk worden gebruikt door bewoners en gebruikers van het exploitatiegebied, voor zover de aanlegkosten niet via gebruikstarieven worden gedekt en bij de gemeente in rekening worden gebracht;”

4.5 Gebiedsgerichte aanpak van parkeren in theorie

Een meer gebiedsgerichte aanpak van parkeren in gebiedsontwikkelingen zou daarmee mogelijk moeten zijn (zie figuur 11).

Bij een integrale gebiedsgerichte aanpak zou het parkeren al in de initiatieffase besproken moeten worden met marktpartijen (1).

In de planvormingfase zou het parkeren al in een masterplan meegenomen moeten worden (2). Daarbij kan tevens parkeren gekoppeld worden aan een algemeen mobiliteitskader voor het gebied, waarbij het parkeren een bijdrage kan leveren aan duurzaamheid (3). Dat kan alleen als er al direct bij de ontwikkeling een coherent parkeerregime wordt bedacht voor het gebied en de gebieden er omheen (4). Bovendien moet het parkeren niet los per gebouw, maar voor het hele gebied worden berekend, op basis van betaald parkeren (5). Dan zou er wederom een marktconsultatie moeten plaats vinden (6).

Dit zou dan bovendien bezwaren van omwonenden moeten voorkomen, omdat de parkeernorm immers niet meer per gebouw wordt vastgesteld (7).

In de realisatiefase is ook winst te behalen, doordat er minder parkeerproblemen tijdens de bouw ontstaan (8). Daarbij zou een integrale gebiedsgerichte aanpak van parkeren, een bijdrage kunnen leveren aan het voorkomen van een piek in de exploitatiekosten (9).

Bovendien zullen er achteraf minder beheersproblemen ontstaan, omdat direct is gekozen voor een betaald parkeren regime (10).

¹² Bijlage bij de Memorie van Toelichting bij de Grondexploitatiewet in 2005. (Tweede Kamer 2004-2005, 30218 nr.

initiatiefase	Gemeente	Markt
	1) marktconsultatie parkeren	
planvormingsfase	2) masterplan met parkeren	
	3) mobiliteit doordacht voor het gebied	
	4) parkeerregime opgesteld	
	5) parkeerbehoefte berekend voor het gebied	6) marktconsultatie parkeren
	7) geen bezwaar tegen parkeernorm per opstal	
realisatiefase		8) geen piek in de exploitatie
	9) minder parkeer problemen tijdens bouw	
beheerfase	10) minder parkeer problemen achteraf	

Figuur 11 Stappen gebiedsgerichte aanpak parkeren in gebiedsontwikkelingen

4.6 Conclusie

De overgang van toelatingsplanologie tot gebiedsontwikkeling raakt ook parkeren. Het is de bedoeling om de spelregels rondom parkeren landelijk vast te leggen. Daarbij zal alleen de parkeernorm in een bestemmingsplan rechtsgeldig worden. De praktijk is echter weerbarstig. Het bouwen van een centrale parkeergarage en vervolgens de kosten daarvan op de omgeving verhalen is in theorie mogelijk.

Hoofdstuk 5 Traditionele aanpak parkeren en gebiedsontwikkeling

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de resultaten van de interviews beschreven, voor wat betreft de meer traditionele aanpak van parkeren en gebiedsontwikkeling. Hierbij moet opgemerkt worden, dat er geen sprake is geweest van een steekproef, maar van vooraf uitgezochte projecten. Indien er wordt gesproken over cases, is de uitspraak gerelateerd aan de uiteindelijk 11 onderzochte cases. Indien er wordt gesproken over de geïnterviewden, dan betreft een resultaat dat herleid kan worden tot de 16 geïnterviewde personen. Hierbij zijn er vier paragrafen gebruikt, die de fasen uit paragraaf 4.2 volgen. Paragraaf 5.2 gaat over de parkeren in de initiatieffase. Paragraaf 5.3 over parkeren in de planvormingsfase. Paragraaf 5.4 over de realisatiefase en paragraaf 5.5. over parkeren in de beheerfase. Het hoofdstuk sluit af met de conclusie in paragraaf 5.6.

5.2 Parkeren in de initiatieffase

masterplanfase / bestemmingsplan

Gemeenten hebben aangegeven, dat er in ongeveer een kwart van de cases in de masterplanfase het parkeren niet is meegenomen. Daarbij valt op, dat er geen een-op-een relatie is, tussen het niet hebben van parkeren in een masterplan en vertragingen.

"Het masterplan was eerst vrij gedetailleerd, nu gaan we meer naar uitwerking per bouwveld toe. Die deelgebieden worden samen met marktpartijen en particulieren uitgewerkt. Daarbij worden particulieren gezocht met een duurzame leefstijl. Binnen zo'n bouwblok wordt de mobiliteit in samenhang bekeken. De gemeentelijke parkeernorm geldt daarbij als terugvaloptie. In het gebied moet het parkeren niet bij de woningen komen. Wel zijn de woningen bereikbaar in verband met verhuizingen. De parkeeroplossing komt dus centraal, al verschilt die wel per deelgebied. In het ene gebied zal men eerder kiezen voor een bak, onder de appartementen, dan in het andere gebied. We willen ook goed kijken naar de mogelijkheden van dubbelgebruik. Er is een aannemer bij wie bewoners 's avonds kunnen parkeren. Er zijn ook sportvelden, waar men alleen zaterdag wil parkeren. Bovendien kunnen bewoners kiezen, of een parkeerplek, of meer tuin. Aangezien we bewoners verwachten met een groene leefstijl, verwachten we dat er ook minder auto's zullen zijn."

In alle bestemmingsplannen staat een parkeerregime genoemd, soms is dat alleen een verwijzing naar de gemeentelijke parkeernormen.

"In het bestemmingsplan staat dat er een verplicht aantal parkeerplaatsen moet worden gebouwd. Als je minder parkeerplekken wil bouwen krijg je geen bouwvergunning. Binnen het gebied is naar het totale programma gekeken en vervolgens bepaald hoeveel parkeerplaatsen (na gebruik te maken van de leegstaande parkeerplaatsen van de nulmeting) er nodig zijn en wie die wil/kan/moet bouwen. Bij de ene ontwikkeling moet de ontwikkelaar voor de parkeerplaatsen zorgen (vooral wanneer alle parkeerplaatsen specifiek voor een ontwikkeling gemaakt worden en er dus geen sprake is van dubbelgebruik), terwijl bij andere ontwikkelingen is gekeken welke functies in de omgeving parkeerplaatsen behoeven en wie dan een parkeergarage wil of kan bouwen met dat aantal parkeerplaatsen."

Alle gemeenten hebben eigen parkeernormen opgesteld, die vervolgens wel weer gebaseerd zijn op de CROW parkeercijfers.

Ook is het bijzonder, dat enkele gemeenten nog steeds het ABC-beleid gebruiken, hoewel dat dus al jaren geleden is afgeschaft.

"De klant vraagt om 500 plekken, dan maken wij er dus 500. Het ABC-beleid geldt officieel niet meer, maar je ziet dat veel gemeenten dat toch nog als norm hanteren. Dan kom je op 1 plek per 130 m2 Bruto Vloer Oppervlak voor dit gebouw."

Samenhang OV / Fiets

Bijna alle geïnterviewden (95%) geven aan dat er bij het project is gekeken naar de samenhang met OV/fiets. Er lijkt tevens een verband tussen de modal-split van een stad en de vertragingen. Bij steden met een percentage fietsgebruik boven de 25%, komen vertragingen minder voor. Dit zou wellicht verklaard kunnen worden doordat er in deze steden minder problemen met parkeren ontstaan, als er in een project soepeler met de parkeernormen om wordt gegaan.

Model split fiets > 25 / vertraging			
Vertraging	Modal Split		totaal
	Fiets < 25%	Fiets > 25%	
Nee	3	7	10
Ja	5	1	6
Totaal	8	8	16

Tabel 4 kruistabel model split fiets > 25 / vertraging

"Ja, sterker nog, dat was een eis van de huurder. Mede op hun en ons initiatief zijn we de gemeente en het vervoersbedrijf om de tafel gaan zitten. Daar hebben we voor elkaar gekregen dat er een buslijn verplaatst is naar het terrein."

Ondergrondse parkeergarage

Een derde de geïnterviewden geeft aan, dat er is aangestuurd op een ondergrondse parkeeroplossing.

Van de 4 cases waarbij is aangestuurd op ondergronds parkeren zijn er 3 verstraagd.

"Meestal als je in de buurt van een station zit, dan stuurt de gemeente aan op ondergronds parkeren. Maar ondergronds parkeren is niet alleen heel duur, ook je bouwtijd neemt zo maar twee jaar toe. Daarnaast zijn het vaak de huurders die meer parkeerplekken willen. Wij kunnen ons duurzaam opstellen, maar als er geen huurders komen, kunnen wij niet bouwen. Wij hebben afspraken gemaakt bij een andere locatie over een decentrale parkeeroplossing. Die parkeergarage zou ten behoeve van onze nieuwbouw locatie worden gebouwd. Nu zie je echter dat die garage bijna altijd vol staat, en dan komen dat soort afspraken ook onder druk te staan."

Negatief in de exploitatie

Drie kwart van de geïnterviewden geeft aan, dat parkeren bij hun negatief in de exploitatie zit. Het is daarbij opvallend, dat het parkeren vaak zowel negatief in de exploitatie van de gemeente zit, als in die van de projectontwikkelaar.

"Ja, de dure wijze van bouwen (ondergronds) werkt dat in de hand. Wel ligt dit negatieve deel bij de parkeerexploitant. Die zou dan ook graag zien dat het betaald parkeren op straat wordt uitgebreid. Eigenlijk zou er voor zo'n gebied één betaald parkeren regime vooraf moeten worden opgesteld. Dat is wel lastig. Als ontwikkelaar kijk je toch vooral naar je eigen plek. Bovendien kijkt de klant ook zo. Een ontwikkelaar van woningen is er absoluut niet mee gediend om de parkeerplekken bij de woningen te delen. Vaak vallen die onder een VvE, waar niet mee kan worden onderhandeld. Dit zou je allemaal, inclusief het regime op straat, van te voren kunnen regelen. Achteraf kan dat niet meer. Dit zie ik ook echt als taak van de overheid."

Onderhandelingen

Drie kwart van de geïnterviewden geeft aan, dat er is onderhandeld over de parkeernormen. Opvallend is, dat in ongeveer een derde van de cases, er direct overeenstemming was tussen gemeente en ontwikkelaar over het aantal parkeerplekken. Deze projecten zijn dan ook niet vertraagd. In de helft van de cases vond de projectontwikkelaar het aantal plekken te laag, in een paar gevallen juist te hoog.

"Ja, dat is wel een proces geweest. Er lag een verplichting om het aantal woningen weer terug te bouwen. Daarnaast moest er groen komen. Het oppervlak dat overbleef voor parkeren was gering. Daar is wel ongeveer een jaar over onderhandeld. Maar die discussie verliep parallel aan allerlei andere discussies."

Hierbij lijken de kenmerken van de ontwikkelaars en gemeenten een rol te spelen. Sommige ontwikkelaars zien parkeerplekken als onvervreemdbaar onderdeel van hun product. Je zou zelfs kunnen zeggen een essentiële schil rondom hun product. In sommige gevallen heb je dan een één-op-één match. Soms zitten gemeente en ontwikkelaar heel ver uit elkaar.

5.3 Planvormingsfase

Vertragingen

Bij 4 van de 10 cases is het project vertraagd. De vertragingen liggen tussen enkele maanden tot en met anderhalf jaar. De daaraan verbonden kosten zijn in de orde van grote van enkele honderdduizenden euro's tot anderhalf miljoen euro.

"Ja, er is een stedenbouwkundige projectgroep gestart. Een jaar later kwam daar een plan uit. Toen bleek dat de gemeente het bezoekersparkeren in dat plan onacceptabel vond. Toen heeft het nog een jaar geduurd voordat we er echt uit waren. Uiteindelijk zijn dus nu al die kosten voor ons. We spreken dan over honderdduizenden euro's."

Opvallend is de relatie tussen vertraging bij projecten en het aansturen op ondergrondse parkeervoorzieningen.

Ondergronds / vertraging			
Vertraging	Ondergronds		totaal
	Ja	Nee	
Nee	1	8	9
Ja	4	2	6
Totaal	5	10	15

Tabel 5 kruistabel ondergrondse parkeervoorziening / vertraging

Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn, dat de kosten van ondergrondse voorzieningen vele malen duurder zijn, dan bovengronds, waardoor onderhandelingen scherper moeten verlopen.

Juridische procedures

Iets minder dan de helft van de geïnterviewden (45%) geeft aan dat het parkeren een rol speelt in de juridische procedures, die omwonenden opstarten tegen bouwplannen. Hierbij moet wel aangetekend worden, dat dat slechts in één case echt om het parkeren zelf ging. In de andere gevallen was het meer onderdeel van algemene bezwaren tegen de bouw, waarbij het parkeren als argument is gebruikt. Opvallend is ook, dat uiteindelijk bij alle cases de

gemeenten die rechtszaken hebben gewonnen.

"Ja, bij het verlenen van de bouwvergunning heeft de bewonersorganisatie bezwaar gemaakt, omdat de parkeernorm in hun ogen niet goed is toegepast. In eerste instantie heeft de rechtbank de bewoners in het gelijk gesteld. De parkeernorm was 1,2 per woning, waarbij 0,9 gekoppeld was aan de woning en 0,3 aan de bezoeker. De rechtbank is tot de conclusie gekomen dat het feit dat die 0,3 in een toelichting stond, de gemeente het bezoekers parkeren niet had meegenomen. De gemeente is tegen die uitspraak in beroep gegaan. De Raad van State heeft toen bepaald dat beleidsintenties beschreven in een toelichting wel degelijk tot het beleid mogen worden gerekend en dat de ontwikkelaar dus weldegelijk aan de parkeernorm van de gemeente voldeed."

Negatief in exploitatie

De meeste geïnterviewden (75%) geven aan, dat parkeren negatief in hun exploitatie zit.

"Ja, negatief. Wij doen een bijdrage in de onrendabele top parkeren. Bovendien komen er voor de koopwoningen parkeerplaatsen in een ondergrondse garage en voor de huurwoningen komt parkeren op straat. Daarbij is de afspraak gemaakt, dat de bewoners die terugkeren in een appartement, zullen gaan parkeren op het maaiveld. Als er dan op het maaiveld geen parkeerplekken meer zijn, krijgen zij tegen dezelfde prijs als een bewonersvergunning, een plek in de ondergrondse garage. Zoals het er nu naar uit ziet zal deze situatie zich niet voor doen."

Afspraken over parkeerplaatsen

Iets minder dan de helft van de geïnterviewden (45%) geeft aan, dat de onrendabele top is vergoed door de gemeente. In slechts één geval is daarbij de afspraak gemaakt, dat die vergoeding wordt terug betaald, als de parkeerplekken toch rendabel blijken te zijn.

Bij een derde van de cases is er een andere afspraak gemaakt. Dat is in twee gevallen een grondreservering op een stuk groene ruimte geweest voor toekomstige parkeerplekken, als dat nodig blijkt te zijn. In andere gevallen is de parkeernorm verlaagd, vanwege de te verwachte parkeerbehoefte van de gebruikers. In enkele gevallen is een afname verplichting met een woningbouwcorporatie afgesproken.

Een kwart van de geïnterviewden geeft aan, dat er helemaal niets afgesproken.

"Ja en die onrendabele top is ook betaald. Over de hoogte daarvan kan ik niets zeggen."

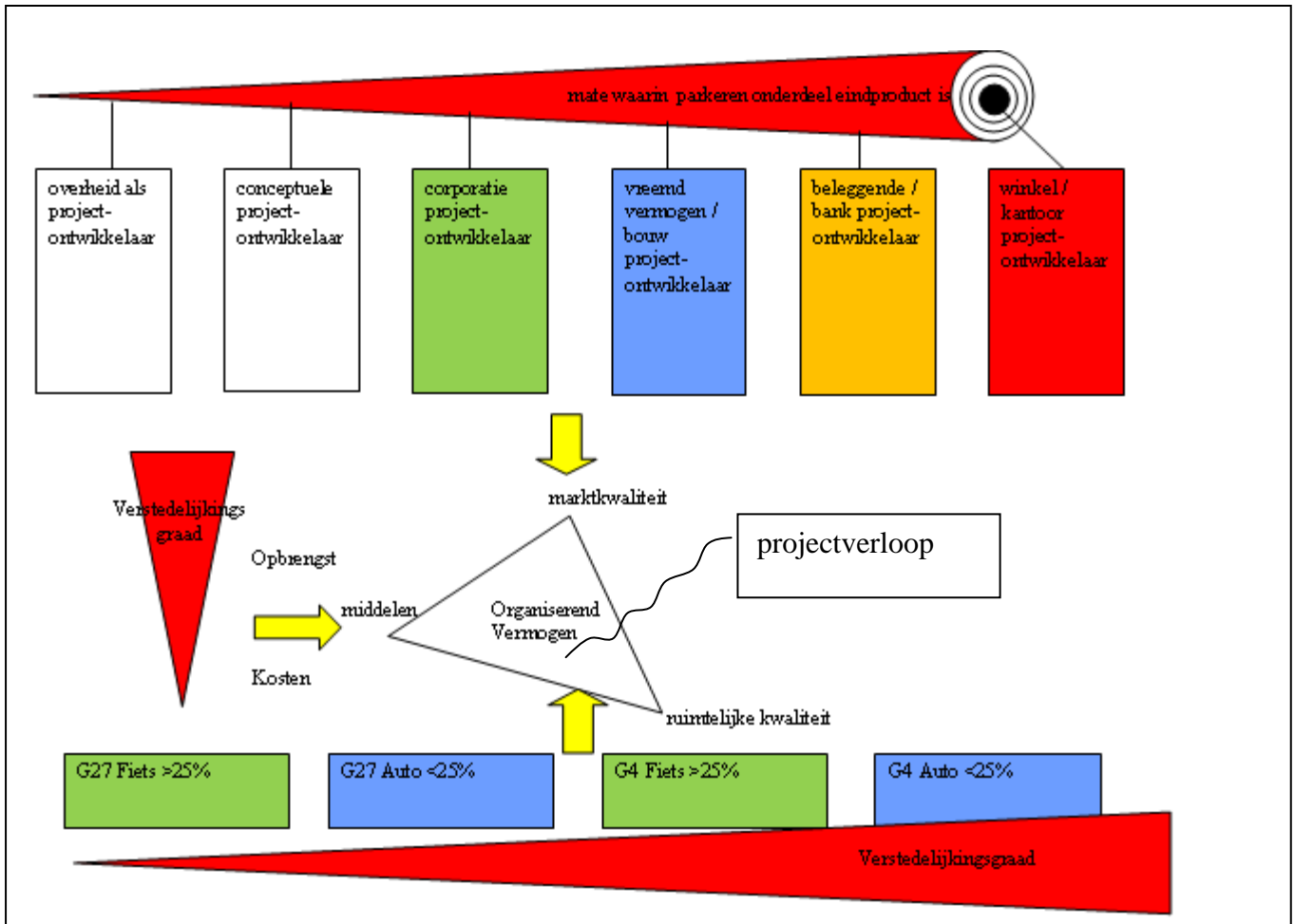
Onderhandelingen

Uit de interviews is het beeld ontstaan, dat gemeenten en projectontwikkelaars soms direct overeenstemming hebben over de parkeernorm. Ook komt het voor dat onderhandelingen lang en moeizaam verlopen.

In onderstaand schema is weer gegeven hoe de partijen aan tafel komen te zitten, bij de start van de onderhandelingen.

Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar 6 typen projectontwikkelaars. Van de overheid zelf, die vaak zonder parkeerplekken ontwikkelt, tot de meest op parkeerplekken gerichte ontwikkelaars: die van winkels en kantoren.

Deze productschil (Van 't Verlaat 1998 en Kotler 1993) is dus bepalend voor de wijze waarop ontwikkelaars omgaan met de koppeling van parkeerplaatsen en hun kernproduct. Dat bepaald dan mede de wijze waarop projectontwikkelaars inzetten op marktkwaliteit.



Figuur 12 Start onderhandelingen

Ook gemeenten kan je aan de hand van de modal-split typeren als 'fiets-gemeente', of 'auto-gemeente'. Hiervoor is in dit onderzoek de model-split van 2002¹³ gebruikt, waarbij met een fiets model split van boven de 25%, de gemeente als 'fiets-gemeente' is getypeerd.

Ook de verstedelijkingsgraad speelt een rol. Hierbij is het onderscheid Grote 4 (G4) versus Grote 27 (G27) gehanteerd. G4 staat voor de grootste steden in Nederland: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. G27 staat in dit geval voor de 27 grootste steden van Nederland min de G4. Vanuit de gemeenten wordt daarbij vooral ingezet op een goede ruimtelijke kwaliteit.

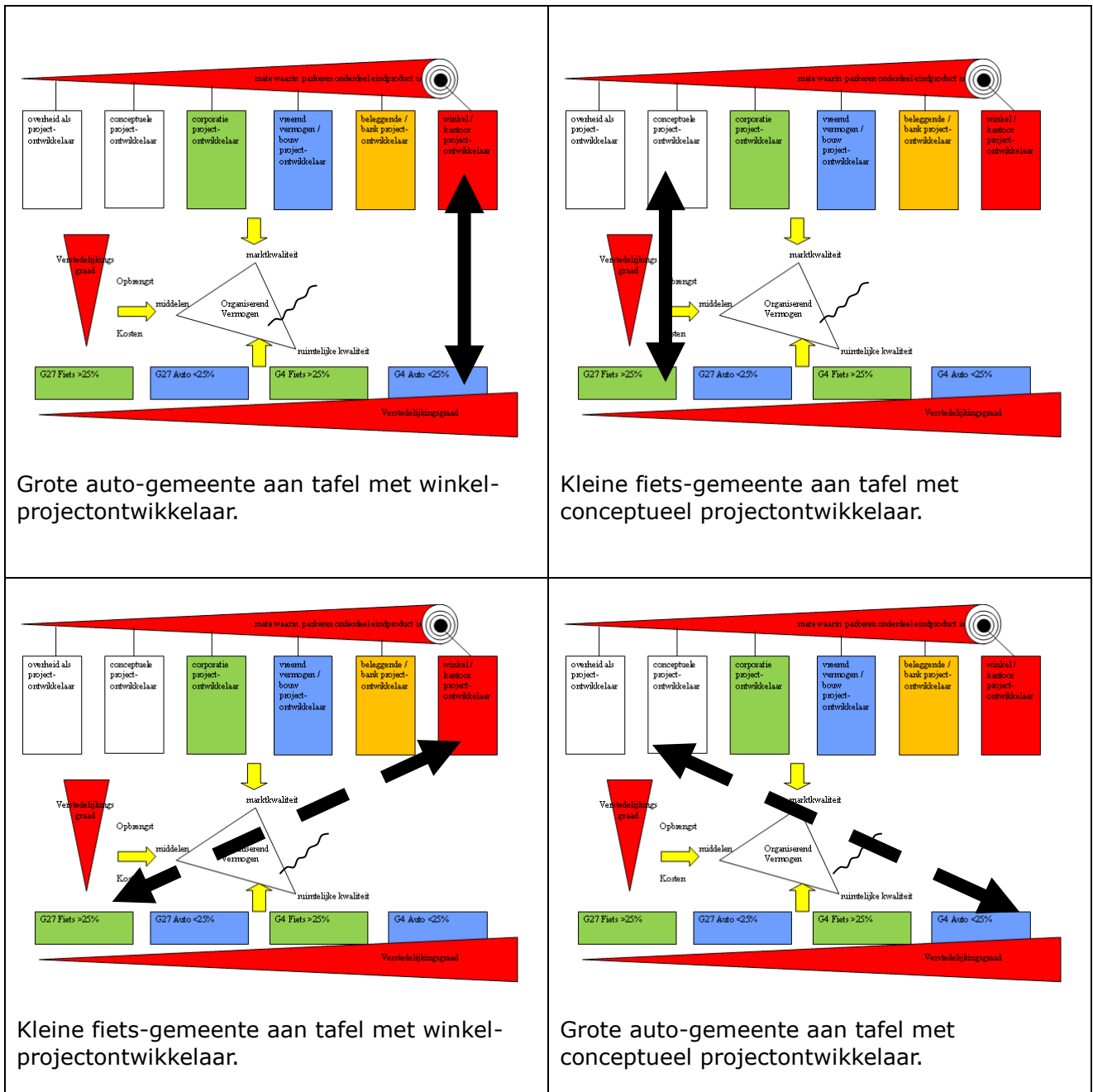
Daarbij spelen ook de middelen een rol: hoe meer verstedelijkt, hoe hoger de kosten van een parkeerplek, maar ook hoe hoger de opbrengsten zijn.

De marktkwaliteit, ruimtelijke kwaliteit en middelen staan in onderlinge verhouding staan als driehoek tot elkaar (Van 't Verlaat 2003). In het midden het begrip organiserend vermogen (Van den Berg 1996 et al.), dat bepalend is voor het projectverloop volgens de systeemstroomtheorie (Van Randerat 2006).

De start situatie verschilt per project, afhankelijk van het type projectontwikkelaar, die met een bepaald type gemeente, aan tafel komt te zitten.

In figuur 13 zien we een dat een grote, meer auto gerichte gemeente, met een meer op parkeerplekken gerichte projectontwikkelaar, waarschijnlijk een vrij goede start zullen hebben bij de onderhandelingen.

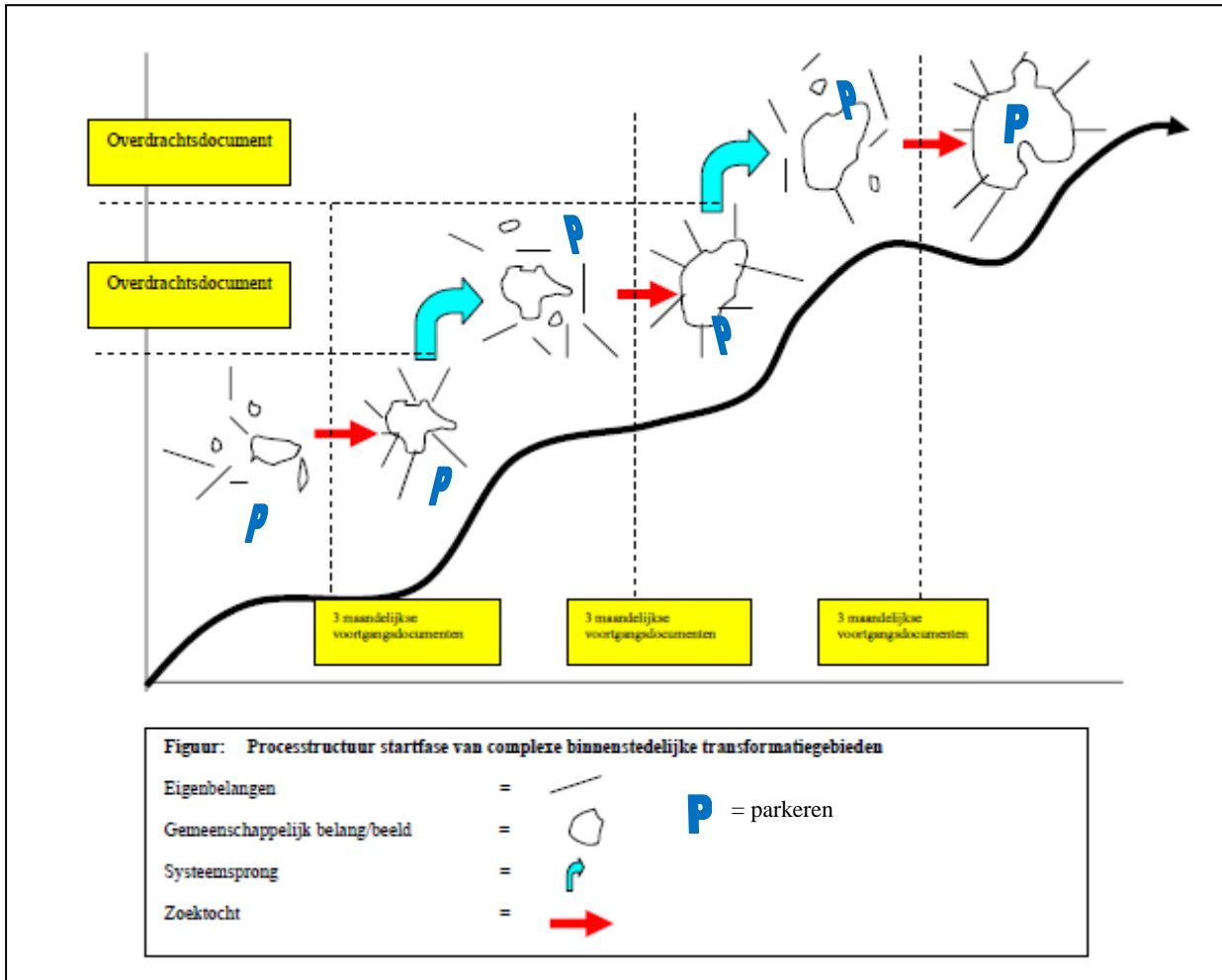
¹³ CBS statline Modal-Split 2002 uit <http://www.zaanstad.nl/repositories/pdfs/Fietsnotahfs3>



Figuur 13 Vier startposities onderhandelingen over parkeren

Betreft het echter een kleine op de fiets georiënteerde gemeente, die met een typische kantoorontwikkelaar aan de tafel gaat, dan zal de start vermoedelijk moeizamer zijn.

De onderhandelingen over het parkeren blijken echter vaak geen bron van vertraging te zijn. Hierbij is door de geïnterviewden aangegeven, dat de onderhandelingen over het parkeren vaak parallel verlopen aan de andere onderhandelingen.



Figuur 14 Parkeren: een van de belangen die wordt ingepast (Van Randeraat 2006)

Daarbij zie je dus, dat parkeren een van de belangen is, die als het ware wordt ingepast in de gebiedsontwikkeling.

5.4 Realisatiefase

Overlast tijdens en vlak na de bouw

Het is slechts sporadisch voorgekomen dat er tijdens de bouw klachten waren over het verdwijnen van parkeerplekken door bouwers. In een geval is de aangelegde parkeergarage van het project direct in gebruik genomen door voor het bouwverkeer. Ook na de bouw zijn er nauwelijks klachten over parkeerdruk geweest.

"Nee, er zijn ook geen plekken verdwenen. Een braakliggend terrein is voor het bouwverkeer gebruikt. Daarnaast is men de parkeergarage gaan gebruiken, zodra dat technisch mogelijk was."

5.5 Beheerfase

Ook na de bouw zijn er bij deze cases opvallend weinig problemen met parkeren geweest. Dit kan waarschijnlijk grotendeels verklaard worden, door het feit dat nog maar een paar projecten volledig zijn gerealiseerd. Bovendien kunnen vaak terreinen in de omgeving gebruikt worden als tijdelijk parkeerterrein, waarbij de gemeente dat parkeren tijdelijk gedoogd.

"Niet echt, er is drie jaar geleden een burenruzie geweest, omdat men precies op een hoek ging parkeren, waardoor anderen er niet door konden. Dat hadden ze op youtube gezet. Naar aanleiding hiervan is het parkeren op die hoek onmogelijk gemaakt."

5.6 Conclusie

Gemeenten en projectontwikkelaars kunnen redelijk overweg met de huidige praktijk van een gemeentelijke vertaling van de CROW-normen. Onderhandelingen over parkeren kunnen soms lang duren, maar verlopen vaak parallel aan onderhandelingen over andere onderwerpen. De soepelheid van onderhandelingen hangt af van het type ontwikkelaar en het type gemeente. De onrendabele top parkeren wordt vaak vergoed door gemeenten. In de realisatie en beheersfase zijn er bij deze cases nauwelijks problemen met parkeren gemeld.

Hoofdstuk 6 Gebiedsgerichte aanpak van parkeren

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat beschreven hoe de geïnterviewden denken over een gebiedsgerichte aanpak van parkeren. Paragraaf 6.2 omschrijft hoe dat zou kunnen plaats vinden en wat de voordelen daarvan zouden kunnen zijn. In paragraaf 6.3 staat vermeld welke relatie er kan zijn tussen gebiedsontwikkelingen en betaald parkeren. Paragraaf 6.4 gaat over het betrekken van marktpartijen en het ontwikkelen zonder parkeerplaatsen. Paragraaf 6.5 beschrijft de exploitatiekant. Het hoofdstuk sluit af de conclusie in paragraaf 6.6.

6.2 Mogelijkheden gebiedsgerichte aanpak

Bijna alle geïnterviewden geven aan dat een meer gebiedsgerichte aanpak mogelijk is. Een vijfde deel van de geïnterviewden geeft aan dat de huidige werkwijze voldoet.

Daarbij zijn vijf methoden aangedragen hoe je parkeren gebiedsgericht zou moeten aanpakken:

– De gebiedskenmerken beter bekijken, inclusief de ligging van het gebied. Ligt het naast een betaald parkeren gebied? Of in een weiland? Of vlak bij een station?

"Je moet niet alleen naar het gebied kijken, maar juist naar de gebieden eromheen. Met name bij de randen kunnen er veel parkeercapaciteit zijn, die onbenut blijft. Dat hangt dan wel weer van de locatie af. Buiten de stad accepteert met een loopafstand van 500 meter naar de auto niet. In de binnenstad doet men dat sneller."

– De leefstijlkenmerken van de toekomstige bewoners meenemen in de parkeernorm. Is de doelgroep van de nieuwbouw hoogopgeleide gezinnen met een auto, die open staan voor deelauto's? Of is de doelgroep grote gezinnen, waarbij ieder gezinslid streeft naar een eigen auto?

"Daar zijn we volop mee bezig. Je zou een meer gebiedsgerichte, op doelgroepen / leefstijlen benadering kunnen voorstellen. De huidige benadering frustrert soms ontwikkelingen. In de toekomst willen we meer inbreiden, dan op weiland ontwikkelen. En bij die inbreidingslocaties klemmen de parkeernormen. Je zou kunnen denken aan een bijdrage per project voor een centrale parkeeroplossing. Dat hoeft niet per se een decentrale parkeergarage te zijn, maar kan ook een andere oplossing zijn, zoals dubbelgebruik met kantoren. Of een parkeeroplossing op het maaiveld. Daarbij moet je wel bedenken, dat er nu vaak voor bewoners een goedkope parkeervergunning wordt gegeven. Die kost soms 50 euro per jaar. Dan kan je moeilijk met een parkeeroplossing van 900 euro per jaar aankomen. In Amsterdam loopt een proef, waarbij als iemand zijn parkeerplek verlaat, die daarvoor gecompenseerd wordt. Je moet dus een beleid opstellen, dat met alle aspecten rekening houdt. Dus zowel parkeren op straat, als dubbelgebruik, als deelauto's, als andere modaliteiten."

– Het dubbelgebruik van parkeerplekken beter meenemen in de parkeerbehoefte berekeningen. Hier is met name winst te behalen in gebieden met meerdere functies. Er komen steeds betere parkeertoewijzingssystemen op de markt, die kunnen berekenen of een verlate plek, al dan niet kan worden toegewezen aan een bezoeker, zonder dat de oorspronkelijke gebruiker straks niet meer in de garage kan parkeren.

"Ja, ons voorstel is bekeken door de gemeentelijk parkeerexpert. Er kwam toen vanuit zijn kant veel kritiek op ons plan. Wij hebben ons aan de parkeernorm gehouden en de gemeente kunnen overtuigen van het dubbelgebruik dat wij voorzien. Daarbij komen er twee grote garages, die onderling verbonden zijn, om dubbel gebruik te optimaliseren. Er komt een speciaal systeem dat kijkt of er nog bezoekers kunnen worden toegelaten. De gemeente ging uit van 1,5 plek vast per woning en 0,3 voor bezoekers. Of te wel 1,8. Wij zijn uitgekomen van

1,0 per woning en 0,5 voor bezoekers + flexibel voor bewoners qua dubbel gebruik. Daarbij hebben wij ook aangegeven, dat wij twee bijzondere doelgroepen gaan huisvesten, namelijk senioren en studenten. Daarbij hebben wij uiteindelijk de gemeente kunnen overtuigen, dat dit kan."

– Centrale parkeeroplossingen zouden ook een bijdrage kunnen leveren aan de parkeerproblematiek. Deze zouden ook flexibel van opzet kunnen zijn. Hierbij wordt wel aangegeven, dat een maximale loopafstand, zeker bij woningen, een rol speelt.

"Wel overwegen we een centrale gebouwde parkeergarage gericht op elektrische auto's. Die moeten daar dan opgeladen worden, met duurzame energie, die in het gebied zal worden opgewekt."

- Beter bewonersparticipatie organiseren rondom parkeren. Zeker bij binnenstedelijke herstructureringen, kan wellicht beter uitgelegd worden, waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt. Je kan die keuzes ook aan de bewoners die voorleggen.

"Ja, dat kan wel, maar dat is wel heel moeilijk. Wat je zou kunnen doen is beter met bewonersparticipatie het parkeerregime uitleggen. Je kan de bewoners niet alleen laten meedenken, maar ook laten mee rekenen en tekenen. Dan zijn bewoners nog steeds niet 100% tevreden, maar dan snappen ze wel dat ruime parkeergelegenheid ten koste van iets anders gaat. Bijvoorbeeld groen, of de kwaliteit van de bebouwing. Bewoners vinden de norm erg laag. Er komt in onze gemeente een nieuw mobiliteitsbeleid. Als je mensen meeneemt in het proces, heb je minder kans op bezwaren. Je zou ook nog het parkeren kunnen verminderen met goed OV en fiets beleid. Al is dat wel heel moeilijk. Zo zou je met name binnenstedelijk minder plekken nodig hebben."

Waarschijnlijk zal het combineren van al deze vijf methoden tot een optimaal resultaat leiden.

Als belangrijkste knelpunten ziet men de juridische rompslomp voor het maken van gebiedsgerichte parkeerafspraken en de planning van de diverse projecten onderling. Ten aanzien van de planning: Gaat men te vroeg een parkeergarage bouwen, dan blijft deze leeg. Gaat men te laat aan de slag, dan ontstaat er parkeeroverlast. Ten aanzien van de juridische procedures is men bang, dat een flexibelere werkwijze er voor zal zorgen, dat men bij de rechter minder sterk staat in bezwaarprocedures.

"Je zou dan de rendabele plannen kunnen inzetten voor de onrendabele plannen, qua parkeren. Maar daarin zit ook het probleem: als rendabel plan wil je daar niet aan meewerken. Juridisch ligt het ook heel lastig. Wellicht als je 1 plan voor het hele gebied maakt kan het. Maar in de praktijk zijn er toch allerlei plannen in een gebied, die er tussen zitten, of die er tussen door komen, of niet door gaan."

Voordelen gebiedsgerichte aanpak

Een kleine minderheid van de geïnterviewden (40%) is van mening, dat de ruimtelijke kwaliteit in een gebied wordt verhoogd als je parkeren gebiedsgericht aanpakt. Daarnaast worden als voordelen genoemd: flexibiliteit, een beter imago, meer spreiding van het parkeren, minder plekken nodig en minder strijd tussen gemeente en ontwikkelaars.

"Dat zou voordelen hebben voor de exploitatie, maar ook ruimtelijke voordelen. Parkeerplekken nemen een hoop ruimte in beslag. We zijn nu bezig met een parkeerterrein bij een school, die ook speelveld is. Daarbij is het wel van belang om het als speelveld te ontwerpen, zodat automobilisten weten, dat het primair een speeltuin is, waar je ook even kunt parkeren."

Aanpak / vertraging			
Vertraging	Aanpak		
	Traditioneel	Gebiedsgericht	totaal
Nee	4	6	10
Ja	5	1	6
Totaal	9	7	16

Tabel 6 Kruistabel aanpak / vertraging

Er lijkt een trend aanwezig te zijn tussen een traditionele aanpak en vertraging. Hierbij moet echter wel als kanttekening geplaatst worden, dat de meeste gebiedsgerichte cases zich nog in een vroeger stadium van ontwikkeling bevinden, waardoor de kans op vertraging kleiner is.

6.3 Betaald parkeren

Het is opvallend dat alle geïnterviewden hebben aangegeven, dat zij het mogelijk achten om bij nieuwe gebiedsontwikkelingen direct betaald parkeren in te voeren. Als kanttekening is door sommige ontwikkelaars aangegeven, dat dit de afzet van de woningen negatief beïnvloed. De helft van de geïnterviewden verwacht, dat er ook minder parkeerplekken nodig zijn. Hierbij is naar voren gebracht, dat er nogal een verschil zit tussen bezoekersparkeren, waarbij men vaak een uurtarief van meerdere euro's moeten betalen en belanghebbende parkeren, waarbij belanghebbenden slechts enkele tientallen euro's per jaar betalen. Bovendien geeft men aan, dat parkeren een hele lage prijselasticiteit heeft.

"Ja, ook hier zijn er bepaalde afspraken gemaakt over de samenhang tussen de parkeertarieven op straat en in onze garages. Het tarief op straat moet altijd hoger zijn dan in de garages en dat zou in 10 jaar worden opgetrokken. Maar vorig jaar heeft de gemeente dat ineens opgehoogd naar het niveau dat we over 10 jaar zouden hebben."

De prijselasticiteit van parkeren is relatief inelastisch. Voor werknemers van het ziekenhuis Bronovo in Den Haag is gebleken dat iedere euro verhoging van het tarief de parkeerbehoefte met 4% afneemt (Van Ommeren 2009). Met een (huidig) dagtarief van 8,50 euro, leidt een prijsstijging van 11,8% dus tot een afname van slechts 4%. Of te wel de prijselasticiteit is in dit voorbeeld is -0,33.

Box 7 Voorbeeld Prijselasticiteit van parkeren

Beperken automobilititeit

Een kwart van de geïnterviewden denkt, dat het mogelijk is met het beperken van het aantal plekken de automobilititeit af te remmen. Daarbij is men vaak van mening, dat het beperken van parkeerplekken tot onbeheersbare situaties leidt.

"Ja, als huurder betaal je soms 1.000 euro per jaar voor een plek, dan moet je dat ook op straat betalen. Bovendien, als die afspraken niet worden gemaakt, kan er vaak niet worden gebouwd en dan krijg je dus beheersproblemen. Die moet je dan als gemeente wel weer oplossen."

6.4 Betrekken marktpartijen

Alle geïnterviewden zijn van mening dat marktpartijen vroeg in een gebiedsontwikkeling betrokken moeten worden, ten aanzien van het parkeerregime. Hierbij is genoemd, dat hiermee onderlinge strijd kan worden voorkomen. Ook is aangegeven, dat marktpartijen over meer kennis van de markt beschikken.

"Ja, ook los van het parkeren is het verstandig goed en vroeg, bij gebiedsontwikkelingen met marktpartijen om de tafel te zitten. Zij weten of wat je wil realiseren, wel in de markt te zetten is. Wat er in de markt speelt. Ook kunnen ze ideeën aandragen. En je moet uiteindelijk met hun een deal sluiten. Parkeren is vaak een kostenpost, die lager wordt als er goed over nadenkt."

Ontwikkelen zonder parkeerplekken

Van de projectontwikkelaars heeft twee derde aangegeven bereid te zijn projecten te ontwikkelen zonder parkeerplekken, als de gemeente zorgt voor voldoende parkeergelegenheid in de omgeving. Voor een derde van de projectontwikkelaars, is dat geen optie, al zou men het bij hoge uitzondering uiteindelijk wel doen. Desgevraagd willen ontwikkelaars wel ontwikkelen met een decentrale parkeeroplossing, als die op loop afstand van het project komt.

"Nee, dat zou voor ons zeer uitzonderlijk zijn. Ik sluit het niet uit, maar dat zouden wij echt alleen bij hoge uitzondering doen."

6.5 Afspraken tussen marktpartijen en gemeenten

Exploitatievoordeel

Van de geïnterviewden denkt een ruime meerderheid (60%), dat er exploitatievoordeel te behalen is, indien men goed van te voren nadenkt over het parkeerregime, dat in een gebied zal gaan gelden. Daarbij is men wel van mening, dat als je dat al zou behalen, dat op zich ondergeschikt moet zijn aan andere doelen, zoals ruimtelijke kwaliteit.

"Nee, zeker binnenstedelijk is dat niet mogelijk. Ook als je bijvoorbeeld een terreintje als parkeerterrein zou willen gebruiken, dan zijn daar enorme investering voor nodig, die je er nooit uit krijgt. In een andere gemeente hebben we dat eens geprobeerd, maar dat was toen onbetaalbaar."

Bijna alle geïnterviewden (95%) zijn van mening, dat er afspraken tussen gemeenten en ontwikkelaars, dan wel exploitanten, mogen worden gemaakt over het straattarief en het tarief in een te bouwen garage. Sommige geïnterviewden geven aan, dat er dan wel een raadsbesluit moet zijn. Andere geven aan, dat dit ten dienste van de ruimtelijke kwaliteit moet staan.

"Ja, bijvoorbeeld ten aanzien van een parkeervergunning op straat. Als dat voor bewoners op straat 50 euro per jaar kost, en in een gebouwde parkeergarage in een project 900 euro, dan doet niemand dat dus. Je moet dat dus wel afstemmen. Ik denk wel dat de politieke 'kleur' in een gemeente bepalend zal zijn, hoe ver je daarin kan gaan."

Afspraken over bouwstop andere parkeergelegenheid

Ten aanzien van het niet bouwen van andere parkeergelegenheid is men meer terughoudend. Een ruime meerderheid van de geïnterviewden (60%), vindt dat men dit type afspraken kan maken. Een deel van de geïnterviewden, die aangaven, dat dit soort afspraken niet kan, melde daar echter wel bij, dat ze wisten dat dit type afspraken wel worden gemaakt. Voorstanders noemen vaak dat het soms de enige manier is om een ontwikkeling van de grond te krijgen. Tegenstanders wijzen ook op juridische onmogelijkheid van dit soort afspraken. Daarbij is ook opgemerkt, dat als je dat zou doen, je andere ontwikkelaars de mogelijkheid ontnemt om aan de eigen parkeernorm te voldoen.

"Nee, dat lijkt me raar. Althans je zou het wel kunnen doen, maar dan ontnem je anderen de mogelijkheid om aan de parkeernorm te voldoen, omdat zij dat dan niet meer kunnen bouwen."

6.6 Conclusie

Een meer gebiedsgerichte benadering van parkeren wordt door de meeste geïnterviewden als mogelijk geacht. Daarbij zijn vijf zaken genoemd, die men zou kunnen regelen:

- 1) het beter in ogenschouw nemen van de gebiedskenmerken, waaronder het parkeerregime van de omliggende gebieden;
- 2) de leefstijl van de toekomstige bewoners meenemen in de berekening van de parkeernorm;
- 3) dubbelgebruik van parkeerplekken maximaliseren;
- 4) de mogelijkheid van een decentrale parkeeroplossing onderzoeken;
- 5) de mogelijkheid van een vorm van bewonersparticipatie onderzoeken.

Het lijkt dus wenselijk hierover in een vroeg stadium afspraken te maken.

Hoofdstuk 7 Conclusies en aanbevelingen

7.1 Inleiding

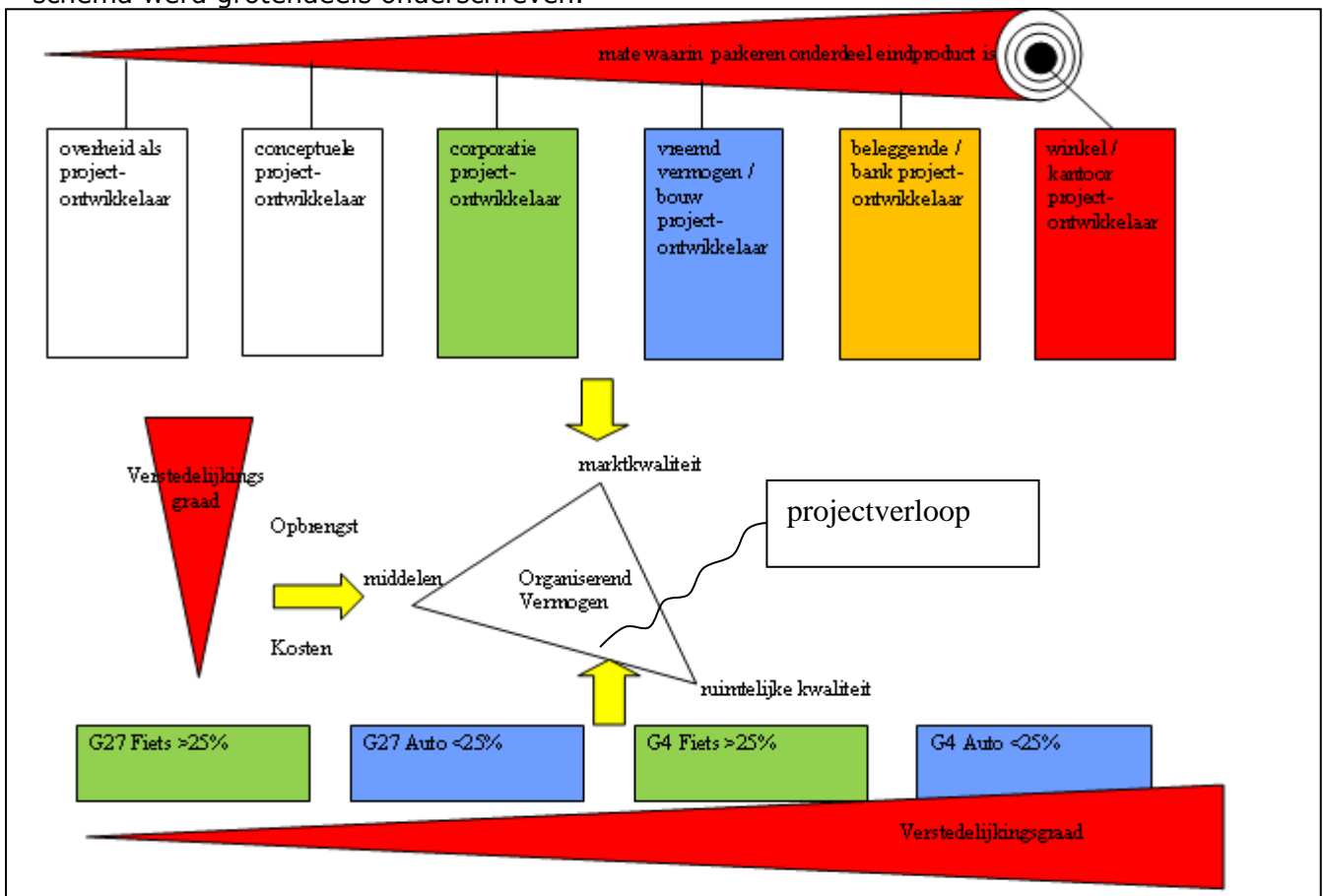
In dit hoofdstuk worden de conclusies en aanbevelingen beschreven. De voorlopige conclusies en aanbevelingen zijn besproken tijdens een expertmeeting op 17 juni 2010. Een beknopt verslag van deze bijeenkomst is bijgevoegd als bijlage 2. In paragraaf 7.2 is de uitkomst van de expertsessie beschreven. Vervolgens volgen de conclusies in paragraaf 7.3. De laatste paragraaf bevat enkele aanbevelingen. Deze aanbevelingen zijn voor gemeenten en ontwikkelaars op het gebied van parkeren en gebiedsontwikkeling. Afgesloten wordt met enkele aanbevelingen voor nader onderzoek.

7.2 Expertmeeting parkeren en gebiedsontwikkeling

Bij het KpVV in Utrecht is een expertmeeting georganiseerd op 17 juni 2010. Voor deze sessie was een groot aantal experts uit de parkeeradviseurs, projectontwikkelaars en gemeenten uitgenodigd. De deelnemers aan de sessie staan vermeld in bijlage 1. Tijdens de expertmeeting zijn de resultaten van het onderzoek gepresenteerd, zoals vermeld in hoofdstuk 5 en 6.

De aanwezige experts onderschreven de gepresenteerde resultaten. Men vroeg zich wel af of er momenteel nog masterplannen worden gemaakt, zonder dat parkeren daarin wordt meegenomen.

Met name ten aanzien van het gepresenteerde schema waren de reacties enthousiast. Het schema werd grotendeels onderschreven.



Figuur 12 Start onderhandelingen (herhaling)

Als kanttekening werd geplaatst, dat ook de politieke situatie in gemeenten meegenomen zou moeten worden. Ook de bestuurlijke inkadering van parkeren, in een college zou moeten worden toegevoegd. Daarbij is het vooral van belang of er één wethouder is, die zowel over ruimtelijke ontwikkeling gaat, als parkeren, of dat er twee verschillende wethouders zijn.

Helaas is het niet mogelijk gebleken, dat in dit onderzoek mee te nemen. Daarvoor is het aantal cases toch te gering geweest.

7.3 Conclusies

De probleemstelling van dit onderzoek is:

Momenteel ontstaan er bij gebiedsontwikkelingen vertragingen en hoge kosten vanwege parkeernormen, die per opstal berekend worden, in plaats van per gebied.

De vertragingen zijn inderdaad gesignaleerd, zoals omschreven in paragraaf 5.3. Hierbij moet aangetekend worden, dat het niet door gaan van projecten niet is onderzocht. Dat is ook heel moeilijk om te onderzoeken, omdat deze projecten immers alleen op papier hebben bestaan. In ieder geval onderzoekt de gemeente Delft momenteel of de parkeernormen versoepeld kunnen worden, om ontwikkelingen in de binnenstad meer haalbaar te maken.

Delft wil parkeereis versoepelen

Als nieuwe bewoners van een nieuw- of verbouwproject in de Delftse binnenstad geen aanspraak maken op een parkeervergunning kan de eis van parkeren op eigen terrein in sommige gevallen komen te vervallen. De gemeente wil hiermee bevorderen dat moeilijk te realiseren bouwplannen toch van de grond komen, zonder dat dit leidt tot extra parkeerdruk op straat.

In de binnenstad hebben ontwikkelaars in sommige situaties moeite om bouwplannen of verbouwplannen voor woningen te realiseren omdat het maken van parkeerplaatsen op eigen terrein te veel kosten met zich meebrengt. Ook het alternatief, het huren van parkeerplaatsen in een nabijgelegen parkeergarage voor een periode van minimaal twintig jaar, is kostbaar en bewerkelijk. Dit probleem doet zich bijvoorbeeld voor bij de verbouw van monumentale panden tot woningenheden en de realisatie van woningen boven winkels.

Deze bouwplannen komen mogelijk wel van de grond zonder parkeervervoorziening. Dit is een interessante optie voor nieuwe bewoners die geen auto bezitten. Daarom maakt het college het mogelijk om bij deze woningplannen een parkeerovereenkomst af te sluiten waarbij niet wordt voldaan aan de parkeereis voor woningen.

Voor de nieuwe bewoners van deze panden betekent dit dat zij nooit in aanmerking zullen komen voor een parkeervergunning. Als zij later alsnog een auto aanschaffen dan zullen zij een parkeerplaats in een garage moeten kopen of huren. Omdat er geen vergunninghouders bijkomen zal de parkeerdruk op straat dan ook niet toenemen.

Box 8 Bericht Infothuis 02-07-2010

Dit past goed bij het paragraaf 2.2 genoemde versterken van het kennishuis. Enerzijds wil je als gemeente het parkeren reguleren om beheersproblemen te voorkomen. Anderzijds kan je als gemeente, de basis van het kennishuis aantasten, door zulke hoge eisen stellen, dan ze een rem op de ruimtelijke ontwikkeling vormen

De hoge kosten blijken mee te vallen. Er zijn wel kosten gerapporteerd, maar de bedragen zijn eerder in de orde van grote van enkele tonnen, dan dat parkeren in gebiedsontwikkelingen structureel miljoenen verliezen veroorzaken. Dit beeld wordt anders, als men de post onrendabele top parkeren, als onnodige kostenpost voor de gemeente beschouwd.

De onderzoeksvraag van dit onderzoek is:

Is een nieuwe gebiedsgerichte aanpak van parkeren bij gebiedsontwikkelingen nodig?

Deze vraag kent twee deelvragen:

- *Voldoet de huidige werkwijze van parkeerkencijfers in gebiedsontwikkelingen?*
- *Wat zijn mogelijke voordelen van een meer gebiedsgerichte aanpak van parkeren in gebiedsontwikkelingen?*

Ten aanzien van het gebruik van parkeerkencijfers in gebiedsontwikkelingen, deze aanpak blijkt te werken. Vooral ten aanzien van eventuele juridische procedures bieden parkeerkencijfers gemeenten houvast. Sturing op ondergrondse parkeervoorzieningen lijkt een vertragende werking te hebben. Een verklaring voor dit verband zou kunnen zijn, dat de totale investeringskosten van ondergrondse voorzieningen heel hoog zijn.

Recent hebben we gezien dat er bij het Nationaal Historisch Museum eenzelfde probleem is ontstaan.

AMSTERDAM - De bouw van het Nationaal Historisch Museum (NHM) in Arnhem lijkt ernstig te worden bemoeilijkt. Uit een nog geheim rapport van Grontmij blijkt dat de aanleg van een ondergrondse parkeergarage bij het museum 60 miljoen euro kost. Bovendien loopt er een hogedrukgasleiding onder het bouwterrein.

Het NHM moet verrijzen naast het Nederlands Openluchtmuseum, op het huidige parkeerterrein van het Openluchtmuseum. Er moeten daarom 1.500 nieuwe parkeerplaatsen worden gevonden, en dat kan volgens Grontmij het beste onder de grond. Dat zeggen bronnen over de inhoud van het rapport.

Het is niet waarschijnlijk dat er ook daadwerkelijk 60 miljoen euro komt voor de garage. Het Rijk heeft voor de aanleg van het NHM maximaal 50 miljoen euro beschikbaar gesteld. De gemeente Arnhem wil nu laten onderzoeken of het mogelijk is parkeerplaatsen naast de twee musea te creëren. Dat zou moeten gebeuren in beschermd gebied: een van de zogenoemde Natura 2000-gebieden.

Het NHM en het Openluchtmuseum hebben Grontmij in maart gezamenlijk opdracht gegeven onderzoek te doen naar de eventuele risico's bij de bouw. Het NHM wil het rapport nog niet openbaar maken. Over de vestigingsplek van het veelbesproken museum is langdurig en hevig gesteggeld.

Box 9 Volkskrant 16 juni 2010 Bouw van historisch museum in gevaar.

Ondergrondse parkeervoorzieningen verbruiken bovendien meer energie, omdat ze vaak verlicht en geventileerd moeten worden. Door parkeernormen aan een specifieke locatie te koppelen, wordt er vaak aangestuurd op ondergronds parkeren. Daarnaast zijn de aanlegkosten van ondergrondse parkeergarages vaak vele malen hoger dan van andere parkeeroplossingen. Vaak leveren deze gebouwde parkeeroplossingen geen bijdrage aan energiezuinigheid van gebouwen.

Het is opvallend, dat geïnterviewden uit gemeenten met een laag fiets gebruik, gebiedsontwikkelingen vaker vertraging melden. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn, dat in typische 'auto-gemeenten' de gevolgen van een tekort aan parkeerplekken zich direct vertalen in parkeerproblemen.

Ten aanzien van een meer gebiedsgerichte aanpak, lijken er vooral voordelen te behalen te zijn in de ruimtelijke kwaliteit. Men kan bij een gebiedsgerichte aanpak van te voren afspraken maken over het toekomstige parkeerregime. Hierdoor zijn er meer mogelijkheden om gebouwde parkeervoorzieningen te realiseren, omdat de vastgoedwaarde van deze voorzieningen dan beter is geborgd.

Bovendien lijkt een meer gebiedsgerichte aanpak gunstig te zijn om vertragingen te voorkomen. Daarbij moet wel aangetekend worden, dat de gebiedsgerichte cases zich in een vroeger stadium bevinden. Het kan dus zijn, dat in die gebiedsontwikkelingen de vertragingen nog gaan ontstaan.

Een nieuwe aanpak van parkeren bij gebiedsontwikkelingen lijkt dan ook nodig.

7.4 Aanbevelingen

De nadelen van een traditionele aanpak van parkeren in gebiedsontwikkelingen zijn onderzocht. Met name met ondergrondse parkeervoorzieningen kunnen vertragingen ontstaan. Daarbij kan een meer gebiedsgerichte aanpak uitkomst bieden. Voor een meer gebiedsgerichte aanpak zijn onderstaande bouwstenen van belang.

- Een meer gebiedsgerichte aanpak van parkeren in gebiedsontwikkelingen zou uit vijf onderdelen moeten bestaan:
 - 1) het beter in ogenschouw nemen van de gebiedskenmerken, waaronder het parkeerregime van de omliggende gebieden;
 - 2) de leefstijl van de toekomstige bewoners meenemen in de berekening van de parkeernorm;
 - 3) dubbelgebruik van parkeerplekken maximaliseren;
 - 4) de mogelijkheid van een decentrale parkeeroplossing onderzoeken;
 - 5) de mogelijkheid van een vorm van bewonersparticipatie onderzoeken.

Hiermee kan aan de kant van de gemeente een meer flexibele parkeernormering worden toegepast, zonder dat parkeernormen helemaal los gelaten worden.

- Bij een gebiedsontwikkeling zouden betrokken partijen in het begin al gezamenlijk moeten nadenken over een parkeerregime. Daarbij is het mogelijk, dat er afspraken gemaakt worden over parkeertarieven en het bouwen van parkeergarages in de omgeving. Hierbij is nader onderzoek nodig ten aanzien van de wettelijke beperkingen die dat heeft.
- Bij het bijdragen door gemeenten aan de onrendabele top parkeren zouden gemeenten twee voorwaarden moeten stellen: ten eerste dat die bijdrage wordt terugbetaald als het parkeren niet onrendabel blijkt te zijn, ten tweede dat die bijdrage alleen wordt betaald als de ontwikkelaar dubbel gebruik door derden toestaat.
- Er moet goed nagedacht worden over het toepassen van ondergrondse parkeervoorzieningen. Hoewel er voordelen zijn, zoals dubbel ruimte gebruik en ook ontwerpqualität, zijn de kosten zowel qua aanleg, maar ook in de beheerfase hoog. Een goed ontworpen bovengrondse voorziening kan echter ook heel mooi zijn en in ieder geval is het risico op vertraging dan kleiner. Indien een ondergrondse voorziening goed is ingekaderd in een parkeerregime, zal die ook financieel beter haalbaar zijn.

- Naast aanbevelingen ten aanzien van een gebiedsgerichte aanpak, is gebleken, dat er meer onderzoek gedaan moet worden naar parkeren en gebiedsontwikkeling. Een enquête zou de uitkomsten, uit dit verkennend onderzoek kunnen valideren. Daarmee zou ook de invloed van de politieke kleur van een college, en het aantal betrokken wethouders meegenomen kunnen worden. Ook is er in dit onderzoek niets meegenomen over het niet doorgaan van projecten, vanwege de parkeernorm. Terwijl dat toch de grootste rem, vanwege parkeernormen, op de ruimtelijke ontwikkeling van een stad kan zijn.

Nawoord

In dit nawoord wil ik enkele bevindingen naar voren brengen, die als zodanig niet meegenomen konden worden in mijn scriptie, maar die volgens mij de komende tijd een rol gaan spelen rondom parkeren en gebiedsontwikkeling.

De transitie naar elektrische auto's gaat volgens mij een rol spelen in het parkeervraagstuk. Je ziet nu dat gemeenten mensen met een elektrische auto een eigen plek voor de deur gaan geven. Daarnaast kan je je voorstellen, dat een decentrale parkeervoorziening gekoppeld gaat worden aan (duurzame) elektriciteit distributie.

Een andere ontwikkeling is volgens mij, dat er steeds slimmere software op de markt komt om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen. Je navigatiekastje brengt je straks naar je bezoekersplek, terwijl dat kastje ook weet dat je oude parkeerplek niet nogmaals 2 uur in gebruik kan worden genomen. Hiermee kan je volgens mij steeds slimmer dubbel gebruik faciliteren.

Je ziet ook steeds slimmere bouwsystemen komen voor bovengrondse parkeervoorzieningen. Deze decentrale parkeeroplossingen hebben in de jaren 90 een slechte naam gekregen. In mijn ogen onterecht. Een mooi voorbeeld van decentrale parkeervoorzieningen in Nederland, die toch mooi zijn vormgegeven, zijn de parkeergarages op het High Tech Campus terrein. Daarnaast is een natuurlijk geventileerde parkeergarage bovengronds, duurzamer dan een mechanisch geventileerde garage ondergronds.

Ook de overgang naar betalen per kilometer, als die er ooit komt, gaat ook het parkeerprobleem verergeren. Er is immers dan geen prikkel meer om je tweede auto de deur uit te doen.

Ten slotte denk ik ook, dat de nieuwe WRO en de overgang naar parkeernormen alleen in bestemmingsplannen + de Grex-wet een gebiedsgerichte aanpak gaan bevorderen. Ik hoop met deze scriptie enkele bescheiden bouwstenen aan te dragen voor deze gebiedsgerichte aanpak.

Literatuurlijst:

- ANWB, (2009), "Parkeren dichtbij huis Handleiding voor bewoners om parkeer en ruimteproblemen in de wijk aan te pakken", Den Haag
- Bakker, R. (2007), "Maak meer van Nederland", Amersfoort
- Berg, L. van den (1986), "Urban systems in a dynamic Society"
- Berg, L. van den, Braun, E. en Meer J. van der (1996), "The organiseren capacity of metropolitan regions"
- Berg, L. Van den, Pol, P., Winden, W. van en Woets, P. (2005), "European cities in the knowledge economy"
- Burgers, J. (2006) "Stad als speelplaats", Rotterdam
- Buro Stedelijke Planning (2008), "Economische visie Amsterdam-1012"
- Cammen, H. van der en Klerk, L. de (2003), "Van grachtengordel tot Vinex-wijk"
- Castells, M. (1996), "The Information Age: Economy, Society and Culture"
- CBS Van der Beek, P. (2009), "Opbrengst parkeerbelasting in twintig jaar vertienvoudigd"
- Coevering, P. van de, en Noorman, N. (2008), "Parkeerproblemen in woongebieden, Oplossingen voor de toekomst" Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag
- Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in Grond-, Water-, en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW), (2008), "Parkeerkencijfers; basis voor parkeernormering"
- Faludi, A. and Van der Valk, A.J. (1994) "Rule and Order: Dutch Planning Doctrine in the Twentieth Century.", Dordrecht
- Florida, R. (2003), "The Rise of The Creative Class"
- Gemeente Delft (2005), "Nota parkeren en stallen." beleidsnotitie, Delft
- Gemeente Den Haag (2004), "Bouwen en parkeren in Den Haag." beleidsnotitie, Den Haag
- Gemeente Den Haag (2008), "Nota Flankerend Beleid Verkeerscirculatieplan Centrumgebied."
- Gemeente Den Haag (2009), "Grondprijzenbrief 2009"
- Gemeente Rotterdam (2009), "Parkeerstrategie Rotterdam Binnenstad Een klantgericht parkeerbeleid." beleidsnotitie, Rotterdam
- Goudappel Coffeng BV, Intomart GFK (2005), "Koopstromen onderzoek Randstad 2004"
- Graaf, K. De (2006), "Parkeren wordt big business" Building business, Maarsen
- Hanemaaijer, D., en Rekkers, P. (1998), "Vestigingsplaatsfactoren: Belang, waardering en knelpunten.", Den Haag
- Harvey, D. (1989), "The Condition of Postmodernity"

- Jansen, T. Martens, K. en Schouwenaars H. (1996), "De doorwerking van het ABC-locatiebeleid." Rooilijn, Amsterdam
- Kassenaar, B. (1997), "Accomenderen of conditioneren?"
- Kennisplatform Verkeer en Vervoer (2009). "Casestudy parkeren in woonwijken."
- Klaassen, A.W. (2008), "Handboek Ruimtelijke Ordening & Bouw"
- Kotler, Ph. (2003), "Principles of Marketing", New Jersey
- Loenen, I. (2005), "Consument gericht bouwen", scriptie
- Mingardo, G. (2007), "Securing urban accessibility through the provision of parking: public and private sector together?", Rotterdam
- Mingardo, G. en Warnar, R. (2008), "Parkeren als schakel voor mobiliteit en leefbaarheid" Verkeer in beeld, Zwolle
- Mingardo, G. en Meerkerk, Van J. (2009) "Does parking influence the turnover of shopping areas? Evidence from the Netherlands", Rotterdam
- Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat (2010) Brief nr. 5 "Stilstaan bij parkeren Aanbevelingen om de groeiende parkeerproblematiek aan te pakken"
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (1991), "Vierde nota (Extra) over de Ruimtelijke Ordening"
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (2006), "Evaluatie Verstedelijking VINEX 1995 tot 2005 Eindrapport" RIGO Research en Advies BV te Amsterdam, OTB Delft
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (2009), "Stand van zaken gedifferentieerd parkeren kamerbrief KL2009043210"
- Mobycon (2009) Verslag "symposium parkeren volgens Wet ruimtelijke ordening"
- Ommeren, Van J.N., Rietveld, P. en Nijkamp, P. (1998), "Spatial moving behavior of two earner households."
- Ommeren, Van J.N. en Fosgerau, M. (2008) "Workers marginal costs of commuting"
- Ommeren, Van J.N. (2009), "Evaluatie invoering parkeertarieven bij Bronovo ziekenhuis in Den Haag."
- P1 (2009), "Parkeren en Vastgoed"
- Randeraat, G. van (2006), "Sturen in complexiteit van binnenstedelijke gebiedsontwikkeling.", scriptie MCD
- Rooy, P. de (2009), "Nederland boven water, praktijkboek Gebiedsontwikkeling II", Habiforum
- Sassen, S. (1991), "The global city : New York, London, Tokyo", Princeton
- Shoup, D.C. (2005) "The high cost of free parking"
- Smart Agent (2007), "Het Vathorst perspectief", Amersfoort

- Stadsgewest Haaglanden (1996), "Tweede Regionale Verkeers- en Vervoersplan", Den Haag
- Stadsgewest Haaglanden (2005), "Regionale Nota Mobiliteit Haaglanden", Den Haag
- Stadsregio Rotterdam (1995), "Regionaal Verkeers- en Vervoerplan", Rotterdam
- SWOV (2009), "SWOV-Factsheet 6", Leidschendam
- Teisman, G.R. (1998), "Complexe besluitvorming; Een pluricentrisch perspectief op besluitvorming over ruimtelijke investeringen", Den Haag.
- Tweede Kamerlid Koopmans (2008), "Stilstaan bij parkeren Aanbevelingen om de groeiende parkeerproblematiek aan te pakken" Dossier: 31529, Den Haag
- Verlaat, J. van 't (1998), "Productontwikkeling binnen regiomarketing", Rotterdam
- Verlaat, J. van 't (2003), "Stedelijke gebiedsontwikkeling in Hoofdlijnen", MCD syllabus
- Volkskrant, 16 juni 2010, "Bouw van historisch museum in gevaar"
- Voogd, H. (2006), "Facetten van de planologie", Alphen aan de Rijn
- Wee, B. van (2000), "Stedelijke inrichting, mobiliteit en duurzaamheid: een kader.", Delft
- Wee, B. van, Rietveld, P. en Meurs, H. (2002) "A constant travel time budget? In search for explanations for an increase in average travel time.", Amsterdam

Bijlage 1 deelnemers expertsessie parkeren en gebiedsontwikkeling

Adrie Bijvoet (Fakton)

Ernst Bos (SPARK)

André Delaroi (Fakton)

Ewald Dijkstra (Ecorys)

Ivo Heijenrath (Thorbecke)

Bram van Luipen (KpVV)

Martine Lukkassen (Yacht)

Giuliano Mingardo (Erasmus Universiteit Rotterdam)

Gabor Remyni (Gemeente Amsterdam)

Hans van Roosmalen (Gemeente Oss)

David van der Steen (Yacht)

Pim Venema (Gemeente Utrecht)

Hans Voerknecht (KpVV)

Bijlage 2 verslag expertsessie parkeren en Gebiedsontwikkeling

Naar aanleiding van een presentatie van de tussentijdse resultaten zijn de volgende opmerkingen gemaakt:

Er worden nu toch geen masterplannen meer gemaakt zonder parkeren? Er is niet onderzocht of er een relatie is, tussen de ouderdom van de masterplannen en het al dan niet ontbreken van parkeren.

Het zou raar zijn als gemeenten de CROW parkeercijfers één-op-één zouden vertalen naar hun nota's parkeerbeleid. Als het goed is maakt iedere gemeente een vertaling van deze kengetallen naar parkeernormen.

De deelnemers aan de expertsessie vragen zich af of het verband tussen vertraging en de modal-split causaal is. Aangegeven is, dat het hier een verkennend onderzoek betreft. Dit resultaat zou nader onderzocht moeten worden. Een mogelijke verklaring zou kunnen zijn, dat in meer auto georiënteerde steden, het ernstiger mis gaat, als er van parkeernormen wordt afgeweken.

De deelnemers vragen zich af waarom gemeenten investeren in de onrendabele top parkeren? Dit zal te maken hebben met de wenselijkheid om ontwikkelingen van de grond te krijgen. Bovendien zouden ontwikkelaars kunnen uitwijken naar omliggende gemeenten. Er wordt gewezen op de fiscale aspecten van dit soort afspraken: als een parkeerplek meer dan 150 meter van een woning ligt, kan je het niet meer als onderdeel van de woning opvoeren. Een ander probleem is de verschillende rekenmethodieken, die worden gehanteerd. Dat zie je ook bij andere aspecten van gebiedsontwikkeling. Je moet eigenlijk van te voren afspreken welke rekenmethodieken je gaat gebruiken.

Er is grote waardering voor het conceptueel schema. Je zou alleen wel in je conceptueel schema beter moeten kijken naar gebiedsontwikkelingen binnenstedelijk en in het weiland. De meeste cases zijn binnenstedelijk. Het klopt, dat men buiten de stad meer ruimte heeft voor oplossingen op het maaiveld. Iets anders wat er nog niet in zit is het verschil tussen progressief bestuurde gemeenten en meer conservatieve gemeenten. Ook het aantal wethouders dat moet beslissen, is niet mee genomen. In sommige gemeenten heb je een wethouder die gaat over de ruimtelijke ontwikkelingen en het parkeren. In andere gemeenten zijn dat twee verschillende wethouders.

Afspraken maken over tarieven op straat en in een garage is volgens een deelnemer kartelvorming, dat is wettelijk verboden. Volgens een andere deelnemer is geen uitgemaakte zaak, dat dit verboden is. In ieder geval blijkt, dat dit type afspraak gemaakt wordt. Overigens lijkt de nieuwe WRO het bouwen van parkeergarages voor een bepaalde periode wettelijk uit te kunnen sluiten.

Roombeek zou volgens een deelnemer als voorbeeld kunnen dienen voor de rest van Nederland. In Roombeek heeft men enkele hele aardige oplossingen voor dubbelgebruik bedacht, zoals een schoolplein, dat dient als 'kiss and ride'. Wel is Roombeek door de vuurwerkramp een unieke case in Nederland. Er is voor enkele honderden miljoenen in de openbare ruimte geïnvesteerd, iets wat normaal niet mogelijk is.

Merkwaardig dat er geen rekening wordt gehouden bij parkeernormen, met het feit of er al dan niet, betaald parkeren is. De meningen over de invloed van de prijs op het aantal plekken lopen uiteen.

Vervolgens zijn er enkele stellingen geponeerd, op basis van de onderzoeksresultaten.

1. Gemeenten hanteren de parkeernormen als wetgeving en gaan voorbij aan de praktijk, wat ten koste gaat van efficiënt ruimtegebruik.

Normen zijn een goed uitgangspunt. Gebiedsontwikkelingen kunnen daarbij is het benodigde maatwerk leveren. Wat opvalt is dat er een groot gebrek aan gegevens ontbreekt. Zelfs

badplaatsen weten niet hoeveel plekken er nou in totaal zijn, laat staan bezettingsgraden en dat soort gegevens. Zowel de gemeenten als de exploitanten hebben deze gegevens nauwelijks en als ze ze al hebben, willen ze die gegevens niet delen. We gaan in rap tempo steeds beter om met parkeren en gebiedsontwikkelingen. Daarbij moet ook opgemerkt worden, dat als het mis gaat, iedereen naar de gemeente kijkt, om het op te lossen. Het belangrijkste is dat er een gezamenlijke visie op parkeren wordt opgesteld. Daarmee moet beter inzicht worden verkregen op de invloed van betaald parkeren op de parkeernormen.

2. Parkeren dient onderdeel uit te maken van de planvorming en hoort thuis in ieder masterplan.

Er zijn allerlei ontwikkelingen gaande, die zo snel gaan, dat het moeilijk is die mee te nemen in parkeernormen. Kijk naar het nieuwe werken. Het uitgangspunt zou moeten zijn: eerst de plekken benutten die er zijn, dan pas bij bouwen. Volgens sommige aanwezigen moet het bouwen van parkeerplekken volledig vrij worden gegeven. Dan reguleert de markt het vanzelf. Te vaak worden nu aan de hand van de parkeernormen hele lege parkeergarages gebouwd. Mobiliteit zou onderdeel moeten zijn van ieder masterplan. Volgens enkele aanwezigen is een visie op parkeren echt iets anders dan een visie op mobiliteit.

3. Initiatiefnemers (ontwikkelaars, corporaties) moeten zich de parkeerproblematiek eigen maken, alvorens te onderhandelen met de gemeenten.

Initiatiefnemers zijn zich vaak onbewust van de hogere beleggingswaarde, die panden krijgen, als er voor het parkeren dubbelgebruik wordt ingevoerd. Zij zouden beter na moeten denken over wat ze gaan bouwen en niet klakkeloos de CROW-normen moeten hanteren. Het probleem is alleen vaak, dat als de parkeernormen publiekrechtelijk zijn vastgesteld. Je kunt daar dan dus niet zomaar van afwijken. Bovendien zijn de parkeernormen vaak gekoppeld aan milieunormen. M.a.w. er is een koppeling tussen het aantal parkeerplekken en de luchtkwaliteit. Daarnaast wordt ook de bovenliggende infrastructuur gepland aan de hand van de parkeernormen. Er wordt vaak al helemaal niet nagedacht over lang parkeren versus kort parkeren. Een en ander is ook afhankelijk van het type ontwikkelaar, zoals aangegeven in het schema. Je zou zaken niet moeten verplichten, maar onderling moeten oplossen. Probeer daarbij ver vandaan te blijven uit discussies over de onrendabele top. Het rijk betaalt vaak de aanleg van parkeerplaatsen uit maatschappelijk belang. Parkeren is geen opgave maar voorwaarde voor goede ontwikkelingen. Je moet er niet apart naar kijken, maar gezamenlijk. Parkeren is faciliterend voor het programma. Gratis parkeren bestaat niet, het zit altijd ergens in verwerkt, bijvoorbeeld in de prijzen van de spullen in een winkel. Als de gemeenten niet bijdragen aan de onrendabele top, wordt het wel ergens anders in verrekend. Het punt is, dat er een sluitende businesscase moet komen, anders wordt er niet ontwikkeld.

4. Een gebiedsgerichte benadering van parkeernormen resulteert in efficiënt ruimtegebruik en maakt plannen meer haalbaar.

Wat er mist is flexibiliteit. Waarom kan alles in een bestemmingsplan worden gewijzigd, maar niet het aantal parkeerplekken? Robuuste stedenbouw staat haaks op creatieve maatwerk oplossingen. Bovendien, voor hoe lang plan je vooruit? Je weet dat er in de toekomst steeds meer plekken nodig zijn. Gebiedsgerichte arrangementen vragen om een andere manier van denken. Meer "out of the box" denken.

5. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen verplichten in de bouwverordening of bestemmingsplan.

Het verplichtstellen lijkt me niet aan de orde, dat maakt het ook moeilijker woningen te verkopen. Je zou je kunnen voorstellen, dat het als voorwaarde wordt gesteld voor een bijdrage onrendabele top parkeren. Zo van: ok, wij dragen bij, maar daar moet dan wel dubbelgebruik tegenover staan.

6. Gemeente draagt bij aan onrendabele top tot aan het moment van betaald parkeren in de omgeving, financiële transparantie derhalve noodzakelijk.

Wat van groot belang is, is dat de gemeente en ontwikkelaars dezelfde methodes gebruiken om te berekenen wat die onrendabele top is. Je moet daar gewoon open en transparant in zijn. Ontwikkelaars gebruiken vaak ook het argument onrendabele top parkeren als onderhandelingsargument om korting op de grondprijs te krijgen.

Afsluitend kunnen we concluderen, dat er een andere parkeernormen nodig zijn. Zeg maar Parkeernorm 2.0, waarbij niet alleen naar het programma wordt gekeken, maar ook naar de processen die spelen.

Bijlage 3 interviewvragen

Gemeenten

Traditioneel

- 1) Is er in de masterplan fase al nagedacht over het parkeren? Zo ja, wat was de filosofie ten aanzien van het parkeren? Is er bijvoorbeeld geprobeerd om automobilititeit af te remmen door het aantal parkeerplaatsen te beperken?
Staat dat ook in het masterplan vermeld? (Indien dat mogelijk is zou ik dan het masterplan mogen meekrijgen?)
- 2) Is er ten behoeve van het bestemmingsplan nagedacht over het parkeren? Zo ja, hoe staat dat dan in het bestemmingsplan vermeld? (Indien dat mogelijk is zou ik dan het bestemmingsplan mogen meekrijgen, of een kopie van de parkeerparagraaf?)
- 3) Is het aantal parkeerplaatsen gebaseerd op de parkeerkencijfers van CROW?
- 4) Is daarbij rekening gehouden met het mobiliteitsbeleid van de gemeente en/of de mobiliteit ten aanzien van dit gebied?
- 5) Heeft de gemeente een hogere of juist lagere parkeernorm gehanteerd bij dit project?
Is er door de gemeente aangestuurd op een ondergrondse parkeeroplossing?
- 6) Wat was de eerste reactie van marktpartijen ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen geweest? En hoe en wanneer kwam die reactie? Bijvoorbeeld bij een aanbesteding?
- 7) Was er, in de ogen van de marktpartij een te hoog of te laag aantal parkeerplaatsen?
- 8) Is er vervolgens over het aantal parkeerplaatsen onderhandeld? Zo ja, hoe lang hebben die onderhandelingen geduurd?
- 9) Speelt parkeren een negatieve rol in de grondexploitatie? Is er een zogenaamde bijdrage onrendabele top parkeren betaald of aangeboden? Zo niet, zijn er dan andere afspraken ten aanzien van het parkeren gemaakt? (versnellingsgelden, afname verplichting, geen andere parkeerplekken in de toekomst?)
- 10) Zijn er bij het verlenen van de bouwvergunning nadere afspraken gemaakt over het parkeren?
- 11) Zijn er juridische procedures gestart door omwonenden ten aanzien van het parkeren?
- 12) Is parkeren een reden van vertraging is geweest en wat daarvan ongeveer de kosten zijn geweest?
- 13) Zijn er tijdens de bouw klachten geweest over het verdwijnen van parkeerplekken, dan wel van parkeeroverlast door bouwbedrijven?
- 14) Zijn er na de bouw problemen opgetreden ten aanzien van het parkeren?
Zo ja, zijn er dan achteraf extra parkeerplekken aangelegd? Of heeft men betaald parkeren ingevoerd?

Gebiedsgericht

- 15) Wat zou een manier zijn om parkeren beter in gebiedsontwikkelingen vorm te geven?
- 16) Zou je parkeernormen voor een gebied kunnen opstellen? Zou je de parkeernorm los kunnen koppelen van de diverse opstal ontwikkelingen in het gebied?
- 17) Welke voordelen zou zo'n aanpak hebben?
- 18) Denkt u dat het mogelijk is automobilititeit te beperken door het aantal parkeerplekken in een gebied te beperken? Is er een maximum aantal parkeerplekken te benoemen voor een gebied?
- 19) Is het mogelijk betaald parkeren op straat direct in te voeren bij nieuwe gebiedsontwikkelingen?
- 20) Zou de parkeernorm lager zijn indien rekening wordt gehouden met betaald parkeren?
- 21) Zou het zinvol zijn om marktpartijen bij aanvang van een gebiedsontwikkeling al bij het opstellen van een parkeerregime te betrekken?
- 22) Denkt u dat er met parkeren exploitatievoordeel te behalen is? Bijvoorbeeld door eerst een betaald parkeerterrein aan te leggen?
- 23) Mag in uw ogen een gemeente afspraken maken met een parkeerexploitant over het parkeerregime op straat? En over het bouwen van parkeergarages in de omgeving van een nieuw te bouwen parkeergarage?

Projectontwikkelaars

Traditioneel

- 1) Wanneer bent u voor het eerst benaderd door de gemeente bij dit project en hoe zat het parkeren toen in de plannen?
- 2) Was het aantal gevraagde parkeerplekken in uw ogen te hoog of te laag? Wat was daarvan de reden?
- 3) Is er door de gemeente aangestuurd op een ondergrondse parkeeroplossing? En wat was daarvan de consequentie?
- 4) Heeft u de samenhang van het project met mobiliteit bekeken? Zoals bv OV verbindingen? Fietspaden? Wandelpaden? Wat vond u van de mobiliteit bij dit project?
- 5) Zo u projecten ontwikkelen zonder parkeerplaatsen, als er in de omgeving van het project door de gemeente voor voldoende parkeergelegenheid of goede OV verbindingen zou worden gezorgd?
- 6) Is er over het aantal parkeerplaatsen onderhandeld?
- 7) Zou u projecten ontwikkelen zonder parkeerplaatsen als er door de gemeente voor een gebied een redelijk aantal parkeerplaatsen decentraal wordt gerealiseerd?
- 8) Is er om een financiële bijdrage gevraagd, bv onrendabele top parkeren?
- 9) speelt parkeren een negatieve rol in uw exploitatie?
- 10) Zo ja, zijn er dan andere afspraken ten aanzien van het parkeren gemaakt? (versnellingsgelden, afname verplichting, geen andere parkeerplekken in de toekomst?)
- 11) Zijn er juridische procedures aangespannen door omwonenden ten aanzien van het parkeren?
- 12) Is parkeren een reden van vertraging is geweest en wat daarvan ongeveer de kosten zijn geweest?
- 13) Zijn er tijdens de bouw klachten geweest over het verdwijnen van parkeerplekken, dan wel van parkeeroverlast door bouwbedrijven?
- 14) Zijn er na de bouw problemen opgetreden ten aanzien van het parkeren?
Zo ja, zijn er dan achteraf extra parkeerplekken aangelegd? Of heeft men betaald parkeren ingevoerd?

Gebiedsgericht

- 15) Wat zou een manier zijn om parkeren beter in gebiedsontwikkelingen vorm te geven?
- 16) Zou je parkeernormen voor een gebied kunnen opstellen? Zou je de parkeernorm los kunnen koppelen van de diverse opstal ontwikkelingen in het gebied?
- 17) Welke voordelen zou zo'n aanpak hebben?
- 18) Denkt u dat het mogelijk is automobilititeit te beperken door het aantal parkeerplekken in een gebied te beperken? Is er een maximum aantal parkeerplekken te benoemen voor een gebied?
- 19) Is het mogelijk betaald parkeren op straat direct in te voeren bij nieuwe gebiedsontwikkelingen?
- 20) Zou de parkeernorm lager zijn indien rekening wordt gehouden met betaald parkeren?
- 21) Zou het zinvol zijn om marktpartijen bij aanvang van een gebiedsontwikkeling al bij het opstellen van een parkeerregime te betrekken?
- 22) Denkt u dat er met parkeren exploitatievoordeel te behalen is? Bijvoorbeeld door eerst een betaald parkeerterrein aan te leggen?
- 23) Mag in uw ogen een gemeente afspraken maken met een parkeerexploitant over het parkeerregime op straat? En over het bouwen van parkeergarages in de omgeving van een nieuw te bouwen parkeergarage?