



■ De realisatie van een parkeergarage is binnen één raadsperiode haalbaar

De gemeenteraadverkiezingen zijn achter de rug en de partijprogramma's zijn inzet bij de onderhandelingen voor een college. Parkeren komt daar bijna altijd in voor. De ene partij wil er plaatsen bij, de andere meer ruimte voor bewoners. Weer een andere maakt het parkeertarief tot een thema. Zoals vaak moeten daarna bij de collegeonderhandelingen tegenstrijdige belangen worden verenigd. En als dat lukt, kan worden bepaald welke ambities het nieuwe college van burgemeester en wethouders de komende vier jaar als doelstelling meekrijgt. Dat op zich blijkt telkens een niet te onderschatten opgave, maar het eigenlijke werk begint pas daarna.

Terugkijkend naar de afgelopen raadsperiode moet geconcludeerd worden dat de ambities van vier jaar geleden lang niet altijd gehaald zijn. De praktijk blijkt zowel om politieke als inhoudelijke redenen vaak weerbarstiger dan in aanvang gedacht. Om daar verbetering in aan te brengen, kan in een vroeg stadium de haalbaarheid van verschillende plannen breed en snel worden getoetst.

De praktijk van vandaag is dat politieke wensen worden gevat in termen van meer en beter gelegen plaatsen, goedkopere parkeergelegenheid voor burgers of een bijdrage aan milieudoelstellingen. Veel verkiezingsprogramma's bevatten statements die neerkomen op uitbreiding van gereguleerd parkeren of de bouw van parkeergarages. Nu de raadsverkiezingen zijn gehouden zullen de coalitiepartijen hun wensen omzetten in beleidsuitgangspunten voor de komende vier jaar en dit aan het nieuwe col-

lege als opdracht meegeven. De vertaling van deze wensen in daadwerkelijk uitvoerbare oplossingen kost in het algemeen veel tijd en leidt er dus toe dat men aan de echte concretisering pas in de tweede helft van de collegeperiode toe komt. Dan wordt dieper gekeken naar de werkelijke behoefte aan parkeerplaatsen op de te onderzoeken locatie, de technische haalbaarheid, de financiën en het maatschappelijk draagvlak binnen de buurt. En vaak nog worden deze aspecten los van elkaar en na elkaar beschouwd. Het kan dan voorkomen dat er al uitgebreid is getekend en gerekend, maar dat de buurt mordicus tegen de voorgestelde variant is. Op die manier zijn al veel plannen waaraan tijd en geld is besteed uiteindelijk niet tot uitvoering gekomen. Met een andere manier van werken is hier iets aan te doen. Namelijk door een geïntegreerde aanpak waarbij eerst vanuit een breed perspectief, zowel de politieke, fysieke, financiële als maatschappelijke aspecten van ver-

schillende varianten op hoofdlijnen worden bekeken en alternatieven worden vergeleken. Door dit adequaat en vanuit verschillende disciplines te doen kunnen al tijdens het eerste zittingsjaar van het college haalbare plannen op tafel komen waarin de risico's helder zijn beschreven. Door verschillende locaties parallel te onderzoeken, is een goede en complete afweging te maken. De volgende drie jaar zijn daarna beschikbaar voor uitvoering.

Waardering op punten

Ook in Amsterdam zijn in de afgelopen jaren veel plannen gemaakt die vroegtijdig zijn gesneuveld, soms zelfs nadat de aanbesteding al was afgerond. Het gevolg: veel tijd en energie besteed zonder resultaat. Spark heeft samen met organisatieadviesbureau Van de Bunt en het gemeentelijke Ingenieursbureau Amsterdam geconstateerd dat in de hoofdstad de wens aanwezig is om meer vaart te maken. Alle drie de partijen waren in het verleden regelmatig betrokken bij de plannenmakerij op het gebied van parkeren in Amsterdam. In een aantal gevallen voor de centrale stad of een van de diensten, bij andere projecten voor de Stadsdelen. De opgedane kennis is gebruikt om een vragenlijst samen te stellen waarmee de haalbaarheid en de risico's van een plan voor een nieuwe parkeergarage snel in →

→ kaart te brengen is. De vragenlijst is onderverdeeld in negen thema's:

- Stedenbouw & Verkeer
- Techniek & Inpassing
- Planologie & Wetgeving
- Exploitatie & Beheer
- Maatschappij & Draagvlak
- Politiek & Bestuur
- Organisatie & Rollen
- Kosten & Baten
- Financiering & Aanbesteding

Vragen van politieke aard als: "Wat is het hoofddoel dat met de garage wordt nagestreefd en is daar overeenstemming over?" gaan in de lijst samen met vragen als: "Staan er bijzondere panden in de buurt van de locatie?". En uiteraard ook de businesscase die de haalbaarheid in financiële zin moet aantonen, komt aan bod. Aan de vragen is een systematiek van puntentoekening gekoppeld. Zo ontstaat snel inzicht in de haalbaarheid van een plan en de sterke en zwakke onderdelen daarvan. Door in een vroeg stadium potentiële locaties te benoemen en op basis van de opge-

stelde vragenlijst te onderzoeken en te waar-dereren, is te verwachten dat na een periode van circa een half jaar een goed beeld van de ontwikkelingsmogelijkheden voor handen is waarmee de politieke besluitvorming vooruit kan. De diepgang van het onderzoek is op onderdelen uiteraard beperkt, maar door de risico's goed te schetsen is besluitvorming mogelijk en kan vaart worden gebracht in het hele proces van totstand-koming van een nieuwe parkeergarage. En daarmee komt de realisatie van een parkeergarage 'van plan tot parkeren' dichtbij.



■ Parkeerkerncijfers op maat - een voorbeeld

Een goede oplossing voor de parkeerbehoefte is bepalend voor het succes van een ontwikkelplan. Meestal wordt bij berekeningen van de parkeerbehoefte gebruik gemaakt van de parkeerkerncijfers die door het CROW zijn opgesteld of van de parkeernormen die de gemeente hanteert. Het is belangrijk deze cijfers goed toe te passen, omdat zo het plan gemaakt of gebroken kan worden.

Meestal zijn de aantallen vierkante meters bekend, terwijl het aantal benodigde parkeerplaatsen volgens de kerncijfers en normen moet worden uitgedrukt in een aantal per zitplaats of per lokaal/collegezaal. Hierdoor kan dus een probleem ontstaan bij de bepaling van de parkeerbehoefte. In zo'n geval moet dan een extra omrekening plaatsvinden, met het risico op (te grote) afwijkingen.

Dit was voor Spark aanleiding om aanvullend onderzoek te doen naar de parkeerbehoefte van onderwijsinstellingen. Op basis van het jaarverslag van een onderwijsinstelling (bestaande voorzieningen) of op basis van het bedrijfsplan (nieuwe voorzieningen) kan worden bepaald hoeveel medewerkers en studenten gehuisvest worden. Voor de medewerkers is het aantal fte's (full time equivalent) van belang. Door uit te gaan van fte's wordt rekening gehouden met

parttimers en wordt voorkomen dat een te hoge parkeernorm wordt opgelegd en leegstand van de te realiseren parkeercapaciteit ontstaat.

De parkeerbehoefte kan op basis van deze gegevens worden bepaald met referentiecijfers of met gegevens uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland. Een referentie is bijvoorbeeld de Technische Universiteit in Delft. Deze hanteert voor studenten een parkeernorm van 0,04 parkeerplaatsen per student en voor medewerkers een parkeernorm van 0,4 parkeerplaatsen per fte. Het Mobiliteitsonderzoek Nederland wordt jaarlijks uitgevoerd door Rijkswaterstaat. Hierin is het aantal verplaatsingen per persoon per dag naar motief en hoofdvervoerswijze opgenomen. In 2007 vond 55,8% van de verplaatsingen van en naar het werk plaats als autobestuurder, terwijl 3,6% van de verplaatsingen voor het volgen van onder-

wijs/cursussen plaatsvond als autobestuurder. Dit betekent dat per fte 0,558 parkeerplaatsen nodig zijn en per student 0,036 parkeerplaatsen.

Een onderwijsinstelling met 500 fte en 10.000 studenten zou volgens de referentiecijfers van de TU Delft 600 parkeerplaatsen nodig hebben, en op basis van het Mobiliteitsonderzoek Nederland 654 plaatsen. Door een andere insteek te kiezen is het mogelijk om een goede, onderbouwde inschatting te maken van de parkeerbehoefte.

Colofon

Update is een uitgave van Spark. Spark helpt opdrachtgevers bij de exploitatie van parkeerplaatsen op straat en in de garage met o.a.

- ontwikkeling van visie op parkeerbeleid
- verbeteren van bedrijfsvoering en exploitatie resultaat
- beter benutten van parkeerplaatsen
- ontwikkeling van parkeeraccommodaties

SPARK

Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam
T 070 317 70 05
F 070 317 80 66
info@spark-parkeren.nl
www.spark-parkeren.nl