

Trends: parkeernorm, fietsparkeren, emissieloos en data

Doorpakken is het devies

Meer dan voorheen is er het besef en de erkenning bij probleemeigenaren dat er met trends en ontwikkelingen in mobiliteit en parkeren iets gedaan moet worden. “Er moet nu echt doorgepakt worden, want die trends kunnen grote gevolgen hebben”, aldus Ed van Savooyen, partner bij Spark.

PETER BEKKERING

Van Savooyen onderscheidt vier belangrijke trends. De eerste is de discussie rond de parkeernorm. “Het traditioneel vertalen van de woningbouwopgave – nieuwbouw en transformatie van bestaande bouw – naar een parkeerbehoefte vraagt om innovatie. En om te kijken naar nieuwe mobiliteitsconcepten zoals deelauto’s, Mobility as a Service en Transit Oriented Development. Deze concepten hebben niet alleen invloed op de parkeercapaciteit maar ook op de diensten die je moet leveren zoals voldoende deelauto’s gedurende een langere periode. Bovendien vindt transformatie vaak plaats op locaties, waar de ruimte al schaars is geworden. Ik zie dat gemeenten momenteel vooral op zoek zijn naar juridische borging van het vraagstuk. Daarbij draait het om afspraken met ontwikkelaars die nu gemaakt worden voor bijvoorbeeld een periode van tien jaar, maar ook over de vraag wie wie kan aanspreken als het anders blijkt te functioneren. Eigenlijk zoeken de partijen naar een risicobeheersmaatregel, zodat afspraken blijven standhouden. Gemeenten kijken daarbij naar het niveau waarop ze dit moeten afspreken: op kadastraal niveau, op bilateraal/privaatrechtelijk niveau, op publiekrechtelijk niveau of dat moeten ze kiezen voor

een combinatie. Daarnaast zijn gemeenten zoekende naar wie daarbij de contractbeheerder moet worden en hoe ze contracten reproduceerbaar kunnen maken.”

Fietsparkeren

Ook bij de tweede discussie, fietsparkeren, ziet Van Savooyen dat probleemeigenaren de sense of urgency onderkennen. “Fietsen wordt al enkele jaren – onder meer om gezondheidsredenen – succesvol gepromoot. Tegelijkertijd zit aan de achterkant daarvan het parkeer vraagstuk. Je ziet nu dat binnensteden zoeken naar een parkeerplek voor fietsen, omdat ze het straatbeeld beginnen te verstoren. En dat gemeenten aan de voorkant bij nieuwe gebiedsontwikkelingen erop sturen dat ontwikkelaars fietsparkeren op een zodanige manier oplossen – kwalitatief en kwantitatief – dat het ruimtelijke kwaliteit borgt. De noodzaak wordt nog eens versterkt door de opkomst van de elektrische fietsen. Die vragen namelijk vanwege hun waarde al om goede stallingen.”

Elektrisch rijden

Omdat de overheid inmiddels heeft gecommuniceerd dat in 2030 alleen nog nieuwe auto’s de weg op mogen die emissieloos zijn



Ed van Savooyen, partner bij Spark.

is bij de derde discussie volgens Van Savooyen de noodzaak ook evident. “Daarbij heb ik het over allerlei problemen die om een oplossing vragen. Variërend van het elektrisch vermogen dat geleverd moet worden tot het exclusief maken van parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen wat van invloed is op de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. We



‘We moeten de opgave van elektrisch rijden goed inpassen in alles wat we aan het doen zijn.’

moeten kortom de opgave van elektrisch rijden goed inpassen in alles wat we aan het doen zijn. Daarnaast moeten we goed nadenken over de laadlocaties. Moeten we die nog wel realiseren op tussenbestemmingen zoals bijvoorbeeld het werk, een winkelcentrum of het ziekenhuis wanneer de actieradius van de auto toeneemt? Tegelijkertijd moeten we er ook rekening mee houden dat thuisladen nog niet altijd overal is geregeld en dat we daarvoor ook een alternatief moeten bieden. We zitten nu in een overgangsfase en daar zit in de kern de moeilijkheid van het laadvraagstuk. Dus voorlopig zullen we ook rekening moeten houden met voorzieningen op die tussenbestemmingen.”

Structurele data

De vierde discussie heeft te maken met de data. “Er komen steeds meer data beschikbaar. Uit allerlei hoeken van de parkeerketen. Van scanauto’s tot laadpalen. Er zijn nu zelfs



data beschikbaar waarmee je de parkeernorm voor bezoekers van bewoners ter discussie kunt stellen. Moeten we wel die 0,3 parkeerplaats aanleggen om de bezoeker van de bewoner te faciliteren als uit data van bezoekersparkeerregelingen blijkt dat die niet structureel nodig zijn? Op deze manier gaan data en data-analyse ons steeds meer helpen bij het vaststellen van normen en

beleid en om prognoses op te stellen voor de toekomst. En het helpt om de emotie eruit te halen en steeds meer te vervangen door de ratio. Ook omdat de slag wordt gemaakt van fragmentarische data – onderzoeksresultaten die je vervolgens zelf moest combineren – naar structurele data.”

Van Savooyen verwacht dat data ook invloed zullen hebben op het kritisch plafond bij bezetting. “Momenteel hanteren we – met name bij straatparkeren – 85 procent als frictiegrens, omdat je anders teveel onnodig zoekverkeer krijgt. Ik verwacht dat data het kritisch plafond verhogen van 85 naar 98 procent. Dus we verdienen in ons parkeerareaal per 100 parkeerplaatsen er 13 structureel bij. En dat komt omdat we door betere wijzigingen op basis van data ervoor kunnen zorgen dat parkeerplaatsen beter benut worden. En dat de openbare ruimte dus minder belast wordt.”

‘De overgangsfase waarin we zitten is in de kern de moeilijkheid van het laadvraagstuk’

Hartenkreet

Van Savooyen ziet zowel bij gemeenten als bij ontwikkelaars dat ze proberen een toekomstbeeld te creëren op basis van huidig inzicht en kennis en met behulp van bestaande oplossingen. “Dan weet je dus zeker dat alles wat in de komende jaren wordt bedacht niet in je slimme oplossing zit. Toch is het goed om daar wel rekening mee te houden. Nu hebben gemeenten en ontwikkelaars wel eens de neiging om dat toekomstbeeld alleen vanuit het eigen perspectief of belang toe te passen.”