

Themasessie Het Nieuwe Parkeren in de praktijk, 24 januari 2013

Ideale parkeerbeleid stoelt op maatwerk en flexibiliteit

Volle parkeergarages, parkeerchaos op bedrijventerreinen en parkeeroverlast in nabijgelegen woonwijken: problemen waar veel gemeenten en bedrijven mee kampen. Gemeenten hanteren veelal een vaste parkeernorm om het aantal parkeerplaatsen bij een bedrijfspand te bepalen, maar dit past lang niet altijd bij de behoefte van de bedrijven. Met Graumans en &Morgen introduceerden tijdens een themasessie in hartje Utrecht Het Nieuwe Parkeren, volgens de adviesbureaus een werkwijze die zorgt voor kosten- en ruimtebesparing, een aantrekkelijke woon- en leefomgeving en een goed vestigingsklimaat. Aan de hand van beeldende praktijkcases van zowel ondernemers als overheid, gingen de aanwezigen met elkaar in discussie.

Ed Graumans, eigenaar van adviesbureau Met Graumans, geeft de aftrap voor deze inspirerende sessie. Hij stelt dat de parkeerbehoefte van bedrijven niet alleen per onderneming verschilt; zelfs binnen een onderneming verandert de parkeerbehoefte door organisatiegroei en –krimp en de opdrachtenportefeuille. En werken medewerkers volgens de principes van Het Nieuwe Werken, dan verschilt de vraag naar parkeerplaatsen zelfs dagelijks. Bovendien speelt duurzaamheid een belangrijke rol: steeds meer bedrijven kennen hun maatschappelijke verantwoordelijkheid en dringen onnodig autogebruik terug. Ook zijn veel bedrijven zich bewust van de hoge parkeer- en mobiliteitskosten, welke ze logischerwijs willen beperken. Bedrijven zijn dus meer gebaat bij flexibiliteit, maar voor gemeenten is het vaak lastig om hiermee om te gaan. Want hoe verenig je flexibiliteit met de vaste parkeernormen?

Struikelblokken

In het traditionele parkeerbeleid van gemeenten ziet Graumans vaak dezelfde struikelblokken terugkomen, bijvoorbeeld dat de doelstellingen ontbreken: wat wil je exact bereiken? Een duidelijke spagaat is dat lokale overheden voldoende parkeerplekken eisen, maar eigenlijk niet teveel en het liefst ook minder autogebruik, waardoor parkeerplaatsen leeg komen te staan. Dat wringt met de visie van het bedrijfsleven, stelt de adviseur iets gechargeerd. Bedrijven willen lage kosten en parkeervoorzieningen die passen bij een wisselende parkeervraag. Bij een traditionele aanpak met een vaste parkeernorm is er geen uitwisseling mogelijk, zijn de kosten hoog terwijl de kwaliteit van de openbare ruimte afneemt. Hoe het dan wel moet? We moeten meer toewerken naar gebiedsvisies die inspelen op de wisselende vraag, kostenbewustzijn en kostenreductie. Dat kan

door bijvoorbeeld een mix van parkeren op eigen terrein en een collectieve flexibele capaciteit waarvoor wordt betaald naar gebruik.

Flexibiliteit en open blik

Graumans legt uit dat de doelstelling van bedrijven en gemeenten overeenkomen: een goede uitgangspositie zou je denken. Beide partijen willen immers minder autoverkeer, minder ruimtegebruik en meer flexibiliteit. Maar gemeenten moeten het wel aandurven de parkeernorm meer te zien als richtlijn dan een starre standaardnorm. In het ideale parkeerbeleid gaan gemeenten in overleg met bedrijven op zoek naar maatwerk en flexibiliteit. Dat is het Nieuwe Parkeren. Wanneer moet deze nieuwe manier van werken dan toegepast worden? Bij nieuwe ontwikkelingen, herstructurering en in situaties met te weinig of juist teveel parkeerplaatsen (uitwisseling en op afstand). En dit alles met meer flexibiliteit en een open blik van de overheid.

Iemand uit de zaal reageert door te stellen dat de meeste problemen voortkomen uit een onjuiste parkeernorm: deze is altijd te hoog of te laag, maar nooit exact juist. Als de standaard beter aansluit bij de praktijk is het eenvoudiger goede voorspellingen te doen, ook al blijf je wisselingen houden. Het Nieuwe Parkeren-verhaal klopt volgens de beleidsmedewerker prima in een meer gereguleerd gebied, maar als dit niet het geval is, zal het probleem zich verplaatsen naar bijvoorbeeld een naastgelegen woonwijk. Een andere aanwezige vraagt zich af of de doelstelling urgent genoeg is voor overheden en werkgevers om ermee aan de slag te gaan en zich hard voor te maken. Graumans is van mening dat bedrijven en gemeenten veel meer op een lijn zitten dan men denkt: hier de juiste vertaling voor vinden is de crux.

Parkeren op de bedrijfsagenda

De vaart zit er goed in, de aanwezigen in de zaal doen actief mee en leggen Graumans het vuur aan de schenen. De beurt is aan Arnold Helfrich van &Morgen, een adviesbureau dat zich vooral op de werkgeverskant richt met betrekking tot Het Nieuwe Parkeren. Hij vertelt dat parkeervraagstukken bij bedrijven steeds meer op de agenda staan door ontwikkelingen als HNW en SWSR. Aan de hand van een aantal praktijkcases legt hij uit hoe het adviesbureau organisaties helpt bij de uitrol van een goed intern parkeerbeleid. Als voorbeeld noemt hij Shell, die van vier vestigingen zijn verhuisd naar één hoofdvestiging in Rotterdam. Er werken 1.100 mensen, er zijn 700 flexplekken en 200 parkeerplaatsen: volgens het bestaande reispatroon 500 te weinig. Hier moest een oplossing voor worden gezocht, met als doel een zo eerlijk mogelijk parkeerbeleid op te stellen. Shell koos ervoor

een parkeerpas uit te geven voor mensen die meer dan 30 kilometer van de hoofdvestiging wonen of bijvoorbeeld meer dan 45 minuten met het openbaar vervoer zouden moeten reizen, speciale uitzonderingen daargelaten, bijvoorbeeld uit medisch oogpunt. In totaal zijn er 300 passen uitgegeven. Belangrijke leerpunten van de cases die Arnold omschrijft, waren vooral dat de kosten inzichtelijk moeten zijn, het parkeerbeleid transparant, gericht op meer dan de auto met ruimte voor de fiets en OV, dat een bedrijf de tijd moet nemen het uit te rollen en dat het flexibel opgesteld moet worden. Een eventuele uitdaging kan zijn, zoals eerder gezegd, dat het parkeerprobleem verschuift. Want hoe krijg je werknemers zo ver dat ze daadwerkelijk anders gaan reizen? Vooral de redelijkheid van de maatregel is hierin van belang. Een vraag uit de zaal is hoe een dergelijk beleid zich verhoudt tot de omgevingsvergunning die is vastgesteld in het gemeentelijk beleid: een aandachtspunt om nader over te discussiëren.

Het dilemma van een compacte stad

Rob Tiemersma van de gemeente Utrecht ondervindt dagelijks aan den lijve hoe complex het inzetten op flexibiliteit in verhouding tot het gemeentelijke parkeerbeleid is. Hij vertelt dat Utrecht een enorme groeistad is onder meer vanwege goede bereikbaarheid per auto en spoor. Dat is mooi, maar het brengt ook veel luchtkwaliteitsproblemen met zich mee: op 1 januari 2015 aan de Europese normen voldoen is tot dusver nog een erg lastige opgave. Of: het dilemma van een compacte stad. Daarom is er voor het parkeerbeleid een nieuwe strategie geformuleerd, die begint bij de kwaliteit van de openbare ruimte. Dit bindt immers iedereen. De Utrechtse openbare ruimte wordt nog veel te veel gedomineerd door auto's en bussen. In en om de binnenstad is de openbare ruimte al volledig gefiscaliseerd (betaald parkeren, red.). Hierdoor zijn alleen nog parkeernormen nodig voor grote bouwprojecten. Kleine ontwikkelingen, zoals wonen boven winkels, kunnen voldoende worden gereguleerd via de parkeertarieven en vergunninguitgifte, zeker wanneer er ruimte over is in bestaande parkeergarages op loopafstand. Ook Tiemersma geeft ook praktijkcases die lastiger zijn, zoals de City Campus Max in Kanaleneiland-Zuid. Deze valt buiten het fiscaal gebied. Hier staan bijna 1000 appartementen met een parkeergarage die deels leeg staat en niet toegankelijk is voor huurders, waardoor de straten overvol staan. De oplossing wordt niet meer gezocht in het realiseren van meer parkeerplekken op straat ten koste van de openbare ruimte, maar in het verleiden van de woningeigenaren om vaker in de garage te parkeren en deze ook open te stellen voor huurders. Als het niet anders kan is fiscaliseren een stok achter de deur als de wekelijkse parkeerdruk te hoog oploopt én er voldoende klachten zijn. Dit laatste is nieuw in het

Utrechtse parkeerbeleid. Tot nog toe wordt het invoeren van betaald parkeren bepaald aan de hand van enquêtes onder bewoners en bedrijven. Oplossingen worden dus eerst gezocht in slimmer gebruik van bestaande parkeervoorzieningen (desnoods op afstand), met de mogelijkheid om gebieden te reguleren als er geen andere oplossingen zijn. Een spannende ontwikkeling waarin draagvlak en juridische regelingen belangrijke aandachtspunten zijn. De andere drie grote steden gingen Utrecht voor met dit beleid.

ARS onderzocht parkeergedrag werknemers

Na een korte pauze neemt Adri Meijdam van de Utrechtse verzekeringsmaatschappij ARS het woord. Het bedrijf heeft uitvoerig het parkeer- en mobiliteitsgedrag binnen de organisatie onderzocht. Het bedrijf richt zich sterk op Het Nieuwe Werken, in ARS-taal de 'Nieuwe Generatie Werken' genoemd. Belangrijke voorwaarde hierin is dat werknemers binnen een straal van 10 kilometer niet met de auto komen. In 2012 is de mobiliteit afgenomen met maar liefst 14 procent ten opzichte van 2011: een aardverschuiving zoals Meijdam het omschrijft. Een specifieke verklaring van deze verandering geven is complex, maar Meijdam stelt dat de NGW alleen werkt in combinatie met andere maatregelen. De bevindingen zijn echter wel het overduidelijke bewijs dat het veranderen van het mobiliteitspatroon op korte termijn mogelijk is. Daarbij moeten gebouw eigenaren echter wel slagvaardig kunnen zijn met betrekking tot multifunctionele en duurzame aanpassingen. De reacties uit de zaal zijn positief: men is het er over eens dat het goed is op deze manier het parkeerbeleid handen en voeten te geven, meer bedrijven zouden hier een voorbeeld aan kunnen nemen. En ook kennisuitwisseling tussen bedrijven en overheden zou meer moeten plaatsvinden. Een aanwezige in de zaal vraagt zich af of andere bedrijven ook meegaan in de 10 kilometernorm van ARS. Meijdam erkent dat het wel bekend is in de omgeving maar dat het weinig wordt opgevolgd. Deels omdat het per branche verschilt: bij sommige bedrijven moeten medewerkers nu eenmaal veel op pad, deels omdat anderen volgens Meijdam nog veel verder zijn dan de verzekeringsmaatschappij.

Tijd voor discussie

Aan het einde van de middag is nog kort tijd voor discussie. Weer komt de 10 kilometernorm ter sprake, want hoe gaan gemeenten om met bedrijven die een dergelijke regel instellen? Het kan zijn dat de omringende woonwijken hier last van krijgen. De gemeente Wageningen is hier bijvoorbeeld het levende bewijs van. De vertegenwoordiger van de gemeente in de zaal is van mening dat overal vergunningparkeren invoeren dan nog de enige oplossing is. Graumans onderkent dat dit een reëel

probleem is en dat de cultuur zo moet zijn dat bedrijven en overheden elkaar aan de voorkant opzoeken. Meijdam vertelt dat de ondernemers op het bedrijventerrein Rijnsweerd (waar ARS ook is gevestigd) ook geen boze buurt willen en daarom gebruik zijn gaan maken van parkeerplaatsen die toch al leeg stonden. Dus: vooral niet meer parkeerplekken realiseren maar het parkeren met elkaar goed organiseren is het credo. Bedrijven en overheden moeten samen om tafel om overeenstemming te vinden in de probleemdefiniëring. Wageningen blijft het een lastig punt vinden, want de bedrijven daar zeggen dat ze veel aan het parkeerprobleem doen, maar de gemeente ziet weinig effect. De gemeente Delft merkt op dat reguleren niet altijd geld hoeft de kosten. Bij de uitbreiding van het Reinier de Graaf ziekenhuis was tijdelijk een groot deel van de parkeerruimte niet beschikbaar. Om de omringende bewoners te beschermen betaalde het ziekenhuis de regulering. De discussie gaat altijd over kosten, maar in dit voorbeeld is hier een goede oplossing voor gevonden waar alle partijen zich in kunnen vinden. De overduidelijke conclusie van deze eneroverende middag is dat samenwerking tussen bedrijven en gemeenten essentieel is en in een zo vroeg mogelijk stadium. Problemen zijn morgen niet opgelost, maar wees je er bewust van en ga met elkaar in gesprek. Ga samen het proces in waarbij je denkt in maatregelen, goede voorzieningen en goede bereikbaarheid. Dát zet zoden aan de dijk.