

## Bijdrage 11: Voordelen door integratie van parkeren in het planproces

Peter Martens  
*Q-Park NV*

### Samenvatting

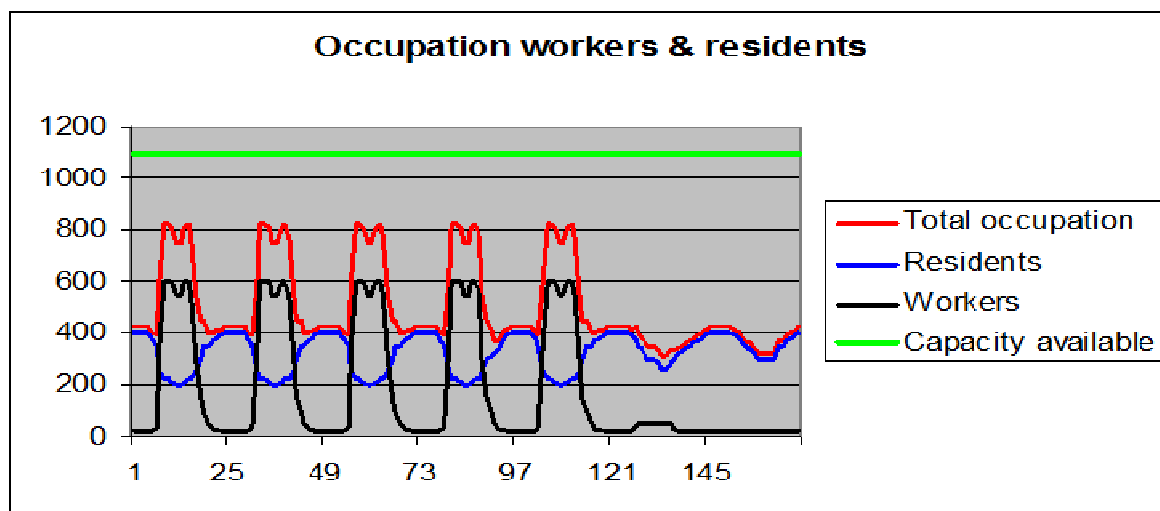
Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen vergt faciliteren van de parkeerbehoefte veel ruimte en/of investeringen. Elk deelplan met eigen functies heeft zijn eigen behoefte met piekbelastingen op verschillende tijden of dagen. Zonder integrale aanpak leidt dit tot veel inefficiënt gebruikte parkeervoorzieningen. Randvoorwaarden worden in de presentatie uitgelegd.

Bewezen successen van deze integrale aanpak vereisen flankerende maatregelen:

- Maatwerk in het vertalen van parkeerkencijfers naar het aantal te bouwen parkeerplaatsen voor alle functies gezamenlijk.
- Een enigszins passende fasering van deelplannen in het gebied.
- Instellen van een lokale "marktmeester" die alle aanbiedende en vragende partijen bedient.
- Regulering van parkeren in de openbare ruimte: parkeerregulering c.q. betaald parkeren met handhaving.

## Gebiedsontwikkeling en multifunctioneel parkeren

Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen is het faciliteren van de parkeerbehoefte een complexe opgave die veel ruimte en/of investeringen vergt. Elk deelplan met eigen functies heeft zijn eigen behoefte. Maar vaak ontstaan die behoeftes op verschillende tijdstippen en zijn ook de piekbelastingen op verschillende tijden of dagen. Zonder integrale aanpak leidt dit tot veel inefficiënt gebruikte parkeervoorzieningen. Gebruikspieken van functies als wonen, winkelen en werken vallen op verschillende tijdstippen in de week. Als voor elke functie zijn eigen parkeervoorziening volgens zijn eigen normering wordt gebouwd, zullen deze beurtelings (gedeeltelijk) leeg staan.



Door gemeenschappelijk gebruik kan veel gewonnen worden in termen van benutting, investeringen en beslag op de openbare ruimte. Door in het planproces parkeervoorzieningen voor multimodaal gebruik centraal te ontwikkelen kunnen pieken worden afgevlakt en wordt een betere benutting bereikt. Daartoe moet in het planproces de toegankelijkheid van de centrale parkeervoorziening al geregeld worden. Veelal kan een ondergrondse parkeervoorziening in de gebouwen worden geïntegreerd en toegankelijk worden gemaakt: de gebouwen worden als het ware op een ondergrondse parkeersokkel gebouwd.

### Flankerende eisen

Dit vereist een aantal flankerende zaken:

- Maatwerk in het vertalen van parkeercijfers naar normering c.q. het aantal te bouwen parkeerplaatsen voor alle functies gezamenlijk. Per tijdblok door de week kan de behoefte worden berekend aan de hand van kengetallen, waaruit de maatgevende periode volgt, die de te bouwen capaciteit bepaalt.
- Een enigszins passende fasering van deelplannen in het gebied. Het voorbeeld in Meerrijk/Eindhoven (sociaal wijkcentrum en winkels met uiteindelijk 600 woningen) laat zien dat ook in gefaseerde situaties prima tijdelijke oplossingen gevonden kunnen worden.

- Afstappen van de behoefte aan “eigen” parkeerplaatsen en vertrouwen in de uitvoering van de regeling, een lokale "marktmeester" arrangeren (exploitant die alle aanbiedende en vragende partijen bedient). Het bewustzijn dat gratis parkeren ook betaald moet worden is hier een belangrijke drempel die genomen moet worden en vaak betalen niet-autobezitters mee aan het gratis parkeren van de burens.
- Regulering van parkeren in de openbare ruimte: beperken van de capaciteit (desnoods fysiek), parkeerregulering c.q. betaald parkeren met handhaving. Dit is noodzakelijk om de gebruikers (bewoners/werkers) en bezoekers daadwerkelijk in de gebouwde voorzieningen te laten parkeren.

### **Voorbeelden:**

In de Maastrichtse wijk Céramique functioneert dit multifunctionele model rondom het centrale Plein 1992 nu al ruim tien jaar. Een centrale garage onder het plein bedient bewoners, werkers, bezoekers van het cultureel centrum/bibliotheek, winkels en is tegelijkertijd een park&walk garage naar de binnenstad, waardoor het “Maaskruisend verkeer” wordt gereduceerd.

Andere voorbeelden zijn Meerrijk in Eindhoven waar parkeren voor een winkelcentrum, bijna 600 woningen en een wijkcentrum is geïntegreerd en Mosae Forum in Maastricht. De nieuwbouw van het stadskantoor, woningen en winkels is daar aangegrepen om een ondergrondse garage te bouwen die tevens het maaiveldparkeren vervangt, zodat de openbare ruimte rond het monumentale stadhuis en langs de Maas nu tot voetgangerszones zijn omgevormd.

