

PARKEERBELEID KOST ONNODIG VEEL

'Eerst benutten, dan bouwen'

Parkeren is een vaak onderschat onderdeel van gebiedsontwikkeling. Door in de planvorming al oog te hebben voor de behoefte aan parkeervoorzieningen, kunnen lokale overheden en private partijen grote optimalisaties realiseren. Financieel gezien, maar ook qua leefbaarheid.

Lokale overheden geven de markt bij grootschalige gebiedsinrichting dikwijls veel ruimte voor initiatief. Met andere woorden: projectontwikkelaars krijgen de verantwoordelijkheid en ruimte om een gebied naar eigen inzicht in te richten, rekening houdend met de normen die de lokale overheden stellen. Door een gefaseerde aanpak en oplevering komt het nogal eens voor dat meerdere projectontwikkelaars aan eenzelfde gebied werken. Vaak hebben zij daarbij enkel oog voor hun eigen plot, zonder rekening te houden met bestaande en nog te ontwikkelen voorzieningen. Dat gebeurt ook bij parkeervoorzieningen. Lokale overheden en private partijen laten daarmee grote kansen onbenut om de druk op zowel de begroting als op het milieu drastisch te verminderen.

Zuidas

Volgens Adrie Bijvoet, senior consultant bij Fakton, een organisatie die zich heeft gespecialiseerd in het structureren van complexe strategische en financiële vastgoedvraagstukken, vormt de Zuidas een treffend voorbeeld. 'De gemeente Amsterdam heeft voor de parkeervoorziening in de Zuidas een norm afgegeven, afgeleid van de CROW-norm. Daarbinnen krijgen projectontwikkelaars redelijk de vrije hand. De verwachting is nu dat er in de Zuidas – bij een Dokmodel – ongeveer 35.000 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Maar naar mijn idee kunnen dat er zo'n 8000 minder zijn. Dat zou de ontwikkelaars, uitgaande van een gemiddelde prijs van 50.000 euro aan stichtingskosten exclusief grondkosten per parkeerplaats, een besparing van zo'n 400 miljoen euro opleveren. Dat is twee derde van de voorlopige rijksbijdrage aan de Zuidas.' Kapitaal dat vervolgens uitstekend te besteden is aan de volledige inrichting van en infrastructuur in het gebied.

Spanningsveld

Pim Venema, programmamanager vastgoed bij de Projectorganisatie Stationsgebied van de Gemeente Utrecht, deelt de mening van Bijvoet. Al is voor hem het financiële plaatje niet op voorhand het allerbelangrijkst bij gebiedsinrichting. 'Wij bevinden ons altijd in het spanningsveld van economische belangen en leefbaarheid. Vervoer en verkeer en de druk op het milieu zijn zeker zo belangrijk als de financiën.' In 2002 vond in Utrecht het referendum over de herontwikkeling van het Stationsgebied plaats. In het kader van het Masterplan voor het Stationsgebied is een uitvoerige analyse gemaakt van de parkeersituatie in het gebied. Het Centraal Station in Utrecht staat immers voor een mega-uitbreiding. 'We gaan van 50 naar 100 miljoen reizigers in 2020 en dat terwijl het

'Dubbel gebruik van parkeervoorzieningen kent alleen maar voordelen'

huidige station is uitgerust voor 35 miljoen reizigers. Tevens wordt ruim 400.000 m² bruto vloeroppervlak commercieel vastgoed ontwikkeld en de ambitie is om in het Stationsgebied meer dan 2000 woningen te realiseren. Deze uitbreiding betekent een forse toename van bewoners, kantoorpersoneel, winkelend publiek, treinreizigers en uitgaanspubliek in het Stationsgebied. Ondanks de uitbreiding van het ov komt een deel van die mensen nog altijd met de auto.' Venema laat weten dat de analyse heeft aangetoond dat er in het Stationsgebied een grote restcapaciteit bij bestaande parkeervoorzieningen voorhanden is.

Ruimtelijk bekeken



'De uitkomst van het onderzoek was duidelijk: eerst benutten, dan bouwen.'

Als voorbeeld kaart Venema de parkeervoorzieningen bij de Jaarbeurs aan. 'Dat zijn er 6500. Formeel is dat geen openbaar parkeerterrein, maar de Jaarbeurs stelt het terrein wel open. Evenementen in de Jaarbeurs zorgen voor piekmomenten, buiten die piekuren is er dus veel ruimte beschikbaar om te parkeren voor ander "publiek". Met een deel van die restcapaciteit hebben we rekening gehouden bij de berekeningen van het aantal te ontwikkelen parkeerplaatsen in het totale project Stationsgebied. Maximaal komen er 2500 openbare parkeerplaatsen bij ten opzichte van de 10.000 beschikbare parkeerplaatsen van nu. Daarmee proberen we toch de toename van het autoverkeer in het gebied te beperken.'

Dubbel gebruik

Venema onderschrijft met zijn voorbeeld de boodschap van Bijvoet. 'Dubbel gebruik van parkeervoorzieningen, zoals de gemeente Utrecht in het Stationsgebied nastreeft, kent alleen maar voordelen', aldus Bijvoet. 'Er is minder ruimte nodig – grond kan immers maar een keer worden uitgegeven. Voor verkeer en vervoer zijn voldoende voorzieningen aanwezig, terwijl de verkeersstroom binnen de perken blijft. Het milieu wordt ontzien én de beleggingswaarde van een parkeergarage of kantoorpand met parkeervoorziening neemt alleen maar toe.' Zo nam de beleggingswaarde van de Maastoren in Rotterdam volgens Bijvoet met zes procent toe vanaf het moment dat de verhuurder dubbelgebruik van de parkeergelegenheid toepaste. 'Aanvankelijk hanteerde de exploitant een huurprijs voor het kantoor inclusief parkeerplaatsen. Nadat hij kantoor en parkeerplaatsen loskoppelde,



Foto: Q-Park

kon hij de parkeervoorzieningen dubbel verhuren. Van acht uur 's ochtends tot vijf uur 's middags aan het kantoorpersoneel en daarbuiten aan bezoekers van het Luxor Theater en bewoners uit de omgeving', vertelt Bijvoet.

Bijsturen

De gemeente Utrecht herontwikkelt de parkeergarage op het Jaarbeursplein tot een ondergrondse parkeergarage. Het is volgens Venema nog te vroeg om te zeggen of de gemeente deze parkeervoorziening uiteindelijk zelfstandig beheert en exploiteert. 'Voorlopig houden we het beheer in eigen hand. Zo houden we grip op de parkeervoorzieningen in het gebied. Het gebied is in ontwikkeling en bevindt zich nog lang niet in de eindfase. Nu kunnen we bijsturen als er te veel of te weinig parkeerplaatsen dreigen te ontstaan.'

Bijvoet vult aan: 'Als je maar vroeg genoeg in de plannen oog

hebt voor parkeren in het hele project, ben je in staat een optimale hoeveelheid parkeergelegenheden te creëren. Daarnaast kun je voorzieningen treffen om bezoekers te

'Als je vroeg genoeg in de plannen oog hebt voor parkeren, kun je een optimale hoeveelheid parkeergelegenheden creëren'

sturen richting beschikbare plaatsen, rekening houdend met rijrichting en dergelijke. De winsten die dubbel gebruik opleveren, nemen zo grootse vormen aan.'

↑ **Günther Robben**