



Parkeren in gebiedsontwikkeling

Mobiliteit, parkeren en gebiedsontwikkeling: trends en ontwikkelingen

03 juli 2018

Dr. Giuliano Mingardo

Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics

Erasmus Universiteit Rotterdam

mingardo@ese.eur.nl



Agenda

- Ontwikkeling van stedelijk parkeerbeleid;
- Trends en spanningsvelden in p-beleid;
- Trends en spanningsvelden met p-normen;



De ontwikkeling van stedelijk parkeerbeleid





Trends in parkeerbeleid (in grote steden in NL)

- Meer aandacht voor duurzaamheid;
- Autoluw / autovrij gebieden;
- Hogere parkeertarieven;
- Minder straat parkeren:
 - Ruimte voor mensen i.p.v. auto's
 - Beter benutten van bestaande garages



Spanningsvelden in parkeerbeleid

Voorbeelden :

- Kort vs. Lang parkeren;
- Mobiliteitsbeleid vs. exploitatie
(Minder autogebruik vs. opbrengsten;)
- Moeten/kunnen de bewoners gratis parkeren?
- Bovengronds- vs. ondergrondsparkeren
- Minimum vs. maximum parkeernormen



Trends in parkeernormen





Welke trends hebben invloed op de parkeernormen?

- Autobezit
- Autogebruik
- Elektrische auto's
- Fietsgebruik
- MaaS
- Verkeersmodellen
- Mobiliteitsmanagement bij werkgevers
- ...
- Demografische ont.
- Leefbare stad
- Hoogwaardig OV
- Andere functie parkeergarage/terrein
- Financiële crisis 2008
- Projectontwikkelaars
- ...



Demografische ontwikkelingen



AMSTERDAM WIL NIEUWE WIJK MET 40.000-70.000 WONINGEN

Stadsdeel	Bestaande voorraad eind 2015	Toevoeging 2016 tot en met 2020	2021 e.v.
Centrum	54.000	± 500	
West	77.000	± 3.200	
Nieuw-West	64.000	± 6.400	
Zuid	78.000	± 2.100	
Oost	64.000	± 9.000	
Noord	41.000	± 6.000	
Zuidoost	39.000	± 2.700	
Amsterdam	417.000	± 30.000	Ruim 5.000 per jaar

Figuur 7: ^{en 45.000 tot 58.000 arbeidsplaatsen aan de stad toevoegen. Dit programma duiden ze aan met de naam Haven-}Woningvoorraad per stadsdeel en geplande absolute groei. Stad. Hun ambitie is een woon-werkgebied te ontwikkelen dat hoogstedelijk is, goed bereikbaar met openbaar vervoer en fiets en duurzaam.



Uitgangspunt is dat bij nieuwbouwprojecten de minimumnorm op eigen terrein wordt ingevuld.

Bij het bepalen van de minimumparkeernorm bij vrije sectorwoningen is het uitgangspunt het huidige autobezit in Amsterdam. Het gemiddelde autobezit bij 1- persoonshuishoudens is 30%. In figuur 2 in hoofdstuk 1 is te zien dat het huidige autobezit onder 1-persoonshuishoudens met name in Oost, Zuid en Nieuw-West een stuk hoger is dan 30%. In Zuid heeft nu 48% van de eenpersoonshuishoudens een auto. Voor het toetsen van nieuwbouwplannen moet er een vertaling gemaakt worden van huishoudgrootte naar woninggrootte. De volgende categorieën worden gehanteerd:

- **Woningen tot 30 m² bvo.** Minimumparkeernorm 0,1 parkeerplaats per woning. Dit sluit aan bij de oude parkeernorm voor studentenwoningen. Naast studentenwoningen kan het hier ook gaan om tijdelijke woningen en/of woningen voor jongeren.
- **Woningen tussen de 30 m² en 60 m² bvo.** Minimumparkeernorm 0,3 parkeerplaats per woning. Dit sluit aan bij het gemiddeld autobezit voor eenpersoonshuishoudens.⁷
- **Woningen boven de 60 m² bvo.** Minimumparkeernorm 0,6 parkeerplaats per woning. Dit sluit aan bij het gemiddeld autobezit voor meerpersoonshuishoudens.



???



Niet autoloos, maar auto later

Voor jongvolwassenen blijft de auto een aantrekkelijk perspectief

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

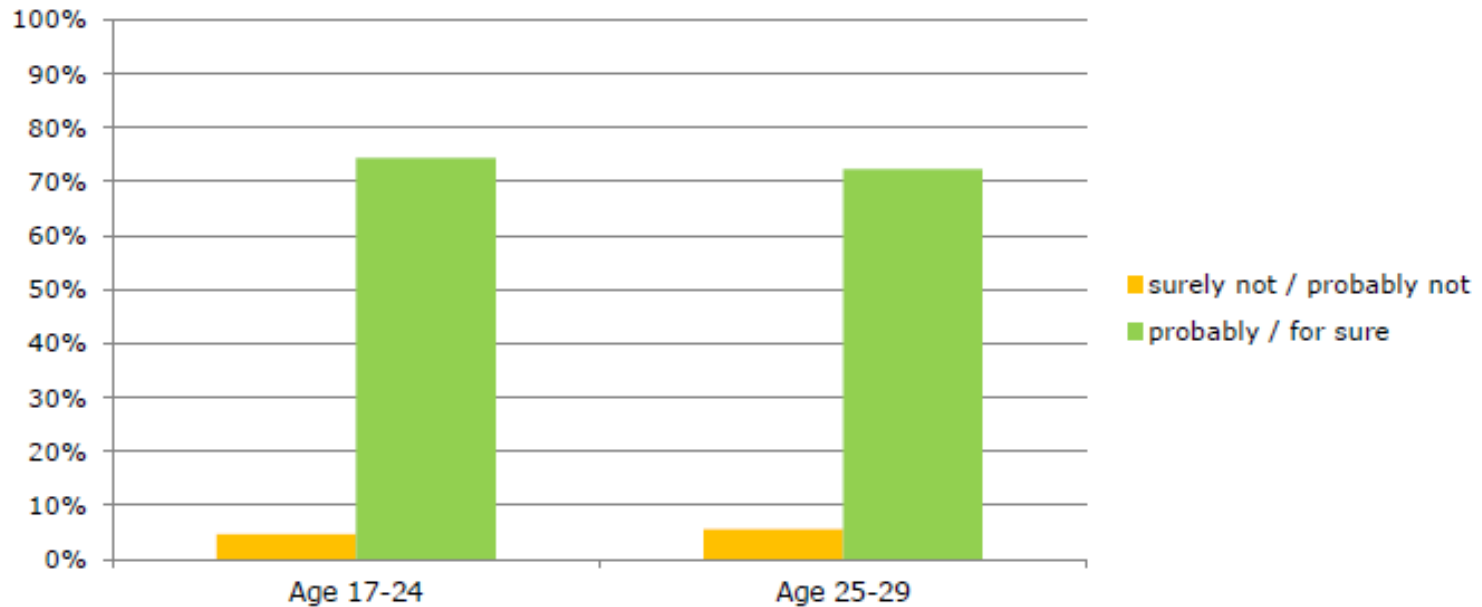
AUTOBEZIT



AUTOBEZIT

Changing attitudes towards the car

Suppose you are over 30, You live together, maybe have one or two children and are 'settled'. Would you consider owning a car?





NL

► **Groei aantal alleenstaanden verandert het straatbeeld in dertig jaar**

Kleinere auto's, grote tafels in restaurants

Datingcafés voor singles zijn nu vooral nog iets van tv, maar in 2047 zijn ze heel gewoon in de stad. Want het aantal alleenstaanden neemt explosief toe, blijkt uit nieuwe cijfers van het CBS.

Hanneke van Houwelingen
Den Haag

Nog nooit waren er zo veel alleenstaanden in Nederland. Sinds 1947 groeide het aantal mensen dat in z'n uppie woont van 285.000 naar bijna 3 miljoen. En het worden er steeds meer, berekende het CBS. Tot 2047 komen er nog 600.000 bij. Dan leeft bijna één op de vier volwassenen alleen.

Met zo veel eenlingen verandert ook het straatbeeld, zegt Jan Latten, hoogleraar sociale demografie aan de Universiteit van Amsterdam.

„Alleenstaanden hebben doorgaans minder te besteden, omdat ze de kosten niet delen met hun partner. Er zullen dus meer mensen in kleinere auto's rijden. Ook zoeken ze nog meer dan nu kleinere woningen en woonvormen waarbij ze hun tuin delen, of een woongroep beginnen.”

Delen

Delen wordt dé trend, denkt Latten. Ook in het uitgaan. De tweepersoonstafeltjes in restaurants zullen in 2047 vaker worden afgewisseld met grotere tafels, waar

alleenstaanden kunnen aanschrijven. „Horecaondernemers zullen in de toekomst nog meer van dit soort ontmoetingen proberen te regisseren. Je ziet al een opmars van koffietentjes. Alleenstaanden drinken veel koffie buiten de deur, juist om anderen te ontmoeten.”

Ook van datingcafés – nu vooral bekend van tv-programma's als *First dates* – kijkt over dertig jaar niemand op. „Dat staat gewoon op de gevel. Met zo veel eenlingen zijn zulke cafés onvermijdelijk.”

Latten heeft een woord voor deze actieve vrijgezellen. „We kenden al de boemerangkinderen: de kids die uit huis gaan en weer terugkomen als het ze uitkomt. Nu krijgen we de 'boemerangsingels'. Ze zijn economisch onafhankelijk, woonden na hun opleiding al eens alleen en hebben een breed sociaal netwerk. Een relatie moet hun

leven leuker maken. Is dat niet het geval, dan gaan ze terug naar hun vertrouwde situatie als alleenstaande. Je hele leven daten wordt steeds normaler.”

Het is niet zo dat al die alleenstaanden kortstondige of helemaal

Maakt een relatie hun leven niet leuker, dan gaan ze terug naar hun vertrouwde situatie

– Hoogleraar Jan Latten

geen relaties hebben. Meer dan één op de vijf heeft een langeaafstandsrelatie. Vooral alleenstaanden tot dertig jaar combineren zelfstandig wonen met een relatie.

Meer dan 90 procent van hen wil op termijn wel samenwonen.

Onder de vijftigplussers groeit de groep die geen inwonende partner wil. „Ze hebben een huis, goede baan of misschien al pensioen. Het risico dat de relatie toch misloopt en zij van voor af aan moeten beginnen, houdt sommigen tegen te gaan samenwonen.”

Er zijn ook zorgen over die miljoenen eenlingen. Uit eerder onderzoek bleek dat alleenstaanden en alleenstaande ouders zich vaker eenzaam voelen dan anderen. „Niet iedereen krijgt alles georganiseerd”, zegt Latten. Volgens hem is een vriendengroep in deze tijd belangrijker dan ooit. „Wanneer je alleen blijft, moet je iemand hebben met wie je je zorgen deelt en een verbintenis voelt. De mens blijft een sociaal wezen, óók als je alleen wonen plezierig vindt.”

AD, 25 juni 18



MOBIEL

DAGBLAD VAN HET NOORDEN

‘Kopen en rijden worden makkelijker’

Over een paar jaar hoeven autokopers niet meer te kiezen welke motor of welke accessoires ze in hun auto willen hebben, voorspelt Audi-topman Bram Schot. „Elke auto die straks de fabriek verlaat is in de basis hetzelfde en je kan hem online aanpassen op elk gewenst moment.”

NIK SCHENK

Bram Schot is sinds kort wereldwijd verantwoordelijk voor de verkoop en marketing van alle Audi-modellen. Dat worden er steeds meer: Audi heeft aangekondigd binnen twee jaar twintig nieuwe auto's te presenteren.

Volgens Schot zal Audi met de nieuwe modellen zijn aloude belofte waarmaken: Voorsprong door techniek. De afgelopen jaren kreeg het merk veel kritiek dat juist de innovaties ver te zoeken waren. De meest spraakmakende innovatie waar het merk als onderdeel van de Volkswagen Groep ongewild mee voor de dag kwam was de sjoemelsoftware. Inmiddels heeft de Volkswagen Groep rigoureuus ingegrepen, ook bij dochter Audi. Van de zeven leden van de raad van bestuur zijn er vier vervangen en Bram Schot is een van de nieuwkomers.

„Onze auto's zullen de komende



De net gepresenteerde Audi Q8. FOTO/EPA

jaren duizelingwekkende ontwikkelingen ondergaan. Neem de nieuwe A6, waarvan het interieur wordt gedomineerd door drie grote beeldschermen. In de sleutel van die A6 kun je nu al de voorkeuren van zeven chauffeurs programmeren, aan de hand van maar liefst vierhonderd parameters. Elke chauffeur wordt bij het instappen verwend met zijn favoriete vormgeving van de instrumenten in het dashboard, de instelling van het klimaat, de stand van de stoel, het stuur en de buitenspiegels, de muziekkeuze, de kleur van de interieurverlichting, het infotainment, noem maar op. Iedereen heeft tegenwoordig een smartphone en eigenlijk wil je, als je in de auto stapt, niet met een tweede digitale wereld

worden geconfronteerd. Die werelden moeten eigenlijk naadloos in elkaar over gaan en daar werken we hard aan. Dus als je straks een nieuwe auto koopt, hoef je niet meer alles opnieuw in te stellen. Audi kent jouw persoonlijke profiel en past jouw auto meteen daarop aan.”

Het gaat nog veel verder, voorspelt Schot: „Het autonome rijden krijgt een enorme impact op ons leven, nog veel meer dan het elektrisch rijden. Onze auto's hebben straks geen stuur en pedalen meer en we hoeven niets meer zelf te doen. De auto zal hierdoor op een heel andere manier gebruikt worden. Mensen gaan film kijken of werken. Tegelijkertijd komt er een nieuwe generatie automobilisten



Bram Schot. FOTO AUDI

aan die veel minder denkt aan het bezit en meer aan het gebruik van een auto. En die ook bewuster met energie omgaat. Daar houden we rekening mee. De auto kan zich straks zelf vervoeren naar een andere plek, waar hij zich voor de volgende gebruiker automatisch aanpast aan diens persoonlijke voorkeuren.”

Als voorbeeld schetst Schot een scenario: „Tijdens het hardlopen spreek ik met mijn auto af dat hij mij straks ergens oppikt. En op het moment dat hij mij thuis afzet, stappen mijn twee kinderen in de auto. Hij brengt ze naar school, zonder mij. En zodra hij ze bij school heeft afgezet, stuurt hij mij een appje dat ze veilig zijn aangekomen. Daarna rijdt diezelfde auto door naar de garage,

voor onderhoud. Of hij rijdt naar mijn moeder, die hij vervolgens ook weer ergens naartoe brengt. De automatisering maakt het straks heel eenvoudig om een auto voor meer doeleinden met elkaar te delen. We kunnen er lang over discussiëren dat de wet dit nog niet toestaat en dat het nog maar de vraag is of mensen dit willen, maar er is eigenlijk maar één vraag: wanneer is het zo ver? Want dat het gaat gebeuren daar twijfel ik geen moment aan.”

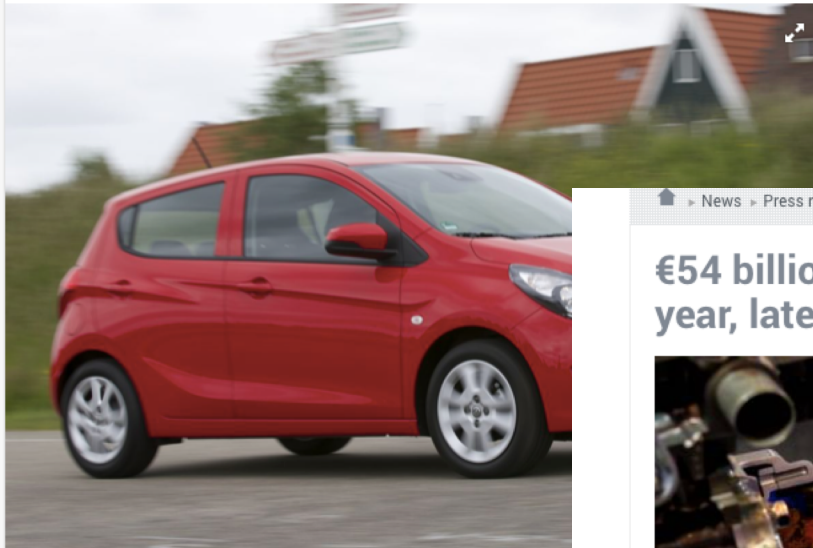
Ook de aanschaf van een auto gaat straks anders, voorspelt Schot. „Vroeger konden mensen heel lang bezig zijn met hun keuze voor een bepaalde auto: wordt het een dure goedkope, hoe groot moet de motor zijn, wordt het wel of geen auto maat? Dat doet er straks niet meer toe. Over tien jaar is er misschien nog maar één aandrijflijn per auto model over. Want als je zelf niet meer hoeft te rijden, wat maakt het dan nog uit wat voor motor of versnellingsbak een auto heeft? Je bepaalt niet eens zelf meer of de auto sneller of langzamer rijdt. Er zal veel meer gereguleerd worden. We gaan toe naar standaard rijnsnelheid voor elke auto. Automerken zullen zich steeds minder kunnen onderscheiden met de aandrijflijn. Al in 2025 zal een derde van alle Audi's elektrificeerd zijn.”

ADVERTENTIE

2018: 13,6 PROCENT IN DE PLUS

162

AUTOVERKOOP MAART 2018: GROEI ZET DOOR



ANP/MITCHEL VAN ESSEN | [AUTONIEUWS](#)
4 APRIL 2018 12:55

News > Press releases

€54 billion spent on R&D by EU auto sector per year, latest data show



08/06/2018

Tweet LinkedIn Like +1

Brussels, 8 June 2018 – According to the latest data, annual EU investment into R&D by the automobile and parts sector has risen by 7.4% to reach an all-time high of €53.8 billion.



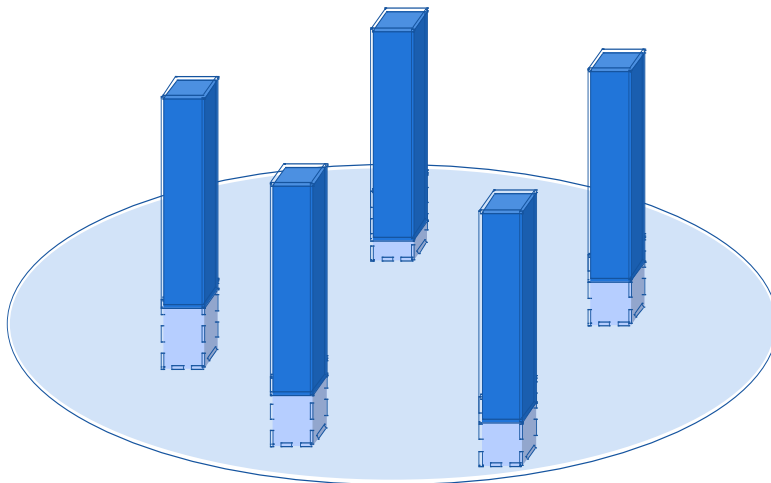
Conclusie

- Lager parkeernormen?
- Ja, zeker! Maar:
 - Wees niet naïef!
 - Ontwikkelt een plan-B!!
 - Is er flexibiliteit in jouw plan?
- Idee: van p-normen per gebouw naar p-normen per gebied

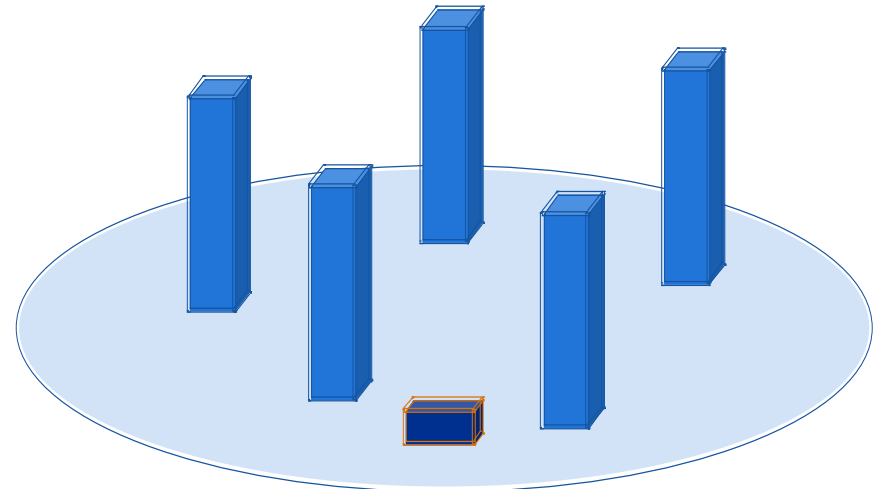


Van p-normen per gebouw naar p-normen per gebied

Traditionele aanpak



Gebiedsgerichte aanpak





Bedankt

Dr. Giuliano Mingardo

Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics
Erasmus Universiteit Rotterdam
mingardo@ese.eur.nl