

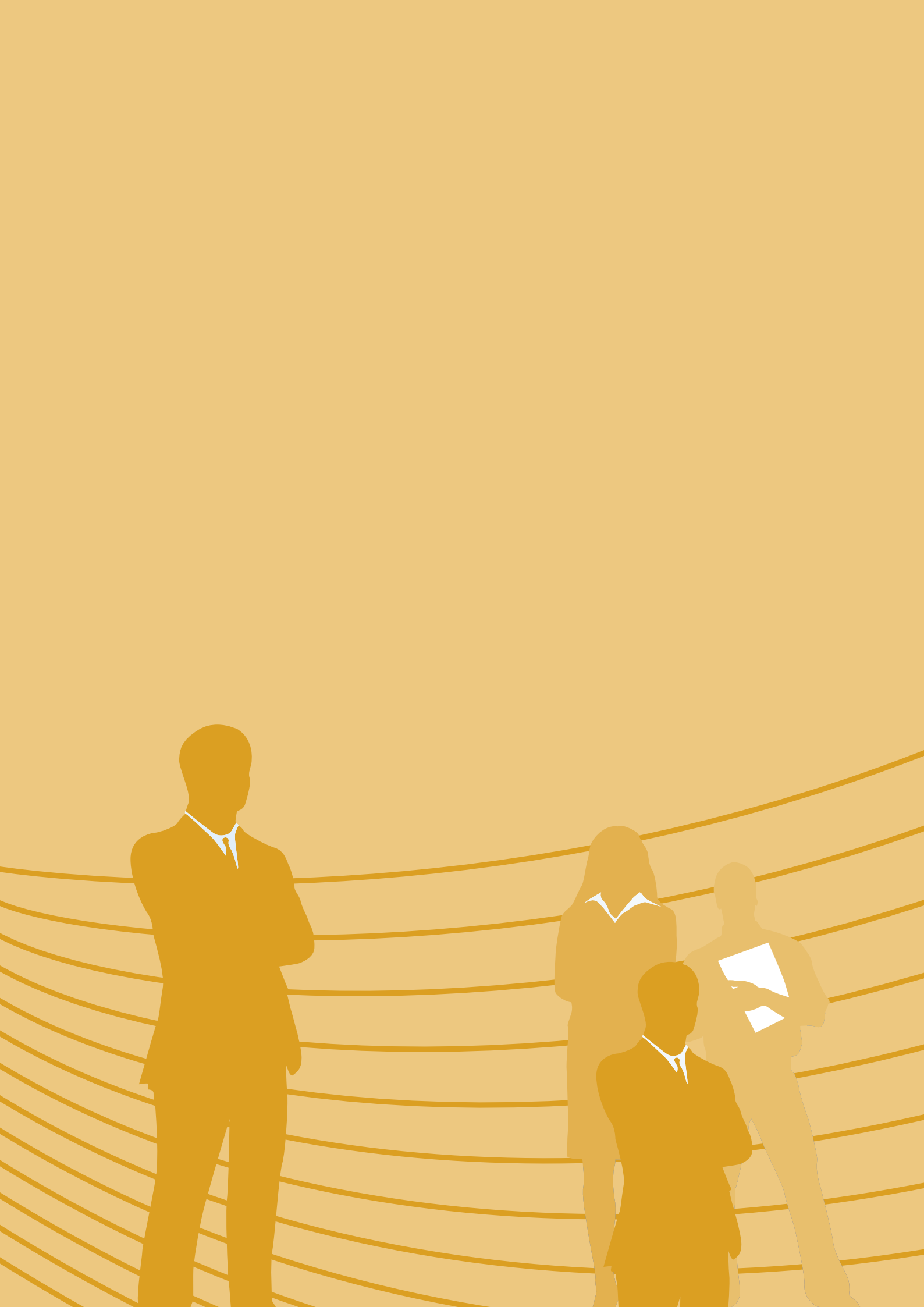


Tweede casestudy parkeren in woonwijken

*Bevindingen uit een casestudy over parkeren
in de Zwolse woonwijk Assendorp*

November 2012





Tweede casestudy parkeren in woonwijken

*Bevindingen uit een casestudy over parkeren
in de Zwolse woonwijk Assendorp.*

November 2012

Colofon

Uitgave

Kennisplatform Verkeer en Vervoer
Postbus 24051
3502 MB Utrecht
Jaarbeursplein 15
3521 AM Utrecht

E info@kpvv.nl
I www.kpvv.nl

KpVV

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) ondersteunt als onafhankelijk instituut de decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeers- en vervoersbeleid. Daarbij staat de huidige en toekomstige klantvraag centraal.

Productie

Ontwikkeling, tekst: Goudappel Coffeng

Eindredactie: KpVV
Vormgeving: KpVV
Druk: All-In Printing, Haarlem

Deze casestudy is tot stand gekomen met behulp van:

- Gemeente Zwolle: Arie de Bie, Marieke Halff en Syb Tjepkema,
- Gemeente Deventer: Else Tutert
- Goudappel Coffeng: Christiaan Kwantes en Jeroen Roelands
- Deelnemende bewoners uit de Zwolse wijk Assendorp aan de werkateliers

Contactpersoon

Bram van Luipen
T 030 291 82 08
E bram.vanluipen@kpvv.nl

Nabestellen

U kunt deze publicatie gratis downloaden op www.kpvv.nl of nabestellen via 'Mijn KpVV' op www.kpvv.nl.

© KpVV, 2012

Gebruik van informatie uit dit rapport is toegestaan met bronvermelding.

KpVV is onderdeel van CROW

Inhoudsopgave

Voorwoord	5
1 Inleiding	7
2 Noodzaak van nieuwe parkeeroplossingen	11
3 Kernelementen van een nieuwe strategie	15
4 Waar liggen kansen?	17
5 Co-creatie met bewoners	21
6 Uitwerking van het straatbeeld	25
7 Financiële uitwerking	27
8 Lessen voor andere wijken	31
Bijlage 1: Voorbeelden van smalle straten met meer groen	33
Bijlage 2: Onderbouwing financiële uitwerking	35

Voorwoord

Parkeren in woongebieden neemt exorbitant toe en dat geeft problemen. We willen graag goed wonen en leven en daar hoort parkeren bij. Dit vraagt om een nieuwe, onorthodoxe aanpak.

Deze casestudy in de Zwolse wijk Assendorp laat zien hoe verplaatsen van bestaande parkeerplaatsen naar de rand van de wijk, ruimte geeft voor een andere invulling, meer gericht op verblijfsfuncties:

- sociale ontmoetingsruimte voor bewoners;
- speelruimte voor kinderen;
- ruimte voor groen.

De opgaven en kansen in Assendorp staan symbool voor vele bestaande wijken in Nederland. De aanpak in Assendorp biedt een leerervaring voor steden die kampen met soortgelijke opgaven:

- Een vooroorlogse wijk wordt herontdekt als hippe woonomgeving.
- Parkeeropgaven in een krappe openbare ruimte.
- Een worsteling met autodominantie in het straatbeeld.

Het inhoudelijke resultaat van deze casestudy is een interessante parkeerstrategie met onorthodox karakter. Daarmee is een grote verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en leefomgeving te bereiken. Echter de daarmee gepaard gaande hogere kosten zijn niet eenvoudig te financieren.

Daarom is de aanbeveling om te beginnen met kleine experimenten. Bij succes kan dan daarop worden voortgebouwd.

Het KpVV, de gemeente Zwolle en de woningstichting SWZ voerden eerder een casestudy uit voor de herstructurering van de Zwolse Trapjeswijk, een gebied waarin bestaande flats zijn afgebroken en vervangen door nieuwe woningen. Succesfactoren waren interdisciplinaire samenwerking, enthousiasme en creativiteit.

Deze casestudy voor de Zwolse wijk Assendorp is uitgevoerd door het KpVV en Goudappel Coffeng, in nauwe samenwerking met de gemeente Zwolle.

Ik wens u met deze publicatie veel inspiratie toe.

Wim van Tilburg
Directeur KpVV



ERNSTIG

AKKOORD

WIL MSN CO LATEN ZIEN

A IE TO BLUK

1 Inleiding

Assendorp is een woonwijk in Zwolle waar bewoners steeds meer parkeerdruk ervaren. De wijk vraagt om innovatieve maatregelen die de parkeer- en leefkwaliteit verder uitbouwen.

Assendorp: een goede plek om te leven met specifieke kwaliteiten

De Zwolse wijk Assendorp is een typische vooroorlogse schilwijk die aan het begin van de 20ste eeuw is ontworpen voor spoorwegpersoneel. De wijk ligt direct tegen de historische binnenstad aan, op loopafstand van het station en allerlei voorzieningen. Steeds meer mensen zien Assendorp als een aantrekkelijk woonmilieu en kiezen er bewust voor om hier te gaan wonen. Er is een opkomst van kleine bedrijfjes en ZZP-ers, waaronder detailhandel en de creatieve sector. De wijk ondergaat een proces van gentrification: een sociale, culturele en economische opwaardering.

Ligging Assendorp nabij binnenstad en stationskwartier.



Historisch Assendorp.



Parkeren is een groot probleem

Niet alles in Assendorp gaat goed. Uit de Wijkanalyse Assendorp¹⁾ blijkt dat inwoners het parkeren in Assendorp als steeds problematischer ervaren. Groen, spelen en verblijven komen in de verdrinking. Automobilisten moeten lang rondrijden in de wijk om een plekje te bemachtigen. Dit geeft irritatie bij automobilisten en hinder en onveiligheid bij bewoners. In enkele straten kunnen hulpdiensten en reinigingsdiensten door hinderlijk geparkeerde auto's niet ombelemmerd doorrijden.

.....
De dominante aanwezigheid van geparkeerde auto's verbergt en vermindert de kwaliteiten van de wijk.



Andere parkeerstrategie is noodzakelijk

Wanneer de gemeente niet ingrijpt, nemen de parkeerproblemen verder toe. Lokale inbreidingen zorgen voor extra inwoners. De wijk heeft bovendien een aantrekkingskracht op koopkrachtige bevolkingsgroepen, die het autobezit verder opstuwten. Tegelijk is het faciliteren van de stijgende parkeervraag geen optie. Het compacte Assendorp is niet ontworpen voor de auto. De beperkte beschikbare ruimte is een gegeven. Het is dus niet reëel om dezelfde eisen aan de parkeer kwaliteit te stellen als in meer suburbane woonwijken. Het vinden van een oplossing hiervoor vraagt om een andere – innovatieve – parkeerstrategie.

.....
¹⁾ Wijkanalyse Assendorp, gemeente Zwolle, september 2009

De tijd is rijp voor een keuze voor kwaliteit

Deze publicatie stelt een totaal andere benadering voor van het parkeervraagstuk in oudere stadsdelen. De behoefte van de gebruikers zelf is leidend. De meesten van de geraadpleegde bewoners van Assendorp vinden de tijd rijp voor een betere balans tussen verkeersruimte en verblijfsruimte (zie Hoofdstuk 5). Er is behoefte aan meer groen, speelvoorzieningen en ontmoetingsplekken. Zelfs als dat ten koste gaat van parkeren voor de deur.

Doel van deze casestudy: zoeken naar nieuwe en betaalbare vormen van parkeerbeleid, die beter aansluiten bij de noodzaak tot een ruimtelijke kwaliteitsimpuls van oudere stadswijken waar geen uitbreidingsruimte is voor parkeerplaatsen.

Nieuwe parkeerstrategie past naadloos bij Structuurplan Zwolle

Een nieuwe benadering van parkeren, gericht op woon- en verblijfskwaliteit past goed bij de ambities van het Structuurplan van Zwolle. Dit plan zet er op in om de huidige kwaliteiten van de binnenstad uit te breiden naar de wijken direct rond de binnenstad, zoals Assendorp.

De samenleving lijkt klaar voor nieuwe keuzes

De duidelijkere keuze voor kwaliteit past heel duidelijk in deze tijd. In veel Nederlandse steden zien we een herwaardering van historische woonomgevingen in de nabijheid van binnensteden. Steeds meer mensen kiezen bewust om te wonen in een karakteristieke historische omgeving met een levendige openbare ruimte en in nabijheid van diverse voorzieningen.

Leeswijzer

Deze publicatie beschrijft het proces en de resultaten van de casestudy naar een onorthodoxe aanpak van de parkeerproblematiek in de wijk Assendorp in Zwolle. Hoofdstuk 2 laat zien waarom dit nu juist hier nodig is. Hoofdstuk 3 bevat de kernelementen van de parkeerstrategie. In hoofdstuk 4 wordt op Assendorp ingezoomd: waar liggen de concrete kansen voor de nieuwe parkeerstrategie? Hoofdstuk 5 gaat in op het cocreatie-proces dat bewoners en gemeente hebben doorlopen. In hoofdstuk 6 wordt met concrete straatvoorbeelden een wenkend ruimtelijk beeld neergezet van de fysieke mogelijkheden. Hoofdstuk 7 gaat in op de financiële mogelijkheden van de parkeerstrategie. Hoofdstuk 8 sluit af met lessen voor andere wijken die worstelen dezelfde vraagstukken.



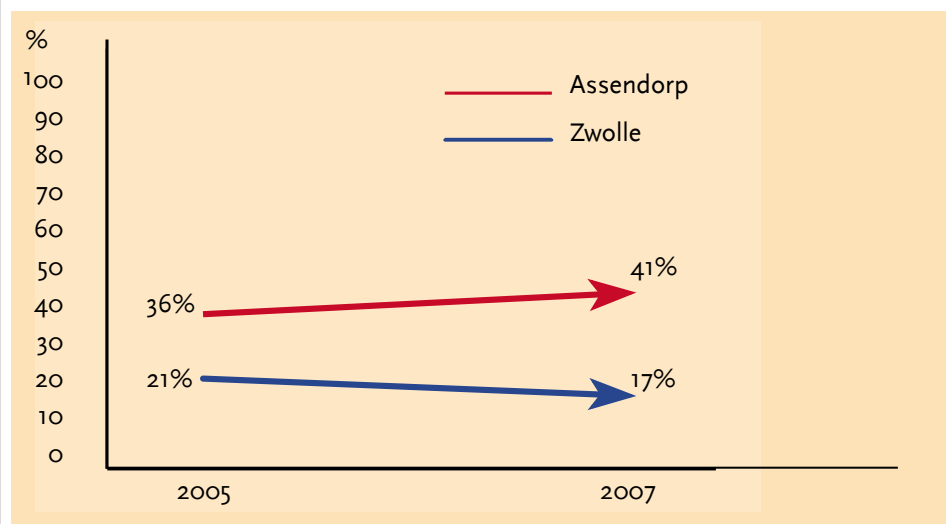
2 Noodzaak van nieuwe parkeeroplossingen

Bewoners in de wijk Assendorp zijn ontevreden over de parkeersituatie. Er is een onorthodoxe parkeerstrategie nodig, omdat traditionele maatregelen onvoldoende bleken.

Assendorpers zijn ontevreden over parkeren

De eerder genoemde Wijkanalyse Assendorp geeft aan dat deze wijk qua ontevredenheid over parkeren in de top drie van Zwolse wijken staat. De afgelopen 10 jaar heeft een stapsgewijze invoering plaatsgevonden van vergunning-parkeren en betaald parkeren. Dit heeft er voor gezorgd dat nu vooral in de avond en nacht parkeerproblemen optreden. Geparkeerde auto's leggen een grote ruimteclaim in de compacte straatjes. Automobilisten moeten lang rondrijden in de wijk om een plekje te bemachtigen. Dit geeft irritatie, hinder en onveiligheid bij bewoners.

Inwoners van Assendorp zijn niet tevreden over parkeren. Het aandeel bewoners dat parkeeroverlast ervaart neemt toe. Daarmee staat de wijk in de top 3 van Zwolle. Bron: Trendrapportage Assendorp



Knelpunt: bereikbaarheid nood- en hulpdiensten

Een bijkomend urgent probleem is de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten. De brandweer heeft enkele straten in Assendorp al aangemerkt als zogenaamde 'rode straten'. Dit zijn straten waar hulpdiensten niet doorheen kunnen rijden zonder schade te veroorzaken. Dit komt door de te krappe ruimte ontstaan door geparkeerde auto's.



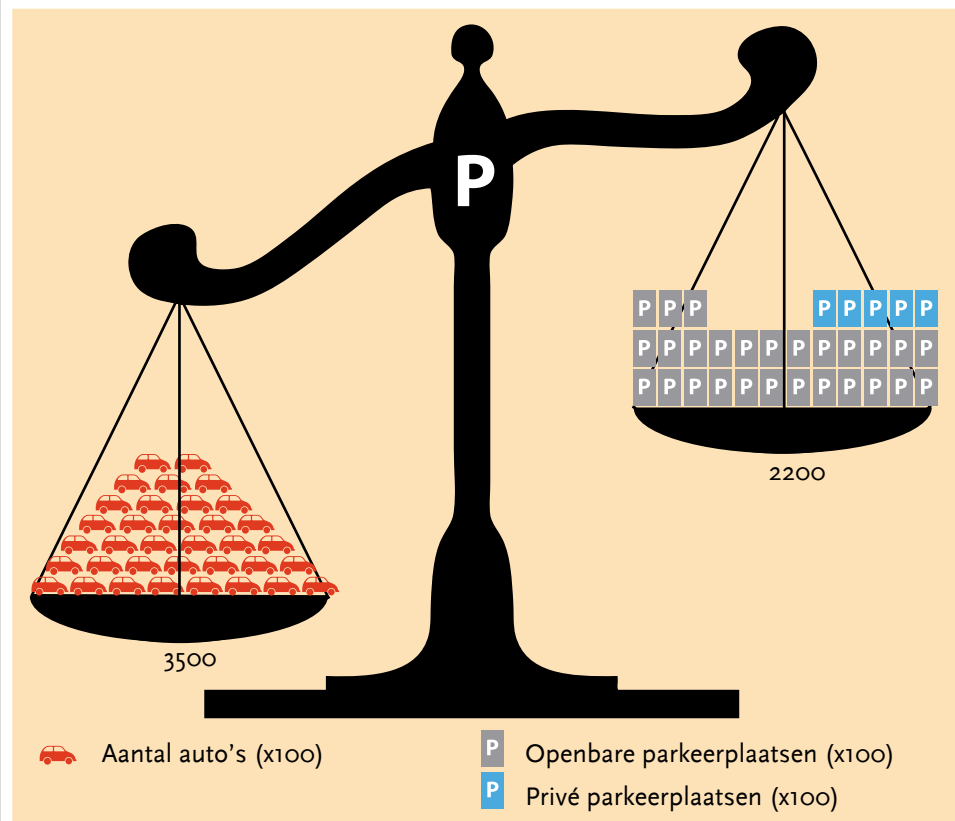
Parkeerbehoefte neemt toe

Zonder maatregelen zullen de parkeerproblemen verder toenemen. Er vinden inbreidingen plaats, waarbij grotere gebouwen worden gesplitst in appartementen. Projectontwikkelaars hebben de mogelijkheid van een afkoopregeling: tegen betaling aan de gemeente hoeven zij dan niet de benodigde parkeerplaatsen aan te leggen. Dit gaat ten koste van de bestaande parkeercapaciteit in de wijk. Bovendien heeft de wijk een aantrekkingskracht op koopkrachtige bevolkingsgroepen. Hierdoor stijgt het autobezit geleidelijk.

De wijk is ruimtelijk niet geschikt voor geparkeerde auto's

Mensen zijn in eerste instantie geneigd om in Assendorp dezelfde parkeereisen te stellen als in meer suburbane woonwijken. Dit is niet reëel, want de beperkte beschikbare ruimte is een gegeven. Assendorp is ontworpen in de tijd van vòòr de auto. Voetganger en fiets waren de ontwerpnorm voor de smalle straten. De auto bleek later eigenlijk niet goed inpasbaar. Er zijn in de wijk zelf weinig structurele mogelijkheden om extra ruimte voor de auto te scheppen. Hierdoor zijn auto's nu vaak dominant aanwezig in het straatbeeld.

Balans tussen parkeervraag en parkeeraanbod.



In Assendorp zijn nu al meer auto's dan parkeerplaatsen. Daarnaast kent Assendorp een bovengemiddelde groei van het autobezit (circa de helft groter dan de rest van Zwolle). In 2006 is de gemeente gestart met de regulering van parkeren en heeft daarin in eerste instantie een vraagvolgend beleid gehanteerd. Van dit beleid zijn de

afgelopen jaren de grenzen bereikt, zo worden er sinds een aantal jaren geen tweede vergunningen meer verstrekt

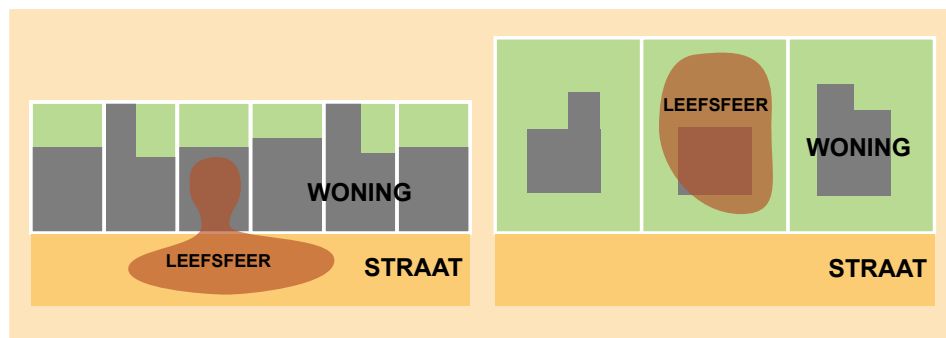
Woonkwaliteit als insteek

De combinatie van een hoge parkeerdruk en de compactheid van de wijk bedreigt de woonkwaliteit: juist in vooroorlogse wijken is een hoge kwaliteit van de openbare ruimte belangrijk. Vooroorlogse wijken hebben namelijk relatief kleine woningen met kleine tuinen. Eigenlijk is de openbare ruimte de uitloop van de woning: hier moeten hoogwaardige plekken zijn om te spelen, te recreëren en in het zonnetje te zitten. Als aan deze voorwaarden wordt voldaan, blijven vooroorlogse woonwijken aantrekkelijk voor jongeren, gezinnen en ouderen.

Openbare ruimte in Assendorp functioneert als uitloop van kleine priveruimten.



De openbare ruimte in Assendorp functioneert anders dan in 'reguliere' uitbreidings-woonwijken.



Andere manier van denken is nodig

Het interieur van woningen en de openbare ruimte zijn dus communicerende vaten. In het huidige parkeerbeleid wordt de beperkte openbare ruimte van deze vooroorlogse wijken in feite ook nog eens misbruikt als autostalling. De straten worden niet gebruikt waarvoor ze zijn bedoeld. Dit ervaren de bewoners als een duidelijk gemis. Er moet dus iets anders gebeuren.

Uit de twee sessies gehouden met een kleine groep wijkbewoners bleek dat zij open staan voor het idee van parkeren op afstand. Zie Hoofdstuk 5.



2 Kernelementen van een nieuwe strategie

In het proces om te komen tot een nieuwe parkeerstrategie staat centraal de keuze voor woon- en verblijfskwaliteit voor de gebruiker: een hoogwaardige verblijfskwaliteit in de wijk, gecombineerd met parkeren op afstand.

Assendorp: keuze voor woon- en verblijfskwaliteit

De gemeente Zwolle heeft, samen met bewoners, nagedacht over de kernkwaliteiten van Assendorp. In het licht van de gentrification (opwaardering van een buurt) bleek 'Quality of life' een centraal thema te zijn, dat aansloot op de gedachten van de bewoners: bereikbaar en veilig, maar ook divers, groen en aantrekkelijk.

Assendorpers kiezen voor 'Quality of life' (mood-board).



Tijd is rijp voor een pilot: kwalitatief parkeren op afstand

De keuze voor woon- en verblijfskwaliteit maakt de weg vrij naar een radicaal nieuwe benadering van het parkeervraagstuk. Het meer autovrij maken van straatjes biedt kansen om een aantrekkelijke verblijfskwaliteit te creëren in de straatjes.

Parkeren op afstand om mooie straten te maken

Het uitplaatsen van parkeerplaatsen uit de smalle straatjes naar grotere gebundelde parkeervoorzieningen biedt meer kansen:

- een oplossing voor het parkeerprobleem van bewoners: op gebundelde parkeervoorzieningen is voldoende capaciteit te organiseren. Zo hebben bewoners een plaatsgarantie.
- de mogelijkheid om ruimtelijke kwaliteit te maken in de wijk: er hoeven minder auto's in de wijk te staan. Parkeerplaatsen worden stoep, speelplaats of pleintje.

Experimenteren en doorbouwen op kleine successen

Vanwege het onorthodoxe karakter van deze strategie is het goed om eerst een kleiner experiment te doen. Bij succes kan daarop worden voortgebouwd.

4 Waar liggen kansen?

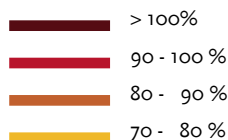
Een geschikte pilotlocatie ligt daar waar de grootste problemen liggen én waar gebundelde parkeervoorzieningen aan de rand van de wijk mogelijk zijn.

Probleemlocaties

Onderstaand overzicht toont waar in Assendorp de hoogste parkeerdruk wordt gemeten. Dit zijn potentiële locaties voor een voorbeeldproject.

Straten met hoogste parkeerdruk in Assendorp (nacht).

Legenda parkeerdruk



Kanslocaties

Onderstaand overzicht laat potentiële locaties zien voor een gebundelde parkeervoorziening. Het zijn locaties waar de gemeente een grondpositie heeft of die in aanmerking komen voor herontwikkeling. Er is op deze locaties zowel naar maaiveldopties als naar gebouwde opties bekeken:

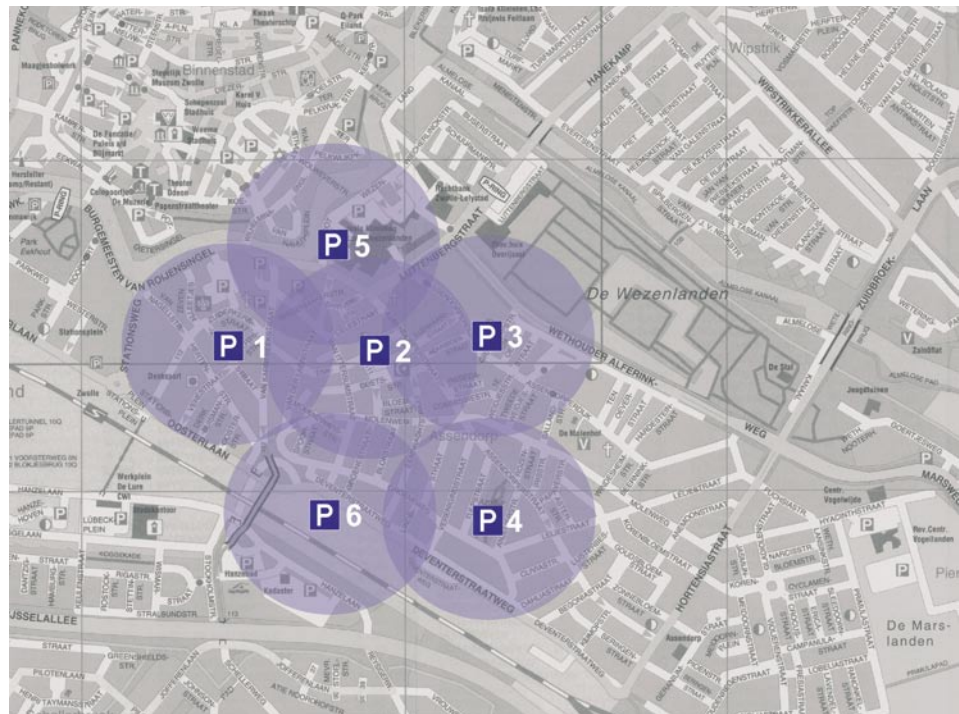
- P1: bedrijfsparkeerterrein van gezondheidskliniek Isala, vestiging Wezenlanden. Dit terrein komt vrij na de verhuizing van de kliniek.
- P2: Assendorperplein: een centraal plein in de wijk Assendorp waaronder een ondergrondse parkeervoorziening zou kunnen komen.
- P3: parkeerterrein achter een supermarkt in Assendorp. Dit terrein zou kunnen worden uitgebreid met een parkeerdek of een ondergrondse oplossing.
- P4: Azaleapark: onder het park zou een ondergrondse parkeervoorziening kunnen komen.
- P5: gezondheidskliniek Isala. Een parkeervoorziening voor bewoners van Assendorp

zou onderdeel kunnen worden van het herontwikkelingsproject na verhuizing van de kliniek.

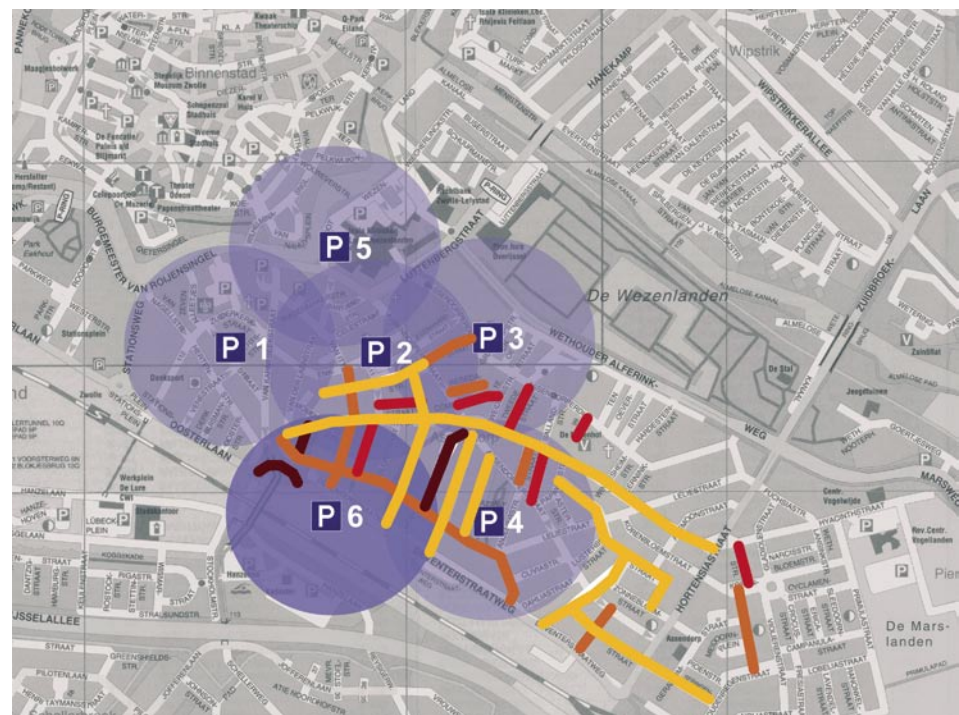
· P6: Spoorzone: in de ruimte naast het spoor is een parkeervoorziening mogelijk op maaiveld. Op termijn zou deze onderdeel kunnen zijn van een ruimtelijk ontwikkelingsproject voor de Spoorzone op deze locatie.

P1 en P6 zijn extra interessant omdat deze zowel door bewoners als werkers gebruikt kunnen worden (dubbelgebruik). Dat spaart kosten en ruimte.

De kanslocaties moeten liggen binnen een acceptabele loopafstand van de pilotlocatie. Uitgegaan is van 300 meter.



Match tussen probleem- en kanslocaties levert de Spoorzone op als logische plek voor een gebundelde parkeervoorziening.



Legenda parkeerdruk

- > 100%
- 90 - 100%
- 80 - 90%
- 70 - 80%

Een logische match in de Spoorzone

Wanneer de probleem- en kanslocaties over elkaar heen worden gelegd, blijken de straatjes langs de spoorzone in aanmerking te komen voor verdere uitwerking. Bijkomend voordeel is dat hier vooralsnog een parkeervoorziening op maaiveld mogelijk is. Dit is veel goedkoper dan een gebouwde of ondergrondse parkeergarage.

Ruimte voor 180 uitgeplaatste parkeerplaatsen

De beoogde parkeerlocatie is een terrein naast het emplacement van treinstation Zwolle. Er is op korte termijn ruimte voor circa 180 parkeerplaatsen op maaiveld als vervanging voor 180 straatparkeerplaatsen in Assendorp. Dit correspondeert met een ruimte van circa eenderde voetbalveld of negen tennisbanen. De vrijkomende ruimte in de wijk kan een andere invulling krijgen.

Pilotgebied met 270 straatparkeerplaatsen

Onderstaand beeld laat zien welke 180 straatparkeerplaatsen kunnen worden uitgeplaatst. Het betreft een gebied dat nu ongeveer 270 straatparkeerplaatsen heeft, waarvan er dan in de toekomst 90 straatparkeerplaatsen overblijven. Deze zijn dan te gebruiken door minder validen of door mensen die bereid zijn om te betalen voor de extra luxe om vlakbij de voordeur te kunnen parkeren.

Pilotgebied met 270 straatparkeerplaatsen binnen de maximale loopafstand van 300 meter naar de Spoorzone.





5 Co-creatie met bewoners

Vanaf het begin was duidelijk dat bewoners een grote rol moesten spelen in het vinden van oplossingen. Dit omdat zij de eindgebruikers zullen zijn. Dat deze groep gelooft in de gekozen oplossingen is dus een eerste vereiste.

Oplossingen zoeken met bewoners

Ambtenaren die de wijk en de bewoners goed kenden, hebben een aantal bewoners benaderd voor deelname in het pilot-project. Daarbij hebben ze er mee rekening gehouden dat de benaderde bewoners in staat waren om de verschillende invalshoeken en belangen uit de wijk te kunnen vertegenwoordigen.

Werkateliers met bewoners

In de periode november 2010 tot juni 2011 is met kleine groepen maatschappelijk actieve bewoners uit Assendorp gezocht naar goede oplossingen. Dit gebeurde in de vorm van twee werkateliers.

Impressies van de bewonersavonden.



Eerste atelier: wat voor wijk wilt u zijn?

In het eerste atelier hebben bewoners, samen met het KpVV, de gemeente Zwolle en Goudappel Coffeng, een verkenning gedaan naar de veranderende identiteit van de wijk. Het ging allereerst om waarden zoals woon- en verblijfskwaliteit. Pas daarna is nagedacht en besproken hoe dit concreet doorwerkt in het parkeervraagstuk:

- Welke wijk wilt u in de toekomst zijn?
- Wat vindt u kernwaarden van Assendorp?
- Hoe komt het dat het Assendorp van vandaag zo veel parkeerproblemen kent?
- Wat is in uw beleving nodig om dit te veranderen?
- Wilt u liever meer parkeerplaatsen in de wijk, of denkt u dat andere oplossingen beter zijn?
- Wat is een prettige openbare ruimte u waard?

Uit deze eerste bijeenkomst bleek bij de bewoners voldoende openheid en bereidheid te zijn om een pilot uit te voeren. Ook was men het er over eens dat traditionele parkeermaatregelen (meer parkeervakken in de wijk) geen duurzame oplossing voor de wijk zouden bieden. Dit was, ook voor de 'experts', een verrassend resultaat.



Tweede atelier: uitwerking strategie

In de tweede bijeenkomst bleek dat bewoners open stonden voor een strategie waarbij straatparkeerplaatsen worden ingeruild voor extra verblijfskwaliteit in de straat. Dit vergt kwalitatieve en betaalbare gebundelde parkeervoorzieningen aan de randen van Assendorp. De bewoners hebben een eerste uitwerking besproken, samen met het KpVV, de gemeente Zwolle en Goudappel Coffeng,. De input van bewoners waren leidraad. Ook is gesproken over de financiële kant: oplossingen met te hoge kosten zijn niet mogelijk . De bewoners waren tevreden met de resultaten.

Vervolg

De gemeente gaat voortvarend aan de slag met de uitkomsten van de pilot. Inmiddels heeft de gemeenteraad van Zwolle de nieuwe parkeernota goedgekeurd. Eén van de uitwerkingsplannen hiervan is een parkeerplan voor Assendorp. Dit parkeerplan is een uitwerking op buurtniveau met thema's als doelgroepen, speelstraat, vandalisme, bedrijvigheid, fietsparkeren, groenvoorzieningen en beheer & onderhoud. Belanghebbers als bewoners, brandweer, politie, onderwijsinstellingen, kerken en andere maatschappelijke organisaties, krijgen een belangrijke rol in de nadere uitwerking van dit plan. Dit moet leiden tot een uitvoeringsplan dat vastlegt hoe, waar en in welke vorm het parkeren in Assendorp in de toekomst wordt aangepakt.



6 Uitwerking van het straatbeeld

De meerwaarde van de parkeerstrategie is terug te vinden op straat: een inrichting die uitnodigt tot verblijven.

Meer ruimte voor verblijven

De wijk Assendorp wordt nu ruimtelijk gedomineerd door auto's. Het voorstel in de pilot is om in bepaalde straten 2/3 van de straatparkeerplaatsen uit te plaatsen naar de rand van de wijk. De vrijgekomen ruimte krijgt dan een andere invulling, meer gericht op verblijfsfuncties:

- Sociale ontmoetingsruimte voor bewoners: bankjes, mogelijkheden voor een terras, ruimte voor uitstallingen voor winkels.
- Speelruimte voor kinderen: speeltoestellen, bredere stoepen, ruimte voor particuliere bankjes bij de voordeur.
- Ruimte voor groen: inplantruimte voor bomen, heggetjes, particuliere (gevel)tuintjes, et cetera. In bijlage 1 staan enkele praktijkvoorbeelden.

Artist's impressions: laten zien wat mogelijk is

Met de bestaande situatie als vertrekpunt heeft Goudappel Coffeng artist's impressions gemaakt van de mogelijkheden. Doel is om te laten zien welke ruimtelijke mogelijkheden de straat krijgt, wanneer parkeerplaatsen op een andere plek komen.

Huidige situatie.

Bewoners parkeren hun auto aan beide zijden van de straat. Hierdoor blijft slechts weinig ruimte over voor de stoep. De openbare ruimte is vooral voor de auto: parkeerruimte of rijruimte.



Nieuwe situatie.
Uitplaatsing van 2/3 van de parkeerplaatsen geeft de straat meer lucht. Mensen kunnen vanuit hun raam weer de straat zien. Het wordt mogelijk om een bankje te plaatsen bij de voordeur. Er ontstaan betere sociale mogelijkheden.



Nieuwe situatie.
Het is ook mogelijk om alleen de parkeerplaatsen voor ouderen en minder validen te handhaven. Dan kan er meer groen komen in de straat. Dit verhoogt de ruimtelijke kwaliteit. Het ondervangt een groot nadeel van vooroorlogse wijken, namelijk de stenigheid.



Nieuwe situatie.
Een radicaal beeld is het volledig uitplaatsen van de parkeerplaatsen. Het wordt mogelijk om de bewoners een tuintje (in bruikleen) te geven. Een beeldkwaliteitsplan moet er voor zorgen dat het straatbeeld niet versnipperd en verstoord raakt door verwaarlozing. Een heg als samenhangend element is bijvoorbeeld aan te bevelen.



7 Financiële uitwerking

De strategie van 'meer verblijfskwaliteit in de straten' in combinatie met 'parkeren op afstand' heeft duidelijke voordelen. Het is echter ook zaak om betaalbare oplossingen uit te werken. Kosten en opbrengsten moeten met elkaar in verhouding zijn.

Rekenvarianten

Om de verhouding tussen kosten en opbrengsten te bekijken, zijn verschillende uitvoeringsvarianten in de Spoorzone onderzocht als quick scan:

1. Maaiveldparkeervoorziening (180 parkeerplaatsen)
2. Gebouwde parkeervoorziening (180 parkeerplaatsen)
3. Gebouwde parkeervoorziening (380 parkeerplaatsen)
4. Gebouwde parkeervoorziening met medegebruik voor openbaar bezoekersparkeren (340 parkeerplaatsen)

Overzicht van kosten²⁾

De bepalende kostenfactoren zijn:

- Aankosten, omgerekend naar afschrijving per jaar: één maaiveldparkeerplaats is met € 275,- per jaar goedkoper aan te leggen dan één gebouwde bovengrondse parkeerplaats voor € 1.450,- per jaar³⁾.
- Exploitatiekosten: een maaiveldparkeerplaats is met € 375,- per jaar goedkoper te exploiteren dan een gebouwde parkeerplaats voor € 625,-. Dit komt onder andere door de kosten van voorzieningen, zoals een lift, schoonmaak en elektra.
- Een parkeerplaats met openbaar medegebruik heeft nog de additionele exploitatiekosten van € 325,-. Dit komt doordat bijvoorbeeld betaalapparatuur dan nodig is.

Overzicht van opbrengsten en bespaarde kosten

De bepalende inkomsten zijn:

- Abonnementen (bewoners en werknemers uit de buurt): € 95,- per parkeerplaats⁴⁾.
- Verkochte uren van bezoekers (variant 4): € 575,- per parkeerplaats⁵⁾
- Mogelijk: bespaarde beheers- en handavingskosten van straatparkeerplaatsen in de wijk, omdat een aantal parkeerplaatsen in de wijk een andere functie krijgen⁶⁾

²⁾ Alle kosten zijn afgerond

³⁾ De aankosten zijn € 2.000,- voor een maaiveldparkeerplaats en € 20.000,- voor een gebouwde bovengrondse parkeerplaats. Een maaiveldparkeerplaats wordt over 10 jaar volledig afgeschreven en een parkeergarage volledig over 30 jaar. Er is gerekend met een rente van 6%. Grondkosten zijn nog niet meegenomen.

⁴⁾ Betreft per parkeerplaats een zeker dubbelgebruik van bewoners- en werkersabonnementen van parkeerplaatsen.

⁵⁾ Uitgaande van gemiddeld 12 verkochte parkeeruren per parkeerplaats per week

⁶⁾ Afhankelijk van de uitvoeringsvorm van de pilot. Wanneer in alle straten toch enkele straatparkeerplaatsen over blijven, kan het zijn dat eenzelfde handavingsinzet nodig is als eerder. Als grotere aaneengesloten gebieden volledig 'parkeerplaatsvrij' worden, kan hier een besparing ontstaan

Uitkomsten

In de tabel is het financiële resultaat voor de vier varianten per jaar opgenomen.

Uitgangspunten	Spoorzone variant 1	Spoorzone variant 2	Spoorzone variant 3	Spoorzone variant 4 (openbaar)
Aantal parkeerplaatsen	180	180	380	340
Opbrengsten	€ 17.000	€ 17.000	€ 36.000	€ 220.000
Kapitaallasten	- € 49.000	- € 262.000	- € 552.000	- € 618.000
Exploitatiekosten	- € 67.000	- € 112.000	- € 238.000	- € 323.000
Totaal	- € 99.000	- € 357.000	- € 754.000	- € 721.000

In deze quick scan hebben alle varianten een financieel tekort op jaarbasis. De variant met maaiveldparkeerplaatsen heeft het kleinste financiële tekort. Bij een gebouwde parkeervoorziening loopt het tekort sterk op.

De berekening laat verder zien dat het tekort kleiner wordt wanneer de parkeervoorziening wordt opengesteld voor bezoekers (betaald medegebruik). Dit is te overwegen voor alle varianten. Het blijft dan wel belangrijk dat bewoners als hoofdgebruikers een plaatsgarantie blijven houden.

Mogelijkheden voor het dekken van tekorten

Er zijn verschillende mogelijkheden om de resterende kosten te dekken. De gemeente kan er voor kiezen om:

- Reguliere bewonersabonnementen (straatparkeren) duurder te maken door deze tarieven aan te laten sluiten bij de hogere binnenstadstarieven voor bewonersabonnementen. Dit kan door de geografische grens van de binnenstads-parkeerzone op te schuiven. Zo zorgt de gemeente dat Assendorpers die kiezen voor een plek voor de deur de oplossing betalen voor mensen die bereid zijn om op afstand te parkeren. De keuze om de geografische grens op te schuiven is verdedigbaar, omdat de parkeerstrategie er ook voor zorgt dat de ruimtelijke kwaliteit in Assendorp meegroeit naar het niveau van de binnenstad zelf. Bewoners behouden bovendien de keuzevrijheid om zelf het gewenste product te kiezen.

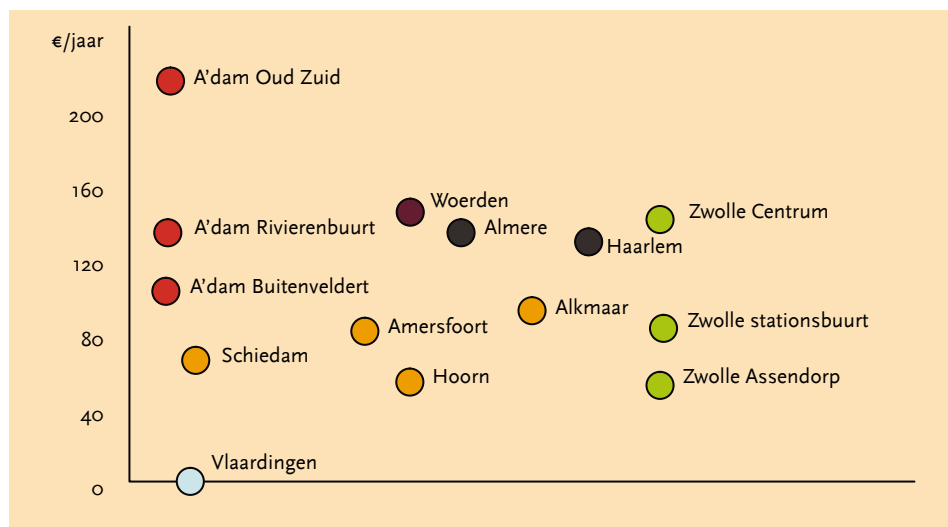
- Tekorten te financieren vanuit het parkeerfonds/ mobiliteitsfonds. In Zwolle is een parkeerfonds ingesteld. Ontwikkelaars kunnen op het moment dat zij een ontwikkeling realiseren en daarbij geen of onvoldoende parkeerplaatsen kunnen realiseren, dit afkopen conform de regeling in de Bouwverordening. De gelden uit dit fonds kunnen worden aangewend om de parkeervoorziening te realiseren.

- Tekorten op te vangen in algemene middelen.

Naast het belasten van bepaalde groepen kunnen de kosten ook door iedereen uit de gemeente Zwolle worden gedekt. Dit wordt gedaan door de kosten vanuit de algemene middelen te dekken.

- Afspraken te maken met bewoners, zodat zij het beheer gaan verzorgen van de vrijgekomen ruimtes in de straatjes. Dit kan wanneer deze ruimtes worden ingericht als (gevel)tuintjes.

Indicatie tariefstelling
bewonersvergunningen.



De tarieven van parkeerabbonementen voor bewoners lopen in Nederland sterk uiteen. In het algemeen geldt dat de tarieven zo laag zijn, dat ze de werkelijke kosten niet volledig dekken. De tarieven in Zwolle Assendorp zijn laag vergeleken met andere steden.

Overige mogelijke baten

Bij parkeeropgaven is er de neiging om snel te kijken naar de opbrengsten en kosten in harde euro's. Dan vallen de kosten vaak fors hoger uit dan de baten. De strategie biedt echter ook andere baten: de kwaliteit van de openbare ruimte stijgt. Er komt ruimte voor speelvoorzieningen. De openbare ruimte wordt onderdeel van het woon-
genot.

De hogere woon- en verblijfskwaliteit kan doorwerken in de waarde van woningen in Assendorp. Dit resulteert dan weer in hogere OZB-opbrengsten voor de gemeente.



8 Lessen voor andere wijken

Groeiend belang van verblijfskwaliteit in woonwijken

Tijden veranderen. Nederlandse steden hechten steeds meer aan een prettige en aantrekkelijke beleving van de stad. Niet alleen in de historische binnenstad, maar ook in de wijken er omheen. Dit heeft ook een economisch belang: prettige steden zijn de plekken waar mensen willen terugkomen en waar bedrijven zich willen vestigen.

Een nieuwe parkeerstrategie in woonwijken

Assendorp leert dat de tijd rijp is voor vernieuwende keuzes, zowel bij de gemeente als bij bewoners. Centraal staat het herstellen van de verblijfskwaliteit in de wijk, gecombineerd met hoogwaardig parkeren op afstand voor de bewoners. Dit resulteert in een benadering die draait om de centrale vraag: 'Wat voor wijk wil je zijn?' Het biedt voor woonwijken, waar het niet reëel is om de parkeerproblemen in de straten op te lossen, een handvat tot een nieuwe aanpak ten opzichte van het traditioneel kijken naar parkeerproblemen. Deze publicatie geeft aanleiding om verder te experimenteren met deze aanpak.

Zes lessen bij de uitwerking

De aanpak is geschikt voor gemeenten die worstelen met parkeren in woonwijken. De volgende zes principes zijn belangrijk voor succes:

1. Experimentele insteek: begin klein met het uitplaatsen van (een deel van) de parkeerplaatsen van één of enkele straten naar de rand van de wijk en bouw door op eerste successen. Laat enthousiaste bewoners de ambassadeurs worden van de nieuwe aanpak.
2. Richt op kwaliteit voor de bewoners: de gebundelde parkeervoorziening moet kwaliteit bieden, zoals redelijke tarieven, plaatsgarantie, sociale veiligheid en controle, korte en aantrekkelijke wandelroutes.
3. Zorg voor maatwerk: zorg dat kwetsbare groepen zoals ouderen en minder validen oplossingen op maat krijgen. En biedt ook oplossingen voor mensen die bereid zijn om extra te betalen voor een parkeerplek voor de deur. Biedt ook oplossingen voor praktische kwesties, zoals laden en lossen, bezoekerspassen, et cetera.
4. Verzilver het succes: de opgeruimde straten moeten ook daadwerkelijk een verblijfskwaliteit krijgen, bijvoorbeeld samen met bewoners. Zo krijgen bewoners 'waar voor hun geld'. Maak een inrichtingsplan dat ruimtelijke kwaliteit biedt. Het dient als visitekaartje voor de buitenwereld. Dit versterkt het draagvlak in andere wijken om anders na te denken over parkeeroplossingen.
5. Heb de randvoorwaarden op orde: er moet een prijsverschil komen tussen de bewonersparkeertarieven op de gebundelde parkeervoorzieningen en de parkeertarieven in de wijk. 'Voor-de-deur-parkeeders' betalen extra en ondersteunen hiermee de kwaliteit voor hun burens die bereid zijn om te lopen. De gemeente moet sterk sturen op het aantal uitstaande bewonersvergunningen, sterker differentiëren naar eerste of tweede auto, maar ook streng zijn ten aanzien van afkoopregelingen door projectontwikkelaars.

6. Bedenk dat tegenover de hoge kosten van aan te leggen parkeervoorzieningen, hoge kwalitatieve baten staan. De leefbaarheid van de wijk neemt toe en daarmee ook de tevredenheid van bewoners. De hogere woon- en verblijfskwaliteit kan verder doorwerken in de waarde van woningen. En dat resulteert dan weer in een hogere OZB-opbrengst voor de gemeente.

Bijlage 1: Voorbeelden van smalle straten met meer groen

In tal van steden zijn aardige voorbeelden te vinden van straten waarin later groen is aangebracht. Hierdoor hebben ze een betere uitstraling en een prettiger leefklimaat gekregen.

1. Zijstraat van de Jansstraat in Haarlem.



2. Krommejak in Zwolle.



3. *Narmstraat in Leiden.*



4. *Goudbalpad in Amsterdam-Noord.*



5. *Van der Kooystraat in Leeuwarden.*



Bijlage 2: Onderbouwing financiële uitwerking

In deze bijlage zijn de uitgangspunten van de berekening van het financiële resultaat uit hoofdstuk 7 opgenomen.

In deze studie is gerekend aan 4 varianten. Te weten:

1. Maaiveldparkeervoorziening (180 parkeerplaatsen)
2. Gebouwde parkeervoorziening (180 parkeerplaatsen)
3. Gebouwde parkeervoorziening (380 parkeerplaatsen)
4. Gebouwde parkeervoorziening met medegebruik voor openbaar bezoekersparke-
ren (340 parkeerplaatsen)

Per variant zijn de kosten en opbrengsten bepaald. Deze zijn bepaald aan de hand van vuistbedragen. De berekende totalen zijn exclusief btw.

Uitgangspunten	Spoorzone variant 1	Spoorzone variant 2	Spoorzone variant 3	Spoorzone variant 4 (openb.)
Aantal parkeerplaatsen	180	180	380	340
Investeringskosten per parkeerplaats	€ 2.000	€ 20.000	€ 20.000	€ 25.000
Investeringskosten	€ 360.000	€ 3.600.000	€ 7.600.000	€ 8.500.000
Afschrijvingsperiode in jaren	10	30	30	30
Afschrijvingspercentage (rekenrente, omslagrente)	6%	6%	6%	6%
Exploitatiekosten per parkeerplek per jaar	€ 375	€ 625	€ 625	€ 950
Aantal verkochte parkeeruren (per pp) per week	0	0	0	12
Parkeertarief (per uur) (incl. 19% btw)	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 1,09
Aantal abonnementen bewoners	180	180	380	300
Aantal abonnementen werknemers	60	60	126	80
Prijs abonnement bewoners (incl. 19% btw)	€ 52,80	€ 52,80	€ 52,80	€ 52,80
Prijs abonnement werkers (incl.19% btw)	€ 179,40	€ 179,40	€ 179,40	€ 179,40
Opbrengsten	€ 17.032	€ 17.032	€ 35.856	€ 219.703
Kapitaallasten	- € 48.912	- € 261.536	- € 552.132	- € 617.516
Exploitatiekosten	- € 67.500	- € 112.500	- € 237.500	- € 323.000
Totaal	€ 99.381-	€ 357.004-	€ 753.776-	€ 720.813-



