

Verslag Themasessie Ontwikkelaars

Datum: 13-12-2023 (13.00 - 14.30)

Locatie: Gemeentekantoor, Oranjeplein 1 Pijnacker

Bureau Spark leidt de sessie aan de hand van een presentatie. Het doel van de sessie is:

- Informeren over de stappen tot een nieuw parkeerbeleid
- Informeren over de ambities van de gemeente en de rol van parkeren
- Inventariseren inzichten bouwontwikkelingen en parkeren

Resultaten en opmerkingen

Mobiliteit

- Parkeren hangt samen met mobiliteit. Het is daarom belangrijk om in de visie en de nota ook iets te zeggen over de mobiliteit in brede zin en de invloed dat dat heeft op het parkeren in de gemeente. Het aantal woningen in Pijnacker-Nootdorp neemt de komende jaren toe. Het is een gezamenlijk belang van ontwikkelaars en gemeente om dit haalbaar te maken. De mobiliteitstransitie kan hierbij helpen.
- Nieuwbouw (een verhuizing) is hét moment dat ook gekeken wordt of de (2^e) auto wel of niet mee verhuist (of er moet komen). Een goede integrale mobiliteitsoplossing draagt hierin bij.
- Nieuwbouw, zeker die binnenstedelijke wordt gerealiseerd, vraagt veelal om dure gebouwde parkeervoorzieningen.
- Demografische ontwikkelingen (vergrijzing, toename aandeel 1-persoonshuishoudens) vragen om herziening van het aloude adagium van x auto's per woning.
- Deelmobiliteit moet vaker worden besproken met andere partijen (inwoners, ondernemers, corporaties, etc.) om het bewustzijn te vergroten en te inspireren.
- Deel mobiliteit kan een belangrijke rol spelen in de mobiliteitstransitie, maar de deelmobiliteitsleveranciers hebben moeite om te blijven bestaan en het concept winstgevend te maken.
- Bij de ontwikkelingen van Wijck en Casa Vita maken we ruimte voor deelmobiliteit, maar het is lastig op voorhand vast te leggen met welke partij(en) en wat precies de uitwerking wordt. De mobiliteitsaanbieders zijn nog niet volwassen genoeg; dit vraagt van alle partijen flexibiliteit.
- Er moet vanuit de gemeente meer communicatie en voorlichting komen over onderwerpen zoals deelmobiliteit. Veel mensen weten geneens dat het bestaat en wat het precies omvat. De gemeente kan daar echt nog een slag slaan.

Fietsparkeren

- Trade off tussen fietsparkeren en autoparkeren
 - o Fietsparkeren wordt vaak vergeten, maar moet juist worden meegenomen in de parkeervisie.

- Als we mensen willen verleiden om de fiets te pakken in plaats van de auto, moeten we het fietsparkeren uitstekend maken. Dit is lastig om allemaal in 1 plot te organiseren.
- Doelgroep gericht kijken naar parkeren fiets en auto.
- Mensen zetten hun e-bike niet in een gezamenlijke fietsenstalling in verband met de veiligheid.
- Het is niet de bedoeling dat er hetzelfde aantal autoparkeerplekken wordt gerealiseerd en dat inwoners dan worden belast met een kleinere fietsenstalling. Fietsparkeren moet vaak plaats maken voor autoparkeren, terwijl we juist fietsen als alternatief willen stimuleren.
- Er moet ook worden nagedacht over ruimtes voor het stallen van de scootmobiel.

Autoparkeren

- De ontwikkelaars merken dat het gaat schuren met de corporaties zodra ze iets willen bouwen voor een lagere inkomensklasse. De betaalbaarheid van een woning brengt het parkeervraagstuk naar voren.
- Maak gebruik van de beschikbare data. De harde data missen nog in de gepresenteerde analyse van de gemeente om de keuzes voor de hoeveelheid parkeerplekken te onderbouwen. Hier is data van beschikbaar van Goudappel. Hier lijkt tot nu toe door de gemeente geen gebruik van te zijn gemaakt. Er bestaat data over:
 - Demografische ontwikkelingen op de lange termijn
 - Autobezit per wijk/buurt, gedifferentieerd naar woningtype én financieringscategorie.
 - Hoeveelheid parkeerplekken berekend aan de hand van de afstand tot een metrostation
 - Benutting van parkeerplekken en parkeergarages
- De norm voor bezoekersparkeren van 0,3 is zwaar overdreven.
- De parkeernormen baseren op de grootte van de woning i.p.v. sec het aantal woningen.
- Bij parkeernormen tevens uitgaan van doelgroepen (senioren, starters, gezinnen)
- De parkeernorm voor een kleinere woning (<55m²) mist in de nota
- Maak onderscheid tussen gebieden en woningen. Je kan de hele gemeente niet over één kam scheren. Er zijn verschillen tussen wijken en buurten (denk aan nabij/verder van centrum en/of OV-halte, oud, nieuw, flats of villa's).
- 1 parkeerplek faciliteren per woning, voor de tweede auto moeten mensen zich melden.
- Flexibiliteit in de parkeernorm. Er moet ruimte zijn voor discussie en om gemotiveerd te kunnen afwijken van de norm).
- Bij bedrijventerreinen kavels tekenen ze fictief parkeerplaatsen in, maar maken daar tijdelijk, bijvoorbeeld groen van, omdat de ondernemer die parkeerplekken nu niet nodig heeft. Op deze manier kan een volgende gebruiker die fictieve parkeerplekken omzetten naar parkeerplekken, als zij dit nodig achten.
- Ontwikkelaars moeten vaak parkeren op eigen terrein realiseren, maar als dat niet helemaal lukt dan gaan mensen toch parkeren in openbaar gebied. Voorbeeld hiervan is bedrijvenpark Heron in Nootdorp. Het systeem lijkt vrij star en niet erg flexibel. Er is een parkeerplaats beschikbaar in een ontwikkeling. Die wordt toegekend aan een koper/huurder, maar daar is onderling moeilijk mee te schuiven. De ene ziet hiervoor een rol voor de gemeente, terwijl de ander denkt aan een VvE of de woningcorporatie.