

Breakout-sessie ‘Gemeentelijk parkeerbeleid en MaaS

Bij de deelsessie over het parkeer(normen)beleid in Rotterdam was een grote groep geïnteresseerden aanwezig om over de relatie parkeren en MaaS door te praten. Veel vertegenwoordigers van gemeenten gingen in dialoog met Rotterdam voor een kennisuitwisseling.

Concrete vraag die ter tafel kwam: MaaS is een middel om de parkeereis tijdens bouw- en ontwikkelprojecten naar beneden te brengen. Er zijn ook al voorbeelden van projecten met alleen parkeerplaatsen voor deelmobiliteit, toch is dit nog relatief gering. Wat hebben gemeenten nodig om dit daadwerkelijke te realiseren?

Een deel van het antwoord is dat Rotterdam maar ook andere gemeenten enorm geholpen worden als er concreet aanbod van MaaS is zodat de parkeereisen naar beneden kunnen. Er is nog geen duidelijke definitie van wat je als MaaS moet aanbieden. Projectontwikkelaars moeten een serieus aanbod doen, en willen dat zelf ook maar er komen een hoop praktische vragen bij kijken. Er moet bijvoorbeeld een breed pallet aan mogelijke mobiliteitsdiensten worden aangeboden. Maar wie moet de MaaS dienst opzetten en implementeren? En wat is het minimum aan eisen die je aan de markt vraagt?

Waar begint de verantwoordelijkheid van de overheid en de aannemer ten aanzien van deelmobiliteit? Interessant voorbeeld van Zweedse stad Umea waar volledig betaald parkeren is ingevoerd. Alle nieuwbouwprojecten dragen een bedrag af (circa 30K per parkeerplaats) waarbij de gemeente zorgdraagt voor parkeercapaciteit en mobiliteitsaanbod. Bewoners zijn dan geen eigenaar van de parkeerplaats maar krijgen een recht op parkeren.

In Rotterdam is een projectontwikkelaar 10 jaar lang verantwoordelijk voor de parkeervraag en de MaaS dienst. Maar wat gebeurt er na 10 jaar? De vraag naar mobiliteit verandert als een groep (homogene) bewoners van levensfase verandert. Als je op grote schaal dit concept inzet, hoe kan je daar op een goede manier rekening mee houden zodat een wijk daar ook de mogelijkheden voor biedt?

En wat vertellen de projectontwikkelaars over MaaS in relatie tot parkeren? Zij geven vooral aan dat het een mogelijkheid is voor minder parkeerplaatsen, tenzij men zich richt op gezinswoningen. Toch is het onduidelijk wat MaaS kan doen met vastgoedwaardes. Deze gesprekken worden ook weinig met de markt gevoerd. Ontwikkelaars kunnen nu veel geld besparen met minder parkeerplaatsen, en als maatschappelijk voordeel worden de woningen eerder gerealiseerd en voor een lager bedrag.

Er blijft wel de vrees dat MaaS onvoldoende gaat werken om het autogebruik en autobezit terug te dringen. Om een goede parkeereis voor een project vast te kunnen stellen is er meer inzicht nodig in de motivatie van toekomstige bewoners om MaaS juist wel te willen. Een acute vraag voor veel gemeenten is het effect van MaaS projecten op het autobezit, en –gebruik. Zo hebben gemeenten vragen over de effecten van deelmobiliteit en de verhouding deelmobiliteit in relatie tot parkeereisen. Daar komt bovenop de vraag in hoeverre de effecten van MaaS diensten vertaalbaar zijn naar andere locaties? Tenslotte is het belangrijk om toekomstige bewoners nauwer te betrekken bij MaaS concepten. Dat gebeurt momenteel niet of nauwelijks en is wel belangrijk voor een langlopend succesvolle MaaS-dienst.

Tenslotte was er een interessante discussie over het verschil in MaaS als privaat lokaal initiatief, als onderdeel van het aanbod van een ontwikkelproject, en MaaS zoals ontwikkelt in het landelijk MaaS team waar iedereen toegang toe heeft. Hoe kunnen die op een goede manier samenwerken? Een optie is dat private MaaS diensten meer sturen op de hardware van deelmobiliteit waar verschillende landelijke MaaS-dienstverleners gebruik van kunnen maken. Dan hoeft een projectontwikkelaar zich minder te richten op de software en organisatie.