

Beeldend denkgereedschap voor een dialoog over onconventionele parkeeroplossingen in planvorming

Bennie Meek – Design Academy Eindhoven – Bennie.Meek@designacademy.nl
Jessica van Hees – Provincie Gelderland – j.van.hees@gelderland.nl
David Hamers - Design Academy Eindhoven - David.Hamers@designacademy.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
22 en 23 november 2018, Amersfoort**

1. Samenvatting

Het inrichten van een terrein als een aantrekkelijke verblijfplaats en een plek die op een verantwoorde manier goed bereikbaar is, vraagt om een omschakeling naar duurzame mobiliteit. Tijdens onze kampvuursessie bespreken we graag het denkgereedschap met u dat we hiervoor ontwikkelen en een selectie van onconventionele parkeeroplossingen. De hoofdvraag die we met u willen beantwoorden is: Hoe kunnen we onze partners inspireren om, gezien hun ambities m.b.t duurzame mobiliteit in een aantrekkelijke (stedelijke) omgeving, onconventionele parkeeroplossingen te overwegen tijdens hun planvorming?

2. Beeldend denkgereedschap

2.1 De case

Ons experiment is gebaseerd op de ontwikkeling van het gebied rond het World Food Center (WFC) in Ede. In 2050 moet de aarde 9,6 miljard mensen voorzien van gezond en duurzaam geproduceerd voedsel. De Regio FoodValley heeft de ambitie om hét foodcluster van Europa te worden dat met kennis over voedsel en innovatieve toepassingen bijdraagt aan oplossingen voor wereldwijde voedseluitdagingen. Midden in het hart komt het World Food Center (WFC, op het terrein van de voormalige kazernes Friso en Maurits). Het WFC is onderdeel van de KennisAs Ede-Wageningen en zo verbonden met Wageningen University & Research. De locatie is uitstekend bereikbaar vanaf de A12 en ligt aan het straks compleet vernieuwde intercystation Ede-Wageningen met een directe verbinding naar Schiphol. Ook de Randstad en het Ruhrgebied zijn vlakbij. Het WFC wordt een 'hybride plek' waar leren, werken, wonen, beleven, ontspanning en ontmoetingen centraal staan.

2.2 Het experiment

Het inrichten van een terrein als een aantrekkelijke verblijfplaats en een plek die op een verantwoorde manier goed bereikbaar is, vraagt om een omschakeling naar duurzame mobiliteit. Maar hoe bereik je deze gewenste verandering in ontwerp en gedrag? Welke onconventionele maatregelen zijn hiervoor geschikt? Onze gesprekspartners (provincie, gemeente, eigenaar, ontwikkelaar) hebben aangegeven dat het parkeren hierbij één van de meest urgente kwesties is. De hoofdvraag die we met ons experiment willen beantwoorden is: Hoe kunnen we de partners inspireren om, gezien ambities m.b.t duurzame mobiliteit in een aantrekkelijke (stedelijke) omgeving, onconventionele parkeeroplossingen te overwegen tijdens hun planvorming?

Onconventionele parkeeroplossingen zijn nieuwe, veelbelovende parkeeroplossingen waarvan de bewijslast voor het effect nog niet kan leunen op empirisch onderzoek. Wij denken dat we door het ontwikkelen van beeldend 'denkgereedschap' kunnen helpen bij het agenderen en doorredeneren van de mogelijke effecten van deze nieuwe oplossingen. Op deze manier helpen we bij het voeren van een dialoog die kan leiden tot onderlinge consensus over de effecten van maatregelen, de geloofwaardigheid ervan en de meest kansrijke toepassing. Referentiebeelden van vergelijkbare, succesvolle internationale projecten dienen hiervoor als input. De kwantitatieve randvoorwaarden van de opgave worden hierin meegenomen, maar een technocratische benadering van het vraagstuk wordt vermeden. Ook een benchmark aan de hand van cijfers kan hierin een rol spelen, maar onze ervaring leert dat een beeldende vergelijking een ander leerproces op gang brengt. De dialoog wordt in eerste instantie gevoerd met mobiliteitsexperts, projectontwikkelaars, gemeenteambtenaren en makelaars. In een later stadium wordt het denkgereedschap aangepast en ingezet in een breder gesprek met stakeholders als omwonenden en (toekomstige) gebruikers.

De indeling van het denkgereedschap is als volgt (zie voorbeeld figuur 1): Links de maatregelen, rechts de resultaten en in het midden het denkgereedschap zelf.

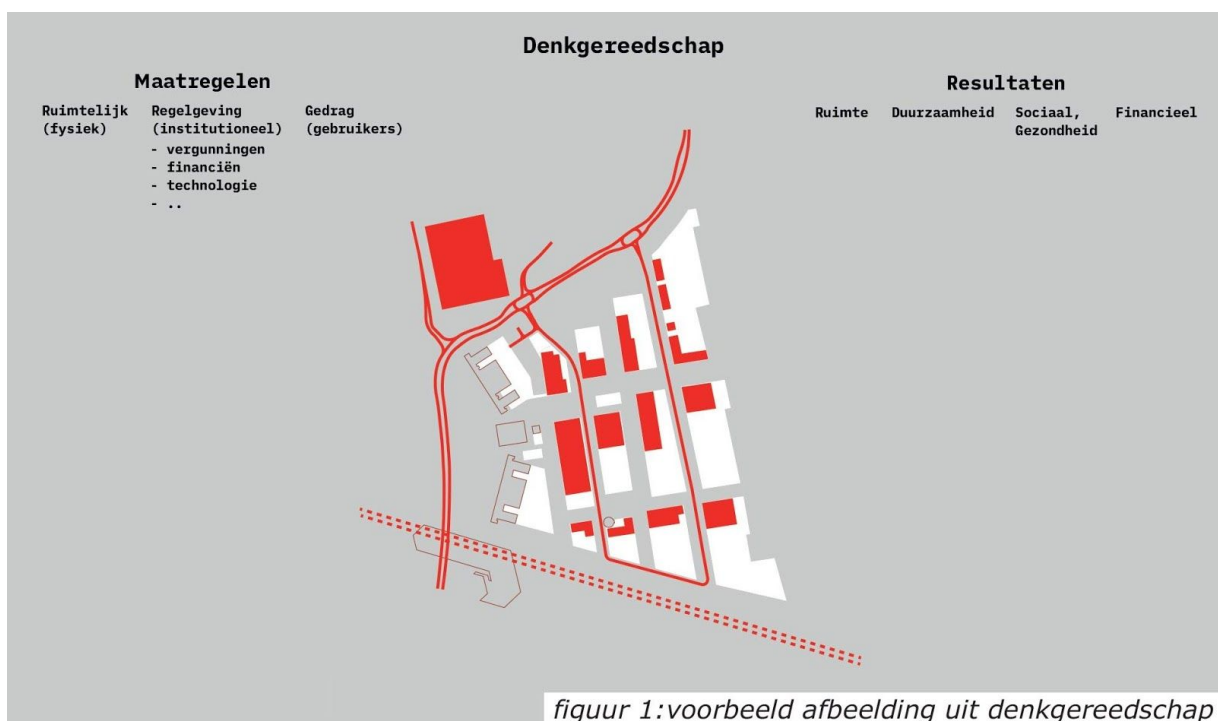
De maatregelen die als input worden verzameld zijn onderverdeeld in:

- Ruimtelijk (fysiek)
- Regelgeving (institutioneel), bestaande uit vergunningen, financiën en technologie
- Gedrag (gebruikers)

Deze input wordt met behulp van het denkgereedschap geordend en in de dialoog met de partners herordend; zo kunnen combinaties misschien nieuwe mogelijkheden opleveren.

De maatregelen kunnen (eventueel in combinatie) invloed hebben op meerdere resultaten. Deze output van de dialoog wordt onderverdeeld in:

- Ruimte
- Duurzaamheid
- Sociaal en Gezondheid
- Financieel



Op deze manier kunnen verscheidene relevante aspecten tegelijk in beeld worden gebracht en in samenhang worden beoordeeld.

Daarnaast is het belangrijk om maatregelen en resultaten niet als statisch te beschouwen, maar dynamiek toe te laten, zodat ingrepen en effecten tussentijds kunnen worden geëvalueerd en indien nodig aangepast. Deze adaptiviteit van de maatregelen wordt in het denkgereedschap meegenomen door de effecten ervan te projecteren op 3 jaartallen: 2020, 2030 en 2040.

Tijdens onze kampvuursessie bespreken we graag met u het meest recente concept van ons denkgereedschap evenals de selectie van onconventionele parkeeroplossingen. Ook vullen we deze graag samen met u aan.

2.3 *Het Kader*

Bovenstaand experiment is één van de experimenten die wordt uitgevoerd in het kader van het Innovatieprogramma Mobiele Stad (IMS). Het IMS voert praktijkexperimenten uit, gericht op het ontwikkelen en testen van innovaties voor de integratie van mobiliteit, technologie en ruimte in steden en stedelijke regio's. Ook organiseert het IMS activiteiten gericht op reflectie, leren, kennisopbouw en kennisuitwisseling. Het doel daarvan is om het lerend vermogen van experimenten te vergroten, zowel voor de experimenten zelf alsmede voor betrokken partijen en organisaties, maar ook voor partijen buiten het programma.

Vaste onderdelen in het gebied van 28 hectare zijn het WFC Experience Center (met 350.000 bezoekers per jaar), businessgebouwen, een hotel- en congresfunctie, short stay-faciliteiten en 300 tot 600 woningen.