

Parkeerbeleid als redder van de gemeentelijke economie

Auteurs

Ing. Hans van Roosmalen, gemeente Oss, h.vanroosmalen@oss.nl

Ing. Ellen Neelen, gemeente Oss, e.neelen@oss.nl

drs. Marjoline van der Haar, Keypoint Consultancy, marjoline@keypointonline.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2004

25 en 26 november 2004, Zeist

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
2.	Ontwikkeling gemeentelijk parkeerbeleid	5
3.	Beleidsmatige overwegingen parkeerbeleid	7
4.	Financiële overwegingen parkeerbeleid	9
5.	De spanning tussen beleid en financiën	10
6.	De praktijk: parkeerbeleid in Oss	11
7.	Slot	14

Samenvatting

Parkeerbeleid als redder van de gemeentelijke economie

In dit artikel staat de spanning tussen de beleidsmatige inzet van parkeerbeleid en de inzet als gemeentelijk instrument om eigen inkomsten te genereren centraal. In beide opvattingen kan parkeerbeleid ‘redder van de gemeentelijke economie’ worden genoemd. In de eerste visie wordt parkeerbeleid gevoerd, gericht op het in goede banen leiden van de alsmaar groeiende mobiliteits- en parkeervraag. Door hiermee de bereikbaarheid te (helpen) waarborgen, draagt het parkeerbeleid bij aan het functioneren van de gemeentelijke economie. In de tweede visie gaat het bij de gemeentelijke economie om de gemeentelijke financiën. In veel gemeenten vormen de parkeeropbrengsten een belangrijke inkomstenbron. Vaak is in de loop van de tijd een afhankelijkheid van deze inkomsten ontstaan en zijn ze in dat opzicht dus nodig om de gemeentebegroting rond te krijgen.

Na een uitwijding over de situatie ten aanzien van het parkeerbeleid in de gemeente Oss, wordt afgesloten met de stelling dat overheden parkeren nooit primair als inkomstenbron mogen zien. Voor een goed functioneren en ontwikkelen van economische centra is mobiliteit essentieel. Daarvoor is het voeren van een parkeerbeleid op inhoudelijke gronden nodig.

Summary

Parking policy saves the local economy

This article handles the tension that exists between having a parking policy aimed at contributing to the accessibility of economic centres or having a parking policy that is primarily concerned with generating income for local communities. In both conceptions, parking policy can be seen as ‘saviour of the local economy’. Parking policy which is directed towards guaranteeing a certain level of accessibility, contributes, by doing so, to the functioning of the local economy. In the second approach, the local economy refers to the receipts and expenditure of the local authority. For many local authorities in the Netherlands, the income generated by parking fees is an important source of income. Often, over the years, local authorities got dependent on these income to not have budgetary deficits.

After discussing the parking policy in the municipality of Oss, the article ends by stating that authorities should never see parking primarily as source of income. A good functioning and development of economic centres asks for a parking policy that facilitates mobility and guarantees accessibility.

1. Inleiding

Het is allang geen nieuws meer: het economisch functioneren van steeds meer binnensteden en economische centra staat onder druk door een alsmaar verslechterende (auto)bereikbaarheid. Het autogebruik neemt toe, onder meer ten gevolge van functie-uitbreidingen die een extra mobiliteitsvraag met zich meebrengen, maar ook in autonome zin. In de praktijk blijkt het moeilijk automobilisten zover te krijgen wat vaker de fiets te pakken of gebruik te maken van het openbaar vervoer als alternatief voor de auto. Daar komt bij dat automobilisten het liefst met de auto dicht bij de bestemming (het centrum) kunnen komen en daar dus ook kunnen parkeren. (Met name) de middenstand schat het effect op de omzet erg hoog in. Maar de ruimtelijke mogelijkheden om de niet aflatende groei van de mobiliteits- en parkeervraag te faciliteren, is in binnensteden vaak beperkt (of niet) aanwezig. Ook de gewenste ruimtelijke kwaliteit legt beperkingen op aan het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Een antwoord op de bereikbaarheidsproblematiek is hard nodig. Gemeenten dienen een goed doordacht en gericht bereikbaarheidsbeleid te voeren om de bereikbaarheid van haar economische centra te kunnen waarborgen, nodig voor het goed functioneren daarvan. In het bereikbaarheidsbeleid van gemeenten neemt het parkeerbeleid een essentiële plaats in. Parkeermaatregelen zijn effectieve middelen om het gebruik van de openbare ruimte en het aanbod van vervoerwijzen te laten aansluiten op het gewenste gebruik. Door sommigen wordt parkeerbeleid (hier met name gericht op de automobilist, die in het algemeen de grootste druk op de bereikbaarheid veroorzaakt) wel het belangrijkste middel genoemd om de bereikbaarheid te (helpen) waarborgen.

In de praktijk blijken veel gemeenten in Nederland op twee gedachten hinken als het gaat om parkeerbeleid. Aan de ene kant is er de ambitie om parkeren beleidsmatig in te zetten om de mobiliteits- en parkeervraag in onder meer hun binnensteden in goede banen te leiden en daarmee het economisch functioneren van de binnensteden te faciliteren. Het financiële resultaat van het produkt parkeren is daarbij van secundair belang. Echter, aan de andere kant is er wel de neiging om parkeren ook als bron van inkomsten te zien. Financiële motieven winnen het dan van beleidsmatige overwegingen. Aangenomen mag worden dat voor gemeenten dit financiële aspect in de toekomst aan belang zal toenemen. Als begin 2006 de onroerend zaak-

belasting wordt afgeschaft, is parkeren voor gemeenten nog maar een van de weinige manieren om eigen inkomsten te genereren.

In dit artikel staat de spanning tussen de beleidsmatige inzet van parkeerbeleid en de inzet als instrument om middelen te genereren centraal. In beide opvattingen kan parkeerbeleid als ‘redder van de gemeentelijke economie’ worden gezien. In de eerste visie dient een op inhoudelijke gronden gevoerd parkeerbeleid het economisch functioneren van werk- en winkelgebieden. Door de bereikbaarheid te (helpen) waarborgen, draagt het parkeerbeleid bij aan het functioneren van de gemeentelijke economie. In de tweede visie worden middels het parkeerbeleid de nodige inkomsten voor de gemeentebegroting gegenereerd.

Leeswijzer

In het navolgende wordt eerst de ontwikkeling van het parkeerbeleid in Nederlandse gemeenten gedurende de afgelopen decennia beschreven (punt 2). Dan wordt ingegaan op de beleidsinhoudelijke redenen om parkeerbeleid te voeren (punt 3). Daarna wordt het voeren van parkeerbeleid vanuit meer financiële overwegingen besproken (punt 4). Vervolgens wordt ingegaan op het parkeerbeleid in de gemeente Oss. Welke factoren spelen daar een rol in de wijze waarop het parkeerbeleid wordt/is gevoerd (punt 5)? Afgesloten wordt met een kort slotwoord (punt 6).

2. Ontwikkeling gemeentelijk parkeerbeleid

In het in Nederlandse gemeenten gevoerde parkeerbeleid heeft zich in de loop van de tijd een ontwikkeling laten zien van accommoderend (vraagvolgend) beleid, via sturend beleid naar wat geïntegreerd beleid wordt genoemd.¹ Dit in aansluiting op het op rijksniveau gevoerde beleid.

Het begon met accommoderen en reguleren (circa 1955 – 1970)

Tot de Tweede Wereldoorlog was de personenauto in Nederland nog een zeldzaam verschijnsel. Daarna nam het aantal personenauto's in ons land echter snel toe. Tussen 1960 en 1970 groeide het aantal auto's van zo'n 500.000 naar circa 2.500.000. Uiteraard bracht dit de nodige verkeers- en parkeervraag met zich mee.

¹ De beschrijving in deze paragraaf is gebaseerd op de “Brochure parkeerbeleid in Nederland, Een historisch overzicht, Eindrapport” van het CROW (2003).

De overheid koos voor een accommoderend parkeerbeleid. Het faciliteren van de toenemende verkeers- en parkeervraag was een belangrijk instrument om de steden toegankelijk en dus economisch aantrekkelijk te houden. Dit betekende dat er veel parkeerplaatsen bijkwamen: allerlei pleinen en terreinen kwamen beschikbaar voor parkeerdoeleinden.

Toen bleek dat het aantal auto's bleef groeien, dat de leefbaarheid in woonwijken onder druk kwam te staan en dat het parkeren wel een erg groot beslag legde op de openbare ruimte in binnensteden, ontstond er behoefte aan regulering. In 1966 kwam er de eerste wettelijke mogelijkheid tot regulering. Toevoeging van artikel 20 aan de Wet op de Motorrijtuigenbelasting gaf gemeenten de mogelijkheid om een blauwe zone in te stellen, betaald parkeren en belanghebbendenparkeren in te voeren. Hiermee kon de parkeervraag worden beïnvloed.

Daarna werd parkeerbeleid als sturend element ingezet (circa 1970 – 1995)

Het reguleren werkte (nog) niet zoals gehoopt. De oorzaak hiervan werd onder meer gezocht in een achterblijvende parkeerhandhaving. Verder werd het nog steeds toenemende aantal auto's steeds meer gezien als bedreiging voor het functioneren van binnensteden. Bij stedelijke ontwikkeling gold parkeren als een beperkende randvoorwaarde (congestie, ruimteclaims). De Rijksnota parkeerbeleid uit 1975 verwoordt het als volgt: *“de stilstaande auto pleegt roofbouw op stedelijke ruimte met verlies van stroom- en erffunctie van wegen en straten als consequentie van de facilitering van de vrije vraag naar parkeerplaatsen”*.

In de Rijksnota werd daarom uit een meer sturend parkeerbeleid ingezet. Met locatiebeleid (in combinatie met parkeernormen) werd geprobeerd het mobiliteits- en parkeergedrag van auto-gebruikers te beïnvloeden. Autoverkeer dat niet bijdroeg aan de binnenstadfunctie werd geweerd en er werd meer aandacht besteed aan een efficiënte inzet van parkeervoorzieningen. Dit betekende onder meer dat langparkeerders uit het centrum werden geweerd. Parkeertarieven in centrumgebieden gingen omhoog en er werd beleid gevoerd gericht op een toename van het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Ook werd gezorgd voor een stringenter handhaving. Maatregelen die ook steeds meer werden getroffen, waren het concentreren van parkeren in garages, het openstellen van bedrijfsgarages buiten kantooruren en fysieke maatregelen zoals de Amsterdammertjes (stalen paaltjes langs de stoeprand).

Tegenwoordig wordt geïntegreerd parkeerbeleid gevoerd (circa 1995 – heden)

In de jaren '90 kon men niet anders dan constateren, dat de gewenste sturing (terugdringen autogebruik) niet was bereikt. Er vond een verandering in visie plaats: de stilstaande auto was niet langer een bedreiging voor stedelijke ontwikkeling, maar bronpunt daarvoor. Het NVVP uit 2001 stelde: *"parkeren mag niet hinderlijk aanwezig zijn en moet vanuit die positie nieuwe, integrale, stedelijke ontwikkelingen mogelijk maken. Waar voorheen elke functie een eigen oplossing kende, bedienen parkeren en mobiliteit nu meerdere functies"*.

De uitdaging waar het nieuw parkeerbeleid zich voor gesteld ziet, is het goed organiseren van de mobiliteits- en parkeervraag. Daarbij maakt sturing plaats voor het faciliteren en verleiden. Parkeerbeleid als onderdeel van mobiliteitsmanagement. De essentie van het nieuwe geïntegreerd parkeerbeleid is daarbij dat de individuele parkeermaatregelen onderdeel zijn van een integrale visie (ruimtelijk, economisch) op de ontwikkeling van een gebied en de wijze waarop de mobiliteit in dat gebied het beste kan worden gefaciliteerd. Bij parkeren gaat het dan bijvoorbeeld om het realiseren van bronpunten op strategische locaties. Dat kunnen gebouwde parkeervoorzieningen zijn langs de randen van het centrum, of in of onder het centrum, maar ook transferia aan de randen van de stad. Veel binnensteden zijn inmiddels autoluw waardoor een aangename verblijfsomgeving ontstaat. Parkeren is dus niet hinderlijk aanwezig en maakt stedelijke ontwikkeling goed mogelijk.

3. Beleidsmatige overwegingen parkeerbeleid

In de inleiding werd de bereikbaarheidsproblematiek van binnensteden en andere economische centra reeds aangehaald. Deze problematiek vraagt om aandacht omdat een slechte bereikbaarheid het functioneren van deze gebieden in gevaar brengt. Als (een bepaalde mate van) bereikbaarheid niet kan worden zeker gesteld, dan is het een aflopende zaak. Het voorbeeld van slecht beleid op dit terrein is Amerika. Daar is het slechte functioneren van de binnensteden, vanwege de slechte bereikbaarheid, uiteindelijk de reden geweest van een proces van verloederding en wegtrekken van bewoners en economische activiteiten. Bewoners en consumenten konden de binnenstad niet of niet meer goed bereiken en gingen elders hun licht opsteken. De levensvatbaarheid van bedrijven en winkels kwam onder druk te staan. Deze trokken dan ook weg. Resultaat was dat er grote *malls* ontstonden in de buitenwijken aan de rand van de stad gericht op de autorijdende consument. Tegelijkertijd liep de binnenstad leeg en verloederde.

Zonder bereikbaarheid geen economische vitaliteit dus. Natuurlijk wordt economische vitaliteit bepaald door de kwaliteit (en kwantiteit) van het voorzieningenaanbod (en de mate waarin deze aansluit bij de vraag). Hoe is de samenstelling en omvang van het winkelaanbod, hoe is het straatbeeld, in hoeverre heeft het centrum een verblijfsfunctie? Maar ongeacht het precieze niveau van het aanbod betekent een slechte bereikbaarheid - op termijn - economisch disfunctioneren. Bereikbaarheid is dus een soort *dissatisfier*, het kan economisch functioneren ondersteunen. Het fungeert echter niet als aanjager: verbeterde bereikbaarheid leidt niet automatisch tot economische groei.

Al met al ligt er voor gemeenten een belangrijke taak: de bereikbaarheid van binnenstad en economische centra bewaken. Hiertoe zal een gericht stedelijk mobiliteitsbeleid moeten worden gevoerd, waarin parkeerbeleid een essentiële plaats inneemt. Ideaal gesproken wordt het mobiliteitsbeleid, en daarbinnen het parkeerbeleid, zó gekozen dat de ontwikkeling van de mobiliteit in het gebied aansluit bij de economische en ruimtelijke doelstellingen.

Met parkeerbeleid kan het gebruik van de openbare ruimte worden beïnvloed en de mobiliteitsvraag, binnen de mogelijkheden van het gebied, zo goed mogelijk worden opgevangen. Op verschillende manieren kan het parkeerbeleid bijdragen aan de economische verbetering van het (winkel)centrum, onder meer door:

- Tegengaan niet noodzakelijk autogebruik;
- Het gebruik van andere vervoermiddelen stimuleren (bijv. parkeren op afstand, fietsparkeren maximaal faciliteren)
- Sturen op een betere benutting van het bestaande parkeerareaal;
- Bepalen in welke mate bepaalde groepen parkeerders van belang zijn voor het functioneren van het centrum (m.n. bezoekers) en vervolgens parkeergelegenheid toewijzen aan de juiste groepen.

Er is een diversiteit aan maatregelen mogelijk. Gedacht kan worden aan maatregelen ten aanzien van de locatie van parkeervoorzieningen, het aantal parkeerplaatsen, tarifiering en het gebruik van bepaalde parkeerplaatsen door bepaalde groepen. Hoeveel parkeerplaatsen worden bijvoorbeeld in het centrum zelf gerealiseerd en hoeveel aan de rand daarvan of buiten de stad (P&R)? In hoeverre wordt gedifferentieerd met tarieven om bijvoorbeeld lang parkeerders te weren en kort parkeerders te faciliteren (snel een boodschap halen)? Welke mogelijkheden ten aanzien van parkeerduurbepaling worden benut, ook weer om langparkeerders uit het cen-

trum te weren? Op welke wijze (vergunningensysteem) en waar wordt voorzien in de parkeerbehoefte van bewoners. Welke mogelijkheden tot dubbelgebruik worden benut?

4. Financiële overwegingen parkeerbeleid

In het voorgaande is uitgelegd dat een op inhoudelijke gronden gevoerd parkeerbeleid kan bijdragen aan de bereikbaarheid van economische centra. In de praktijk blijken bij veel gemeenten echter ook financiële overwegingen een rol te spelen bij de precieze vormgeving van het parkeerbeleid.

Zo hebben gemeenten waar betaald parkeren is ingevoerd, dat niet altijd gedaan op inhoudelijke gronden. Vaak was het streven naar een *kostendekkende parkeerexploitatie* reden daarvoor. Immers, met de opbrengsten van het parkeren konden allerlei met het parkeren samenhangende kostenposten worden gefinancierd. Gedacht kan worden aan de investeringen en afschrijvingen van apparatuur, maar ook aan bijvoorbeeld beheer en onderhoud en handhaving. Bij een voldoende schaalgrootte van de gemeente (en het parkeerareaal etc.) ontstond dan een kostendekkende parkeerexploitatie. De politieke hobbels om over te gaan tot betaald parkeren vanuit een situatie waarin geen sprake was van regulering of een situatie waarin sprake was van een blauwe zone kon daardoor in veel gevallen worden overwonnen.

Na de invoering van betaald parkeren kregen de meeste gemeenten langzaam maar zeker te maken met een stijging van de inkomsten uit parkeren. Tarieven namen toe en de bezettingsgraden eveneens (groeiende automobiliteit). De parkeerexploitatie werd daardoor winstgevend. Politiek bleef dit uiteraard niet onopgemerkt. *De opbrengsten kregen vervolgens verschillende bestemmingen.* Er waren gemeenten die met de opbrengsten hun parkeervoorzieningen gingen verbeteren. Zo werden bijvoorbeeld nieuwe (verliesgevende) garages gebouwd. Andere gemeenten stortten de opbrengsten in een mobiliteitsfonds, waarmee andere verkeers- en vervoermaatregelen werden gefinancierd. En weer andere gemeenten stortten de meeropbrengsten in de algemene middelen, waarmee allerlei andere kostenposten werden gefinancierd. Variërend van een nieuwe speelvoorziening in een wijk tot en met het dekken van tekorten in de bouw van een nieuwe schouwburg.

De interesse van marktpartijen voor het product parkeren ‘bewijst’ dat er met parkeren wat te verdienen valt. Het gaat daarbij niet alleen om de exploitatie en het beheer van parkeergarages en -terreinen, maar ook om taken op het gebied van handhaving. En de interesse bij marktpar-

tijen neemt nog altijd toe. Dit is begrijpelijk omdat met het steeds schaarser worden van de ruimte er een groeiend verdeelvraagstuk (en dus parkeervraagstuk) ontstaat. Daarnaast wordt parkeren met de nieuwe beleidsmatig lijn waarin geïntegreerd parkeren het adagium is, een onderdeel van een integrale ontwikkeling, waarin het niet meer per definitie een 'kostenpost' is. Parkeren is opbrengstgenerator voor directe baten (opbrengsten uit betaald parkeren) en indirecte baten (hogere grond- en huurprijzen, waardebehoud van vastgoed).²

Voor gemeenten betekent de voorgenomen afschaffing van de onroerend zaakbelasting per begin 2006 dat parkeren een van de weinige resterende mogelijkheden is om eigen inkomsten te genereren. Op basis daarvan bestaat de verwachting dat de financiële overwegingen in het parkeerbeleid zeker een belangrijke rol zullen blijven spelen.

5. De spanning tussen financiën en beleid

Tussen de beleidsmatige aspecten van parkeren en de financiële aspecten is een spanningsveld aanwezig. Een overheid heeft geen winstdoelstelling. Dat betekent dat de meeropbrengsten van de ene begrotingspost in het algemeen wegvallen tegen de meerkosten van een andere begrotingspost. Weliswaar wordt er in toenemende mate gestreefd naar zoveel mogelijk kostendekkendheid van de verschillende begrotingsonderdelen, maar dat is uiteraard lang niet altijd mogelijk.

Dit geeft ook het dilemma in het parkeerbeleid weer. Wat zal er gebeuren indien betaald parkeren zou worden afgeschaft en wordt overgegaan tot een vorm van parkeerregulering die geen middelen voor de gemeente zouden opleveren? Dat zal enorme consequenties met zich meebrengen. Het zal een jaarlijks tekort opleveren voor gemeenten dat kan oplopen tot miljoenen euro's voor de grootste gemeenten. Miljoenen die elders dienen te worden bezuinigd of op een andere manier moeten worden verkregen. Met de afschaffing van de onroerende zaakbelasting zou dat een rampzalig scenario zijn. Het geeft ook weer, dat wat eens begon als een beleidsmatige vernieuwing (het voeren van een parkeerbeleid) nu niet meer los gezien kan worden van zijn financiële belangen. Beleid en financiële overwegingen zijn per definitie ver-

² CROW 2002, p.15.

groeit met elkaar, hetgeen de zuiverheid van beleidsmatige overwegingen nog wel eens kan aantasten. Gemeenten zijn misschien wel te afhankelijk geworden van parkeeropbrengsten.

Voorbeeld: dilemma in gemeente X

In gemeente X is een grote parkeergarage gelegen in het centrum van de stad. De kostendekkingsgraad van deze garage is nog niet hoog. Tegelijkertijd heeft de stad een aantal transferia gelegen aan de rand van de stad. De bereikbaarheid van de binnenstad laat op bepaalde momenten te wensen over. Er vindt een discussie plaats over het gebruik van de transferia. Indien het gebruik van de transferia kan worden gestimuleerd, dan zou de bereikbaarheid van de binnenstad worden verbeterd. Het gebruik van de transferia kan worden gestimuleerd door goedkoop parkeergelegenheid aan te bieden, inclusief goede openbaar vervoerverbindingen naar de binnenstad. Indien dit echter wordt gerealiseerd, dan wordt het streven naar een hogere kostendekkingsgraad van de parkeergarage ondermijnd. Dit is direct voer voor discussie binnen gemeente X. Of ten koste van de financiën de beleidsdoelstelling zal zegevieren is afhankelijk van de politiek.

6. De praktijk: parkeerbeleid in Oss

In Oss vigeert een parkeernota uit 1993

De kern van de nota is dat het parkeerbeleid dient te zijn afgestemd op de centrale en regionale functie van het centrum. Net als overal in Nederland in die tijd het geval was, doet de nota de aanbeveling een sturend parkeerbeleid te voeren gericht op het terugdringen van het auto-gebruik in het woon-werkverkeer. Voor bewoners en bezoekers moet voldoende parkeergelegenheid beschikbaar zijn.

De conclusie is een tekort aan parkeergelegenheid, zij het slechts enkele uren per week. In het gehele centrum wordt betaald parkeren ingevoerd en in een gedeelte van het centrum een parkeerregeling voor belanghebbenden.

Wat ervan terecht kwam

Betaald parkeren werd ingevoerd, evenals een vergunningregeling. De vergunningregeling werkt voortreffelijk, de woonstraten waar het is toegepast staan overdag zowat leeg. In het betaald parkeren gebied is de bezetting redelijk en op zaterdag hoog. Aan de rand van het betaald parkeren gebied is de bezetting doordeweeks hoog. Woonstraten net buiten het gebied staan ook overdag redelijk vol. Het saldo van kosten en baten is positief. De gemeente heeft een parkeerbedrijf ingesteld met een eigen kostenpost op de begroting. Het exploitatiesaldo laat toe dat een deel van het resultaat kan worden afgedragen aan de Algemene dienst.

Incidenteel is in de loop van de tien jaren die sinds de parkeernota voorbij gingen, het beleid op onderdelen bijgesteld en zijn aanvullende maatregelen getroffen. Zo zijn een drietal bewaakte fietsenstallingen in gebruik genomen en is een parkeerterrein omgebouwd naar “achteraf betaald parkeren”. Ook is een parkeerdek achter een nieuw gebouwde supermarkt in gebruik genomen.

En nu is het tijd om het parkeerbeleid en alles wat sinds de vorige nota gebeurd is, tegen het licht van 2004 te houden.

Huidige stand van zaken

In de aanloop naar een nieuw parkeerbeleidsplan is een startnotitie uitgebracht en een parkeerbalans opgesteld.

De vraag en aanbod van parkeerplaatsen blijkt in het gehele onderzochte gebied redelijk in evenwicht, maar is niet overal even hoog. In het gebied betaald parkeren is een tekort aan parkeergelegenheid, daaromheen is een gebied waarbij vraag en aanbod redelijk in evenwicht zijn en daarbuiten is er een overschot aan parkeerplaatsen. Het mag duidelijk zijn dat met de huidige ontwikkeling de situatie ongunstiger zal worden.

De financiële stand van zaken is er door opeenstapeling van diverse losstaande besluiten niet beter op geworden.

A. Het achteraf betaald parkeren bleek aanmerkelijk minder profijtelijk dan verwacht:

- De apparatuur is veel duurder dan gewone parkeerautomaten;
- Het betaalde gebruik liep terug doordat men wacht tot de slagboom open staat om 19 uur en gratis weg kan rijden;

- Over de inkomsten moet BTW worden afgedragen (bij gewoon openbaar parkeren hoeft dat niet).

B. De fietsenstallingen zijn verliesgevend;

C. Het parkeerdek achter de supermarkt is sterk verliesgevend;

D. Een geplande parkeergarage zal een aantal jaren aanloopverliezen vertonen;

E. De afdracht aan de Algemene Dienst wordt steeds groter.

Als er niets gebeurt, zal het verlies in 2007 zijn opgelopen tot €1 miljoen per jaar en dan is het “bye, bye money”.

Waar moet het heen?

De gemeente moet ten aanzien van een aantal dilemma's keuzes maken. De dilemma's betreffen het parkeerbeleid, het aanbod (bijbouwen of beter benutten), de kwaliteit van parkeren, benutting van de ruimte in woongebieden, benutting van de ruimte in het centrum (doelgroepen), structureren van fietsparkeren en financiën.

Om een oplossing voor de middellange termijn te ontwikkelen, is een drietal varianten geformuleerd, de “Doe niets variant”, de “Benuttingsvariant” en een “Bouwvariant”.

De nulvariant zal moeten worden verworpen. De voorgestelde ontwikkelingsrichting betreft het uitwerken van een benuttingsvariant, in geringe mate aangevuld met een bouwvariant. Oss gaat een parkeerbeleidsplan ontwikkelen waarbij het gebruik van de bestaande parkeervoorzieningen centraal staat en er zal (voorlopig) één parkeergarage worden gebouwd. Een gefiscaliseerde belanghebbenden parkeerregeling lijkt een goed middel om de parkeerplaatsen in woonstraten in gedoseerde mate te blijven gebruiken voor centrumbezoekers.

Tegelijkertijd wordt een saneringsplan in het beleidsplan geïntegreerd waarmee de exploitatie op middellange gezond wordt gemaakt. Om een paar maatregelen te noemen:

- De huidige vergunningregeling op basis van Mulderwetgeving ombouwen naar fiscale regeling;
- Uitbreiden van gebied betaald parkeren;
- Tariefgebieden beter afstemmen op de intensiteit van gebruik;
- Inzet parkeerbeheerders combineren met beheers fietsenstallingen;
- Revenuemanagement voor het terrein achter de supermarkt;
- Er valt niet te ontkomen aan vermindering van de afdracht;

- De parkeertarieven moeten enigszins worden verhoogd.

7. Slot

Op zich is er niets tegen het inzetten van parkeerbeleid om middelen te genereren. Parkeren mag door overheden echter nooit primair als inkomstenbron worden gezien. Voor een goed functioneren van het centrum is mobiliteit essentieel. Daarom is elke gemeente(lijke economie) gebaat bij een beleidsmatige insteek van parkeren, waarbij de inzet is gericht op het waarborgen van de bereikbaarheid van het centrum. Alleen in die rol kan parkeerbeleid de gemeentelijke economie 'redden' van het immer op de loer liggend gevaar dat een slechte bereikbaarheid met zich meebrengt voor het functioneren van binnensteden.

Referenties

CROW, *Brochure parkeerbeleid in Nederland, Een historisch overzicht*, Ede, 2003.

CROW, *Geïntegreerd parkeren, Hoofdpuntennotitie*, Brochure 1 in de reeks Van Parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement, Ede, mei 2002.

CROW, *Parkeerregulering, Toepassing en effecten*, Brochure 5 in de reeks Van Parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement, Ede, april 2003.