

Parkeerbeleid op middellange termijn
Hoe vangen we de parkeerdruk in de toekomst op?

Bram van Luipen
Kennisplatform Verkeer en Vervoer
bram.vanluipen@kpvv.nl

Sjoerd Stienstra
Grontmij Parkconsult
sjoerd.stienstra@grontmij.nl

John Bongarts
ParkKing
jbongarts@parkking.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
20 en 21 november 2008, Santpoort**

Samenvatting

Parkeerbeleid op middellange termijn

Hoe vangen we de parkeerdruk in de toekomst op?

Op veel terreinen binnen het vakgebied verkeer en vervoer wordt vooruit gekeken, ver vooruit zelfs. De toekomstbeelden van de gebroeders Das - inmiddels literatuur uit de vorige eeuw - zijn daar een sprekend voorbeeld van. Zo niet met parkeren, er zijn wel futuristische plaatjes van parkeeroplossingen, maar daar blijft het ook bij.

Het autopark blijft maar groeien en sinds 2007 leeft de helft van de mensheid in stedelijke gebieden. Stedelijke gebieden die we om tal van redenen willen bundelen en verdichten. Dat trekt een wissel op parkeren en dwingt ons om ook op dat gebied naar de toekomst te kijken. Hoe je dat dan doet is nu de vraag.

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) heeft daarom een discussienota uitgebracht om de discussie over parkeerbeleid op middellange termijn in gang zetten. Deze nota bevat een analyse van de huidige situatie, waaruit blijkt dat het huidige parkeerbeleid in veel gevallen reactief is. En een beschrijving van ontwikkelingen op het gebied van economie, ruimte, demografie en parkeerdruk en autobezit en de impact daarvan op het parkeren in de toekomst.

Een van de vragen is of de huidige parkeernormen en uitgangspunten wel voldoende basis bieden voor het maken van nieuw beleid. De verwachtingen rond parkeren zijn: slechte benutting van parkeervoorzieningen in binnensteden door het weren van langparkeerders, toenemende parkeerschaarste in woongebieden, toename van betaald parkeren in kleinere centra waardoor deze voor de dagelijkse boodschappen minder interessant worden en bevolkingsverdunding die concentratie van voorzieningen teweegbrengt waardoor bij deze voorzieningen de parkeerdruk toenemend. Kortom toenemende schaarste aan parkeerruimte waardoor parkeertarieven te hoog dreigen te worden.

Om de discussie over het parkeerbeleid voor de toekomst structuur te geven wordt een aantal oplossingsrichtingen gegeven en eindigt het met een aantal stellingen om het debat aan te jagen. Conclusies kunnen wij nu niet trekken en aanbevelingen niet geven. Het is onze bedoeling om langs de weg van het debat en discussies paden uit te stippelen die leiden op weg naar een scherper beeld van de vragen in toekomst op het vlak van parkeren en welke passende oplossingen vanuit de vakwereld ontwikkeld kunnen worden.

Deze CVS-bijdrage bevat de hoofdlijnen van de uitgebrachte discussienota, inclusief de door ons geponeerde stellingen.

Wij kijken gespannen uit naar discussie die wij op het CVS over parkeerbeleid in de toekomst met u gaan voeren.

1. Een toekomstperspectief voor parkeerbeleid

Parkeerbeleid is vooral gericht op de korte termijn, op het oplossen van de problemen van vandaag. Uit een onderzoek onder 200 gemeenten (IOO, 2002) blijkt dat de belangrijkste doelstelling van gemeentelijk parkeerbeleid zijn:

- Optimalisering van de benutting van de bestaande parkeervoorzieningen
- Uitbreiden of handhaven van het huidige parkeeraanbod
- Genereren van (voldoende) parkeerinkomsten
- Verminderen van de parkeervraag

In veel gevallen is parkeerbeleid daarmee reactief. Er vindt over het algemeen onvoldoende bezinning plaats over de ontwikkelingen op langere termijn, waardoor structurele oplossingen onvoldoende voet aan de grond kunnen krijgen. Slechts in de grotere gemeenten wordt in beperkte mate nagedacht over beheersing van de vraag naar parkeerruimte.

Dit is een probleem dat zich op meerdere vlakken in ruimtelijk-infrastructurele planvorming voordoet. De tijdhorizon waarop deze plannen worden beoordeeld is aanzienlijk korter dan de levensduur van infrastructuur en gebouwde omgeving, zeker wanneer ook nog rekening wordt gehouden met de lange voorbereidingstijd alvorens de plannen worden gerealiseerd.

Het is daarom zinvol op een meer samenhangende wijze na te denken over de toekomst van het parkeren in de stad. Er komt dan meer zicht op kansrijke, structurele mogelijkheden om de continue spanning tussen leefbaarheid en kwaliteit van de ruimtelijke inrichting versus parkeren, bereikbaarheid en mobiliteit in een beter evenwicht te brengen.

Daarbij zal ook een inschatting moeten worden gemaakt van het maatschappelijk draagvlak dat voor de mogelijke, wellicht onconventionele, toekomstrichtingen, verkregen zou kunnen worden.

Uitgangspunt van de overheid bij het huidige mobiliteitsbeleid is dat automobilititeit op zich niet wordt beperkt. We zullen dan ook dienen te zorgen voor een goede infrastructuur –waaronder de parkeerinfrastructuur- waarbij de vraag- en aanbodzijde beter met elkaar in balans is.

Verder is het interessant eens te bezien of het huidige beleid en daarbij behorende parkeeropbrengsten, die nu nog positieve bedrijfsresultaten kennen, in de toekomst niet zullen veranderen in grote kostenposten voor de lokale overheden door de consequenties van de huidige beleidskeuzen in samenhang met de ontwikkeling van de parkeermarkt. Er zullen structurele keuzes gemaakt moeten worden om de toenemende parkeerdruk in centra en woongebieden op te kunnen vangen, en tegelijkertijd het parkeersysteem realiseerbaar en financieerbaar te houden. (Ondergrondse) parkeervoorzieningen, niet alleen in de stadscentra, maar ook voor vergunninghouders in de omliggende woongebieden, kunnen daarin een essentiële rol spelen; niet alleen voor de structurering van de parkeerproblematiek, maar ook voor een verbetering van de woonomgeving. Door het automatisme van 'de auto voor de deur' te doorbreken kan een selectiever autogebruik op gang komen, met alle positieve gevolgen voor leefomgeving en gezondheid van dien. Om deze ontwikkelingen mogelijk te maken zijn evenwel onconventionele maatregelen noodzakelijk, bijvoorbeeld in juridische en fiscale zin.

Dit alles is de reden om een aantal van deze perspectieven van het parkeerbeleid op (middel-) lange termijn te verkennen. Daarmee willen we een aanzet geven tot een discussie over een structurele, duurzame vormgeving van het parkeerbeleid voor de toekomst, door dilemma's en keuzes die daarbij spelen in beeld te brengen. Hiermee trachten we een bijdrage te leveren aan een herbezinning op de uitgangspunten van parkeerbeleid en een herziening van aanpak van de parkeerproblemen. Dit alles is verwoord in de KpVV-uitgave Parkeerbeleid op middellange termijn en deze CVS bijdrage bevat daar de essenties van.

2. Parkeerbeleid, een gedeelde verantwoordelijkheid

2.1. Een primaire verantwoordelijkheid van het lokale bestuur

Parkeerbeleid is een primaire verantwoordelijkheid van het lokale bestuur. De regionale verantwoordelijkheid beperkt zich tot het niveau van locatiebeleid, waarin bereikbaarheid een randvoorwaarde is en tot het niveau van aanvaardbare bandbreedtes voor gemeentelijke parkeernomen.

In het verleden heeft de rijksoverheid een sterkere invloed op het parkeren gehad, en – onder invloed van het toenemende autobezit – verwachten we dat dat ook in de toekomst een situatie gaat ontstaan waar op nationaal niveau meer overheidsbemoeienis met het parkeren ontstaat. Het onlangs uitgebrachte rapport Parkeerproblemen in woongebieden van het Ruimtelijke Planbureau is daar een voorteken van.

Door de sterke inperking van het centrale en regionale beleid is een grote diversiteit van regels ontstaan bij de gemeenten. Ook de inzichten hoe het parkeerprobleem moet worden opgelost verschillen per gemeente. Het oplossen van parkeerproblemen is vaak maatwerk en daardoor ook niet allemaal te vatten binnen een centraal beleid. Veel gemeenten hebben het parkeerbeleid verankerd in parkeernota's en proberen te sturen op basis van het aantal parkeerplaatsen, de ruimtelijke verdeling van de parkeerplaatsen en door middel van prijs en kwaliteit.

De dagelijkse praktijk van het opzetten en uitvoeren van parkeerbeleid is dat daarmee een oplossing wordt gezocht voor de problemen van gisteren. In steeds meer gemeenten raken daarbij de grenzen van de oplossingsmogelijkheden in zicht, terwijl de problematiek zich nog steeds verder ontwikkelt. De groei van het autobezit, plus de tendens dat de gemiddelde auto groter, breder en hoger wordt, leidt er toe dat de druk van het parkeren op de openbare ruimte verder toeneemt, en zich als een olievlek uitbreidt over de gebouwde omgeving.

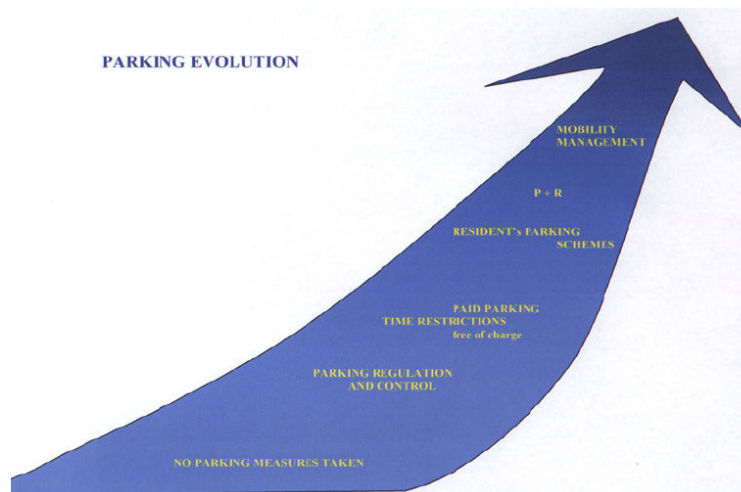
Nu wordt hierop nog vaak gereageerd door het op steeds grotere schaal invoeren van zones voor vergunninghoudersparkeren voor bewoners. Op termijn zal dit echter geen oplossing kunnen bieden, ook al omdat door een dergelijke maatregel de gebruiksmogelijkheden van de (schaarse) parkeerruimte worden beperkt in plaats van geïntensiveerd.

Verder valt het gebrek aan expertise binnen veel gemeentelijke organisaties dagelijks in de markt waar te nemen. Bij de gemeenten is expertise op het gebied van de uitvoerende taken van het straatparkeren veelal wel beschikbaar, doch kan nog veel worden verbeterd aan kennis en ervaring op het gebied van de bedrijfseconomische en marketing aspecten van parkeren.

Er zouden honderden miljoenen bespaard kunnen worden wanneer de bedrijfseconomische kant van het parkeren op gemeentelijk niveau meer aandacht zou krijgen. Dit zou ook kunnen leiden tot een positiever imago van de consument voor de parkeermaatregelen, wanneer deze worden ondersteund door een betere voorlichting en een commerciëlere aanpak op het gemeentelijk niveau.

De trend in parkeerbeleid is dat parkeerbeleid steeds meer een integraal onderdeel zal worden van stedelijke planning. Het Europese COST-342 project heeft dat duidelijk aangetoond. Parkeermaatregelen worden daarin een instrument om een gebied én bereikbaar te houden én de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.

Uit dat onderzoek bleek ook dat Nederland één van de landen is waar deze ontwikkeling het eerst te verwachten is. Parkeren als onderdeel van stedelijke planning vergt echter een omslag in het denken bij de verschillende betrokken diensten van de lokale overheid, die voor een groot deel nog zijn beslag zal moeten krijgen.



Eindrapport COST-342 'Parking measures and their effects on mobility and the local economy

2.2. Maar ook dan van anderen

Een goede bereikbaarheid, en daarmee ook een goed parkeerbeleid vraagt een goed samenspel tussen de verschillende betrokken partijen. Parkeerbeleid is daarom niet alleen een zaak van de lokale overheid, maar vraagt ook een actieve participatie van betrokken burgers en bedrijfsleven. Dit is in de nota over lokatiebereikbaarheid van de Raad voor verkeer en Waterstaat, onder de toepasselijke titel 'ieder zijn deel' (juni 2004) nader uitgewerkt.

3. De parkeerproblemen van de toekomst

3.1. Doelstelling van parkeerbeleid

De doelstelling van het gemeentelijk parkeerbeleid is grosso modo een optimalisering van het gebruik van de openbare (parkeer-)ruimte, waarin een al dan niet expliciet benoemd evenwicht wordt gezocht tussen belangen van woon- en leefklimaat, bereikbaarheid en economie. De effecten van dit parkeerbeleid worden echter vaak niet geëvalueerd c.q. inzichtelijk gemaakt.

De vraag die gesteld zou moeten worden is of het gekozen pakket aan parkeermaatregelen wel het beoogde resultaat oplevert. Daarbij moet worden bedacht dat de beoogde resultaten niet alleen liggen op het vlak van organisatie en beheer van het parkeren, maar dat de beoogde resultaten zich ook, en in steeds sterkere mate, kunnen uitstrekken naar de kwaliteit van de bereikbaarheid en de ruimtelijke omgeving.

3.2. Vraagpunten bij het huidige parkeerbeleid

De vraag is of de huidige praktijk van het gevoerde parkeerbeleid, met het oog op een verdere toename van het autobezit, ook voldoende perspectief biedt voor de toekomst. Zijn de doorkijk naar de toekomst en de financiële gevolgen voldoende in kaart gebracht? Bieden de huidige parkeernormen en uitgangspunten voldoende basis voor het maken van nieuw beleid? Er worden momenteel in multifunctionele gebieden normen gehanteerd die het gevaar van een overdimensionering van gebouwde parkeervoorzieningen tot gevolg hebben, doordat meervoudig gebruik van parkeerruimte door verschillende doelgroepen onvoldoende wordt meegewogen, en de parkeerkenmerken van de verschillende doelgroepen nog onvoldoende in kaart zijn gebracht. Dit leidt tot grote exploitatieverliezen op de op basis daarvan ontworpen parkeergarages.

Er dient meer inzicht te komen in de hierboven geschetste vraagpunten met betrekking tot de effectiviteit van het parkeerbeleid, om daarmee de gemeenten instrumenten in handen te kunnen geven voor een parkeerbeleid dat ook op langere termijn hout snijdt.

3.3 De parkeerproblemen van de toekomst

- Slechte benutting van parkeervoorzieningen in binnensteden

In binnensteden bestaat de dreiging dat parkeervoorzieningen worden gebouwd voor de leegstand; parkeervoorzieningen worden onvoldoende intensief gebruikt. Beleid om langparkeerders (woon-werk) te weren uit de binnenstad leidt tot inefficiënt gebruik van parkeervoorzieningen. Van maandag t/m vrijdag bieden de parkeerplaatsen voldoende reserveruimte om op zijn minst een deel van de langparkeerders een plek te bieden. Langparkeerders wijken uit naar de omliggende wijken, met als reactie vergunninghoudersparkeren (olievlek/ waterbed)

- Parkeerschaarste in woongebieden

Woongebieden, zowel rond de binnenstad als op andere plaatsen, hebben te maken met een toenemend autobezit.

In het laatste decennium is het autobezit, uitgedrukt in het aantal auto's per 1000 inwoners, met zo'n 25% toegenomen. De bevolkingsgroei bedroeg in datzelfde laatste

decennium ongeveer 6 à 7%. Als we ook daarmee rekening houden kan worden becijferd dat het aantal auto's in Nederland alleen in de laatste tien jaar al is toegenomen met meer dan 30%. In de meest recente parkeerkencijfers (CROW, 2004) is dan ook ten opzichte van eerdere waarden een sterk opwaartse trend te bespeuren, zeker wanneer het gaat om parkeerbehoefte bij woningen

De parkeerdruk in woongebieden is navenant gestegen. Het aantal klachten over parkeeroverlast in de woonomgeving in de avonduren en in de weekenden neemt de laatste tijd sterk toe. Vaak hebben de straten slechts een geringe breedte en zijn de straatprofielen niet berekend op het huidige autobezit van de bewoners. Voor deze vorm van parkeeroverlast, die voortkomt uit het toenemende autobezit van buurtbewoners, gecombineerd met de beperkte ruimte om deze auto's te parkeren, biedt invoeren van betaald parkeren geen afdoende oplossing. De ruimte is te beperkt om op maaiveld extra parkeerplaatsen aan te leggen. Dit zou ten koste gaan van eveneens schaarse openbare ruimte (voetpaden, speelplaatsen, groen). Ook kunnen de kosten van aanleg van parkeerruimte een bezwaar vormen.

Parkeren in woongebieden ontwikkelt zich dan ook in rap tempo tot het parkeerprobleem voor de (nabije) toekomst.

- Betaald parkeren in kleinere centra

Om tot een eerlijker verdeling van schaarste aan parkeerruimte over te gaan wordt in en rond steeds meer stads- en dorpscentra overgegaan tot regulering van het parkeren, vaak door een combinatie van parkeerduurregulering en reservering van parkeerruimte voor doelgroepen (vergunninghouders). In de loop der jaren is betaald parkeren als reguleringsinstrument steeds meer gemeengoed geworden. In plaatsen boven de 20.000 inwoners ziet men steeds vaker betaald parkeren, en in centra van plaatsen boven de 50.000 inwoners is inmiddels vrijwel overal een vorm van betaald parkeren ingevoerd. Het is te verwachten dat deze grenzen in de loop van de tijd nog verder zullen dalen. Toch zit daaraan ook een gevaar verbonden. Deze kleinere centra zijn vooral op boodschappen doen gericht, een activiteit die een hogere frequentie en een lagere toegevoegde waarde kent dan 'winkelen'. De maatschappelijke weerstand om te betalen voor parkeren wordt dan groter, en de alternatieven om elders boodschappen te doen zijn vaak nabij. Invoering van parkeerregulering zal altijd rekening moeten houden met de functionele positie van het centrumgebied.

- Bevolkingsverdunning versterkt parkeerproblematiek

Bevolkingsverdunning draagt bij aan de toename van de parkeerproblematiek, 61% van de huishoudens bestaat uit één- en tweepersoonshuishoudens. Gevoegd bij de tendens tot stedelijke verdichtingsprocessen leidt dit tot steeds meer auto's op minder oppervlak

- De gemeentelijke spagaat

Van oudsher is het parkeerbeleid van gemeenten vooral gericht op de binnensteden. De parkeerdruk strekt zich echter inmiddels vaak uit tot (ver) buiten het centrum.

Omzet en investeringen zijn sterk gegroeid. Het parkeerbedrijf is inmiddels een volwaardige bedrijfstak geworden. Meer dan 100 gemeenten in Nederland hebben intussen betaald parkeren ingevoerd, en per jaar worden honderden miljoenen euro's omgezet. Daartegenover staan toenemende investeringskosten in nieuwe, steeds meer

ondergrondse, parkeervoorzieningen. Daarom kunnen de financiële risico's bij gebouwde parkeervoorzieningen vaak aanzienlijk zijn.

De gemeentelijke exploitatie komt vaak in de spagaat van tegenstrijdige belangen: gemeentelijk mobiliteitsbeleid (terughoudend autogebruik) en rendabele exploitatie van parkeervoorzieningen (meer auto's is meer omzet).

- Parkeervoorzieningen worden steeds duurder

Door de verdere toename van het autobezit zal het gevecht om de openbare ruimte alleen maar toenemen en zullen de investeringskosten voor parkeervoorzieningen verder stijgen. Straatparkeren (hoog rendement) zal steeds meer worden vervangen door parkeren in gebouwde (ondergrondse) parkeervoorzieningen met een lager, zo niet negatief rendement.

- Parkeertarieven dreigen te hoog te worden

De verwachting is dat de parkeerexploitaties van gemeenten op termijn onder druk komen te staan. Rendabele plaatsen in hartje binnenstad moeten nu nog vaak de tekorten op onrendabele plaatsen elders, inclusief (te goedkope) vergunninghouderszones, afdekken. Hierdoor ontstaat een opwaartse druk op de parkeertarieven voor kortparkeren in het centrum. En dat terwijl in vergelijking met het buitenland de Nederlandse tarieven al relatief hoog zijn.

Hierdoor kan zelfs het functioneren van de binnenstad onder druk komen te staan. Kortparkeerders zijn gevoelig voor vergroting van loopafstanden, het verschuiven van parkeercapaciteit naar verder weg gelegen zones tast het bereikbaarheidsimago van de binnenstad aan. Ook kan niet ongebreideld het parkeertarief worden opgeschroefd. De prijselasticiteit van parkeertarieven is weliswaar gering, maar dat slechts binnen bepaalde marges.

- Private sector aast op de mooiste plaatsen

De private sector zal er naar streven om de beste parkeerlocaties in het centrum te verwerven, waardoor voor de gemeente op termijn alleen de onrendabele plaatsen overblijven en de exploitatie verder onder druk komt te staan.

4. Oplossingsrichtingen

4.1. Centrumgebieden

- Marketing parkeren als onderdeel van binnenstadspromotie

Gemeenten zullen zich moeten heroriënteren op de vraag wat zij als parkeerbedrijf willen bieden aan de bezoekers van de binnenstad. De klant, de parkeerder, staat daarbij centraal. Parkeren vormt onderdeel van de karakteristieken van de binnenstad. De klant komt als bezoeker van de binnenstad, het binnenstadsbezoek is het primaire doel. De klant komt niet om te parkeren. Parkeren is daarmee evenwel niet onbelangrijk. Parkeren is, evenals bereikbaarheid, geen attractiefactor van een binnenstad, maar wel een belangrijke randvoorwaarde. Dat geldt zowel voor de bezoekers van de binnenstad, de bewoners van het gebied als voor de daar gevestigde bedrijven. Parkeren maakt

onderdeel uit van het totale binnenstadsbezoek. De marketing van de binnenstad, en daarbinnen van het parkeren, moet daarop gericht zijn.

- Structurele oplossingen voor bewoners- en werkersparkeren

Veel gemeenten hebben in hun beleidsplan voor parkeren als doelstelling de criteria "benutten en beprijzen" staan. Deze doelstellingen zullen de komende decennia nog meer doorgevoerd gaan worden om de parkeerbehoefte goed te kunnen reguleren. Immers in de stedelijke gebieden wordt de openbare ruimte voor parkeren alsmaar zwaarder belast als gevolg van de verdere toename van het autobezit. Een verdere toename van het autobezit zal de gemeente dwingen te kiezen voor meer structurele oplossingen voor bewoners en werkers parkeren. De daarmee gemoeide investeringen zullen doorbelast worden aan de belanghebbenden in welke vorm dan ook.

- Dalurenbeleid

De huidige tendens is dat bezoekers (kortparkeerders) in toenemende mate de (financiële) druk van de exploitatie van de parkeervoorzieningen op hun schouders krijgen. De parkeertarieven voor bewonersvergunningen zijn veruit onvoldoende om de financiële kosten te kunnen dekken, en langparkeerders (werknemers van bedrijven) worden in toenemende gewerd uit de binnenstedelijke parkeervoorzieningen. Het gevolg daarvan is dat de bezettingsgraad van de parkeervoorzieningen ongunstiger wordt; de daluren in bezoekersparkeren kunnen minder worden opgevuld met langparkeerders op werkdagen.

- Parkeermakelaar

Gemeenten zouden kunnen zoeken naar mogelijkheden om tot een betere benutting van de parkeermogelijkheden te kunnen komen. Sturing van de parkeerdruk over de verschillende parkeermogelijkheden is daarbij gewenst. De inzet van een parkeermakelaar kan daarbij een nuttig instrument zijn. Hiermee is in Zwolle ervaring opgedaan. De parkeermakelaar zet zich in om particuliere parkeeraccommodaties (bijvoorbeeld bij bedrijven) 'bij te kunnen schakelen' op de momenten dat er vanuit de primaire functie nauwelijks of geen parkeervraag is, bijvoorbeeld op kopavonden en zaterdagmiddagen.

- Geavanceerd parkeermanagement

Momenteel komen ook zeer geavanceerde technieken op de markt waarmee de parkeerdruk beter per doelgroep kan worden bestuurd. De invoering van een citypas waarbij iedere inwoner van de stad en eventueel regio een parkeerpas krijgt behoren tot de mogelijkheden. Met dit systeem kunnen uitstekend bepaalde doelgroepen worden bestuurd, ter geleiding van de verkeersstromen en parkeeraanbod.

- Concessies

Om de sturing van de parkeerdruk optimaal te kunnen toepassen is het van belang dat de exploitatie van de verschillende parkeermogelijkheden in een (centrum-)gebied aan elkaar verbonden is: niet dat particuliere exploitanten de parkeergarages op lucratieve locaties exploiteren, en de gemeente blijft zitten met verliesgevende vergunninghoudersgebieden. Ook in deze opzet zou er zeker een rol kunnen zijn voor marktpartijen, die bijvoorbeeld in de vorm van een concessie het parkeren in een

bepaald gebied (binnenstad, gereguleerd gebied, hele gemeente) zouden kunnen exploiteren, inclusief de bezoekersgarages én de vergunninghoudersgebieden.

- Lastenverdeling

Daarnaast is de vraag aan de orde in hoeverre de kosten en investeringen van parkeren zouden moeten worden opgebracht door de gebruikers (de parkeerders) en/of door de partijen die belang hebben bij een goede bereikbaarheid van de binnenstad. Is parkeren een drempel die de bezoeker moet nemen om de binnenstad te kunnen bereiken of is het een commodity die wordt aangeboden door de binnenstadsbedrijven? Of anders gezegd: betaalt de gebruiker, of betaalt de belanghebbende?

- Rekening-parkeren

De maatschappelijke trend op dit moment is dat de gebruiker betaalt. Met de ontwikkeling naar 'rekening rijden' komt ook de mogelijkheid naar 'rekening parkeren' in beeld. Als auto's (automobilisten) kunnen worden belast naar het gebruik van de weg (gedifferentieerd naar plaats en tijdstip), wordt het ook mogelijk de bezitter van een voertuig het gebruik van openbare parkeerruimte door te berekenen, gedifferentieerd naar plaats van parkeren en parkeertijd. Dit biedt mogelijkheden naar veel verdergaande differentiëring van parkeertarieven; alleen daadwerkelijk gebruikte parkeertijd afrekenen, progressieve of degressieve parkeertarieven, verfijning tariefzones, tarifiering afhankelijk van tijdstip of actuele parkeerdruk, enzovoort.



Bron: S. Tjepkema, gemeente Zwolle

4.2. Woongebieden

- Probleem aanpakken bij de bron

Door de toenemende druk op de parkeerruimte in de binnenstad en de reguleringsmaatregelen die worden getroffen worden de effecten in de omliggende wijken merkbaar. Het aantal vergunninghoudersplaatsen in wijken rondom de binnensteden neemt met sprongen toe (beschermen woonomgeving). Echter ook door het toenemend aantal auto's van bewoners zelf ontstaat een toenemende parkeerdruk in vele woonwijken, waarop de beschikbare (openbare) ruimte vaak niet berekend is. Woongebieden kunnen dus zowel te maken hebben met een elders liggende bron van parkeerdruk (overloopparkeren) als met een autonome 'eigen' parkeerdruk. Zowel qua oplossingen als qua financiering zullen deze problematieken van elkaar verschillen. Een goede analyse van de oorzaak van de parkeerproblematiek in woongebieden is dan ook noodzakelijk.

- Tarieven in overeenstemming met kosten

De lage tarieven voor vergunningen staan in geen verhouding tot de kosten voor invoering en handhaving van vergunninghoudersparkeren, en de mogelijk daardoor weglekkende opbrengsten. Om te voorzien in de exploitatietekorten door de bezoekerstarieven te verhogen is geen optie, zie 3.2. Dit geldt des te meer wanneer de bron van de parkeerproblematiek is gelegen in de toename van het eigen autobezit van de bewoners.

De parkeerproblematiek in woonwijken kan eenvoudig worden opgelost door de tarieven voor vergunninghouders op te trekken naar een reëel peil, waardoor de automobilist ook in dit geval wordt geconfronteerd met de reële kosten van autobezit en –gebruik.

Bij veel overheden en bij bewoners bestaat een weerstand tegen hoge(re) tarieven voor parkeervergunningen voor bewoners, met als motivering dat de kosten voor de parkeerplaatsen op de openbare weg al zijn verdisconteerd in de woningprijzen (in nieuwbouwwijken), en dat er daardoor een ongelijkheid ontstaat ten opzichte van bewoners die 'gratis' op eigen erf kunnen parkeren. Parkeren op eigen erf is evenwel zeker niet gratis (zie kader)

Kosten van parkeren op eigen erf



Pricing of Parking & Tariff structures; inleiding van Peter Martens (Q-Park) op het Europees Parkeercongres, Geneve, september 2005

- Investeren in gebouwde parkeervoorzieningen

Wanneer openbaar parkeren in woongebieden op de juiste waarde wordt geschat ontstaat ook investeringsruimte om te investeren in duurzame oplossingen. Kleinschalige gebouwde, mogelijk mechanische parkeervoorzieningen op maximaal 100 meter van de woning, zodat de eigenaar een stukje moet lopen om zijn auto op te halen, komen dan in beeld. Dit zal leiden tot een aanmerkelijke verbetering van de woonomgevingskwaliteit in

woonwijken die nu avond aan avond (over-)vol lopen met geparkeerde auto's. Ook blijkt een 'parkeerplaats op afstand' bevorderend te werken op het gebruik van andere vervoerwijzen (voet, fiets, OV) voor korte afstanden [Mobiliteit begint bij de woning, Mu Consult, 2000]. Een dergelijke oplossing is dan ook een stimulans voor bewust/ selectief autogebruik, mogelijk ook voor autodelen.

Tenslotte kan door dergelijke centrale parkeerlocaties voor woongebieden de intensiteit van parkeercontroles worden bevorderd, d.i. kostenbesparend.

- Concrete initiatieven

Het parkeerbedrijf ParkKing heeft een nieuw concept ontwikkeld waarbij het mogelijk is dat bewoners voor 50 a 60 euro per maand een parkeerplaats kan kopen. Een eerste concept wordt momenteel concreet uitgewerkt in samenwerking met de Gemeente Nijmegen.

Ook het Amsterdam Parkeerbonds ontwikkelt interessante initiatieven, die passen binnen dit kader. Uitgangspunt zijn mechanische parkeergarages onder de Amsterdamse grachten, waarbij gelijktijdig de overblijvende parkeerplaatsen op maaiveld uitsluitend worden gereserveerd voor laad-/losmogelijkheden. Een eerste project (Boerenwetering) zou in 2008 operationeel moeten zijn.

4.3. Bedrijvenlocaties

- Geconcentreerd parkeren

Op veel bedrijventerreinen beschikt ieder bedrijf over zijn eigen parkeervoorzieningen, niet zelden als gevolg van de bij de bouw opgelegde voorwaarde dat bij de bouw het bedrijf zelf zou moeten voorzien in voldoende eigen parkeerplaatsen. Door verschillende oorzaken (piektijden verschillend, bedrijfsmutaties, toenemend werknemersbestand, toename autogebruik, enzovoort) leidt dit in veel bedrijvenlocaties op den duur tot parkeerproblemen, waarbij het ene bedrijf een tekort aan parkeervoorzieningen heeft terwijl bij buurbedrijven voldoende reservecapaciteit beschikbaar is, die echter onbereikbaar is omdat de plaatsen voor eigen medewerkers worden gereserveerd. Door op bedrijvenlocaties geconcentreerde parkeeraccommodaties aan te bieden (al dan niet als gebouwde parkeervoorziening) kan de parkeervraag van meerdere bedrijven worden 'gepooled', wat leidt tot een evenwichtiger benutting van de parkeervoorzieningen en in de praktijk veelal ook tot een beperking van het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen.

- Strategische branchering

Het positief effect van het aanbieden van geconcentreerde parkeervoorzieningen neemt toe naarmate de branchesamenstelling van bedrijven en andere voorzieningen op de locatie meer gevarieerd is. De parkeer- en mobiliteitsprofielen van de aanwezige bedrijven zullen in de praktijk dan ook sterker van elkaar verschillen (tijdstip van hoogste parkeervraag in de ochtend, middag of zelfs 's avonds; verloop van de parkeerdruk over de verschillende dagen van de week; vakantiepatronen, e.d.), waardoor een gelijkmatiger uitnutting van de parkeercapaciteit kan worden bereikt. Door hierop te sturen in de branchering van bedrijventerreinen kan gericht een optimaal gebruik van de parkeervoorzieningen worden bereikt.

- Dubbelgebruik bevorderen

Ook bij een optimale branchering van bedrijventerreinen zullen perioden met een lage bezetting van de parkeervoorzieningen voorkomen (weekenden, avonden). Dan kan worden gezocht naar mogelijkheden om de dan beschikbare parkeercapaciteit in te zetten om bij te dragen in het opvangen van de parkeervraag van naburige voorzieningen, bijvoorbeeld recreatievoorzieningen, shuttle-service naar de binnenstad, of zelfs de (nachtelijke) parkeervraag van naburige woongebieden. Bij het vinden van deze –lokatiespecifieke– oplossing kan een parkeermakelaar (zie 4.1) ook goede diensten bewijzen.

- Parkeerheffing

Specifiek in kantoorgebieden (een specifieke vorm van bedrijvenlokaties) is de mogelijkheid van een A-lokatie parkeerheffing een mogelijkheid. Het aantal eigen parkeerplaatsen wordt in aantal dan sterk beperkt; de toedeling van het gebruik er van valt onder verantwoordelijkheid van de werkgever.

- Afstand tot de werkplek variabel

Het is denkbaar dat ook op bedrijvenlokaties de parkeerplaatsen meer gezoneerd worden aangeboden: een beperkt aantal (duurdere) plekken nabij de werkplek, bijvoorbeeld voor ambulante functies, minder valide werknemers, en dergelijke, en daarnaast op grotere afstand goedkopere parkeerplaatsen voor die werknemers waarvoor een korte loopafstand minder noodzakelijk is.

4.4. Financiën

- Reële kosten toerekenen

De verwachting is dat het parkeersysteem in de toekomst, bij ongewijzigd beleid, onbetaalbaar zal worden. Doordat voor bepaalde deelgroepen 'sociale' tarieven worden gehanteerd, de kostprijzen stijgen, en er in toenemende mate (duurdere) ondergrondse voorzieningen worden gevraagd, lopen kosten en opbrengsten steeds verder uiteen (inleiding S. Tjepkema (gemeente Zwolle) op middagsymposium Vexpan, 12 oktober 2006).

Veel kosten van parkeren zijn nu verborgen kosten, zoals bleek uit eerder in dit rapport aangehaalde voorbeelden. Een juiste volgorde zou kunnen zijn om eerst de werkelijke kosten van parkeren in beeld te brengen. Daarbij zullen heldere afspraken gemaakt moeten worden welke kosten daarbij moeten worden meegewogen (maatschappelijke kosten (en baten)?, afschrijvingen?). Vervolgens zal dan een principiële keuze gemaakt moeten worden wie deze kosten moet dragen. Daarbij is denkbaar dat een deel van de kosten aan de ene stakeholder wordt toegewezen, terwijl andere kostensoorten juist worden toegerekend aan andere stakeholders.

- Bijdrage lokale overheid

Ten aanzien van de gedachte centrale parkeervoorzieningen te ontwikkelen in woongebieden is het denkbaar dat gemeenten het kopen/ bouwen van eigen parkeervoorzieningen voor bewoners stimuleren met een gemeentelijke bijdrage uit het

parkeervonds. (Overigens ontvangt de gemeente de subsidie op termijn weer terug in de vorm van een hogere OZB, als gevolg van een hogere taxatiewaarde van de woning met parkeervoorziening).

Een aspect dat hierbij aandacht behoeft is het fiscale. Op het moment dient een parkeervoorziening binnen een bepaalde afstand van de woning te liggen om mee te worden gewogen in de fiscale waardering van de woning. Voor het stimuleren van de aanleg van geconcentreerde parkeermogelijkheden in de woonomgeving is het zeker gewenst dat deze voldoen aan de fiscale voorwaarden voor meetelling van de parkeerplaats in de waarde van de woning. Daarvoor zullen de fiscale voorwaarden wellicht moeten worden aangepast.

- Parkeeropbrengsten 'terugploegen'

Ook het aanwenden van gelden die worden gegenereerd door het invoeren van betaald parkeren of het verhogen van parkeertarieven voor maatregelen die bijdragen aan een verbetering van de woon- en verblijfsomgeving maken een verhoging van de kosten voor parkeren voor de gebruiker acceptabel. Zelfs in een 'car-oriented society' als de Verenigde Staten gaat dit op (The high cost of free parking, Donald Shoup, 2005). Automobilisten blijken bereid te zijn een zeker bedrag voor hun mobiliteit te betalen, wanneer ze daarvoor in de praktijk ook een zichtbaar resultaat terug zien. Dat geldt zowel voor parkeren (beter gebruik van parkeervoorzieningen, kwaliteit woonomgeving) als bijvoorbeeld voor rekening rijden (minder congestie, uitbreiding infrastructuur).

4.5. Parkeren, een onderdeel van de bereikbaarheid

Parkeren gaat meer en meer een onderdeel uitmaken van een totaalvisie op bereikbaarheid (en stedelijke kwaliteit). Dat betekent dat er eerst nagedacht moet worden over de organisatie van de bereikbaarheid en vervolgens hoe parkeermaatregelen daar in passen. Dit type denken is binnen mobiliteitsmanagement, een nieuw vakgebied binnen het verkeer en vervoer, verder uitgewerkt en is nu sterk in ontwikkeling.

5. Stellingen

In deze paper is een aantal gedachten geschetst over de verdere ontwikkeling van parkeerbeleid in de toekomst.

Hiermee wordt een aanzet gegeven tot een discussie over een structurele, duurzame vormgeving van het parkeerbeleid voor de toekomst. Verwacht wordt dat daarmee een bijdrage zal worden geleverd tot een herbezinning op de uitgangspunten van parkeerbeleid en een herziening van aanpak van de parkeerproblemen.

In een dergelijke opzet past niet dat deze bijdrage wordt afgesloten met conclusies, of zelfs maar met aanbevelingen.

Ter structurering van de discussie wordt daarom volstaan met een aantal stellingen, die weliswaar hun wortels vinden in het voorgaande, maar die niet noodzakelijkerwijs de enige daaruit volgende gevolgtrekking vormen.

Stelling 1:

Het parkeerbeleid van vandaag lost alleen de problemen van gisteren op

Stelling 2:

In de toekomst is parkeren bij de voordeur een illusie

Stelling 3:

Gratis parkeren bestaat niet!

Stelling 4:

We praten over parkeren en zwijgen over parkeeronderzoek