

**Parkeerbeleid met impact: het moet en kan anders!
10 gouden regels**

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

Hans Voerknecht
Kennisplatform Verkeer en Vervoer
hans.voerknecht@kpvv.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
22 en 23 november 2012, Amsterdam**

Samenvatting

Parkeerbeleid met impact, het moet en kan anders!

Parkeervoorzieningen hebben een grote impact op de bereikbaarheid en kwaliteit van centra, woon- en werkgebieden. Toch is het beleidsmatig een ondergeschoven kindje en wordt er op regionaal en nationaal niveau helemaal niet over parkeren nagedacht. Daarnaast heeft in vele kringen het vakgebied parkeren en gevoerd parkeerbeleid een slecht imago.

Deze CVS bijdrage bevat de volgende tien gouden regels om anders met dit vakgebied om te gaan en zo dit vakgebied meer respect te laten verdienen:

1. Gebruik parkeercijfers als start- en niet als eindpunt bij het ontwikkelen van parkeernormen.
2. Zet parkeernormen in als start bij de onderhandeling met vergunningaanvragers.
3. Vervang minimumparkeernormen door maximumparkeernormen.
Wijzig de verantwoordelijkheid van de gemeente; schaf het parkeerfonds af
4. Wees zeer terughoudend met het realiseren van nieuwe parkeergarages
5. Voer overal een parkeerregime in (betaald parkeren of vergunning parkeren).
6. Biedt geen straatparkeren aan bij nieuwe woningen
7. Integreer met Park and Ride, park and Bike en fietsparkeren
8. Zorg voor een goede, totale handhaving
9. Wees open en duidelijk over kosten en opbrengsten van parkeren



1. Parkeerbeleid: het moet en kan anders!

Allerwegen wordt erkend, dat er geen beleid is, dat een grotere impact heeft op het vergroten van bereikbaarheid, de kwaliteit van de openbare ruimte en de vervoerswijzekeuze dan parkeerbeleid.

Toch is parkeerbeleid vrijwel overal een ondergeschoven kindje. Ergens in een achterkamertje zitten de parkeermensen en de relatie met de zgn. "echte" beleidsmakers is dun.

Ook van de (door het rijk zelfs als essentieel onderdeel voor PVVP's benoemde) regionale coördinatie in parkeerbeleid door de provincies, komt is vrijwel niets terechtgekomen. Het niet verwonderlijk dat de Structuur Visie Infrastructuur en Ruimte met geen woord meer rept over parkeerbeleid.

Hierdoor heeft parkeren een slecht imago, kennen ingezette parkeermaatregelen te weinig maatschappelijk draagvlak en heeft dit vakgebied ten onrechte geen plaats in de beleidsvorming van hogere overheden

Wij stellen dat er wel degelijk een aanpak van het parkeerbeleid mogelijk is, dat goed uitlegbaar is en kan rekenen op een breed maatschappelijk draagvlak. Hiervoor hebben de auteurs de volgende tien gouden regels opgesteld. Regels waarover we graag het gesprek aangaan.

2. Tien gouden regels voor een beter gedragen parkeerbeleid

Regel 1: Gebruik parkeerkcijfers als start- en niet als eindpunt bij het ontwikkelen van parkeernormen.

De CROW parkeerkcijfers geven aan hoeveel parkeerruimte je nodig hebt in een situatie, ongeacht andere factoren. De situatie kan echter zeer veel verschillen, afhankelijk van de lokale situatie. Maar er moeten juist zeer veel andere factoren in beschouwing genomen worden: De mogelijkheden en de aantrekkelijkheid van andere vervoerswijzen, de parkeersituatie (centraal parkeren of voor de deur), etc. Afhankelijk van die gegevens kan dit leiden tot een lagere parkeerbehoefte.

Regel 2: Zet parkeernormen in als start bij de onderhandeling met vergunningaanvragers.

Bouwplannen kunnen afketsen als projectontwikkelaars menen dat de gemeentelijke parkeernormen te hoog zijn. Dat is zowel maatschappelijk als economisch niet gewenst. Heel langzaam begint er nu een praktijk te vormen rond het meer flexibel omgaan met parkeernormen en deze ook meer gebiedsgericht toe te passen. Dit vraagt om heldere procedures, inclusief aanvullende voorwaarden als het verliezen van het recht van op parkeervergunningen. Een goed voorbeeld daarvan is te vinden in de Nota Parkeernormen van de gemeente Den Haag.

Regel 3: Vervang minimumparkeernormen door maximumparkeernormen.

Nu is het zo, dat veel gemeenten de parkeerrichtlijnen van het CROW zonder meer vertalen naar parkeernormen en dan ook nog minimumparkeernormen. Dit vanuit de optiek dat er op z'n minst voldoende parkeerruimte wordt gerealiseerd. In steeds meer situaties is het gewenst om autoverkeerstromen te limiteren en is het logisch om maximum parkeernormen te hanteren. Zie publicatie

Regel 4: Wijzig de verantwoordelijkheid van de gemeente; schaf het parkeerfonds af

De eerste verantwoordelijkheid van de gemeente is het voorkomen van parkeeroverlast. Waar er duidelijk een eigenaar of ontwikkelaar van een gebied is aan te wijzen, dient het voorzien van de parkeerbehoefte juist de verantwoordelijkheid van die partij te zijn. Dus als een ontwikkelaar denkt een gebouw met nul parkeerplaatsen te kunnen exploiteren, dan is dat zijn verantwoordelijkheid. Het enige, dat je als gemeente hoeft te doen is de ontwikkelaar erop te wijzen, dat parkeren in de omgeving onmogelijk zal zijn, tenzij er met de gemeente afspraken worden gemaakt (bv. voor het huren van parkeerplaatsen bij een parkeergarage in de buurt).

Regel 5: Wees zeer terughoudend met het realiseren van nieuwe parkeergarages

Veel gemeenten hebben de afgelopen tijd of zelf veel geïnvesteerd in parkeergarages, of bijgedragen in de zgn. 'onrendabele' top bij exploitatie door een derde. Veel gemeenten met een eigen exploitatie zien de tekorten toenemen, terwijl die investeringen vrijwel nooit kostendekkend zijn en ook niet leiden tot meer bestedingen (wanneer het winkelgebieden betreft) of een beter te exploiteren gebouw. Een plek in een parkeergarage kost gemiddeld €5.400 per jaar en is bv. bij een winkelcentrum nooit

kostendekkend te exploiteren. De nieuwe wet Markt – Overheid staat het niet toe dat gemeenten geld toelagen op de door hun geëxploiteerde parkeergarage.

Regel 6: Voer overal een parkeerregime in (betaald parkeren of vergunning parkeren).

Jaarlijks kost parkeren in Nederland ca. €7 miljard, terwijl de totale opbrengsten ca. €650 miljoen zijn. Het is daarmee de grootste gesubsidieerde kostenpost, waarvan de kosten gemakkelijk naar gebruik en gebruiker toe te delen zijn. Dat betekent dus, dat iemand die geen auto heeft voor het parkeren van de (1^e, 2^e, 3^e) auto van de burens betaald. Het invoeren overal van (kostendekkend) betaald of vergunningparkeren neemt deze merkwaardige situatie weg. Je kunt tenslotte nergens in Nederland gratis je paard stallen, waarom dan wel je auto?

Regel 7: Biedt geen straatparkeren aan bij nieuwe woningen

Hier is in het buitenland succesvol mee geëxperimenteerd. Bewoners kunnen kiezen voor parkeren, maar dan op eigen terrein en kosten. Bezoekersparkeren kan dan apart geregeld worden.

Regel 8: Integreer met Park and Ride, park and Bike en fietsparkeren

Doordat er vooral geïnvesteerd wordt in uitbreiding van de capaciteit van het hoofdwegennet, betekent dat daardoor de stedelijke bereikbaarheid onder druk komt te staan. Met als gevolg dat steeds meer automobilisten tot aan de rand van de stad zullen (moeten) reizen en van daaruit verder. De meeste parkeervoorzieningen liggen centraal in de steden. Dat is een onbalans, die de komende tijd weggewerkt moet worden. Dat vergt dus een aanzienlijke uitbreiding van de Park+Ride-capaciteit. Daarnaast zal het concept van Park&Bike zich snel ontwikkelen, met juist ook locaties apart van de P+R-locaties. Tenslotte zullen de fietssnelwegen in toenemende mate voorzien in die stedelijke bereikbaarheid voor de afstanden van 7,5 – 25 km van de stad, in samenhang met de toenemende populariteit van de elektrische fiets. Daardoor zal het nodig worden dat fietsparkeren geïntegreerd wordt in de totale parkeer- en bereikbaarheidsprofiel van de stedelijke omgeving.

Regel 9: Zorg voor een goede, totale handhaving

Dit is essentieel. Het restrictief parkeerbeleid van SNS Reaal in Utrecht is een fiasco geworden door een afwezige handhaving van de gemeente Utrecht: Men kon de auto, met bijna geen kans op een boete, op grasveldjes etc. in de buurt neerzetten.

Regel 10: Wees open en duidelijk over kosten en opbrengsten van parkeren

De economie toont een neerwaartse spiraal. Daarentegen stijgen de parkeertarieven boven de inflatie uit. Parkeren wordt daardoor als melkkoe van gemeenten gezien. Dit vraagt om heldere communicatie over de motivatie van de in rekening te brengen parkeertarieven.

3. Referenties

Beargumenteerde keuze voor parkeernormen. (2005) Ede/Utrecht: CROW en Kennisplatform Verkeer en Vervoer

Nota Parkeernormen Den Haag. (2011). Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling Afdeling Verkeer

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. (2011). Ministerie voor Infrastructuur en Ruimte.