

Slim parkeren

Op weg naar een op maat
gesneden parkeervoorziening



P1 dossier acht, december 2009

Achtergrondinformatie over parkeren uitgegeven door P1



Bouwen wat nodig is

We rijden steeds meer, met steeds meer auto's. Aan het einde van elke rit willen we die auto's kwijt op werk, bij kennissen, in het winkelcentrum en bij instellingen, bedrijven, vrienden en kennissen die we bezoeken. Dus bouwen we steeds meer parkeervoorzieningen. Projectontwikkelaars, garage-exploitanten en gemeenten hebben er de handen vol aan. Al die parkeerterreinen en -garages vreten ruimte en kosten een vermogen. Kan dat niet slimmer?

Jazeker! In dit dossier vindt u een aantal suggesties, en als handreiking aan ontwikkelaars en gemeenten een stappenplan voor een slanke, op maat gesneden parkeervoorziening.

Dit dossier wordt u aangeboden door P1. Veel leesplezier!

Friso Hylkema,
directeur P1



- 4 **Bouwen op buikgevoel**
- 10 **Sneller, makkelijker en duurder**
- 14 **Wij wonen op grote parkeerplaatsen**
- 18 **Samen slim**
- 24 **Bouw niet voor de piek**
- 28 **Slim Parkeren is delen, delen en nog eens delen**

Bouwen op buikgevoel

Bij de bouw van parkeerruimte legt Nederland meer ijver aan de dag dan kennis en visie. Het is tijd voor herbezinning.

Het is niet gek dat Nederland koortsachtig bouwt aan parkeerplaatsen, parkeerterreinen en parkeergarages. Het wagenpark groeit immers schrikbarend snel. De afgelopen tien jaar is het aantal auto's met anderhalf miljoen gestegen tot 7,8 miljoen. De komende tien jaar komen er nog een miljoen auto's bij.

Zeker in de steden, rond winkel- en kantorencentra en bij uitgaansgelegenheden loopt de koorts hoog op. Nieuwe wijken worden gebouwd in de veronderstelling dat er voor elk huis minstens één auto een plaatsje zoekt, en in welgestelde wijken meer dan één. Kantoren proberen ruimte te bieden aan een groeiende leasebrigade en bezoekers die parkeergelegenheid vanzelfsprekend vinden. Winkelcentra ervaren een groot parkeerterrein of parkeergarage als levensvoorwaarde.

Schaarse ruimte

Omdat auto's onrustig bewegen tussen die verschillende bestemmingen, hebben we veel meer parkeerplaatsen dan auto's. Nederland heeft naar schatting negen miljoen openbare parkeerplaatsen en nog eens zeven miljoen op eigen terrein. En de teller loopt, want we bouwen voortdurend bij in een race tegen de klok.

In die race offeren we schaarse ruimte in stadscentra en woonwijken, en maken we een inbreuk op het groen

van de buitenwijken. En we steken er steeds meer geld in, want parkeerruimte wordt duurder. 98% van alle parkeerplaatsen ligt aan de straat, maar in stedelijk gebied biedt de stoeprand niet genoeg ruimte meer en de weerstand tegen het blik op straat groeit. Dus bouwen we steeds vaker peperdure parkeerplaatsen in parkeergarages. Bovengronds komen de stichtingskosten al snel op € 15.000 en ondergronds ligt de prijs rond € 30.000 – of zelfs meer dan € 50.000 als de garage aan de Amsterdamse Zuidas staat.

Die investering is in de exploitatie niet gemakkelijk terug te verdienen. Een ondergrondse parkeerplaats van € 30.000 moet aan exploitatiekosten en rentelasten al snel € 2.500 per jaar opbrengen. Die kosten moeten worden terugverdiend in een beperkt aantal uren: zelfs in goedlopende garages is elke plek maar vijf tot zeven uur per etmaal bezet. In dit gunstige geval is een tarief van rond de twee euro nodig om uit de kosten te komen.

Over alle garages gemeten ligt de bezettingsgraad nog niet half zo hoog. Maar het gemiddelde tarief komt niet in de buurt van de € 4,50 die nodig is om de begroting sluitend te maken. De praktijk is dan ook dat meer dan driekwart van alle openbare parkeergarages niet rendabel geëxploiteerd wordt. Er moet in de meeste gevallen geld bij, en dat geld komt vooral voor rekening van de gemeenten die verliesgevende garages bezitten



Zelfs in goedlopende garages is elke plek maar vijf tot zeven uur per etmaal bezet.

of een exploitatiebijdrage betalen aan parkeergarages in privaat bezit.

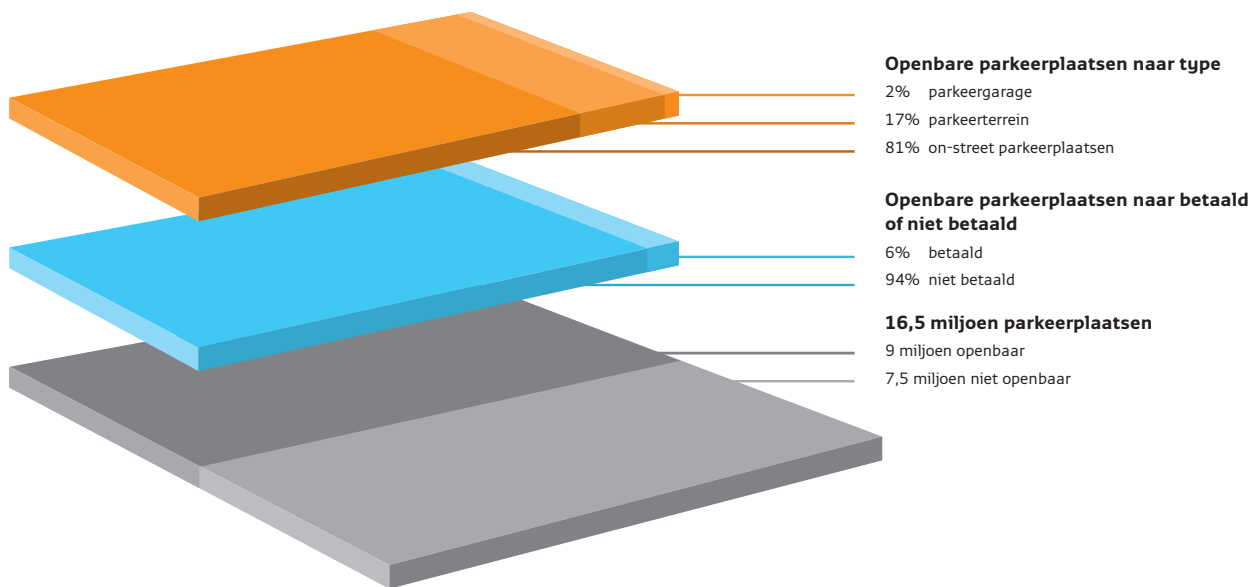
Tijd voor consolidatie?

De lage bezetting en de verliezen op de exploitatie dwingen om nog eens kritisch te kijken naar de noodzaak van de koortsachtige garagebouw. Schieten we niet door? Wordt het na twintig jaar parkeerwoede niet hoog tijd voor consolidatie? Zeker nu de bevolkingsgroei naar nul gaat en de groei van het autopark begint af te vlakken. Misschien gaan we zo op in onze bouwkoorts, dat we onvoldoende oog hebben voor de veranderingen in de parkeeromgeving.

Feit is dat zuinigheid niet voorop staat in de planning van de benodigde parkeercapaciteit in de meeste Nederlandse gemeenten. Zij hanteren bij de uitgifte van bouwvergunningen voor nieuwbouw of renovatie vaste parkeernormen, die lang niet altijd aansluiten bij de behoefte ter plaatse.

De meeste gemeentelijke parkeernormen zijn afgeleid van de 'parkeerkcijfers' die het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en vervoer CROW in de jaren tachtig heeft uitgegeven. Het CROW heeft altijd benadrukt dat deze cijfers niet meer zijn dan hulpmiddelen voor planners en ontwerpers, maar ze kregen een semi-officiële status toen de Vereniging van Nederlandse Gemeenten ernaar verwees in een model-

De praktijk is dan ook dat meer dan driekwart van alle openbare parkeergarages niet rendabel geëxploiteerd wordt.



Opbouw van het Nederlandse parkeerareaal
BRON: VAN DIJKEN, BV 100

bouwverordening. Het kerncijfer van bijvoorbeeld 2,8 tot 3,8 parkeerplaatsen per 100m² winkeloppervlak is zo tot informele norm verheven.

Binnen de bandbreedte neigen gemeenten gemakkelijk naar boven, weet de parkeerambtenaar van Wageningen, Marco van Burgsteden. 'De gemeente voerde in de jaren tachtig en negentig een restrictief parkeerbeleid, en in de wijken die toen zijn ontwikkeld is weinig parkeerruimte en inmiddels veel parkeeroverlast. Dat restrictieve beleid is, zoals in zoveel gemeenten, losgelaten en dan schiet je gemakkelijk door. Als je de parkeerbehoefte gaat faciliteren, kom je al snel aan de bovenkant van de marge van CROW terecht. De burger wil de bovengrens.'

Als een ruime norm op verschillende objecten in dezelfde wijk wordt losgelaten, valt de planning nog ruimer uit. De optelsom van parkeerplaatsen voor het winkelcentrum, de kantoren en de woonwijk kan ver boven de werkelijke vraag uitstijgen, met onbenutte capaciteit tot gevolg.

Dubbelgebruik

Wageningen heeft daar inmiddels op gecorrigeerd, vertelt Van Burgsteden. 'We hebben een eigen norm zonder bandbreedtes, die zo precies mogelijk de behoefte meet. Het is een rekenmodel waarin we

de behoefte van de woon-, werk-, winkel- en recreatiefunctie invoeren rond de klok voor doordeweekse dagen, zaterdag en zondag. Zo voorkom je een openstapeling en bevorder je dubbelgebruik.'

Een grote gemeente als Den Haag volgt bij nieuwbouw een vergelijkbare gebiedsgerichte benadering. 'Bij meer ontwikkelingen in hetzelfde gebied zullen projectontwikkelaars met elkaar een aanmoediging kunnen verwachten om de totale parkeerbehoefte in een gezamenlijke voorziening op te vangen', schrijft de gemeente in de nota *Blik op de toekomst*, waarin een parkeerkader voor de komende tien jaar staat beschreven. 'Dubbelgebruik van openbare parkeervoorzieningen kan grote efficiëntie opleveren waardoor er per saldo minder parkeerplaatsen hoeven te komen.'

De gemeente Zwolle gaat nog een stap verder. Daar probeert gemeentelijk parkeermakelaar Willem Bos om partijen met verschillende piekmomenten in hun parkeerbehoefte te bewegen tot uitruil van hun parkeerruimte. De belastingdienst stelt bijvoorbeeld zijn parkeerterrein op zaterdag open voor het winkelend publiek, in ruil voor een aantal openbare parkeerplekken voor de belastingambtenaren tijdens kantooruren.

‘Dubbelgebruik is een key issue voor de toekomst’, zegt vervoerseconoom Giulliano Mingardo van de Erasmus Universiteit. ‘Dat geldt voor bestaande garages en terreinen, maar zeker ook voor nieuwbouwprojecten. In de nieuwe wijk Almere Poort wordt de parkeer-voorziening voor de woon-, werk- en winkelfuncties gecombineerd. Dat levert een besparing op van 30% op de plaatsen die je zou plannen volgens traditionele richtlijnen. Dat maakt echt een gigantisch verschil in kosten en ruimtegebruik.’

Maar optimaal plannen op een efficiënt gebruik is moeilijk bij gebrek aan kennis, zegt de universitair onderzoeker en docent, die als eerste in Nederland gaat promoveren op parkeerbeleid. ‘De parkeerbranche is heel jong. De kennis is versnipperd. Gemeenten weten niet precies wat het effect is van prijsprikkels, zij weten niet hoe veranderingsbereid mensen zijn in hun parkeergedrag en dus weten ze niet goed hoe ze kunnen sturen.’ Mingardo ziet dan ook graag dat het door minister Eurlings aangekondigde Nationaal Kenniscentrum er komt, waar onderzoekers, adviesbureaus, gemeenten, projectontwikkelaars en parkeerexploitanten hun kennis samenbrengen.

Parkeerbeleid op buikgevoel

In de huidige onwetendheid ontwikkelen gemeenten parkeerbeleid op hun buikgevoel. Daarbij worden zij beïnvloed door hun burgers en bedrijven, constateert Mingardo. ‘Parkeren is een emotioneel onderwerp waar politici beducht voor zijn. Elk voorstel om minder parkeerruimte aan te leggen of tarieven te verhogen, ontmoet massale tegenstand.’

Het buikgevoel strookt lang niet altijd met de feiten, zegt de onderzoeker. ‘Winkeliers gaan ervan uit dat er parkeerruimte moet zijn voor de meerderheid van hun klanten. Maar wij hebben onderzoek gedaan naar parkeren rond de winkelgebieden in Rotterdam centrum waaruit blijkt dat er geen lineaire relatie is tussen parkeerruimte en winkelomzet. Het gaat erom dat je goed kijkt naar je eigen concrete situatie, naar je klanten en naar je locatie.’

Dat je in concrete omstandigheden van de gangbare normen af kunt wijken, en ook af zou moeten wijken, staat voor Mingardo als een paal boven water. Hij verwijst naar Vodafone Nederland dat bij het Amsterdamse centraal station een nieuw hoofdkantoor neerzet zonder één parkeerplaats. ‘Van de € 30.000 die een parkeerplaats kost, kun je heel veel doen. Je kunt er OV-kaarten van kopen, elektrische fietsen subsidiëren en thuiswerkplekken financieren.’


Voor een gemeente is zo’n initiatief niet altijd eenvoudig te beoordelen, weet Marco van Burgsteden. ‘Het kan niet zo zijn dat bedrijven de parkeerbehoefte die zij opwekken afwentelen op de omliggende straten. De gemeente moet de rug recht houden als een projectontwikkelaar wil bezuinigen op de parkeerruimte om zijn begroting te halen. De zorgvuldig ontwikkelde

Elk voorstel om minder parkeerruimte aan te leggen of tarieven te verhogen, ontmoet massale tegenstand.

norm is er immers niet voor niets. Maar als een bedrijf een goed verhaal heeft, dan zijn we bereid te luisteren.’

Maar ook met betere parkeerkennis, meer dubbelgebruik en op de lokale situatie afgestemde voorzieningen zijn we er nog niet, meent Bram van Luipen, senior adviseur van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV). Parkeren hoort volgens hem integraal onderdeel te zijn van de stedenbouwkundige ontwikkeling, en dat is het nu niet. ‘De stedenbouwkundige en de verkeerskundige ontwerpen de leefomgeving. Maar de parkeerkundige doet daar nog niet aan mee. Die moet achteraf de problemen oplossen die anderen hebben geschapen.’

De parkeerfunctie stelt niet alleen eisen, maar levert ook een bijdrage. Het gaat volgens Van Luipen om veel meer dan auto’s stallen. ‘Parkeren draagt bij aan de sfeer van de stad. De uitgang van een parkeergarage is een bron van de loop, net zoals de uitgang van het station of de luchthaven dat is. Die loopstromen moet je goed organiseren. Als je zorgt dat bij die uitgang de levendigheid begint, dan heeft de parkeerder er geen moeite mee als hij vijf of tien minuten moet lopen naar zijn bestemming. En omgekeerd draagt die parkeerder bij aan de levendigheid: daar waar veel mensen lopen is het voor winkels en horeca interessant om zich te vestigen.’



Omgekeerd draagt die parkeerder bij aan de levendigheid: daar waar veel mensen lopen is het voor winkels en horeca interessant om zich te vestigen.



Slim parkeren

Natuurlijk kan parkeren slimmer. Veel meer ondergronds vindt Van Luipen ('op termijn moeten we helemaal af van straatparkeren') om de aanblik van straten en pleinen te verbeteren. Bedrijven zullen bewegen naar meer collectief parkeren en in woonwijken gaan we naar mechanisch ondergronds parkeren.

De technische ontwikkeling brengt veel betere geleidingssystemen die automobilisten snel naar de gewenste parkeerplaats brengen, en gemakkelijke elektronische betaalsystemen. Voor een blik op de toekomst verwijst hij naar de wegvervoerssystemen, die al veel verder gevorderd zijn. Daar heeft de wegbeheerder een verkeersbeeld, dat hij inbrengt in het nationaal 'data warehouse', dat de stromen in het hele wegennetwerk in kaart brengt. De relevante informatie gaat via informatieproviders naar het navigatiesysteem of mobiele telefoon van de automobilist.

Parkeren denkt nog niet in netwerkvormen, stelt Van Luipen. 'Parkeergarages zijn puntjes die nauwelijks zijn verbonden. Het is al heel wat als we borden langs een parkeerroute hebben die aangeven of er nog plaatsen zijn in de omliggende garages.'

De techniek zal parkeren slimmer maken. Maar de grootste winst zit volgens Van Luipen in meer visie. 'Als je met parkeren inspeelt op de dingen die je in een stad wilt bereiken, dan ben je echt bezig met slim parkeren.'

Klantgericht parkeren



Voor een supermarkt is voldoende parkeergelegenheid uiterst belangrijk. En dus houdt Albert Heijn heel precies in de gaten hoe groot de parkeerbehoefte bij zijn verschillende vestigingen is, zegt Peter van Kooten van Ahold Vastgoed.

‘We hebben over de jaren een schat aan ervaringscijfers opgebouwd. We kunnen voor elk van onze formules nauwkeurig inschatten hoeveel parkeerruimte we nodig zullen hebben. Daar voegen we ervaring met de lokale situatie aan toe of, als het om een nieuwe vestiging gaat, een gericht onderzoek naar het verzorgingsgebied, het type cliënten en de infrastructuur.’

De benodigde parkeerruimte is in stedelijk gebied niet altijd te vinden, zegt Van Kooten. Als de vestiging onvoldoende ruimte voor auto's biedt, past Albert Heijn het assortiment aan die stedelijke setting aan. Het wordt een winkel die mikt op de boodschappenmand en de fietstas, in plaats van de kofferbak

van de auto. Het concern stimuleert winkelen op de fiets, bijvoorbeeld door een met Gazelle en de gemeente Apeldoorn ontwikkelde boodschappentas op wieltjes aan te bieden die de klant achter de fiets kan hangen.

Waar het wel lukt om midden in de stad voor parkeerplaatsen te zorgen, trekt dat veel publiek. ‘In de Valkenbos in Den Haag bijvoorbeeld hebben we een eigen parkeergarage met redelijk veel plaatsen waar onze klanten optimaal gebruik van maken. De mogelijkheid om parkeerruimte te bieden is een belangrijke overweging bij de keuze van nieuwe vestigingen’, aldus Van Kooten.

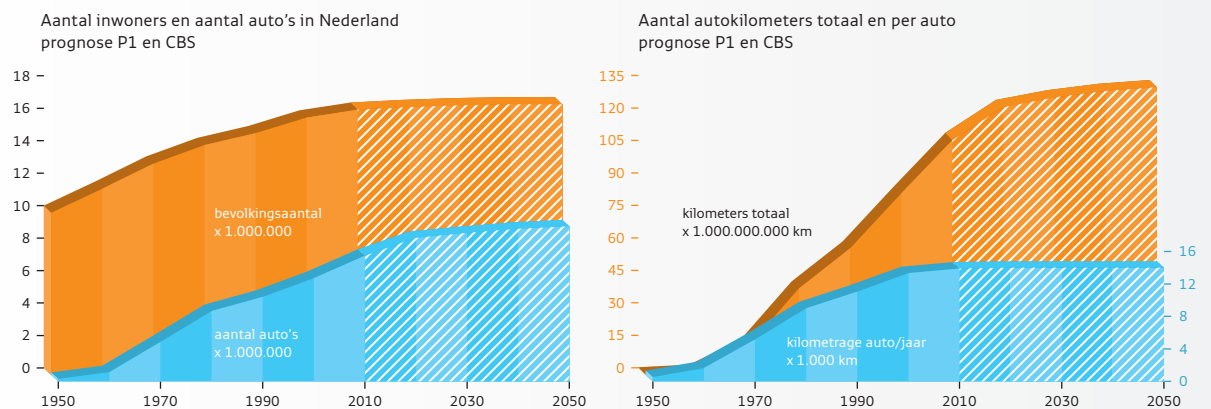
Vaak is het passen en meten. Zo maakt de vestiging in Emmen gebruik van een openbaar parkeerterrein waar de druk groot is. In zo'n geval probeert het bedrijf in overleg met de gemeente de doorstroming te verbeteren door uitbreiding te realiseren of met een andere parkeerregulering, bijvoorbeeld een blauwe zone.

Albert Heijn mag graag een vestiging met parkeerruimte huren en is ook niet te beroerd om zelf te bouwen. In Assen ‘Triade’ bijvoorbeeld, is bij de herontwikkeling van de vestiging tot een winkel met het grootste assortiment, XL, ook een parkeergarage inbegrepen. Die garage is vervolgens in eigendom overgedragen aan de gemeente, die hem beheert.

Van Kooten constateert dat Albert Heijn in een land met spaarzame ruimte steeds vaker duurdere parkeerfaciliteiten moet bouwen. Dat vergt steeds grotere investeringen. Want zoals gezegd, op de juiste locatie is de supermarktketen daartoe wel bereid, immers voldoende parkeergelegenheid is uiterst belangrijk.

Sneller, makkelijker en duurder

Ondanks een afvlakkende bevolkingsaanwas zal het aantal auto's voorlopig nog toenemen. Waar zetten we onze voertuigen in de toekomst neer en welke nieuwe instrumenten staan ons ter beschikking? Deskundigen weten het zeker: parkeren wordt makkelijker en technisch hoogstaand. Maar een ding staat volgens alle betrokkenen ook vast: het wordt kostbaarder.



De feiten stemmen op het eerste gezicht niet vrolijk. Te beginnen met de cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Die spreken boekdelen. Het aantal auto's bedraagt in 2010 bijna acht miljoen en dat aantal loopt de komende decennia op naar 9,5 miljoen voertuigen in 2050. Daarna vlak de groei pas af. En dat terwijl de bevolking in die hele periode niet of nauwelijks toeneemt.

Blijkbaar wordt de afname van de bevolkingsaanwas teniet gedaan door de groei van de mobiliteit. Ook in een vergrijzende samenleving. Vergrijzing gaat niet tot minder weggebruikers leiden. In tegendeel: ouderen blijven langer fit en de gemiddelde bejaarde blijft niet thuis, maar rijdt tot op zeer hoge leeftijd kriskras door het land om zijn kleinkinderen te bezoeken of gewoon om er een dagje op uit te trekken.

Maar het effect van die vergrijzing is moeilijk precies te bepalen. Het is een van de vele onzekerheden die het ingewikkeld maken om de toekomstige parkeerbehoefte vast te stellen. Bijvoorbeeld de gevolgen van internet. Met name jongeren bestellen bijna achteloos van alles en nog wat via hun laptop of mobiel, laten de spullen vervolgens thuisbrengen en hoeven niet meer in de auto naar het winkelcentrum om te passen of te vergelijken. Het zogenaamde funshoppen zou wel eens drastisch kunnen afnemen in de toekomst.

Daarnaast ligt de tijd ver achter ons dat beleidsmakers ervan uitgingen het gedrag van mensen dusdanig te kunnen beïnvloeden dat ze hun autosleutels thuis lieten liggen en fluitend de bus of trein namen. Sinds de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (beter bekend als Vinex) wordt er eerlijker geraamd en is de wens niet

langer de vader van de gedachte.

Mensen zijn niet uit hun auto te jagen en willen hun trotse bezit dicht bij de plaats van bestemming neerzetten, het liefst nog in het zicht. Daar zullen beleidsmakers rekening mee moeten houden. Een auto keert altijd een keer naar huis terug, dus zal daar voldoende plek voor moeten zijn. Een belangrijk inzicht, hoewel het voor menig nieuwbouwwijk te laat komt, waardoor er op veel plaatsen in ons land een structureel tekort aan parkeerfaciliteiten is.

Moeilijke vraagstukken

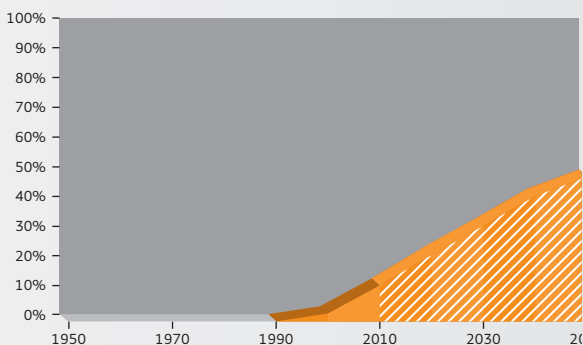
Kortom: de toename van de mobiliteit, de groei van het wagenpark en de hardnekkigheid van de autobezitter zullen ertoe leiden dat het onderwerp parkeren voorlopig niets van zijn actualiteitswaarde zal verliezen. Het stelt gemeenten en bedrijven voor moeilijke vraagstukken.

Het lijkt niet verstandig om op de oude weg door te gaan met het bouwen van nieuwe parkeergarages, meestal ook nog eens op de pieken die slechts een paar uur per week worden bereikt. Door dat bouwen voor de piek zijn de meeste parkeergarages niet rendabel.

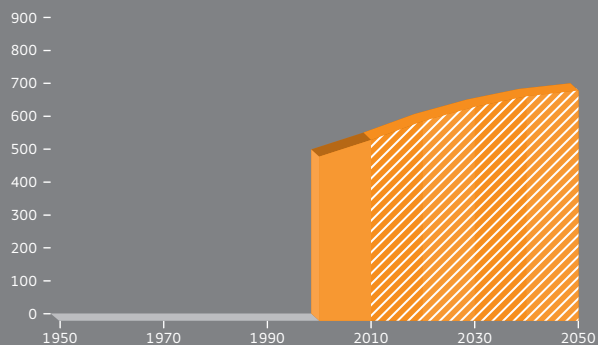
Het lijkt dus van meer wijsheid te getuigen om nieuwe manieren te bedenken om de bestaande garages beter te gebruiken, te herontwikkelen of slimmer gebruik te maken van elkaars capaciteit.

Hetzelfde geldt voor de openbare ruimte. Van alle parkeerplekken in het land ligt er 98% op straat. Willen we die voor het grootste gedeelte uit het zicht hebben in de wijken en de winkelcentra, dan is er nog veel werk aan de winkel voor beleidsmakers en parkeerprofessionals.

Percentage webwinkels in de totale aankoopomzet detailhandel
prognose CBS



Aantal openbare parkeergarages
prognose P1



De auto wordt in een soort lift gereden, de bestuurder stapt uit, krijgt bij de uitgang een code aange-reikt en intussen staat zijn auto al geparkeerd.

Welke listen zijn er te bedenken en staan er nieuwe maatregelen op doorbreken? Grofweg zijn er drie instrumenten voorhanden: techniek, beleid en gedragsverandering, zonder dat er een duidelijke hiërarchie is aan te brengen in dit rijtje. Aan twee deskundigen de vraag op welke manier de parkeermarkt de snelste winst denkt te kunnen behalen.

Combinaties van vervoersmiddelen

Hillie Talens, projectmanager bij CROW, het kennisplatform voor verkeer, vervoer en openbare ruimte, gelooft in de 'deelauto'. Ze denkt dat mensen steeds meer de geneugten zullen inzien van halvering van de vaste lasten die het bezitten van een auto betekenen en het leidt tot meer 'lucht' in een wijk wat betreft het aantal parkeerplaatsen.

Verder ziet Talens mogelijkheden om de combinatie van auto en fiets aan populariteit te laten winnen. De fiets is gezond, wendbaar en als er voldoende tweewielers beschikbaar zijn op de plaatsen waar de auto wordt neergezet, willen mensen volgens Talens wel degelijk letterlijk de overstap maken om hun reis voort te zetten. Ook andere manieren om met -zachte- dwang het gedrag, en dus de parkeerdruk te verminderen, ziet Talens de komende jaren in werking treden. 'Iedereen heeft recht om z'n auto voor de deur te zetten, maar dat geldt niet voor de vijf gasten die op bezoek komen. Als opa en oma toch met de auto willen komen kan ik me voorstellen dat er in de parkeergarages goede voorzieningen komen om je bezoek op te halen en weer weg te brengen, zoals je dat ook bij het station doet'.

Laag hangend fruit

Henk van Zuylen, hoogleraar dynamisch verkeersmanagement aan de TU in Delft, denkt dat mensen veel meer veranderingsbereid zijn dan we denken. Hij haalt het voorbeeld aan van de Bijlmer, waar inwoners vrij makkelijk gewend raakten aan het feit dat zij hun auto's iets verder in een parkeergarage moesten parkeren. Van Zuylen: 'Mensen verwachten toch ook niet dat ze hun auto naast de kassa neer kunnen zetten? Van groot belang is dat de afstand tussen garage en eindbestemming prettiger wordt gemaakt door bijvoorbeeld betere looproutes aan te leggen of betere bewegwijzering.'

Ook geduld is volgens van Zuylen een belangrijk element. Hij noemt als voorbeeld het Park & Ride systeem dat in veel steden bestaat. 'Deze methode is duidelijk nog aan het groeien en moet beleidsmatig de tijd krijgen. We kunnen het goed vergelijken met Engeland waar het ook lang heeft geduurd voordat mensen er massaal gebruik van zijn gaan maken, maar nu is het een groot succes.'

De bovenstaande voorbeelden lijken op het bijna spreekwoordelijke 'laag hangende fruit', relatief makkelijk te verwezenlijken maatregelen. Maar bij elkaar opgeteld kan het resultaat de moeite waard zijn.

Eerst de kanalen, toen de spoorwegen en tussen 1950 en 1990 de wegebouw. Het is nu dus tijd voor een nieuw vervoerssysteem.

Koudwatervrees

De invoering van geavanceerde ICT-systemen zal duurder zijn, waar tegenover staat dat de winst ook vele malen groter is. Het rondjes rijden in een parkeergarage op zoek naar een vrije plek kan zonder meer tot het verleden behoren. Het zal niet lang meer duren voordat het overal normaal wordt om van te voren via internet een parkeerplaats te reserveren. In één oogopslag ziet de klant of er nog plekken zijn. Bij aankomst wordt de bestuurder zonder haperen direct naar zijn plek gedirigeerd.

Een andere ontwikkeling, vooral voor de kantorenmarkt, waar beide deskundigen vertrouwen in hebben is de invoering van automatische systemen omdat er veel ruimte mee wordt gewonnen. De auto wordt in een soort lift gereden, de bestuurder stapt uit, krijgt bij de uitgang een code aangereikt en intussen staat zijn auto al geparkeerd. Ook in Nederland is een handjevol bedrijven hier hard mee bezig.

‘Het wordt ook nog eens veiliger en schoner in de garages’, zegt Talens. ‘Geen inbraken meer, want er zijn geen mensen binnen.’ Een ander voordeel dat zij ziet in meer compacte parkeergarages is dat er kleinschaliger voorzieningen mogelijk zijn. ‘In wijken kan ik me voorstellen dat projectontwikkelaars twee huizen naast elkaar opkopen en er een parkeergarage van maken. In steden kun je kleinere garages bouwen tussen twee huizen in. Is ook mooier, het geeft minder littekens in de stad. Gemeenten hebben nog te veel koudwatervrees. Ze zouden veel meer kunnen uitproberen en zich niet uit veld moeten laten slaan door een mislukking. Zoals in Den Bosch waar auto’s in zo’n geautomatiseerd systeem beschadigd raakten. Of in Antwerpen waar ze de aanrijroute verkeerd hadden gepland zodat er opstopping op de hoofdrijbaan ontstond.’

Nieuw vervoerssysteem

Nog een slag ingewikkelder is het zogenaamde PRT (Personal Rapid Transit), waar Van Zuylen een groot voorstander van is. ‘Vervoerstechnologieën komen in golven van ongeveer vijftig jaar. Eerst de kanalen, toen de spoorwegen en tussen 1950 en 1990 de wegebouw.

Het is nu dus tijd voor een nieuw vervoerssysteem.’

Een eerste proef die in Eindhoven stond gepland is niet doorgegaan, maar van Zuylen hoopt binnenkort op een herkansing in Rotterdam en ook de gemeente Almelo zoekt financiering voor een proef waarbij er altijd een taxi (ook wel baantaxi genaamd) klaar staat om onbemand en geheel automatisch maximaal zes personen naar de plaats van bestemming in het centrum te brengen. Overigens is het de bedoeling dat PRT naast personen ook goederen kan vervoeren. Grote vrachtwagens blokkeren dan niet langer de straten om winkels te bevoorraden.

De plannen zijn er, de techniek is er klaar voor, maar zeker in tijden van economische neergang zal de afweging om een project wel of niet doorgang te laten vinden vaak een financiële zijn. Op dat gebied moeten er nog veel slagen worden gemaakt, vindt Van Zuylen ‘Er moet een mentale omslag komen. We zijn verwend geraakt. Ooit is het zo gegroeid dat de overheid voor parkeercapaciteit zorgde. Dat is een beetje gek, de rekening moet terug naar de gebruiker. In de steden is dat al min of meer gebeurd. Uit beleids oogpunt heeft het grote voordelen. Betalen voor parkeren is bij uitstek een vorm van regulering.’

Talens vult aan: ‘Over twintig jaar is in heel Nederland betaald parkeren ingevoerd, zelfs in de kleinste gemeente in Drenthe. Beleidsmakers en de parkeerbranche zullen hun marketing beter moeten aanpakken. We verzuimen te veel om te vertellen wat we allemaal doen om parkeren aangenaam te laten zijn. We dienen inzichtelijk te maken hoeveel het kost om goede parkeercapaciteit te realiseren. We moeten mensen ervan overtuigen dat parkeren ook een vorm van gastheerschap is en een mooi product oplevert. De gewinning zal dan vanzelf komen. We vinden het heel normaal om maandelijks een vast bedrag te betalen voor ons mobiele abonnement of de kabeltelevisie. Ik zie niet in waarom dat niet ook voor parkeren kan gelden.’

Wij wonen op grote parkeerplaatsen

In de vrije ruimte kom je tot andere parkeeroplossingen. Sjoerd Soeters is een apart geval in de Nederlandse architectuur. Vaak tegendraads, maar in ieder geval met een zeer eigen opvatting over de vraag hoe wij onze stedelijke gebieden moeten inrichten, dus ook over parkeren. Bijvoorbeeld in de wijk Haverleij aan de noordzijde van Den Bosch. Een architectonische monoloog over de plek van de auto in de bebouwde ruimte.

‘De auto is de grootste verstoorder van de openbare ruimte. Die stelling durf ik te verdedigen. Ik vind dat een auto die stil staat uit het zicht moet zijn. Die opvatting is in Nederland nog ver te zoeken. Kijk naar alle Vinex-wijken: uit economische motieven is er gebouwd op kleine kavels, maar voor al die huizen moet wel een auto voor de deur staan. Een relikwie uit de jaren zestig toen iedereen er nog trots op was als hij een auto bezat. Of de auto staat tussen twee gevels in die steeds verder uit elkaar worden geplaatst zodat in die ruimte de intimiteit verdwijnt en er geen plaats meer is voor sociaal verkeer. Wij wonen in feite op grote parkeerplaatsen.’

‘Plannen en parkeren gaan blijkbaar moeilijk samen waardoor er een groot gat gaapt tussen norm en wens. In de planningsfase gaat het altijd over parkeren, minstens de helft van de tijd, maar veel te weinig vanuit de realiteit en aan het eind van de rit blijkt er te weinig parkeercapaciteit te zijn. Om van het probleem af te zijn wordt parkeren weggepland naar de volgende wijk. Met name onder invloed van PvdA en Groenlinks zijn er de meest verschrikkelijke dingen gebeurd. Ze hebben nooit willen luisteren naar de wensen van de burgers.’

In plaats daarvan pretenderen ze hun gedrag te kunnen beïnvloeden. Een groot misverstand. Niet voor niets is een van de meest gehoorde kreten: “kan ik mijn auto wel kwijt”. Daar zul je rekening mee moeten houden. Dat is de norm die afwijkt van de wens om de auto uit de wijk te weren. De volgende vraag die je moet stellen: maakt die wens het niet duurder? Het antwoord is: Ja, zeker bij sociale woningbouw is het moeilijk om gebouwde parkeervoorzieningen te realiseren. Maar ook in de koopsector is het niet eenvoudig. Zo’n constructie kost al snel 50.000 euro en als een huis tussen de twee en drie ton kost, is dat voor kopers een serieuze en terechte overweging. Tegelijkertijd verbaast het me wel eens dat we steeds meer geld uitgeven aan spullen of een extra vakantie en de auto zetten we gewoon voor de deur. De oplossing moeten we zoeken in een meer compacte vorm van bouwen.’

Veel mooi landschap overhouden

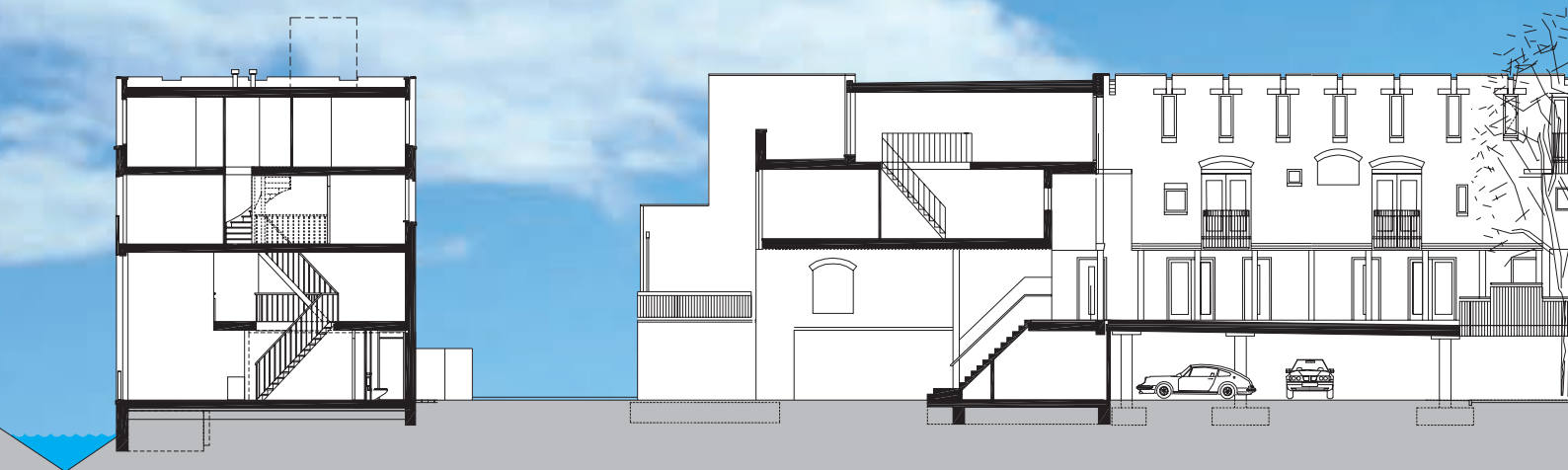
‘De filosofie van ons kantoor is te realiseren wat mensen willen. Voor mensen met enig vermogen is dat natuurlijk relatief makkelijk en dus ben ik ook altijd op zoek naar de perfecte ruimte voor gewone mensen. Het project Haverleij is bijzonder interessant.’



In Leliënhuize is besloten de auto's onder het centrale plein en de eromheenstaande woningen te plaatsen, waardoor het plein en de woningen een verdieping zijn opgetild.
FOTO: ALUPHOTO BV

De gemeente Den Bosch heeft afgezien van het plan om aan de noordzijde van de stad een industriegebied te bouwen. Daarvoor in de plaats hebben ze het wijze besluit genomen om de vlucht van iets meer vermogende burgers naar de randgemeenten te stoppen door een gebied van zo'n 220 hectare te bebouwen. Niet met dertig procent sociale woningbouw, maar met duizend duurdere woningen. Toen ik over het gebied nadacht kreeg ik een associatie met kastelen, ook weer vanuit de gedachte compact te bouwen om veel mooi landschap, gelegen aan de Maas, over te houden. Want je kunt je wel uitputten in architectonische vernieuwing, maar uiteindelijk gaat het om de locatie. Rust en uitzicht waren mijn leidende motieven. De keuze om compact te bouwen betekent ook het wegwerken van de auto, want als je voor elke woning ook nog eens een parkeerplek moet bouwen verlies je veel te veel ruimte. In het geval van kasteel Leliënhuize, een van de negen woonkastelen, hebben we besloten om de auto onder het centrale plein en de eromheen staande woningen te plaatsen, gewoon op het maaiveld, waardoor het plein en de woningen eromheen in feite een hele verdieping zijn opgetild. Dat is handig omdat het kasteel daardoor extra rijzig wordt en de woningen een beter uitzicht

De auto is de grootste verstoorder van de openbare ruimte.



hebben op het omliggende landschap. De auto kán wel op het plein komen, maar hij hoort er duidelijk niet thuis. En zo werkt het ook. Mensen spreken elkaar er op aan als een auto te lang boven blijft staan.'

Verdichten

'Verdichten is de oplossing. Verdichten van de massa zodat meer functies dicht bij elkaar zijn. Daarbij hoort, met het terugdringen van de auto, het compacter maken, of krimpen van de openbare ruimte, waardoor die de plek wordt voor sociaal verkeer en ontmoeting. Verdichten kan ook leiden tot voorzieningen dichterbij, zodat je niet voor alles de auto nodig hebt. Onze wijken zijn nu gemaakt vanuit de gedachte dat wonen, werken en recreëren van elkaar moeten worden losgekoppeld. Het is een uitvloeisel van het ideeëngoed van Le Corbusier die zei: "weg met de rue corridor!" Er kwamen wijken die eigenlijk gemaakt zijn voor de auto en waarin de wandelaar dan ook niet heel erg prettig rondloopt. Je verdwaalt in de ruimte die te groot is om als openbaar te worden ervaren. Een ontmoedigende bezigheid. Mijn antwoord is: verdichten en openbare ruimtes maken die de omgeving zijn voor een verrassende en afwisselende wandeling; plekken met verschillende kenmerken en identiteiten. Denk daarbij aan welke oude stad dan ook: je loopt er met plezier uren rond, zwerfend van steeg naar straat naar plein naar parkje, iedere keer verrast als je een

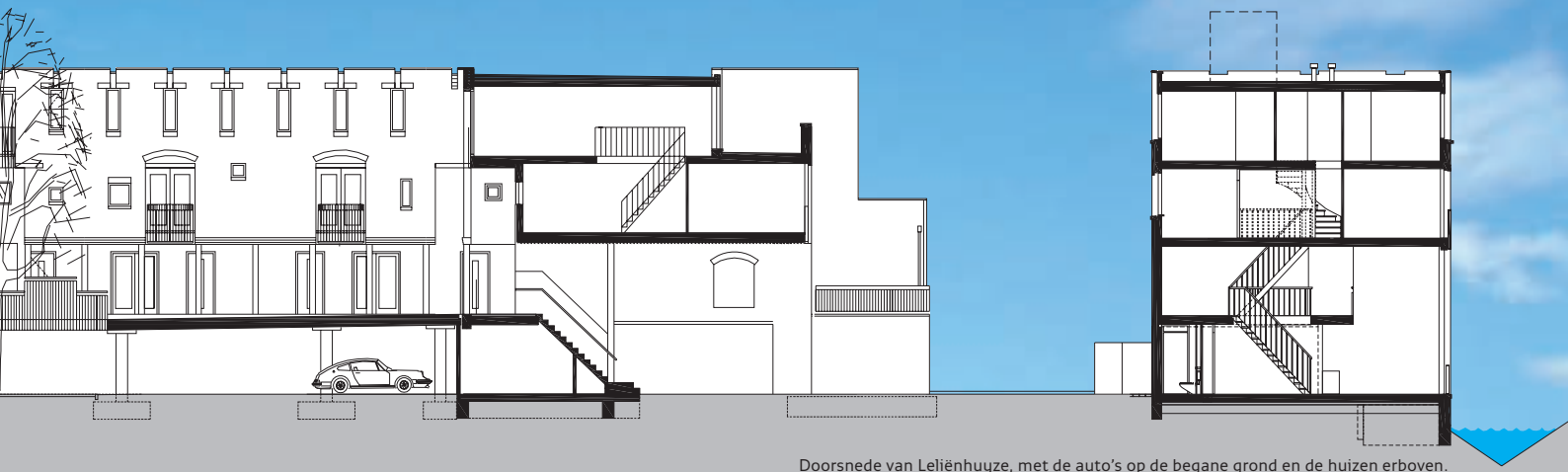
hoek omslaat en een nieuwe ruimte ontdekt. Mensen kunnen flaneren en elkaar ontmoeten. Een marktpleintje bijvoorbeeld moet eigenlijk net groot genoeg zijn om de drukte van een gemiddelde dinsdagochtend aan te kunnen. En ja, dan is het op zaterdag overvol. Krimp de omgeving in tot hij niet meer verder kan worden ingekrompen. De auto knijp je er dan automatisch ook uit. In onze tijd hoort er natuurlijk wel bij dat je het begrip parkeren meeneemt in zo'n verdichtingsplan. Compact bouwen, stapelen en het wegwerken van de auto, ondergronds of via nieuwe slimme technieken. Het wordt er duurder van, maar we boeken onschatbare winst op het gebied van schoonheid en niet te vergeten duurzaamheid.'



OVER DE ARCHITECT

Sjoerd Soeters heeft samen met Jos van Eldonk een architectenbureau in het hartje van Amsterdam. Het uitgangspunt van hun spraakmakende architectuur is simpel en menselijk bouwen. Ze werken aan architectuur vanuit de stedenbouw en aan stedenbouw vanuit hun architectonische kennis.

(FOTO: INGMAR TIMMER)



Doorsnede van Leliënhuize, met de auto's op de begane grond en de huizen erboven.

Onze wijken zijn nu gemaakt vanuit de gedachte dat wonen, werken en recreëren van elkaar moeten worden losgekoppeld. ...mijn antwoord is: verdichten.

Samen slim

Versnippering staat in de weg van slim parkeren. Voor alle gemeenten die geen alleenheerschappij over hun parkeervoorzieningen hebben of nastreven, is nauwe samenwerking met private partijen het antwoord. Samen kunnen zij de best mogelijke parkeervoorziening tegen de laagst mogelijke kosten realiseren.

Slim parkeren vraagt regie. Er moet immers precies genoeg capaciteit worden gebouwd, binnen het beleid dat de gemeente voert. Zeker als de techniek over enkele jaren veel meer mogelijkheden biedt om parkeerverkeer te geleiden, moet er een regisseur zijn die parkeerders over de beschikbare plekken verdeelt en elke auto zo vlot mogelijk naar zijn bestemming geleidt. Een strakke regie laat geen ruimte voor tweespalt, belangenstrijd of concurrentie tussen gemeente en marktpartijen, of tussen marktpartijen onderling. Het is tijd voor een 'parkeerschap', naar analogie met de aloude waterschappen: een organisatie waarin betrokken partijen op grond van de gemeenschappelijke belangen de krachten bundelen en samenwerken aan een gezamenlijk doel.

Dat gemeenschappelijk belang is er bij parkeren wel degelijk. Projectontwikkelaars, vastgoedbeleggers, parkeerexploitanten en gemeenten hebben allemaal belang bij een optimale parkeervoorziening. Geen parkeerplaats méér dan nodig en geen cent teveel geïnvesteerd. Als de beschikbare ruimte eensgezind verdeeld wordt, is elk parkeervak zo goed mogelijk bezet. Alleen samen kunnen partijen het klimaat scheppen waarin gewenst beleid èn benodigd rendement worden gerealiseerd.

Beleid en rendement

Dat is niet de praktijk. In de parkeerwereld van alle dag zit er wel degelijk spanning tussen beleid en rendement. Die spanning komt tot uiting tussen gemeenten en commerciële parkeerbedrijven, maar evenzeer binnen de gemeenten tussen beleidsmakers en de diensten die verantwoordelijk zijn voor parkeerbeheer en vastgoed. Het parkeerbeleid staat soms op gespannen voet met een goede bezettingsgraad van de parkeervoorzieningen of een tenminste kostendekkende exploitatie.

Tussen gemeente en marktpartijen vertaalt de rolverdeling zich in een samenwerking die vaak stroef loopt. Er is een schroom om informatie over capaciteit, bezetting en parkeergedrag te delen. En al helemaal om afspraken te maken over verdeling en samenwerking. Afspraken maken heeft eerder het karakter van onderhandelen, waarbij conflicten geen uitzondering zijn. Het blijkt niet eenvoudig om van de traditionele verhoudingen te komen tot een samenwerkingsmodel.

Een aantal gemeenten omzeilt die discussie, en kiest ervoor om de regie dan maar naar zich toe te trekken. Breda bijvoorbeeld, dat het straatparkeren en zoveel mogelijk openbare garages hebben ondergebracht bij

“Veel andere gemeenten, waaronder de grote vier, lijken beduidend minder controle te hebben.”

een eigen parkeerbedrijf. Exploitatie, beheer en handhaving zijn hier in handen van de gemeente die het beleid formuleert. Waar er een botsing van belangen is, kan Breda op het hoogste bestuurlijke niveau een afweging maken.

Andere gemeenten proberen overheidsregie te combineren met samenwerking. Zo heeft Maastricht voor eenduidigheid gekozen door vijf openbare parkeergarages en vijf stallingsgarages onderhands in erfpacht uit te geven aan één parkeerexploitant, Q-Park. Eindhoven heeft de exploitatie van drie parkeergarages gegund aan P1. Bij die langjarige samenwerkingsovereenkomsten heeft de gemeente bepaalde maximumtarieven en een niveau van dienstverlening bedongen. Eindhoven deelt ook mee in de omzet, als die boven een bepaald niveau uitstijgt.

Heerhugowaard werkt met verschillende parkeerexploitanten samen, maar heeft met elk van hen dezelfde set afspraken gemaakt. De gemeente en de grootste private partij, Corio, willen bovendien het beheer van hun parkeergarages onderbrengen bij dezelfde partij, Interparking, wat de afstemming op operationeel niveau verbetert.

Deze publiek-private oplossingen nemen de gemeenten beheerstaken en (een deel van) het bedrijfsrisico uit handen, met behoud van een mate van regie. Maar, anders dan in Breda, stellen de contractuele afspraken wel grenzen aan de beleidsvrijheid. Die afspraken zijn niet van de ene dag op de andere te veranderen, of er staat een financiële sanctie op. Eindhoven vergoedt bijvoorbeeld de inkomstenderving die P1 lijdt als de gemeente besluit de parkeertarieven onder de afgesproken niveaus te brengen.

Publiek-private samenwerking

Veel andere gemeenten, waaronder de grote vier, lijken beduidend minder controle te hebben. In Amsterdam, Rotterdam en Utrecht zijn over de jaren openbare garages ontwikkeld, door de gemeente en door een

scala aan private partijen. Den Haag heeft veel van zijn garagebezit verkocht aan één marktpartij, toen het begin jaren negentig een krap bij kas zittende gemeente was. De restricties die aan private parkeerbedrijven zijn gesteld verschillen vaak per partij of per geval. Op die manier is het parkeerlandschap versnipperd geraakt en voor de gemeente moeilijk te besturen. Als er ergens grote behoefte is aan een ‘parkeerschap’ dan is het juist in deze grote gemeenten, waar de beschikbare parkeerruimte steeds schaarser wordt. En juist in deze steden is het parkeerschap uiterst moeilijk te realiseren door het oerwoud van verschillende en soms tegengestelde belangen.

Toch gaat het er van komen, zegt Willem Klinkhamer. Als hoofd van de afdeling Parkeren van de gemeente Utrecht kent Klinkhamer de huidige weerbarstige praktijk. Maar als voorzitter van het Servicehuis Parkeren ziet hij een toekomst waarin samenwerking heel aanlokkelijk wordt. En hij voorspelt: over een jaar of vijf zitten de gemeente en de parkeerbedrijven aan tafel en spelen zij open kaart.

Het Servicehuis –een coöperatie in oprichting waar veertig gemeenten zich aan willen verbinden– gaat vanaf eind dit jaar in een aantal pionierende gemeenten digitale parkeerrechten registreren en de elektronische betaling daarvoor vereffenen. Dat digitaal parkeren biedt efficiency en betaalgemak. Het geeft de gemeente ook veel meer inzicht in parkeergedrag en gebruik van parkeerplaatsen, omdat centraal geregistreerd wordt wanneer hoeveel auto’s waar staan. Zo is op elk moment van dag en nacht precies bekend waar nog ruimte beschikbaar is en waar niet.

Omdat iedere deelnemende gemeente bij het Servicehuis hetzelfde begrippenkader gebruikt, wordt onderlinge vergelijking mogelijk. Gemeenten kunnen zo leren van elkaars ervaringen en ‘best practices’.



De kentekens van alle automobilisten die keurig betaald hebben worden binnen 48 uur onherkenbaar gemaakt.

Het Servicehuis registreert elke auto op kenteken, om in de handhaving te kunnen controleren of betaald is voor het parkeerrecht. Het systeem van het Servicehuis wordt daartoe ondersteund door de Rijksdienst voor het Wegverkeer die de kentekenregistratie beheert. De RDW heeft grote ervaring en expertise op het gebied van registratie en informatievoorziening. De voorzitter van het Servicehuis meent dat het voor de hand ligt dat 'zijn' registratie van parkeerruimte op termijn gekoppeld wordt aan de registratie van het weggebruik.

Informatieketen rond mobiliteit

Met de informatie die het Servicehuis verzamelt, kan de automobilist, via zijn navigatiesysteem of zijn mobiele telefoon, langs de kortste weg naar een vrije parkeerplaats worden geleid. Zoekverkeer wordt zo tot een minimum beperkt. In combinatie met de informatie uit het netwerkmanagement op de weg, kan de reiziger van deur tot deur worden geleid, langs de snelste route naar een beschikbare parkeerplaats. Het systeem kan route alternatieven bieden om files te vermijden en parkeeralternatieven, bijvoorbeeld de keuze tussen het goedkopere P+R-terrein plus aansluitende tram die de automobilist in x minuten naar zijn bestemming brengt of doorrijden naar de duurdere parkeergarage in de binnenstad wat y minuten vergt.

Het netwerk dat Servicehuis en informatieproviders vormen is een belangrijke schakel in de informatieketen rond mobiliteit, legt Klinkhamer uit. En daar zullen parkeerbedrijven op aangesloten willen worden. Het systeem geleidt immers parkeerders zonder omwegen naar de inrit van hun garages, zolang er plaats is. Dat

is snel, het voorkomt teleurstelling en geeft tevreden klanten. Zeker zo belangrijk: het geleidingssysteem zorgt voor een gemiddeld betere bezetting in de parkeergarages, waardoor het rendement verbetert.

Toekomstmuziek

Digitaal parkeren blijft nog even toekomstmuziek. Het vergt een forse investering in aangepaste parkeermeters, telecomverbindingen en telefonisch parkeren. De moderne parkeercontroleur moet worden uitgerust met elektronische 'handhelds' en scanauto's. Amsterdam is hiermee in de binnenstad al ver gevorderd. Steden als Utrecht, Amersfoort, Groningen en Enschede volgen. Elders moet de uitrol nog beginnen. Het zal een jaar of drie duren voor het Servicehuis in een aantal steden een goed beeld kan geven, verwacht Klinkhamer.

Daarbij speelt een netelig privacy-probleem, omdat de overheid via de nummerbordregistratie van het digitale parkeersysteem een ongekend inzicht kan krijgen in de autobewegingen van de burgers. Dat probeert de organisatie te ondervangen door de kentekens van alle automobilisten die keurig betaald hebben, binnen 48 uur onherkenbaar te maken in de database. Alleen de kentekens van auto's die nog een naheffing schuldig zijn worden bewaard. Klinkhamer zegt dat er binnen de geldende privacyregelgeving gewerkt zal worden vóór het Servicehuis operationeel wordt.

Maar ook als pionier-gemeenten met digitaal parkeren op stoom komen, zullen zij volgens hem nog niet meteen met parkeerbedrijven aan tafel gaan. Zij willen eerst meer inzicht in hun parkeersituatie in hun straten



en kijken en daarvoor hebben zij een fors volume aan parkeergegevens nodig. Dat vergt nog wel een jaar of twee, denkt Klinkhamer. Op grond van de inzichten die de gemeenten in die eerste twee jaar digitaal parkeren opdoen, zullen zij evalueren waar de ruimte en waar de krapte zit, en zo nodig hun parkeerbeleid en hun parkeerarsenaal aanpassen.

Maar over een jaar of vijf is het dan zover, voorspelt Klinkhamer. De noodzaak om rond de tafel te gaan zitten zal dan ook groter zijn dan nu, verwacht hij, omdat de parkeerdruk zeker in de stadscentra verder toeneemt.

De gemeenten hopen tegen die tijd een landelijk parkeerinformatiesysteem te kunnen aanbieden. Parkeerbedrijven van hun kant hebben informatie toe te voegen over hun parkeercapaciteit, en kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan een optimaal gebruik van de totaal beschikbare parkeercapaciteit. Beide kunnen profiteren van het delen van informatie en het scherp afstemmen op elkaars mogelijkheden. Samenwerking stimuleert dubbelgebruik.

De grote vraag is natuurlijk of de automobilist hierin mee wil gaan, en in hoeverre hij zich kan en wil laten sturen. Opinieonderzoek leert dat de automobilist niet erg veranderingsbereid is, en zeer hecht aan een gratis parkeerplaats voor de deur. Klinkhamer gelooft wel in de maakbaarheid. Het feit dat de beschikbare parkeercapaciteit steeds schaarser wordt, zal de geesten rijp maken.

“Over een jaar of vijf is het dan zover, voorspelt Klinkhamer.”

Conservatieve parkeerklant

Gemeentelijke beleidsmakers en parkeerdeskundigen gaan ervan uit dat zij de automobilist meekrijgen naar slimmere, maar ook duurdere en meer geleide parkeeroplossingen. Het moet nog maar blijken of dat lukt. Die automobilist is namelijk niet erg veranderingsgezind, zo blijkt uit enkele opinieonderzoeken die P1 door Maurice de Hond liet doen.



62% geeft < €10,- / maand uit aan parkeren



79% vindt een gebrek aan parkeermogelijkheden een reden om elders te gaan winkelen

De meeste Nederlanders geven niet vaak en niet veel geld uit aan parkeren, en een grote meerderheid wil dat vooral zo houden. Meer dan de helft geeft nooit of minder dan één keer per week geld uit aan parkeren, en voor 62% blijven de parkeerkosten onder het tientje per maand. 86% vindt de tarieven nu al te hoog, en twee van de drie ondervraagden is onder geen enkele voorwaarde bereid meer te betalen. Een zelfde percentage meent dat parkeren een melkkoe is van de gemeente.

Thuis parkeert slechts 20% de auto in een eigen carport of garage. De overigen kunnen overdag (92%) en 's avonds (78%) een parkeerplaats in de buurt vinden. Twee van de drie ondervraagden willen niet dat in de woonwijken buiten het centrum betaald parkeren wordt ingevoerd en zij vinden het niet acceptabel als zij 500 meter van hun parkeerplaats naar hun woning zouden moeten lopen.



vindt de tarieven nu te hoog



2/3 staat liever in een garage dan op straat, zolang het niet meer kost

Parkeren thuis voor de deur of in de buurt van de winkel is voor de meesten geen probleem en ook dat moet zo blijven. Drie van de vier ondervraagden zegt geen moeite te hebben om bij het winkelen parkeerruimte te vinden. Aan de andere kant zegt 79% dat gebrek aan parkeermogelijkheden een reden is om ergens anders te gaan winkelen.

Zolang het niet meer kost, krijgt de duurdere oplossing van de parkeergarage wel de voorkeur boven een plaats langs de stoeprand. Twee van de drie staan liever achter een slagboom. 60% vindt dat de gemeente bezoekers van de buurt zou moeten stimuleren om een parkeergarage te gebruiken en 44% wil dat ook bewoners die kant uit worden gemasseerd.



Bouw niet voor de piek

Als een gemeente de parkeercapaciteit berekent op de piekbehoefte, is er nooit een parkeerprobleem. Maar dan zijn er buiten die piekmomenten altijd teveel parkeerplaatsen. P1 geeft een voorzet voor een zuiniger opzet die niet afdoet aan de bereikbaarheid.

Als er gemopperd wordt op de parkeervoorziening in Nederland, dan is het eerder over het feit dat die geld kost dan over de beschikbaarheid. De parkeerruimte is zelden het probleem. Afgezien van historische binnensteden waar de auto geweerd wordt, zijn er parkeerplaatsen te vinden op straat of in parkeergarages, ook op winkelmiddag zaterdag en ook 's avonds op film- en theatertijd. En op rustiger momenten –het grootste deel van de tijd dus– is er ruimte te over. Dat is opmerkelijk, gegeven dat de ruimte schaars is en dat parkeerruimte, zeker in garages, veel geld kost. Burgers verwachten dat zij altijd hun auto kwijt kunnen en onder druk daarvan hebben gemeenten blijkbaar de neiging om te plannen op piekmomenten.

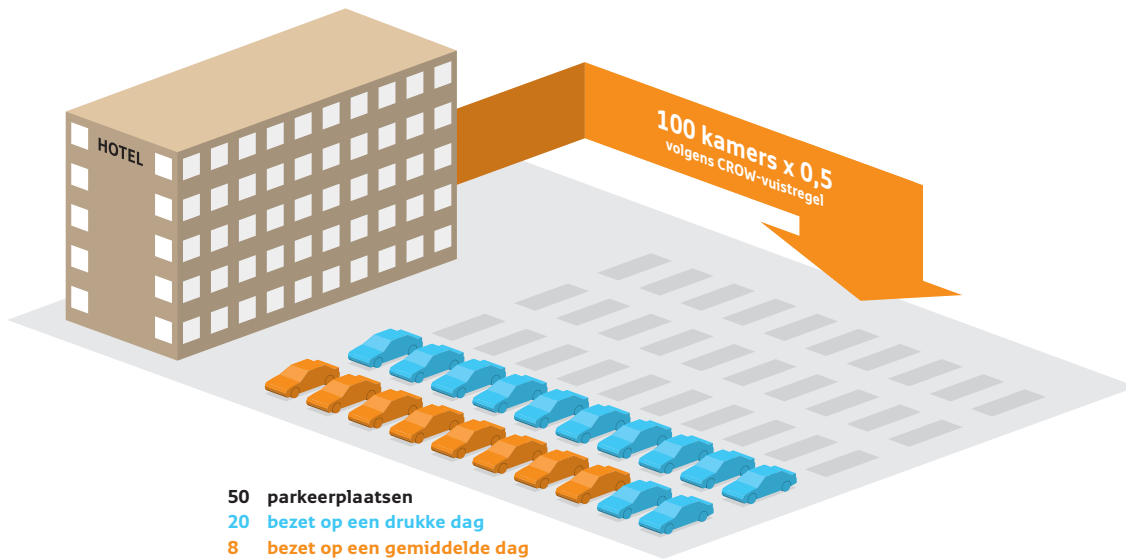
Diezelfde gemeente zal er waarschijnlijk niet over peinzen om bij te dragen aan een uitbreiding van een voetbalstadion of theater dat tijdens twee topevenementen in het jaar bijna vol zit. Zoals een hotelier het aantal kamers van zijn hotel niet zal afstemmen op topdrukte, een ontwikkelaar zijn kantoorprojecten niet zal afstemmen op het topje van de hoogconjunctuur en een woningbouwcorporatie niet zal bouwen voor leegstand. Zij kijken allemaal naar de gemiddelde bezettingsgraad: die legt de basis onder een sluitende exploitatie.

Hoe hoger het gemiddelde, hoe beter het rendement. Hotels in Amsterdam mikken boven de 80% en somberen nu volop aangezien de gemiddelde bezetting vorig jaar onder invloed van de neergaande economie onder de 70% daalde. Voor parkeergarages is dat een ondenkbare luxe: er zijn er maar weinig die over het etmaal een bezetting van 30% halen. Blijkbaar plannen gemeenten te ruim en stellen zij te hoge eisen aan ontwikkelaars van kantoren en winkelcentra dan een sluitende begroting kan dragen.

Zuiniger en op maat parkeren

In die ruime planning worden de gemeenten gesteund door de parkeerkenngetallen van het CROW. Dit kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en vervoer heeft die getallen als vuistregel ontwikkeld, met een ruime marge waarbinnen verschillende concrete situaties passen. In de praktijk blijkt zeker de bovenkant van de marge vaak ruim bemeten, maar dat staat lang niet altijd in de weg aan een blind gebruik van deze 'norm' zonder goede meting van de werkelijke behoefte op locatie.

Hoezeer dat uit elkaar kan lopen, blijkt uit een concreet voorbeeld (zie illustratie).



Een hotel in Hengelo heeft honderd kamers en zou volgens de CROW-vuistregel van 0,5 parkeerplaats per kamer vijftig parkeerplaatsen nodig hebben. Uit registratie blijkt dat het hotel sinds de opening in 2001 maar één keer meer vraag heeft gehad. De tweede, ook eenmalige piek lag ruim onder de vijftig. Op een drukke dag houdt de vraag op bij twintig plaatsen en het gemiddelde ligt op acht.

In het naastgelegen Theater dat tezelfdertijd opende is de situatie niet anders. Volgens de CROW-kengetallen zouden er voor de 880 stoelen in de Grote Theaterzaal en de 90 stoelen in de filmzaal 194 tot 291 parkeerplaatsen moeten zijn. Sinds de opening hebben zich nooit meer dan 139 parkerende bezoekers gemeld en meestal veel minder.

Het hotel en het theater hebben het in de eerste drie jaar van hun bestaan gedaan zonder eigen parkeer-ruimte. Gasten en bezoekers parkeerden zonder veel problemen in de omliggende straten, waarvoor zij zes dagen in de week van 9 tot 18 uur moesten betalen. Sinds 2004 kunnen zij terecht in een naastgelegen openbare parkeergarage die maar liefst 341 plaatsen telt: daar past zelfs de eenmalige piekbehoefte van hotel én theater bijna twee keer in.

Nevenstaande is geen uitzondering. Parkeren kan in veel gemeenten zuiniger en beter op maat. Maar daar is wel een drastische verandering voor nodig, zowel in gedrag als in denken.

Het andere gedrag richt zich op meten in plaats van normen hanteren. Te weinig wordt daadwerkelijk de parkeerbehoefte op locatie geregistreerd, per doelgroep en voor elk tijdstip rond de klok en door de week. Door de aanwezigheidspercentages goed te stapelen en te anticiperen op dubbelgebruik van een parkeerplaats door bewoners, werkenden en winkelend publiek op verschillende tijdstippen, blijft het benodigde aantal parkeerplaatsen ruim onder de optelsom van alle behoeften.

De omwenteling in het denken gaat over het geboden voorzieningenniveau: die moet niet afgestemd zijn op uitzonderlijke pieken, maar op vaker voorkomende drukke momenten. Het hotel in voorgenoemde situatie moet bijvoorbeeld niet kijken naar eenmalige piekmomenten van 33 of 62 gevraagde parkeerplaatsen, maar naar het vaker terugkerende niveau van twintig.

Alle registers open

Bouwen op vaker voorkomende drukte in plaats van op pieken leidt tot substantiële besparingen. Maar een

Hoe hoger het gemiddelde, hoe beter het rendement.

krapper afgestemde parkeermarkt heeft wel buffers nodig om de uitzonderlijke drukte van de jaarmarkt, de dulle dwaze dagen of de topexpositie op te vangen. Het gaat om het creatief vinden en inzetten van overloopgebieden, met aansluitend openbaar vervoer naar het evenement. Een professionele evenementenorganisatie als de RAI heeft daar handigheid in opgebouwd: hoe groter de beurs, hoe meer parkeerterreinen met busverbinding worden opengesteld en bij de Auto RAI of de Huishoudbeurs gaan alle registers open.

Ook structureel moet een krappere parkeermarkt flexibel kunnen zijn. De parkeervraag kan immers snel veranderen, bijvoorbeeld door de opkomst van publiekstrekker Media Markt in Amsterdam Zuidoost, of door het plotseling verdwijnen van Fortis Bank en zijn hoofdkantoor aan de Rotterdamse Blaak. Capaciteit afbouwen of uitbreiden gaat uiteraard in schokken. Het nieuwe P+R-terrein of een nieuwe garage worden nu eenmaal in één keer opgeleverd, waarbij er honderden parkeerplaatsen bijkomen. Bij sluiting, of bij herinrichting van een woonwijk met reductie van het aantal parkeerplaatsen, gebeurt hetzelfde in omgekeerde richting.

De lokale parkeermarkt moet in zulke gevallen weer een nieuw evenwicht zien te vinden. Parkeerplanning is een kwestie van voortdurend balanceren tussen overcapaciteit en ondercapaciteit.

De meest voor de hand liggende buffer vormt het grote arsenaal aan (relatief) goedkope parkeerplaatsen op straat. Die kunnen als er overcapaciteit ontstaat gemakkelijk en snel worden herbestemd voor fietspad,

bloembakken, wandel- of speelruimte, waarbij het 'blik' uit het zicht verdwijnt. Bij tijdelijke krapte kunnen parkeervakken weer terugkeren.

Een aantal gemeenten gaat zo al om met straatparkeren. De gemeente Hardenberg bijvoorbeeld handhaaft nu nog zoveel mogelijk parkeervakken langs de stoep om ondercapaciteit op te vangen, maar gaat die stapsgewijs verwijderen zodra enkele nieuwe parkeergarages worden opgeleverd. Hengelo maakt al grote stukken straat autovrij omdat er voldoende capaciteit in de garages is. Hetzelfde gebeurt rond de Megastores in Den Haag waar de parkeervakken aan de stoeprand plaats gaan maken voor een verbreed fietspad.

Deze flexibiliteit is alleen op te brengen als gemeenten en exploitanten van parkeergarages informatie delen en in hun onderlinge afspraken en contracten afstemmen om ruimte te laten voor de gewenste aanpassingen. Vaak een moeilijke opgave, omdat de lasten van de benodigde aanpassingen niet altijd gelijk verdeeld zijn, en de gemeente ook beleidsmatige afwegingen meeneemt die voor marktpartijen niet voorop staan.

Maar beide partijen hebben uiteindelijk wel groot belang bij een evenwichtige situatie. En dat gezamenlijke belang zou de basis moeten kunnen leggen voor een productieve samenwerking.

Stappenplan P1

Hoe komt een gemeente aan een passende parkeer-voorziening, met de juiste dimensionering? Hoe wordt de kans op een onrendabele exploitatie beperkt? Hierbij de handleiding van P1, stap voor stap.

1

Breng parkeerbehoefte in kaart

Voer op alle relevante locaties gedetailleerde metingen uit van het vervoersgedrag ('modal split') en de gemiddelde parkeervraag. Specificeer dat naar functies als wonen, werken en winkelen omdat elk van die functies een eigen parkeerpatroon kent. Kijk onder meer naar gemiddeld autobezit in woonwijken, het aantal passanten in winkelcentra, personeels- en bezoekersaantallen in kantoren, zorginstellingen, etc.

2

Bepaal het parkeerbeleid

De gemeente moet bepalen wat het maximaal acceptabele autogebruik is, bij welk bezettingspercentage sprake is van tekort of schaarste aan parkeerplaatsen, hoe de gemeente voorziet in een optimaal gebruik van de parkeercapaciteit, of parkeren op straat en in parkeergarages communicerende vaten zijn en of zij auto's van de straat wil weren.

3

Leg parkeernormen vast

Op basis van de uitgangspunten van het parkeerbeleid en de metingen van het huidige gebruik per functie stelt de gemeente parkeernormen op die specifiek aansluiten op haar wensen en het te voeren beleid.

4

Bepaal aantal benodigde parkeerplaatsen

Vertaal de gemeentespecifieke normen in het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie. Concrete aantallen zorgen voor continuïteit in het te voeren parkeerbeleid.

5

Bepaal lokaal parkeergebruik

Maak per wijk of gebied inzichtelijk hoe het aantal parkeerplaatsen is verdeeld over doelgroepen als abonnement- of vergunninghouders en kortparkeerders. Dit geeft gedetailleerd inzicht in de lokale parkeerbehoefte en waar die vandaan komt.

6

Breng overcapaciteit in kaart

Meet het aantal onbezette plaatsen en uren in elk gebied en voor elke functie, zowel op straat als in parkeergarages. Door inzicht in de overcapaciteit kan de gemeente bepalen hoeveel ruimte het bestaande parkeerareaal nog biedt.

7

Toetsing bouwplannen

Bij elke individuele vergunningaanvraag voor zowel nieuwbouw als herontwikkeling van vastgoed beoordeelt de gemeente of daarbij nieuwe parkeervoorzieningen strikt noodzakelijk zijn of dat de parkeerbehoefte kan worden opgevangen in het bestaande parkeerareaal.

8

Bewaking parkeerareaal

Houd vraag en aanbod ook in de gaten op gebied- en wijkoversijgend niveau. Een wijk met overcapaciteit kan dienen als overloopgebied voor een andere wijk. Is er per saldo een tekort, bepaal dan in de samenhang van de verschillende gebieden en functies waar en hoeveel plaatsen bijgebouwd moeten worden.

Slim parkeren is delen, delen en nog eens delen!

De optelsom van allerlei parkeerinitiatieven leidt niet tot oplossing van het parkeervraagstuk. Blind bijbouwen is ook niet de oplossing. Er is vaak meer parkeerareaal voorhanden dan wij ons allen realiseren. En het toevoegen van capaciteit levert nog geen businesscase op voor gemeenten en eigenaren van parkeerfaciliteiten. Nu al is het overgrote deel van onze bestaande parkeervoorzieningen niet rendabel te exploiteren. Los van het beeld dat bestaat bij de publieke opinie. Het is dus geen kwestie van meer, meer, meer. Het moet slimmer.

Wat staat ons dan nog in de weg?

Er heerst in ons land op het gebied van parkeren een mentaliteit van ieder voor zich en God voor ons allen. Op betalen voor stilstaan rust nog steeds een taboe en te vaak wordt de capaciteit bepaald op basis van de vraag op piekmomenten. De overheid (zowel nationaal en lokaal) moet een meer sturende rol aannemen en de rug recht houden bij op het eerste gezicht wellicht weinig populaire maatregelen. Er moet meer gehandeld worden op basis van ervaringscijfers in plaats van aannames en richtlijnen. Het Parkeer Productiviteits Profiel wordt door te weinig partijen goed gebruikt en slechts individueel per stakeholder gevoed.

Wat staat ons te doen?

Er is maar één oplossing en dat is delen, delen en nog eens delen. Delen van kennis, ervaring maar ook van parkeerareaal. Zonder delen komen wij niet toe aan het vermenigvuldigen van efficiency, bezetting en parkeergemak.

Door te delen zijn wij met zijn allen beter in staat om de capaciteit (fysiek en mentaal) beter te benutten. En daar zijn bezoekers, bewoners en bestuurders beter mee af. Best practice dient daarbij stelselmatig als leidraad genomen te worden om aan de hand daarvan voortgang te boeken, vooruitgang te creëren en elkaar aan te spreken op ons handelen vanuit de collectieve opgave die wij hebben.

Verdieping in plaats van vermeerdering. Slimmer in plaats van meer. En samen in plaats van ikke, ikke, ikke.

Doet u mee?

Colofon

P1 Dossier is een uitgave van P1, specialist op het gebied van parkeren in Nederland.
Het dossier behandelt actuele onderwerpen over parkeren.

Eindredactie:

P1: Martin Curfs

Redactie: GrootHaenenDeLange

Concept & productie: bransonguevara

Drukwerk: Hegadruk

Fotografie: Mark Kuipers

Redactieadres:

P1

Koninginnegracht 20

2514 AB Den Haag

T 070 3705070

E p1dossier@p1.nl





