

Geïntegreerd parkeerbeleid

P1 DOSSIER DRIE. APRIL 2007

ACHTERGRONDINFORMATIE OVER PARKEREN WORDT UITGEGEVEN DOOR P1.





Geïntegreerd parkeerbeleid

KRACHTIG EFFECT DOOR DE JUISTE MIX

IN STEEDS MEER GEMEENTEN NEEMT DE PARKEERDRUK TOE. KAN HET LOKALE BESTUUR NOG ZORGEN VOOR BEREIKBAARHEID, LEEFBAARHEID EN ECONOMISCHE VITALITEIT? JAZEKER, MET DE INVOERING VAN GEÏNTEGREERD PARKEERBELEID HEBBEN GEMEENTEN ADEQUATE OPLOSSINGEN VOOR COMPLEXE PROBLEMEN BINNEN HANDBEREIK. IN DIT DOSSIER LEEST U OVER ACHTERGRONDEN, MOGELIJKHEDEN EN ERVARINGEN UIT DE PRAKTIJK.

Meer te bereiken

Gemeenten streven naar economische leefbaarheid. Bewoners willen er in alle rust wonen, maar verlangen ook een gedifferentieerd winkelaanbod. Ondernemers willen probleemloos bereikbaar zijn voor klanten, medewerkers en leveranciers. De parkeervraag stijgt sterk, het aanbod wordt schaars. Maatregelen als een enkelvoudig vergunningenbeleid of het instellen van een blauwe zone alleen is voor groeiend aantal gemeenten geen oplossing meer. De toenemende mobiliteit, behoefte aan service en snelheid van bewegen, vragen om een geïntegreerde aanpak voor parkeren: een afgewogen set aan parkeerregulerende maatregelen.

Parkeerregulering is een effectief middel om de bereikbaarheid van gemeenten te versterken. De parkeerdruk wordt door parkeerregulering immers verspreid, zodat er ruimte ontstaat voor bezoekers, bewoners en bedrijven. Bekende voorbeelden van parkeermaatregelen zijn de blauwe zone, een betaald parkeerregime, bewonersvergunningen en het ontwikkelen van parkeergarages. De kracht van de effecten zit in de juiste combinatie van de verschillende maatregelen inspelend op de diverse behoeften op wisselende momenten. Gemeenten zullen daarom tot een geïntegreerd parkeerbeleid moeten komen om de vele verschillende doelgroepen goed te kunnen faciliteren.

Makkelijker gezegd dan gedaan, zult u denken en daar hebt u gelijk in. Veel factoren zijn van invloed om tot een goed geïntegreerd parkeerbeleid te komen. Om u op weg te helpen hanteren wij een aanpak die leidt tot een afgewogen en geïntegreerd parkeerbeleid: het P1 Parkeerproces. In dit derde P1 dossier leest u meer over deze aanpak. Verder geven we u een kijkje in de keuken bij de gemeente Woerden en de gemeente Diemen die verschillende parkeermaatregelen hebben ingevoerd. Wat zijn de effecten van de maatregelen? Wat hebben zij geleerd? Door het verstrekken van juiste en tijdige informatie kunnen bezoekers naar de gewenste parkeervoorzieningen worden gestuurd. Ontdek hoe bezoekers in de toekomst met een multimodaal reisinformatiesysteem door een stad worden geleid. Blader verder in dit dossier en lees wat met geïntegreerd parkeerbeleid nog meer te bereiken is.

Niek Schonewille
Accountmanager

Hilger van Dam
Accountmanager

Inhoudsopgave

| | | |
|--|--------|----|
| Betere inzet van het totale parkeerareaal | pagina | 6 |
| <p>Dankzij het fiscaliseren van de parkeerboete zijn gemeenten voor parkeerregulering minder afhankelijk van politie en justitie. Inkomsten en kosten van parkeerregulering zijn hun eigen verantwoordelijkheid geworden. Maar hoe kunnen gemeenten komen tot een effectiever parkeerbeleid?</p> | | |
| P1 Parkeerproces | pagina | 8 |
| <p>Gemeenten doen er graag alles aan om hun centra mobiel, leefbaar en economisch vitaal te houden. Parkeerregulering helpt hierbij. P1 helpt gemeenten op weg. Aan de hand van het P1 Parkeerproces volgt op elk mobiliteitsvraagstuk de juiste set parkeermaatregelen.</p> | | |
| Diemen weert langparkeerders uit centrum | pagina | 10 |
| <p>Welke lessen kunnen we trekken uit de praktijk?</p> | | |
| Groen licht voor geïntegreerd parkeerbeleid | pagina | 12 |
| <p>Geen effectief parkeerbeleid zonder handhaving. De wet bestuurlijke boete geeft lokale overheden groen licht om de handhaving zelf op zich te nemen. Ligt daarmee de weg open voor een geïntegreerd parkeerbeleid?</p> | | |
| In Woerden heeft ondergronds parkeren prioriteit | pagina | 14 |
| <p>Voor welk parkeerbeleid kiest de Utrechtse gemeente?</p> | | |
| Parkeerservice in de toekomst via reisinformatiesysteem | pagina | 18 |
| <p>De toekomst van de stedelijke parkeerdienstverlening ligt in een integraal, multimodaal reisinformatiesysteem, voorziet Jos van Kleef, algemeen directeur van Vialis. Vooraf een parkeerplek zoeken, reserveren en betalen behoort volgens hem tot de mogelijkheden.</p> | | |
| Ondertussen bij de burens | pagina | 22 |
| <p>Hoe gaan Groot-Brittannië, België en Duitsland om met hun parkeerproblematiek?</p> | | |
| Facts and figures | pagina | 25 |
| <p>Opvallende feiten en cijfers over parkeren en parkeerregulering</p> | | |

Betere inzet van het totale parkeerareaal

GEÏNTEGREERD PARKEERBELEID

6

Er is in de afgelopen decennia een steeds groter wordend spanningsveld gegroeid tussen de vraag naar en het aanbod van parkeerruimte. Toch kreeg parkeerbeleid in veel gemeenten meer inhoud na het fiscaliseren van de parkeerboete. Gemeenten werden voor de parkeerregulering minder afhankelijk van de politie. Zowel de inkomsten als de kosten van parkeerregulering zijn gemeentelijke verantwoordelijkheid, waardoor er beter kan worden gestuurd. Zodoende kom je tot een effectiever parkeerbeleid.

Door toenemende parkeerdruk ligt verdergaande regulering door gemeenten voor de hand. Bestuurlijke randvoorwaarden bieden kansen maar beperken ook het palet aan mogelijkheden. En de verschillende betrokkenen hebben allen hun eigen belangen. Denk aan bewoners en kantoorgebruikers en aan detaillisten die zich zorgen maken over de aantrekkelijkheid van het winkelcentrum. Ook bewoners van woonwijken ondervinden de invloed van parkeerbeleid; door capaciteitstekorten in het centrumgebied wijken automobilisten tijdens de piekuren geregeld uit naar 'schilgebieden' van de gemeente. Over al deze facetten moet worden nagedacht voordat invoering plaatsvindt.

Parkeren en leefbaarheid

Uitzonderingen daargelaten rekenen automobilisten op een goede bereikbaarheid. De automobilist raakt dus snel ontevreden als hij niet dichtbij zijn bestem-

ming een parkeerplek kan vinden, niet zijn verwachte aankomsttijd haalt of zelfs voor een andere parkeergelegenheid moet kiezen. Parkeren is meer en meer een leefbaarheidsvraagstuk geworden.

Traditionele maatregelen

Hoe kan een gemeente met het bestaande parkeerareaal de parkeerconsument helpen om zo gemakkelijk mogelijk de eindbestemming te bereiken? Gemeenten nemen maatregelen om de vraag naar parkeerplaatsen te spreiden en extra parkeerdruk te voorkomen. Bijvoorbeeld door het vergroten van het gereguleerd parkeergebied en het differentiëren van de parkeertarieven. Maar zeker ook andere oplossingen kunnen uitkomst bieden. Bij betaald parkeren kunnen gemeenten het gebruik van de on- en offstreet parkeercapaciteit beïnvloeden door verschillende prijzen toe te passen. Meestal is parkeren aan de straat duurder dan het offstreet parkeren en daarmee is er een financiële prikkel om juist de auto in een parkeergarage te zetten. Worden de verschillende tarieven goed gecommuniceerd, dan heeft dit zijn werking.

Overzicht in parkeeraanbod

Overzicht en vindbaarheid spelen een belangrijke rol bij het beperken van zoekverkeer en uitwijkgedrag naar de schil. Exploitanten van parkeervoorzieningen kunnen ervoor zorgen dat gebruikers de parkeervoorzieningen weten te vinden. Bijvoorbeeld middels een parkeerroute-informatiesysteem (PRIS) informatie aan te bieden op het internet of via navigatiesyste-



HILGER VAN DAM

men. Het doel is een goede balans te creëren tussen de straatparkeercapaciteit en het gebruik van de parkeergarages.

Concrete middelen

Middelen om het parkeeraanbod beter te benutten zijn:

- strikte controle en regulering van de straatparkeerplaatsen;
- plaatsen van een parkeerverwijssysteem;
- verbeteren van de bereikbaarheid van parkeergarages;
- beter zichtbaar en vindbaar maken van parkeergarages;
- marketen van parkeerplaatsen middels reclame en prijsdifferentiatie.

Snelle ontwikkelingen in normeringen

Overheden zien bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen vaak parkeernormeringen nog als constante factor. Dit idee is verouderd. Normeringen zijn prima te gebruiken als leidraad voor berekeningen van parkeercapaciteit, maar geven geen inzicht in de werkelijke capaciteitsbehoefte.

Normeringsmethodieken zijn steeds minder van toepassing op de gemeente als geheel. Daarentegen worden normen vaker vastgesteld voor een specifiek deelgebied. Dat is ook logisch omdat elke gebied een eigen parkeerdruk en parkeerbehoefte kent. P1 voorziet dat er zelfs normeringen komen die aangeven hoeveel procent van de auto's in parkeergarages moet worden ondergebracht. Daar kunnen gemeen-

ten in hun verkeer- en vervoersplan (GVVP) op sturen en zodoende het totale parkeerareaal beter inzetten. Door vervolgens ook actief de managementinformatie uit parkeren te gebruiken, is het gemakkelijker een inschatting te maken van de te verwachten toekomstige parkeerdruk en kan beter worden bepaald hoeveel parkeerplaatsen er eventueel bij moeten worden gebouwd. Binnensteden zullen dan economisch goed kunnen blijven functioneren en een aantrekkelijke leefomgeving zijn.

P1 Parkeerproces

Gemeenten hebben verschillende middelen in handen om tot een effectief geïntegreerd parkeerbeleid te komen. Maar het is niet eenvoudig om een goede mix in middelen te vinden. Voor je het weet weer je automobilisten definitief uit het centrum of verplaatst het probleem zich naar omliggende gebieden. P1 helpt met het zoeken en implementeren van de juiste oplossing aan de hand van het P1 Parkeerproces. Lees hierover op pagina 8.

P1

Parkeerproces

8

Gemeenten doen er graag alles aan om hun centra mobiel, leefbaar en economisch vitaal te houden. Parkeerregulering helpt hierbij. Maar wat zijn de juiste parkeermaatregelen? Is een blauwe zone afdoende? Hoe hoog moeten parkeertarieven zijn? Accepteren bewoners een vergunningenbeleid? P1 helpt gemeenten op weg. Aan de hand van het P1 Parkeerproces volgt op elk mobiliteitsvraagstuk een op maat gemaakte oplossing.

Veel gemeenten hebben te maken met parkeeroverlast in hun stads- of dorpscentrum. Parkeerplaatsen in winkelgebieden zijn vol, bewoners kunnen hun auto niet kwijt voor de deur en automobilisten rijden rond om een vrij plekje te vinden. De parkeer-capaciteit is schaars. Met parkeerregulerende maatregelen wordt die capaciteit zo goed mogelijk benut. Tenminste, als de gemeente de juiste mix van maatregelen kiest. Met het P1 Parkeerproces organiseren we op basis van talloze afwegingen het parkeerbeleid optimaal. Op grond van nauwkeurig onderzoek van de parkeersituatie ter plekke ontwikkelt u een geïntegreerde parkeeroplossing op maat die vervolgens wordt uitgevoerd, verantwoord en waar kan verder wordt verbeterd.

Stap 1 Verkennen: grondig vooronderzoek

Een oplossing op maat vraagt om een grondige verkenning van de lokale situatie. Vandaar dat de eerste stap in het P1 Parkeerproces een uitgebreid vooronderzoek op locatie is. Hoe zit het met de bereikbaarheid en de sociaal-economische structuur van het gebied? Hoe hoog is de parkeerdruk op verschillende momenten en hoe is de parkeersituatie in omliggende gebieden? Wat zijn de toekomstverwachtingen? We concentreren ons daarbij op ver-

schillende doelgroepen. Wat is het parkeergedrag van de lokale bewoners? Waar zet het winkelend publiek zijn auto het liefst neer? Zijn er ook medewerkers van lokale bedrijven en dagjesmensen waar rekening mee moet worden gehouden? Door tellingen te verrichten en de toekomstige ontwikkelingen inzichtelijk te maken, wordt hierover een duidelijk beeld verkregen.

Stap 2 Vertalen: advies op maat

In het P1 Parkeerproces volgen we de psychologie van de parkeerder. Wat gebeurt er als we betaald parkeren invoeren? Accepteren winkelende bezoekers het? Of zoeken ze op basis van de tariefbepaling hun heil in buurgemeenten? Vaak helpt een logische begrenzing van het betaald parkeergebied bij de acceptatie, maar zijn aanvullende maatregelen nodig om uitwijkgedrag naar omliggende buurten te voorkomen. Denk bijvoorbeeld aan de introductie van een blauwe zone. Maar is daarvoor wel draagvlak bij de bewoners?

Stap 3 Verrekenen: verantwoorde exploitatie

Naast een optimale bezetting van de parkeer-capaciteit staat een verantwoorde exploitatie centraal in ons model. Vandaar dat we onze oplossing koppelen aan een doorberekening van kosten,

De 6 V's van het P1-parkeerproces

Verkennen – er wordt onderzoek naar het parkeergebied gedaan. Dit gebeurt onder meer door het analyseren van de bereikbaarheid, het voorzieningenniveau, de parkeerdruk en de gevolgen van nieuw ingevoerd parkeerbeleid.

Vertalen – op grond van de analyse ontwikkelt u een geïntegreerde parkeeroplossing op maat.

Verrekenen – in het advies wordt een exploitatiemodel samengesteld, dat na verdiscontering van kosten en opbrengsten van onder meer toezicht, controle, vergunninguitgifte en beheer van parkeerapparatuur een verantwoord resultaat oplevert.

Vervaardigen – u voert het parkeerbeleid in en zorgt voor een efficiënt en professioneel parkeerbeheer.

Verantwoorden – volledige verantwoordelijkheid over het dagelijkse parkeerbeheer en het resultaat wordt afgelegd.

Verbeteren – voert P1 het parkeerbeheer uit, dan dragen we na analyse oplossingen aan voor verbetering. Daarvoor verkennen we blijvend het parkeergebied.



zoals voor parkeercontrole, vergunninguitgifte, baliewerkzaamheden, waardetransport, financiële administratie en management. Uitgangspunt is dat het parkeerbeheer perfect aansluit op de beleidsdoelstellingen van de gemeente. We maken een prognose van de opbrengsten en houden daarbij rekening met veranderend parkeergedrag door invoering van het nieuwe parkeerbeleid.

Stap 4 Vervaardigen: uitvoering van a tot z

Kiest een gemeente voor geïntegreerd parkeerbeleid, dan kunt u dit van a tot z in- of uitbesteden. Denk bijvoorbeeld aan uitgifte van parkeervergunningen, communicatie over parkeermaatregelen via internet, het inrichten van een parkeerservicebureau, handhaving en behandeling van bezwaarprocedures. Hiervoor worden uiteenlopende professionals ingezet, zoals parkeercontroleurs en juristen. Daarnaast wordt nauw samengewerkt met waardetransporteurs en technische dienstverleners voor parkeersystemen.

Stap 5 Verantwoorden: zorgvuldig rapporteren

Voert P1 het totale parkeerbeheer uit, dan leggen we daar nauwkeurig verantwoording over af. We rapporteren ondermeer over verstrekte parkeervergunningen en bezwaarprocedures en we registreren klachten en technische storingen aan parkeerapparatuur. Maar we gaan verder. We volgen bijvoorbeeld ook de bezettingsgraad van het betaald parkeren om te evalueren of parkeerregulering het gewenste effect heeft.

Stap 6 Verbeteren: op zoek naar verdere verbetering

Alleen al door invoering van parkeerregulerende maatregelen verandert het gedrag van de automobilist. In het P1 Parkeerproces volgen we die veranderingen nauwkeurig. We houden oog voor verbetering, waarbij we na evaluatie het parkeerbeleid opnieuw tegen het licht houden. Daarmee keren we terug bij stap 1 van het P1 Parkeerproces. Een cyclisch proces omdat parkeersituaties nu eenmaal voortdurend veranderen.

Diemen weert langparkeerders uit centrum

10

Diemen kiest voor meer blauw op straat. Geen politieagenten om de criminaliteit aan te pakken, maar een uitbreiding van de blauwe zone om langparkeerders uit het centrum te weren. De buurtbewoners zijn tevreden, overige Diemenaren zijn minder tevreden. De gemeente beraadt zich over het vervolg.

Het is rustig in het westelijk deel van het centrum van Diemen. Met uitzondering van de belangrijkste winkelstraat, de A. Krijtstraat, en het winkelcentrum Diemerplein, liggen de straten er verlaten bij. Een vredige sfeer met een opvallend groot aantal lege parkeerplekken. Hoe anders was de situatie nauwelijks een halfjaar geleden. Forenzen en dagjesmensen op weg naar de Amsterdamse binnenstad troffen in Diemen een vrijhaven om hun auto te stallen. Ze moesten weliswaar verder met de tram, maar het parkeren was gratis. Dat de buurt uit haar voegen barstte van het blik op de weg, was hun zorg niet.

Drie oplossingen

'De parkeerdruk nam toe, bewoners en winkeliers klaagden en begin 2006 besloot de gemeente een parkeerduurbeperking in te voeren', vertelt John Swaans. Swaans werkt bij XTNT, een advies- en realisatiebureau voor verkeer en vervoer en kreeg de opdracht de parkeerbeperkende maatregel uit te voeren. 'Aan invoering van de maatregel ging een uitvoerige voorbereiding vooraf', zegt Swaans. 'De gemeente deed onderzoek naar de herkomst van de parkeerders en stelde een projectgroep samen met

winkeliers, politie en vertegenwoordigers van politiek en bewoners. De projectgroep dacht na over oplossingen en kwam tot drie opties: niets doen, betaald parkeren met parkeervergunningen invoeren of de blauwe zone rond de winkelgebieden uitbreiden.'

Parkeerduurbeperking

Tijdens een inspraakavond koos de Diemer bevolking voor uitbreiding van de blauwe zone. 'Dit is vervolgens in de gemeentelijke besluitvorming overgenomen', zegt Swaans. 'Overigens in een kleiner gebied dan oorspronkelijk het plan was.' De Raad wilde eerst zien of de maatregel zou werken.' De maatregel houdt in dat tijdens werkdagen van 9.00 tot 21.00 uur een parkeerduurbeperking van twee uur geldt. In de A. Krijtstraat kunnen automobilisten niet langer dan een uur parkeren. Bewoners van het gebied kunnen kosteloos een ontheffing krijgen, werknemers tegen kostprijs.

Aanbesteding parkeerbeheer

De gemeente schakelde Swaans in om de invoering van de blauwe zone en de aanbesteding van een parkeerservice te regelen. 'Diemen wilde één organisatie voor zowel handhaving als uitgifte van ontheffingen. November vorig jaar heb ik het college laten besluiten welke uitgifteregels we hanteren. En heb ik met de betrokken partijen uit het gebied afspraken gemaakt over uitvoering van de regeling. Voor de aanbesteding wilde ik allereerst duidelijkheid over welke taken de gemeente precies wilde uitbesteden en een heldere beschrijving van wat die taken inhouden.'



JOHN SWAANS

Prijs en kwaliteit

Swaans voerde gesprekken met drie offerende partijen. 'Al snel bleek dat uitbesteding van parkeerbeheer veel vragen oproept. Hoe is het bedrijfsproces ingericht, hoe verloopt de klachtenprocedure, welke ervaring hebben de partijen? Daarom besloten we niet alleen op prijs te vergelijken, maar ook op de kwaliteit van de voorgenomen uitvoering van diensten.' Uiteindelijk viel de keuze op P1. 'P1 had de uitvoering van het parkeerbeheer goed doordacht', vindt Swaans. 'Dergelijke projecten zijn gesneden koek voor hen.'

Bekendmaking

Half november liet de gemeente 4 kilometer blauwe verf aanbrengen en plaatste de gemeentelijke dienst de borden. 'Uiteraard brachten we de bewoners eerst op de hoogte', zegt Swaans. 'We stuurden hen een brief en plaatsten een advertentie in het lokale weekblad.' Ook via de websites van de gemeente werd de komst van de uitgebreide blauwe zone bekendgemaakt. Voor de zekerheid stelden we een telefoonnummer ter beschikking voor vragen. Daarvan maakten de Diemenaren gretig gebruik. 'Bijvoorbeeld toen we vertraging kregen met het versturen van de ontheffingen. Vooral ouderen maken dan liever gebruik van de telefoon dan van internet.'

Parkeerdruk verplaatst

Inmiddels hebben bewoners en werknemers hun ontheffingen ontvangen. Hoewel de beëdiging van parkeercontroleurs nog niet rond is, mijden de lang-

parkeerders Diemen-Centrum. De rust in de buurt is teruggekeerd. Dat hun bezoek niet voor de deur kan parkeren, nemen ze voor lief. Maar niet alle Diemenaren zijn even tevreden. 'Met name mensen uit Diemen-Noord vragen om parkeerruimte rondom de tramhalte om naar hun werk, de dokter of het ziekenhuis in Amsterdam te kunnen gaan. Ook bewoners aan de rand van de blauwe zone roeren zich nu de auto's daar bumper aan bumper staan. De langparkeerders zijn eenvoudig enkele straten verder gaan staan. De parkeerdruk is dus niet verdwenen, maar verplaatst.'

Sturend parkeerbeleid

In het voorjaar van 2007 evalueert Diemen de werking van de blauwe zone. 'Wat het besluit zal zijn, weet ik uiteraard niet', zegt Swaans. 'Waarschijnlijk een verdere uitbreiding van de blauwe zone. Maar ik verwacht dat de parkeerdruk zich dan opnieuw verplaatst. Gratis parkeren in Diemen en met tram en trein naar Amsterdam blijft een toch wel zeer aantrekkelijk alternatief. Met een sturend parkeerbeleid kun je daarop inspelen. Voer betaald parkeren in met verschillende tarieven, zou ik willen adviseren. Zo zorg je ervoor dat langparkeerders in gebieden komen te staan waar ze het minste overlast veroorzaken.' Of Diemen hiervoor kiest? Swaans betwijfelt het. 'Betaald parkeren ligt politiek gevoelig, zeker in kleinere gemeenten.'

Groen licht voor integraal parkeerbeleid

WET BESTUURLIJKE BOETE

12

Geen effectief parkeerbeleid zonder handhaving. Maar voor controletaken zijn gemeenten voor een deel afhankelijk van politie en OM. Althans, tot nu toe. Want de Wet Bestuurlijke Boete geeft lokale overheden groen licht om de handhaving zelf op zich te nemen. Ligt daarmee de weg open voor een integraal parkeerbeleid?

In april 2005 diende de regering twee wetsvoorstellen in voor de zogeheten bestuurlijke boetes. Eén ervan richt zich op fout parkeren en andere lichte verkeersovertredingen. Denk aan overtredingen bij stilstaan, parkeren, inhalen en oprijden van kruispunten. Hierbij spelen politie en justitie geen wezenlijke rol meer, wel het lokale bestuur. Gemeentelijke toezichthouders schrijven zelf boetes uit aan overtreeders, waardoor gemeenten niet langer afhankelijk zijn van politie en OM. Bovendien komen de opbrengsten van bekeuringen direct terecht in de gemeentekas.

Geen verplichte invoering

Aanvankelijk wilde de regering met het wetsvoorstel gemeenten verplichten om fout parkeren en kleine verkeersovertredingen bestuursrechtelijk aan te pakken. In maart 2007 is het wetsvoorstel gewijzigd. Gemeenten mogen nu kiezen: zelf bestuurlijke boetes uitdelen of de handhaving in handen laten van politie. De keuzemogelijkheid is vooral prettig voor kleine gemeenten met veel vierkante meters. Voor hen is het lastig om controles uit te voeren in hun gehele bestuursgebied.

Vetpot of kostenpost?

Gemeenten die bestuurlijke boetes uitdelen, zien uiteraard graag de extra inkomsten tegemoet. Maar

het opleggen van boetes leidt ook tot extra werk en kosten voor gemeenten. Van invordering tot de juridische en administratieve afhandeling, ze moeten rekening houden met zaken als:

het aanpassen van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV): een bestuursrechtelijk boete kun je pas opleggen als daarvoor een wettelijke basis bestaat. Dit betekent dat de gemeente haar APV daarop moet aanpassen.

bevoegdheden regelen: niet iedere ambtenaar mag zomaar bestuurlijke boetes opleggen. De gemeente moet hiervoor bestuurlijke toezichthouders aanwijzen.

invorderen: de opbrengsten van de bestuurlijke boetes zijn voor de gemeente. Maar voor het invorderen is een uitvoerende organisatie nodig die ondermeer controleert en administreert.

afhandelen van bezwaren: tegen de opgelegde boetes kunnen betrokkenen bezwaar en beroep aantekenen bij de gemeente. De gemeente hoort dus te zorgen voor een correcte afhandeling.

Taken uitbesteden

Het opleggen van bestuurlijke boetes lijkt een verzwarende van de gemeentelijke werkzaamheden. Toch hoeft dit niet per se. Gemeenten kunnen het uitvoe-



NIEK SCHONEWILLE

rende proces geheel of gedeeltelijk neerleggen bij een gespecialiseerde dienstverlener. Dit brengt voordelen met zich mee. Zo is de gemeente in één klap verlost van capaciteitsproblemen: de externe dienstverlener levert medewerkers. Dat is vooral handig bij piek- en dalperiodes van het handhavingproces. Door schaalvoordeel kunnen marktpartijen daar beter op inspelen dan met name kleinere gemeenten. Ze zorgen voor continuïteit en bereiken dankzij hun deskundigheid en ervaring een hoger serviceniveau. Dit geldt zowel voor de handhaving als het administratieve traject.

Visie vereist

Door fiscalisering van de parkeerboete kunnen gemeenten reeds zelf een deel van hun parkeerbeleid handhaven. Met de Wet Bestuurlijke Boete krijgen gemeenten de mogelijkheid een integraal parkeerbeleid te voeren. Aan hen de vraag een visie te ontwikkelen over handhaving die verder reikt dan alleen fiscalisering. Kiest de gemeente voor het bestuursrechtelijke handhavingmodel, dan heeft ze de keuze om het in eigen beheer uit te voeren of uit te besteden. En daar blijft het niet bij. Er zijn ook duidelijke afspraken nodig tussen gemeente, politie en OM voor een uniforme, effectieve en efficiënte wijze van handhaving. Want de politie blijft bevoegd om strafrechtelijk op te treden.

Wanneer wordt de bestuurlijke boete ingevoerd?

Het wetsvoorstel is op 20 maart 2007 aangenomen door de Tweede Kamer. PvdA, D66, VVD, ChristenUnie, SGP en CDA stemden voor. De Eerste Kamercommissies voor Verkeer en Waterstaat en voor Justitie hebben op 3 april 2007 de procedure besproken. Het voorbereidend onderzoek door de genoemde Eerste Kamercommissies vindt plaats op 8 mei 2007.

De invoeringsdatum van de wetsontwerpen bestuurlijke boete is nog niet bekend. Het Rijk zal de uiteindelijke invoeringsdatum afstemmen met de Vereniging Nederlandse Gemeenten. De verwachting is dat op z'n vroegst met ingang van 1 januari 2008 bestuurlijke boetes uitgedeeld kunnen worden.

In Woerden heeft ondergronds parkeren prioriteit

14

Automobiliteit en parkeren horen bij een moderne stad, vindt de Woerdense wethouder Wim Groeneweg. De gemeente wil bewoners, bezoekers en werkers dan ook voldoende en goede parkeerfaciliteiten bieden. Waar mogelijk onder de grond, zodat auto's het historisch getinte straatbeeld niet te veel bepalen. Hiervoor ontwikkelt Woerden zelf het beleid, het beheer van de on- en offstreet parkeervoorzieningen in handen van P1.

Het parkeerbeleid van de gemeente Woerden hangt nauw samen met de huidige vernieuwing van de binnenstad. De afgelopen 25 jaar was het centrum van Woerden lichtelijk verpauperd; mensen woonden en winkelden er niet graag. Om de stad een economische impuls te geven en tot volle bloei te laten komen, loopt een grootschalig vernieuwingsproject. Rond de Petruskerk, de oude Kazerne en het Kerkplein is al een nieuw centrum verrezen met woningen, winkels, horeca, een ruimtelijk stadsplein én een ondergrondse parkeergarage.

'Naarmate we de stad aantrekkelijker maken, trekken we meer bewoners en bezoekers', zegt Wim Groeneweg. 'Dan is het belangrijk dat je nadenkt over hoe je de stad bereikbaar houdt. Dat is een van de doelen van ons parkeerbeleid. Veel bewoners hebben een auto en willen die dicht bij huis kunnen parkeren. Ook komen bezoekers over het algemeen het liefst met de auto naar de stad. We willen die twee groepen goed faciliteren. Maar de historische binnenstad

is niet gemaakt voor auto's. Bovendien leveren auto's geen positieve bijdrage aan het straatbeeld. Daarom richten we ons parkeerbeleid op gebouwde parkeervoorzieningen, het liefst onder de grond.'

Wie parkeert waar?

Goede bereikbaarheid betekent voor Woerden dat zij elke doelgroep (bewoners, bezoekers en werkers) goede parkeerfaciliteiten wil bieden. Daarbij hebben bewoners en bezoekers prioriteit: bewoners dicht bij huis en bezoekers dicht bij het centrum. Groeneweg: 'Om dit te realiseren, voeren we een strikt vergunningenbeleid. Binnen de singels krijgen nieuwe bewoners nog maar één parkeervergunning. En de auto's van werkers proberen we buiten de stad te houden. Daarom is een parkeervergunning voor hen heel hoog: € 850,- per jaar per auto. Als alternatief bieden we een groot en gratis parkeerterrein naast het station. Het stadscentrum is op loopafstand.'

In de kersverse ondergrondse parkeergarage Castellum in het centrum kunnen 550 auto's parkeren. 'Alle bewoners van de nieuwe appartementen hebben een gegarandeerde plaats, dat zijn er zo'n 75', zegt Groeneweg. 'De andere parkeerplaatsen zijn voor bezoekers. De overige stadsbewoners kunnen hun auto in de straten parkeren. In totaal hebben we nu in de stad zo'n 1500 parkeerplaatsen (in de parkeergarage en op straat), 900 mensen hebben een parkeervergunning en 100 mensen een garageabonnement. Voor bezoekers zijn er dus 500 plekken over. Dat is voorlopig ruim voldoende. Om bezoekers naar



WIM GROENEWEG

de parkeergarage te “lokken”, is het parkeertarief daar lager dan dat op straat. Bovendien staat de auto droog, in een schone en veilige omgeving én dicht bij de winkels. Alles bij elkaar maakt dat de parkeergarage erg aantrekkelijk.’

Doorstroom: aanleg centrumring

Om de bereikbaarheid van en de doorstroom in de stad te garanderen, moeten automobilisten de beschikbare parkeerplaatsen ook snel kunnen vinden. Daarom legt Woerden nu een centrumring aan, die ongeveer parallel loopt aan de singels. Groeneweg: ‘Een modern parkeerroutesysteem leidt de automobilist via de ring naar een beschikbare parkeerplek: in de nieuwe parkeergarage of op een terrein net buiten het centrum. Het systeem geeft aan of de parkeergarage nog plek heeft of vol is. Zo voorkomen we dat mensen blijven rondrijden en de straten verstopten.’

Lege plekken managen

Volgens Groeneweg gaat parkeerbeleid ook vooral over het managen van lege parkeerplekken. ‘Je moet nadenken over hoeveel lege parkeerplekken je op welk moment hebt, vooral in de parkeergarage. En hoe je ervoor zorgt dat die plekken bezet worden, zodat er minder auto’s op straat staan. Soms is de parkeergarage niet vol, terwijl er wel veel auto’s op straat staan geparkeerd. Dan geven we bewoners bijvoorbeeld tijdelijk tóch een tweede abonnement. Zo bekijken we de situatie steeds opnieuw en passen we waar nodig ons beleid aan.’

Beheer uitbesteden

Het beheer van de gehele parkeerdienstverlening (parkeergarage en straat) heeft Woerden uitbesteed aan P1. Het parkeerbeleid stippelt de gemeente zelf uit. Groeneweg: ‘Wij bepalen bijvoorbeeld wie een vergunning krijgt, de hoogte van de tarieven en de openingstijden van de parkeergarage. Als wij willen dat de parkeergarage tot tien uur ’s avonds open blijft, kopen we die dienstverlening in. Zo hebben wij maximale grip op beleidsmatige zaken. P1 verzorgt het beheer, waaronder onderhoud van de parkeerapparatuur, schoonmaak van de parkeergarage en controle op vergunningen en abonnementen. Tevens verzorgt P1 de volledige handhaving van het straat-parkeren.’

De keuze voor uitbesteding van het beheer was in principe snel gemaakt. Groeneweg: ‘Het beheer van een parkeergarage is een vak apart. Dat hebben wij nog nooit gedaan. Een marktpartij heeft daarin ervaring, weet waarmee je rekening moet houden en heeft zijn eigen netwerk. Het leek ons wel zo efficiënt om dan het totale parkeerbeheer in de stad aan hen over te laten. Zo zijn de taken duidelijk verdeeld. En nu wij P1 inhuren, hoeven we zelf geen mensen op te leiden of aan te trekken. De twee parkeercontroleurs die we in huis hadden, zijn overgegaan.’

Wat besteed je wel of niet uit?

Voorafgaand aan de aanbestedingsprocedure heeft de gemeente intern lange discussies gevoerd over wat ze zelf wilde doen en wat de marktpartij zou

gaan doen. Groeneweg: 'Daarin hebben we veel tijd gestoken. Onderhoud van de parkeerapparatuur, vergunningverlening, controle en handhaving, tarivering, openingstijden van de parkeergarage. Tot hoe ver wil je gaan? Waar eindigt het stukje waar je als gemeente zelf over wilt beslissen en waar begint de uitvoering? En wat verlies je eigenlijk als je alles uitbesteedt? Die vragen moet elke gemeente voor zichzelf beantwoorden. Dat kost veel tijd, dus tegen andere gemeenten zou ik willen zeggen: ruim hiervoor extra tijd in! Het is een zeer belangrijke stap bij de uitbesteding.'

'Voor ons telde vooral mee dat de burger de parkeergarage als van de gemeente beschouwt. Iedereen die problemen bij de parkeergarage heeft, spreekt de gemeente daarop aan. Dus móét je zelf wel het beleid bepalen. We houden er niet van om te zeggen: heb je een probleem, dan moet je bij een andere partij zijn. Wij beschouwen P1 als een verlengstuk van de gemeentelijke dienstverlening. Dan moet je ook de mensen van P1 als zodanig kunnen aanspreken. De grens tussen beleid en beheer is soms heel lastig te bepalen. Daarom evalueren we regelmatig of er meer taken uitbesteed moeten worden of juist weer terug naar ons. Tot nu toe zijn we erg tevreden over P1 en de onderlinge samenwerking.'

Toekomst: uitbreiding ondergronds

De komende tien jaar verdwijnen in Woerden steeds meer straatparkeerplaatsen. De parkeercapaciteit wordt opgevangen en uitgebreid met mogelijk meer-

dere ondergrondse parkeergarages. Met de komst van deze parkeergarages zal ook het parkeerroutesysteem worden uitgebreid. Zo kan Woerden ook in de toekomst iedereen snel en efficiënt van een parkeerplaats voorzien.



Parkeerservice in de toekomst via reisinformatiesysteem

18

De toekomst van de stedelijke parkeerdienstverlening ligt in een integraal, multimodaal reisinformatiesysteem, voorziet Jos van Kleef, algemeen directeur van Vialis. In feite een sterk uitgebreide variant van het huidige Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) dat veel gemeenten inmiddels gebruiken. De automobilist krijgt via internet informatie over files, reistijdverwachtingen, omleidingen en parkeerfaciliteiten in de stad. Ook vooraf een parkeerplek zoeken, reserveren en betalen behoort tot de mogelijkheden, aldus Van Kleef.

Steeds vaker gebruiken gemeenten een PRIS langs de weg om de automobilist naar een parkeerlocatie in de stad te leiden. Het PRIS geeft aan waar hij kan parkeren en in welke parkeergarages nog plek is. Deze systemen kunnen ook melden hoeveel parkeerplaatsen vrij zijn. De betreffende informatie komt beschikbaar via lussen in de weg die meten hoeveel auto's een parkeergarage in- en uitrijden. Van Kleef: 'Nu krijgt de automobilist die informatie pas als hij de stad binnenrijdt. Prettiger zou zijn als hij vooraf thuis (of onderweg in de auto via zijn navigatiesysteem) kan zien waar hij op de plaats van bestemming kan parkeren, óók als hij later op de dag arriveert. Daar gaat de markt de komende jaren dan ook naartoe.'

Meer gegevens aan PRIS koppelen

Vialis werkt momenteel aan een model om verkeersverwachtingen te kunnen doen. 'De techniek is vergelijkbaar met die in de meteorologie', zegt Van Kleef. 'De weersvoorspelling wordt gemaakt op basis van een meteorologisch model en historische gegevens. In het verkeer gebruiken we een verkeerskundig model dat inzicht geeft in verkeersstromen. Op basis van tellingen van waar auto's vandaan komen en

waar ze naartoe gaan, kunnen we simuleren hoe het verkeer door de stad stroomt. Als we ergens een verkeersregelinstallatie (VRI) aanpassen, berekent het model het effect daarvan op het verkeer in de rest van de stad. Daarnaast gebruiken we historische gegevens, bijvoorbeeld het feit dat op koopavond meer verkeer in de stad rijdt dan op een dinsdagmorgen.'

'Met de historische en verkeersgegevens samen kunnen we een verkeersverwachting vaststellen. Als een gemeente die verwachting aan het PRIS koppelt, kan zij de automobilist zeer actuele en betrouwbare informatie bieden. Want dan houdt het systeem niet alleen rekening met het verkeer op dat moment, maar bijvoorbeeld ook met de prognose voor die dag van de week en het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de stad. Zo is een PRIS op vele manieren uit te breiden, zoals met informatie over wegwerkzaamheden en omleidingen.'

Reisinformatie via internet

De regio Haaglanden werkt al met verkeersverwachtingen. Van Kleef: 'De VRI's langs de weg geven informatie over hoeveel auto's in de stad rijden en de verkeerskundige modellen, informatie over de



JOS VAN KLEEF

doorstroom op de wegen. Voor reistijdverwachtingen in de stad kan de automobilist op een website terecht, net als de al bekende file-informatie van de snelwegen. Die website is uit te breiden met informatie over parkeerfaciliteiten. Dan ziet de automobilist meteen welke parkeervoorzieningen een stad heeft. Eventueel aangevuld met informatie over parkeertarieven, betaalmethoden en de mogelijkheid een parkeerplaats te reserveren. Koppel al die informatie uit heel Nederland aan dezelfde website en je hebt een integraal reisinformatiesysteem. De automobilist kan vooraf zijn snelste route bepalen en in de plaats van bestemming alvast een parkeerplaats vinden. Zo ontstaat een optimale bereikbaarheid en doorstroom.'

Combinatie met OV-chipkaart

Technisch gezien is vrijwel alles mogelijk, stelt Van Kleef. Hij acht de kans groot dat de nieuwe OV-chipkaart, waarbij Vialis betrokken is, over een paar jaar ook een belangrijke rol krijgt in de parkeerdienstverlening. 'Een combinatie met de toegang tot parkeergarages ligt voor de hand', zegt Van Kleef. 'Iedere Nederlander heeft straks zo'n kaart op zak, ook al reis je niet veel met het openbaar vervoer. Je hoeft geen kaartje te kopen, maar haalt je chipkaart even langs de reader en stapt de trein of bus in. Zo is de kaart ook inzetbaar bij P+R-locaties. En als je de kaart personalificeert, is meteen duidelijk wie een parkeergarage binnenkomt. Dan zou je ook een systeem kunnen maken van in- en uitchecken, waarbij de automobilist later een factuur thuis krijgt.'

Reserveren en betalen via chipkaart

Het lijkt allemaal nog ver weg, maar in Hongkong is een en ander al realiteit. Van Kleef: 'Mensen kunnen daar niet alleen reizen met de chipkaart, maar ook een krant of een drankje kopen. En ze kunnen thuis een cardreader aan hun pc koppelen. De chipkaart is dan hun identificatie. Als je die geschikt maakt voor de parkeermarkt, kun je via internet ook een parkeerplaats reserveren en betalen. Ik denk dat we daar naartoe gaan in Nederland. Maar uiteraard moet de chipkaart zich eerst in het openbaar vervoer bewijzen, daarna gaan we naar andere toepassingen kijken.'

Dienst inkopen in plaats van product

De toekomst van de stedelijke parkeerdienstverlening ligt volgens Van Kleef dus in een integraal systeem voor multifunctionele reisinformatie en een gepersonificeerde chipkaart. Maar hoe pakt een gemeente dat aan? Van Kleef: 'Ik denk dat gemeenten zelf geen PRIS of ander systeem meer moeten kopen. Ze kunnen beter een reisinformatiedienst van een bedrijf afnemen, die voor de benodigde techniek zorgt. Dan kunnen ze zelf bepalen welke functionaliteiten zo'n systeem moet hebben en met de dienstverlener duidelijke Service Level Agreements (SLA's) maken. De gemeente beoordeelt of het bedrijf levert wat ze nodig heeft. Bijvoorbeeld of er nog veel zoekverkeer in de stad is en hoe efficiënt auto's naar parkeerlocaties worden geleid. Want daarom gaat het natuurlijk. Over hoe de dienstverlener dat technisch invult, hoeft de gemeente zich geen zorgen te maken.'

Uitbesteden wordt logische stap

Uitbesteden heeft nog méér voordelen, zo oordeelt Van Kleef. 'Waar nodig kan het systeem tussentijds worden aangepast aan nieuwe wensen en behoeften. Als een gemeente een systeem koopt, zit ze een jaar of tien aan die bepaalde functionaliteit vast. Dan is het relatief duur om iets te veranderen. Bovendien heeft de gemeente dan mensen nodig om het allemaal operationeel te krijgen én houden. Ik vraag me af of dat over tien jaar nog mogelijk is. We krijgen in Nederland een enorm tekort aan voldoende gekwalificeerd personeel. Uitbesteden is dan een logische keuze. Daarbij houdt de gemeente natuurlijk wel zelf de kennis in huis over zaken als doorstroom en veiligheid. Dat zijn verantwoordelijkheden die ze niet kan en moet uitbesteden.'

Wie is Vialis?

Vialis zorgt als partner van wegbeheerders, overheden, infrastructuurbeheerders en openbaar vervoerbedrijven voor passende antwoorden op mobiliteitsgroei. Het bedrijf ontwikkelt op eigen initiatief en in opdracht innovatieve toepassingen en producten. Vialis werkt samen met diverse gemeenten en in het TripleVia-consortium met onder andere het Duitse PTV Planung Transport Verkehr AG en de VerkeersInformatieDienst (VID).



de Meas

ERNST & YOUNG

↑ **P route**

Erasmusbrug
P Erasmusbrug **1878**
Kop van Zuid

Erasmusbrug
P Boompjes **220** →

Ondertussen bij de burens

22

Parkeren zorgt ook in de ons omringende landen voor de nodige hoofdbreken. In Londen wordt sinds de invoering van het tolsysteem volop geëxperimenteerd met betaalsystemen en tarifiering voor autorijden en voor parkeren. In België willen politici minder auto's in de binnensteden maar deinst men terug voor de consequenties. Duitsers moeten worden verleid hun auto in parkeergarages bij het station te parkeren, maar de uitbaters mogen daar geen winst op maken. Drie vertegenwoordigers uit de parkeerbranche laten hun licht schijnen over de situatie in hun eigen land.

Groot-Britannië: voorop in innovatie

Kelvin Reynolds is werkzaam voor de British Parking Association, koepelorganisatie van parkeerprofessionals. Sinds de tolheffing in de Londense binnenstad volgen de ontwikkelingen zich, aldus Reynolds, elkaar in hoog tempo op. 'Het tolsysteem is bedoeld om de verkeerscongestie in Londen terug te dringen. Het is daarmee tegelijk een zeer innovatieve parkeermaatregel, want minder auto's de stad in, betekent ook minder auto's die geparkeerd moeten worden.'

Volautomatische afrekening

Automobilisten die naar het centrum van Londen willen, registreren zich vooraf. Zodra ze de tolzone binnenrijden, volgt de afrekening volautomatisch. Niet registreren is geen optie, want de camera's die het binnenrijden vastleggen, werken zeer goed en de boetes zijn zeer hoog. Het (technische) succes van

het systeem smaakt naar meer, volgens Reynolds. 'Londen wil een vergelijkbaar systeem voor parkeren, zodat mensen van tevoren een parkeerplaats moeten reserveren of bijvoorbeeld met hun mobiele telefoon kunnen betalen. Als dat lukt, zullen andere steden snel volgen.'

Gedifferentieerde parkeertarieven

Reynolds schetst nog een paar op stapel staande innovaties. 'Binnen afzienbare tijd worden parkeertarieven gedifferentieerd op grond van de milieubelasting voor auto's. Auto's die minder broeikasgassen uitstoten gaan minder betalen dan meer vervuilende auto's. Ook parkeerboetes worden gedifferentieerd. Nu wordt iedere overtreding met dezelfde boete – vaak meer dan £ 100,00 – bestraft. Dat gaat veranderen. De boete voor parkeren op plaatsen waar dat verboden is – bij ons bekend als parking on the yellow line – wordt veel hoger dan een boete voor (iets) te lang parkeren op een betaalde plaats.' Veel Britse steden kijken met grote belangstelling naar Londen. 'Ook zij willen graag het autoverkeer in hun stad terugdringen, maar ze willen bezoekers niet afschrikken. Wij kennen geen nationaal parkeerbeleid, dus gemeenten proberen van elkaars ervaringen te leren.'

In publieke handen

Zoals in de meeste landen is het overgrote deel van de Britse parkeerplaatsen in publieke handen: alle parkeerplaatsen op straat en ongeveer tweederde van de parkeergarages en parkeerterreinen.

Naast gemeenten gaat het dan bijvoorbeeld om de spoorwegen of om ziekenhuizen met eigen parkeerterreinen. Publiek en privaat bijten elkaar in dit geval niet echt, meent Reynolds. 'Natuurlijk is het zo dat gemeenten hun tarieven meestal vaststellen op basis van beleidsoverwegingen en dat commerciële exploitanten graag winst willen maken. Dat kan leiden tot oneerlijke concurrentie, maar die discussie speelt hier nauwelijks, want de vraag naar parkeerplaatsen is nog steeds veel groter dan het aanbod.'

België: parkeergarages geen moneymakers

In België loopt het volgens Jean-Marie Cordier van de Federation des Parkings de Belgique niet zo'n vaart met innovaties. 'Politici zeggen allemaal dat het autoverkeer in de steden, en vooral het parkeren op straat, moet worden teruggedrongen, maar als het op beleid aankomt, zijn ze veel minder stellig. Voor ons als commerciële exploitanten van parkeergarages zou het verdwijnen van parkeerplaatsen op straat geen slecht nieuws zijn. Er is nu weinig ruimte voor nieuwe, commercieel interessante parkeergarages.'

Winstgevendheid

Cordier benadrukt dat parkeergarages bepaald niet de moneymakers zijn waar mensen ze soms voor houden. 'De winstgevendheid van commerciële garages is laag. Wij mogen weliswaar zelf onze tarieven vaststellen, maar door de concurrentie van de publieke parkeerplaatsen, zijn die zeker niet excessief.' Commerciële parkeergarages trekken vooral langparkeerders en abonneementhouders, terwijl

kortparkeerders commercieel veel interessanter zijn. 'Maar als kortparkeerders de keus hebben tussen een parkeerplaats vlakbij de eindbestemming op straat of een parkeergarage iets verderop, dan kiezen ze massaal voor parkeren op straat, zeker als het in prijs weinig uitmaakt. Mensen willen nu eenmaal het liefst, zo laat onderzoek zien, binnen 300 tot 400 meter van hun bestemming kunnen parkeren.' Het steekt Cordier daarom dat gemeenten steeds maar weer roepen dat de tarieven in parkeergarages te hoog zijn. Er wordt zelfs aangedrongen op Europees onderzoek naar de prijsvorming.

Duitsland: kleine stapjes

De drang tot innovatie lijkt bij onze oosterburen het midden te houden tussen Groot-Brittannië en België. Gerry Trost-Heutmekers werkt voor de European Parking Association en kent de situatie in zijn eigen land goed.

Beeldvorming

'Parkeergarages in Duitsland zijn slechts zelden helemaal vol', zegt Trost-Heutmekers. 'Dat wil overigens niet zeggen dat je op drukke tijden in de stadscentra altijd een plaats in een garage kunt vinden. In de beeldvorming lijkt het soms echter alsof je wel gek moet zijn om met je auto naar de stad te gaan. Mensen zouden uren rondrijden op zoek naar een parkeerplaats, die ze dan pas op kilometers afstand van hun eindbestemming vinden.' Volgens Trost-Heutmekers komt dit beeld politici erg goed uit en zij zullen de laatsten zijn om het te nuanceren. 'Zij

willen minder autoverkeer in de binnensteden, maar schrikken terug voor concrete maatregelen. Dus als ze door het instandhouden of versterken van een verkeerd beeld hun doel kunnen bereiken, zullen ze dat niet nalaten. Ook in Duitsland is parkeren voor een deel een kwestie van psychologie. Hoe dichter autorijders bij hun bestemming kunnen parkeren, hoe positiever ze zijn.'

P+R-garages

Het is overigens niet zo dat het parkeerbeleid van lokale politici alleen bestaat uit bangmakerij. Trost-Heutmekers: 'Een concrete maatregel om het openbaar vervoer te stimuleren zijn P+R-garages bij stations. Maak het parkeren bij stations makkelijk en mensen zullen eerder de trein nemen. Zeker geen onlogische gedachte.' De parkeergarages bij de stations worden geëxploiteerd door commerciële partijen. Iedereen blij? Dat blijkt tegen te vallen. Trost-Heutmekers legt uit waarom. 'De P+R-garages zijn voor ons commercieel niet interessant. Wij exploiteren ze min of meer kostendekkend, maar winst kunnen we er niet op maken. De lokale overheden willen niet dat deze plaatsen te duur zijn, omdat veel minder mensen ze dan gebruiken om over te stappen op de trein. Onze verliesgevende tarieven worden daarom door de overheid aangevuld. Als parkeermaatregel goed te begrijpen, maar voor ons zeker niet de kip met de gouden eieren.'

Weinig meerwaarde

Parkeren voor bewoners in binnensteden levert, net als in Nederland, een gemengd beeld op. Soms zijn er bewonersvergunningen voor publieke parkeerplaatsen, soms zijn er plaatsen exclusief voor bewoners en soms zijn publieke parkeerplaatsen 's nacht gratis voor bewoners. Als private partijen heb je hier vaak weinig meerwaarde .

Parkeren in Europa: een samenspel tussen overheden en commercie

Nergens is parkeerbeleid nationaal beleid. Het is een samenspel tussen commerciële partijen en lokale overheden, beide met hun eigen belangen: commerciële partijen willen parkeergarages op verantwoorde wijze kunnen exploiteren, voor overheden is parkeren onderdeel van hun mobiliteitsbeleid.

Veel hangt af van politici. Overal in Europa willen zij minder autoverkeer in de binnensteden, maar toch lijken ze terug te schrikken voor echt ingrijpende maatregelen. Waar dat wel gebeurt, zoals nu in Londen, zorgt dat direct voor een stroom aan innovaties en vernieuwende ideeën. Kelvin Reynolds merkte al op dat alle Britse gemeenten met grote belangstelling naar de ontwikkelingen in Londen kijken. Eigenlijk zou dit moeten gelden voor iedereen die zich beroepsmatig met parkeren bezighoudt.

Facts en figures

- Van gemeenten met meer dan 25.000 inwoners hanteert meer dan 50 procent in het centrum een vorm van parkeerregulering, soms in combinatie met parkeergarages. Vaak vormt een toeristische functie een aanleiding om betaald parkeren in te voeren. De verwachting is dat ook kleinere gemeenten in de komende jaren betaald parkeren invoeren. (Bron: CROW)
- Er zijn naar schatting 12,5 tot 15,6 miljoen parkeerplaatsen in Nederland, waarvan 8,9 miljoen openbaar. Van het totaal aantal openbare parkeerplaatsen bevindt zich 81% op en langs straat, 17% op terreinen en 2% in parkeergarages. (Bron: IOO)
- Gemeenten reguleren 20% van het totale aantal openbare parkeerplaatsen. De parkeerinkomsten halen ze uit 30% van de gereguleerde parkeerplaatsen. Voor 94% van de totale openbare parkeerplaatsen hoeft dus geen parkeerbelasting te worden betaald. (Bron: CROW)
- Van de openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen is 19% privaat eigendom en in parkeergarages 58%. Dat wil zeggen dat 96% van de openbare parkeerplaatsen publiek eigendom is. (Bron: IOO)
- Het Centraal Bureau voor de Statistiek heeft berekend dat de lasten van het parkeerbeleid (alle lasten die verband houden met parkeervoorzieningen, handhaving en parkeermeters) 327,6 miljoen euro bedragen. (Bron: CBS)
- De totale kosten van alle openbare parkeerplaatsen worden geschat op 5,6 miljard euro, oftewel per jaar gemiddeld 630 euro per openbare parkeerplaats. (Bron: IOO)
- 89% van de automobilisten parkeert liever in een parkeergarage dan op straat. (Bron: P1)
- In een gebied waar parkeerheffing wordt ingevoerd neemt de parkeerdruk af met 15%-35%. In aangrenzende gebieden, zonder parkeerheffing, stijgt de parkeerdruk met 15%-20%. (Bron: Muconsult)
- De opbrengsten van het gemeentelijk parkeerbeleid (opbrengsten van de parkeerbelasting, naheffingen gemeentelijke parkeerbelasting, parkeertarieven, vergunningen en concessies) bedragen volgens de gemeentelijke rekeningen 361,7 miljoen euro. 78% bestaat uit de opbrengst van parkeerbelastingen, parkeertarieven, vergunningen en concessies; 22% uit de opbrengsten van naheffingsaanslagen. (Bron: IOO)
- Het ministerie van Justitie realiseert ook parkeeropbrengsten. De opgelegde boetes door politie voor overtredingen van de Wet Mulder levert het Rijk totaal € 38,7 miljoen euro op. (Bron: IOO)
- 74% van de automobilisten laat zich bij een eerste bezoek aan een stad leiden door een parkeerverwijssysteem naar beschikbare parkeerplaatsen. (Bron: P1)
- Gemiddeld staat een auto 95% van de tijd geparkeerd. (Bron: IOO)
- Is een bezoeker bekend in een gebied met betaald parkeren, maar is de handhaving slecht? Dan parkeert hij eerder op straat dan in een parkeergarage. (Bron: CROW)
- In gebieden zonder gereguleerd parkeren nemen doorgaans langparkeeders, die in de buurt werken, de 'beste' parkeerplaatsen in beslag. Deze plaatsen zijn dus niet beschikbaar voor bijvoorbeeld winkelbezoekers. Uit onderzoek blijkt dat de gemiddelde verblijfsduur van een centrumbezoeker ongeveer 1 á 1,5 uur bedraagt. Een langparkeerder ontleent dus gedurende zijn werkdag van 8 uur ongeveer 6 centrumbezoekers een parkeerplaats. (Bron: P1)
- In Nederland zijn bijna 400 P+R-terreinen, waarvan ruim 160 in de Randstadprovincies (Zuid-Holland, Noord-Holland, Utrecht en Flevoland). (Bron: stichting vervoersmanagement NH)

Colofon

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

Eindredactie

Hilger van Dam
Niek Schonewille

Productie en vormgeving

Branson & Guevara

Redactie

Sabel Communicatie

Drukwerk

Hegadruk

Redactieadres

P1
Koninginnegracht 20
2514 AB Den Haag
t 070 370 50 70
p1dossier@p1.nl



