

Gratis parkeren

Meer auto's, niet meer klandizie

Is **GRATIS** parkeren wel of niet de oplossing om meer **BEZOEK** naar de winkels in de **BINNENSTAD** te krijgen? Voor- en tegenstanders worden het er niet over eens. In Kampen leidde haperende **PARKEERAUTOMATEN** tot een noodgedwongen praktijkproef. De uitkomst? Tijdens het gratis parkeren kwamen er meer auto's, maar niet meer klandizie.

Men verwachtte bijna dat ik zelf met de gereedschapskist langs de automaten ging

Kampen kent sinds 2001 een officieel parkeerbeleid, vertelt beleidsadviseur verkeer en vervoer Jelte Sijtsma van de gemeente. "Daarvoor hadden we alleen een paar parkeermeters en dat was het, er was toen ook geen apart verkeers- laat staan parkeerbeleid." In 2001 veranderde dit. Verkeer en parkeren kreeg ambtelijk een aparte plek en in Kampen werd een mengfunctie van betaald parkeren en vergunninghouders ingevoerd. "Dat was een reactie omdat ondernemers en bewoners last ondervonden van lang parkeren door mensen die in de stad werkten. Enerzijds ambtenaren – de gemeente zat destijds met vijf panden in de binnenstad – anderzijds personeel van de ondernemers." In het parkeerbeleid werd een uurtarief van 1 euro vastgesteld, een bedrag dat inmiddels is opgelopen tot 1,45 euro. Desalniettemin blijven de inkomsten de laatste jaren steeds achter bij de verwachtingen uit de begroting, aldus Sijtsma.

In 2013 besloot de gemeente om de 69 parkeerautomaten van TMC in de binnenstad per 1 januari 2014 terug te brengen naar 41 en om ze te laten ombouwen om kentekenparkeren en pinbetaling mogelijk te maken. Sijtsma: "Dat aantal kon terug omdat je bij kentekenparkeren niet meer terug hoeft naar de auto." Aanvankelijk ging het goed, maar na de zomer van 2014 begonnen de klachten zich gestaag op te stapelen. Sijtsma: "Mensen klaagden

dat ze verkeerde transacties kregen. Ze deden er bijvoorbeeld 1 euro in en kregen een bonnetje voor 35 eurocent. Of een pintransactie werd afgebroken maar het geld werd wel afgeschreven." Half december liep het zo de spuigaten uit, dat de gemeente besloot om ruim een week voor de feestdagen het hele betaald parkeren on hold te zetten omdat inwoners en bezoekers de dupe werden van de haperende automaten. Sijtsma: "We wilden eerst de storingen verhelpen voordat we het betaald parkeren opnieuw zouden invoeren." Wethouder Geert Meijering, onder andere verantwoordelijk voor parkeren in de binnenstad, herinnert zich dat het in die tijd vaak spitsroeden lopen was: "Men verwachtte bijna dat ik zelf met de gereedschapskist langs de automaten ging." Daar kwam bij dat in diezelfde periode in Kampen net als elders in Nederland de discussie werd gevoerd over de invloed van betaald parkeren op winkelomzet. Meijering: "Veel ondernemers zagen ook in Kampen vrij parkeren als de oplossing om meer klanten in de winkel te krijgen."

De ontwikkelingen werden met grote belangstelling gevolgd door BonoTraffics, een verkeerskundig adviesbureau dat in de binnenstad van Kampen is gevestigd. Jarno Brouwer, projectleider en verkeerskundig adviseur bij BonoTraffics: "We zagen in de eerste weken na het tijdelijke afschaffen van betaald parkeren dat het drukker werd in de binnenstad. Zelf zette ik



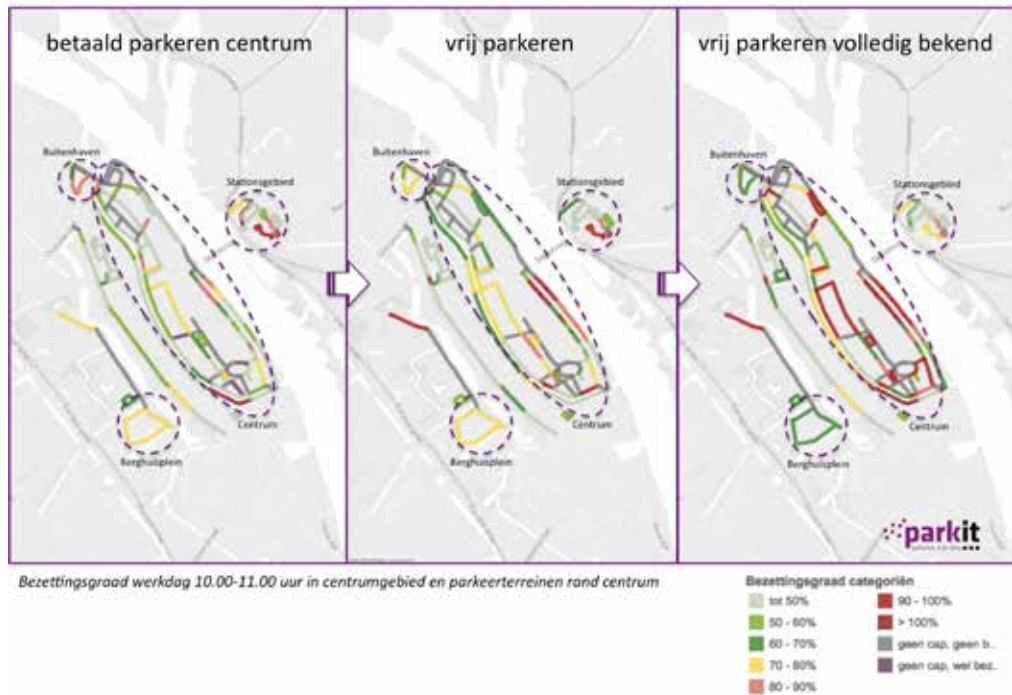
Een van de drie gratis buitengebieden: Berghuisplein.

ook regelmatig als werker weer mijn auto in de binnenstad." Het leidde ertoe dat BonoTraffics besloot voor eigen rekening een onderzoek te gaan doen over de daadwerkelijke effecten van het (tijdelijk) afschaffen van betaald parkeren. "We zijn toen onder andere het aantal auto's gaan tellen in het centrumgebied binnen de Burgel en de Vloeddijk – waar betaald parkeren gold – en op de drie grote gratis parkeerterreinen op loopafstand net buiten de binnenstad – Buitenhaven, Berghuisplein en Stationsgebied." De tellingen werden uitgevoerd in januari, februari en maart, op een werkdag en op een zaterdag, zowel om 6.00 uur, 9.00 uur en 11.00 uur 's ochtends. Doormiddel van het registreren van kentekens hebben we het parkeermotief achterhaald, ofwel dit een bewoner, werker of bezoeker was. "Daarbij hebben we zowel bij het afschaffen per half december als bij het herinvoeren per 1 maart 2015 rekening gehouden met het feit dat mensen altijd enkele weken aan een nieuwe situatie moeten wennen." De verzamelde data zijn met behulp van Parkit geanalyseerd, een data-analyseapplicatie die ontwikkeld is om snel en eenvoudig antwoord te geven op diverse parkeervraagstukken. Brouwer ziet een aantal rode draden in de cijfers: "Je ziet zowel om 6.00 uur als om 11.00 uur dat zowel bewoners, werkers als bezoekers

op werkdagen en op zaterdag steeds meer in de binnenstad gaan parkeren en steeds minder op de drie grote buitenterreinen." Op zaterdagen in januari naderde de bezettingsgraad in het centrum om elf uur met 78 procent al de kritische 80 procent-grens. Dit was nog in de periode waarin het effect van vrij parkeren nog niet volledig gesetteld was. Brouwer: "Het is bekend binnen de verkeerskunde dat tussen de 80 en 90 procent sprake is van een behoorlijk lange zoektijd en dus het risico dat mensen elders gaan shoppen. Daarmee is aangetoond dat je als gemeente bij die grens je parkeerbeleid niet meer kunt sturen."

BonoTraffics hield na de herinvoering van betaald parkeren ook een enquête over de vervoerswijze, waarop mensen naar de binnenstad kwamen. Brouwer: "Daaruit kwam naar voren, dat maar 30 procent met de auto kwam, 40 procent met de fiets en 25 procent lopend en 5 procent met het openbaar vervoer." Het sterkt Brouwer in de overtuiging dat in de periode van gratis parkeren niet zozeer meer bezoekers naar de binnenstad kwamen, maar dat zich vooral een modaliteitsverschuiving voordeed. Meijering: "Ondernemers gaven ook aan: het is wel drukker qua auto's, maar niet qua klandizie. De discussie over gratis parkeren in de

Setteleffect van betaald parkeren naar vrij parkeren



De gemeente heeft de ambitie om een gastvrije, vitale en autoluwe binnenstad te hebben

binnenstad is daarmee behoorlijk geparceerd. Daarbij kwam dat gratis parkeren ook leidde tot meer klachten van vergunninghouders, omdat we alleen nog handhaafden op plekken waar het echt niet mocht, zoals het oneigenlijk gebruik van invalidenparkeerplaatsen.” Brouwer: “Terwijl de auto veruit de meeste openbare ruimte inneemt, toont het verkennend onderzoek aan dat de meeste bezoekers van de binnenstad met de fiets komen. Een discussie die meer op z’n plaats zou zijn, is in welke mate de fiets meer ruimte moet krijgen.”

De gemeente neemt de resultaten van de noodgedwongen praktijkproef met gratis parkeren mee in de gesprekken met bewoners, ondernemers, kerken en andere mensen in de binnenstad om zo te kijken welke aspecten van het parkeerbeleid en het verkeerscirculatieplan moeten worden aangepast. Meijering: “De gemeente heeft de ambitie om een gastvrije, vitale en autoluwe binnenstad te hebben. We gaan ook kijken naar de parkeerplekken op pleinen. Is een herinrichting van deze pleinen bijvoorbeeld gewenst? Hier gaan wij in gesprek over met alle betrokkenen. Bovendien nemen de parkeerinkomsten af. We gaan daarom de discussie voeren over het aantal betaalde par-

keerplekken in de binnenstad, ook omdat we aan de rand de gratis parkeervoorzieningen gaan uitbreiden. Ook gaan we kijken of we andere parkeerplaatsen met een gemengde of betaald parkeren functie kunnen omzetten in vergunningparkeerplaatsen. Uiteindelijk moet dit voor de zomer van 2017 leiden tot een nieuw verkeerscirculatieplan en een nieuw parkeerbeleid.”

Daarbij komt ook de gemiddelde parkeerduur aan de orde. Meijering: “In de binnenstad kunnen mensen nu deels twee uur deels drie uur betaald parkeren. De gemiddelde ondernemer vindt met name die twee uur te kort. Zeker wanneer mensen ook nog even iets willen eten of drinken. Maar ook bezoekers van kerkdiensten of oraties in de binnenstad lopen tegen die twee uur aan. Er bestaat kortom onvrede en onduidelijkheid. Dat willen we oplossen door de maximale parkeerduur voor betaald parkeren overal drie uur te maken. Brouwer: “Tege- lijkertijd heb je ook het gegeven dat mensen bereid zijn verderaf te parkeren naarmate ze langer in de binnenstad verblijven.” Meijering: “Met de drie parkeerterreinen waar je gratis en onbeperkt kunt staan, bieden we ook daarvoor een alternatief.”

www.bonotraffics.nl

PARKEERGEGEVENS

Kampen beschikt momenteel over 1195 parkeerplaatsen voor gemengd parkeren (betaald en vergunning). Daarnaast zijn er 60 uitsluitend betaald, is er een blauwe zone met 75 parkeerplaatsen, zijn er in de ring om de historische binnenstad 554 parkeerplaatsen

uitsluitend voor vergunninghouders en zijn er 785 vrije parkeerplaatsen. In 2017 wordt een bestaand parkeerterrein aan de rand van de binnenstad omgezet in een parkeerdek met 230 plaatsen.