

ParkeerPanel

Parkeer beleid

In hoeverre is het gemeentelijk parkeerbeleid de afgelopen **DECENNIA** veranderd? En elke **VERANDERINGEN** zijn er de komende jaren te verwachten? Moet parkeren de gemeente daarbij geld opleveren of mag het ook geld kosten? En hoe kijken gemeenten aan tegen **PARKEERNORMEN** en slimme parkeeroplossingen?

Veranderende parkeervisie

In welk opzicht is de visie op parkeren in uw gemeente in de afgelopen 30 jaar veranderd?

Leon Baas: Aan parkeren in Amstelveen werd in de jaren '80 nog niet bijzonder veel aandacht besteed. Er was vanzelfsprekend veel minder autoverkeer en minder inwoners. Toen in 1989 tot uitbreiding van het Stadshart werd overgegaan, werd er een hogere prioriteit gegeven aan het parkeren in Amstelveen. Naar aanleiding van de Parkeernotitie in 2012 zijn er rondom het Stadshart vergunningsgebieden bijgekomen met het zogenaamde schrikstarief van €16 per 4 uur. Dit om het winkelend publiek niet in de woonwijken rondom het Stadshart te laten parkeren. Bewoners in de desbetreffende woonwijken hebben de mogelijkheid om een bewonersvergunning en bezoekerspassen aan te schaffen. Ook is Amstelveen vanaf 2012 overgegaan op cashless parkeren. Zo is er alleen nog de mogelijkheid

om via pinpas of GSM te betalen.

In het collegeprogramma staat over parkeren het volgende: 'Betaald parkeren wordt beperkt tot die gebieden waar schaarste en behoefte aan regulering is aangetoond, zoals het Stadshart en de omliggende vergunningsgebieden. In de rest van de gemeente is sprake van gratis parkeren (primaire) of blauwe zones (uitzonderingsgevallen). Ook kijken we kritisch naar de logica van de parkeersystematiek bij wijkwinkelcentra. Er zijn parkeergarages gebouwd in het Stadshart met daarbij mogelijkheden tot betaald parkeren op straat. Ook in de buitenwijken is de visie op het parkeren veranderd. Op Kostverlorenhof, Bankrashof, Groenhof en het Oude Dorp is betaald parkeren ingevoerd ten gevolge van schaarste in parkeerplaatsen.'

DEELNEMERS



RIENEKE VAN DER WAAL
BELEIDSMEDEWERKER
OUD-BEIJERLAND



LEON BAAS
PARKEERREGISSEUR
AMSTELVEEN



STEFAN WATTIMENA
BELEIDSMEDEWERKER
VERKEER EN VERVOER
BORNE



MARCEL BERENDS
SENIOR VERKEERSPLANO-
LOG - 'S-HERTOGENBOSCH

Stefan Wattimena: In de jaren '80 is in de meeste gemeenten een vraagvolgend parkeerbeleid gevoerd. Zo ook in Borne. Voor de afzonderlijke functies moest worden voldaan aan de parkeerbehoefte voor de auto. Daarin stelde de gemeente zich in de openbare ruimte enigszins faciliterend op, daar waar niet kon worden voldaan om op eigen terrein de parkeerbehoefte te realiseren. De focus lag toentertijd op het autoparkeren en de fiets was ondergeschikt. Tegenwoordig is het parkeerbeleid ondersteunend aan de totale visie op mobiliteit. In het parkeerbeleid wordt een doorkijk gedaan naar de korte, middel-lange en lange termijn. Centraal wordt hierbij als uitgangspunt het principe van 'beïnvloeden-benutten-reguleren-bouwen' gehanteerd. Dit betekent dat niet wordt uitgegaan van het direct bijbouwen van parkeerplaatsen. Eerst wordt bepaald of de parkeerproblemen van de verschillende doelgroepen en in de diverse parkeergebieden op een andere wijze zijn op te lossen: beïnvloeden, benutten en reguleren. En daarin moeten de fiets en het OV een prominenter rol krijgen. Momenteel is in het centrum van Borne een parkeerschijfzone ingesteld. In Borne wordt niet gedacht aan het invoeren van betaald parkeren.

Rieneke van der Waal: De visie op parkeren in de jaren '80 was afgestemd op de trends en ontwikkelingen van die tijd. De afgelopen 30 jaar is de visie op parkeren meerderen keren veranderd. Zo is 20 jaar geleden een parkeerbeleid opgesteld om het parkeren in het centrum te regelen. En nu is het de vraag of we dit nog wel moeten regelen en zo ja op welke manier. Het parkeerbeleid is

in het verleden in het leven geroepen om de hoeveelheid verkeer in het centrum te verminderen, het zoekende verkeer uit het centrum te weren en de parkeerplaatsen meer toegankelijk te maken voor het winkelend publiek en bewoners van het centrum. Tegelijkertijd was het betaald- en vergunning parkeren er ook op gericht om overlast in de aangrenzende woonschillen te voorkomen en te voorkomen dat winkels niet goed te bereiken waren vanwege onnodig lang parkeren.

Marcel Berends: Parkeren was en blijft gericht op het bereikbaar maken van een gebied. De wijze waarop dat gebeurt, is de laatste decennia wel aanzienlijk veranderd. Als we kijken naar de binnenstad van 's-Hertogenbosch, dan zien we dat in de jaren '80 parkeren ten behoeve van de binnenstad volledig in die binnenstad plaatsvond. Sinds 1988 ontwikkelt 's-Hertogenbosch transferia, die binnenstadbezoekers aan de stadsranden parkeergelegenheid bieden in combinatie met vervoer (bus of leenfiets) tot in de binnenstad. Dit is een groot succes geworden; inmiddels parkeren jaarlijks zo'n 500.000 auto's op de ruim 1.700 transferiumparkeerplaatsen. Dit aantal wordt de komende jaren nog aanzienlijk uitgebreid. De gemeente heeft het aantal parkeerplaatsen op straat en op pleinen verminderd, wat de Bossche binnenstad aantrekkelijker maakt. Fietsparkeren wordt in 's-Hertogenbosch steeds belangrijker: door grote fietsenstallingen in de binnenstad te bouwen en gratis ter beschikking te stellen, wordt het fietsgebruik gestimuleerd én wordt het aantal in winkelstraten gestalde fietsen beperkt.

'Zwarte cijfers kunnen zorgen voor omzetting betaald parkeren in blauwe zones'

Leon Baas



PARKERBELEID

'Centraal uitgangspunt is het principe van beïnvloeden-benutten-reguleren-bouwen'

Stefan Wattimena



Parkeerbeleid in de toekomst

Waar richt het parkeerbeleid van uw gemeente zich op in de toekomst en wat zijn de verwachtingen?

Leon Baas: Het aantal inwoners in Amstelveen was op 1 januari 2015 87.178 en de verwachting is dat dit elk jaar blijft groeien. Een groeiend aantal inwoners betekent inderdaad een drukkere binnenstad. Op dit moment is dit te overzien in het Stadshart. In Randwijk is de parkeerdruk echter te hoog.

Dit komt door het recent uitgebreide reguleringsstelsel in Amsterdam Zuid. Hierdoor parkeren burgers, die als bestemming Amsterdam hebben, gratis in Amstelveen in de woonwijk Randwijk.

Om dit tegen te gaan, ligt er een concreet plan om maatregelen te nemen. De verwachting is

AMSTELVEEN

Inwoners:	87.178 (1-1-2015). Groeigemeente.
Parkeerplaatsen:	Gereguleerd parkeerareaal: 3.656 parkeerplaatsen. Vijf commerciële parkeergarages met 2.640 parkeerplaatsen.
Parkeervergunningen:	5.557 (20-7-2015).
Betaald parkeren:	Ja.
Blauwe zones:	ja.

dat (een deel van) Randwijck ook vergunningsgebied wordt, waar forensen e.a. dan betaald moeten gaan parkeren.

Stefan Wattimena: De algemene verwachting is dat de gemeente de komende 10 jaar groeit met ruim 5.000 inwoners en dat het kernwinkelgebied drukker wordt. Borne voert een meer sturend parkeerbeleid gericht op een bereikbaar en vitaal Borne zowel met betrekking tot het centrum als voor de woon- en werkgebieden. Sturend gericht op basis van de hiervoor beschreven parkeervisie 'beïnvloeden-benutten-reguleren-bouwen'.

Rieneke van der Waal: Inwoners van Oud-Beijerland zijn erg gefocust op de auto. Dit komt waarschijnlijk door de opzet van de regio. De regio Hoeksche Waard is uitgestrekt en dorpen liggen op redelijk grote afstand van elkaar. De gemeente Oud-Beijerland werkt op dit moment aan de herziening van het parkeerbeleid. Diverse trends en ontwikkelingen (waaronder het online shoppen en de economische crisis) zorgen ervoor dat het aantal bezoekers – en daardoor ook de ondernemers – van winkelcentra afneemt. De komende maan-

den onderzoeken we daarom samen met stichting Centrummanagement en een extern bureau of het huidige parkeerbeleid voor het oude, karakteristieke centrum nog past in deze tijd. We onderzoeken alle mogelijkheden variërend van niets meer reguleren tot alles reguleren. De verwachtingen zijn dat trends zoals het delen van auto's gaan intensiveren. De Hoeksche Waard heeft kortgeleden bijvoorbeeld de eerste deelauto in de markt gezet.

Marcel Berends: De komende jaren wordt het huidige beleid voortgezet: een integraal verkeer- en vervoersbeleid dat OV- en fietsgebruik stimuleert door het aanleggen van aantrekkelijke fietsroutes, gratis fietsparkeren in gemeentelijke stallingen, en het verbeteren van de doorstroming van het OV. Parkeren voor binnenstadbezoekers zal in toenemende mate aan de stadsranden worden gefaciliteerd (transferia). Door deze maatregelen wordt bereikt dat de Bossche binnenstad, die toeristisch en economisch zeer belangrijk is voor de stad, bereikbaar en aantrekkelijk blijft voor een toenemend aantal bezoekers.

BORNE

Inwoners:	In 2015 22.000, in 2030 28.000. Groeigemeente.
Parkeerplaatsen:	Geen gegevens over straatparkeerplaatsen. Eén openbare parkeergarage (150 parkeerplaatsen) en diverse particuliere parkeergarages.
Parkeervergunningen:	300.
Betaald parkeren:	Nee.
Blauwe zones:	Ja.

Geld opleveren of geld kosten?

Moet parkeren binnen de gemeentelijke begroting geld opleveren of mag het ook quitte spelen of zelfs geld kosten?

Leon Baas: Het is de bedoeling dat het parkeerbeleid kostendekkend is. Als er winst gemaakt wordt ten gevolge van het parkeren, is het de bedoeling dat dit geld weer terugvloeit

naar de burger. Een recent voorbeeld hiervan is de eerste bewonersvergunning, waarvan het tarief in 2015 van € 100 naar € 60 gaat. Ook kunnen zwarte cijfers in de parkeerex-



- 's-Hertogenbosch ● Borne
- Amstelveen ● Oud-Beijerland

plooiatie zorgen voor omzetting van betaald parkeren naar blauwe zones. Dit gaat binnenkort in het Oude Dorp gebeuren. Zo kan het winkelend publiek gratis parkeren en is er alsnog voldoende plek voor de bewoners in die wijk.

Stefan Wattimena: Parkeren kost de gemeente Borne geld: investering in de openbare ruimte, beheer en onderhoud, handhaving van het parkeerregime (parkeerschijfzone, vergunningenparkeren).

Rieneke van der Waal: De parkeerbegroting in Oud-Beijerland hoeft geen geld op te leveren. Toen het huidige parkeerbeleid werd ingevoerd, wilde de gemeente daarmee bereiken dat het parkeren goed was geregeld voor bezoekers én bewoners. Die visie heeft de gemeente nog steeds. De ondernemers wijten de terugloop van het winkelbezoek deels aan het huidige parkeerbeleid waarin bezoekers moeten betalen voor een parkeerplaats. Bij de herziening van het parkeerbeleid wordt ook gekeken of het parkeren voor bezoekers gratis kan worden. Dit betekent automatisch dat de kosten die gemaakt worden door anderen betaald moeten worden en misschien wel door de belastingbetaler van Oud-Beijerland. Dit wordt een politiek beladen keuze. De opzet van de parkeerbegroting is de komende jaren afhankelijk van de keuzes die gemaakt worden in dit onderzoek.

Marcel Berends: Uitgangspunt is een sluitende parkeerexploitatie. Betaald parkeren levert per saldo geld op in 's-Hertogenbosch. Dat wordt gezien als een wenselijke situatie.

'S-HERTOGENBOSCH

Inwoners:

150.000.

Groeigemeente.

Parkeerplaatsen:

3.382 straatparkeerplaatsen, 1.650 transferiumplaatsen en 3.717 plaatsen in garages.

Parkeergarages:

Zeven, waarvan vijf in eigen beheer en twee bij een commerciële partij.

Parkeervergunningen:

11.650, inclusief vergunningen in gemeentelijke parkeergarages.

Betaald parkeren: Ja.

Parkeernormen als richtlijn

Zijn parkeernormen nog steeds een prima richtlijn of laat uw gemeente deze inmiddels los?

Leon Baas: Wanneer er nieuwe besluiten worden genomen wat betreft het parkeren, wordt vaak gerefereerd aan de parkeernorm. Buiten dat er geen landelijk voorgeschreven wettelijke normering voor parkeerplaatsen bestaat, zijn er wel zijn er richtlijnen voor het

toepassen van parkeernormen opgesteld door het Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW). Amstelveen baseert zijn parkeernormen op deze landelijke richtlijn, net als veel andere gemeenten. De normen zijn gebaseerd op veel

OUD-BEIJERLAND

Inwoners: 23.500 (1-1-2015). Oud-Beijerland is onderdeel van anticipeerregio voor krimp.

Parkeerplaatsen: In het gereguleerde gebied (centrum Oud-Beijerland) zijn 1.600 parkeerplaatsen en 250 garageplaatsen.

Parkeergarages: Twee commerciële garages.

Parkeervergunningen: 1.400 (bewoners en bedrijven).

Betaald parkeren: Ja.

Blauwe zones: Ja.

'Parkeren voor binnenstad-bezoekers wordt in toenemende mate aan de stadsranden gefaciliteerd'

Marcel Berends



praktijkonderzoek en zijn de meest actuele en onderbouwde normen die voorhanden zijn. Toch kiest Amstelveen ervoor de normen niet één op één over te nemen, maar de hoeveelheid categorieën en functies te beperken om het normenkader overzichtelijk te houden en voor een aantal functies praktijkdiscussies te verminderen. De Amstelveense parkeernormen zijn onderverdeeld in Wonen, Werken, Winkelen, Sport Cultuur en Ontspanning, Horeca en Recreatie, Gezondheidszorg en Sociale voorzieningen en Onderwijs. Stefan Wattimena: In het najaar van 2015 wordt de Nota Parkeernormen Borne inclusief de beleidsregels voor de toepassing van deze parkeernormen ontwikkeld. In deze nota worden de parkeercoëfficiënten van CROW voor de gemeente Borne specifiek gemaakt.

Rieneke van der Waal: De gemeente Oud-Beijerland heeft vastgestelde parkeernormen. Bij het toepassen van deze normen gebruiken wij de richtlijnen van het CROW als controlemiddel. De richtlijnen van het CROW geven richting en sturing bij het bepalen

van de exacte parkeernormen. Normen zijn wel degelijk nodig om goede afspraken met ontwikkelaars te maken over de te benodigde parkeercapaciteit. Elke parkeersituatie moet acceptabel zijn voor nieuwe maar ook voor bestaande gebruikers van een gebied. De gemeente Oud-Beijerland vindt het belangrijk om daarbij maatwerk te leveren, elke situatie is ten slotte uniek.

Marcel Berends: Bij nieuwe (bouw)ontwikkelingen moet getoetst worden in welke mate de parkeerdruk op een bestaande omgeving wordt vergroot. Gezien de toenemende druk op de beschikbare openbare ruimte zal het belang van die toetsing alleen maar toenemen. Daar staat tegenover dat 's-Hertogenbosch nieuwe (bouw)ontwikkelingen toejuicht en zo veel mogelijk wil faciliteren. Momenteel is 's-Hertogenbosch de bestaande nota parkeernormen aan het actualiseren, waarbij het mogelijk maken van nieuwe ontwikkelingen, met minimalisering van parkeeroverlast, uitgangspunt is.

Slimme parkeeroplossingen

In hoeverre is uw gemeente al bezig met slimme parkeeroplossingen?

'De gemeente Oud-Beijerland vindt het belangrijk om maatwerk te leveren'

Rieneke van der Waal



Leon Baas: De gemeente Amstelveen past deze slimme parkeeroplossingen sinds 2012 toe. Naar aanleiding van de parkeerdruk rondom Stadshart, zijn er vergunningsgebieden gecreëerd met een schrikstarief voor winkelend publiek. Zo kunnen de parkeerplaatsen in die gebieden gebruikt worden door bewoners, hun bezoekers en, ondanks het schrikstarief, door winkelend publiek. In deze vergunningsgebieden wordt duidelijk aangegeven dat het schrikstarief hier geldt, namelijk bij binnenkomst van het gebied en op elke betaalautomaat zowel in het scherm als op de paal. Ook wordt er bij binnenkomst van deze vergunningsgebieden geadviseerd om de auto in één van de parkeergarages neer te zetten in het Stadshart. Zo wordt de parkeerdruk in de wijken rondom het Stadshart verminderd. De gemeente Amstelveen heeft haar parkeerrecht 100 procent gedigitaliseerd en wil de komende jaren innovaties toepassen binnen het parkeren en de handhaving.

Stefan Wattimena: De visie op parkeren dan wel het parkeerbeleid in Borne staat voor dubbelgebruik van de parkeerruimte. In het centrum geldt een parkeerschijfzone. Bewoners kunnen hiervoor een ontheffing aanvragen. Het ontheffingenbeleid wordt herzien met als doel om voor de bezoekers meer parkeerruimte te creëren. Ook zijn er vergunninghoudersplaatsen toegekend aan bewoners en ondernemers. Naar verwachting wordt een deel van deze parkeerplaatsen opgeheven en toegevoegd aan het parkeerareaal. De parkeerroute en de bijbehorende bewegwijzering worden vervangen en geoptimaliseerd.

Rieneke van der Waal: Oud-Beijerland is altijd bezig om creatief met de parkeervraag en het aanbod om te gaan. In het huidige beleid is er betaald parkeren + vergunninghouders op de grotere terreinen om het dubbelgebruik te stimuleren. Het is overal mogelijk om achteraf te betalen via GSM parkeren. Daar

naast verwijzen wij alleen naar de parkeerlocaties waar voldoende capaciteit beschikbaar is. Ook proberen wij het gebruik van de fiets te stimuleren als alternatief voor de auto. Dit is geen makkelijke opgave. Bij het herzien van het parkeerbeleid kijken we uiteraard naar meer slimme parkeeroplossingen.

Marcel Berends: 's-Hertogenbosch werkt voortdurend aan slimme parkeeroplossingen. Dat begon al in 1988 met het eerste transferi-

um aan de stadsrand. Daarnaast kent 's-Hertogenbosch de combinatie van betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren en het medegebruik van parkeergarages voor vergunninghouders. 's-Hertogenbosch heeft een PRIS-systeem voor parkeergarages, waarin in 2015 ook de transferia worden opgenomen. 's-Hertogenbosch werkt aan een systeem waarbij de parkeerders doorverwezen worden door middel van apps en PRIS.

PARKEERPRAKTIJK WORDT INDIVIDUEEL

Parkeer24 vroeg verkeerskundig adviesbureau Bono-Traffics om op de visies van de gemeenten te reageren. Roelof-Jan Pierik, senior adviseur parkeren, ziet een belangrijke rode draad daarbij: “De parkeerpraktijk wordt steeds individueler.”



PARKEERBELEID

Wat opvalt in de reacties van de gemeenten is dat het parkeerbeleid een vrij directe weerspiegeling is van de algemene landelijke tendensen. Van vrijheid-blijheid begin jaren 80 via het terugdringen van het autoverkeer uit het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (1988) naar innovatie en inzetten op beter benutten van nu. De kans is groot dat de toekomstige parkeerpraktijk veel individueler wordt; een op de persoon gericht parkeeradvies via de smartphone op basis van voorspellende algoritmes en verkeer- en parkeerdadata. De kans dat deze adviezen gegeven gaan worden door niet-overheidsorganisaties is eveneens groot. De uitdaging voor toekomstig parkeerbeleid is dan: Hoe kun je als overheid hierop inspelen en je beleidsmatige voordeel ermee doen.

Parkeren en financiën is een uitermate fascinerend onderwerp. Er wordt flink gedifferentieerd in tarieven, terwijl de

relatie tussen parkeertarief en parkeergedrag niet aantoonbaar lijkt. Het effect van gratis vs betaald is wel aantoonbaar, het invoeren van extreem hoge tarieven ook (zie Amsterdam Centrum). Wanneer onderzoek gedaan wordt naar het verschil in parkeergedrag met een tariefsverschil van € 1,50 vs € 2,00 per uur, spreken de diverse onderzoeken elkaar regelrecht tegen.

Een gedachtenexperimentje voor de lezer: U heeft onlangs betaald voor het parkeren van uw auto. Weet u nog wat het tarief was? Zo nee, hoe gaat dat tarief u dan beïnvloeden? En dan zijn we nog vakgenoten onder elkaar!

Een flink aantal jaren geleden is een onderzoek gedaan waarbij werd gevraagd aan binnenstadsbezoekers: Waar parkeert u en wat is het tarief, Is het straatparkeren duurder of het garageparkeren? Het resultaat was dat bijzonder weinig mensen wisten wat ze betaalden en men dacht, ten onrechte,

dat het garageparkeren duurder was. Een dergelijk onderzoek zou eigenlijk op grotere schaal herhaalt moeten worden want als dit nog steeds de uitkomsten zijn dan kunnen we ophouden met differentiëren, misschien met uitzondering van een schrikstarief.

De exploitatie van parkeren is ook een eigenaardig onderwerp. Parkeren moet kennelijk minimaal kostendekkend zijn. Ik begrijp dat het in tijden van krimpende overheidsfinanciën een moeilijk punt is maar wat is eigenlijk de exploitatieopzet van de speelterreinen, het openbaar groen, de straten en trottoirs? De parkeerplaats tussen die straat en dat trottoir, die moet kostendekkend zijn. Natuurlijk is een gebouwde parkeervoorziening duur, zowel in het vastgoed als in de exploitatie en 'gratis' parkeren bestaat niet maar misschien zouden we kunnen kijken naar andere vormen van het financieren van parkeerkosten.