

Praktijkinfo

Parkeren en parkeerbeleid



Voor ondernemers in winkelcentra hangt het succes van hun zaak deels af van de bereikbaarheid ervan voor klanten en leveranciers. Gemeenten moeten daar bij de ontwikkeling van het parkeerbeleid rekening mee houden. Een goed parkeerbeleid heeft een positief effect op het economisch functioneren van binnenstad of winkelkern en draagt bij aan sterke en aantrekkelijke kernen. Maar wat is een goed parkeerbeleid en hoe pak je dit aan? En welke mogelijkheden zijn er om parkeerbeleid vorm te geven? MKB-Nederland zet in deze Praktijkinfo de belangrijkste ins en outs over parkeerbeleid en parkeermaatregelen op een rij.

Inhoud:

Aandacht voor parkeren, wat en waarom van parkeerbeleid	pag. 2
Welke parkeermaatregelen?	pag. 5
Parkeerregulering als maatregel	pag. 7
Parkeeronderzoek: meten is weten	pag. 9
Waar gaan we parkeren?	pag. 11
Tips voor ondernemersorganisaties	pag. 14
Tips voor gemeenten	pag. 15

Aandacht voor parkeren

Een aantrekkelijk goed functionerend stadscentrum of winkelgebied staat hoog op de agenda van veel ondernemersverenigingen en gemeenten. Van grote invloed op die aantrekkelijkheid is de wijze waarop het parkeren in de gemeente is geregeld. Parkeerbeleid wordt steeds meer opgepakt als een instrument om binnenstad, winkelhart of dorpskern aantrekkelijk en leefbaar te maken en te houden. Bezoekers worden in deze aanpak gezien als klant die je keuzes moet bieden. Bijvoorbeeld; hoe dichterbij het centrum parkeren, hoe hoger het tarief.

Hoe meer kennis over de klant, hoe effectiever het parkeerbeleid kan worden ingezet en hoe beter parkeervoorzieningen worden benut. Maatwerk is het devies en dan het liefst nog per doelgroep (bewoners, werkers, consumenten). Daartoe is een totaalaanpak en een goede belangenafweging nodig in nauw overleg met de betrokken ondernemers en diverse beleidsverantwoordelijken van de gemeente.

Doel van deze Praktijkinfo is om ondernemers en hun vertegenwoordigers handvatten te geven om het parkeerbeleid in hun gemeente mee te sturen.

Wat is parkeerbeleid?

Parkeerruimte is een schaars goed. Een parkeerbeleid is een stelsel van regels dat de schaarse ruimte zo goed mogelijk verdeelt en de toewijzing van parkeerplaatsen aan gebruikers regelt. Parkeerbeleid wordt zowel door overheden als bedrijven geformuleerd. We beperken ons in deze Praktijkinfo tot het beleid van de gemeente.

Consumenten bezoeken binnensteden, kernen en winkelcentra niet omdat ze er fijn kunnen parkeren. Ze komen er vanwege de winkels, horeca en andere commerciële voorzieningen, de aangename sfeer en de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte. Parkeren is dus nooit een doel op zich. Evenmin is het een alles bepalende factor om bezoekers te trekken. Als centra of winkelgebieden met hun aanbod onderling vergelijkbaar zijn, dan kan de (beleving van de) parkeersituatie doorslaggevend zijn. Tegelijkertijd, als diezelfde consument problemen ervaart met parkeren heeft dit gevolgen voor het functioneren van winkelcentra. Centra met slechte parkeermogelijkheden leggen het af tegen centra waar het parkeren wel op orde is.

Waarom parkeerbeleid?

Beleidsmakers krijgen bij het vormgeven van parkeerbeleid te maken met ruimtelijke ordening, verkeersinfrastructuur, economische ontwikkeling, milieu en financiën. Dat maakt het parkeervraagstuk complex. Vaak is er sprake van conflicterende belangen. Bewoners willen gratis voor de deur parkeren, werknemers gratis dicht bij hun werkplek en bezoekers het liefst gratis voor de winkel. Ondernemers en of winkeliers willen vooral goed bereikbaar zijn. Een doordacht parkeerbeleid is nodig om alle belangen zoveel mogelijk mee te wegen. Voor het bepalen van de juiste oplossing is inzicht nodig in de parkeerproblematiek. Dat kan zijn in de objectieve problemen: er zijn bijvoorbeeld 'gewoon' te weinig parkeerplekken in een bepaald gebied of de capaciteit van het wegennet is te beperkt. Maar ook is inzicht nodig in de subjectieve beoordeling van de problemen. Denk aan het lelijke aanzicht van een oud stads- of marktplein vol auto's of de overlast die bewoners in de directe omgeving van treinstations ervaren van langparkeerders in hun straat. Vaak gaat het bij parkeren ook om een 'perceptie' van de werkelijkheid. Het beeld dat bijvoorbeeld ondernemers of bezoekers

hebben van de parkeerproblematiek kan gebaseerd zijn op de situatie in de 'spits' of op andere drukke momenten van de dag. Toch dient ook dit oordeel serieus genomen te worden.

Verder kan de noodzaak om tot parkeermaatregelen over te gaan ook liggen buiten het parkeren zelf. Het wegennet raakt bijvoorbeeld verstopt door zoekverkeer naar een vrije parkeerplek. Of een winkelcentrum kampt met leegstand doordat het voor bezoekers lastig bereikbaar is, de parkeertarieven en of de parkeerdruk te hoog zijn of het is slecht bereikbaar per fiets.

Factoren die parkeren al dan niet aantrekkelijk maken zijn:

- beschikbaarheid van parkeerplaatsen
- bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen
- toegankelijkheid van parkeervakken op straat
- berijdbaarheid van parkeerterreinen en parkeergarages
- lengte en breedte van parkeervakken
- looproute van de parkeerplek naar de winkels: kort, schoon, heel, veilig, aangenaam
- kwaliteit van de parkeervoorziening zelf. Ook deze moet schoon, heel en veilig zijn. De parkeerplek is immers als de voordeur van de winkel, die moet voor de consument uitnodigend zijn.

Wie is verantwoordelijk voor parkeerbeleid?

Binnen de grenzen van het nationaal- en provinciaal ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kregen gemeenten rond 1998 de plicht om voor een eigen verkeers- en vervoerbeleid te zorgen. Gemeenten zijn vanaf die tijd ook verantwoordelijk voor de ontwikkeling en de uitvoering van parkeerbeleid. Al dan niet in nauw overleg met belanghebbenden kunnen ze met diverse wettelijke middelen en instrumenten hier zelf invulling aan geven. Beleidsontwikkeling over parkeren vindt plaats binnen de ambtelijke en bestuurlijke organisatie van de gemeente.



Vaak is het zo dat het parkeerbeleid breed gedragen moet worden, wil het effectief kunnen zijn. Om dat draagvlak te creëren betrekken gemeenten veelal al vroeg in het proces allerlei partijen bij de verschillende fasen van het beleidsproces. Denk aan informatieavonden, enquêtes onder bewoners en ondernemers, projectgroepen, referenda, enz. In de meeste gevallen is zowel bij politiek als bij betrokken beleidsafdelingen de bereidheid aanwezig om inspraakprocedures tot een succes te maken.

Het gemeentelijk parkeerbeleid wordt beschreven in een parkeernota, parkeerbeleidsnota of als onderdeel van gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (GVVP). Het parkeerbeleid wordt vervolgens juridisch vertaald in diverse verordeningen, gebaseerd op de Gemeentewet en door de gemeenteraad vastgesteld.

Verordeningen

- Parkeerverordening, vooral voor vergunningparkeren.
- Verordening parkeerbelastingen, voor betaald parkeren op de openbare weg, wielklembepalingen en wegslepen.
- De Algemene Plaatselijke Verordening (APV), voor het tegengaan van parkeergedrag dat de leefbaarheid hindert (parkeerexcessenregeling).

Meningenpeiling parkeerbeleid Amsterdam-Noord

De gemeente Amsterdam heeft bewoners en ondernemers uit Amsterdam-Noord gevraagd hoe zij aankijken tegen verschillende scenario's voor het parkeerbeleid. Aan bewoners en ondernemers is gevraagd vier scenario's te beoordelen en aan te geven welke aspecten hierbij een belangrijke rol spelen. Bewoners en ondernemers konden via verschillende kanalen meedoen aan het onderzoek: via het bewonerspanel Noord, en via de website, het ondernemerspanel en discussieavonden georganiseerd door het stadsdeel.

Wettelijke kaders

- De Algemene wet bestuursrecht (Awb) geeft gemeenten de bevoegdheid om het gemeentelijk parkeerbeleid bestuursrechtelijk te handhaven.
- De Wet ruimtelijke ordening biedt instrumenten om een juist ruimtegebruik af te dwingen (bestemmingsplan).
- De grondexploitatiewet maakt het mogelijk exploitatiekosten om te slaan over de partijen die bouwplannen uitvoeren in het zogenoemde exploitatiegebied.
- De Wegenverkeerswet 1994 biedt de mogelijkheid om verkeerstekens te plaatsen, hinderlijk en gevaarlijk geparkeerde voertuigen weg te slepen enz.

Nota parkeernormen

In de lokale bouwverordening kunnen tot uiterlijk 1 juli 2018 parkeernormen verankerd worden. Daarna mag de bouwverordening daar niet meer voor worden gebruikt. Daarom is het aan te raden een Nota Parkeernormen te maken en als paraplubestemmingsplan vast te stellen. Dan gelden de bij bestemmingsplannen gebruikelijke procedures van voorontwerp, zienswijzen, enz. Dit geeft rechtszekerheid en inspraakmogelijkheden voor ondernemers. Een paraplu-bestemmingsplan over parkeren gaat dwars door alle vigerende bestemmingsplannen heen en kan vervallen zodra alle bestemmingsplannen hun eigen parkeerparagraaf hebben.

Instrumenten

- Het invoeren van betaald parkeren en parkeren door vergunninghouders (ook wel belanghebbendenparkeren genoemd).
- Het aanwijzen van 'blauwe zones' voor kort parkeren.
- Het aanleggen van P&R- en of carpoolterreinen.
- Het afgeven van gehandicaptenparkeerkaarten (GPK's) en het aanwijzen van gehandicaptenparkeerplaatsen (algemeen en individueel).
- Het nemen van maatregelen ter voorkoming van parkeerexcessen.
- Het laten wegslepen van foutief geparkeerde auto's.
- Het vaststellen van parkeernormen voor woonwijken, bedrijven, kantoren en publiek aantrekkende voorzieningen.

Officiële Inspraak

Ondernemers, burgers en andere betrokkenen kunnen bij de gemeentelijke plannen op drie manieren en momenten hun mening geven. Dat kan door inspraak, het indienen van zienswijzen en ten slotte door het instellen van hoger beroep. De wijze waarop inspraak plaats vindt is geregeld in de gemeentelijke inspraakverordening. Gebruikelijk is dat gedurende zes weken bij de gemeente kan worden gereageerd op plannen. Het gaat dan vaak nog om een concept of voorontwerp. Na verwerking van de inspraakreacties komt het plan opnieuw gedurende zes weken ter visie, waarbij het mogelijk is zienswijzen in te dienen bij de gemeenteraad. Na vaststelling van de plannen staat voor belanghebbenden beroep

open bij de Raad van State. Het maken van bezwaar of het indienen van beroep tegen de besluiten van de overheid is geregeld in de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Deze wet heeft ook gevolgen voor diverse andere wetten en voor meerdere beleidsterreinen van de overheid. Daardoor is het mogelijk tegen diverse overheidsbesluiten bezwaar te maken.

Welke parkeermaatregelen?

Bij de uitvoering van het parkeerbeleid kan de gemeente kiezen uit meerdere maatregelen, ondergebracht in vier categorieën:

1. ingrijpen in de parkeercapaciteit
2. regulering
3. organisatie van het parkeren
4. communicatie over parkeren.

1. Ingrijpen in de parkeercapaciteit

Bij gebrek aan parkeerplaatsen kan het parkeerareaal vergroot worden door extra parkeerterreinen aan te leggen en of gebouwde parkeervoorzieningen te realiseren. Een andere optie is om particuliere parkeergarages van bedrijven voor winkelend publiek open te stellen (zie ook organisatie en communicatie). Een goed voorbeeld hiervan is Leiden. Deze gemeente kampt vooral in het weekend met een tekort aan parkeerplaatsen voor bezoekers aan de binnenstad. De oplossing werd gevonden in het openstellen van private parkeergarages buiten reguliere kantoortijden. Afspraken hierover tussen eigenaren en gemeente zijn vastgelegd in convenanten. Een win-winsituatie: voor de eigenaren betekent dit dubbelgebruik extra inkomsten op tijden dat de garages eigenlijk buiten gebruik zouden zijn, voor de gemeente minder capaciteitsproblemen. Bezoekers hebben op zaterdag zo'n 2000 extra particuliere parkeerplaatsen in garages ter beschikking, voor € 5,- per dag.

2. Regulering

Parkeren is op de meeste plaatsen in Nederland ongeregeerd. Er ontstaat behoefte aan regulering zodra de vraag naar parkeerruimte toeneemt en of het aanbod schaarser wordt. Dit, met parkeeroverlast als gevolg. Denk bij overlast aan dubbel parkeren, foutparkeren, zoekverkeer en ergernis. Regulering houdt in dat er aan bepaalde voorwaarden moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor een parkeerrecht. Dit is het recht dat op basis van het vigerende parkeerbeleid aan een persoon of organisatie wordt gegeven om een voertuig te parkeren. Denk bijvoorbeeld aan een parkeervergunning, een bij een parkeerautomaat gekochte parkeerkaart of een aanmelding bij een betaalprovider voor bel-parkeren. De beschikbare parkeercapaciteit wordt dan over de verschillende vragende partijen verdeeld. Voordat tot parkeerregulering wordt overgegaan is een goed parkeeronderzoek noodzakelijk. Verderop in deze Praktijkinfo meer over regulering en parkeeronderzoek.

Langparkeerders

In binnensteden, kernen of winkelcentra zonder gereguleerd parkeren, nemen de langparkeerders die daar werken veelal de beste plaatsen in beslag. Deze plaatsen zijn zo niet beschikbaar voor bijvoorbeeld winkelbezoekers. De gemiddelde verblijfsduur van winkelend publiek is 1 tot 1,5 uur. De langparkeerder ontleent voor zo'n 6 bezoekers van het centrum een parkeerplaats tijdens zijn werkdag van 8 uur.

3. Ingrepen in de inrichting van parkeervoorzieningen

Uit stedenbouwkundig oogpunt of vanwege de kwaliteit van de openbare ruimte is het soms nodig om parkeerplaatsen of zelfs hele parkeerpleinen op te heffen. Onder dat plein een parkeergarage te bouwen is een veel toegepaste maatregel. Het plein wordt daarna autovrij ingericht, zonder de kwaliteit van de openbare ruimte geweld aan te doen en zonder in te leveren op de parkeercapaciteit. Deze maatregel zien we in veel historische binnensteden of kernen.

4. Organisatie/communicatie

Een andere maatregel is het parkeren zo te organiseren dat het aanbod aan parkeerplaatsen maximaal wordt benut. Dit in overleg met alle eigenaren van parkeerplaatsen en -garages, openbaar vervoer, enz. Met eigenaren van kantoren in een binnenstad kan worden afgesproken dat hun parkeerkelders in het weekend beschikbaar zijn voor binnenstadbezoekers, naar het voorbeeld in Leiden. Gemeentelijke websites of websites van winkeliersverenigingen kunnen worden ingezet om parkeermogelijkheden aan te geven. Ook is het mogelijk om parkeren op afstand te organiseren door Park & Ride-terreinen in te richten met aanvullend al dan niet gratis frequent busvervoer naar en van het stadshart. Rond de grote steden zijn diverse P&R-plaatsen aangelegd. Andere oplossingen komen uit het buitenland. In Londen bijvoorbeeld wordt tol geheven van de automobilisten die Londen-centrum in rijden. Met dit systeem wordt indirect de parkeervraag in het centrum van Londen afgeremd.

Parkeermaatregelen hebben niet alleen effect op de verdeling van de parkeersituatie, maar ook bijkomende neveneffecten. Denk aan:

- vermindering uitstoot CO₂ en energieverbruik, verbetering luchtkwaliteit
- vermindering van geluidsoverlast
- verbetering van de verkeersveiligheid
- betere oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers
- andere ruimtelijke spreiding van het verkeer (door verschuiving van parkerend verkeer).

Handhaving noodzakelijk

Handhaving van het parkeerbeleid geeft regelmatig discussie bij bezoekers. Een bon krijgen is nooit leuk. Vooral ook omdat de kosten daarvoor vaak hoog zijn. Toch is het een logisch voortvloeisel van parkeerbeleid en of regulering en ook van de wens van veel ondernemers en bewoners om stad of kern bereikbaar en schoon te houden en parkeerbeleid in te zetten. De naleving van het parkeerbeleid staat of valt met de handhaving.

Belangrijk is hoe wel hoe handhaving wordt ingezet. Iedereen kent het wel: *'Sta ik nog geen minuut te lang geparkeerd en heb ik al een prent te pakken. Wat is dat voor een beleid!'* Op deze wijze lijkt handhaving een doel op zich geworden (wellicht om de gemeentekas te spekken) en geen middel om het parkeerbeleid te ondersteunen. Maar als handhaving ontbreekt en er geen reële pakkans is, wordt er met de regulering een loopje genomen en heeft het hele parkeerbeleid geen nut. Dit werkt ook rechtsongelijkheid in de hand richting bezoekers die zich wel aan de regels houden. Ondernemers horen vaak als eersten of de handhaving fatsoenlijk en effectief is. Gebruik deze informatie in het overleg met de gemeente.

De parkeerder is geen melkkoe



Heel wat gemeenten zien parkeerders als ‘melkkoe’ om de algemene middelen aan te vullen. Dit terwijl zij parkeeropbrengsten juist zouden moeten gebruiken om de toegankelijkheid en kwaliteit van centra en winkelgebieden te verbeteren. De parkeerder zien als melkkoe is dan ook funest voor de geloofwaardigheid van en het draagvlak voor het parkeerbeleid en ook voor het voortbestaan van een winkelgebied. Er zijn helaas tal van voorbeelden waar gemeenten met geld uit parkeermeters de gemeentekas spekken. Uit onderzoek van RTL uit 2011 blijkt dat de tien grootste gemeenten samen ruim 116 miljoen euro winst maken op betaald parkeren, op een omzet van 300 miljoen. Amsterdam slokte het grootste deel van deze winst op, ruim 83 miljoen op een omzet van 128 miljoen euro. Tien miljoen daarvan ging naar potjes die niks met parkeren te maken hebben. Ook in Den Haag werd de gemeentekas gespekt met geld uit parkeermeters. Daar werd 8,9 miljoen euro winst gemaakt. Slechts 400.000 euro ging naar het parkeerfonds; de overige 8,5 miljoen werd ergens anders aan besteed. Overigens besteedt de gemeente Den Haag wel een aanzienlijk deel van het parkeergeld aan mobiliteit in de stad. Ook Utrecht, Eindhoven en Breda hebben parkeergeld gebruikt om hun begroting op andere punten rond te krijgen. Veel gemeenten slaan hiermee de plank mis.

Bron: <http://www.rtlnieuws.nl/nieuws/binnenland/parkeren-melkkoe-voor-gemeenten>.

Parkeerregulering als maatregel

Een veel gehanteerde maatregel door de gemeente bij parkeerbeleid is regulering. Reguleren kan op een aantal manieren.

1. Parkeerschijfzones of blauwe zones

In parkeerschijfzones of blauwe zones wordt de parkeer- en of verblijfsduur gelimiteerd, variërend van 0,5 uur tot circa 2 uur. Soms ook langer. In één of meerdere straten waar deze zones zijn ingesteld mogen alleen kortparkeerders kosteloos van de parkeerplaatsen gebruik maken. Binnen de zone zijn de parkeervakken van een blauwe streep voorzien. De maximum parkeertijd moet afgestemd zijn op de aard van het winkelcentrum. In een buurtcentrum heeft men meestal binnen een half uur de boodschappen wel gedaan, maar in een wijkwinkelcentrum of in de binnenstad is de verblijfsduur van bezoekers vaak langer.

De methode is erg klantvriendelijk (immers gratis voor bezoekers) en toch effectief als het gaat om parkeerregulering. De maximum parkeerduur staat op de borden. Invoering van de maatregel is vrij eenvoudig en de investeringen zijn gering. Er moet wel een verkeersbesluit genomen worden. De handhaving wordt gedaan door buitengewone opsporingsambtenaren of de politie. Inkomsten uit de boetes vloeien niet naar de gemeentekas, maar gemeenten kunnen wel van het Rijk een zekere vergoeding ontvangen.

2. Zones voor vergunninghouders of parkeren voor belanghebbenden

Een gemeente kan parkeerplaatsen exclusief vrij houden voor vergunninghouders, bijvoorbeeld bewoners of zakelijk belanghebbenden. Vergunninghouders betalen voor een vergunning leges of retributie. De kosten voor deze wijze van regulering worden niet altijd gedekt. De maatregel kan worden ingevoerd op grond van een parkeerverordening. Het resultaat is afhankelijk van de juiste inzet van de maatregel. Het komt voor dat hele centrumstraten leeg staan, omdat de gemeente dubbelgebruik heeft verboden. Het parkeerprobleem is dan groter, dan wanneer vergunninghouders de plaatsen tijdens betaalde parkeeruren zouden delen met bezoekers (via betaald parkeren).

De gemeente Delft stimuleert ondernemers hun auto in de parkeergarages te zetten; pekken op straat zijn bedoeld voor bewoners. Ook winkelend publiek wordt naar de garages geleid om zoekverkeer te voorkomen. Ondernemers kunnen gebruik maken van de vijfdaagse vergunning overdag en buiten het weekend in en rondom de binnenstad en op het Nijverheidsplein. Het tarief hiervoor is in 2014 verhoogd naar 240 euro (was 199 euro). Voor een zevendaagse bedrijvenvergunning moet 480 euro worden betaald. Omgerekend is dat 1,30 euro per dag. Een volgens de gemeente 'betaalbaar product'. In vergelijking met andere steden is Delft inderdaad nog redelijk goedkoop). Een bedrijfsvergunning voor de 'overloopgebieden' (de schil rond de binnenstad) is aanmerkelijk goedkoper, deze kost 150 euro.

Bronnen: *Delftse Post*, 4 december 2013, website gemeente: www.delft.nl

3. Invoeren van betaald parkeren

In de (binnen)steden is vaak sprake van kostbare gebouwde parkeervoorzieningen, waarvoor de gebruiker moet betalen. Het parkeertarief loopt meestal op bij toename van de parkeerdruk. Betaling gebeurt via PIN, creditcard of contant bij een automaat of door betaling met de smartphone. Dit laatste is nog weinig populair, dus afrekenen met geld, PIN en creditkaart moet mogelijk blijven. Het meest klantvriendelijk is het als de parkeerder achteraf en per minuut kan afrekenen. Verder zullen de tarieven voor de klant acceptabel moeten zijn. Is het tarief in de beleving van de klant (te) hoog, dan wijkt deze uit naar elders.

Het invoeren of veranderen van betaald parkeren moet gebaseerd zijn op een door de gemeenteraad vastgestelde parkeerverordening en parkeerbelastingverordening. Na vaststelling is het mogelijk over te gaan tot fiscalisering van het parkeerbeleid. Dit houdt in dat parkeerbelasting wordt geheven in de vorm van het verplicht stellen van het gebruik van parkeerapparatuur (parkeermeters en - automaten) voor aangewezen parkeerplaatsen en tijdstippen. Wie niet betaalt krijgt een naheffingsaanslag opgelegd, met doorberekening aan de belastingplichtige van de kosten verbonden aan het opleggen van de aanslag. De inkomsten zijn voor de gemeente. Deze neemt ook alle kosten op zich voor apparatuur, controleurs, administratie en schadeherstel van vernielingen aan apparatuur. De hoogte van de parkeertarieven is vrij te bepalen, maar de tarieven moeten wel in de parkeerbelastingverordening zijn opgenomen.

Ondernemers vrezen vaak voor een omzetsderving na invoering van betaald parkeren. Parkeren speelt immers voor veel consumenten een belangrijke rol in de keuze voor een winkelgebied. Hoge tarieven maken een winkelgebied minder toegankelijk en hebben grote gevolgen voor het 'winkelplezier' van de consument. In de meeste gevallen is de terugval in de omzet - bij een effectief parkeerbeleid - slechts van korte duur en komt deze, door een betere situatie voor kortparkeeders, daarna op een hoger peil te liggen. Dit kan verklaard worden uit het feit dat de zoektijd naar een parkeerplaats een rol speelt bij de keuze van de regionale consument als hij een centrum kiest om zijn aankopen te doen. Op een bepaald moment betaalt een consument liever een bepaald parkeertarief om snel een parkeerplaats te vinden, dan dat hij lang moet zoeken naar een gratis parkeerplaats. Veel consumenten zijn ook niet tegen betaald parkeren, mits daar maar kwaliteit tegenover staat. Van groot belang is dan ook dat de hoogte van parkeertarieven altijd in overeenstemming is met de aantrekkelijkheid van stadcentrum of winkelkern.

Parkeren is miljoenenbusiness

Parkeren is inmiddels uitgegroeid tot een miljoenenbusiness. Detailhandel Nederland dat jaarlijks onderzoek doet naar parkeertarieven heeft berekend dat sinds 2010 de tarieven met 26 procent zijn gestegen. Jarenlang waren parkeergelden dan ook een flinke eigen inkomstenbron van gemeenten, maar die inkomsten lopen de laatste tijd sterk terug (CBS oktober 2013). Twee op de drie gemeenten halen minder parkeergeld binnen dan was begroot en in nogal wat gemeenten is parkeren zelfs een verliespost geworden. Het gaat hierbij voornamelijk om de parkeergarages. Betaalde parkeerplekken in de straat doen het relatief goed. Veel gemeenten grijpen de teruglopende inkomsten aan om de parkeertarieven te verhogen.

Uit het onderzoek van Detailhandel Nederland naar 80 parkeergarages in het eerste kwartaal van 2014 komt naar voren dat de tarieven met 5 procent zijn gestegen. Een jaar eerder was dat overigens zelfs 9 procent. Bovendien worden parkeertarieven in veel gevallen op een oneerlijke manier berekend. De bezoeker betaalt vaak voor een heel uur, ook al wordt er maar een (klein) deel van het uur geparkeerd. Het gevolg: lege parkeergarages. "Consumenten zijn het zat om deze bizarre tarieven op te hoesten voor een parkeerplek. Dus blijven ze weg uit parkeergarages. Het enige antwoord dat gemeenten en parkeerbedrijven daar tot nu toe op hadden was nog verdere tariefverhoging. Op deze manier doorgaan is desastreuus voor binnensteden en winkelgebieden", aldus Jildau Schuilenburg, secretaris Vestigingszaken.

Bron: www.detailhandel.nl/nieuws

Parkeeronderzoek: meten is weten

Metten is weten! Ook voor parkeren geldt dat actuele en betrouwbare gegevens nodig zijn om de juiste parkeerbeslissingen te kunnen nemen. Met behulp van verkeersgeneratiecijfers en parkeercijfers rekenen verkeerskundigen uit hoeveel parkeerruimte er nodig is bij bepaalde bestemmingen.

Parkeeronderzoek: bepalen van de huidige parkeersituatie

Parkeeronderzoek geeft een objectief beeld van de parkeersituatie en wordt uitgevoerd als beleid wordt voorbereid (vooraf) of geëvalueerd (achteraf). Het is altijd goed om parkeerbeleid te evalueren en zo nodig bij te sturen. Pas dan is er zicht op de effecten van de ingevoerde maatregelen. Om dat te kunnen doen is het nodig de ontwikkelingen in vraag, aanbod, zoekgedrag en dergelijke bij te houden of te monitoren. Bij een parkeeronderzoek wordt doorgaans vastgesteld hoeveel parkeerders er nu zijn, hoeveel er kunnen worden verwacht (bijvoorbeeld door nieuwbouw), hoelang zij parkeren, wie het zijn, hoeveel parkeerplaatsen er zijn en hoeveel dat er in de toekomst (kunnen) zijn. Het gaat dus niet alleen om capaciteit, maar ook om ontwikkelingsplannen, e.d. Om een compleet beeld te krijgen en zicht te krijgen op de diverse plannen binnen de gemeente is nauwe samenwerking nodig tussen verkeersambtenaren en collega's van Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken.

Onderzoeksmethoden

Om in een bepaalde situatie objectief vast te kunnen stellen of er sprake is van een parkeerprobleem worden verschillende onderzoeksmethoden gebruikt. De drie belangrijkste

1. parkeerdrukmeting
2. parkeermotiefmeting
3. parkeerduurmeting.

1. Parkeerdrukmeting

Hoeveel auto's staan er op verschillende dagen in de week en op verschillende momenten in een etmaal ten opzichte van het aantal parkeerplaatsen? Is de verhouding auto's/parkeerplaatsen (bezettingsgraad) lager dan 80 procent dan is er over het algemeen geen parkeerprobleem. Tussen 80 en 90 procent is er sprake van lange zoektijden. Zijn er veel verschillende parkeerders, bijvoorbeeld bij een winkelcentrum, dan is de maat al vol bij een bezettingsgraad van 85 procent.

2. Parkeermotiefmeting

Parkeermotieven geven globaal inzicht in het aantal bewoners, werknemers en bezoekers onder de parkeerders. Op specifieke tijden in een etmaal worden daartoe de kentekens van de parkeerders geregistreerd, bijvoorbeeld om 06.00 uur, 09.00 uur, 11.00 uur en eventueel ook 's middags (13.00 uur en 15.00 uur).

Het beeld is dan als volgt:

- auto's die er om 06.00 uur staan zijn van bewoners
- auto's die er om 09.00 uur en 11.00 uur staan en eventueel ook 's middags, maar niet om 6.00 uur zijn van werknemers
- auto's die er of om 09.00 uur staan of om 11.00 uur of eventueel alleen 's middags, maar niet om 06.00 uur zijn van bezoekers.

3. Parkeerduurmeting

Een parkeerduurmeting geeft inzicht in:

- hoe vaak en hoelang een parkeerplaats wordt gebruikt
- de verdeling bewoners, werkers en bezoekers
- de verdeling kort- en langparkeerders op een locatie
- de effectiviteit van een parkeerschijfzone.

Een duurmeting geeft dus meer en nauwkeuriger inzicht, maar om het goed te doen is deze methode veel intensiever (en dus duurder) dan een drukmeting of een motiefmeting.

Wat ook een rol speelt bij deze methode is de interpretatie van de gegevens. Gaat men bijvoorbeeld uit van het drukste moment of juist van een stil(ler) moment op de dag? Zeker als bij winkelgebieden de maatregelen niet worden gebaseerd op het drukste moment, is de kans aanwezig dat bezoekers ongemak ervaren (geen plek, lang wachten, veel zoeken) en in het vervolg kiezen voor een ander winkelcentrum.

Discussies onder ondernemers over parkeren en bereikbaarheid zijn vaak gestoeld op vooronderstellingen. Maar al te vaak wordt beweerd dat de parkeercapaciteit ontoereikend is. Soms is dat ook zo. Soms blijken er bij nader inzien ook andere problemen te spelen, bijvoorbeeld op het vlak van de regulering van de parkeerduur of verbindingen tussen parkeerterreinen en winkelgebieden. Wat ook steeds moeizame gesprekken oplevert, is de vraag wie nieuwe parkeervoorzieningen moet bekostigen of de hoogte van de parkeertarieven. Buiten kijf staat dat goede bereikbaarheid van winkelgebieden essentieel is, maar dit begrip moet wel operationeel worden gemaakt. Daar zijn diverse vormen van onderzoek voor beschikbaar.

Parkeerbalans: bepalen van de toekomstige parkeervraag

Met parkeerbalans bekijken verkeerskundigen of de toekomstige parkeervraag en het toekomstige parkeeraanbod met elkaar in evenwicht zijn. Deze methode wordt o.a. gebruikt bij grootschalige nieuwbouw of herstructureringsprojecten. Een parkeerbalans is een theoretische berekening op basis van sociaal-economische gebiedskenmerken. Per functie wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn op verschillende dagen in de week en verschillende momenten op de dag. Er kan sprake zijn van meervoudig gebruik. Plaatsen die bijvoorbeeld 's nachts voor bewoners beschikbaar moeten zijn kunnen overdag wellicht

benut worden door bezoekers van de winkels. De berekeningen geven houvast bij het bepalen van parkeervolumes en het verlenen van bouwvergunningen.

Een parkeerbalans komt in zeven stappen tot stand: (bron: CROW)

1. afbakenen onderzoeksgebied (en eventueel deelgebieden)
2. inventarisatie sociaal-economisch programma
3. bepalen parkeerbehoefte (de vraag) per functie met inbegrip van type functie, de mate van stedelijkheid (zie CBS), het parkeerbeleid en specifieke gebiedskenmerken
4. bepalen meervoudig gebruik
5. bepalen benodigd aantal parkeerplaatsen
6. inventarisatie van het aantal (in de toekomst) beschikbare plaatsen (parkeeraanbod)
7. bepalen van de (on)balans. Bij onbalans: maatregelen bedenken om balans te krijgen. Denk aan: parkeervraag elders opvangen (met oog voor acceptabele loopafstanden en of kosten van aanvullend vervoer bij transferia) en parkeerplaatsen creëren.

Waar gaan we parkeren?

Parkeren op maaiveld

De straat is van oudsher de meest gebruikte parkeerplek. Logisch, want daar was en is in veel gevallen ruimte en de verharding is al aangelegd. Als er meer parkeerruimte nodig is kunnen extra parkeerterreinen worden aangelegd. De ruimte op straat wordt door de gemeente verdeeld.

In heel veel gemeenten is die ruimte er nog steeds. Maar vooral in de oudere woonwijken en in de binnensteden namen medio de vorige eeuw de ruimtelijke problemen toe. In 1963 deed parkeerregulering als instrument zijn intrede door aanpassing van de Wet op de Motorrijtuigenbelasting. Gemeenten konden besluiten een parkeerschijfzone in te stellen en of betaald parkeren in te voeren en of een belanghebbendenregeling te maken.

Voor het ontwerpen van parkeerterreinen is in Nederland de norm NEN 2443 'Parkeren en stallen van auto's op terreinen en in garages' beschikbaar.
<http://www.nen.nl/NEN-Shop/Norm/NEN-24432013-nl.htm>

Parkeren in garages

Als er onvoldoende ruimte is op het maaiveld moet die ruimte gezocht worden in de hoogte of ondergronds. Stapelen dus. Maar dat is niet overal rendabel. Parkeergarages moeten dáár gebouwd worden waar concentraties van bezoekers per auto te verwachten zijn. Een parkeergarage ontwerpen is maatwerk, waarbij gebruiksgemak een belangrijke rol speelt. Dat geldt niet zozeer voor stallingsgarages waar slechts bewoners hun eigen voertuig stallen, maar wel voor garages voor winkelend publiek, waar hoog frequent wisselingen voorkomen en veel in- en uitrijdend verkeer plaats vindt. Een parkeergarage is de voordeur van de winkel, dus deze moet uitnodigend zijn, zowel wat betreft gebruiksgemak als beleving (schoon, heel, veilig). Ontwerpers en garage-exploitanten hebben steeds beter in de gaten dat het gaat om de (beleving van de) klant, de parkeerder, maar er is nog werk aan de winkel.



Parkeren onder de gracht

In Den Haag wordt gewerkt aan een volautomatische parkeergarage onder de historische gracht aan de Noordwal/Zuidwal/Veenkade. De garage krijgt 160 plekken en is bestemd voor abonneementhouders uit de omgeving (bewoners, ondernemers en werknemers). Op straat ontstaan daardoor meer parkeerplekken voor bezoekers van de binnenstad. Nodig, want door het terugbrengen van de Oude Singelgracht verdwijnen er ook zo'n 60 plekken. De automobilist rijdt zijn auto een entreehuisje binnen en vervolgens wordt deze in 30 seconden automatisch ondergronds opgeborgen. Het ophalen kost ongeveer 1,5 tot 3 minuten.

Parkeren op afstand

Als in binnenstad of winkelkern de ruimte ontbreekt om op maaiveld te parkeren en er geen ruimte (meer) is om parkeergarages te bouwen is *Parkeren op afstand* een optie. Voor woonwijken kan dit betekenen dat aan de rand van de wijk, bij de invalsweg, een bewonersparkeergarage wordt gebouwd. Denk bij binnensteden aan P+R-parkeergelegenheden aan de rand van een stad om zo de parkeerdruk van het stadscentrum en de files op de wegen naar de stad te verminderen. Een P+R-plaats is specifiek voor reizen naar het stadscentrum met het openbaar vervoer. Diverse steden hebben een netwerk van P+R-locaties rondom de stad, zoals Amsterdam, Groningen, Den Bosch en Rotterdam.

In (historische) binnensteden, meestal voetgangerszones, is onvoldoende ruimte om volledig aan de vraag naar parkeervoorzieningen te kunnen voldoen. Met gebouwde parkeervoorzieningen aan de rand van het voetgangersgebied worden parkeerders opvangen. De gemeente moet zorgdragen voor de juiste bewegwijzering naar deze parkeerplaatsen. Waar mogelijk dynamisch. Veel gemeenten kennen parkeerroutesystemen die bezoekers rond de binnenstad of het hart van het dorp leiden, waarbij zij onderweg diverse parkeergelegenheden tegenkomen. De modernste elektronische systemen houden bij hoeveel plaatsen op welk parkeerterrein of in welke garage nog beschikbaar zijn. Deze gegevens worden op de P-route actueel aan weggebruikers meegedeeld. Tilburg heeft in juli 2013 een nieuw dynamisch ParkeerRoute InformatieSysteem in gebruik genomen. Het is het eerste PRIS in Nederland dat volledig volgens de NEN-EN 12966-standaard is geproduceerd.

Parkeren in de toekomst

Op civieltechnisch gebied zijn geen rigoureuze innovaties meer te verwachten. Anders is dat op het gebied van digitalisering. Er zijn al tal van ontwikkelingen gaande. Je parkeerplaats betalen per smartphone is op steeds meer plekken mogelijk. Het geld wordt automatisch van je bankrekening afgeschreven en teveel of te weinig betalen is verleden tijd. Je rekent namelijk enkel de minuten af, waarvoor je hebt geparkeerd. De vier grootste aanbieders van mobiel parkeren zijn Yellowbrick, Parkmobile, Park-line en SMS Parking. Niet elke stad is al actief met een vorm van mobiel parkeren. De Consumentenbond biedt op de website een review van verschillende parkeerapps.

<http://www.consumentenbond.nl/test/elektronica-communicatie/telefonie/mobiele-telefoons/apps/parkeerapps/>.

Ook zijn er diverse app's ontwikkeld waardoor je kunt zien waar je een parkeerautomaat vindt en wat het tarief per zone is (o.a. de Cition-app voor parkeerders in A'dam), of voor de dichtstbijzijnde parkeerplaats c.q. -garage.

Toch is de mobiele parkeermarkt nog niet uitontwikkeld. De markt is nog heel versnipperd, met een waaier van aanbieders, die vaak lokaal of regionaal actief zijn. Ook wereldspelers als Nokia, TomTom en Google storten zich op de parkeermarkt. Veel aanbieders van mobiel telefoonparkeren hebben geen landelijke dekking en wijken nogal van elkaar af wat betreft abonnementsoort, betaling enz. Schiphol heeft internetbrede mogelijkheden tot reservering

van een parkeerplek, maar dan alleen op Schiphol. Stadspassen bieden onbeperkt parkeergemak via kentekenregistratie, maar worden beperkt door gemeentegrenzen. Q-park biedt klanten landelijk toegang en betaalgemak, maar dan alleen in de eigen Q-parkgarages.

Er ligt dus nog een hele markt open voor diegene, die de juiste parkeerservice aanbiedt, waarbij de klant moeiteloos een plekje vindt en probleemloos kan betalen. De bedrijven of samenwerkingsverbanden die de klant 100 procent centraal stellen komen uiteindelijk altijd tot de beste oplossing. Een goede dienstverlener neemt de parkeerder bij de hand en leidt hem in de gewenste richting. Dat willen gemeenten maar wat graag, om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. Maar: gemeenten zitten doorgaans niet aan de knoppen van die parkeerdienstverlening. Zolang niet duidelijk is welke technologie de standaard wordt doen gemeenten er goed aan alle opties open te houden en een goede relatie te onderhouden met alle innovatieve spelers.

Aanbieders vergelijken

Op het internet zijn diverse vergelijkingen te vinden van de tarieven van aanbieders van mobiel parkeren, evenals overzichten van het parkeeraanbod in Nederland. Zo maakte het Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten per 1 juli 2013 een overzicht van de verschillende tariefstructuren. Kijk op www.shpv.nl. Parkeerlijn.nl biedt een overzicht van het totale parkeeraanbod in Nederland.

Tot slot

Deze Praktijkinfo is geschreven om een globaal inzicht geven in gemeentelijk parkeerbeleid en de diverse mogelijkheden om parkeren te reguleren. Inzicht op basis waarvan ondernemersorganisaties samen met de gemeente de dialoog kunnen aangaan over parkeerbeleid binnen de eigen gemeente. Dit document is niet statisch. Indien er nieuwe ontwikkelingen zijn, wordt de tekst daarop aangepast. Ook staan de schrijvers open voor suggesties van de kant van de lezer. Stuur een e-mail naar bureau@mkb.nl, o.v.v. Praktijkinfo parkeren en parkeerbeleid, t.a.v. drs. Auke H. Oosterhoff.

Tips voor ondernemersorganisaties

De aantrekkelijkheid en vooral ook bereikbaarheid van voorzieningen bepaalt de aantrekkelijkheid van een binnenstad of winkelcentrum. Maatwerk en een hechte samenwerking tussen ondernemers c.q. winkeliers, gemeente en projectontwikkelaars is nodig om (winkel-)gebieden beter te laten functioneren en beter bereikbaar te maken. Niet alleen op de korte termijn, maar vooral op de langere termijn.

Tips voor maatwerk in de parkeervoorzieningen:

- Ga na wat het parkeerbeleid van de gemeente is. Vraag ook waarom dit zo is geregeld. Leg deze uitleg naast de ambities van de ondernemersvereniging met de binnenstad of het winkelcentrum.
- Zorg dat parkeren als vast aandachtspunt op de agenda staat van het (structureel) overleg van de ondernemersvereniging(en) met de gemeente. En denk samen met de gemeente na over de toekomst van parkeren in stad of winkelcentrum.
- Bepaal samen met de gemeente/wethouder aan welke eisen de bereikbaarheid van een binnenstad of winkelcentrum moet voldoen. Betrek daarin naast wegenstructuur en parkeergelegenheden, ook parkeerregime en parkeerduur. Evenals bewegwijzering, looproutes en waar nodig fiets-parkeren.
- Laat bij geen of slecht parkeerbeleid door de gemeente een parkeeronderzoek uitvoeren.
- Organiseer waar nodig zelf (of samen met de gemeente) een mening-peiling onder ondernemers, bewoners en andere betrokkenen. Inventariseer knelpunten. Bespreek deze met de achterban en maak de knelpunten - ondersteund met feiten - bespreekbaar met de gemeente en of de betrokken wethouder.
- Draag zorg voor voldoende beschikbaarheid van parkeerplaatsen op goede locaties, afgestemd op de lokale situatie. Bezoekers zijn bereid om voor parkeren te betalen, mits daar kwaliteit tegenover staat.
- Zorg dat de prijs van betaald parkeren in overeenstemming is met de aantrekkingskracht van het winkelcentrum of de binnenstad. Is dit niet het geval, dan wordt de parkeerder melkkoe van de gemeente en blijven bezoekers uiteindelijk weg. Bied bezoekers de mogelijkheid om achteraf te betalen. Dit creëert rust bij het bezoek.
- Spreek ook met de gemeente af hoe de bekostiging van nieuwe parkeergelegenheden wordt geregeld.
- Maak, als het parkeerbeleid wel goed is, daar reclame mee bij (potentiële) klanten. Plaats op de website van de ondernemersvereniging een kaartje met parkeermogelijkheden.
- Bied, in geval van betaald parkeren, een vorm van 'gratis' parkeren aan. Bijvoorbeeld via een spaarsysteem op aankopen of andere bestedingen.
- Ga bij klachten van klanten over beleid of over gezag van parkeerwachters en andere handhavers niet naar de krant, maar naar de gemeente.

Tips voor gemeenten

Tips voor maatwerk in de parkeervoorziening aan gemeenten:

- Organiseer draagvlak voor gemeentelijk parkeerbeleid. Betrek belanghebbenden, waaronder ondernemers, bij de vorming en of evaluatie van dit beleid.
- Houd de aanpak in het begin breed en kies een sterke trekker. Elk proces begint met verkennen en ideeën opperen. Houd alle opties open tot er keuzes kunnen/moeten worden gemaakt. Ieders inbreng is in de startfase van belang. Bij het maken van keuzes kunnen teleurstellingen optreden; een sterke projectleider kan dat in goede banen leiden.
- Voer, waar nodig, parkeeronderzoek uit. En voer waar nodig een meningenpeiling uit onder belanghebbenden.
- Breng de plannen positief maar feitelijk. Je kunt de nadelen van plannen communiceren of de voordelen. Plan A is bijvoorbeeld qua investering €100.000, - duurder dan plan B, maar in plan A is de jaarlijkse onderhoudspost €12.000, - en in plan B € 22.000, -. Je kunt dus de extra investering voorop zetten of de jaarlijkse besparing.
- Zet in op kwaliteit. Parkeermaatregelen kunnen gecombineerd worden met kwaliteitsverhoging van de openbare ruimte, waardoor het openbaar gebied fraaier, gebruikersvriendelijker en of onderhoudsarm wordt.
- Benut parkeeropbrengsten voor investeringen in parkeer kwaliteit. Er zijn gemeenten die netto-opbrengsten uit het parkeren beschouwen als inkomsten voor de algemene middelen. Parkeren wordt de melkkoe van de gemeente. Dat roept weerstand op. Gebruik eventuele overschotten om de tarieven te verlagen en of te investeren in meer/betere parkeer- en stallingsvoorzieningen.
- Ga gebiedsgericht te werk en onderscheid relevante doelgroepen. In Amsterdam kunnen andere keuzes worden gemaakt dan in Assen of Drachten. De locaties zijn verschillend en de reacties van mensen ook. Voor werkers/langparkeerders zijn andere maatregelen nodig dan voor museum- of winkelbezoekers.
- Combineer zuur met zoet; geef duidelijk aan wat onderhandelbaar is. Aan menig maatregel kleeft wel een of ander nadeel. Stel er een voordeel tegenover. Bij elk project zijn wel feiten of omstandigheden die niet veranderd kunnen worden. Geef die vooraf duidelijk aan.
- Benut succes. Het is altijd goed successen met de betrokkenen te 'vieren'.

(bron: CROW)

Colofon

Deze brochure is een uitgave van de Koninklijke Vereniging MKB-Nederland.

Maart 2014

Tekst: drs. Auke H. Oosterhoff, MKB-Nederland en ing. P.N.J. Breuers, HBD

Redactie: Mariska van der Starre

Eindredactie: Katja Lamers, MKB-Nederland lamers@vnoncw-mkb.nl

Foto's: Nationale Beeldbank

Koninklijke Vereniging MKB-Nederland

Postbus 93002

2509 AA Den Haag

Tel: 070- 349 09 09

E-mail: bureau@mkb.nl

Internet: www.mkb.nl

Hoewel deze brochure met zorg is samengesteld, kan voor de inhoud geen enkele aansprakelijkheid worden aanvaard, noch rechten eraan ontleend.