

Goede redenen en principes voor Parkeermanagement

Park4SUMP - Parkeermanagement als gamechanger voor stedelijke mobiliteit

Park4SUMP wil steden helpen om innovatieve oplossingen voor parkeermanagement te integreren in duurzame stedelijke mobiliteitsplannen (Sustainable Urban Mobility Plans - SUMP's) voor een betere mobiliteit en levenskwaliteit.

Het project wil verdere innovatie op het vlak van parkeermanagement stimuleren en overstappen van een reactief en operationeel parkeerbeleid naar een meer strategische, doeltreffende en holistische aanpak.

In samenwerking met onze 6 technische partners en 3 ondersteunende onderzoeks- en parkeerorganisaties proefden 16 Europese steden van de voordelen die strategisch en intelligent parkeren bieden. Hun ondernomen maatregelen richting duurzame stedelijke mobiliteit gelden als internationaal voorbeeld.

Deze publicatie is gebaseerd op eigen onderzoekswerk, maar ook op informatie uit bestaande studies en publicaties (bv. uit het vorige Push&Pull-project) van projectpartners en derden.

Wij nodigen u uit om de inhoud van deze brochure te gebruiken en te kopiëren. Wanneer u materiaal uit deze brochure gebruikt en verspreidt, vragen we u terug te verwijzen naar de website park4sump.eu

Auteurs:

Robert Pressl a Tom Rye

Contact:

Robert PRESSL

E-Mail: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Editie:

januari 2020

REDACTIONEEL



Robert PRESSL



Tom RYE

De eerste uitgave van de brochure “16 Good Reasons for Parking Space Management” (16 Goede Redenen voor Parkeermanagement) was een groot succes en er werd ons meermaals gevraagd wanneer er een tweede zou worden uitgebracht. Nu, in 2020, vijf jaar na de eerste editie en in het kader van het door H2020 gefinancierde project Park4SUMP, delen we deze nieuwe versie graag met u. Naast argumenten om parkeermanagement door te voeren, bezorgen we de lezers in deze nieuwe publicatie ook de

basisprincipes achter een succesvol parkeermanagementsysteem.

De brochure reikt opnieuw de nodige kennis aan om enerzijds parkeer-gerelateerde problemen in steden te verhelpen en de shift naar duurzame mobiliteit te ondersteunen. Verder versterkt het de positie van politici, besluitvormers en multiplicatoren, zoals journalisten, in het nemen van beslissingen. Hoewel deze maatregelen op het eerste gezicht onpopulair lijken, zijn het duurzame en rationele beslissingen om het parkeren op straat en op parkeerterreinen te managen.

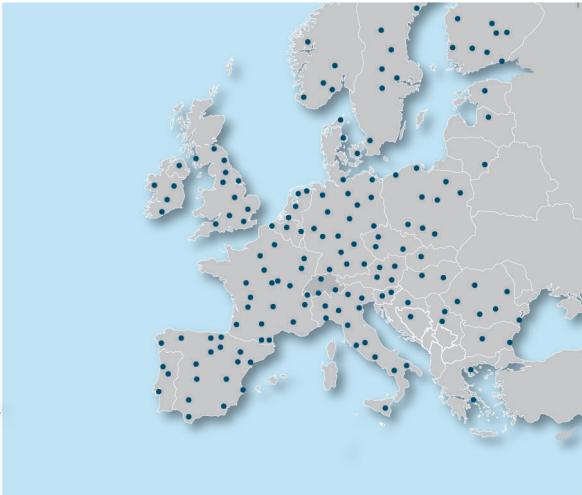
Een van onze belangrijkste doelstellingen is de nadruk te leggen op de rol en het potentieel van parkeermanagement om de mobiliteitsplanning en het reisgedrag te beïnvloeden. Het fungeert als een gamechanger in het kader van een stedelijke mobiliteitsplanning. Ons hoofddoel is aan te tonen dat het beheer van parkeerplaatsen één van de pijlers vormt van een duurzame stedelijke mobiliteitsplanning (SUMP). Parkeren moet dringend worden opgewaardeerd van een puur operationele taak naar een veel strategischere planningsaanpak. Het is cruciaal om te onthouden dat parkeermanagement een uitstekende prijs-kwaliteitverhouding biedt. De maatregel is goedkoop (vaak zonder hoge infrastructuurkosten), kan snel worden uitgevoerd en genereert inkomsten om zichzelf te betalen, en ondersteunt ook andere maatregelen zoals openbaar vervoer en wandelen om een gedragsverandering te bewerkstelligen.

We hopen dat deze brochure u nieuwe inzichten in parkeermanagement biedt. We lijsten mogelijke voordelen voor uw stad op.

Robert PRESSL & Tom RYE

Vergelijking van push-maatregelen

Parkeerbeleid



- Goed aanvaard
- Snelle uitvoering
- Weinig investeringen

Rekeningrijden/ tolheffing



- Politiek controversieel
- Tussentijdse uitvoering
- Hoge investering

Feit: Parkeerbeleid is belangrijk voor stedelijk mobiliteitsbeheer.

Bijna elke autorit eindigt in een parkeerplaats. Parkeerbeleid wil dus ook zeggen het beheer van de vraag naar autogebruik en van verkeersopstopping. Vergeleken met andere vervoers-management-systemen gericht op het beheer van autogebruik, stelt parkeren twee duidelijke voordelen:

- » Parkeerbeleid heeft meestal geen grote investeringen nodig zoals nieuwe wegen of extra openbaar vervoer en het kan dus verwezenlijkt worden in een relatief korte tijd;
- » In de meeste grote Europese dorpen en steden is er al een soort van parkeerbeleid. Dit maakt de aanvaardbaarheid van parkeerbeleid groter dan nieuwe manieren om het autogebruik te beheren, zoals bijvoorbeeld een tolsysteem.



Foto FGM-AMOR

Principe: in geval van een parkeertekort kan best eerst het beheer van parkeerplaatsen op straat worden verbeterd alvorens het aanbod te vergroten.

Parkeerchaos en lange zoektijden worden vaak toegeschreven aan een parkeertekort. Een vaak voorkomend antwoord is dat de stad moet zorgen voor nieuwe parkeerplaatsen buiten de straat. Het beheer van bestaande parkeerplaatsen is echter vaak de slimmere en kostenefficiëntere aanpak, aangezien nabijgelegen bestaande parkeerplaatsen buiten de straat vaak onderbenut zijn. Geschikte strategieën en maatregelen voor parkeermanagement op straat kunnen het probleem vaak oplossen door de vraag te verschuiven van de straat naar daarbuiten en zullen veel goedkoper zijn dan een uitgebreider aanbod. Deze strategieën kunnen tijdsbeperingen, een adequate beprijzing en/of een betere handhaving omvatten. Daarnaast wordt aanbevolen om alternatieve vervoerswijzen te verbeteren. Rotterdam is een goed voorbeeld van de verschuiving van parkeerplaatsen op straat naar parkeergarages.



Laten we van onze steden plaatsen maken waar we graag zijn

De royale parkeervereisten voor nieuwe gebouwen en de focus op 'voldoende' parkeerplaatsen op straat maken de stad vriendelijk voor auto's, maar niet voor mensen – berijdbaar maar niet beloopbaar. Zoals Jane Jacobs (1962, 19) schreef: "Hoe meer de binnenstad wordt afgebroken en doorspekt met parkeerterreinen en garages, hoe saaier en doder het wordt, en er is niets meer afstotend dan een dode binnenstad." Grote zones met parkeerplaatsen op straat, vooral in steden en stadscentra, kunnen dezelfde impact hebben. We verlangen meer van onze straten dan enkel ruimte voor verkeer en gratis parkeren. We willen ook economische welvaart, veiligheid, gezondheid, beloopbaarheid en een aangename omgeving. Dit betekent dat het principe van 'voldoende' parkeerplaatsen in vraag moet worden gesteld en dat de andere prioriteiten van duurzame stedelijke mobiliteitsplannen, zoals levenskwaliteit en ruimte voor andere vervoerswijzen, moeten worden weerspiegeld in het parkeerbeleid.



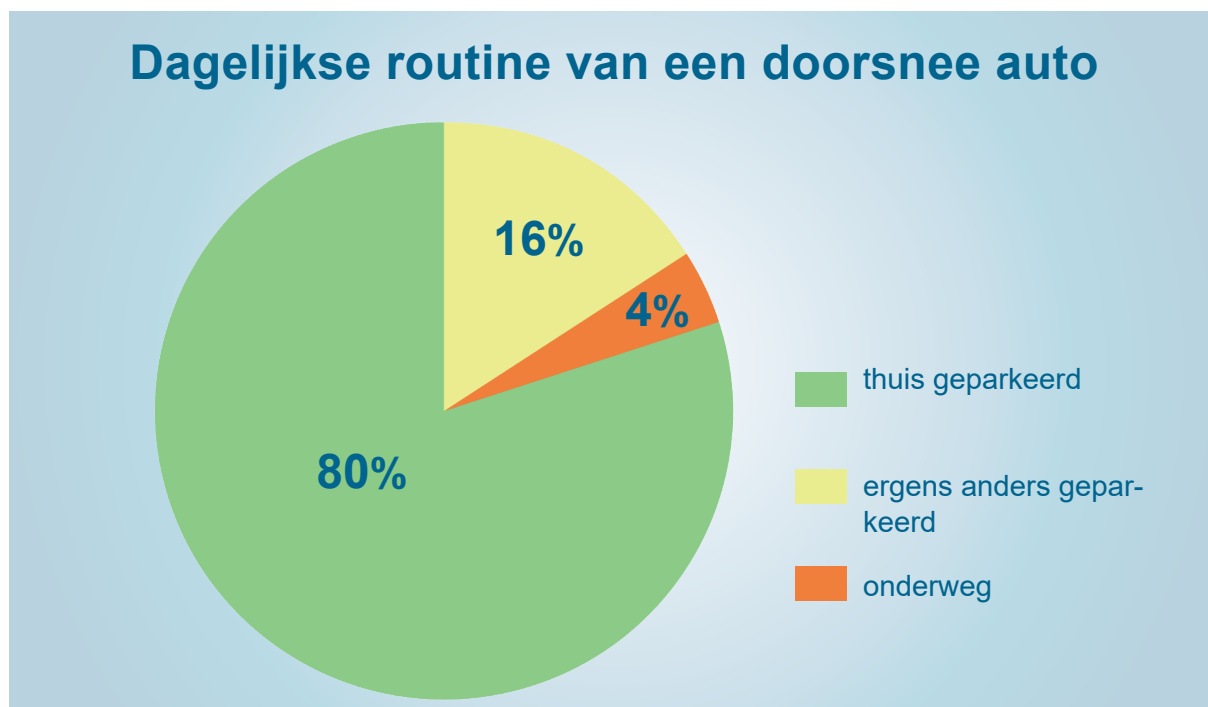
Foto FGM-AMOR

Feit is dat bij de verdeling van de openbare ruimte vaak voorrang wordt gegeven aan parkeren

Het is niet gemakkelijk of goedkoop om de openbare ruimte in onze steden te vergroten, vooral in tijden van bezuinigingen. In deze situatie wordt de nadruk gelegd op de noodzaak om de reeds bestaande openbare ruimte – waarvan momenteel een onevenredig groot deel aan parkeergelegenheid wordt besteed – eerlijker te verdelen. In moderne en slimme steden is het niet erg populair om ruimte af te pakken van parken, speelplaatsen of gebieden waar mensen elkaar graag ontmoeten en kunnen socializen. Anderzijds profiteren voertuigen – zowel bewegende als stilstaande – van meer ruimte dan zou moeten wanneer rekening wordt gehouden met de modal split. Er zijn heel wat voorbeelden van hoe een herverdeling van de ruimte weg van geparkeerde auto's gepaard ging met verbeteringen in de lokale economie – de stad Gent blijft haar concurrerende steden aanvoeren, ondanks of misschien wel door wijzigingen in het parkeerbeleid. De stad is een voorbeeld van hoe de vermindering van het aantal parkeerplaatsen op straat kan bijdragen tot een versterkte economische positie in de regio.

Een ander voorbeeld is de Spaanse stad Vitoria Gasteiz, die erin slaagde het aandeel van het autogebruik terug te brengen van 36% tot 24% en waar de herbestemming van de openbare ruimte een van de hoofddoelstellingen van haar parkeerbeleid was.

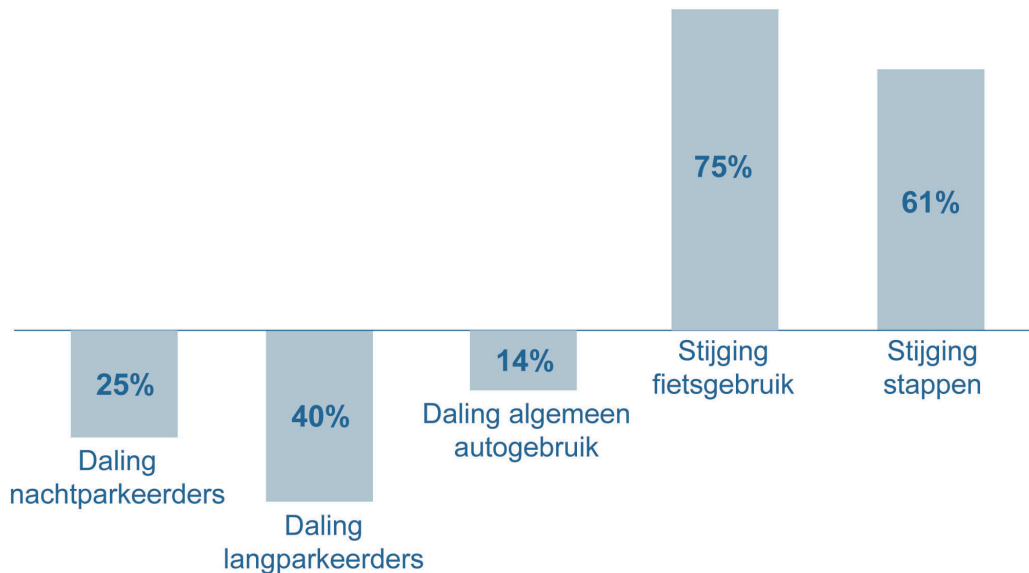
5 PARKEERPLAATSEN VOORZIEN IS VOORZIEN IN IMMOBILITEIT



Feit is dat voor één auto meer dan één parkeerplaats nodig is – dit is een inefficiënt gebruik van schaarse ruimte

Particuliere auto's staan gemiddeld 80% van de tijd bij de eigenaar thuis geparkeerd, 16% ergens anders en rijden slechts ongeveer 4% van de tijd – en natuurlijk wordt er op bijna elke bestemming geparkeerd. Zo ondersteunt parkeren een opvallend inefficiënt gebruik van middelen. Het verminderen van de beschikbaarheid van parkeerplaatsen is een stimulans voor mensen om gebruik te maken van gedeelde mobiliteit (openbaar vervoer, ridesharing). Hierdoor zijn voertuigen over een veel grotere tijdsperiode in gebruik. Anderzijds stimuleert dit ook het stappen en fietsen in de stad, met een efficiënter gebruik van stedelijke ruimte tot gevolg.

Resultaten van actief parkeerbeleid in München



Bron: Kodransky and Hermann, ITDP, 2011

Feit: Parkeerbeleid draagt bij aan een betere vervoerskeuze en dus ook aan de levenskwaliteit.

Een beleid van overmatig parkeeraanbod draagt bij aan verkeersopstoppingen en belemmert de toegankelijkheid voor iedereen: voetgangers, fietsers, openbaar vervoergebruikers of autobestuurders. Ondanks de jarenlange voorziening van extra parkeeraanbod in steden, zijn de verkeersproblemen erger geworden; dit toont duidelijk aan dat parkeerbeleid nodig is. Efficiënte parkeerbeleid-strategieën zijn de aangewezen manier om beperkte toegankelijkheid en schaarse openbare ruimte aan te pakken.

Begin jaren 90 begon München zich te focussen op parkeerbeleid om autogebruik te verminderen in het centrum. Opstoppingen en langparkeerders werden herkend als bedreigingen van de levenskwaliteit. Diverse maatregelen werden ingevoerd; twee woonwijken werden geselecteerd om parkeerverkeer (rondrijden, op zoek naar een parkeerplaats) te verminderen. Na onderzoek naar de juiste combinatie tussen bewoners- en bezoekersparkeren, werd een actief parkeerbeleid geïntroduceerd. Een jaar later waren de resultaten verbluffend: een daling van 25% nachtparkeerders en 40% langparkeerders. Parkeerverkeer en illegaal parkeren werd bijna helemaal verdreven. In 2008, na bijna een decennium van actief parkeerbeleid, daalde het autogebruik met 14% in het centrum, fietsgebruik steeg met 75% en stappen met 61% (Kodransky and Hermann, ITDP, 2011).



Foto FGM-AMOR

Principe: We moeten onze wagens ergens parkeren, maar betekent dit dat we altijd meer parkeerplaatsen nodig hebben?

Een van de meest gehoorde klachten in de stad en stadscentra is dat er niet “genoeg” parkeerplaatsen op straat zijn. Vooral winkeliers en kleine ondernemers hameren op het voorzien van meer en goedkopere plaatsen op straat en daarbuiten. Het is echter belangrijk om na te gaan of dit echt het geval is voor u meer en/of goedkopere parkeermogelijkheden aanbiedt – niet in het minst omdat extra parkeerplaatsen het gebruik van de auto stimuleren, zoals eerder aangetoond

Een parkeerenquête toont de werkelijke bezetting van parkeerplaatsen tijdens weekdagen en weekends en geeft een goede indicatie van wie (pendelaars, bewoners, shoppers, winkeliers zelf) op welke parkeerplaats parkeert en hoe lang. Ze toont waar de vraag zeer hoog is en waar er vaak zeer dichtbij lege parkeerplaatsen zijn. Vervolgens kunnen beheersmaatregelen zoals gewijzigde prijzen of verblijfsduren worden ingevoerd om de vraag te herverdelen. Zo maak je mensen bewust van lege parkeerplaatsen op korte afstand. Het is ook belangrijk om een verband te leggen tussen de prijzen van parkeergarages en parkeren op straat. Betaalde parkeerplaatsen in garages zijn vaak onderbenut, omdat de prijzen voor straatparkeren lager zijn. De voorkeur wordt gegeven om daar dan een vrije plaats te zoeken.

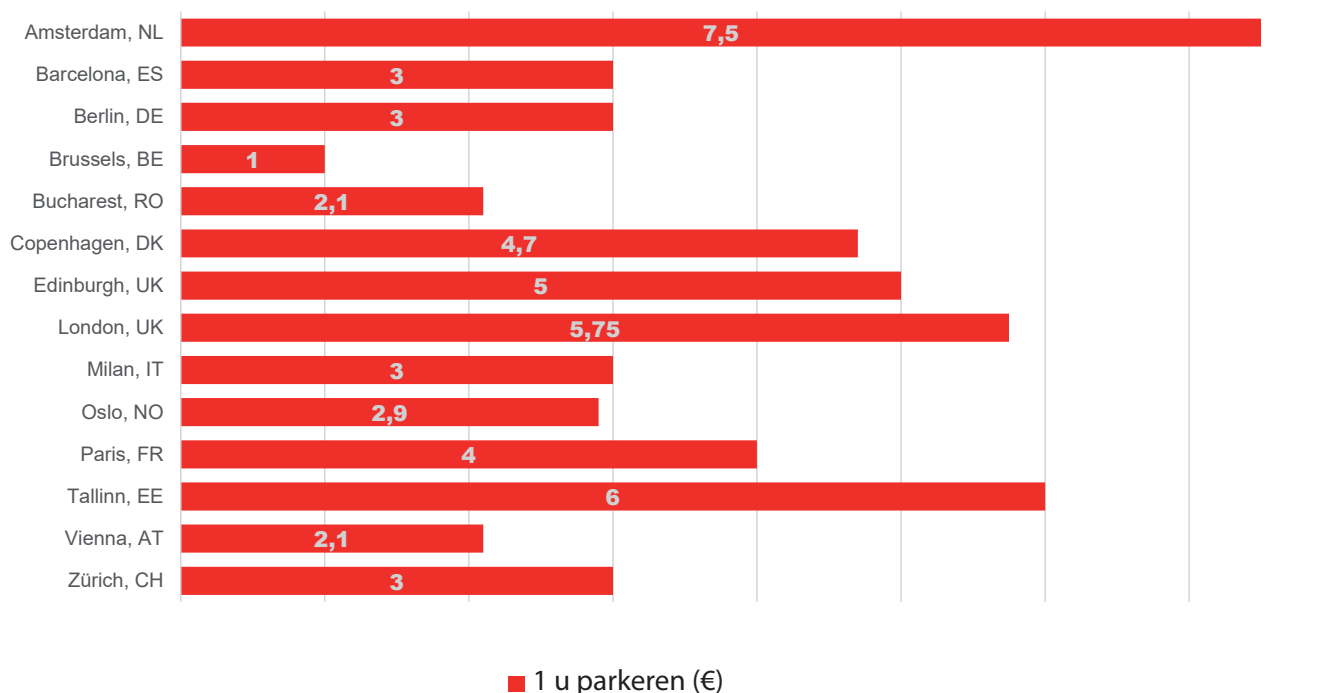


Foto: Paradox intervention from the Metamorphosis project.

Als je parkeert, profiteer je van openbare ruimte – een goed dat in feite niet gratis is

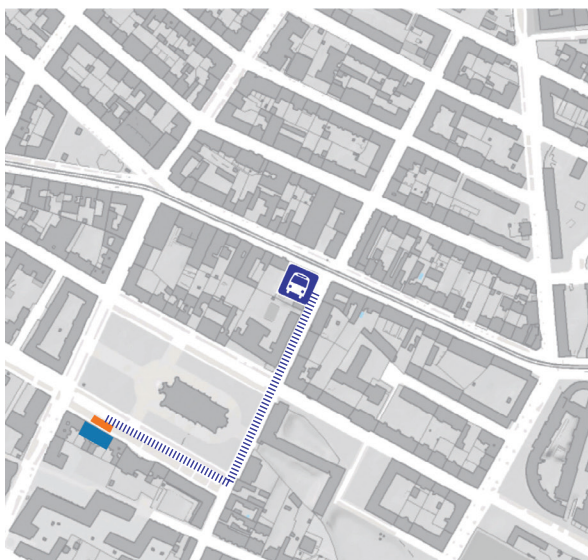
“Alle parkeerplaatsen hebben een kostprijs, zelfs als het bestuurders niets kost om ze te gebruiken – de gebruikte ruimte kan dienen voor iets anders (opportuniteitskosten) en parkeerplaatsen moeten uitgebaat en onderhouden worden. Als bestuurders niet betalen om te parkeren, worden de kosten gedeeld door iedereen in een stad, ofwel door hogere algemene huurprijzen (en dus prijzen) voor winkels in een winkelcentrum. Voorbeelden zijn hogere algemene huurprijzen voor winkels in een winkelcentrum of hogere lokale belastingen door de subsidiëring van nieuwe parkeermogelijkheden door de gemeente.. Dat is geld dat vaak hogere voordelen had kunnen opleveren als het elders werd uitgegeven.” “Over het algemeen wordt parkeren gezien als een openbaar goed en dus iets waarvan (vooral) bestuurders denken dat het gratis moet zijn”, aldus Tom Rye. Parkeren op straat maakt gebruik van de openbare ruimte, maar zoals het parkeerbeleid van de Stad Groningen (NL) meermaals aangeeft: als een parkeerplaats wordt ingenomen door een geparkeerde auto dan privatiseert de bestuurder in feite de openbare ruimte. Niemand anders kan ze gebruiken. Hetzelfde geldt voor opritten of de toegang tot private eigendommen. Enkel de eigenaar en gasten profiteren van de openbare ruimte en privatiseren zo opnieuw een stukje grond. Dit alles toont aan dat de mobiliteitspartnerschappen moeten nagaan of parkeren de beste manier is om de openbare ruimte te gebruiken of dat er een waardevoller gebruik is, waarbij mensen worden gewaardeerd in plaats van auto's.

Tarief voor 1 uur parkeren op straat in het duurste deel van de stad

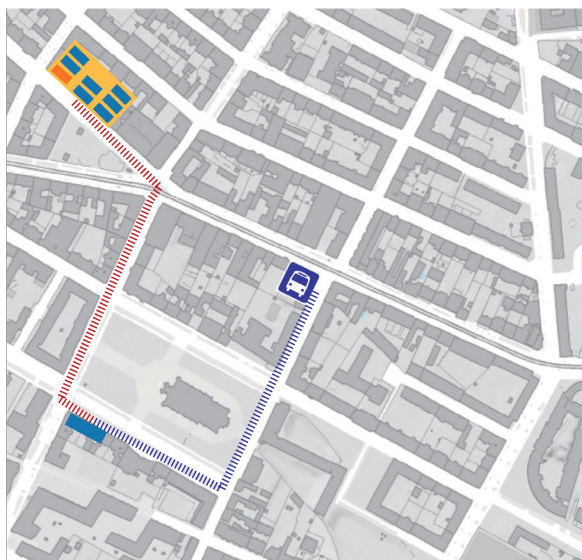


Feit is: wat we aanrekenen om te parkeren weerspiegelt vaak niet de werkelijke waarde

De figuur toont de maximumprijzen voor 1 uur parkeren op straat in de binnenstad voor een steekproef van Europese steden. Een parkeerplaats neemt ongeveer 15m² grond in. Een heffing van € 1 per uur betekent een huur van 6,7 cent per m² per uur. Voor een tijdspanne waarin de tarieven doorgaans gelden, namelijk 10 uur per dag, komt dit neer op 67 cent. Per maand komt dit neer op €200/m², uitgaande van een vergelijkbare bezettingsgraad van 30 dagen per maand. De meeste gebouwen in centrale gebieden hebben meerdere verdiepingen, waardoor elke vierkante meter grond veel meer huur oplevert. Voor parkeergarages komen de investeringskosten bovenop het bedrag dat moet worden aangerekend om de werkelijke kosten van de parkeervoorziening terug te verdienen. Vele gemeenten subsidiëren deze kosten om de prijs “laag” te houden tot € 4 à 5 per uur, waardoor de kosten niet worden doorgerekend aan de eindgebruiker.



Parkeren recht voor uw huis.
Afstand tot OV-halte is 30 x groter
**VOORRECHT VOOR
AUTOGEBRUIKERS**



Parkeren voor de woning is verboden, maar kan in
een collectieve garage op dezelfde afstand
als een OV-halte

**GELIJKE KANSEN VOOR
ALTERNATIEVE VERVOERSWIJZEN**

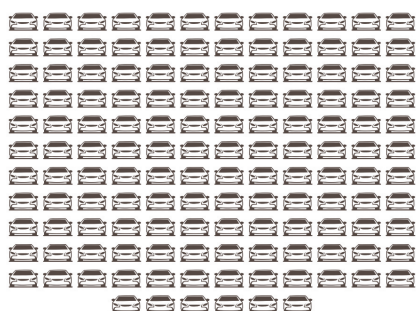
Het is een feit dat voorzien in parkeerfaciliteiten een negatieve invloed zal hebben op de keuze voor alternatieve vervoerswijzen. Mensen worden aangemoedigd om de auto te gebruiken, wat enkel zal leiden tot toenemende congestie.

Sinds de publicatie van „Wegen en de verkeersproductie“ (1994), een rapport van het Britse Ministerie van Verkeer, heeft onderzoek aangetoond dat het voorzien van nieuwe wegcapaciteit de verkeersintensiteit doet toenemen, met vaak meer congestie tot gevolg. Er is ook een duidelijk verband tussen het aanbieden van een parkeerplaats en het gebruik van een auto – wanneer er meer parkeergelegenheid is, wordt een groter deel van de ritten met de auto gemaakt. Ten slotte is het ook duidelijk dat steden met enkele van de laagste congestieniveaus, zoals Wenen en Zürich, gedurende vele jaren een tarifieringsbeleid (of prijsbeleid) hebben gevoerd rond parkeren, ook om de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in nieuwe gebouwen te verminderen. De Engelse stad Nottingham, die parkeerplaatsen buiten de straat belast voor het personeel van grote werkgevers in de stad, heeft minder congestie dan vergelijkbare steden die een dergelijke belasting niet toepassen. Dus als congestiebeperking een SUMP-doelstelling is, moet parkeermanagement centraal staan in het plan. Als steden niet tegelijkertijd het parkeren reguleren terwijl ze alternatieve vervoerswijzen verbeteren, zullen alle inspanningen om mensen aan te moedigen het openbaar vervoer te gebruiken, te lopen of te fietsen veel minder effectief zijn – in de plaats daarvan is een klassieke push and pull-aanpak nodig.

Vermindering van de bouwkosten door individuele parkeerplaatsen per appartement te vervangen door autodeelplaatsen

138 appartementen

138 parkeerplaatsen - 1 voor elk appartement



Ruimtegebruik: 3,450 m²
Kostprijs: 307.000 €

10 autodeelplaatsen



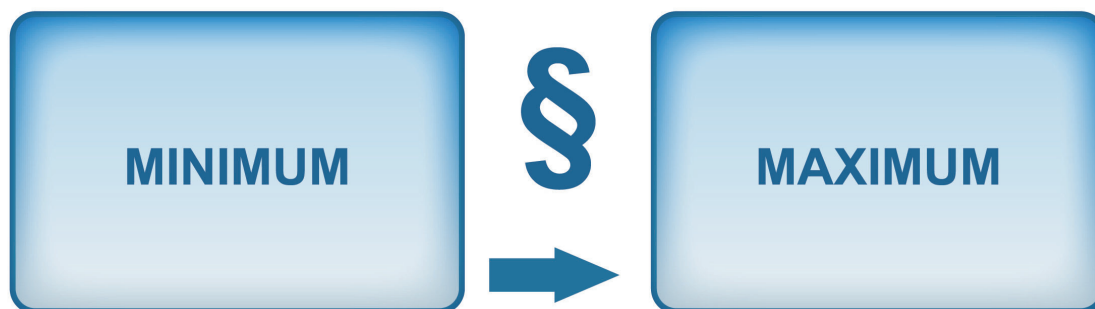
Ruimtegebruik: 250m²
Kostprijs: 15.000 €

Bron: Intelligent Wohnen im Wohnquartier. VCD 2018 (grafiek aangepast door FGM-AMOR)

Principe: het is slimmer om nieuwe bewoners een waaier aan mobiliteitsopties aan te bieden dan enkel een minimum aantal parkeerplaatsen te voorzien.

Veel steden voorzien nog altijd dezelfde parkeerruimte voor nieuwe appartementen, ongeacht waar die gelegen zijn of wie er zal wonen. Dit verhoogt de behoefte aan grond, waardoor enerzijds de bouwkosten maar ook de prijs van nieuwe woningen de hoogte inschiet. Een flexibele aanpak, waarbij parkeervoorzieningen gerelateerd zijn aan de bereikbaarheid via het openbaar vervoer, fietsen en wandelen, aan de controle van parkeerplaatsen op straat en aan de inkomsten van de doelmarkt van de appartementen, kan leiden tot een effectievere voorziening van parkeerplaatsen en meer betaalbare woningen. De bovenstaande grafiek toont duidelijk de kosten van individueel parkeren bij een ontwikkelingsproject vergeleken met enkel parkeren voor gedeelde auto's.

Parkeervereisten



Feit: Parkeernormen kunnen een positieve impact hebben op woningen en andere vastgoedprojecten.

Vaak liggen de kosten voor de bouw van parkeerplaatsen, ondergronds of in een garage tussen €20.000 en €40.000. In veel stedelijke (her)ontwikkelingsprojecten speelt parkeren een belangrijke rol, vooral vanuit het standpunt van financiële haalbaarheid van het project. Parkeervereisten of parkeernormen zijn een fundamentele kwestie voor vastgoed en zijn de sleutel tot het verzekeren van de verbinding tussen stedelijk herstel en duurzame mobiliteit. Maximale parkeernormen moeten de plaats innemen van minimale normen, vooral in gebieden waar er efficiënte controle is op straatparkeren.

Parkeernormen kunnen gerelateerd worden aan de toegankelijkheid van een zone, ten minste met het openbaar vervoer. Als een gebied goed bereikbaar is met het openbaar vervoer hebben minder gebruikers van het ontwikkelingsgebied een auto nodig. Minimale parkeervereisten kunnen ook afschaft worden om duurzame groei te stimuleren, zoals recent gebeurde in Sao Paulo (ITDP, 2014) of al enkele jaren in Amsterdam, Zürich, sommige delen van Parijs en in bijna heel het VK.



Foto: Martin Rojak

Principe: CO₂-uitstoot verminderen in plaats van verhogen.

De gevolgen van klimaatverandering tegengaan in steden is een hot topic aan het worden – steden zoeken met name naar manieren om de gevolgen van hoge temperaturen voor hun inwoners te beperken. Het omvormen van parkeerplaatsen op straat naar groene ruimten met bomen kan ook de klimaatverandering helpen tegen te gaan. Een plaats die eerder gebruikt werd door auto's, en waar CO₂ wordt uitgestoten, verandert zo in een plek waar CO₂ wordt opgeslagen. Als een gemiddelde auto 35 km per dag rijdt, met een gemiddelde CO₂-uitstoot van 180 g/km, en deze dagelijkse afstand met 7 km wordt verminderd door een parkeerplaats te schrappen, daalt de CO₂-uitstoot met 1,26 kg per dag. In de veronderstelling dat de aangeplante bomen extra zijn en er twee kunnen worden aangeplant op elke voormalige parkeerplaats, zullen ze tot 6.400 kg CO₂ per dag opnemen (afhankelijk van het type boom en rekening houdend met fotosynthese). Bovendien produceert elke boom (20 m hoog en met ongeveer 600.000 bladeren) gemiddeld 4,6 ton zuurstof, genoeg om aan de behoeften van ongeveer 10 mensen te voldoen.

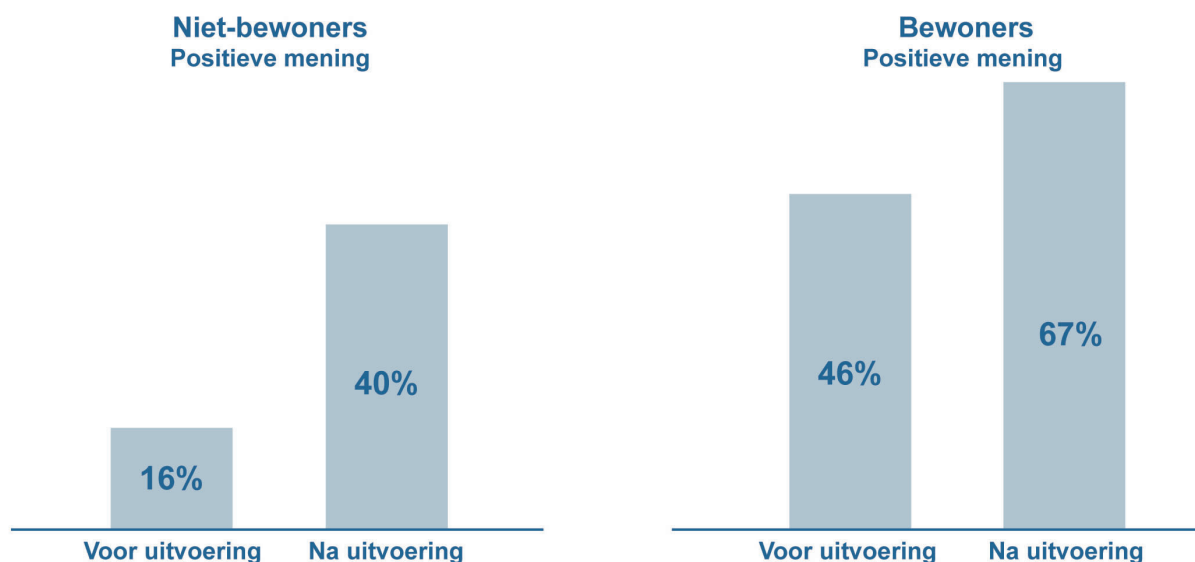


Principe: politieke steun verdwijnt niet bij het invoeren van parkeermanagement.

Als maatregelen rond parkeermanagement zorgvuldig worden gepland, zullen politici geen verkiezingen verliezen hierdoor. De voorwaarden zijn een eerlijk beleid en transparantie over de inzet van de opbrengsten. In vele steden waar aanvankelijk het parkeerbeleid in een wijk werd doorgevoerd, zijn andere wijken vragende partij voor de invoering van maatregelen door het behaalde succes.

Aanvaarding van parkeerbeleid

Wenen, districts 6-9



Bron: COST 342, 2005

Feit: Mensen klagen meestal bij de invoering van een nieuw parkeerbeleid maar aanvankelijke tegenstand verandert in steun wanneer ze de impact zien!

Parkeerbeleid verbetert de levenskwaliteit in steden. Hoewel ze klagen tijdens de planning, houden de mensen ervan wanneer het in werking treedt. Steden als Amsterdam, Kopenhagen, München, Londen, Gent, Zurich, Straatsburg, Barcelona etc. hebben een lange traditie in het voeren van parkeerbeleid en de burgers genieten van de voordelen van dit beleid.

“De impact van dit nieuwe parkeerbeleid is ongelooflijk: heroplevende en welvarende stadscentra; aanzienlijke dalingen in ritten met personenwagens; verminderde luchtvervuiling; en algemeen verbeterde levenskwaliteit” (Kodransky and Hermann, ITDP, 2011). Dit citaat – van Amerikaanse onderzoekers die de Europese aanpak van een parkeerbeleid onderzochten – vat het potentieel van parkeerbeleid om betere steden te creëren perfect samen.

In Wenen toont een ‘Voor-Na’ studie de verandering in houding aan voor en na de invoering van het parkeerbeleid in Wenen. Samengevat, de aanvaarding na de invoering was aanzienlijk groter dan ervoor. Voor niet-bewoners daalden de negatieve houdingen van 68% naar 54%, terwijl positieve meningen stegen van 16% naar 40%. De positieve houding van bewoners steeg na de invoering naar 67% (van 46% ervoor), terwijl negatieve houdingen daalden van 34% naar 30% (COST 342, 2005).

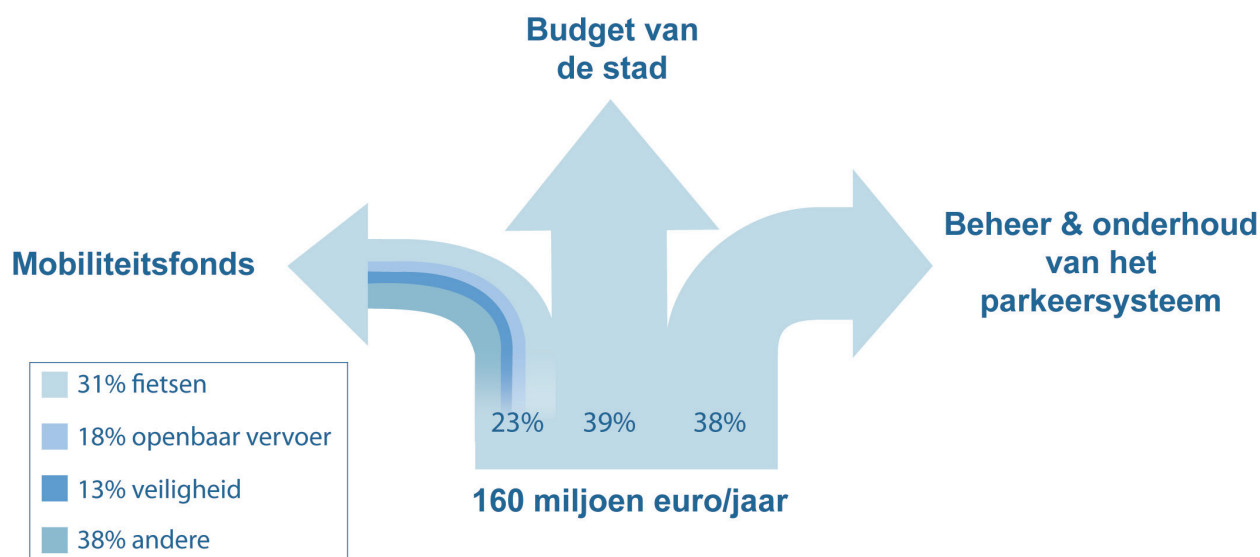


Foto: FGM-AMOR

Principe: districtsbegrotingen als stimulans om het draagvlak voor betaalde parkeerplaatsen te vergroten.

Een deel van de opbrengsten van betaalde parkeerplaatsen toekennen aan een lokale gemeenschapsraad kan het draagvlak voor het beleid binnen een gebied vergroten. Lokale gemeenschappen met bewoners en bedrijven beslissen zelf waar (een deel van) de opbrengsten naartoe gaan, hebben zicht over de besteding en krijgen het gevoel hun regio meer onder controle te hebben. Naast vervoersmaatregelen kunnen middelen ook worden ingezet voor bijvoorbeeld een verbetering van de lokale leefomgeving, speelplaatsen, enzovoort.

Gebruik van parkeertarieven in Amsterdam



Bron: The Amsterdam Mobility Fund, 2014

Feit: Parkeerbeleid kan gemeentelijk inkomsten opleveren die gebruikt kunnen worden om duurzame mobiliteit te stimuleren!

Vaak zijn steden afhankelijk van nationale overheden voor een groot deel van hun budget. Hier wordt de laatste jaren op bezuinigd. Daarnaast is de op de waarde van gebouwen gebaseerde Onroerende Zaakbelasting in the Netherlands or Onroerende voorheffing in Belgium een belangrijke bron van inkomen voor lokale overheden. Op een paar steden na, zijn vastgoedprijzen in heel Europa gedaald, waardoor ook plaatselijke inkomsten dalen. Parkeerbeleid, of nog beter, de Push&Pull-aanpak draagt bij tot het ophalen van gemeentelijke inkomsten zonder de fiscale druk op de bewoners te verhogen – of zelfs te verlagen. Tegelijk wordt de kwaliteit van alternatieven voor autogebruik verbeterd. De inkomsten worden immers (ten minste gedeeltelijk) gereserveerd voor de financiering van duurzame mobiliteitsmaatregelen. In Amsterdam bijv., bedroegen de bruto-inkomsten van betalend parkeren voor 2012 ongeveer 160 miljoen euro. Circa 38% van dit bedrag werd gespendeerd aan het beheer en onderhoud van het parkeersysteem, 39% ging naar het algemeen budget van de stad en 23% werd besteed aan mobiliteitsmaatregelen (31% voor fietsers, 18% voor openbaar vervoer, 13% voor veiligheidsverbeteringen etc.). Dit vormt het Amsterdam Mobility Fund. Andere steden zoals Gent, Barcelona, Graz of Nottingham (met de Workplace Parking Levy) volgen een soortgelijke aanpak.



Photo FGM-AMOR

Principe: drie krachtige instrumenten voor parkeer-management: duur, tarieven en vergunningen.

Op plaatsen waar de parkeervraag groter is dan het aanbod, kunnen beleidsinstrumenten worden gebruikt om te bepalen wie toegang krijgt tot de beperkte ruimte in plaats van automatisch te reageren door meer parkeerplaatsen te voorzien. De belangrijkste instrumenten zijn het beperken van de verblijfsduur, tarifiering en het uitreiken van vergunningen (soms tegen betaling) voor bepaalde soorten gebruikers (zoals bewoners) om hen een preferentiële toegang tot de parkeerplaats te geven. Om het principe te doen aanvaarden, begint men best met beperkingen van geringe omvang (lage prijzen, royale maximumverblijfslimieten) in gebieden met de hoogste vraag. Prijzen kunnen op een later tijdstip worden verhoogd of de verblijfsduur kan worden ingekort.

Tarieven hangen af van beleid en doelstellingen



Foto: ©iStock.com/faberfoto_it

Feit: Correcte tarieven, prijzen en adequate boetes zijn belangrijk voor het succes van parkeerbeleid.

Investerings op lange termijn in parkeergarages – privaat of openbaar – zijn in de meeste gevallen de basis geweest van het parkeerbeleid in veel gebieden. In theorie moeten tarieven evenwichtig zijn – in de parkeergarages alsook op straat. Maar de relatie tussen prijzen van parkeergarages en straatparkeren is in vele steden niet hetzelfde. Sommige steden passen hogere straatparkeertarieven toe, andere hebben hogere tarieven in garages. In het algemeen kunnen hogere straatparkeertarieven – vergeleken met tarieven van garages – leiden tot minder parkeerverkeer en de garages competitiever maken. Dit is een belangrijke strategie bij onderhandelingen met private investeerders bij de bouw van parkeergarages.

Zie ook argument “Verminder parkeerverkeer”.



**BEZETTING
85%**

Principe: zorg dat prioritaire gebruikers gemakkelijk een plaats kunnen vinden

Parkeerbeleid kan proberen het totale parkeeraanbod te beperken, maar er kunnen ook bestuurders zijn voor wie lokale politici het 'makkelijker' willen maken om een parkeerplaats te vinden. Dit kunnen bewoners en/of shoppers zijn. (In latere fasen van de ontwikkeling van het parkeerbeleid in sommige steden kan de nadruk op parkeerplaatsen voor shoppers afnemen, maar bij de eerste invoering van het parkeermanagement wordt dit vaak als een belangrijk punt beschouwd en in veel steden blijft het een belangrijk punt – hoewel winkel-/vrijtijdsverkeer natuurlijk ook congestie en vervuiling kan veroorzaken.)

Een vuistregel voor veel parkeerprofessionals is dat de maximale bezettingsgraad niet hoger mag zijn dan 85% en dat de prijzen moeten worden verhoogd. De 85%-‘regel’, indien behaald, houdt in dat het verkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats (en de daaruit voortvloeiende congestie) tot een minimum wordt beperkt. Sommige commentatoren hebben gesuggereerd dat de „regel“ van 85% kan leiden tot overaanbod en dat deze zeker alleen mag gelden voor parkeerplaatsen op straat, waar het aanbod vastligt, en niet voor de berekening van de aantallen parkeerplaatsen die bij nieuwe gebouwen moeten worden voorzien.



Před



Po

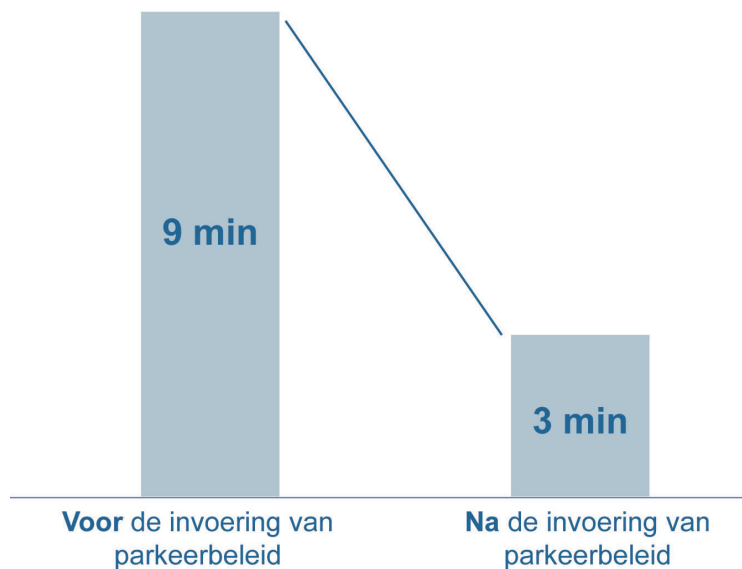
Foto's: Stadt Zürich

Principe: de limiet voor het parkeeraanbod in Zürich - voor elke nieuwe parkeerplek in een garage moet een parkeerplek op straat worden verwijderd

De limiet voor het parkeeraanbod streefde naar een evenwicht tussen de vraag naar meer autovrije parkeerplaatsen en de vraag van bedrijven naar een blijvend aanbod van parkeerplaatsen. Er wordt dus een rechtstreeks evenwicht gevonden: bij de bouw van nieuwe parkeerplaatsen buiten de straat wordt het aantal parkeerplaatsen op de straat evenredig verminderd. De ruimte op straat wordt gebruikt voor fietsvoorzieningen, autovrije en groene zones.

Gemiddelde tijd voor het vinden van een parkeerplaats

Wenen, districts 6-9



Bron: COST 342, 2005

Feit: Parkeerbeleid zorgt voor minder parkeerplaats zoekend verkeer!

Rondrijden op zoek naar parkeerplaats (parkeerverkeer) leidt niet alleen tot extra kosten voor bestuurders (extra tijd en brandstof) - maar brengt ook vervuiling, lawaai en ongevallen met zich mee. Kodransky and Hermann, ITDP, 2011, schatten dat tot 50% van de verkeersopstoppen veroorzaakt wordt door bestuurders die rondrijden op zoek naar een goedkope parkeerplaats. Bewijs toont aan dat efficiënt parkeerbeleid met economische mechanismes, die de prijs van parkeergarages en straatparkeren met elkaar laat overeenstemmen, het parkeerverkeer aanzienlijk doet dalen.

Een voor- en na-evaluatie in de districten 6-9 in Wenen toont een daling in parkeerverkeer van 10 miljoen autokilometers per jaar naar 3,3 miljoen km, dat is tweederde. Waar het parkeerverkeer vóór de invoering 25% van het totale verkeersvolume besloeg, telt het nu nog maar voor 10%. In de districten 6-9 stelde men vast dat de gemiddelde tijd die nodig is om een parkeerplaats te vinden daalde van 9 naar amper 3 minuten na de invoering van het parkeerbeleid (COST 342, 2005).

Zie ook Argument "Het juiste evenwicht vinden voor succes!"



Foto: Stadt Freiburg

Principe: plan het grondoppervlak dat nodig is voor een garage, maar bouw die alleen als dat echt nodig is – op basis van de waargenomen en niet de voorspelde vraag. Gebruik de ruimte ondertussen voor een ander doel.

Het principe is om te anticiperen op de voorspelde parkeervraag, maar niet om een parkeerplaats te bouwen om aan alle voorspelde vraag te voldoen. Het plan is om een ontwikkelingsproject te laten functioneren en de werkelijke vraag naar parking te observeren. Ook in Vauban, gelegen in Freiburg, werd deze aanpak gevolgd: ten eerste werd ruimte gereserveerd voor een parkeergarage (maar deze werd niet gebouwd); ten tweede werd de ruimte gebruikt, “tijdelijk” voor een speelplaats; ten derde werd de werkelijke parkeervraag waargenomen en bleek de bijkomende parkeergarage niet nodig te zijn. Daarenboven is het, doordat de ruimte nu als speelplaats wordt gebruikt, vanuit het oogpunt van het publieke draagvlak moeilijker om de ruimte te veranderen in parkeerplaatsen.



Photo FGM-AMOR

Principe: parkeerhandhaving is nodig omdat de parkeerregels de parkeersituatie verbeteren

Beleidsinstrumenten voor parkeren werken alleen als ze worden afgedwongen. Wanneer iets dat vroeger voor iedereen gratis was, gereguleerd en/of geprijsd wordt, zullen er vaak negatieve reacties zijn. Hoe dan deze reacties tot een minimum beperken? Ten eerste, door de regelgeving en handhaving eerlijk te maken: verhoog bijvoorbeeld de boete waar parkeren ander verkeer hindert en zorg ervoor dat iedereen hetzelfde risico loopt om een boete te krijgen als ze een regel overtreden. Geef in de invoeringsfase geen boete voor de eerste of tweede overtreding, enkel een waarschuwing. Laat mensen weten hoe dit geld wordt besteed. Leidt parkeerhandhavers op om mensen te helpen en aanwijzingen te geven op hun parkeervragen. Beperk hun functie niet tot het louter uitdelen van boetes.



Foto FGM-AMOR

Principe: experimenteer met nieuwe functies voor parkeerplaatsen – als dat niet werkt, kunt u het altijd ongedaan maken!

Het is vaak moeilijk voor mensen om zich veranderingen in het straatbeeld voor te stellen. Dat betekent dat ze vaak negatief reageren op nieuwe voorstellen. Dit geldt in het bijzonder voor personen die “typische” deelnemers zijn aan openbare raadplegings-/participatieactiviteiten.

Maar een parkeerplaats op straat is iets dat tijdelijk kan worden aangepast en indien nodig ongedaan kan worden gemaakt – en dat maakt het voor mensen gemakkelijk om te zien dat de verandering vaak een plaats is waar ze gemakkelijk mee kunnen leven of zelfs van kunnen genieten. De stad Rotterdam heeft deze aanpak in vele straten toegepast door parkeerplaatsen tijdelijk te veranderen in restaurantterrassen, openbare ruimte of fietsenstallingen om mensen te laten zien dat het kan werken en om een draagvlak te vinden voor een latere, permanente verandering.



Foto: Hr. Schön

Principe: gedeelde parkeergarages ter ondersteuning van duurzamer transportgedrag

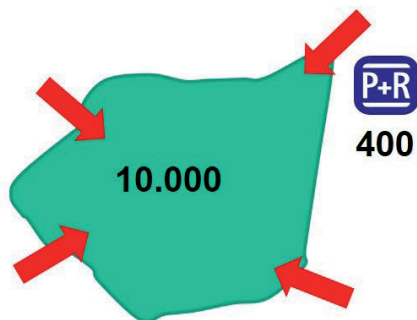
Bouw een aparte, grotere parking op enige afstand om alle gebouwen in een ontwikkelingsproject te bedienen. Voorkom dat elk gebouw zijn eigen parkeergelegenheid heeft.

Het is gebruikelijk dat elk nieuw huis of appartementsgebouw zijn eigen parkeergarage heeft. Een alternatieve regeling die de bouwkosten verlaagt bestaat erin om één grote parkeergarage te bouwen op enige afstand van de woningen die het hele ontwikkelingsproject dient. De onmiddellijk ruimte rond de gebouwen wordt vrijgemaakt voor groenzones, wat mensen aanmoedigt om duurzame vervoermiddelen te gebruiken. Een pionier in deze aanpak is het bekende ontwikkelingsproject van Vauban in Freiburg, Duitsland. Inwoners kunnen naar hun appartementsgebouw rijden om hun voertuig in en uit te laden, maar ze parkeren in een grote parkeergarage aan de rand op ongeveer 300 meter van de woningen. De extra afstand van thuis tot de geparkeerde wagen bevordert het gebruik van wandelen, fietsen en openbaar vervoer voor lokale ritten en maakt ruimte vrij rond de woningen voor aangenamere toepassingen zoals speeltuinen en cafés.

PARK & RIDE – GEEN WONDERMIDDEL, MAAR POLITIEK BELANGRIJK EN HET ZAL HELPEN ALS HET GOED WORDT GEDAAN

The Trap

Extra parkeerruimte zorgt voor extra ritten

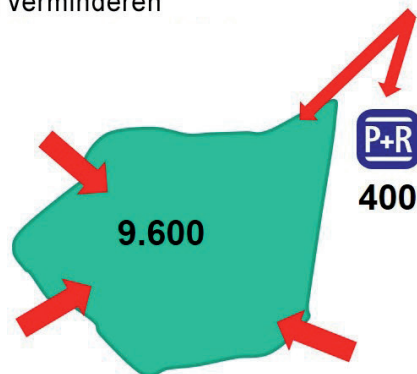


$$10.000 + 400 = 10.400$$

in P&R

Correct

Het is nodig om het parkeeraanbod te verminderen



$$10.000 - 400 + 400 = 10.000$$

Centraal in P&R

Principe: park & ride moet dienen ter vervanging van en niet als aanvulling op parkeren in het stadscentrum

Park & ride wordt vaak gezien als een wondermiddel om parkeerproblemen op te lossen en is nodig wanneer parkeermanagement in de stad en het stadscentrum wordt ingevoerd. Er zijn echter enkele belangrijke principes om de investering in een P&R rendabel te maken. De voorziening moet naar behoren functioneren en de SUMP's van een stad ondersteunen.

- » Nieuwe P&R-parkeerplaatsen mogen het totale parkeeraanbod in de stad niet verhogen. Als dit wel gebeurt, zal het autogebruik in de stad enkel toenemen. 500 nieuwe P&R moeten de parkeerplaatsen in de stad vervangen en mogen geen toevoeging zijn van de beschikbare parkeercapaciteit.
- » In kleinere steden loont P&R misschien niet de moeite – de grootste vraag naar verplaatsingen komt van in de stad en er kan gratis worden geparkeerd op straat, op een steenworp van het centrum, zodat mensen niet de moeite doen om aan de rand van de stad te parkeren en een bus te nemen.
- » P&R voor bus-, tram- of treindiensten moet aantrekkelijk, goedkoop en eenvoudig te gebruiken zijn.
- » Zelfs een groot P&R-systeem met bijvoorbeeld 10.000 plaatsen in een stad van 200.000 mensen zal slechts een klein deel van de totale vraag naar verplaatsingen dekken.

P&R-locaties zouden idealiter dicht bij het vertrekpunt van de reiziger en niet bij de bestemming moeten worden voorzien, aangezien dit de verplaatsingen en CO₂-emissies het meest zal verminderen. Het draagvlak om over te stappen op het openbaar vervoer zal groter zijn als de reiziger het grootste deel van zijn verplaatsing nog niet heeft afgelegd met een ander vervoersmiddel.



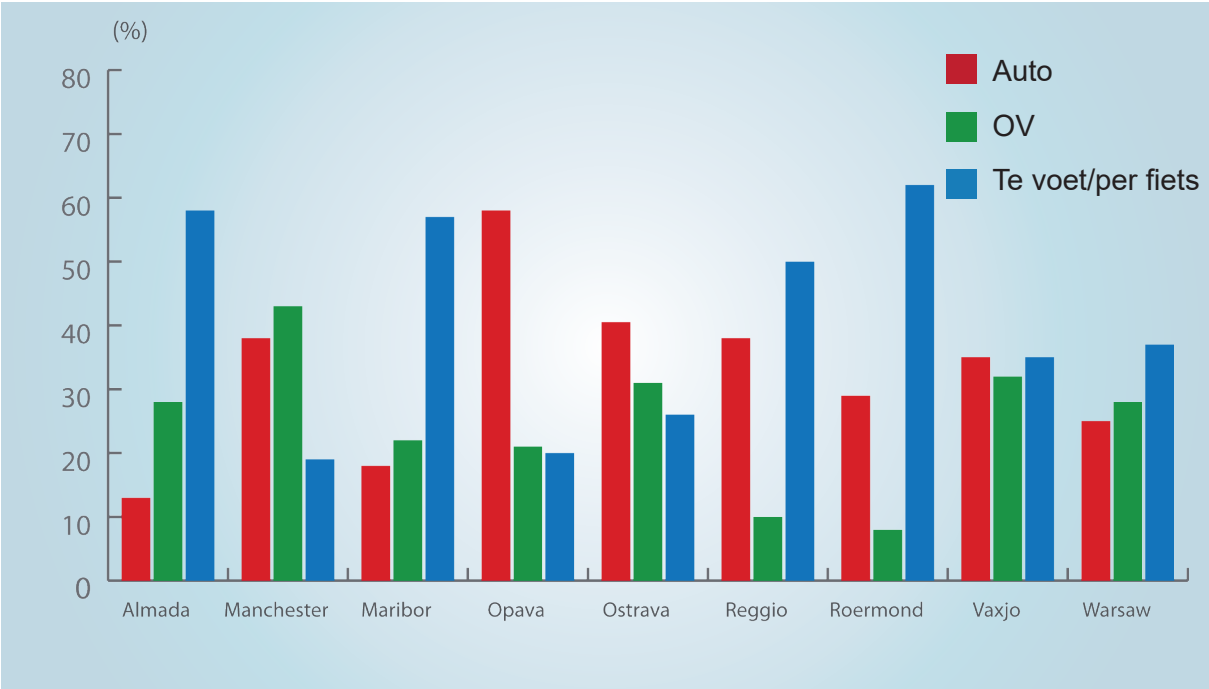
Foto FGM-AMOR

Principe: Meervoudig gebruik van de schaarse parkeerplekken in de stad om andere openbare ruimte duurzamer te benutten.

Parkeerplaatsen zijn vaak een groot deel van de tijd leeg – zo worden de parkings van supermarkten 's nachts nauwelijks gebruikt en staan ze alleen quasi vol op piekmomenten. Een meervoudig gebruik van dergelijke parkeerplaatsen kan de vraag naar parkeerplaatsen in andere zones doen afnemen. Deze plekken vrijmaken voor andere toepassingen biedt een oplossing. Een ander mogelijk gevolg is dat de investeringskosten voor nieuwe parkeerterreinen ook verlaagt door de maatregel. De stad Sint-Niklaas implementeerde het concept van gedeeld parkeren in een straat met de naam Vijfstraten, één van de belangrijkste verkeersaders in de binnenstad. De stad wilde gescheiden fietspaden aanleggen in Vijfstraten, maar kon dat alleen doen door parkeerplaatsen op straat af te schaffen die momenteel door bewoners worden gebruikt. De stad sloot een overeenkomst met een supermarkt in de straat om de inwoners van Vijfstraten de mogelijkheid te bieden om op de parking van de supermarkt te parkeren in plaats van op straat. De vraag van bewoners naar parkeerplaatsen op piekmomenten valt niet samen met de vraag van shoppers op piekmomenten, dus er is genoeg parkeergelegenheid voor iedereen.

Sint-Niklaas implementeerde nog een slimme aanpak door meervoudig gebruik te maken van de schaarse openbare parkeerruimte. De laad- en loszones in de Stationsstraat worden gebruikt als fietsenstallingen buiten de uren voor het laden en lossen.

Gemiddelde winkeluitlegaven per rit vermenigvuldigd met het modale aandeel vermenigvuldigd met de bezoekfrequentie per jaar



Bron: The RESOLVE M&E Tool – Consumers survey (2017+2018)

Feit is: autoklanten zijn vaak niet de beste klanten

Vaak wordt met name door winkeliers en lokale politici automatisch de link gelegd tussen het aantal parkeerplaatsen voor shoppers en het succes van lokale winkels – maar uit alle gegevens blijkt dat de realiteit veel complexer is. Shoppers waarderen het winkelaanbod en de winkelomgeving. Er is geen duidelijke link tussen het succes van winkels en de hoeveelheid parkeerruimte of de parkeertarieven. Deze complexiteit wordt ook weerspiegeld in de resultaten van onderzoek met 8 steden uit Noord-, Zuid-, Oost- en West-Europa - De RESOLVE M&E Tool – enquête onder consumenten en retailers (2017 en 2018) (zie de grafiek) – dit toont duidelijk aan dat autobestuurders in de meeste steden niet degenen zijn die het meest bijdragen aan de retailsconomie. Een omgeving voorzien die aangenaam is voor shoppers die niet met de auto komen is noodzakelijk. Vaak betekent dit een kwaliteitsvolle en mensvriendelijke winkelomgeving creëren, die niet gedomineerd wordt door autoverkeer. Voor mensen die zich wel met de auto verplaatsen, kan het belangrijk zijn om het parkeren te vergemakkelijken (maar niet per se tegen ‘nul’,kosten). Dat houdt kosten en tijdslimieten in, zodat parkeerplaatsen in de buurt van winkels niet worden bezet door langparkeerders.

Stilstaand verkeer veroorzaakt ook risico's!



Foto: Robert Pressl

Feit: Parkeerbeleid draagt bij tot verkeersveiligheid!

Door hun kleine gestalte lopen kinderen meer risico op ongevallen aan kruispunten of oversteekplaatsen waar auto's te dicht geparkeerd staan – zelfs bij lage snelheid in de bebouwde kom met veel geparkeerde wagens aan beide kanten van de straat. Parkeerbeleid, en in het bijzonder de aansluitende handhaving van regels en wetten, draagt veel bij aan de verkeersveiligheid door een goede zichtbaarheid van voetgangers te verzekeren bij oversteekplaatsen en van alle weggebruikers bij kruispunten. In dichtbevolkte wijken van rond de eeuwwisseling, waar de straten vol staan met geparkeerde auto's, pleit zelfs de brandweer voor een degelijke handhaving om doorgang te verzekeren in geval van brand.



Foto FGM-AMOR

Argument: zelfs wanneer de handhaving op papier bestaat, wordt ze vaak slechts gedeeltelijk uitgevoerd omdat het verkeerde personeel met de taak wordt belast.

De handhaving is vaak verdeeld over verschillende organisaties. Terwijl de politie vaak instaat voor de verordening van parkeerovertredingen, controleren stedelijke of particuliere instanties betaalde parkeerplaatsen. Particuliere instanties werken meestal efficiënt, maar het is voor politiediensten niet eenvoudig om tijd vrij te maken voor parkeerverordeningen. Het controleren op parkeerovertredingen is voor de politiediensten geen primaire taak. Een oplossing die in deze situatie vaak wordt gebruikt, is de verantwoordelijkheid voor handhavingsactiviteiten over te dragen van de politie naar stedelijke of particuliere entiteiten. Zij monitoren elke parkeerovertreding en sturen deze door naar de politie die de eigenlijke boete oplegt.

Een stap verder bestaat erin parkeerovertredingen volledig uit het strafrecht te halen, zodat niet-politiepersoneel de handhaving alleen kan doen. Een groot voordeel van deze oplossing is dat inkomsten uit eerdere boetes nu inkomsten zijn voor de stad in plaats van de staat.



Foto FGM-AMOR

Argument: het gebruik van de openbare ruimte mag nooit gratis zijn, zelfs niet voor schone voertuigen.

Sommige steden geven voorrang of voordelen aan bestuurders van emissievrije voertuigen door parkeerplaatsen te voorzien in zones waar verlaagde of geen tarieven gelden en waar andere voertuigen moeten betalen om te parkeren. Maar is dit echt de juiste manier om met schaarse publieke ruimte om te gaan? Een elektrisch voertuig neemt evenveel plaats in als een klassiek voertuig.

Een ander voorbeeld van dergelijk gebruik van de openbare ruimte is de installatie van laadpalen aan de stoeprand, die dan vaak voorbehouden zijn voor het parkeren en opladen van e-voertuigen. Zelfs snelladers of hyperladers in de openbare ruimte worden beter op de weg zelf of op volstrekt overbodige plaatsen geïnstalleerd. Standaard laadfaciliteiten worden beter op parkeerplaatsen buiten het straatbeeld geplaatst.



Foto FGM-AMOR

Principe: ontwikkel parkeerdoelstellingen die niet louter focussen op het genereren van inkomsten uit het parkeerbeleid. Communiceer dit principe duidelijk naar het publiek toe.

Overweeg welke problemen / doelstellingen u wilt aanpakken, bijvoorbeeld:

- » wilt u files tegengaan of de bezetting van parkeerplaatsen verminderen?
- » wilt u de toegang van bewoners tot parkeerplaatsen beschermen?
- » wilt u lokale activiteiten/winkels ondersteunen; of
- » wilt u vermijden dat pendelaars een hele dag lang parkeren?
- » wilt u geparkeerde auto's weg uit de openbare ruimte en ze naar parkeerplaatsen buiten de straat brengen enz.

Parkeervergoedingen zijn vooral een beleidsinstrument om het mobiliteitsgedrag aan te sturen, de bezetting en verzadiging van parkeerplaatsen te beheren en het modale aandeel in evenwicht te brengen.



Photo FGM-AMOR

Principe: normen zijn niet eeuwig. Maximumnormen voor het parkeren van auto's en minimumnormen voor fietsen zijn aanbevolen.

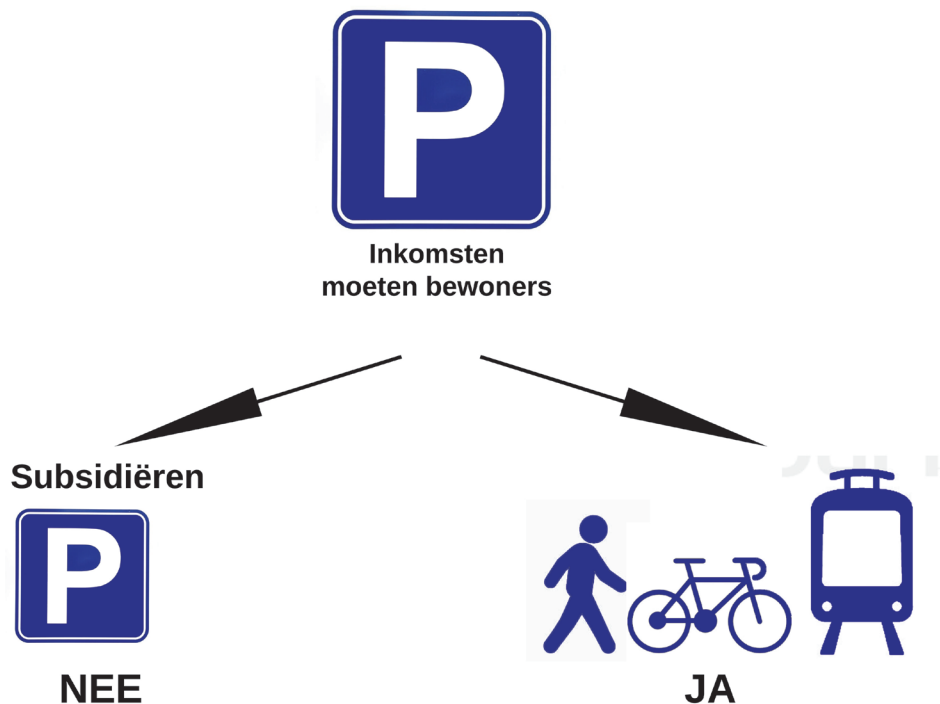
Om de overgang naar minder autogebruik en actievere vervoerswijzen verder te vergemakkelijken, moeten steden de normen voor traditionele parkeerplaatsen EN voor fietsenstallingen herzien. In lijn met de aanbevelingen van de European Cycling Federation zouden bestaande ontwikkelingsprojecten zonder fietsenstallingen moeten worden aangepast,

en dit door ofwel parkeerplaatsen voor auto's te vervangen door fietsenstallingen ofwel door parkeerfaciliteiten nabij/naast de gebouwen te voorzien, zowel op straat als daarbuiten. Er moeten voldoende stopcontacten geplaatst worden om e-bikes op te laden.

Principes inzake normen:

- » Maximumnormen voor het parkeren van auto's zoveel mogelijk toepassen
- » Gebiedsgerichte normen toepassen, gebaseerd op verschillende (op SUMP gebaseerde) toegankelijkheidsprofielen van steden (centrum, binnenstad, buitenwijken, agglomeratie, middelgroot, grootstedelijk, zakelijk, residentieel, gemengd gebruik ...)
- » Minimumnormen toepassen voor fietsenstallingen (bv. wonen, winkelen ...) bv. 1/slaapkamer + 10% voor speciale fietsen in gemeenschappelijke fietsenstallingen (bv. apt.)
- » Normen regelmatig opvolgen en aanpassen aan veranderende mobiliteitspatronen en trends inzake modale verdeling

De combinatie van beide normen is een moderne, gepaste en energie-efficiënte benadering om het mobiliteitsgedrag te beïnvloeden. Een volgende stap zou kunnen zijn om te kiezen voor één integrale mobiliteitsnorm voor nieuwbouw, waarbij de parkeeropbrengsten en alternatieven voor parkeren onderwerp kunnen worden van onderhandelingen om de mobiliteitsdoelstellingen te behalen. De stad Gent is een goed voorbeeld van gebiedsgerichte normen. Op basis van de stadsrichtlijnen voor fietsenstallingen beschikken de inwoners nu over openbare fietsenstallingen binnen de 100 m van hun deur in zones waar de normen zijn geïmplementeerd.

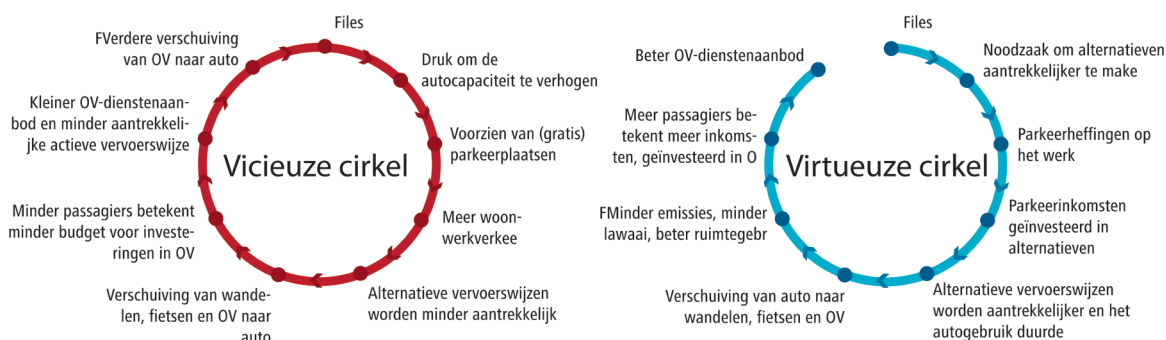


Principe: kruiselings subsidiëren van parkeervergunningen voor bewoners zou niet mogen.

Steden hebben vaak het gevoel dat ze parkeerplaatsen moeten voorzien voor hun inwoners – meer als plicht dan als een waardevolle dienstverlening. Maar de waarde van deze dienst moet toch worden betaald. In veel gevallen proberen steden echter niet de volledige kosten van deze preferentiële toegang tot parkeerplaatsen aan te rekenen aan hun inwoners. In plaats daarvan subsidiëren zij kruiselings de administratieve kosten, de kosten van onderhoud en handhaving door gebruik te maken van het overschot aan parkeerinkomsten dat door niet-ingezetenen wordt gegenereerd. Het probleem is dat een dergelijke praktijk geen invloed heeft op de modale keuze van bewoners voor duurzaam vervoer, vooral niet wanneer de bewoner over een grote parkeerzone beschikt (in sommige kleinere steden beslaan de parkeerzones voor bewoners de hele stad, zodat bewoners enige afstand kunnen rijden en op hun bestemming effectief gratis kunnen parkeren op straat). In plaats daarvan zouden deze inkomsten veel beter benut kunnen worden door ze te investeren in incentives om te wandelen, fietsen of het openbaar vervoer te gebruiken, in lijn met het 'Push & Pull'-principe dat gehanteerd wordt in toonaangevende steden zoals Amsterdam en Gent.

Idee uit "RECLAIM THE KERB: THE FUTURE OF PARKING AND KERBSIDE MANAGEMENT" (Centre for London 2020)

Parkeerheffingen op het werk van vicieuze cirkel naar virtueuze cirkel



Grafiek: FGM-AMOR

Principe: wie kiest voor een gratis parkeerplek buiten de straat, moet bijdragen tot de kosten die hun ritten met zich meebrengen voor iedereen

In Groot-Brittannië staat de wet toe dat steden een heffing of belasting opleggen op parkeerplaatsen die werkgevers buiten de straat voorzien voor hun werknemers. Eén stad, Nottingham, maakt gebruik van deze wet en legt sinds 2012 een heffing, de Workplace Parking Levy (WPL) genaamd, op aan alle bedrijven met 10 of meer parkeerplaatsen voor personeel buiten de straat, aangezien pendelaars goed zijn voor ongeveer 70% van het piekverkeer in de stad, met filegerelateerde kosten van 160 miljoen GBP (ongeveer 178 miljoen EUR). Werkgevers betalen de heffing en het is aan hen om de kosten door te rekenen aan hun werknemers. Voor 2020/21 zullen die 424 GBP (ongeveer 460 euro) per parkeerplaats bedragen. Het verplaatsingsgedrag wordt uiteraard enkel beïnvloed wanneer het personeel werkt bij een werkgever die hen de heffing geheel of gedeeltelijk laat betalen – maar 8 op 10 doet dat. Uit een evaluatie van de WPL door de Loughborough University blijkt dat het de files in Nottingham heeft verminderd in vergelijking met de situatie in gelijkaardige Engelse steden; en dat de economie in Nottingham even sterk of sneller is blijven groeien dan in concurrerende Engelse steden, na het opleggen van de WPL en verbeteringen qua duurzaam alternatief vervoer, terwijl het autoverkeer ten opzichte van 2004 met 9% is afgenomen. De inkomsten uit de heffing worden aangewend voor de financiering van duurzame transportalternatieven. Uiteraard is het opleggen van een parkeerheffing in de meeste EU-lidstaten geen wettelijke mogelijkheid, maar dit voorbeeld uit Engeland is nuttig om in uw land of regio het argument aan te voeren dat de wet moet worden gewijzigd om steden desgewenst een parkeerheffing toe te staan, als een nuttig instrument in hun arsenaal aan maatregelen in het kader van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan.

Cijfers uit „RECLAIM THE KERB: THE FUTURE OF PARKING AND KERBSIDE MANAGEMENT“ (Centre for London 2020)



park4sump.eu



@civitas_P4S



Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

De auteurs zijn als enige verantwoordelijk voor de inhoud van deze publicatie, die niet noodzakelijk de mening van de Europese Unie weergeeft. Het EASME noch de Europese Commissie zijn aansprakelijk voor het gebruik dat kan worden gemaakt van de erin vervatte informatie.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Dit project heeft financiering ontvangen van het onderzoeks- en innovatieprogramma Horizon 2020 van de Europese Unie in het kader van subsidieovereenkomst nr. 769072.