



P **PUSH & PULL**



Goede redenen
voor **Parkeerbeleid**

PUSH&PULL - “Parkeerbeleid en stimulansen als succesvolle en bewezen strategieën voor energiezuinig stadsvervoer”

De hoofddoelstellingen van **Push&Pull** zijn:

- Energie besparen door een overgang van de auto naar meer duurzame vervoerswijzen;
- Lokale economie stimuleren door een meer rationele en beheerde aanpak van parkeren aan te moedigen en steden helpen besparen door bouwkosten van extra parkings te vermijden;
- De nodige informatie en politieke argumenten aanbieden aan geïnteresseerden die een gelijkwaardig systeem willen toepassen om de parkeerproblemen te verlichten.

Het project omvat de uitvoering van een parkeer- en mobiliteitsbeleid in 7 steden en 1 universiteit. Alle deelnemers zetten een financieringssysteem op waarbij ze het geld, verkregen door parkeren, gebruiken om duurzame mobiliteit te financieren. Deze publicatie werd ontwikkeld op basis van bestaande studies en publicaties van derden en projectpartners. De informatie werd herschreven en aangevuld. Wij moedigen u aan om de inhoud van deze folder te gebruiken en te kopiëren, gelieve wel te verwijzen naar de website push-pull-parking.eu.

Deze folder werd ontwikkeld door volgende personen van het **Push&Pull** consortium:

Tom Rye, Giuliano Mingardo, Martina Hertel, Jörg Thiemann-Linden, Robert Pressl, Karl Heinz Posch en Marta Carvalho.

Contact:

Robert PRESSL

E-Mail: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Editie: januari 2015

REDACTIONEEL ARTIKEL



Vermits personenauto's gemiddeld maar een uur per dag gebruikt worden, is het logisch dat stilstaand verkeer extra aandacht verdient. De bouw van grote parkeerlocaties is duur en vaak tegenstrijdig op milieuvlak. Een betere aanpak is om efficiënter om te gaan met parkeren – parkeerbeleid! Er zijn weinig domeinen binnen stadsontwikkeling en mobiliteit die zoveel voordelen voor de levenskwaliteit, gedragswijziging en verandering van vervoerswijze kunnen teweegbrengen als een Parkeerbeleid.

Maar parkeren wordt zelden rationeel besproken in het openbaar debat. Het is vaker een uitsluitend emotioneel oordeel van burgers en journalisten dat beleidsmakers belet om een intelligent en duurzaam stedelijk vervoersbeleid in te voeren.

Deze brochure reikt de kennis aan die nodig is om degelijke, politieke argumenten op te bouwen om parkeerproblemen te verlichten en op die manier duurzame mobiliteit te ondersteunen. Het versterkt de positie van politici, beleidsmakers en multiplicators, zoals journalisten, in het besluitvormingsproces. Het versterkt de positie van politici, beleidsmakers en multiplicatoren, zoals journalisten, in het besluitvormingsproces. Op het eerste gezicht lijken dit onpopulaire beslissingen maar in wezen zijn het rationele en duurzame beslissingen om straatparkeren of parkeren in garages te beheren. De argumenten werden ontwikkeld in de vorm van feiten en cijfers met een afbeelding/diagram en een verklarende tekst die makkelijk te begrijpen is en snel het hoofdargumenten opsomt. Voor complexere problemen zijn er links naar meer gedetailleerde informatie opgenomen.

Het **Push&Pull** project wil stadsmobiliteit in Europese steden verbeteren door een parkeerbeleid te combineren met mobiliteitsbeleidsmaatregelen. Door de invoering van betalend parkeren, verhoging van parkeertarieven, vermindering of beperking van parkeerplaatsen of invoering van soortgelijke maatregelen, zullen autobestuurders naar een duurzamer vervoer worden “geduwd”. Tegelijk kunnen de inkomsten verworven uit het parkeerbeleid gebruikt worden om alternatieven te promoten. Alzo gebruikers naar het stappen, trappen, openbaar vervoer en andere duurzame vervoerswijzen “te trekken” of lokken.

Deze innovatieve aanpak wordt in diverse Europese steden gebruikt en is potentieel overdraagbaar naar andere steden. De mogelijkheid voor steden om inkomsten te halen uit een dergelijk financieringssysteem - inkomsten die gebruikt kunnen worden om maatregelen te financieren voor het promoten van verplaatsingsalternatieven – is belangrijk, zeker in tijden van economische crisis.

Robert Pressl
Coördinator van **PUSH&PULL**

Vergelijking van push-maatregelen

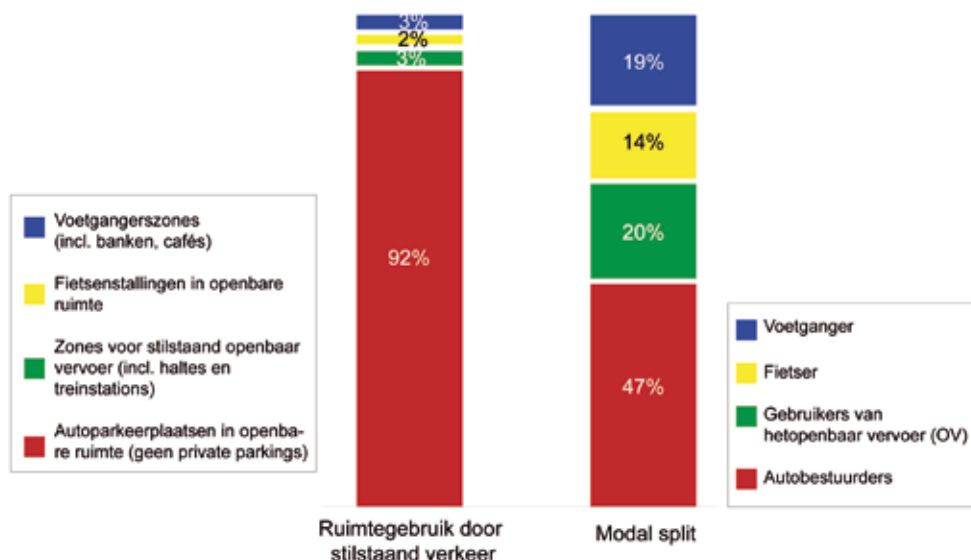


Feit: Parkeerbeleid is belangrijk voor stedelijk mobiliteitsbeheer.

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 vervoersmanagementsystemen 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.

Ruimtegebruik door stilstaand verkeer en modal split in Graz, Oostenrijk



Bron: Austrian Mobility Research 2011 and City of Graz 2013.

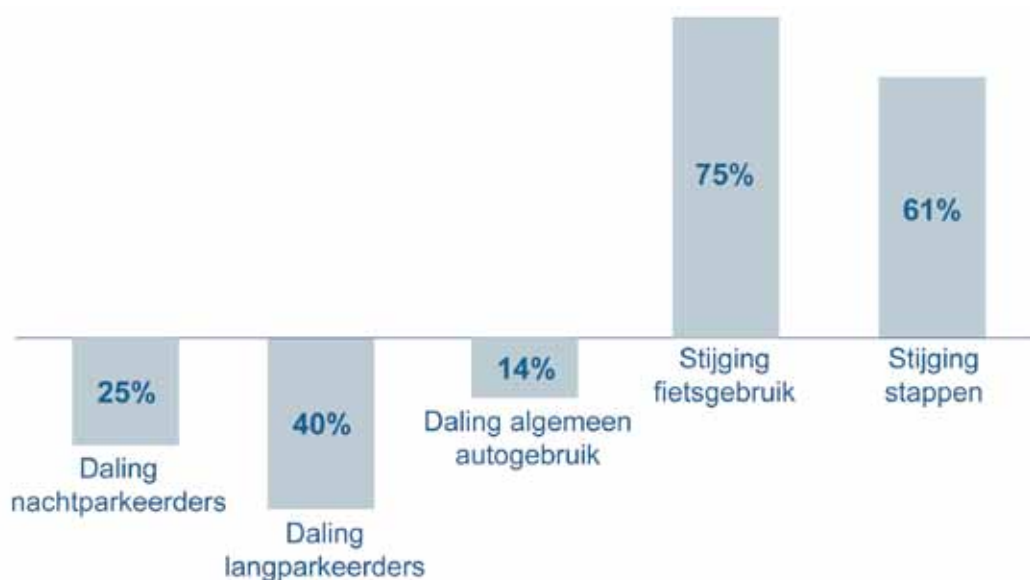
Feit: Openbare ruimte is duur en moet dus betaald worden als het voor parkeren wordt aangewend.

Elke parkeerplaats neemt 15m² tot 30m² in beslag en de gemiddelde chauffeur gebruikt 2 tot 5 parkeerplaatsen per dag. In dichtbevolkte Europese steden begon een groeiend aantal burgers zich af te vragen of het wel verstandig was om schaarse openbare ruimte te gebruiken als parkeerlocatie en nieuwe gebouwen aan te moedigen om parkeerplaatsen te bouwen (Kodransky and Hermann, IDTP, 2011). Openbare ruimte in dichtbebouwde gebieden heeft een hogere waarde vanuit sociaal, economisch en milieustandpunt als we het voor iets anders gebruiken dan gratis parkeren. Zoals vele andere zeldzame collectieve goederen, moeten we deze ruimte volgens prijs beheren. Onderzoek heeft aangetoond dat het voorzien van groene ruimte een positievere impact heeft op de waarde van een stadswoning dan parking. Dus in het algemeen moet er geen openbare ruimte worden opgegeven voor gratis parking in stadscentra.

Een enquête in Graz, Oostenrijk, over het gebruik van openbare ruimte bij stilstaand verkeer toonde aan dat 92% als parking wordt gebruikt (excl. private parking en garages). Slechts 2% voor fietsenstalling, 3% voor voetgangersgebied (incl. banken, straat cafés etc.) en 3% is gewijd aan openbaar vervoer (incl. haltes en stations). Deze enquête toont het ongelooflijke privilege aan van het gebruik van openbare ruimte voor autoparkeren.

Zie ook: Case Study on “The Historical Compromise – The parking supply cap in Zurich, Switzerland” op http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs07_push_measures_supplycapzurich.pdf

Resultaten van actief parkeerbeleid in München



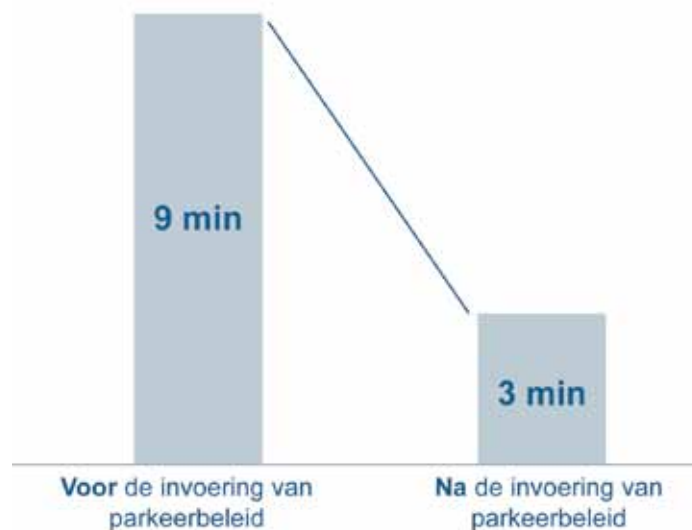
Bron: Kodransky and Hermann, ITDP, 2011

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).

Gemiddelde tijd voor het vinden van een parkeerplaats Wenen, districts 6-9



Bron: COST 342, 2005

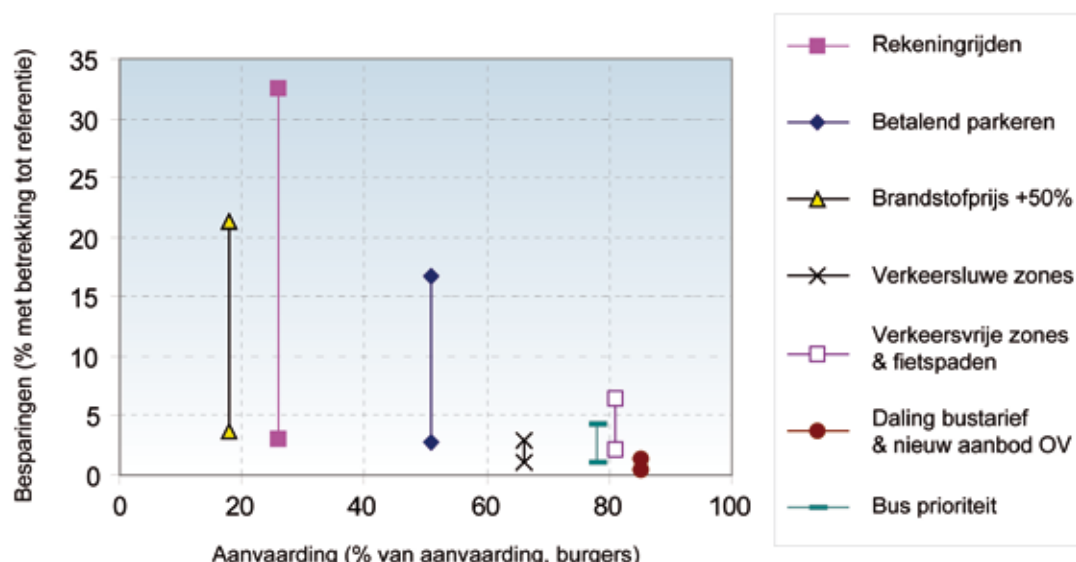
Feit: Parkeerbeleid zorgt voor minder parkeerplaats zoekend verkeer!

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 verkeersopstoppingen 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!"

Brandstofbesparing vs. publieke aanvaarding van maatregelen

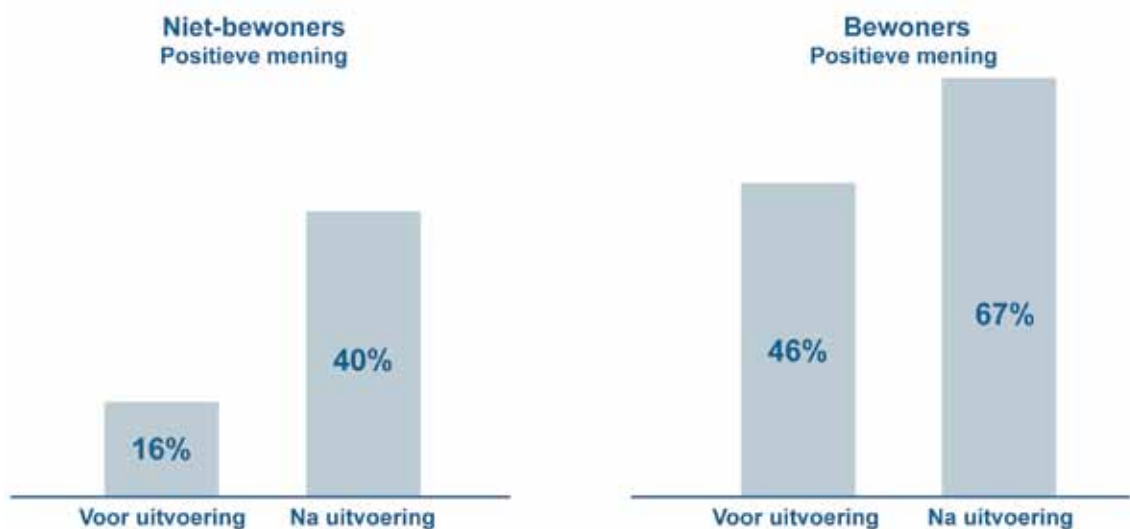


Bron: EU-project: PORTAL 2003

Feit: Parkeerbeleid heeft een goede impact- aanvaarding-verhouding!

Betaald parkeren – een cruciaal onderdeel van parkeerbeleid – heeft de beste impact-aanvaarding-verhouding in vergelijking met andere maatregelen om energieverbruik te verminderen en brandstof te besparen. Hoewel bv. het verdubbelen van de brandstofprijzen, rekeningrijden of tolheffingen een grotere impact hebben, is de aanvaarding bij burgers en betrokkenen klein. Verlaagde of zelfs gratis tarieven voor openbaar vervoer worden uiteraard zeer geaccepteerd maar hun impact op energiebesparing of autogebruik is miniem. Hun grootste impact is voornamelijk fietsers en stappers te bekeren tot openbaar vervoer. In vergelijking is betaald parkeren heel efficiënt en gematigd aanvaardbaar. Een andere studie over de impact van dit soort maatregelen toont dat het verdubbelen van parkeertarieven het autogebruik met 20% verlaagde terwijl een vergelijkbare stijging van de openbaar vervoer frequentie maar een daling van amper 1-2% veroorzaakte (Kodransky and Hermann, ITDP, 2011).

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).

Hoe wilt u uw stad?



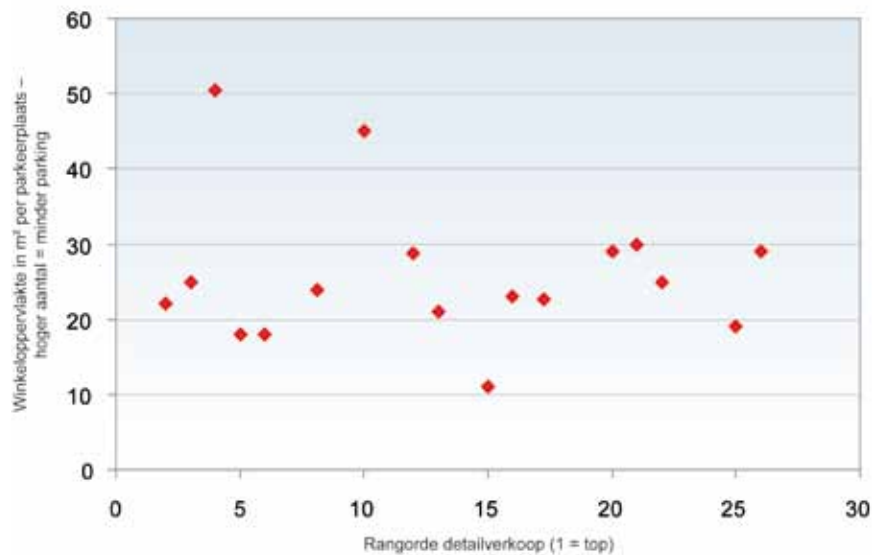
Bron van foto: Stad van Gent

Feit: Parkeerbeleid beschermt Europese historische steden tegen de tsunami van geparkeerde auto's.

Oude stadscentra zijn belangrijk om toeristen aan te trekken, maar ook voor de lokale identiteit en de bewonerstrots. Geen enkele dichtbebouwde oude Europese stad werd gebouwd om een groot aantal geparkeerde auto's aan te kunnen. Naast toegangsbeperking, zijn duidelijke wetgeving en beheer van waar, wie, voor hoelang en hoeveel er mag geparkeerd worden essentieel om historische steden te beschermen tegen de overweldigende invasie van auto's en om rationeel om te gaan met de schaarse kwaliteitsvolle openbare ruimte. Binnen het algemeen kader van stadsvernieuwing probeerde Barcelona haar commerciële, economische en vrijetijdsactiviteiten in het centrum te verbeteren door een geïntegreerd concept van openbare ruimte in te voeren. Straatparkeren daalde met 24% en het aantal autoluwe zones steeg. De daling in parkeeraanbod had geen invloed op het toerisme dat in 2003-2007 steeg. (stijging van 27% voor slaapplekken, en 13% voor toeristische/ vrijetijdsactiviteiten zoals restaurantbezoeken, reisbureaus etc.)

Vanaf midden jaren 90 verwijderde Gent parkeerplaatsen in straten en op pleinen in het historisch centrum. In de plaats creëerden ze een voetgangerszone van 35ha. Van 1999 tot 2008 keerde de trend van bevolkingsdaling, terwijl de investering/persoon 20% en de groei van nieuwe bedrijven 25% boven het regionaal gemiddelde lag. De verbeterde levenskwaliteit, voortvloeiend uit de overgang van straatparkeren naar meer vrije openbare ruimte, is niet de enige motor van het economisch succes maar heeft wel bijgedragen aan de economische voordelen.

Winkeloppervlakte per plaats in parkeergarage gerelateerd aan detailverkoop, GB stadscentra



Bron: Stad van Edinburgh, 2005

Feit: Parkeerbeleid zal je winkelstraat niet benadelen – het zal de lokale economie steunen.

Parkeren in een aantrekkelijke stad is minder belangrijk voor succesvolle winkels dan winkeliers denken. Mensen kiezen waar ze winkelen gebaseerd op het gamma en de kwaliteit van de winkels en de sfeer van de plek. Parkeren speelt een rol, maar is niet de hoofdfactor. Onderzoek toont aan dat er geen directe relatie is tussen hoeveelheid parkeerlocaties en hoe succesvol een winkelcentrum is.

Mensen die stappen, fietsen of het openbaar vervoer nemen, bezoeken de winkels vaker en bezoeken er meer dan diegenen die met de auto komen. Als parkeren niet gereguleerd wordt, kunnen klanten en bezoekers die met de auto komen problemen ondervinden bij het vinden van parkeerplaats dichtbij hun bestemming. Als er geen parkeerbeleid is, wordt de parking voor de winkels vaak gebruikt door langparkeerders (vaak door winkeliers zelf!) in plaats van beschikbaar te zijn voor klanten. Henley is een van de vele steden in het Verenigd Koninkrijk (VK) waar dat een probleem is; “Die baai zou beter gebruikt kunnen worden als er een parkeerbeperking was, zodat het beschikbaar is voor meer gebruikers” suggereert de centrumverantwoordelijke i.v.m. parkeren in zijn winkelstraat (Henley Standard, 2013).

Kwaliteit van voetgangersroutes tussen parkeergarages en winkelzones



Bron van foto: Harry Schiffer – Eltis

Feit: Gebruiksvriendelijke parkeerzones op wandelafstand van belangrijke locaties is aanvaardbaar!

Een steeds groeiend aantal auto's in vele Europese steden geeft de indruk dat er nooit genoeg parkeerplek is. Mensen willen voor de winkel parkeren. Parkeerlocaties op aanvaardbare wandelafstand is de sleutel tot een goed evenwicht tussen parkeerbehoeften en beschikbare ruimte in winkelzones. Enquêtes tonen aan dat goed ontwikkelde wandelroutes van parkeergarages naar bestemmingen in stadscentra goed aanvaard worden. Het is de uitdaging om de denkwijze van bestuurders, die vrijwel altijd de wandelduur of afstand van een parking naar hun bestemming overschatten, te beïnvloeden. Kaarten of wegwijzers zijn een goede steun. Kopenhagen is een mooi voorbeeld van een stad die parkeren in het stadscentrum met vele honderden plaatsen verminderde en tegelijkertijd investeerde in een kwaliteitsvol netwerk van voetgangers- en fietspaden.

Slim gebruik van het schaars vastgoed van een bedrijf



Bron van foto: FGM-AMOR

Feit: Parkeerbeleid zal bedrijven niet tegenhouden om te investeren in uw stad!

Amsterdam is het aantal parkeerplaatsen al aan het verminderen sinds de jaren 90 en ze heeft een van de hoogste tarieven voor straatparkeren in Europa. Desondanks, is Amsterdam nog steeds een van de beste plekken om zaken te doen volgens de CEO's van de grootste Europese bedrijven (Cushman & Wakefield, 2012)

In een studie, in opdracht van het Nederlands Ministerie van Economische Zaken, over het ondernemingsklimaat in de 30 grootste steden in Nederland, werd er geen bewijs gevonden van een bedrijf dat zich verplaatst had door gebrek aan parkeerplaatsen (Ecorys, 2005).

Oxford, Engeland, staat sinds 1973 niet langer toe dat parkeerplaatsen gebouwd wordt bij nieuwe gebouwen in het stadscentrum. Het blijft een economisch zeer succesvolle stad (Oxfordshire County Council, 2005).

Ook bedrijven zelf kunnen op een slimme manier omgaan met hun schaarse bedrijfsvastgoed. Door te investeren in fietsenstallingen in ruimtes die voorheen werden gebruikt als autoparking, wordt een groter aantal werknemers bereikt met dezelfde of minder ruimte.

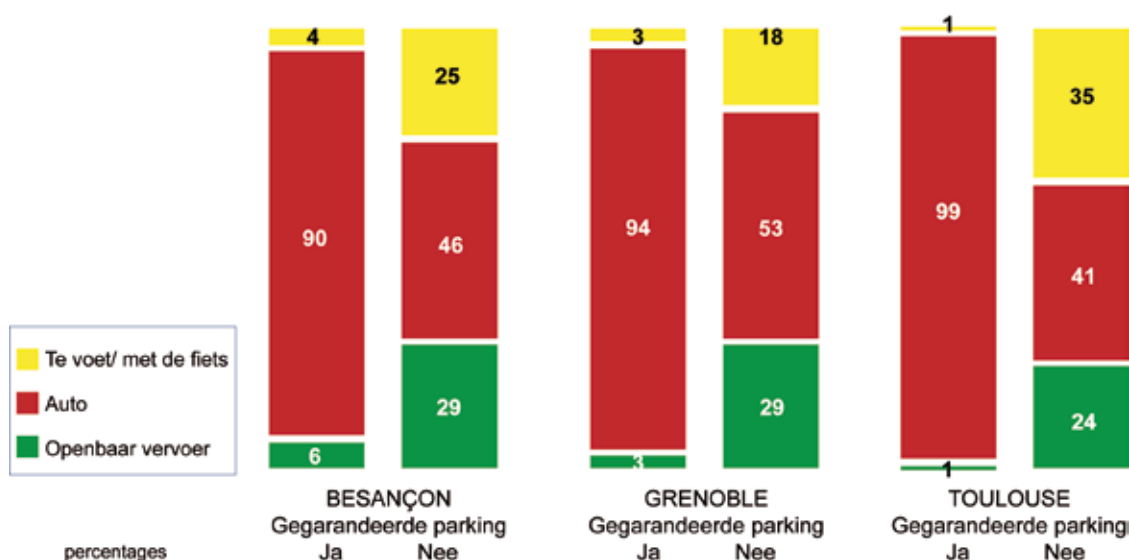
Zie ook de casestudy van de Nottingham Workplace Levy op:

http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs02_push_measures_nottinghamwpl.pdf

Zie ook de casestudy van het Parking Management System at the Technical University in Graz op: http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs05_push_measures_tugraz.pdf

Beïnvloedt pendeltrips!

Werknemers met/zonder gegarandeerde parking in Frankrijk



Bron: Citadins face à l'automobilité - a compared analysis of the local communities of Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Geneva and Lausanne, 1998.

Feit: gegarandeerde parking op de werkplek beïnvloedt de vervoerskeuze aanzienlijk.

Wanneer er beslist wordt over de reismethode aan het begin van de reis – meestal thuis – is de (verwachte) beschikbaarheid van een parkeerplek op de bestemming een belangrijke beslissingsfactor. Een gegarandeerde parking op de werkplek is voor werknemers bijvoorbeeld een cruciale factor om te beslissen of ze met de auto pendelen. Studies in diverse Franse en Zwitserse steden tonen aan dat werknemers die een gegarandeerde parkeerplaats hebben op de werkplek, veel vaker met de auto naar het werk komen dan diegenen die geen of beperkte parking hebben. Beperking van gratis parkeren of beschikbaarheid van enkel betalend parkeren of een andere methode van parkeerbeleid kan leiden tot beduidende veranderingen in het reisgedrag van autogebruikers.

Stilstaand verkeer veroorzaakt ook risico's!



Bron van 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.

13 VERTROUWEN IS GOED, CONTROLE IS BETER!

Parkeerovertreding is geen triviale overtreding!



Bron van foto: Foto Wolf

Feit: handhaving van parkeerovertredingen is nodig – en is niet om autogebruikers te pesten.

Handhaving van regels door personeel – wat banen creëert – of met camera's, is essentieel om onbezonnen en gevaarlijk parkeren te vermijden en om simpelweg te verzekeren dat parkeerbeleid werkt. Andere weggebruikers hebben hier baat bij – hulpdiensten en leveranciers, maar ook fietsers, mensen met beperkte mobiliteit en moeders met kinderwagens. Handhaving om de samenleving te beschermen tegen overtreding van parkeerregels wordt goed aanvaard. Fysieke obstakels plaatsen op straat (zoals verkeerspaaltjes) om parkeerovertredingen te vermijden is een minder goede oplossing omdat het openbare ruimte verspilt. Bovendien kan het ontbreken van obstakels aanzien worden als "gratis parkeren waar er geen obstakel is". Parkeerhandhaving is nodig om te garanderen dat autogebruikers de parkeerregels, vastgelegd door de gemeenten, volgen. Vroeger moest de politie dit doen maar ervaring toont aan dat private bedrijven vaak betere resultaten behalen. Het maakt niet uit of de handhaving gebeurt door patrouillerende parkeerwachters of door meer technische middelen zoals nummerplaatherkenning.

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.

Tarieven hangen af van beleid en doelstellingen



Bron van 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”.

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. Meer informatie over het Push&Pull project is beschikbaar op www.push-pull-parking.eu



Medegefinancierd door het programma
Intelligente energie Europa
van de Europese Unie

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.