

Samenvatting Parkeerregulering 2.0

Parkeeroverlast in woongebieden wordt door bewoners vaak als ergernis nummer één ervaren. Daarom komen dergelijke vraagstukken steeds vaker hoog op de politieke agenda te staan. Indien uitwijkgedrag door derden de feitelijke veroorzaker is van de overlast, is parkeerregulering dé manier om het probleem aan te pakken. Hiervoor zijn in principe een drietal goed regulerende instrumenten voorhanden, te weten: een parkeerschijfzone, vergunninghoudersparkeren en een betaald parkeerregime. De meest flexibele vorm van de drie is een betaald parkeerregime.

De klassieke uitvoering van een betaald parkeerregime gaat gepaard met hoge operationele en realisatiekosten. Denk hierbij aan het plaatsen van parkeerapparatuur in elke straat en de exploitatiekosten die daarbij horen. In pure woongebieden zonder andere functies worden deze kosten door de lage parkeerinkomsten vaak niet terugverdiend. Bovendien is door het negatieve imago van betaald parkeren vanuit verschillende groepen belanghebbenden vaak bezwaar tegen deze vorm van reguleren.

In het afstudeerrapport *“Parkeerregulering 2.0”* is de uitwerking te vinden van een nieuwe uitvoeringsvariant voor betaald parkeren om parkeeroverlast in woongebieden ten gevolge van uitwijkgedrag van derden te verhelpen. Deze nieuwe variant heeft tot doel de voordelen van betaald parkeren te behouden en de nadelen ervan zoveel mogelijk weg te nemen. Voor dat laatste zal vooral ingezet worden op het gebruik op moderne betaaltechnieken, zoals mobiel-parkeren.

Bij de nieuwe variant staat een doelgroepenbenadering centraal. Oftewel, er wordt vooral gefocust op de gebruikersgroepen die om redenen in de woonwijk dienen te zijn. Denk hierbij aan de bewoners en het bezoek ervan, maar ook het autobezzoek van lokale winkeliers en andere verkeergenererende functies, zoals een huisartsenpraktijk of een peuterspeelzaal.

Daarnaast ligt de focus op achteraf betaald parkeren en alleen betalen voor de werkelijke parkeerduur, waarbij mobiel-parkeren (parkeergeld betalen via de mobiele telefoon door te bellen, sms'en of met een speciale parkeer-app) de primaire betaalwijze vormt.

Bewoners, woonachtig in het reguleringsgebied, worden gefaciliteerd door middel van een digitale parkeervergunning. Zij hoeven dus niet per parkeertransactie te betalen. De gemeente kan zelf de voorwaarden en de restricties van een parkeervergunning bepalen. Indien wenselijk kunnen digitale parkeervergunningen ook aan ondernemingen worden versterkt.

Het bezoek van de bewoners wordt gefaciliteerd met een bezoekersregeling waarbij hun kenteken door middel van een aan- en afmeldsysteem via de telefoon (vast of mobiel) door de gastheer/gastvrouw wordt doorgegeven. Hierbij geldt een aantal uitgangspunten, te weten: het kunnen faciliteren van meerdere autobezoekers tegelijkertijd, geen maximale parkeerduur, wél een limiet voor het totaal aantal gratis bezoekersuren ten aanzien van fraudebestendigheid (na het verstrijken van de bezoekersuren loopt de teller gewoon door, maar tegen het normale tarief), een herinneringsbericht voor het afmelden van het bezoek en alleen betalen voor het werkelijke gebruik.

Aan de ondernemers en aan de winkeliers in het gebied wordt een soortgelijke bezoekersregeling geboden, zodat zij zelf het (winkel)bezoek naar believen kunnen opvangen. Hierbij dient aandacht te worden besteed aan het maximaal aantal bezoekersuren.

Ná de invoering van de parkeermaatregel kan men, indien wenselijk, flex-vergunningen (een soort dalurenvergunning) verstrekken aan bepaalde parkeerders om de in het gebied aanwezige restcapaciteit verder te benutten.

Zoals eerder is vermeld dienen autobezoekers, niet zijnde het autobezzoek van bewoners, voor het betalen van de parkeerbelasting primair gebruik te maken van mobiel-parkeren. Als vangnet voor de niet-mobiel-parkeerders worden in het gebied parkeerautomaten geplaatst. Deze parkeerautomaten ondersteunen kenteken-parkeren. De parkeerder hoeft daarmee niet met het parkeerbewijs terug te lopen naar de auto.

De parkeerautomaten worden echter alleen geplaatst op locaties waar ze noodzakelijk worden geacht. Denk hierbij aan een concentratie van winkelvoorzieningen of een ziekenhuis. In het restgebied (hiermee bedoelende de 'pure' woonstraten) wordt het servicelevel voor de incidentele autobezoeker verlaagd. In deze straten parkeren hoofdzakelijk bewoners en het bezoek van de bewoners. Deze doelgroepen wordt via vergunningen een bezoekersregeling reeds een adequate oplossing geboden om te kunnen parkeren.

Er zijn twee oplossingen denkbaar voor het vangnet in de restgebieden.

De eerste oplossing is om speciale betaalvoorzieningen te realiseren die gesitueerd dienen te worden aan invalswegen of bij de poorten van de wijk. Een parkeerder kan bij deze voorziening vanuit de auto een parkeerticket aanschaffen en kan vervolgens het woongebied inrijden en daar parkeren.

Een andere oplossing is om in het restgebied gewoon parkeerautomaten te plaatsen, maar met een beduidend grotere reikwijdte (van 100 meter loopafstand (CROW) naar zo'n 250 meter loopafstand). De klassieke richtlijn om na elke x aantal meter een parkeerautomaat te plaatsen wordt dus losgelaten.

De nieuwe variant is op alle relevante aspecten onderzocht (juridisch/gebruikerskant/gemeentekant) en is gespiegeld aan de gedachten van verschillende betrokken partijen/(parkeer)experts. Ook zijn er diverse kosten/baten-analyses opgesteld ten aanzien van deze variant voor verschillende typen woongebieden.

Uit het onderzoek is geconcludeerd dat de nieuwe variant, met de speciale betaalvoorzieningen aan de invalswegen, om diverse redenen nog problematisch is. In het rapport wordt dit nader toegelicht. De variant waarbij de parkeerautomaten met verruimde loopafstanden in het restgebied worden geplaatst geniet de voorkeur. Deze variant kent feitelijk geen restricties en is daarmee meteen uitvoerbaar in de praktijk.

Sterker nog, deze nieuwe uitvoeringsvariant verdient juist aanbeveling bij de (her)overweging van invoering van parkeerregulering in woongebieden. De volgende conclusies hebben tot deze aanbeveling geleid:

- Ten opzichte van de traditionele variant van betaald parkeren (in elke straat een automaat) is met de nieuwe uitvoeringsvariant een kostenbesparing van 60 à 70% op de realisatiekosten te bewerkstelligen. De verwachting is dat het werkelijke percentage nog hoger zal zijn. De gehanteerde kosten/baten-analyse is namelijk aan de voorzichtige kant.
- Met de nieuwe variant worden de realisatiekosten van het regime volledig gedekt door de parkeerinkomsten, zelfs in monofunctionele woongebieden.
- Indien alle reguleringsvormen worden vergeleken (inclusief vergunninghoudersparkeren en een parkeerschijfzone) is *Parkeerregulering 2.0* de meest lonende vorm van regulering in het kader van kosten en baten. De overige reguleringsvormen zijn in woongebieden meestal niet kostendekkend.
- Bij de nieuwe variant gaat er speciale aandacht uit naar de primaire doelgroepen. Aan hen wordt zoveel mogelijk voordelen geboden. Denk hierbij aan achteraf betaald parkeren, een gratis abonnement op mobiel-parkeren voor de bewoners en een lage prijs voor de eerste parkeervergunning.

Een opmerking die bij de nieuwe variant geplaatst moet worden, is dat de complexiteit van het oplossen van een parkeerprobleem blijft bestaan. Een beleidsmaker kan de nieuwe variant niet blind uitrollen over elk woongebied; maatwerk bij de implementatie blijft vereist. De nieuwe variant biedt vele voordelen, maar om die voordelen volledig te benutten is een advies van een parkeeradviseur een vereiste. Parkeren blijft maatwerk.

Wilt u de volledige versie van het rapport ontvangen stuur dan een e-mail naar: info@empaction.nl
o.v.v. **Volledig rapport Parkeerregulering 2.0.**