

Vergaderjaar 2007–2008

31 529

Stilstaan bij parkeren Aanbevelingen om de groeiende parkeerproblematiek aan te pakken

Nr. 2

INITIATIEFNOTA

Inhoudsopgave

blz.

1. Inleiding	2
2. Beleid en regelgeving	4
3. Knelpunten en aanbevelingen	6
3.1 Stijgende tarieven	6
3.2 Groei auto's	8
3.3 Service	10
3.4 P&R en transferia	11
4. Financiën	12

Samenvatting

Parkeren is voor veel gemeenten een steeds groter wordend probleem. Parkeren neemt veel plaats in beslag. Een goed parkeerbeleid kan bijdragen aan de leefbaarheid en de economische vitaliteit van een stad. Gemeenten moeten bij de inrichting van een stad verschillende belangen behartigen, waarvan parkeren er één is. De afwegingen die gemeenten moeten maken worden steeds lastiger. Dit door de schaarse ruimte in Nederland. Dit maakt inspelen op de groei van het aantal auto's, en de daarbij horende parkeervraag, moeilijk voor een gemeente. Het rijk kan samen optrekken met gemeenten om de groeiende problematiek aan te pakken.

De aanbevelingen die in deze nota gedaan worden, worden hieronder genoemd:

1. Maak parkeerbeleid transparant
2. Stimuleer parkeren per minuut
3. Informatie via GPS/navigatiesysteem weergeven
4. Onderzoek of tariefverschillen tussen gemeenten effect hebben op het bezoekerspercentage
5. Stel kaders op vanuit de rijksoverheid
 - a. Verhoog parkeernormen
 - b. Meer integrale stadsontwikkeling
 - c. Leg P&R aan voor de file
 - d. Milieudifferentiatie niet differentiëren per gemeente

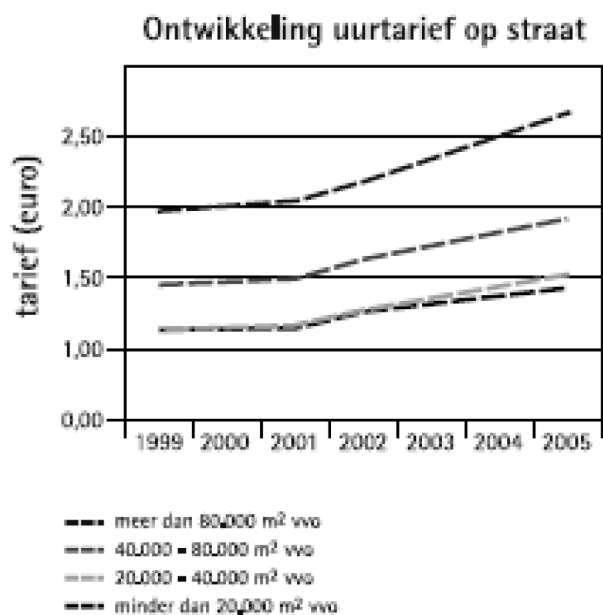
6. Verbeter kwaliteit van parkeervoorzieningen
 - a. Bevorder veiligheid parkeergarages
 - b. Richt meer vrouwenplekken in
 - c. Leg grotere parkeerplaatsen aan
 7. Creëer informatievoorziening P&R
 8. Geef tarief aan op parkeerbewegwijzeringssysteem
 9. Leg een netwerk van P&R aan
 10. Creëer veilige overstappunten
- Laat mensen met OV-kortingskaart gratis parkeren

1. Inleiding

«Tarieven parkeren flink hoger», «Parkeerplekken op» en «Winkeliers eisen aanpak «bizar» parkeerbeleid» zijn recente krantenkoppen. Duidelijk is dat parkeren en de bijbehorende tarieven een grote bron van ergernis zijn voor burgers en detailhandel en dat dit in de toekomst zal toenemen. Er zijn twee prominente aspecten bij het parkeerprobleem. Aan de ene kant zijn dat de hoge tarieven. En het tweede punt is het groeiende tekort aan parkeerplaatsen door het groeiende autobezit. Deze aspecten kunnen elkaar gaan versterken. Door een groter tekort aan parkeerplaatsen en een groeiende vraag, stijgt de prijs.

Stijgende tarieven

Stijgende tarieven zijn een grote bron van ergernis voor burgers en detailhandel. In onderstaande grafiek is te zien dat de tarieven de afgelopen jaren sterk gestegen zijn.



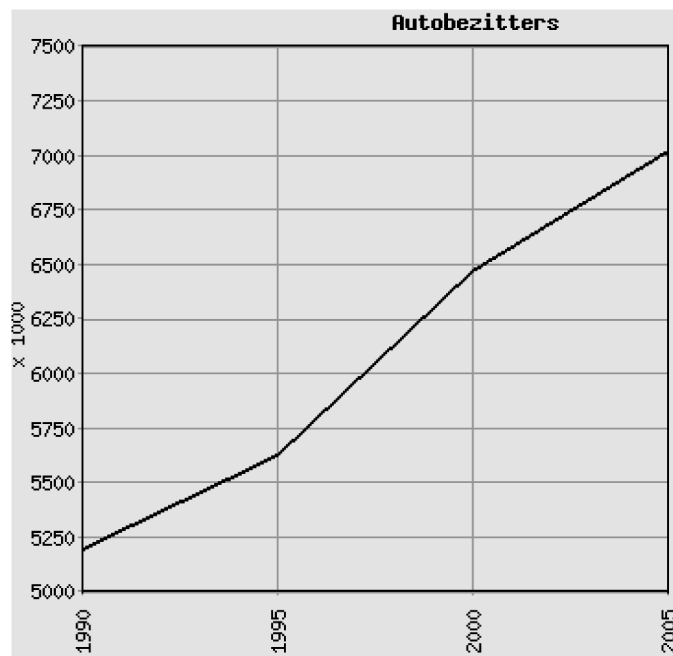
(Bron: Parkeermonitor Van Goudappel Coffeng)

Gemeenten innen steeds meer geld aan parkeren. Deze inkomsten komen vaak te goed aan de algemene middelen. Heffingen zijn erop gericht om parkeren te reguleren, maar opbrengsten worden tevens ingezet als inkomstenpost ter dekking van algemene lasten. Hoewel schattingen uiteen lopen kan gezegd worden dat gemeenten in 1990 € 61 miljoen uit parkeerheffingen vingen, nu is dit vertienvoudigd. In 2003 wordt er al gesproken over € 380 miljoen aan inkomsten. Parkeren is hiermee een serieuze sluitpost geworden.

Doordat de tarieven blijven stijgen, heerst het beeld in de samenleving dat parkeren door gemeenten wordt gebruikt als melkkoe. Doordat er in de beleving van mensen geen sprake is van een directe relatie tussen de hoge tarieven en kwaliteit, wordt dit gevoel versterkt.

Groeiend tekort aan parkeerplaatsen

Het aantal auto's zal de komende jaren blijven groeien van 7 miljoen naar 9 miljoen in 2020. De groei van het aantal auto's vanaf 1990 is te zien in de volgende tabel.



(bron: CBS)

Het totaal aantal openbare parkeerplaatsen in Nederland ligt tussen de 8,9 en 12 miljoen. Precieze aantallen zijn niet te noemen. Daarnaast zijn er parkeerplaatsen op eigen erf. De optelsom van de geraamde aantallen komt op maximaal 15,6 miljoen parkeerplaatsen. Dit is 25% minder dan het ministerie van Verkeer en Waterstaat in het begin van de jaren '90 geraamd heeft. De vuistregel is namelijk dat elke auto 3 parkeerplaatsen nodig heeft. Aan dit aantal wordt nu al niet voldaan, en dat zal in de toekomst alleen maar erger worden.

Parkeren is een publiek belang. Er is sprake van een publiek belang wanneer de overheid zich de behartiging van een maatschappelijk belang aantrekt op grond van de overtuiging dat dit belang anders niet goed tot zijn recht komt. Een maatschappelijk belang wordt gezien als de behartiging ervan voor de samenleving als geheel gewenst is. Voor zowel bezoekers als bewoners van een stad is het zaak de auto te kunnen parkeren. Nu is het taak van de gemeente om hier invulling aan te geven. De druk voor gemeenten wordt steeds groter. Door de groeiende parkeerproblematiek neemt de roep naar overheidsingrijpen op nationaal niveau toe. Oplossingen voor publieke vraagstukken worden steeds vaker gezocht in samenwerking met private partijen. Ook bij parkeren spelen verschillende private partijen een grote rol. Private partijen hanteren andere belangen dan publieke partijen, wat in het oog gehouden moet worden. Eén van de veelvoorkomende vragen die momenteel speelt bij het lokaal parkeerbeleid is de vraag welke rol de gemeente speelt, welke rol de markt speelt

en welke rol de rijksoverheid zou kunnen spelen op het gebied van parkeren.

De indiener wil met deze nota de discussie aangaan over de parkeerproblemen. Met het oog op de kabinetsplannen voor Anders betalen voor Mobiliteit is het goed vooraf in te spelen op de te verwachte problemen. Niet alleen omdat de BPM naar nul wordt afgebouwd, zal het aantal auto's in Nederland gaan groeien. Het gebruik van de auto wordt belast, niet meer het bezit. Het inspelen op de parkeerproblematiek is een onderdeel van deze bredere context.

Leeswijzer

In deze nota zal in hoofdstuk 2 ingegaan worden op de huidige regelgeving over parkeren. Daarbij wordt een korte blik geworpen op de geschiedenis van het parkeerbeleid. Vervolgens zullen in hoofdstuk 3 verschillende knelpunten naar voren komen die spelen. Per knelpunt worden één of meerdere aanbevelingen gegeven.

2. Beleid en regelgeving

Parkeren is een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheid van de stad. Een goede bereikbaarheid bevordert het economisch functioneren. Noodzakelijk is parkeren te reguleren, om ervoor te zorgen dat de bereikbaarheid en de leefbaarheid van een stad gegarandeerd wordt.

Achtergrond

In 1991 heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat de Uitvoeringsnotitie Parkeerbeleid uitgebracht. Hierin werd een nationaal wettelijk kader geschetst om parkeerbeleid te garanderen. Het betrof een sturend beleid, waarbij het Rijk een richtinggevende, ondersteunende en toetsende rol vervulde. De grootste verantwoordelijkheid lag bij de gemeenten. In het regeerakkoord van het tweede kabinet-Kok is vervolgens vastgelegd dat er onderzoek gedaan zal worden naar de publieke kosten van parkeren. In 2002 is dit onderzoek uitgebracht. Daarin kwam naar voren dat parkeren voornamelijk geld kost voor gemeenten. Ook stelde het rapport dat de bij de uitvoering van het gemeentelijk beleid behoefte bestaat aan een juiste beprijzing van parkeervoorzieningen. In 2007 hebben de leden Koopmans (CDA) en Roefs (PvdA) kamervragen gesteld aan de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over betalen per minuut in parkeergarages en op parkeerplaatsen. Parkeren blijft de politiek bezighouden. Met het oog op komende ontwikkelingen is het goed hier nader op in te gaan.

Nationaal parkeerbeleid

Op landelijk niveau wordt in de Nota Mobiliteit aangegeven dat mobiliteit mag en hoort bij de samenleving. Hierdoor is er sprake van een voorwaardenscheppend beleid, gericht op het faciliteren van de groeiende mobiliteitsbehoefte. Daarbij wordt wel gestreefd de gebruiker meer gebruik te laten maken van het openbaar vervoer om te voorkomen dat wegen dichtslibben en er een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat.

Provinciaal parkeerbeleid

In de Nota Mobiliteit is naar voren gekomen dat hoewel parkeerbeleid in beginsel een taak van de gemeente is, provincies en WGR-plusregio's moeten ingrijpen wanneer gemeenten in een regio niet tot overeenstemming komen over parkeernormen per locatie. Provincies en WGR-plusregio's leggen in zo'n geval de bandbreedtes vast voor locatiegerichte parkeernormen, waarbinnen gemeenten uiteindelijk de parkeernormen vaststellen. In de praktijk komt dit op dit moment niet voor.

Lokaal parkeerbeleid

Zoals reeds genoemd is invulling geven aan parkeerbeleid in beginsel een taak van de gemeente. Gemeenten hebben de bevoegdheid te bepalen welke parkeernormen worden gesteld. Er zijn vier juridische instrumenten mogelijk voor een gemeente om de gestelde parkeernormen dwingend te maken:

- Parkeernota; na vaststelling zijn de hierin beschreven parkeernormen voor de gemeente van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen.
- Bestemmingsplan; indien er in het bestemmingsplan parkeernormen zijn opgenomen, gelden de parkeernormen uit het bestemmingsplan.
- Artikel 19 WRO-procedure; er kan met deze procedure vrijstelling gegeven worden van de bepalingen van een bestemmingsplan voor projecten.
- Bouwplantoetsing voor nieuwbouw of verbouw binnen een vigerend bestemmingsplan; in een bouwverordening moet de gewenste parkeernorm worden opgenomen.

Artikel 225 van de Gemeentewet besteedt aandacht aan de bevoegdheid van de gemeente tot het heffen van belasting op parkeren door middel van een verordening met daarin de door het college te bepalen plaats, tijdstip en wijze. Het tarief van de betreffende belasting kan afhankelijk worden gesteld van de parkeerduur, van de parkeertijd, van de ingenomen oppervlakte en van de ligging van de terreinen of weggedeelten (Gemeentewet art. 225, lid 1, 8).

Private partijen

Private partijen spelen een grote rol bij parkeren, zowel voor parkeerterreinen als voor parkeergarages. Door middel van een aanbestedingsprocedure maken deze partijen kans op het exploiteren van een terrein of garage. De gemeente maakt afspraken met de private partijen over tarieven en kwaliteit. Er zijn verschillende constructies mogelijk tussen gemeente en private partij, waarbij de gemeente kan kiezen of zij sturing maximaal in de hand willen houden of dat parkeren wat meer op afstand wordt geplaatst door marktwerking. Een gemeente kan ervoor kiezen de ontwikkeling, het beheer en de exploitatie uit te besteden, apart van elkaar. De verschillende organisatievormen die mogelijk zijn brengen ieder bepaalde voordelen en nadelen met zich mee. De politieke belangstelling voor parkeren en de politieke kleur van een gemeente bepaalt in grote mate de keuze voor een bepaalde organisatievorm. Er zijn garages die service hoog in het vaandel hebben staan, zij bieden bijvoorbeeld de mogelijkheid tot het meten van bandenspanning of het meten van alcoholpromillage. Deze zaken kunnen een rol spelen bij de aanbestedingsprocedure.

Instrument

Het heffen van parkeerbelasting door gemeenten is in eerste instantie bedoeld als sturingsinstrument. Zij willen de drukte inperken in het centrum van de stad. Door middel van sturing kunnen zij een maximale hoeveelheid auto's toelaten in het centrum. Hierdoor wordt het minder aantrekkelijk met de auto de stad in te rijden. Bewoners hebben hierdoor meer mogelijkheden om te parkeren bij huis, niet zeldzaam met een parkeervergunning. Echter, wettelijk gezien heeft iedereen evenveel recht op een plek in de openbare ruimte. Bezoekers die komen nemen dus de plekken in van de bewoners. Door bezoekers te laten betalen voor die parkeerplaats voorkom je dat bewoners te weinig plekken hebben. Bezoekers betalen voor de parkeerplaats, waardoor ze de handhaafkosten voor hun rekening nemen. Door het instellen van parkeerbelasting wordt er dus een verdrijvingstraject in werking gesteld. Echter, tarieven stijgen de laatste jaren onevenredig sterk, waardoor parkeren onaantrekkelijk wordt

en tot grote ergernissen leidt bij de burger. Gemeenten willen een rendabele exploitatie van een parkeergelegenheid. Daarbij gaat de winst niet zelden naar de algemene middelen.

3. Knelpunten en aanbevelingen

Gemeenten moeten bij het vaststellen van nieuwe beleidskaders voor parkeren rekening houden met belangrijke knelpunten. In dit hoofdstuk worden deze knelpunten aangestipt, waarna aanbevelingen gedaan zullen worden. Er moet een actief beleid gevoerd worden en dit moet gestimuleerd worden door de nationale overheid.

De knelpunten en aanbevelingen zijn geclusterd naar een aantal onderwerpen, te weten:

1. Stijgende tarieven
2. Groei auto's
3. Service
4. P&R en transferia

3.1 Stijgende tarieven

Knelpunt: Stijgende tarieven

In de inleiding is genoemd dat parkeertarieven blijven stijgen. Verschillende gemeenten zien parkeren als een sluitpost op de begroting. Hier is de automobilist de dupe van.

• **Aanbeveling: Transparant beleid**

Betere communicatie is noodzakelijk. Een gemeente moet uitleggen wat zij doen aan kwaliteitsverbetering en waar opbrengsten aan parkeren naartoe gaan. Transparantie in het beleid is daarbij erg belangrijk. De taak ligt bij gemeenteraden om te controleren of deze opbrengsten een goed doel dienen en of zij niet als melkkoe gebruikt worden. Het beeld van de melkkoe moet verdwijnen en dat kan alleen door transparantie aan te brengen in het beleid en dat duidelijk te communiceren. Een manier om meer transparantie te creëren is door het invoeren van een mobiliteitsfonds. De opbrengsten uit parkeren leiden tot een betere bereikbaarheid. Hiermee kunnen gemeenten beter inspelen op de schaarse ruimte, en bijvoorbeeld het aanleggen van een garage kan betaald worden uit het mobiliteitsfonds. Verschillende gemeenten maken hier al gebruik van.

Het vaststellen van parkeertarieven hoeft niet eenzijdig bij de gemeente te liggen. Er kan meer draagvlak gecreëerd worden door verschillende partijen inspraak te laten hebben in de vaststelling van de tarieven.

Knelpunt: Tijdseenheden van een uur

Mede doordat er tijdseenheden van een uur gehanteerd worden, wordt het beeld dat heerst in de maatschappij over de melkkoe versterkt. Wanneer consumenten één uur en één minuut parkeren, betalen zij voor 2 uur. Steeds vaker wordt in de media gerefereerd naar een parkeerwet die nationaal zou moeten gelden en die het betalen per uur tegengaat. Uit onderzoek van Platform Detailhandel Nederland blijkt dat consumenten nu gemiddeld 20% teveel betalen aan parkeren. In Spanje is een dergelijke wet in werking gesteld, waardoor gemeenten en exploitanten nu verplicht zijn tijdseenheden van een minuut te hanteren.

• **Aanbeveling: Parkeren per minuut stimuleren**

Zoals genoemd is in Spanje ook de discussie gevoerd over het betalen voor de feitelijke parkeertijd. De vraag is of het betalen per minuut geschikt is voor Nederland. Nu is het zo dat parkeertarieven worden vastgesteld per tijdseenheid. Wanneer dit wordt veranderd in betalen per

minuut zullen tarieven stijgen om toch te voorzien in de kosten die gemaakt worden om een parkeergarage aan te leggen. Tevens levert het invoeren van betalen per minuut technische en praktische problemen op die erin resulteren dit niet als nationale wetgeving na te willen streven. Alle automaten die reeds geplaatst zijn moeten vervangen worden of opnieuw ingesteld. Dit brengt vele extra investeringskosten met zich mee. Ook moeten contracten die er liggen tussen gemeenten en marktpartijen worden opgebroken. Dit leidt enerzijds tot contractbreuk en anderzijds tot nieuwe aanbestedingsprocedures. Bij deze aanbestedingsprocedures heeft de voormalige exploitant een voordeel tegenover andere partijen. Hierdoor is er geen eerlijke aanbestedingsprocedure. Daarbij geven exploitanten aan dat de burger uiteindelijk hetzelfde zal betalen. De minuutprijs gaat namelijk iets omhoog. Echter, hierdoor ontstaat het probleem dat het garagetarief hoger wordt dan het straattarief. Daarmee zou parkeren op straat financieel aantrekkelijker worden en daarmee gestimuleerd worden. Dit willen gemeenten doorgaans niet. Gemeenten willen zoveel mogelijk auto's in de garage om het straatbeeld aantrekkelijk te maken. Er zal dus een reactie op komen door het straattarief te verhogen of een grotere bijdrage van de gemeente aan de onrendabele top van de garage. Overigens is het zo dat men niet beseft dat straatparkeren duurder is, doorgaans betaalt men meer tijd dan gebruikt wordt om een boete te voorkomen. In een garage kun je achteraf betalen.

Een goed pilotproject is begonnen in Amsterdam met parkeren per drie minuten. Dit gebeurt bij de garage van het stadhuis en Muziektheater. De proef duurt tot 30 september en dan zal moeten blijken of het een succes is. Mocht dit zo zijn, dan wil Amsterdam betalen per drie minuten invoeren in andere gemeentelijke garages. De verwachting is dat automobilisten bij het nieuwe systeem gemiddeld 10 procent minder betalen, waardoor men meer gestimuleerd wordt naar die bepaalde garage te gaan.

Betalen voor de reële tijd die men geparkeerd staat is eerlijker, bij de aanleg van nieuwe garages is het zaak voor gemeenten om dit in overweging te nemen. Er ligt hierin geen taak voor de rijksoverheid om dit in te voeren als «parkeerwet», maar een stimulerende rol om dit als gemeente aan te nemen. Amsterdam geeft hierbij het goede voorbeeld. Maastricht denkt hier ook over na.

Knelpunt: Hoge tariefverschillen

Doordat parkeerbeleid lokaal beleid is, is het tariefverschil tussen gemeenten onderling erg groot. Gemeenten heffen parkeerbelasting in eerste instantie als sturingsinstrument. Aangezien de vraag naar parkeerplaatsen groter is in de grote steden, liggen de tarieven daar ook hoger. De locatie van de parkeerplek en de daaraan gelieerde aantrekkelijkheid van de voorzieningen is bepalend voor de prijs.

• **Aanbeveling: Informatie via GPS/navigatiesysteem**

Ook moet er meer transparantie komen in tarieven, plek en bereikbaarheid. Voordat de burger de weg op gaat moet deze het verschil kunnen zien tussen verschillende parkeergelegenheden, waardoor hij of zij ook een bewuste keuze kan maken, ook in kwaliteit. Dit is nu niet mogelijk omdat exploitanten hun gegevens hiervoor niet beschikbaar willen stellen. Er moet actuele informatie beschikbaar zijn over bezetting en prijs. Deze informatie kan op gps worden weergegeven. Dan creëer je ook meer draagvlak, omdat mensen zelf hun keuze kunnen maken en het verschil in kwaliteit tussen garages ook meer te verklaren is. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft toegezegd afspraken met aanbieders te maken om meer informatie weer te geven op de navigatiesystemen.

- **Aanbeveling: Onderzoek of tariefverschillen tussen gemeenten effect hebben op het bezoekerspercentage**

Bij het tariefverschil tussen gemeenten is het van belang inzicht te krijgen wat voor effect dit heeft op het bezoekerspercentage. Landelijk en regionaal onderzoek is nodig voor een goede benchmark tussen verschillende gemeenten.

3.2 Groei auto's

Knelpunt: Groei auto's

Het aantal personenauto's in Nederland stijgt van ruim 7 miljoen naar 9 miljoen in 2020. Door de groei van het aantal auto's neemt ook de vraag naar het aantal parkeerplaatsen toe. Berekeningen wijzen uit dat er dagelijks 500 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden om te voorzien in de vraag. Echter, ruimte in Nederland is schaars. Vooral in binnensteden is er een aanbodtekort aan parkeerplaatsen. Parkeerbeleid in steden is nodig om het grote aantal claims op de openbare ruimte door auto's in goede banen te leiden. Er wordt een grote claim gelegd op de openbare ruimte door auto's die het straatbeeld domineren. Dat maakt de vraag relevant waar die ruimte wordt geboden, dit geldt voor zowel de binnenstad als voor de woonwijk. In woonwijken komt daar nog eens bij dat veel mensen in het bezit zijn van een garage, maar dat deze voor andere doeleinden gebruikt wordt, bijvoorbeeld als bergingshok. Hierdoor wordt de auto op straat geparkeerd waardoor verschillende parkeerplaatsen verloren gaan. Gemeenten stellen normen over hoeveel parkeerplaatsen er aangelegd dienen te worden bij woningen en bij detailhandel. Het CROW, een kennisplatform voor transport, infrastructuur en openbare ruimte, rekent uit aan de hand van 100 m² bruto gebouw hoeveel parkeerplekken een bepaalde functie (winkel, kantoor) nodig heeft. Zij ontwikkelen hiervoor bandbreedtes die gemeenten als richtlijn kunnen hanteren. De parkeernorm per woning is de afgelopen jaren gestegen van 1,2 naar 1,7. Echter, door de stijging van het aantal auto's in de toekomst zal dit niet voldoende zijn.

- **Aanbeveling: Kaders door rijksoverheid**

De nationale overheid zou hulp kunnen bieden bij het parkeerbeleid, dat nu gevoerd wordt door lokale overheden. Rond de jaren '90 heeft het rijk een parkeernota uitgebracht die ervoor zorgde dat de interesse op gebied van parkeren bij de lokale overheden versterkt werd. De druk om een goed parkeerbeleid te voeren werd hoger. De richting van het beleid is veranderd. Eerst was er sprake van een vraagvolgend parkeerbeleid. Dit leidde tot opstoppingen in de steden. Daarna is dat veranderd in een sturend parkeerbeleid, waardoor het lastiger is voor mensen om hun auto te pakken. Men moet meer rondjes rijden door de krapte aan parkeerplaatsen. Nu is er bij gemeenten sprake van een beperkt sturend beleid, een soort van middenweg. Het zou goed zijn als op nationaal niveau wat meer een leidraad gegeven zou worden voor gemeenten. Nu is het vaak een weggeschoven onderwerp, wat onderdeel zou moeten uitmaken van het ruimtelijke ordeningsbeleid. Ook bij het ministerie wordt er niet veel aandacht aan besteed. Een nota parkeerbeleid op rijksniveau kan een houvast bieden. Te meer omdat keuzes gemaakt door de ene gemeente gevolgen hebben voor een andere gemeente. In de nota parkeerbeleid dienen een aantal thema's te worden opgenomen die landelijk aangepakt kunnen worden:

- **Verhoog parkeernormen**

Gemeenten komen steeds meer in de knel met het realiseren van voldoende parkeergelegenheid en realiseren dan ook niet meer als wordt aangegeven door het CROW. Deze richtlijnen zullen, om in de toekomst te voldoen aan de vraag, verruimd moeten worden. Wanneer dit niet gebeurt

wordt verloedering in de hand gewerkt. Dit blijkt wel uit de parkeerproblematiek die nu ontstaat in woonwijken. In het verleden is geprobeerd wijken autoluw te maken. Mensen moeten hun auto's toch ergens kwijt, dus wordt de auto op het gras geparkeerd. Dit komt de leefbaarheid niet ten goede. Daarbij moet er meer rekening gehouden worden met lokale omstandigheden in een wijk. In heterogene wijken met veel bedrijvigheid dient er extra ruimte vrijgemaakt te worden voor parkeren. Hetzelfde geldt voor parkeerplaatsen in binnensteden. Deze parkeerplaatsen moeten niet stelselmatig beperkt gehouden worden. Er moet meer voorzien worden in de vraag.

- **Meer integrale stadsontwikkeling**

De laatste tien à vijftien jaar zijn er diverse vinexwijken gerealiseerd waarbij de bewoners klagen dat parkeren van de auto een probleem is. In die gevallen is er te weinig rekening gehouden met het aanleggen van parkeergelegenheden. Stedenbouwkundigen zijn bij de aanleg vaak leidend geweest, terwijl verkeerskundigen te laat bij het project zijn betrokken. Dit geldt ook voor woningbouwprojecten in binnensteden. Gemeenten en projectontwikkelaars zijn geneigd «eng» te kijken. Zodra een lege plek in een binnenstad wordt ingevuld met bijvoorbeeld woningen zijn gemeenten geneigd zich te beperken tot de parkeerproblematiek van die woningen. Er moet daarbij ook gekeken worden naar de parkeerproblemen van de omliggende gebieden. Samenwerking tussen verschillende disciplines in het ruimtelijke ordeningsbeleid is hierbij van groot belang. Er moet sprake zijn van een meer integrale stadsontwikkeling waarbij ruimtelijke ordening, economie, parkeren en bereikbaarheid. Om dit te bereiken is het goed om dit op regionaal niveau te bespreken.

- **Leg P&R aan voor de file**

Het zal goed zijn voor de rijksoverheid om te kijken naar de combinatie van file en parkeren. Nu worden alleen maar P&R's gerealiseerd op korte afstand van de stad, zodat men niet de stad in hoeft te rijden. Maar het is aantrekkelijk wanneer ook de file omzeild kan worden. Dit kan door P&R aan te leggen op plekken waar vaak files staan. Langs de snelweg moet worden aangegeven dat er een P&R-terrein in de buurt is. Op deze manier wordt het gebruik van openbaar vervoer gestimuleerd. Een voorbeeld is om bij Breukelen een P&R dichtbij de A2 te realiseren, zodat het grootste deel van de reis naar Amsterdam met het openbaar vervoer volbracht kan worden. De rijksoverheid moet deze combinatie ondersteunen. Het is belangrijk dat er een frequente treinverbinding is, zodat mensen niet lang hoeven te wachten en zij in de toekomst sneller voor deze manier van mobiliteit kiezen.

- **Milieudifferentiatie niet differentiëren per gemeente**

Gemeenten staan vrij om maatregelen te nemen om de luchtkwaliteit in hun gemeente te verbeteren. Een mogelijkheid om de luchtkwaliteit in een stad te verbeteren is het weren van vervuilende auto's. Verschillende gemeenten hebben beleidsplannen opgezet om deze auto's te weren uit binnensteden, mede door middel van het heffen van een zwaardere parkeerbelasting op vervuilende auto's. In Amsterdam liggen er zelfs plannen om oude auto's de toegang tot de stad te ontzeggen. Op deze manier ontwikkelt iedere stad zijn eigen beleid, waardoor er de kans bestaat dat er een lappendeken ontstaat van verschillende soorten beleid.

De indiener is voor het invoeren van maatregelen om het milieu te ontzien en de luchtkwaliteit te verbeteren. Echter, wanneer dit per gemeente anders wordt geregeld ontstaat er een lappendeken van verschillende soorten beleid. Dit is niet wenselijk. Vanuit de rijksoverheid is het zaak ervoor te zorgen dat deze chaos niet ontstaat. Dit kan door landelijk beleid

in te voeren, waarin normen worden gesteld en criteria worden geformuleerd waarbinnen gemeenten hun beleid kunnen formuleren.

3.3 Service

Knelpunt: Geen relatie tussen tarieven en kwaliteit

In de maatschappij heerst groot ongenoegen over de steeds maar stijgende parkeertarieven zonder dat daar enige reden voor aan te wijzen is. Automobilisten ervaren niet of nauwelijks een koppeling tussen de opbrengsten uit en de investeringen in betaald parkeren. Tarieven stijgen, terwijl de kwaliteit van de voorzieningen en het aanbod er niet beter op worden.

- **Aanbeveling: Verbeter kwaliteit**

Doordat de tarieven stijgen zonder aanwijsbare reden voor de burger, is de beeldvorming in de maatschappij slecht. De verschillen in kwaliteit tussen verschillende parkeergarages is erg groot en dit is niet terug te zien in het tarief. Parkeergarages zijn niet zeldzaam vies en men voelt zich onveilig. Het is zaak om dit tegen te gaan door het aanbieden van service, waardoor draagvlak voor hogere parkeertarieven kan worden gecreëerd. Er moet worden gewerkt aan beeldvorming, goede verlichting zijn en ruime parkeerplekken. Bij de EPA (European Parking Association) zijn toetsingscriteria opgesteld om de kwaliteit van parkeergarages te waarborgen. Deze normen zijn redelijk laag. Wanneer hogere tarieven ten goede komen aan veiliger (voor automobilist én auto), toegankelijker (altijd plek) en ruimere plekken welke in nabijheid van de bestemming zijn gesitueerd zal de draagvlak toenemen. Een aantal zaken, waarop ingespeeld dient te worden, zijn de volgende:

- **Bevorder de veiligheid van parkeergarages**

Zorg voor een duidelijk zichtbaar en bemand kantoor. Wanneer er camera's hangen, zorg dan dat er iemand ook daadwerkelijk achter die camera's zit. Deze bewakingscamera's worden gebruikt als preventie-maatregel.

- **Eenzijdige betaalmogelijkheden**

De betaalmogelijkheden bij parkeren zijn enorm veelzijdig. Dit geldt voor gemeenten onderling, maar zelfs voor parkeergelegenheden binnen een gemeente. Dit is verwarrend voor de automobilist. Als deze zijn auto parkeert is betaald deze de ene keer met pin, de andere keer met chip en nog een andere keer met contant geld. Het moet de burger zo eenvoudig mogelijk worden gemaakt door op alle parkeerterreinen eenzijdige betaalmogelijkheden aan te bieden. Dit houdt in dat alle mogelijke betaalmiddelen in elke garage of straatparkeerplaats mogelijk moeten zijn. Nieuwe ontwikkelingen moeten in de gaten worden gehouden. Zo is het op verschillende plaatsen in het land al mogelijk om met de mobiele telefoon te betalen. Aanbieders van telefoondiensten werken samen met de gemeente om parkeerrechten te verhuren. De overheid dient dit te ondersteunen.

- **Richt meer vrouwenplekken in**

Er dient te worden opgenomen dat iedere parkeergarage een X aantal vrouwenparkeerplaatsen aanlegt, die goed verlicht zijn, gesitueerd zijn vlakbij de uitgang, de portier en de betaalautomaten. Natuurlijk moeten parkeergarages over het algemeen veilig zijn, maar door de aanleg van vrouwenparkeerplaatsen biedt de exploitant net wat meer service en hebben vrouwen de keuze om hier te parkeren. Dit kan hun net wat meer comfort bieden. In Duitsland is dit langs autosnelwegen al verplicht gesteld. De overheid kan dergelijke plekken faciliteren.

- **Leg grotere parkeerplaatsen aan**

Interessant is dat uit onderzoek van de ANWB blijkt dat de grootte van parkeervlakken erg bepalend is voor de consument. 25% van de ondervraagden gaven spontaan aan dat zij dit belangrijk vinden. De auto's van tegenwoordig worden steeds groter, terwijl de afmetingen van de parkeervlakken hetzelfde blijven. Vooral in oudere parkeergarages zijn deze afmetingen te klein.

3.4 P&R en transferia

Knelpunt: Te weinig gebruik P&R

Bij de vier grote steden van dit land speelt de parkeerproblematiek een grote rol. De druk is hier ongekend hoog, wat te zien is aan de tarieven. Om de druk in de binnensteden te ontzien ontwikkelen zij een autowerend beleid, om zoekend verkeer tegen te gaan en bewoners van een parkeerplek te kunnen voorzien. De mogelijkheden om te parkeren in de stad zijn wel aanwezig, maar de tarieven zijn hoog. Er worden als alternatief P&R-voorzieningen buiten het centrum aangelegd.

Veel andere grote steden kennen deze transferia en P&R-voorzieningen ook. Hier kan men gratis of goedkoop parkeren aan de rand van de stad om vervolgens tegen gereduceerd tarief met het openbaar vervoer verder te reizen. Rotterdam is hier erg sterk in. Er zijn twee redenen waarom men gebruikt maakt van P&R:

- 1) parkeren op de plaats van bestemming is moeilijk
- 2) men is niet bekend op de plaats van bestemming

Het gebruik van P&R is de laatste jaren gegroeid. Echter, veel transferia en P&R-voorzieningen worden niet optimaal gebruikt, en dit is gezien de hoge kosten en de kans die ze bieden om de parkeerdruk in binnensteden te verminderen, zonde. Andere P&R-terreinen zijn juist overvol, waardoor men geneigd is toch door te rijden naar de binnenstad.

- **Aanbeveling: Informatievoorziening P&R**

Om te zorgen dat mensen juist meer gebruik maken van transferia en P&R-voorzieningen moeten deze gepromoot worden. Mensen moeten er ervaring mee hebben of er anderen over gehoord hebben wanneer zij er gebruik van maken. Men moet erop gewezen worden. P&R-mogelijkheden zijn vooral voor bezoekers. Woon-werkverkeer maakt hier op dit moment weinig gebruik van en daar valt nog een markt te winnen. Door het aanleggen van zulke punten verschuift de parkeerdruk naar buiten. P&R is een gedrag waarmee mensen bekend moeten raken. Een goede informatievoorziening naast snelwegen kan hiertoe bijdragen. Om te voorkomen dat de P&R-terreinen volstromen, en daardoor toch niet aantrekkelijk zijn, moeten deze bij een bezetting van 75/80% uitgebreid worden. Door dit te faciliteren houdt de overheid een sturingsmiddel in handen, waardoor je bereikbaarheid veilig kunt stellen. Gemeenten moeten hierbij grensoverschrijdend denken. De provincie zou hier meer in kunnen initiëren.

- **Aanbeveling: Geef tarief aan op parkeerbewegwijzerings-systeem**

Een manier om mensen meer te bekend te maken met P&R is door op het parkeerbewegwijzeringssysteem tarieven aan te geven. Nu worden automobilisten naar parkeergelegenheden gewezen, waarbij wordt aangegeven hoeveel plek er nog vrij is. Wanneer ook het tarief wordt aangegeven, worden bezoekers zich ervan bewust dat ze goedkoper uit zijn als de auto aan de rand van de stad staat. In Maastricht wordt dit ingevoerd, maar meer gemeenten zouden dit moeten doen en kunnen

- **Aanbeveling: Leg een netwerk van P&R aan**

Een netwerk van kleine P&R-terreinen, zoals dat in Rotterdam gebeurt, is aantrekkelijker en succesvoller dan het aanleggen van grote, dure P&R-terreinen. Men kan dan dichtbij huis kiezen voor P&R en kijken wat de beste, meest efficiënte manier is om op een bepaalde plaats te komen met P&R.

- **Aanbeveling: Creëer veilige overstappunten**

De P&R-terreinen en transferia moeten veilig en duidelijk worden ingericht. Verwijzingen en reisinformatie moeten goed zichtbaar worden aangegeven. Er moeten veilige overstappunten gecreëerd worden. Men moet zo snel mogelijk op het perron kunnen staan.

- **Aanbeveling: Laat mensen met OV-kortingskaart gratis parkeren**

Om optimaal gebruik te maken van ketenmobiliteit en dus P&R te stimuleren, is het goed om mensen die geregeld met de trein reizen en daarvoor een trajectkaart of kortingskaart hebben, gratis te laten parkeren bij P&R. Dit door middel van een pas die men ontvangt bij de aanschaf van een traject- of kortingskaart, waarmee toegang wordt verschaft tot P&R-terreinen. Hiermee wordt openbaar vervoer gestimuleerd en wordt het gebruik van P&R makkelijker en aantrekkelijker.

4. Financiën

Het is niet mogelijk om de financiële consequenties van alle aanbevelingen in kaart te brengen.