

het grootste, onafhankelijke platform voor verkeerstoepassingen en mobiliteitsoplossingen

jaargang 9

#01

febr 2015

VERKEER

magazine | website | nieuwsbrief | bijeenkomsten | social media

IN BEELD

LinkedIn




acquirepublishing
AANGENAAM KENNIS MAKEN



openbaar vervoer | mobiliteitsmanagement | infrastructuur | **parkeren** | verkeersmanagement | fiets

Hoe completer de open parkeerdata, hoe hoger de baten

Kansen en struikelblokken dubbelgebruik parkeerplaatsen | In dialoog: autodelen heeft potentie! | Het succes van de Park&Bike in Goutum | De toekomst van parkeren in België | Leefbaarheid en bereikbaarheid randvoorwaarde toekomstige stedelijke mobiliteit | Winkelen en parkeren: samen op zoek naar constructieve oplossingen

Dubbelgebruik parkeerterrein kapitaal tot leven



Een betere benutting van bestaande parkeercapaciteit vermindert zoekverkeer met uiteindelijk een prettigere buitenruimte

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen kan de gebruiker, markt én overheid veel voordeel opleveren. De gebruiker heeft meer garantie op een beschikbare parkeerplaats, eigenaren kunnen meer uit hun parkeervoorziening halen en overheden kunnen zoekverkeer en milieubelasting verminderen en hoeven minder te investeren in nieuwe voorzieningen. In dit artikel nemen we de stand van zaken van het Parkeerplan Amsterdam en de rol van dubbelgebruik daarin onder de loep en leest u over het project UIT-JE-AUTO; een initiatief dat bestaande parkeercapaciteit in Den Haag inzet tijdens evenementen.

Ook CROW-KpVV onderkent de voordelen van dubbelgebruik van parkeervoorzieningen. Door parkeren in alle fases van stedelijke

gebiedsontwikkeling mee te nemen, wordt naar een gebied als geheel gekeken, in plaats van per gebouw. Door zodoende vraag en aanbod van

brengt braakliggend

VERMINDERING PARKEERDRUK OP STRAAT, BETERE BENUTTING BESTAAND AREAAL

parkeerruimte beter op elkaar af te stemmen, wordt de uitvoering van een project financieel aantrekkelijker en verhoogt de ruimtelijke kwaliteit. Ook is de vastgoedwaarde meer gewaarborgd omdat een dergelijke aanpak het op voorhand maken van afspraken over toekomstig parkeerbeleid mogelijk maakt, mét meer mogelijkheden voor realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen. Gemeenten kunnen dankzij de gebiedsgerichte aanpak bovendien een meer flexibele parkeernormering toepassen, zonder de parkeernormen volledig los te laten. Voor gebieden met gemengde functies is het zinvol een parkeerbalans op te stellen, waarin de parkeerbehoefte van de afzonderlijke voorzieningen op verschillende momenten wordt bepaald.

Eindeloos rondjes rijden

In dit kader is de gemeente Amsterdam op zoek naar maatregelen om bestaande parkeergarages beter te benutten en auto's van de straat halen. Met als doel minder zoekverkeer, minder lange wachtlijsten en een prettiger leefklimaat. Veel Amsterdammers rijden na een dag werken eindeloos rond op zoek naar een parkeerplek en de wachtlijsten voor een parkeervergunning zijn lang. De straten staan vol, maar in parkeergarages is vaak nog genoeg plek. Daarom heeft het college naar slimme maatregelen gezocht die op korte termijn verlichting brengen, vooral in het centrum waar de parkeerproblemen het grootst zijn. Deze zijn opgenomen in het Parkeerplan dat het College heeft vastgesteld, met als doel 5700 extra parkeerplaatsen te realiseren tot 2020: 3800 in te huren bestaande parkeergarages, 1900 in nieuw te bouwen parkeergarages. In totaal vraagt het Parkeerplan om een eenmalige investering van 95 miljoen euro.

Stijgende bezettingsgraad

De maatregel ligt voor op schema: eind 2014 zijn 2800 parkeerplaatsen gecontracteerd, waarvan 1286 beschikbaar zijn voor vergunninghouders. Hiermee is 90 procent van het beoogde aantal

al gecontracteerd. De cijfers van de tot nu toe opengestelde parkeergarages laten bovendien zien dat de bezettingsgraad blijft stijgen tot zo'n 4 maanden na opening. In het parkeerplan is de ambitie geformuleerd om in 2018 3.000 auto's van straat in de parkeergarages te krijgen, dat betekent dat de gemeente eind augustus 2014 op 10 procent van de doelstelling zat. Daarom wordt in 2015 ruimschoots ingezet op het verkorten van de wachtlijsttijden voor een parkeervergunning en het opheffen van straatparkeerplekken. De stadsdelen Centrum, West, Zuid en Oost beslissen zelf waar parkeerplaatsen worden opgeheven. Om het momentum van de uitvoering van het Parkeerplan vast te houden werkt de gemeente samen met de stadsdelen aan een concreet voorstel om op korte termijn vergunningen uit te geven en straatparkeerplaatsen op te heffen. Daarvoor wordt momenteel een inventarisatie uitgevoerd, die eind dit jaar wordt afgerond en bij het voorstel wordt betrokken. Tot slot wordt op korte termijn gestart met de subsidieregeling langparkeren.

Minder parkeerplekken dan beoogd

Op dit moment lijkt het maximaal haalbare aantal op korte termijn 5000 extra parkeerplekken te zijn, op basis van uitvoerige inventarisatie van bestaande gemeentelijke, commerciële en woningbouwcorporaties garages. Alle beschikbare

**"Dubbelgebruik
biedt extra kansen
voor stedelijk
verkeersmanagement
bij drukte"**

In het Parkeerplan Amsterdam is de ambitie geformuleerd in 2018 3.000 auto's van de straat in parkeergarages te krijgen





Het Bronovo ziekenhuis

**Amsterdamse
Parkeerplanbarometer laat zien dat in de
opengestelde garages
extra capaciteit op
straat al zichtbaar is**

gemeentelijke garages zijn inmiddels opengesteld. Met alle commerciële garage exploitanten is gesproken: alle mogelijk beschikbare garages zijn gecontracteerd en er is een start gemaakt met openstellen. Met woningbouwcorporaties zijn verkennende gesprekken gevoerd, maar dit heeft geen enkel contract opgeleverd, omdat er geen overeenstemming werd bereikt over de contractvoorwaarden, of de fysieke situatie van de parkeergarage zonder grootschalige aanpassingen niet geschikt was. Daarom zijn op korte termijn 700 (geschikte) plekken minder te huur dan gesteld in het parkeerplan. Maar het beeld is dat er vooralsnog voldoende voorraad is om in 2015 te kunnen voldoen aan de vraag. Dat geeft tijd om te kijken hoe de markt zich ontwikkelt en of de laatste 700 plekken (of een deel ervan) nog nodig zijn. In de tweede plaats is er tot nu toe weinig animo voor de ondernemersjaarkaart. Hierdoor hoeven ter compensatie geen plekken ingehuurd te worden. Er waren 600 plekken nodig bij 1000 verkochte ondernemersjaarkaarten op jaarbasis, dus bij het huidige aantal verkochte ondernemersjaarkaarten zijn geen extra inhuur plekken nodig en is het aantal van 5.100 plekken uiteindelijk toereikend voor het parkeerplan. Op basis hiervan is de actuele verwachting een tekort van 100 plekken in 2020.

Eerste indicaties lagere parkeerdruk op straat

De Parkeerplanbarometer laat zien dat in de opengestelde garages de extra capaciteit op

straat al zichtbaar is, hoewel er nog geen definitieve conclusies aan kunnen worden verbonden. Daarvoor dient het effect over langere tijd te worden gemeten. Wanneer extra capaciteit is gerealiseerd zal de parkeerdruk afnemen, maar door de daarop extra uitgegeven vergunningen en opgeheven plekken, zal de parkeerdruk weer tijdelijk iets toenemen. De trendlijn zal, bij een goede sturing op de maatregelen per gebied, neerwaarts zijn tot de gewenste parkeerdruk is bereikt: een bezettingsgraad van onder de 90 procent in alle parkeerplangebieden. Op dit moment wordt in overleg met de stadsdelen een concreet voorstel uitgewerkt over het verhogen van de vergunning plafonds. Hierbij is van belang onder welke voorwaarden deze verhoging kan plaatsvinden, en in welk tempo. Zo is het verhogen van de plafonds afhankelijk van de actuele bezettingsgraad, het aantal gerealiseerde inhuurplekken en het aantal opgeheven dan wel op te heffen parkeerplekken in het betreffende vergunningsgebied. Het tijdstip van verhoging is afhankelijk van het tempo waarin de inhuurplekken beschikbaar komen.

Dubbelgebruik tijdens evenementen

Hoewel in minder breed perspectief dan in Amsterdam, worden onder de vlag van het project UIT-JE-AUTO - een initiatief dat de parkeerdruk bij evenementen moet verminderen - binnenkort ook in Den Haag de eerste parkeerplaatsen opengesteld. Het Bronovo ziekenhuis heeft de primeur. Andere partners zijn WorldForum (het

Congresgebouw in Den Haag) en de ANWB. De parkeerplaatsen worden buiten de eigen piekuren ter beschikking gesteld aan bezoekers. Voor natransport kunnen bezoekers online ketenarrangementen van HTM en taxiservices reserveren. UIT-JE-AUTO heeft een website ontwikkeld en een app. Op de website is het beschikbare parkeeraanbod per dag en per plek te zien. De app biedt navigatie naar de plek van bestemming, inclusief actuele verkeersinformatie over alternatieve routes in de buurt van de bestemming en een foto van de ingang van de parkeergarage. Hiervoor wordt samengewerkt met de gemeente Den Haag. Bron voor de reistijden is de NDW (Nationale Databank Wegverkeersgegevens). Per bestemming worden meerdere routes getoond. Per route krijgt de app een datafeed met de reistijd en de vertraginginformatie per route. Iedere 5 minuten wordt de normale reistijd bepaald op basis van reistijden van de afgelopen 5 weken. Van vertraging is sprake wanneer de actuele reistijd groter is dan gemiddeld. Door een slimme manier van automatische toegangscontrole zijn kostbare toezichthouders ter plekke niet meer nodig. Een aparte zuil stuurt de slagboom aan, ongeacht van welke leverancier deze afkomstig is. De bezoeker biedt hier de reserveringscode aan. De eigenaar van de parkeerplaatsen geeft van tevoren aan, hoeveel parkeerplaatsen op welke momenten in de parkeerpool worden opgenomen. Periodiek wordt de gerealiseerde omzet afgerekend. Uiteraard kan de eigenaar de parkeerplekken ook buiten de evenementen aanbieden voor winkeland publiek en medewerkers en bezoekers van kantoren.

Parkeerdrama of tevreden klant?

Jaarlijks reizen meer dan anderhalf miljoen

REACTIE FRANS VAN RIEL – DIRECTEUR BRONOVO ZIEKENHUIS

“UIT-JE-AUTO biedt ons de kans een goed netwerk op te bouwen binnen Den Haag, om betere parkeerfaciliteiten aan bezoekers te kunnen bieden. Door onderling goede afspraken te maken kunnen we de totaalcapaciteit in Den Haag beter verdelen. Daarnaast levert het benutten van de lege parkeercapaciteit extra inkomsten op. Ik heb goede verwachtingen van de dienst, en hoop dat we hiermee een maatschappelijke bijdrage kunnen leveren aan betere bereikbaarheid.” Na een jaar wordt het initiatief geëvalueerd.

bezoekers naar Den Haag voor grote evenementen. 27 Procent daarvan komt met de auto: 160.000 auto's op een beperkt aantal dagen van het jaar. Neem het jaarlijkse Vuurwerkfestival in Scheveningen. Het festival start om 10 uur 's avonds. Op dagen met mooi weer is de parkeergelegenheid in Scheveningen om half 3 's middags al compleet vol. Het zoekverkeer rijdt dan onafgebroken rondjes over de Zwolsestraat en de Nieuwe Parklaan - het duurt dan nog 8 uur voordat het vuurwerkspektakel begint. Hetzelfde geldt voor strandbezoek met mooi weer. Sinds 2009 is in Den Haag rond het Vuurwerkfestival geëxperimenteerd met UIT-JE AUTO. Tijdens de proef is gebruik gemaakt van parkeerplaatsen bij het ministerie van IenM, Madurodam en World-Forum. Uit enquêtes is gebleken dat meer dan 80 procent van de bezoekers zich vooraf online oriënteert op de reis. Ruim 40 procent van de bezoekers is bereid van tevoren een parkeerplaats te reserveren. Van de bezoekers die vervolgens de UIT-JE AUTO site bezochten, heeft driekwart de app gedownload. Hiervan heeft de helft tijdens de reis de actuele verkeersinformatie geraadpleegd. 70 Procent gaf aan deze dienst 'zeker' weer te willen gebruiken, 26 procent 'misschien'. Eén keer was er zoveel belangstelling, dat er voor de parkeerplaats bij het ministerie een nieuwe file ontstond.

lvb



Dit artikel kwam tot stand i.s.m. Daan van Egeraat van Montefeltro en de gemeente Amsterdam.

WAT BETEKENT DE DEELECONOMIE VOOR GEMEENTEN?

Het moge duidelijk zijn: overheden boeken winst met dubbelgebruik van parkeerplaatsen: minder zoekverkeer, minder auto's in de binnenstad, extra vulling van het OV en een commerciële impuls voor P&R. Ook bieden dergelijke diensten extra kansen voor stedelijk verkeersmanagement bij drukte op basis van regelscenario's. En voor eigenaren van parkeerplaatsen betekent het extra inkomsten en slim gebruik van leegstaand vastgoed met een strategische ligging. Maar wat zijn exact de kansen en bedreigen voor gemeentelijk beleid? Kunnen we de ontwikkeling van diensten als UIT-JE-AUTO toejuichen of moeten we randvoorwaarden stellen, en zo ja: welke? Wat betekent delen van parkeerplaatsen voor vergoedingverlening en betaald parkeren? En welke relaties liggen er bijvoorbeeld met DVM, parkeer- en P&R-beleid?

Geef uw mening op de LinkedIn Group van Verkeer in Beeld! www.verkeerinbeeld.nl/linkedin