

## Verslag Vexpan lunchbijeenkomst 'Wat te doen met de vraag naar gratis parkeren'

10 september 2015, Green Village, Nieuwegein

Een flink aantal binnensteden kampt met een afnemende bezoekersaantallen. Winkeliers zien omzetten dalen. Eén van de oplossingen om het tij te keren wordt door ondernemers gezien in het (deels) afschaffen van het betaald parkeren. Maar is dat wel het ei van Columbus?

In de lunchbijeenkomst 'wat te doen met de vraag naar gratis parkeren' was dit het centrale thema.

Leen Decoster van het Belgische stedelijke parkeerbedrijf Parko vertelde over de ervaringen in Kortrijk, waar bezoekers sinds enige tijd de auto op straat 30 minuten gratis kunnen parkeren. Wouter Steenstra van Spark toonde een inventarisatie van Nederlandse steden die werken met gratis parkeren op straat. Vervolgens ging Pieter Delleman in op de gedachtengang: 'Stel dat het gratis parkeren werkt?'

### Het nieuwe parkeren

Ondanks strenge handhaving (60.000 naheffingen per jaar), parkeergeleiding, altijd vrije plaatsen in parkeergarages en hoge tarieven voor straatparkeren en lagere tarieven voor garageparkeren kampte de binnenstad van Kortrijk met een te hoge bezettingsgraad van geparkeerde auto's op straat.

Dat bleek uit een parkeeronderzoek dat in 2011 werd uitgevoerd.

Daarnaast was er de vraag van de middenstand om extra kort parkeren dichtbij de winkels te faciliteren en extra faciliteiten voor het laden en lossen te bieden.

De bestaande 60 laad- en losplaatsen werden veelal oneigenlijk gebruikt voor bezoekersparkeren en het laden en lossen kende piekmomenten.

Een oplossing voor de problemen moest aan een aantal randvoorwaarden voldoen:

- Meervoudig gebruik laad- en losplekken en kort parkeerplaatsen
- Beter benutten van het bestaande aanbod
- Kort parkeren aantrekkelijk maken
- Toezicht met nultolerantie.

De gemeente lanceerde Shop&Go: 30 minuten gratis parkeren in de binnenstad zonder ticket. Parkeersensoren registreren de geparkeerde tijd en e.e.a. wordt gemonitord via camerabewaking. Aan het Shop&Go concept ging een uitgebreide communicatiecampagne vooraf. Verder voorzien informatiezuilen bij de betreffende parkeerzones de bezoekers van informatie over de werking van Shop&Go.

Er wordt streng fysiek gehandhaafd. Wie de parkeertijd overschrijdt, heeft een naheffing van Eur. 25 aan de broek. En daarmee kunnen de lagere inkomsten uit parkeergelden gecompenseerd worden (0,4 naheffing per plaats per jaar).

In eerste instantie werd getest met 30 plaatsen, herkenbaar aan een groene belijning. In fase 1 van het project zijn vervolgens 200 parkeerplaatsen volgens het Shop&Go principe ingericht. Het laden en lossen is niet beperkt in tijd.

De winkeliers zijn zeer tevreden en de parkeerdruk on-street is sterk afgenomen.

De bewoners van Kortrijk zijn inmiddels vertrouwd met de nieuwe wijze van parkeren. Bezoekers van buiten de stad hebben er nog moeite mee, ondanks de intensieve informatie met per 3 parkeerplaatsen een informatiezuil.

Meer feiten en cijfers vindt u in de [presentatie van Leen Decoster](#).

### **Gratis parkeren in al zijn varianten**

Een aantal gemeenten in Nederland heeft inmiddels ook al gratis parkeren ingevoerd, in allerlei varianten. Andere gemeenten hebben hun parkeertarieven verlaagd. Dit alles gebeurt onder andere onder druk van de winkeliers, die hun omzetten zien dalen en betaald parkeren als één van de boosdoeners zien. Feit is, dat veel binnensteden hun bezoekersaantallen zien dalen.

In de presentatie van Wouter Steenstra van Spark passeerden de parkeermaatregelen die gemeenten genomen hebben om het tijt te keren de revue, uiteenlopend van 'eerste uur gratis' tot 'volledig afschaffen van betaald parkeren' ([zie zijn presentatie](#)).

De effecten daarvan zijn, voor zover ze al bekend zijn, ook wisselend. In twee straten in Utrecht bijvoorbeeld heeft men het tarief voor de eerste 30 minuten parkeren teruggebracht naar Eur 0,20. Dit resulteerde in het onwenselijke effect van meer autogebruik en minder fietsers.

Over het algemeen lijkt het ernaar uit te zien dat alle maatregelen niet leiden tot meer bezoekers, wel zijn verschuivingen in de parkeerdruk waarneembaar. Niet duidelijk is of de omzetten van winkeliers ook stijgen.

Vanuit de zaal werd opgemerkt dat het van groot belang is dat de bezoeker ook op de hoogte is van een aangepast parkeerbeleid.

Sommige gemeenten hebben betaald parkeren volledig afgeschaft. Dit zou een omzetstijging van 30% opgeleverd hebben, maar een echt goede onderbouwing daarvan is er nog niet.

Vanuit de zaal wordt opgemerkt dat de relatie met gemeenten die tarieven gelijk hebben gehouden nog wordt gemist. Een onderzoek naar de reden van het bezoek aan een stad is gewenst, zo niet noodzakelijk, alvorens wijzigingen in het parkeerbeleid in te voeren.

### **Stel dat het werkt**

Is het alleen maar mogelijk om gewenste doelgroepen te laten betalen zodat ongewenste doelgroepen elders parkeren?

Neen, dat kan ook op een andere manier, is de in de lunchbijeenkomst gepresenteerde gedachtegang van Pieter Delleman van Spark

Het betaald parkeren is oorspronkelijk in het leven geroepen om te reguleren. Nu zijn steden en begrotingen er volledig op ingericht.

Stel dat we een andere insteek nemen en parkeergedrag reguleren met tijdsduurbepanking?  
Uitgangspunten daarbij zijn dat reguleren moet en dat de overheid faciliteert.

Als uitgangspunt wordt genomen dat bewoners onbeperkt kunnen parkeren, zijn er faciliteiten voor ultra-kort parkeerders en bepaalde doelgroepen van bezoekers en wordt het langparkeren (woonwerkverkeer) beperkt.

Als case nam Delleman een middelgrote stad, waar in zone 1 (het centrum) 30 minuten gratis geparkeerd kan worden op straat, in zone 2, de binnenschil, 60 minuten en in de buitenschil 4 uur. (Betaald) parkeren in de garage kan natuurlijk onbeperkt.

Handhaving geschiedt bij ultrakort parkeren met parkeerplaatsdetectie of verblijfsdetectie aan de 'poort'

In de binnenschil wordt geautomatiseerd gehandhaafd met een hoge frequentie en in de buitenschil met een lagere frequentie.

Als we er al van overtuigd zijn dat parkeergedrag gereguleerd kan worden op basis van tijdsduurbepanking is de volgende gedachtegang: het kan goedkoper dan voorheen!

In deze gedachtegang worden de kapitaalslasten opgebracht door de gemeenschap (lokale overheid), de kosten van handhaving zouden worden betaald door de parkeerders ( opbrengsten van parkeerovertredingen), en beheer en onderhoud zou ten laste komen van de bestemmingsfunctie (ondernemers en/of vastgoedeigenaren). Hiermee zou een eind komen aan het juridisch fiscale kader voor parkeerregulering.

### **Wie durft?**

Het vraagt lef van alle betrokken partijen en het college om op zoek te gaan naar oplossingen voor teruglopende bezoekersaantallen aan winkelcentra en een model te ontwikkelen waar iedereen voor ontvankelijk is. Parkeren is daarin slechts een onderdeel.

Er zijn al wel ervaringen met (deels) gratis parkeren, maar nog geen concrete onderzoeksresultaten over de effecten ervan.

Vanuit de zaal wordt opnieuw wens naar een onderzoek naar bezoekersgedrag genoemd, gezien de vele veranderingen die binnensteden ondergaan. Blijven kleinere winkelgebieden wel overeind en hoe verhoudt het parkeren zich hierin?

Vanuit de zaal wordt de gastvrijheidsgedachte van steden in herinnering gebracht. Het geven van boetes na overschrijding van de parkeerduur onderschrijft deze gedachte niet. De consument moet zelf kunnen bepalen, dus wil hij langer te parkeren, dan zou er sprake moeten zijn van het betalen van parkeergeld in plaats van een boete. Of de winkelier meldt de bezoeker aan voor langer parkeren. Allerlei variaties zijn daarin denkbaar.

Is gratis parkeren één van de manieren om de aantrekkelijkheid van de binnenstad te redden?

Wie durft?

15 september 2015

az