

Ervaringen met privatisering van parkeren in de VS

In Nederland is het straatparkeren in tegenstelling tot het off-street parkeren nog altijd een alleenrecht van de overheid. Privatisering kan een mogelijkheid zijn tot optimalisering. Het is interessant om te kijken hoe het elders geregeld is en of publiek-private samenwerking (PPS) wenselijk is

TEKST JEROEN QUEE, SJOERD STIENSTRA

In discussies over het reilen en zeilen van het parkeren in Nederland komt vaak privatisering naar voren als belangrijke mogelijkheid tot optimalisering. Natuurlijk zijn private partijen al lange tijd succesvol actief bij off-street parkeren, maar bij het straatparkeren heeft de overheid nog het alleenrecht. In de Verenigde Staten (VS) zijn inmiddels ervaringen opgedaan met privatisering van straatparkeren. Hoewel de omstandigheden in de VS vaak flink verschillend zijn van de onze, kunnen de ervaringen met privatisering zeker bijdragen aan onze eigen afwegingen.

PARKEREN IN DE VS

Zoals veel overheidsactiviteiten in de VS is het parkeren in technisch en organisatorisch opzicht niet al te geavanceerd. In veel steden staan nog ouderwetse parkeermeters die alleen met muntgeld kunnen worden gevuld. Zaken als informatie en verwijzing zijn al

helemaal op de achtergrond.

In de zoektocht naar cash hebben sommige steden echter het parkeren in het vizier gekregen, daarbij gesouffleerd door bedrijven met lucratieve verdienscenario's.

DE PARKEER PPS IN CHICAGO

In 2010 heeft de stad Chicago een concessie voor het straatparkeren in de gehele stad gegeven aan een privaat consortium onder leiding van de bank Morgan Stanley. Het consortium heeft de stad 1,2 miljard dollar betaald voor een concessie van 75 jaar waarin zij alle opbrengsten van het straatparkeren krijgt. Het was de grootste concessie ooit in de VS.

Het inkoopproces van de concessie is het stadsbestuur op veel kritiek komen te staan, vanwege de geringe transparantie van de overeenkomst en het besluitvormingsproces. Inhoudelijk was er veel bezwaar omdat de gemeente geen enkele mogelijkheid meer

restte om beleid uit te voeren met impact op parkeerplaatsen anders dan tegen hoge afkoopsommen. Ook de besluitvorming ontmoette veel kritiek: de gemeenteraad van Chicago kreeg het contract pas 24 uur voordat zij daarover moesten beslissen onder ogen. De eerste periode van de geprivatiseerde situatie werd gekenmerkt door chaos en rumoer in de publieke opinie doordat Chicago Parking Meter LLC geen onderhoud meer pleegde op de 36.000 oude meters, de tarieven verhoogde en de impact van de genomen stap tot het publiek doordrong. Elke wijziging die de gemeente wilde doorvoeren in het openbaar gebied met effect voor parkeerplaatsen werd meteen vertaald in forse afkoopsommen. Het ontwikkelen van *buslanes*, fiets- en voetgangersvoorzieningen werd daardoor bijna onmogelijk. Van veel kanten is gesteld dat de concessie veel meer waard was dan de stad ervoor heeft gekregen. Latere berekeningen laten zien dat



het bedrag van 1,2 miljard dollar naar schatting nog niet de helft vertegenwoordigt van de gekapitaliseerde waarde van het straatparkeren over 75 jaar. Inmiddels, enkele jaren later, zijn de scherpe kantjes er wat af en is de situatie als volgt te kenschetsen:

- De oude parkeermeters zijn vervangen door 4.700 moderne parkeerautomaten.
- In een herziening van de overeenkomst zijn de afspraken met betrekking tot afkoopsommen en tarievenbeleid wat verzacht.
- De parkeertarieven zijn fors verhoogd (overigens binnen gemeentelijke kaders); het tarief in het centrale deel van de stad (de 'Loop') is nu 6,50 dollar per uur.
 - voor Amerikaanse begrippen een astronomisch bedrag – ter vergelijking: in Manhattan is het tarief 3,50 dollar per uur.
- Sinds 2014 is belparkeren mogelijk. Wat blijft is de minimale invloed die de stad nog heeft op haar openbare gebied en het feit dat de stad niet meer financieel meeprofiteert van gunstige parkeerontwikkelingen (maar ook geen risico loopt).

INDIANAPOLIS, GEMATIGDER PPS

In Indianapolis (850.000 inwoners) is in 2011, na een zorgvuldiger voorbereidings-

procedure van drie jaar, een concessie voor het straatparkeren voor vijftig jaar gegeven aan exploitant Xerox. Voor de concessie is een *upfront* betaling gedaan van twintig miljoen dollar. Jaarlijks ontvangt de stad een deel van de opbrengst.


Ook in Indianapolis is een flinke slag gemaakt in het vernieuwen van de apparatuur: 3.600 parkeermeters zijn stapsgewijs gemoderniseerd of vervangen door parkeerautomaten. Ook zijn als onderdeel van de concessie

nog steeds heel lang is, kent het contract wel een ontbindingsmogelijkheid elke tien jaar.

ACTUELE ONTWIKKELINGEN

Mede ingegeven door de ervaringen in Chicago hebben andere steden, zoals New York en Los Angeles, die privatisering serieus overwogen, besloten om het straatparkeren in handen van de gemeentelijke overheid te houden.

Niettemin lijkt in Indianapolis sprake van een geslaagde aanpak, waar naar kan worden gekeken als mogelijk voorbeeld voor nadere overwegingen, ook aan deze kant van de Atlantische Oceaan. Belangrijke lessen zijn wel om dergelijke ingrijpende en

gecompliceerde besluiten niet te overhaast te nemen, en om in het hele proces transparantie voorop te zetten, zowel qua inhoud van de afspraken als bij besluitvormingsproces en publieksinformatie. 

MEER INFO

www.chicagometers.com
www.parkindy.net

SJOERD STIENSTRA, Adviesbureau Stedelijk Verkeer
JEROEN QUEE, Grontmij

“ Elke wijziging die de gemeente wilde doorvoeren werd meteen vertaald in forse afkoopsommen ”

voorzieningen voor fietsparkeren getroffen. Verder is belparkeren geïntroduceerd en is werk gemaakt van het installeren van sensors om vrije plaatsen te signaleren. Doordat het inkoopproces transparanter heeft plaatsgevonden en ook de betrokkenheid van de stad in de toekomst niet geheel uit handen is gegeven is deze privatisering aanzienlijk positiever ontvangen. De parkeeropbrengst is zeer fors toegenomen en dit is voor het grootste deel toe te schrijven aan beter beheer. De gemeente profiteert mee. Hoewel de concessieperiode van vijftig jaar