

# Kansrijk mobiliteitsbeleid en parkeermanagement

Begin mei 2016 publiceerden het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) gezamenlijk het uitgebreide rapport *Kansrijk Mobiliteitsbeleid* over effecten van beleidsmaatregelen op het gebied van weginfrastructuur, prijsbeleid voor personenwegverkeer, goederenvervoer, openbaar vervoer, de fiets, luchtvaart, fiscale vergroening en ruimtelijke ordening in relatie tot mobiliteitsbeleid. Uit het rapport werd door de media (radio) het thema over kilometerheffing opgepikt. Is betaald parkeren dan een beter middel om te sturen?

TEKST PETER MARTENS BEELD Q-PARK

In deel 4 van het rapport *Kansrijk Mobiliteitsbeleid* over Prijsbeleid voor personenwegverkeer, waarin congestieheffing, spitsheffing en een aantal alternatieven worden besproken, wordt ook de beperking tot maatregelen op rijksniveau genoemd: "Parkeerbeleid is met name lokaal beleid en wordt daarom in deze analyse van rijksbeleid niet meegenomen."

Het rapport, wat begin mei gepubliceerd werd door het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), benoemt de effecten van de onderzochte maatregelen op mobiliteit (autogebruik, ov-gebruik en fiets), bereikbaarheid (files en bereikbare bestemmingen), leefbaarheid

(CO<sub>2</sub>, luchtverontreiniging, geluid en verkeersveiligheid) en maatschappelijke welvaart (on)gunstig, (on)bekend, financiële kosten). De inschattingen van de effecten zijn in het algemeen beperkt, onzeker en voor een deel lokaal afhankelijk van de omstandigheden en implementatie. Reden genoeg om toch nog eens serieus te kijken naar parkeermanagement als sturingsmiddel voor mobiliteit.

Parkeerbeleid is met name lokaal beleid, maar de knelpunten in de mobiliteit zijn ook lokaal en beperkt tot bepaalde tijdstippen. Bovendien leert het parkeermanagement in landen om ons heen, dat wel degelijk op rijksniveau met wet- en regelgeving kaders

voor nog effectiever parkeermanagement kunnen worden geschapen.

## IMPACT VAN MAATREGELEN

Een van de onderzochte maatregelen is de congestieheffing, die wegvakken beprijsd op drukke momenten. Er wordt gerekend met 11 cent per kilometer. Bij een gemiddelde woon-werk afstand van 19 kilometer betekent dit 2 euro per rit of maximaal 4 euro per dag, als ook de terugreis in de congestie-spits wordt gemaakt. In de grotere binnensteden is het gangbare parkeertarief voor een dag als gauw 10 tot 15 euro (nog afgezien van de G4). Maar voor het overgrote deel van de werknemers die in de spits naar de grotere



binnensteden rijden, worden de parkeerkosten nu door de werkgever gedragen, als een soort secundaire arbeidsvoorwaarde.

## WET- EN REGELGEVING

In Nederland is een sterk onderscheid in parkeerregelgeving in publiek domein en privaat domein. Op private grond is alleen parkeerregulering mogelijk met een slagboom.

In de Scandinavische landen en Engeland zijn er meer mogelijkheden, die in combinatie met nieuwe technologie als kentekenherkenning tot creatieve en effectieve oplossingen kunnen leiden: betaling van parkeren door de persoon wiens gedrag we willen beïnvloeden met slechts beperkte extra kosten van handhaving.

De handhaving van parkeerregulering op privaat terrein kan door de eigenaar worden gedelegeerd aan private partijen, die gecertificeerd zijn tot toegang tot het kentekenregister. Zo kunnen overtreders worden opgespoord en alsnog tot betaling worden gemaakt. Met kentekencontrole aan in- en uitrit kan de betaling worden geverifieerd en een controlegraad van nagenoeg honderd procent worden gehaald. Met deze bijna honderd procent controle en goede communicatie zal iedereen netjes betalen, immers bij een benzinstation rijdt ook bijna niemand weg zonder te betalen.

## SCANDINAVIË

In Scandinavische steden zijn parkeergarages onder kantoorgebouwen gewoon open zonder slagbomen, maar met kentekenherken-

ning aan de in- en uitrit. Eventueel staat er in de garage een betaalautomaat. Met wetmatig gestandaardiseerde bebording wordt het parkeerregime duidelijk gemaakt.

Abonnementhouders (die een commercieel tarief betalen) worden aan de in- en uitrit op kenteken herkend. Van bezoekers worden de in- en uitrijgegevens gecheckt tegen een betaaltransactie in de garage of betalen op rekening, zoals bij ons bij "mobiel parkeren" op straat gebruikelijk is. Handhaving in de garage is niet nodig: als aan de uitrit een uitrijder zonder betaling wordt geconstateerd, volgt een naheffing met verhoging in verband met opvraag- en naheffingskosten. Deze controle is in de praktijk honderd procent. Buiten kantoor tijden kunnen deze garages of terreinen door anderen worden gebruikt, waardoor beter dubbelgebruik kan worden gerealiseerd.

## ENGELAND

In Engeland zijn bewegingen om compensatie van parkeerkosten van werknemers door werkgevers aan banden te leggen. Als werkgevers parkeerplaatsen (nagenoeg) gratis aan hun werknemers beschikbaar stellen, moeten zij daarvoor een belasting betalen (*parking levy*) een variant op onze werkkostenregeling zonder vrije ruimte.

Bij een ziekenhuis in Wolverhampton (Engeland) ontvangen werknemers een maandelijks reisbudget. Bij autogebruik wordt op basis van kentekenherkenning (geleverd door het Nederlandse Scan-a-Car) aan in- en uitritten van het ziekenhuisterrein 6 Britse ponden per dag afgeboekt, waarmee

gebruik van openbaar vervoer of carpoolen wordt gestimuleerd. Met dezelfde kentekenherkenning wordt ook bezoekersparkeren gecontroleerd.

## EFFECTEN MOBILITEIT EN BEREIKBAARHEID

Door de parkeerkosten daadwerkelijk bij de werknemer te leggen (wellicht bekostigd uit een algemener individueel mobiliteitsbudget) wordt de keuze met betrekking tot het woonwerkvervoer daadwerkelijk beïnvloed. Het autoverkeer in de spits zal verminderen. Hoeveel zal, net als in het onderzoek door het CPB/PBL, afhankelijk zijn van lokale omstandigheden en beschikbare alternatieven.

Een belangrijk bijkomend effect is een betere verdeling van de beschikbare ruimte in de binnenstad over de gewenste doelgroepen. Immers, doordat minder parkeerplaatsen de hele dag worden bezet door werknemers ontstaat er ruimte voor bezoekers aan de diverse binnenstedelijke functies, zoals winkels. Deze bezoekers arriveren doorgaans na de ochtendspits en vissen zodoende tot nu toe achter het net van nog beschikbare parkeerplaatsen. Daarmee levert deze inzet ook een bijdrage aan de gewenste vitale binnensteden!

Informatie en bron: Het rapport *Kansrijk Mobiliteitsbeleid* is te downloaden via de website [www.pbl.nl](http://www.pbl.nl) en [www.cpb.nl](http://www.cpb.nl).

Peter Martens, vicevoorzitter Vexpan