

Vexpan Expertteam

vraag: 2017-012

Datum : 10 mei 2017
Gesteld door : Bestuur Vexpan, Peter Martens
Beantwoord d.d.: december 2017
Door : Empaction / Spark

VEXPAN – Expertteam

Verplaatsing parkeerfaciliteiten naar bestaande off-street voorzieningen

In veel (binnen)steden ontstaat steeds meer druk om ruimte, in beslag genomen door geparkeerde auto's, voor andere doelen te gebruiken: verblijfsruimte, aparte ruimte voor fietsers. Reductie van vraag naar parkeercapaciteit door introductie van zelfrijdende auto's lijkt beperkt en in een zeer verre toekomst. Bijbouwen van extra capaciteit leidt tot zeer dure (vaak ondergrondse) oplossingen met een groot risico op financiële gaten in de gemeentelijke begrotingen.

In enkele situaties zien we al initiatieven om particuliere garages in daluren in te zetten voor andere doelgroepen (bv 's avonds bewoners in publiek toegankelijke garages) op basis van een overeenkomst tussen de in dit geval private exploitant en de gemeente als "facilitator van de bewonersvergunningen". Een ander voorbeeld is Switchpark, dat aan "leden" via vooraf reserveren toegang tot een beperkt aantal private garages biedt.

Zo zijn er vele situaties met restcapaciteit op bepaalde uren:

- Bewonersgarages met overdag restcapaciteit die door kantoorgebruikers benut kan worden
- Kantoorgarages die 's avonds en in de weekends leeg staan kunnen als P&W (Park & Walk) voor binnenstadbezoekers gebruikt worden.

Het zou belang van lokale overheden moeten zijn om dit dubbelgebruik te stimuleren en daarmee dure nieuwbouw te voorkomen. Investeren in betere toegankelijkheid en veiligheid van bestaande voorzieningen moet financieel toch beter uitpakken dan compleet nieuwbouw.

Welke instrumenten kunnen er worden bedacht om deze synergie te realiseren?

Antwoord

Straatparkeerders verleiden om meer gebruik te maken van de garages wordt in meerdere gemeenten als instrument genoemd in het parkeerbeleid. Dit om druk op de openbare ruimte te verkleinen en om het aandeel zoekverkeer te verlagen. Hiervoor kunnen diverse maatregelen worden ingezet. Het is daarbij van belang om primair vanuit doelgroepen te redeneren.

Doelgroepen

Bezoekers

1. Restcapaciteit buiten de binnenstad inzetten om parkeren op afstand te promoten. Goed voorbeeld is P+R zuid in de gemeente Maastricht en de Rai in gemeente Amsterdam. (Benutten bestaande capaciteit.)
2. Garages die 's avonds en in weekenden veel restcapaciteit hebben aantrekkelijk maken met prijsbeleid (lees: op die momenten substantieel lagere tarieven) en dat ook promoten.

3. Inzet restcapaciteit garages tijdens evenementen en topdagen om piekbelasting op te vangen. Goed voorbeeld is samenwerking Rai en Arena in Amsterdam.

Werknemers

Een 'vergunning/abbonement'-combi aanbieden aan werknemers in een gebied om zo garages met restcapaciteit te promoten. Daarbij afrekenen op basis van werkelijk gebruik en parkeren in de garage is daarbij goedkoper dan op straat. Van belang is dan wel dat het straatparkeren ook gereguleerd is en de prijs van de combi-vergunning niet hoog is.

Een andere mogelijkheid is om 'maandag t/m vrijdag-abonnementen' aan te bieden in (centrum-) parkeergarages, om daarmee bestaande restcapaciteit op werkdagen te benutten.

Bewoners

Voor woongebieden met 's avonds en in het weekend hoge parkeerdruk en/of wachtlijsten en in nabijgelegen garages met op deze momenten restcapaciteit een goedkoop bewonersabonnement aanbieden dat gratis parkeren biedt tussen bijvoorbeeld 17:00 en 9:00 uur op werkdagen en 24 uur op zaterdag en zondag. Buiten deze tijden krijgt men reductie op het normale tarief. Maandelijks afrekenen op basis van werkelijk gebruik. Dit abonnement is verkrijgbaar naast de bewonersvergunning.

Aanbod parkeergarages

Om de benoemde doelgroepen te faciliteren moet aanbod beschikbaar zijn. Niet alleen doelgroepen moeten verleid worden, maar ook de aanbieders van parkeergarages. In publieke parkeergarages is dat in het algemeen eenvoudig te realiseren. Als in het parkeerbeleid is opgenomen dat verplaatsing van straat naar garage gewenst is, heeft de overheid een eigen aanleiding om hier invulling aan te geven. Private exploitanten hebben echter niet de primaire doelstelling om gemeentelijk parkeerbeleid te faciliteren. Er moet daarom met private partijen overlegd worden onder welke voorwaarden het mogelijk is om hun deuren te openen voor nieuwe groepen parkeerders. Het gaat hierbij niet alleen om exploitanten van openbare parkeergarages, maar juist ook om eigenaren van stallingsgarages of niet openbare parkeervoorzieningen. Zij hebben een aantal redenen waarom zij openstelling wel of niet willen faciliteren.

Argumenten voor:

- Het genereert extra inkomsten
- Strategisch; het ondersteunen van gemeentelijk beleid
- Uitrust van capaciteit; capaciteit op rustige tijdstippen vrijgeven in ruil voor gebruik van capaciteit op andere tijdstippen

Argumenten tegen:

- Angst dat auto's niet op tijd de parkeergarage verlaten en daardoor de vaste gebruikers in de weg zitten
- Veiligheid:
 - Identiteit van nieuwe gebruikers is onbekend
 - Afsluitbaarheid van andere gebouwoonderdelen is niet mogelijk of brengt hoge kosten met zich mee
- Financieel onaantrekkelijk
- Het levert extra beheerkosten en inspanning op voor o.a. extra schoonmaak
- Er zijn te weinig zwerfplekken (veel vaste plekken die niet vrijgegeven kunnen worden).

Dienstverleners

Er zijn verschillende partijen die inspelen op de vraag naar parkeerplaatsen door het aanbieden van niet openbare parkeerplaatsen. In de lijst hieronder zijn er een aantal opgenomen. Deze partijen gebruiken hun netwerk om vrije parkeercapaciteit in niet openbare parkeergarages of op parkeerterreinen te verkopen aan eenieder die hem wil gebruiken. Deze manier van het verhuren van parkeerplaatsen lijkt meer gericht op de bezoekers van gebieden en minder op de bewoners of werkenden binnen een gebied.

Aanbieders parkeerplaatsen in niet openbare garages:

- ParkBee (<https://parkbee.com/nl/>)
- Switchpark (www.switchpark.nl)
- Mobypark (www.mobypark.com)
- iParkYou (www.iparkyou.com)
- ParkU (www.parku.nl)
- BePark (www.bepark.eu)

Deze vraag is beantwoord door Vexpanteam-leden Empaction en Spark