

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Sturen in parkeren

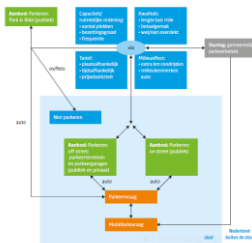
Maarten Kansen

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

- **De positie:** onafhankelijk kennisinstituut voor mobiliteit binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het KiM doet vraaggestuurd onderzoek voor alle modaliteiten in opdracht van de beleidsdirecties. Het KiM werkt voor het Rijk.
- **Het doel:** het leveren van kennis op strategisch niveau. Het KiM geeft geen adviezen.
- **De mensen:** ca. 30 onderzoekers: economen, geografen, bestuurskundigen, verkeerskundigen, natuurwetenschappers etc.
- **De producten:** resultaten openbaar: Zie www.kimnet.nl.

2 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Parkeren: een overzicht



3 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Onderzoeksvragen en aanpak

Onderzoeksvragen:

- Welke onderwerpen spelen een rol bij parkeren in de stad en wat zijn hun onderlinge relaties?
- **Hoe ziet het gemeentelijk parkeerbeleid eruit en welke effecten heeft dit beleid gehad?**
- **Gegeven de primaire rol van gemeente, wat zou de rol van het rijk kunnen zijn?**

Aanpak:

- Literatuuronderzoek
- Interviews experts.

4 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Sturing: Beleidsaanrijpingspunten 1

Vooraf

- Parkeren als onderdeel mobiliteitssysteem.
- Wegwerken misverstanden.

Capaciteit

- De capaciteit zelf.
- De locatie van de capaciteit.
- Soort capaciteit.
- Benutting van de capaciteit.

5 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Sturing: Beleidsaanrijpingspunten 2

Tarieven:

- Hoogte tarieven en tarieven/minuut, achteraf betalen.
- Werknemers laten betalen.
- Fiscale maatregelen auto van de zaak.
- Tariefsdifferentiatie.

Kwaliteit:

- Licht, camera's ruime plekken, eventueel diensten.

Milieu:

- Parkeermogelijkheden afhankelijk maken van milieukeurmerken auto.

6 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid



Parkeerbeleid gemeenten 1

- Afweging bereikbaarheid (meer parkeercapaciteit) en leefbaarheid (minder auto's op straat).
- Gemeenten benadrukken hierbij belang lokale context. Extrapolatie van situatie in stad A niet zonder meer toepasbaar in stad B.
- Beleid vaak gebaseerd op CROW kengetallen, verheven tot norm.
- Beleid vaak op basis van vooroordelen, lobby (wensen winkeliers, bedrijven, omwonenden), politiek, minder op cijfers.

7

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid



Parkeerbeleid gemeenten 2

- Relatie tussen verkeer en ruimtelijk ordening kan beter.
- Kosten-baten parkeren: De financieringssysteem van parkeren in veel gemeenten rekent niet altijd alle kosten (zoals de grondkosten) voor parkeren toe aan parkeren (maar aan de algemene openbare ruimte bijvoorbeeld). Hierdoor mate van kostendekkendheid niet duidelijk.
- Gegevens effecten parkeerbeleid ontbreken vaak. Hierdoor evaluaties moeilijk.
- Als wel gegevens dan alleen lokaal gemeten meestal via de parkeerdruk. Nauwelijks gebruik andere indicatoren.

8

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid



Waarom betrokkenheid Rijk?

- Oorspronkelijke onderzoeksvraag: Relatie parkeren-stedelijke bereikbaarheid. Rijk verantwoordelijk rijkswegen (o.a. congestie). Vraag moeilijk te beantwoorden.
- In MIRT projecten werken centrale en decentrale overheden samen. Hierbij staan opgaven centraal: ruimtelijke ordening **EN** verkeer en vervoer gezamenlijk oppakken, niet (meer) afzonderlijk. Parkeren kan onderdeel zijn van een MIRT project.

9

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid



Overheidsrollen

Facilitator



Communicator



Regulator



Realisator



10

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid



Mogelijke rollen Rijk 1

Regulator



- bij bepaling parkeercapaciteit via CROW-kengetallen.
- bij verbinding ruimtelijke ordening en mobiliteit via bestemmingsplannen.
- zorgen dat parkeren meer maatschappelijk kostendekkend wordt.
- juridisch mogelijk maken gebruik private parkeercapaciteit.
- juridisch mogelijk maken parkeerbeleid te baseren op milieukeurmerken auto.

11

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid



Mogelijke rollen Rijk 2

Facilitator



- bij verkrijgen en analyseren van parkeergegevens.
- bij ontwikkeling reisinformatie inclusief parkeerinformatie.
- investeren in specifieke parkeermogelijkheden als P&R.
- investeren in alternatieven voor de auto.

12

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid



Mogelijke rollen Rijk 3

Communicator



- in wegnemen misverstanden over parkeren.

13

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid



Vervolgonderzoek

- Meeste recente parkeerdata zijn 15 jaar oud. Een update is nodig.
- Prijsgevoeligheid per verplaatsingsmotief (woon-werk, vrije tijd) en locatie (centrum, buitenwijk) of bij bepaalde parkeerregimes (betalen, vergunningstelsel) is nog onvoldoende bekend.
- De relatie tussen verschillende kostenonderdelen van een parkeerplek en de tariefstelling via een model.
- Onderzoek naar de parkeerzoektijden op verschillende locaties onder verschillende parkeerregimes.
- Hoe nemen mensen de parkeren mee in hun besluit de voorgenomen reis al dan niet met de auto te ondernemen?
- Evaluatie van parkeren via de systematiek van een nulmeting-maatregel-effectmeting.
- Effect innovaties (zelfrijdende auto, toenemend (e)fiets gebruik) op parkeren

14

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Dank voor uw aandacht!

15

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid