

Het tackelen van parkeerproblematiek in vier stappen

De discussie over parkeerproblematiek wordt vol emotie gevoerd. Het thema staat dicht bij burgers en politiek, en vaak zijn er grote financiële belangen mee gemoeid. Om de problematiek duidelijk te krijgen en draagvlak te creëren voor oplossingsrichtingen heeft MuConsult een stappenplan opgesteld. De vier stappen zijn gebaseerd op een integrale benadering.

TEKST **FALCO LIEVAART** EN **CASPER STELLING**

Veel gemeenten ervaren parkeerproblematiek door een capaciteitstekort. Dit leidt tot ongewenste effecten. Automobilisten zijn langer bezig met het zoeken naar een vrije parkeerplaats, met meer zoekverkeer als gevolg. In een gebied waar naast bewoners ook andere doelgroepen van binnensteden parkeren (werknemers, studenten en bezoekers van binnensteden) ervaren bewoners parkeerproblematiek.

De discussie over parkeerproblematiek wordt meer dan in andere domeinen van de mobiliteitssector vaak vol emotie gevoerd. Het thema staat dicht bij de burger en de politiek, en vaak zijn er grote financiële belangen mee gemoeid. Parkeerproblemen ontstaan door passief of reactief (parkeer)beleid. MuConsult heeft op basis van een integrale aanpak een stappenplan ontwikkeld om overheden te ondersteunen bij het ontrafelen van het probleem en het realiseren van ambities. Uniek aan deze aanpak is dat niet alleen wordt gekeken naar de parkeerdruk in het studiegebied, maar ook naar het autobezit en autogebruik van inwoners, werknemers, bezoekers en andere specifieke doelgroepen. Het stappenplan begint met een integrale probleemanalyse. Vervolgens worden oplossingsrichtingen afgewogen, waarbij draagvlak cruciaal is. De uiteindelijke oplossingsrichtingen worden geprogrammeerd in visies en uitvoeringsplannen. De laatste stap is het monitoren van het beleid, waarbij wordt getoetst of de oplossingsrichtingen het gewenste effect hebben.



STAP 1: DEFINIËREN VAN HET PROBLEEM

Startpunt van de aanpak is een gedegen analyse van het probleem. Met behulp van objectieve data en de beleving van doelgroepen en stakeholders wordt de problematiek ontrafeld. Ervaring leert dat een parkeerprobleem vaak meerdere oorzaken heeft. In deze eerste stap wordt dit in kaart gebracht, waarmee inzicht wordt verkregen in de opstapeling van problemen en de veroorzakers daarvan, alsmede de belangen en mogelijke inbreng van alle stakeholders in het gebied. Met parkeerdrukonderzoeken is de bezettingsgraad voor een bepaald moment vast te stellen. Dit is een eerste stap maar geeft nog geen compleet beeld van het probleem. In het stappenplan is doelgroepenonderzoek toegevoegd als onderzoeksmethode waarbij zowel een kwalitatieve (semi-gestructureerde interviews van parkeerders) als kwantitatieve benadering (kentekenonderzoek) mogelijk is. Door vast te stellen hoe groot het aandeel geparkeerde auto's van bewoners en niet-bewoners bijvoorbeeld is, kunnen voorspellingen worden gedaan over de bezettingsgraad op verschillende tijdstippen. Mocht het zo zijn dat in het studiegebied een grote verscheidenheid is aan doelgroepen, wordt een combinatie van de semi-gestructureerde interviews en het kentekenonderzoek geadviseerd.

STAP 2: OPLOSSINGSRICHTINGEN AFWEGEN

De tweede stap is het onderzoeken van oplossingsrichtingen. Ook hier kiezen wij voor een integrale benadering: naast oplossingen in de parkeersector worden ook oplossingen gezocht om het autobezit en gebruik van de relevante doelgroepen te beïnvloeden en alternatieven te stimuleren. Voorbeelden van deze maatregelen zijn in figuur 1 weergegeven. Uit ervaringen MuConsult blijkt dat het samenstellen van een integraal maatregelenpakket waarbij alle stakeholders een actieve rol spelen het meest kansrijk is. Om het draagvlak te vergroten is het opstellen van een maatregelenpakket in co-creatie met de politiek, de stakeholders en belanghebbenden cruciaal.

Parkeerproblemen ontstaan door passief of reactief (parkeer)beleid

STAP 3: BELEID PROGRAMMEREN

De oplossingsrichtingen worden in stap 3 in visies en uitvoeringsplannen geprogrammeerd, voor zowel de korte-, middellange- als de lange termijn. Voorbeelden hiervan zijn het vertalen van parkeeronderzoek naar concreet beleidsadvies, het opstellen van parkeer(normen)nota's en -verordeningen en het ontwerpen van integrale gebiedsgerichte aanpakken. Voor de lange termijn maakt MuConsult geregeld beleidskaders op basis van prognoses van de ontwikkeling van het autobezit en gebruik van doelgroepen. Langetermijneffecten van corona worden hierin verwerkt. Ook worden uitvoeringsplannen opgesteld voor mobiliteitsmanagement maatregelen voor gemeenten en regionale samenwerkingsverbanden om autobezit- en gebruik te verminderen en het parkeren op de gewenste plek te stimuleren. Daarnaast zijn wij in staat om het beleid in te bedden in bredere gemeentelijke, provinciale en landelijke kaders, bijvoorbeeld via het MIRT beleid of het Klimaat- of Schone Luchtakkoord.

STAP 4: MONITOREN VAN HET BELEID

De laatste stap van het stappenplan is het monitoren van het beleid. Dit is een cruciale stap die vaak wordt overgeslagen. Door maatregelen te monitoren en te evalueren wordt duidelijk of deze maatregelen (zoals verwacht) bijdragen aan een oplossing van het parkeerprobleem. De monitoring kan plaatsvinden met de onderzoeksmethoden zoals in stap 1 zijn benoemd. Door deze onderzoeken op

meerdere momenten te herhalen, worden ontwikkelingen door de tijd duidelijk. De herhalingsonderzoeken kunnen bijvoorbeeld één keer per jaar plaatsvinden. De monitoringscijfers krijgen betekenis als zij vergeleken worden met de vooraf gestelde doelen van de aanpak en/of met de ontwikkelingen in soortgelijke gebieden. De uitkomsten van de monitoring zijn tweeledig: verantwoording en bijsturing. Verantwoording betekent dat de monitoringsresultaten worden gebruikt om de genomen maatregelen en de hierbij horende besteding van publieke middelen te beoordelen op (kosten)effectiviteit. Bijsturing betekent dat de monitoringsresultaten worden gebruikt om maatregelen te optimaliseren ("doen we de dingen goed"), en als dat na een aantal keer nog steeds niet leidt tot hogere effecten de maatregelen stop te zetten en andere maatregelen te nemen ("doen we de goede dingen").

TOT SLOT

Dit stappenplan is een gestructureerde manier om integrale bereikbaarheidsproblemen via de parkeersector aan te pakken. Eerste ervaringen met de methode leren dat de aanpak leidt tot een bredere beleidsmatige afweging, meer begrip voor maatregelen vanuit de samenleving en meer actieve inzet van private partners in het onderzoeksgebied.

FALCO LIEVAART en CASPER STELLING, MuConsult



Figuur 1: Oplossingsrichtingen