



AFSTUDEERONDERZOEK

Ruimtelijke structuur, parkeerregime en de parkeerdruk in stedelijke woonbuurten

*Ross Ruiter, Student
Ruimtelijke Ordening en
Planologie*

*Hogeschool van Utrecht,
Faculteit Natuur en Techniek,
Instituut voor Gebouwde
Omgeving*

*Trajan, innovative traffic and
transportation projects*

COLOFON

Student:

Ross Ruiter
1562360
Hofmeyrstraat 38-1
1091NA Amsterdam
06 - 41 33 76 04
Ross.ruiter@gmail.com

Opleiding:

Ruimtelijke Ordening en Planologie
Mobiliteit en Verkeer en Planologisch Onderzoek
TROP-AFO8-08
1^e begeleider: Arnold Helfrich
2^e begeleider: David van der Steen



Bedrijf:

Trajan
Postadres: postbus 75291 1070AG Amsterdam
Bezoekadres: WG-plein 753 1054SK Amsterdam
+31 20 670 79 35
Begeleider: drs. J.S. de Vries
Jacob@trajan.nl
www.trajan.nl



VOORWOORD

Ik heb mijn afstudeeronderzoek mogen houden bij het onderzoeksbureau Trajan in Amsterdam. In februari 2012 ben ik hier begonnen aan mijn tweede stage uit het derde jaar. Na afronding van mijn stage ben ik bij Trajan blijven werken als oproepkracht. De keuze voor mijn afstudeerplek (en onderwerp) was dan ook snel gemaakt.

SAMENVATTING EN BEVINDINGEN

De druk op de openbare ruimte in stedelijke gebieden neemt toe. Een van de factoren die deze druk veroorzaakt is parkeren op straat. Een groot deel van de openbare ruimte is exclusief voor de parkerende automobilist gereserveerd. Verschillende trends wijzen op een groeiend aantal auto's die langer stilstaan in stedelijke gebieden. In veel stedelijke woonbuurten zijn er al parkeerproblemen, deze problemen zullen zonder ingrijpen alleen maar groter worden.

Het parkeerbeleid in Nederland is decentraal georganiseerd. Parkeerbeleid op nationaal niveau bestaat niet, daarom botsen de belangen van nationale beleidsplannen op het gebied van mobiliteit met parkeerbeleid van lokale overheden. Het parkeerbeleid is reactief.

Er wordt niet (goed) geanticipeerd op nieuwe ontwikkelingen en er wordt niet (ver genoeg) vooruit gekeken. Technologische- en maatschappelijke ontwikkelingen halen het parkeerbeleid in. Mede door de recessie zijn overheden het parkeervraagstuk opnieuw gaan bekijken. Gemeenten zoals Amsterdam lijken steeds meer bewust te worden dat het parkeerbeleid anders moet, er moet niet langer te snel worden voldaan aan de vraag naar meer capaciteit. Er moet niet langer worden gekozen voor de snelste en op de korte termijn goedkoopste oplossing: parkeren in de openbare ruimte.

Er zijn verschillende manieren om parkeerbeleid te voeren. Uit de beleidsinventarisatie zijn ruwweg drie verschillende 'stromingen' gevonden:

- Gemeenten die (blijven) voorzien in de parkeervraag van bewoners en bezoekers. Grote stukken openbare ruimte worden gereserveerd voor nieuwe parkeerplekken. Deze gemeenten worden gekenmerkt door een hoog autobezit en een functionele indeling/stadsplattegrond (Lelystad). Het ontbreekt in de woonbuurten aan een parkeerregime;
- Gemeenten die voorzien in de parkeervraag van bewoners en bezoekers, maar wel kijken naar 'off street' parkeeroplossingen (Almere) en andere maatregelen zoals ringparkeren en deelauto's (Utrecht en Amsterdam). Parkeerregime geldt vooral in gebieden rondom stads- en winkelcentra;
- Gemeenten die niet langer in de vraag blijven voorzien, maar door het bieden van alternatieven zoals Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en deelauto's het autobezit en daarmee de parkeerdruk in stedelijke woonbuurten willen terugdringen (Amsterdam-West).

Een aantoonbare relatie tussen de ruimtelijke structuur van een buurt en de parkeerdruk is er niet. Wel is er een verband tussen kenmerken van ruimtelijke structuur (woningdichtheid) en de parkeerdruk (van Zanten, 2013). De oorzaken liggen niet altijd binnen de buurt zelf. Het is onder andere in grote mate afhankelijk van de ruimtelijke context en variabelen zoals autobezit en demografie. Er is maatwerk nodig om parkeerproblemen op te lossen, de problemen zijn gebiedsspecifiek.

Elke buurt is uniek, dus elke buurt vraagt om een andere aanpak van het parkeervraagstuk.

INHOUDSOPGAVE

Colofon.....	1
Voorwoord.....	2
Samenvatting en bevindingen	4
Inhoudsopgave.....	5
Inleiding.....	7
Parkeren in de stad... ..	7
Doelstelling	7
Probleemstelling	7
Toelichting onderzoeksvragen en onderzoeksmethoden.....	8
Leeswijzer.....	8
Afkortingen	9

ACHTERGROND

1 Trends	11
1.1 Autobezit.....	11
1.2 Autogebruik	12
1.3 Andere geluiden.....	13
2 Parkeerbeleid.....	15
2.1 Historie van parkeerbeleid.....	15
2.2 Samenvatting parkeerbeleid per gemeente	16
2.2.1 Amsterdam.....	16
2.2.2 Utrecht	18
2.2.3 Almere.....	19
2.2.4 Lelystad	20
2.3 Samenvatting beleid	21
2.3.1 Waarom parkeerbeleid?	21
2.3.2 Andere doelen.....	22
2.3.3 Maatregelen.....	22
2.3.4 Ruimtelijke structuur en parkeerbeleid	23
3 De ruimtelijke structuur van (stedelijke) woonbuurten	24
3.1 Amsterdam en de Swammerdambuurt	24
3.2 Utrecht	26

3.3	Almere.....	26
3.4	Lelystad	27
3.5	Verschillen.....	27
4	Interviews.....	31
4.1	prof. dr. J.N. van Ommeren	31
4.2	Ed van Savooyen	33
4.3	Jacob de Vries	35
VISIE		
5	Visie.....	37
5.1	Probleemanalyse.....	37
5.2	Hoe nu verder.....	38
5.3	Oplossingsmodellen.....	41
CASUS		
6	Casus Swammerdambuurt.....	43
6.1	Introductie Swammerdambuurt	43
6.2	Huidige parkeersituatie Swammerdambuurt	46
6.2.1	Parkeercapaciteit	46
6.2.2	Bezetting	48
6.2.3	Parkeerdruk.....	49
6.3	Oplossingsmodellen.....	51
6.3.1	Oplossing 1: Opheffen en verplaatsen van parkeercapaciteit.....	51
6.3.2	Oplossing 2: Opheffen van parkeercapaciteit.....	52
6.3.3	Oplossing 3: Creëren van meer parkeerplekken.....	54
6.3.4	Vergelijking.....	55
6.3.5	Wat moet er in de Swammerdambuurt gebeuren?	56
CONCLUSIE		
7	Conclusie	57
7.1	Advies.....	58
7.2	Reflectie op het afstudeeronderzoek	59
	Literatuurlijst.....	60

INLEIDING

In februari 2013 ben ik begonnen aan mijn afstudeeronderzoek bij het onderzoeksbureau Trajan in Amsterdam. Dit bureau specialiseert zich in beleidsondersteunend onderzoek op het snijvlak van ruimtelijke ordening en mobiliteit. Een van de vaak terugkomende onderwerpen bij Trajan is het stedelijke parkeervraagstuk. Trajan heeft zich de afgelopen jaren gespecialiseerd in onderzoek naar parkeerproblemen. Zo ben ik ook op mijn onderwerp gekomen: parkeerproblemen in stedelijke woonbuurten.

PARKEREN IN DE STAD...

Doelstelling

Stedelijke woonbuurten krijgen steeds vaker te maken met parkeerproblemen. Dit heeft niet één oorzaak, maar is te wijten aan meerdere factoren. Dit afstudeeronderzoek is een verkenning naar de verschillende factoren die de parkeerdruk in stedelijke woonbuurten beïnvloeden en welke lessen overheden hieruit kunnen leren. Extra aandacht gaat tijdens het afstudeeronderzoek uit naar de ruimtelijke structuur en ruimtelijke context van de woonbuurten.

Er is gekozen om tijdens dit onderzoek in te zoomen op stedelijke woonbuurten. Dit is gebaseerd op de aanname dat de parkeerproblemen in stedelijke gebieden groter zijn dan in de minder stedelijke gebieden. Dit heeft meerdere oorzaken die later zullen worden behandeld.

Het doel van het afstudeeronderzoek is om inzicht te krijgen in verschillende factoren die parkeerproblemen in woongebieden veroorzaken. Deze inzichten worden vertaald naar een praktijkvoorbeeld (de casus) en resulteren in een concluderend advies. Dit advies zal vooral gericht zijn op beleidsbepalers.

Probleemstelling

Om er voor te zorgen dat een woonbuurt 'functioneert', is het onder andere belangrijk dat er een actueel parkeerbeleid en parkeerregime aanwezig is. Om een goed parkeerbeleid te voeren is het van belang om te weten welke factoren het parkeervraagstuk beïnvloeden. Er is niet één pakket met maatregelen die overal tot het gewenste effect zal leiden. Elk gebied is uniek in zijn ruimtelijke structuur en context. Dit betekent dat parkeerproblemen in verschillende buurten op verschillende manieren moeten worden opgelost. Het hierboven beschreven vraagstuk heeft geleid tot de volgende onderzoeksvraag:

WELKE RELATIE IS ER TUSSEN DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR, RUIMTELIJKE CONTEXT VAN EEN STEDELIJKE WOONBUURT EN DE PARKEERDRUK IN DEZE BUURT?

Om de onderzoeksvraag is onderverdeeld in verschillende subvragen:

1. Welke factoren beïnvloeden de parkeerdruk in stedelijke woonbuurten?
 - a. Hoe ontwikkelen deze factoren zich de komende periode?
2. Wat voor parkeerbeleid hanteren de overheden?
 - a. Wat willen overheden bereiken met parkeerbeleid?
 - b. Welke oplossingen dragen overheden aan in het parkeerbeleid?

3. Welke typologieën stedelijke woonbuurten kan je omschrijven?
 - a. Hoe wordt parkeren opgelost in deze buurten?
4. Wat is de visie op het parkeren in woonbuurten van experts uit het vakgebied?
5. Wat voor effecten hebben maatregelen voortvloeiend uit parkeerbeleid op de parkeerdruk en ruimtelijke structuur van een woonbuurt?

Toelichting onderzoeksvragen en onderzoeksmethoden

De eerste subvraag gaat in op verschillende trends die de parkeerdruk beïnvloeden (statistische analyse en interviews). Denk hierbij aan het autobezit, autogebruik en sociaaleconomische en demografische trends.

Voor het hoofdstuk 'Parkeerbeleid' worden vier gemeenten geanalyseerd (literatuuronderzoek). De keuze voor de gemeenten is gebaseerd op de ruimtelijke structuur, omvang, leeftijd, en de aanwezigheid van data en openbaar parkeerbeleid. Met deze redenen is voor de volgende vier gemeenten gekozen: Amsterdam, Utrecht, Almere en Lelystad. Vier gemeenten die van elkaar verschillen qua parkeerbeleid, ruimtelijke structuur en context (lees stedelijkheid). Het onderlinge verschil zorgt ervoor dat er verschillend parkeerbeleid in verschillende omgevingen met elkaar kan worden vergeleken.

De derde subvraag gaat in de verschillen in type woonbuurten (literatuur onderzoek en ruimtelijke analyse). De ruimtelijke structuur van een woonbuurt in Amsterdam is anders dan die in Lelystad. Dit is noodzakelijk om een eventueel verband tussen ruimtelijke structuur en parkeerdruk aan te tonen.

Voor beantwoording van de vierde subvraag worden er drie interviews met parkeerexperts uit het werkveld afgenomen: Ed van Savooyen (Spark), Jos van Ommeren (Hoogleraar Vrije Universiteit) en Jacob de Vries (Trajan). Deze interviews worden afgenomen om zo de visie van experts op het parkeervraagstuk weer te geven en mijn eigen visie te toetsen.

De antwoorden op deze subvragen vormen de basis van mijn eigen visie op het parkeervraagstuk in stedelijke woonbuurten. Ik geef hierin mijn conclusies n.a.v. de voorgaande analyses. Er worden in dit hoofdstuk drie 'oplossingsmodellen' beschreven. Deze zijn een resultaat van de beleidsanalyses van de vier gemeenten. Elk model vertegenwoordigt een bepaalde richting die gemeenten op kunnen gaan met hun parkeerbeleid.

Om de oplossingsmodellen tastbaar te maken, worden ze uitgewerkt in de casus Swammerdambuurt. Hierin worden de effecten voor de parkeerdruk en ruimtelijke structuur in de buurt in kaart gebracht. Dit resulteert in een conclusie voor het aanpakken van het parkeervraagstuk in de Swammerdambuurt.

Tot slot wordt in de conclusie de onderzoeksvraag beantwoord en de bevindingen van het afstudeeronderzoek gepresenteerd.

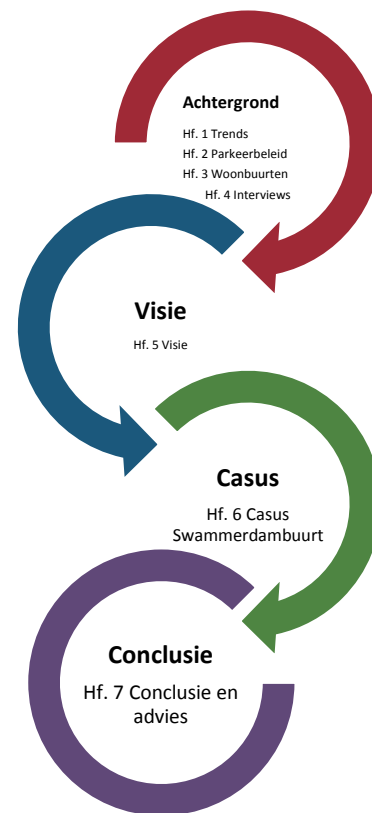
LEESWIJZER

Om goed antwoord te kunnen geven op de onderzoeksvraag is het noodzakelijk om de factoren die parkeerdruk beïnvloeden te analyseren. Dit gebeurt in het hoofdstuk 'Achtergrond'. In dit hoofdstuk wordt door middel van statistische analyses, literatuuronderzoek en interviews onderzoek gedaan naar onder andere: trends, parkeerbeleid en de visie van parkeerexperts.

Het hoofdstuk 'Achtergrond' vormt de basis van mijn eigen visie op het parkeerdilemma in stedelijke woonbuurten. Deze visie wordt gevormd in het volgende hoofdstuk 'Theorie'. In dit hoofdstuk zullen drie 'oplossingsrichtingen' worden gekozen. Deze 'oplossingsrichtingen' zijn mogelijkheden die je als gemeente hebt om parkeerbeleid te voeren in een bepaalde buurt.

De effecten van deze oplossingen worden toegelicht door ze alle drie uit te werken in het hoofdstuk 'Casus Swammerdambuurt'. Deze stedelijke woonbuurt uit Amsterdam wordt grondig geanalyseerd en alle drie de 'oplossingsrichtingen' worden uitgewerkt. Op deze manier is het helder welke gevolgen een bepaalde methode heeft voor de buurt op het gebied van parkeerdruk en ruimtelijke structuur.

Met mijn theorie, onderbouwd door de analyses uit het hoofdstuk 'Achtergrond' en de 'Casus Swammerdambuurt', geef ik een concluderend advies aan overheden. In dit advies staat wat de beste oplossing is voor parkeerbeleid in stedelijke woonbuurten, wat de aandachtspunten zijn en wat de gevolgen van het gekozen beleid zijn voor de parkeerdruk en ruimtelijke structuur van een woonbuurt.



Figuur 1: Schematische weergave indeling afstudeeronderzoek

AFKORTINGEN

- CBS: Centraal Bureau voor de Statistiek
- CROW: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek
- DIVV: Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer
- HOV: Hoogwaardig Openbaar Vervoer
- HvA: Hogeschool van Amsterdam
- KiM: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
- KpVV: Kennisplatform Verkeer en Vervoer
- O+S: Dienst Onderzoek en Statistiek
- OV: Openbaar Vervoer
- P&R: Park and ride
- PBL: Planbureau voor de Leefomgeving
- PKD: Parkeerdruk
- RDW: Rijksdienst voor Wegverkeer
- VU: Vrije Universiteit

1 TRENDS

In dit hoofdstuk wordt geprobeerd een beeld te schetsen van verschillende ontwikkelingen die het parkeervraagstuk in stedelijke woonbuurten mogelijk kunnen beïnvloeden. Wat zijn de ontwikkelingen van het autobezit, autogebruik van de laatste jaren? Blijven deze ontwikkelingen zich voortzetten of heeft de nieuwe generatie stedelijken niet langer dezelfde behoeftes als de huidige generatie?

1.1 AUTOBEZIT

Het aantal motorvoertuigen is tussen 1990 en 2012 met 65 procent gestegen naar ruim 9,5 miljoen motorvoertuigen (CBS, 2013). Deze groei op zichzelf zegt niet zo veel, maar als je kijkt naar de toename van de woningvoorraad, dan zie je dat in dezelfde periode de woningvoorraad in Nederland met 25 procent steeg naar bijna 7,3 miljoen woningen (grafiek 1). Deze onevenredige groei heeft geleid tot een stijging van het landelijk autobezit van 1 naar 1,3 motorvoertuigen per huishouden.

Het landelijke autobezit is echter niet representatief voor het autobezit per gemeente (grafiek 2). Zoals verwacht blijft het autobezit in de steden achter op het landelijk gemiddelde. Alleen Lelystad steekt boven het landelijk gemiddelde van 1,3 motorvoertuigen per huishouden uit. Dit betekent niet automatisch dat er ook een parkeerprobleem in Lelystad is, in tegenstelling tot stedelijke(re) gebieden is het in Lelystad in woongebieden vrijwel altijd mogelijk om zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte te parkeren.

De verwachting is dat de groei van het aantal motorvoertuigen pas in 2030 zal stoppen. Afhankelijk van economische ontwikkelingen zal het wagenpark in deze periode groeien met 9 tot 50 procent (Coevering, 2009). De groei heeft voornamelijk twee oorzaken: het aantal huishoudens neemt toe en het autobezit per huishouden neemt toe (Coevering, 2009).

De groei zal voornamelijk plaatsvinden in de sterk stedelijke gebieden (Coevering, 2009). Dit komt door:

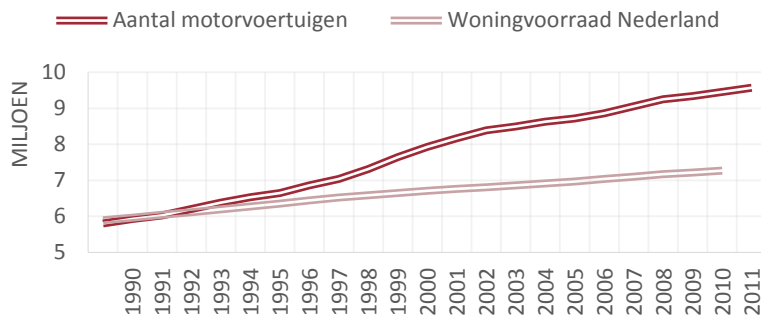
1. de inhaalslag die ze gaan maken ten opzichte van de minder stedelijke gebieden;
2. de stedelijke inbreidingsopgave;
3. het aantrekken/behouden van kapitaalkrachtige huishoudens.

Om te kijken of deze theorie klopt is de groei van het aantal motorvoertuigen in Amsterdam, stadsregio Amsterdam en Nederland tussen 1 januari 2010 en 1 januari 2012 in kaart gebracht. Dit bevestigt de redenering van Coevering dat het autobezit in de stad sneller groeit dan landelijk in de regio.

Regio	2010	Groei 2010-2011	2011	Groei 2011-2012	2012
Amsterdam	259.664	1,24%	262.872	1,49%	266.784
Stadsregio	654.267	-0,22%	652.821	0,11%	653.561
Nederland	9.34.006	1,20%	9.451.739	1,27%	9.571.506

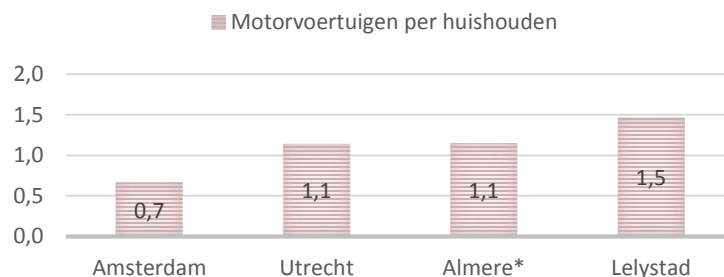
Tabel 1: Groei motorvoertuigen per regio (eigen bewerking data: O&S jaarboek 2010, 2011, 2012)

GROEI MOTORVOERTUIGEN VS. WONINGVOORRAAD



Grafiek 1: Groei Motorvoertuigen en woningvoorraad
periode 1990-2012 (bron: eigen bewerking data: CBS, 2013)

MOTORVOERTUIGEN PER HUISHOUDEN



Grafiek 2: Motorvoertuigen per huishouden op 1 januari 2012 (*gegevens Almere uit 2011)

1.2 AUTOGEBRUIK

Naast het autobezit is ook het autogebruik van belang, hoe minder een auto wordt gebruikt, hoe vaker hij stilstaat en daarmee een parkeerplek bezet. Een voorbeeld: 19 procent van de vergunninghouders in Amsterdam gebruikt zijn auto minder dan één keer per week (Parkeerplan Amsterdam, 2012). In deze paragraaf wordt kort het gebruik van de auto toegelicht. De auto vraagt om drie soorten ruimte (Bach, 2006):

1. Statische stallingruimte bij woning;
2. Statische stallingruimte bij bestemmingen;
3. Dynamische rijruimte.

Van alle motorvoertuigen in Nederland, is het gebruik van de personenauto verreweg het grootst. Het autogebruik van personenauto's in Nederland is anno 2011 opgelopen tot 103 miljard kilometer (totaal motorvoertuigen is ong. 128 miljard kilometer). Een stijging van 30 procent t.o.v. 1990 (PBL, 2013). Tussen 1990 en 2007 is het aantal gereden kilometers in het centrumgebied van Amsterdam juist met

30 procent afgenomen. Het autobezit binnen de ring is in dezelfde periode met 7 procent gestegen. (Parkeerplan Amsterdam, 2012) Kortom, auto's staan vaker stil en bezetten op deze manier continu een parkeerplek. Zolang deze trend zich blijft voortzetten, en er geen evenredige groei in het parkeeraanbod zal zijn, zal de parkeerproblematiek in stedelijke gebieden alleen maar groter worden.

De maatregelen die de overheid wil nemen om het autogebruik terug te dringen, denk aan betalen per kilometer, zorgen ervoor dat niet langer het autobezit maar het autogebruik wordt belast. Dit is een typisch voorbeeld van nationaal beleid waar geen rekening wordt gehouden met de bijwerkingen op lokaal niveau: namelijk meer voertuigen die langer stilstaan.

1.3 ANDERE GELUIDEN

De hiervoor geanalyseerde trends hebben als conclusie dat de parkeerdruk in stedelijke gebieden alleen maar zal toenemen. Maar er is ook een ander geluid te horen.

Het aandeel eenpersoonshuishoudens neemt steeds verder toe. 57 procent van de eenpersoonshuishoudens beschikt over een auto, bij de huishoudens met vier of meer personen is dit 96 procent (Jeekel, 2011). Het aandeel eenpersoonshuishoudens is juist in de stad groter (en groeiende) dan ergens anders (O&S, 2013). Dit gegeven wijst dus op een laag autobezit in de stad, alleen de vraag is of dit lage autobezit per huishouden opweegt tegen de veel grotere woningdichtheid in de stad.

Demotorization

Verschillende studies (Mobiliteitsbalans 2012 en Automotive landscape 2025, 2011) tonen aan dat er zogenaamde 'demotorization' optreedt onder de jongere generatie in industriële landen (Automotive landscape 2025, 2011). Hiermee wordt bedoeld dat interesse in het bezit en gebruik van de auto afneemt. In Japan is een onderzoek gedaan naar de interesses van drie generaties (ex) studenten. Elke groep moest twintig producten in volgorde van interesse zetten. Naarmate de studenten jonger werden nam de interesse in auto serieus af (Automotive landscape 2025, 2011):

- 40 en 50 plussers: 7^e
- 20 en 30 plussers: 10^e
- Huidige studenten: 17^e

Een van de oorzaken van het lagere autobezit en autogebruik onder jongeren t.o.v. vijftien jaar geleden is het feit dat er steeds meer jongeren studeren en daarmee ook minder behoefte aan een auto hebben (Mobiliteitsbalans, 2012).

Eenzijds is dus de verwachting dat het autobezit in stedelijke gebieden zal gaan groeien (Coevering, 2009) richting het landelijk gemiddelde van 1,5 motorvoertuigen per huishouden, maar aan de andere kant is er ook een trendbreuk te zien bij de nieuwe generatie die niet langer een auto nodig heeft. Daarbij is het aantal eenpersoonshuishoudens in stedelijke gebieden veel groter dan in landelijke gebieden. Deze groep heeft in tegenstelling tot huishoudens met meerdere (werkende) personen minder snel behoefte aan een (2^e) auto.

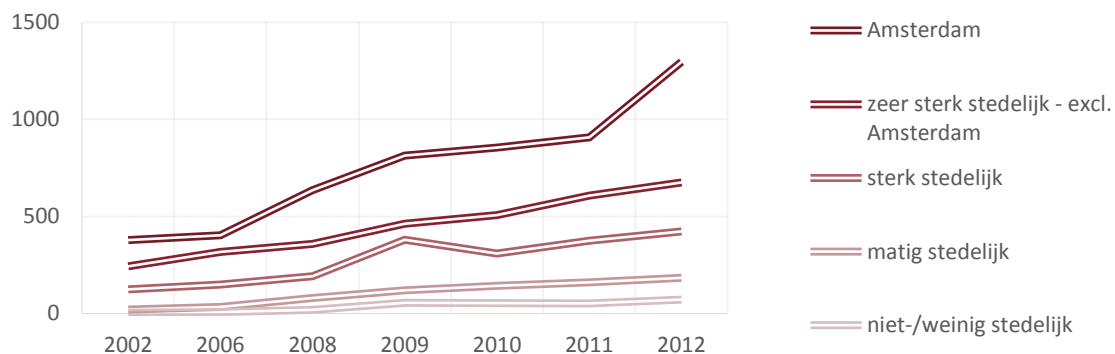
Deelauto's

Deelauto's passen goed in de trends dat jongeren een auto willen gebruiken, maar er niet een willen bezitten (Automotive landscape 2025, 2011). Ze hebben de auto niet continu nodig. Het principe van de deelauto is simpel. Abonnementhouders kunnen verschillende locaties de auto ophalen en weer inleveren.

Deelauto's zijn vooral in stedelijke gebieden populair (grafiek 3). Uit de grafiek kan worden afgeleid dat Amsterdam een voorloper is op het gebied van deelauto's. Het aantal deelauto's in Amsterdam is de afgelopen tien jaar met 243 procent gestegen naar bijna 1300 deelauto's in 2012 (KpVV, 2012). Dit zijn 164 deelauto's per 100.000 inwoners in Amsterdam.

Ook Utrecht grijpt het efficiënt ruimtegebruik van de deelauto aan. Hier zijn er 75 deelauto's per 100.000 inwoners. In de minder stedelijke gebieden zoals Almere en Lelystad is de deelauto veel minder populair: Almere heeft anno 2012 tien deelauto's en Lelystad twee (KpVV, 2012).

AANTAL DEELAUTO'S PER REGIO



Grafiek 3: deelauto's per regio (bron: Databestand-dashbord-4-autodelen-update-juli-2012.xls; geraadpleegd via KpVV op 2 mei 2013)

2 PARKEERBELEID

Steeds vaker stellen gemeenten een parkeerbeleidsplan op. Deze beleidsplannen verschillen in veel opzichten van elkaar. Dit heeft te maken met meerdere factoren zoals de ruimtelijke structuur en context van een buurt, maar ook met wat de gemeente wil bereiken via parkeerbeleid. Dit hoofdstuk richt zich op de ontwikkeling van het parkeerbeleid en het parkeerbeleid van vier verschillende gemeenten. Wat is de reden voor hun parkeerbeleid? Wat zijn hun ambities en hoe willen ze deze bereiken?

De vier gemeenten die worden geanalyseerd zijn Amsterdam, Utrecht, Almere en Lelystad. De keuze op deze steden is gebaseerd op verschillende redenen (beschreven in Hf. 1.1). De grote onderlinge verschillen in ruimtelijke structuur en parkeerbeleid zijn de twee voornaamste redenen waarom er voor deze vier steden is gekozen. Er is begonnen met het analyseren van Amsterdam, een stad waarvan bekend is dat er parkeerproblemen spelen. Om de Amsterdamse situatie te vergelijken met andere Nederlandse steden, is Utrecht geanalyseerd. Utrecht heeft net als Amsterdam een oud centrumgebied met hoge woningdichtheden. Deze twee oude steden hebben allebei in verschillende mate te kampen met parkeerproblemen. Daarom zijn Almere en Lelystad gekozen als de laatste gemeenten. Dit zijn twee functioneel ontworpen steden die niet de dichtheid en ruimtelijke structuur van 'de oude steden' hebben.

2.1 HISTORIE VAN PARKEERBELEID

Voor de komst van de auto

Voor de komst van de auto was er in Amsterdam al sprake van een vorm van parkeerregulering. In de zeventiende eeuw had Amsterdam al parkeerpleinen voor koetsen aan de rand van stad. Dit was nodig omdat het fijnmazige netwerk van de stad niet was berekend op de grote aantallen bezoekers in de zeventiende eeuw (Parkeren op Niveau, 2005). De bezoekers moesten vervolgens te voet de stad in.

De aanpak uit de zeventiende eeuw waarin bezoekers van Amsterdam hun voertuig aan de rand van de stad moesten laten staan om vervolgens te voet de stad in te gaan, zie je opnieuw terugkomen. De gemeente Amsterdam heeft het 'ringparkeren' opnieuw geïntroduceerd waarmee het bewoners en bezoekers wil aanmoedigen hun auto op P&R terreinen te laten staan en met alternatief vervoer de stad in te gaan. Op deze manier hoopt de stad het centrumgebied te ontlasten.

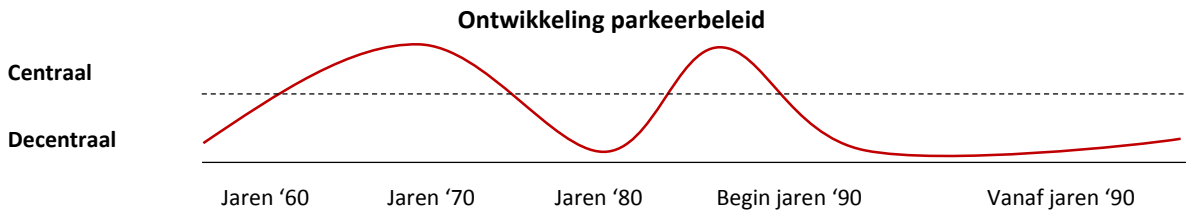
Het openbaar parkeren van voertuigen is sindsdien een publieke taak gebleven. Ook eigen parkeerplaatsen waren er in deze tijd al, koetshuizen werden gebruikt voor het stallen van koetsen van de bewoners en later met de komst van de auto werden deze koetshuizen gebruikt voor het stallen van de auto (Parkeren op niveau, 2005).

Na 1909

Nederland kent een rijke historie op het gebied van autoregulering. In 1909 werd er al belasting geheven op auto's. Dit is gaandeweg uitgebreid tot de wegenbelasting zoals we die nu kennen (Van der Vinne, 2007). Vanaf de jaren '60 is de overheid zich ook gaan bemoeien met het reguleren van parkeren. Dit komt mede door de groei van het autobezit sinds de jaren '60.

Het parkeerbeleid vanaf de jaren '60 is wisselend geweest (Coevering, 2009):

- Jaren '60: decentraal, invulling geven aan straat parkeren;
- Jaren '70: centraal, gemeentelijke parkeerplannen ter toetsing naar het Rijk;
- Jaren '80: decentraal, verantwoordelijkheid weer bij de gemeente;
- Begin jaren '90: centraal, sturing via locatiebeleid;
- Jaren '90: decentraal, introductie parkeerbelastingen;
- 2006: decentraal, geen parkeernormen meer.



Het parkeerbeleid heeft decennia lang tussen nationaal en lokaal beleid geschommeld. Het parkeerbeleid is tot eind jaren '70 vraagvolgend geweest. De overheid voorzag in de vraag naar parkeerplekken en zag de toenemende mobiliteit als een teken van economische groei. De problemen die deze groei met zich meebracht zijn niet adequaat aangepakt waardoor binnensteden vol stonden met geparkeerde auto's (Louter, 2005) (afbeelding 1).

Mede daardoor was eind jaren '70 de parkeervraag niet langer leidend. Het daarop volgende locatiebeleid werd echter ook geen succes. Toen het centraal georganiseerde locatiebeleid eind jaren '90 werd vervangen, was het aan de lagere overheden om te kijken wat 'goed' was (Coevering, 2009).



Afbeelding 1 : Rozenstraat (Amsterdam) na demping (bron foto: Parkeren op niveau, Floortje Louter, Ed van Savoyen)

2.2 SAMENVATTING PARKEERBELEID PER GEMEENTE

Alle vier de gemeenten hebben een actueel parkeerbeleid. De een (Amsterdam en Utrecht) is wat actiever dan de ander (Almere en Lelystad). Deze tweedeling is te verklaren. Waar Amsterdam en Utrecht kampen met een oud centrumgebied waarvan de stadsplattegrond niet is berekend op het intensieve gebruik van de auto, zijn Almere en Lelystad twee relatief nieuwe steden die met de auto zijn gepland.

Het parkeerbeleid van de geanalyseerde gemeenten kent dus grote verschillen. Hieronder volgt een korte samenvatting van het parkeerbeleid per gemeente. Deze wordt afgesloten met een vergelijking van het beleid.

2.2.1 Amsterdam

In oktober 2012 heeft de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de gemeente Amsterdam het PARKEERPLAN AMSTERDAM, BETER BEREIKBAAR ÉN AUTOLUWER gepresenteerd. In dit document wordt duidelijk gemaakt wat de ambities van de gemeente Amsterdam zijn en hoe zij deze wil bereiken.

Hoewel de belangen van een aantrekkelijke openbare ruimte en een goede bereikbaarheid van de stad tegengesteld lijken, kan het volgens de gemeente Amsterdam goed samengaan (Parkeerplan Amsterdam, 2012). Het gebruikt hiervoor referenties van steden zoals Bordeaux, Stockholm en Toulouse. In deze steden is door het realiseren van ondergrondse parkeergarages ruimte gekomen om de plekken op het maaiveld op te heffen. Dit wil de gemeente Amsterdam ook gaan doen (Parkeerplan Amsterdam, 2012).

Probleem

Niet alleen het parkeerprobleem heeft ervoor gezorgd dat het Parkeerplan is gepresenteerd. Door de hoge parkeerdruk neemt ook het zoekverkeer toe. Bewoners in het centrumgebied (figuur 2) van Amsterdam moeten gemiddeld 12 minuten zoeken naar een parkeerplek. Dit leidt tot 50.000 onnodige autokilometers per dag (Parkeerplan Amsterdam, 2012). Daarnaast zal het alleen maar drukker worden: de wachttijd voor een parkeervergunning is gemiddeld 23 maanden. Er staan anno 2012 5800 aanvragers op de wachtlijst (Parkeerplan Amsterdam, 2012).



Figuur 2: Gebiedsindeling van basis van ernst van parkeerproblematiek (bron: DIVV, oktober 2012)

Parkeergarages

Het autoluwer inrichten van de openbare ruimte is een belangrijke ambitie van de stad, Amsterdam ziet parkeerplekken in de openbare ruimte ook als een belemmering voor de toename van de economische waarde van die ruimte. Er is echter, en vooral in het centrumgebied, weinig draagvlak onder de bewoners om plekken te gaan opheffen (Parkeerplan Amsterdam, 2012).

De gemeente Amsterdam wil daarom gaan inzetten op het intensiever gebruiken van bestaande parkeergarages en het realiseren van nieuwe (ondergrondse) parkeergarages. Gemeentelijke parkeergarages zijn er namelijk al wel, maar tot voor kort waren deze niet toegankelijk voor vergunninghouders. Dit leidde tot lege parkeergarages en een overvolle openbare ruimte (Parkeerplan Amsterdam, 2012).

Door alleen al de gemeentelijke parkeergarages open te stellen komen er meteen 3300 extra parkeerplekken voor vergunninghouders bij. Behalve het openstellen van de huidige gemeentelijke parkeergarages wil de gemeente Amsterdam gaan onderzoeken of er bij de haltes van de Noord-Zuidlijn ruimte is voor ondergrondse parkeergarages. In de periode 2020-2025 moeten er nog eens 7000 plekken in parkeergarages worden gerealiseerd, hier is echter nog geen besluit over genomen (Parkeerplan Amsterdam, 2012).

Overige maatregelen

Behalve het beter benutten van de parkeergarages probeert de gemeente Amsterdam met aantrekkelijke regelingen (korting op parkeervergunning) vergunninghouders uit het centrumgebied naar de rand van de stad te krijgen. De gemeente Amsterdam hoopt dat min. 500 vergunninghouders hier gebruik van gaan maken. Ook wordt de procedure omtrent de aanvraag van parkeervergunning versoepeld voor vergunninghouders die hun vergunning opzeggen. Deze kunnen hem zonder te wachten opnieuw aanvragen (Parkeerplan Amsterdam, 2012).

Alle bovenstaande maatregelen moeten ervoor zorgen dat er in 2020 5500 parkeerplekken voor de vergunninghouders zijn bijgekomen, waarvan 4700 in het centrumgebied. Deze maatregelen zorgen ervoor dat de gemeente Amsterdam parkeerplekken in de openbare ruimte kan verminderen, het zoekverkeer afneemt en de wachttijden voor een parkeervergunning wordt verkort (Parkeerplan Amsterdam, 2012).

2.2.2 Utrecht

In februari 2013 heeft de gemeente Utrecht de NOTA STALLEN EN PARKEREN gepubliceerd. De nota gaat over het parkeren van auto's en fietsen. Het doel van de gemeente Utrecht is om de binnenstad autoluw maken en het betaald parkeren verder uit te breiden. Tegelijkertijd is de gemeente Utrecht terughoudend in het opheffen van parkeerplekken in de binnenstad vanwege de relatief grote opbrengsten die het hier uit haalt (Nota Stallen en Parkeren, 2013).

Parkeren op straat

In de binnenstad van Utrecht staan 2300 plekken in de openbare ruimte, 300 in gemeentelijke garages en 1500 in openbare garages. Meer dan 50 procent van de parkeercapaciteit staat dus in de openbare ruimte. Door het dubbel gebruik van parkeerplekken in woonbuurten aan te moedigen, wil de gemeente Utrecht ruimte creëren om 60 plekken tot 2016 in de binnenstad op te heffen (Nota Stallen en Parkeren, 2013).

In het kader van het Parkeerplan Amsterdam is stadsdeel Amsterdam-West begonnen met het initiatief Slimmer reizen in West. In dit initiatief zijn veel van de maatregelen uit het Parkeerplan Amsterdam overgenomen. Onder andere het ringparkeren, inleveren van de vergunning, privé deelauto's en parkeren in bewaakte garages moeten ervoor zorgen dat het stadsdeel één op de tien (10 procent) parkeerplekken teruggeeft aan de openbare ruimte.

Amsterdam-West is een voorloper als het gaat om aanpakken van parkeerproblematiek. Dit komt vooral omdat de parkeerproblemen hier groot zijn. De ruimtelijke structuur (veel speculatiebouw) is er zodanig ingericht dat er parkeren op straat de enige oplossing is.

BRON: SLIMMER REIZEN IN WEST, 2012

Met dubbel gebruik van parkeerplekken wordt bedoeld dat meerdere gebruikers op verschillende momenten van de dag gebruik kunnen maken van een parkeerplek. Deze dynamische aanpak zie je vaak in woonbuurten rondom stads- en/of winkelcentra: overdag zijn de plekken beschikbaar voor het werkende en winkelend publiek, en de bewoners maken in de avond en nacht gebruik van de parkeerplekken.

De reden van dit beperkte aantal is o.a. de regelgeving die er nu nog voor zorgt dat er per opgeheven parkeerplek een financiële vergoeding moet komen die kan oplopen tot 30.000 euro per parkeerplek (Nota Stallen en Parkeren, 2013).

Enquête

Het parkeerbeleid is onder andere tot stand gekomen door bewoners te raadplegen. Uit een enquête (1900 respondenten) uit 2010 (Gemeente Utrecht, 2010) blijkt dat bewoners zelf niet goed weten wat ze willen. Enerzijds is het groen en een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte van belang, maar een parkeerregime om foutparkeerders aan te pakken wil de meerderheid liever niet.

Hoewel niet opvallend, is het toch het vermelden waard dat de bewoners waarde hechten aan een autoluwe binnenstad maar zelf niet verder naar de auto willen lopen. Uit de enquête komt duidelijk naar voren dat de grote meerderheid wil dat parkeerproblemen worden aangepakt, maar er zelf op geen enkele manier aan willen bijdragen. Dit geldt overigens niet alleen voor Utrecht, ook in Amsterdam is er weinig draagvlak onder bewoners van het centrumgebied om parkeerplekken op te heffen.

Niet alleen in Utrecht kampen buurten met parkeerproblemen door een vreemde indeling van het betaald parkeren gebied.

Uit een parkeerdrukonderzoek uit 2012 van Trajan komt een vergelijkbaar probleem naar voren. Buurten worden niet altijd opgesplitst door fysieke grenzen zoals groen, water of een grote weg. Soms is er sprake van een 'administratieve grens'. Als je tijdens je parkeerdrukonderzoek geen rekening houdt met de context, dus het gebied naast je onderzoeksgebied, krijg je een onverklaarbare parkeerdruk. Zo ook in de buurt Randwijck in Amstelveen, waar geen betaald parkeren geldt, maar in de aangrenzende buurt (Amsterdam Buitenveldert) wel. Automobilisten parkeerden de auto in Amstelveen om vervolgens met het Openbaar vervoer of lopend verder te gaan.

Dit zorgt voor parkeerproblemen voor de bewoners van Randwijck. De gemeente Amstelveen gaat nu ook in Randwijck een parkeerregime invoeren om dit effect tegen te gaan.

Maatregelen

Om te zorgen voor een evenredige parkeerdruk in een buurt is het belangrijk dat er ook dezelfde parkeertarieven gelden. Dit is nu niet het geval, de verschillen in parkeertarieven zijn soms zo groot dat de helft van de buurt kampt met een hoge parkeerdruk en de andere helft niet. Om dit te voorkomen wil de gemeente Utrecht de verschillen in parkeertarieven kleiner maken. (Nota Stallen en Parkeren, 2013).

Een nieuwe procedure moet ervoor zorgen dat parkeerplekken sneller kunnen worden opgeheven. De voorwaarde is wel dat er leefbaarheidsinitiatieven voor in de plaats komen. Ook de informatievoorziening voor bezoekers moet beter. Zo kunnen ze zelf de afweging maken tussen parkeren in de binnenstad of aan de ring (Nota Stallen en Parkeren, 2013).

2.2.3 Almere

Almere zet zich via Parkeerservice Almere in voor duidelijke informatievoorziening vanaf de snelweg. Op deze manier is het voor

automobilisten snel helder waar de parkeergarages staan en hoe er te komen. Zo wordt het zoekverkeer geminimaliseerd en moedigt de gemeente het parkeren in garages toe (van Ommeren, 2012). Almere heeft negen gemeentelijke parkeergarages gevestigd rondom het centrum (Parkeerservice Almere, 2013).

Daarnaast hanteert Almere verschillende parkeertarieven voor het parkeren op straat en in de garage. Door de auto in de garage te parkeren, kan de korting oplopen tot 15 euro per dag (van Ommeren, 2012). Het beleid is vooral gericht om het de bezoekers zo gemakkelijk mogelijk te maken.

Woongebieden hebben minder met deze bezoekers te maken, voor de woongebieden van Almere geldt daarom niet altijd en niet overal een parkeerregime. Dit kan voor problemen gaan zorgen, het parkeren geldt in verschillende zones. Het risico dat bezoekers en bewoners nu in een gebied gaan parkeren waar geen betaald parkeren geldt neemt toe.

Daarnaast is het ook mogelijk dat je meerdere vergunningen per huishouden kan krijgen (Parkeerservice Almere, 2013). Dit laat zien dat het parkeerbeleid van Almere niet is gericht op het verminderen van het aantal auto's, maar in de locatie van de parkeerplek van de auto.

2.2.4 Lelystad

Van de vier geanalyseerde gemeenten, is Lelystad de kleinste. Het heeft een integraal beleidsplan opgesteld, de doelstelling luidt: *'Vaststellen integraal parkeerbeleid als afgeleide van de ambities van Lelystad op het gebied van ruimte, economie en bereikbaarheid'* (Parkeerbeleidsplan Lelystad, 2009).

De betalingsbereidheid onder de bewoners en ondernemers van Lelystad is laag. Parkeren wordt gezien als een burgerrecht, daarbij moet de parkeerplek ook dicht bij huis zijn (Parkeerbeleidsplan Lelystad, 2009).

De gemeente Lelystad heeft de stad in drie verschillende gebieden ingedeeld: woongebieden, werk- en winkelgebieden en stadshart. Elk gebied heeft zijn eigen parkeernorm en ambitie op het gebied van parkeren. Voor woongebieden geldt dat er door de gemeente voldoende parkeerplekken voor zowel bewoners als bezoekers moeten worden gerealiseerd (Parkeerbeleidsplan Lelystad, 2009).

Op dit moment zijn er nog geen woongebieden in Lelystad waar een betaald parkeren regime geldt. Onderzoek naar de parkeerdruk in de wijk gebeurt ook pas als de gemeente klachten krijgt van de bewoners (Parkeerbeleidsplan Lelystad, 2009).

Aannames Lelystad

De gemeente Lelystad stelt dat er een relatie is tussen de WOZ-waarde van de woning en de parkeervraag. Des te hoger de WOZ-waarde, des te hoger het autobezit (Parkeerbeleidsplan Lelystad, 2009). Behalve een relatie tussen de WOZ-waarde en parkeervraag, is er ook een relatie tussen de locatie van de woning in de stad: woningen in het centrum van de stad hebben een lagere parkeervraag hebben dan woningen aan de rand van de stad (Parkeerbeleidsplan Lelystad, 2009).

Deze twee aannames van de gemeente Lelystad zijn te verklaren. De woningen met een hoge WOZ-waarde liggen vooral aan de rand van de stad. Hier zijn minder voorzieningen waardoor een (2^e) auto wenselijk is (Parkeerbeleidsplan Lelystad, 2009). Dit betekent overigens niet dat er door het hoge autobezit aan de rand van de stad ook een hoge parkeerdruk is. Dit kan worden verklaard door de lage woningdichtheid en de mogelijkheid om zowel op eigen terrein als openbaar te parkeren.

Maatregelen

De woongebieden in Lelystad vragen (nog) niet om een actief parkeerbeleid. Dit komt vanwege de relatief lage woningdichtheid en voldoende parkeergelegenheid. Mochten er toch parkeerproblemen

ontstaan dan heeft het beleidsplan van de gemeente Lelystad een instrumentarium opgesteld (Parkeerbeleidsplan Lelystad, 2009).

De gemeente Lelystad kan na aanleiding van klachten van bewoners een parkeerdrukonderzoek starten. Blijkt dat de parkeerdruk op een gegeven moment hoger is dan 80 procent, dan kan er na overleg met bewoners een parkeerregime komen. Voor woongebieden betekent dit het invoeren van parkeervergunningen. De kosten van deze vergunning zijn afhankelijk van wat de kosten zijn voor de gemeente Lelystad om het regime in te voeren en te handhaven (Parkeerbeleidsplan Lelystad, 2009).

Als uit parkeerdrukonderzoek blijkt dat de buurt met (een door de gemeente te definiëren norm, in het geval van Lelystad is dit 80 procent op welk moment van de dag dan ook) te hoge parkeerdruk kampt. Kan er worden overgegaan tot het invoeren van een parkeerregime (Parkeerbeleidsplan Lelystad, 2009).

De gemeente houdt bij het vaststellen van de parkeernorm rekening met functiewijzigingen van gebouwen en demografische ontwikkeling. Voor nieuwe woonwijken wordt er bovenop de huidige parkeerplekken ook nog 8 procent van de totale parkeercapaciteit gereserveerd in de huidige groenvoorzieningen (Parkeerbeleidsplan Lelystad, 2009). Op termijn kan er dus groen verdwijnen voor meer parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

2.3 SAMENVATTING BELEID

Uit de analyse van het parkeerbeleid kan het volgende worden opgemaakt.

Het parkeerbeleid wordt sinds de jaren '90 decentraal door gemeenten geregeld (Coevering, 2009). Een goede ontwikkeling. Op deze manier kunnen problemen locatiespecifiek worden opgelost. Een groot nadeel hiervan is wel dat er op landelijk en regionaal niveau niet echt een probleemeigenaar is. Het parkeerbeleid van gemeenten richt zich op het eigen grondgebied. Daardoor zou het kunnen dat regionale vraagstukken tussen wal en schip vallen (van Savooyen, 2013).

In sterk stedelijke gebieden zoals Amsterdam en Utrecht is de noodzaak om de parkeerproblemen groot. De aangekondigde maatregelen ontmoedigen het autobezit echter niet. Het beleid lijkt er vooral op gericht om een andere locatie voor de auto te vinden. Gemeenten willen dus nog steeds blijven voldoen aan de parkeervraag van bewoners en bezoekers, alleen op een andere manier: minder op straat en meer in parkeergarages.

In Almere en Lelystad lijkt er veel minder sprake van een parkeerprobleem in woonbuurten. Dit heeft meerdere oorzaken. Het komt door de aanwezigheid van parkeergarages, mogelijkheid op eigen terrein te parkeren en hogere parkeernormen. Het verschil in noodzaak om parkeerproblemen aan te pakken komt ook naar voren in het volgende: waar een parkeerdruk van 80 procent in Amsterdam zou worden omschreven als gezond (Trajan, 2013), is dit in Lelystad (pas) de aanleiding om eventueel een parkeerregime te gaan invoeren (Lelystad, 2009).

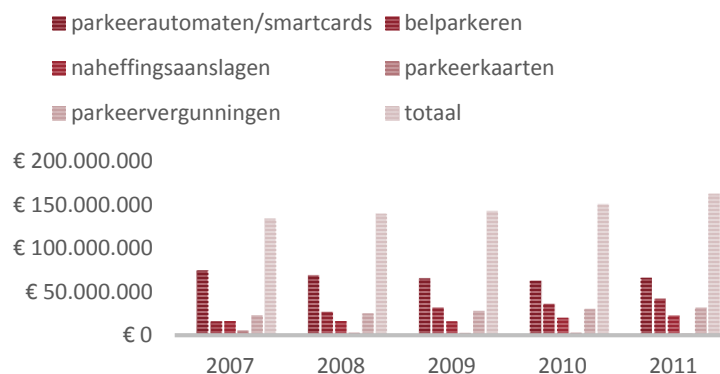
2.3.1 Waarom parkeerbeleid?

Waarom hebben gemeenten eigenlijk parkeerbeleid? Zonder een actief parkeerbeleid neemt de kans op visuele vervuiling, hoge parkeerdruk, afname kwaliteit leefomgeving, toename zoekverkeer etc. toe (Coevering, 2009). Alle vier geanalyseerde gemeenten hebben een parkeerbeleid dat er op is gericht de juiste balans te vinden tussen de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van de stad.

Maar er zijn meerdere redenen dat steeds meer gemeenten zich actiever met parkeren gaan bezighouden. Betaald parkeren kan lucratief zijn voor een gemeente, de gemeente Amsterdam genereerde in 2011 ruim 160 miljoen euro aan parkeerinkomsten (Cition, 2013) (grafiek 4). Zoals is te zien zijn de inkomsten uit parkeervergunningen in vergelijking met de inkomsten van bezoekers klein.

Terwijl de vergunninghouders wel het grootste deel van het parkeerareaal van Amsterdam bezetten (van Savooyen).

INKOMSTEN UIT PARKEREN AMSTERDAM



Grafiek 4: Parkeerinkomsten Gemeente Amsterdam (bron: eigen bewerking data <http://www.os.amsterdam.nl/tabel/6997/>; geraadpleegd op 2 mei 2013)

2.3.2 Andere doelen

Een duurzaam parkeerbeleid kan naast de parkeerproblematiek ook bijdragen aan de mobiliteitsdoelstellingen van een gemeente en een instrument zijn om de milieudoelstellingen van een gemeente te halen, eenvoudig en snel parkeren betekent minder zoekverkeer = minder uitlaatgassen.

2.3.3 Maatregelen

Bij alle vier de gemeenten komt het volgende naar voren: de juiste balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid. Toch zijn gemeenten terughoudend in het opheffen van parkeerplekken. De twee belangrijkste oorzaken lijken vooral het politieke draagvlak en de inkomstenderving (Utrecht, 2013) die ontstaat bij opheffen van parkeerplekken.

Elke gemeente heeft zijn eigen middelen om parkeerproblemen aan te pakken (tabel 2). Amsterdam gaat o.a. de gemeentelijke parkeergarages openstellen voor vergunninghouders en het ringparkeren aantrekkelijk maken. Almere wil het aantal auto's in de openbare ruimte verminderen door verschillende parkeertarieven te gebruiken voor parkeergarages en parkeren in de openbare ruimte.

Utrecht zet in op een geleidelijke overgang van parkeertarieven waardoor de bezetting in een buurt evenredig is verdeeld. Ook past het de procedure voor het opheffen van een parkeerplek aan waardoor dit nu makkelijker wordt en niet langer financieel hoeft te worden gecompenseerd.

Lelystad daarentegen gebruikt het parkeerbeleid vooral om extra parkeercapaciteit in de openbare ruimte te reserveren voor toekomstige ontwikkelingen. Het doet hiermee exact het tegenovergestelde van de andere gemeenten waar juist parkeerplekken worden opgeheven om openbare ruimte terug te krijgen. Nu kan er worden gezegd dat de ruimtelijke structuur van Lelystad dit toelaat, maar met het oog op de toekomst (groeiend autobezit, verstedelijking) is dit niet verstandig.

2.3.4 Ruimtelijke structuur en parkeerbeleid

De gemeenten maken in het beleid geen koppeling tussen de ruimtelijke structuur van een woonbuurt en de parkeerdruk. Wel zie je dat gemeenten naar de ruimtelijke context kijken. In woonbuurten rondom winkel- en stadscentra geldt vaak een parkeerregime. In de minder stedelijke gebieden zoals de buitenwijken van Almere en Lelystad is er helemaal geen parkeerregime.

Gemeente	Parkeerbeleid	Doel/kenmerk
Amsterdam	Parkeerplan Amsterdam	Opheffen parkeerplekken in openbare ruimte en creëren van plekken in parkeergarages. Juiste balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid.
Utrecht	Nota Stallen en Parkeren	Uitbreiden parkeerregimes, beter afstemmen parkeerregimes, versoepelen procedures. Parkeerplekken opheffen in de binnenstad. Dubbel gebruik aanmoedigen.
Almere	Parkeerservice	Auto van straat naar parkeergarage. Opheffen van parkeerplekken niet nodig.
Lelystad	Parkeerbeleidsplan Lelystad	Extra parkeerplekken reserveren in groenvoorzieningen. Voldoen aan parkeervraag in woongebieden.

Tabel 2: Overzicht parkeerbeleid per gemeente

Reactief

Het parkeerbeleid van de gemeenten is reactief. Zo gaat Lelystad in bestaande woonbuurten pas onderzoek doen naar de parkeerdruk op het moment dat er klachten van bewoners binnen komen. Aan de andere kant anticipeert Lelystad bij nieuwe woonbuurten wel op de toekomst door extra parkeerplekken in het groen te reserveren (Parkeerbeleidsplan Lelystad, 2009). De vraag is of dit de juiste afweging is.

Bij Amsterdam en Utrecht geldt dat de parkeerproblemen zich vooral doen voorkomen in bestaande dichtbebouwde stedelijke gebieden. Ruimte om parkeerplekken dicht bij de woningen toe te voegen is er niet of nauwelijks. Het beleid wat nu wordt gemaakt, is er vooral om de situatie in deze probleemgebieden te verbeteren. Bij nieuwbouw wordt er nu veel vaker verplicht tot realiseren van eigen parkeervoorzieningen (ondergrondse parkeergarage). Op deze manier wordt de druk op de openbare ruimte verminderd.

3 DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN (STEDELIJKE) WOONBUURTEN

In de inleiding is benadrukt dat de aandacht van het afstudeeronderzoek zich vooral richt op 'stedelijke' woonbuurten. Dit is gedaan omdat de verwachting was dat parkeerproblemen in deze buurten het grootst was. Het zijn ten slotte vaak oude buurten die niet zijn gepland met de auto in gedachte. Maar wat wordt er precies bedoeld met stedelijke woonbuurt? En welke types zijn daarin te onderscheiden? Waarom heeft dit dan gevolgen voor de parkeerdruk?

Er wordt hier weer gekozen voor de vier gemeenten waarvan ook het parkeerbeleid is geanalyseerd (toelichting keuze in Hf.1.1 en Hf.3). Per gemeente is een woonbuurt/wijk gekozen. Hiervan is de ruimtelijke structuur geanalyseerd. Hoewel dit enigszins generaliserend is geeft het een redelijk beeld van de parkeersituatie per type buurt:

- Amsterdam: Swammerdambuurt
- Utrecht: Ondiep
- Almere: Filmwijk
- Lelystad: Atolwijk

De analyse richt zich op verschillende kenmerken die een stedelijke woonbuurt typeert. Denk hierbij aan de ruimtelijke structuur, ruimtelijke context, bevolkingsdichtheid en samenstelling van het huishouden. Net zoals bij het parkeerbeleid, wordt ook hier per gemeente geanalyseerd wat de kenmerken zijn. In verband met de uit te werken casus wordt de Swammerdambuurt hier uitgebreider behandeld dat de overige buurten.

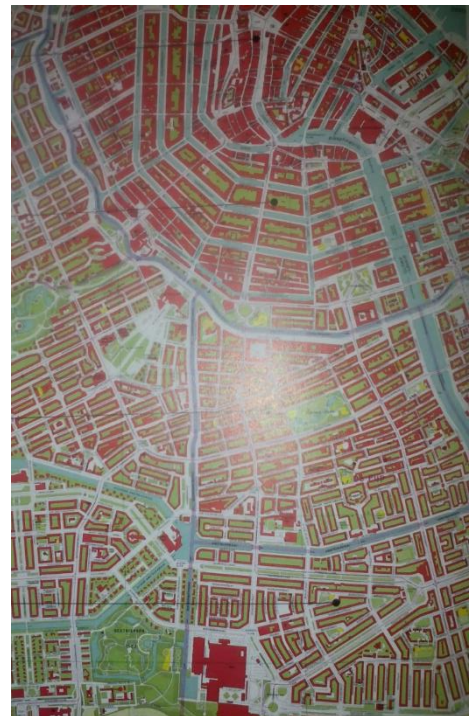
3.1 AMSTERDAM EN DE SWAMMERDAMBUURT

Het centrumgebied van Amsterdam en de daaromheen liggende 19^e eeuwse gordel bestaat uit gesloten monofunctionele monumentale bouwblokken van vier á vijf bouwlagen (afbeelding 2).

De Swammerdambuurt is zo'n woonbuurt. Hoewel het vooral een woonbuurt is, is er wel degelijk sprake van functiemenging. Er zijn bijna 300 bedrijven (707 werknemers) gevestigd in de Swammerdambuurt (O&S, 2012). Dit verklaart mede de hoge parkeerdruk in de buurt ondanks een laag autobezit van de aanwezige huishoudens.

Wat ook een grote invloed op de parkeerdruk uitoefent, is de woningdichtheid. De woningdichtheid in Amsterdam is 2400 woningen per km² land. Op de Weesperzijde, waar de Swammerdambuurt onderdeel van is, is de woningdichtheid 7019 per km² land (O&S, 2012).

Hierbij moet wel worden gezegd dat het aandeel eenpersoonshuishoudens (lager autobezit) hoger is (tabel 3).



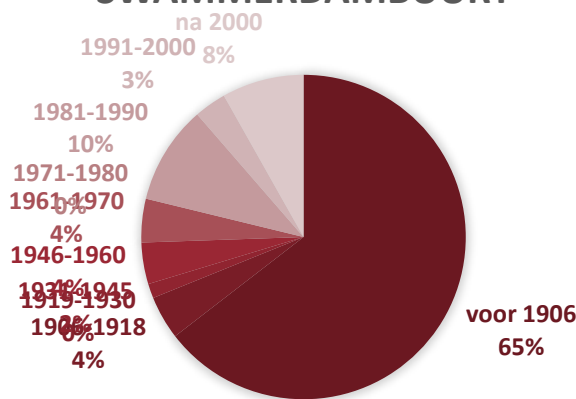
Afbeelding 2: Ruimtelijke structuur Amsterdam (bron foto: Het Ontwerp van de stadsplattegrond, pag. 112)

Regio	Totaal huishoudens	Eenpersoons huishoudens	Huishoudens zonder kinderen	Huishoudens met kinderen	Gem. huishoudengrootte	Auto's per huishouden
Weesperzijde	2.870	61%	21%	18%	1,6	0,4
Amsterdam	432.610	55%	20%	25%	1,8	0,5
Nederland	7.512.825	37%	29%	34%	2,2	1,0

Tabel 3: Huishoudens per regio (bron: eigen bewerking data <http://www.os.amsterdam.nl/statistiek/35148/>; geraadpleegd op 7 mei 2013)

De ruimtelijke structuur in de Swammerdambuurt is zodanig, dat er maar beperkte openbare ruimte beschikbaar is. Dit hangt samen met de relatief hoge leeftijd van de buurt (grafiek 5). Toch wordt een groot deel van deze ruimte gebruikt voor uitsluitend parkeerders. Het maximale absorptievermogen van de Swammerdambuurt is dan ook wel bereikt (Coevering, 2009). Ervan uitgaande dat de woningen meestal vijf á zes meter breed zijn (de gelijke breedte van een parkeerplek), betekent dit dat er in principe voor elke vier woningen in Amsterdam er dus maar één parkeerplek voor de deur is.

VERDELING BOUWPERIODES SWAMMERDAMBUURT



Grafiek 5: Bouwperiodes Swammerdambuurt (eigen bewerking, bron data: Woningvoorraad Amsterdam naar buurten en bouwperiode, O&S, 1 januari 2012)

Kijkend naar de ruimtelijke context van de Swammerdambuurt, zie je dat buurt wordt omsloten door de Wibautstraat, Eerste Oosterparkstraat, de Amstel en de Mauritskade. De Mauritskade en de Wibautstraat zijn belangrijke verbindingroutes op het schaalniveau van de stad. Voor de ontsluiting van de binnenstad zijn deze routes van groot belang. Op het schaalniveau van de Swammerdambuurt zijn de Mauritskade en Wibautstraat door hun omvang en ontwerp juist grenzen (Lynch, 1960). Dit zorgt voor een afsluiting van de buurt. In de casus meer daarover.

3.2 UTRECHT

De woonbuurten rondom het centrumgebied van Utrecht hebben net zoals in Amsterdam een stedelijk karakter, maar vaak een lagere woningdichtheid. Dit komt vooral omdat er veel arbeiderswoningen zijn. De buurt Ondiep in Utrecht is hiervan een voorbeeld (figuur 3). De bebouwing bestaat hier vooral uit voormalige arbeiderswoningen en woningen van één á twee bouwlagen. In tegenstelling tot Amsterdam is het aandeel koopwoningen laag (Buurtmonitor Utrecht, 2012). Wel is vijftig procent van de huishoudens alleenstaand en relatief jong (Buurtmonitor Utrecht, 2012).

Net zoals in Amsterdam gebeurt het parkeren in Ondiep vooral in de openbare ruimte. Woningen die wel de beschikking hebben over een eigen terrein gebruiken deze niet altijd. 85 procent van de bewoners parkeert zijn auto altijd in het openbaar (Coevering, 2009). De gemeente kan zonder een parkeerregime in de buurt de bewoners niet dwingen gebruik te maken van de eigen parkeergelegenheid. Waar in Amsterdam wordt gesteld dat er voor elke vier woningen één parkeerplek is, zou je hier dus kunnen zeggen één parkeerplek voor elke twee woningen.



Figuur 3: Ondiep, Utrecht

3.3 ALMERE

Grenzend aan het stadshart van Almere ligt Filmwijk. De wijk is ruim en groen opgezet. De ruimtelijke structuur lijkt in geen enkel opzicht op de woonbuurten uit Amsterdam en Utrecht (figuur 4).

Almere is gepland met de auto in gedachte (Van Ommeren, 2012). Door de goede parkeervoorzieningen (negen gemeentelijke parkeergarages) in het stadshart heeft de wijk ook geen last van parkeerproblemen veroorzaakt door bezoekers. Er is een lage bevolkings- en woningdichtheid. Kijkend naar de samenstelling van het huishouden zie je dat er veel gezinnen (48 procent) met kinderen zijn (Sociale Atlas Almere, 2012). De woningvoorraad bestaat voornamelijk uit rij- en etagewoningen (85 procent) (Sociale Atlas Almere, 2012). Het gemiddeld autobezit onder deze groepen is vaak groot (Mobiliteitsbalans, 2012). Dit zorgt niet voor parkeerproblemen omdat de ruimtelijke structuur van de buurt het toelaat om zowel op eigen terrein als in het openbaar te parkeren.



Figuur 4: Filmwijk Almere

3.4 LELYSTAD

Van de vier geanalyseerde gemeenten heeft Lelystad *by far* het minst stedelijke karakter. Van alle gemeenten groter dan 50.000 inwoners in Nederland heeft Lelystad de laagste bevolkings- en woningdichtheid. In Atolwijk is de woningdichtheid 150 woningen per km² (O&S Lelystad, 2011). De wijk is monofunctioneel. Er zijn dus

Nog meer dan in Almere zijn de woonbuurten ruim en groen opgezet (afbeelding 3). Net zoals Almere is ook Lelystad gepland met de auto in gedachte. Dit heeft ervoor gezorgd dat er voldoende ruimte is om in het openbaar te parkeren. Naarmate de buurten dichter bij het centrum van Lelystad komen, neemt de woningdichtheid toe (zie ook parkeerbeleidsanalyse van Lelystad).

De verwachting is dat Lelystad verder zal verdichten, de verwachting is dat de bevolking van Lelystad tot 2021 met 8,4 procent zal groeien (O&S Lelystad, 2011). Er zijn dan ook geen woonbuurten in Lelystad die vragen om een parkeerregime. Er is geen sprake van parkeerproblemen, sterker nog, er kan meestal zowel voor de deur als op eigen terrein worden geparkeerd.



Afbeelding 3: Woonbuurt, Atolwijk Lelystad

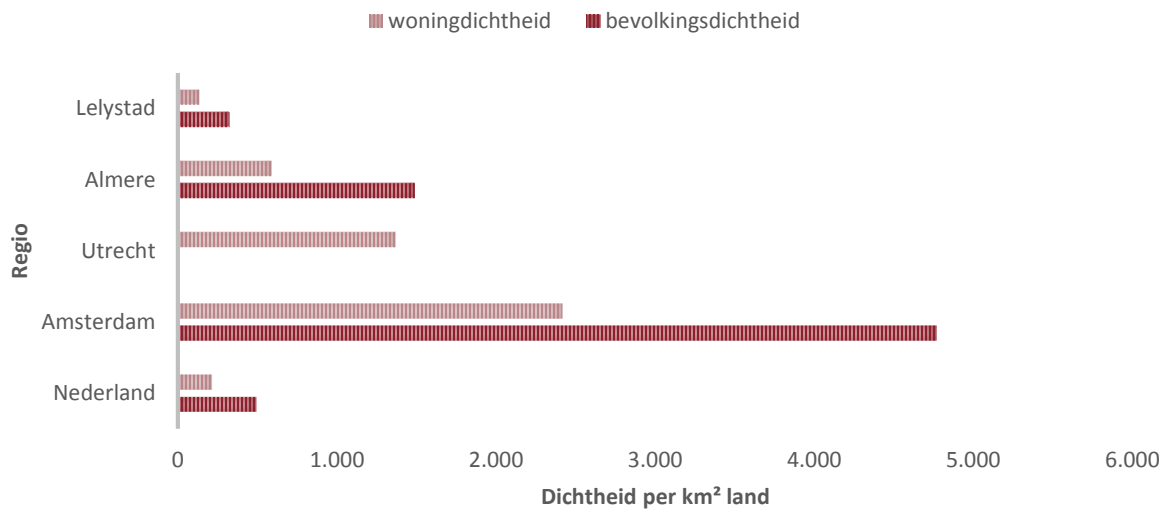
3.5 VERSCHILLEN

Uit de analyse van de woonbuurten blijkt dat er grote verschillen zijn in ruimtelijke structuur (grafiek 6) en ruimtelijke context. Maar ook zijn er demografische en sociaaleconomische verschillen. Al deze factoren beïnvloeden het autobezit en daarmee (in)direct de parkeerdruk in de woonbuurten.

De ruimtelijke context van woonbuurten rondom stads- en winkelcentra zorgt ervoor dat er meer bezoekers naar het gebied komen. Als de parkeervoorzieningen bij deze locaties niet voldoende is, moeten bezoekers in de buurten rondom parkeren. In Almere worden de buurten rondom het stadshart ontzien door de aanwezigheid van parkeergarages. In Amsterdam en Utrecht ontbreken deze parkeergarages waardoor bezoekers zijn aangewezen op het parkeren in de openbare ruimte.

Openbare ruimte in de steden is schaars. Omdat een groot deel van deze ruimte nu uitsluitend wordt gebruikt door automobilisten, en de verwachting is dat het autobezit blijft groeien tot 2030 (Coeving, 2009), is er weinig ruimte om de groeiende parkeervraag uitsluitend in de openbare ruimte te voorzien.

STEDELIJKE KENMERKEN



Grafiek 6: Woning- en bevolkingsdichtheid per regio (bron data: eigen bewerking data: tabel 9.1.1 Amsterdam in Cijfers 2012, O&S, 2012)

Stedelijke huishoudens bestaan in vergelijking met de rest van Nederland vaak uit eenpersoonshuishoudens. Het autobezit onder deze groep is lager dan bij meerpersoonshuishoudens (Mobiliteitsbalans, 2012). Ook het autobezit per huishouden in het stedelijk gebied blijft achter op het landelijk gemiddelde (tabel 3). Deze statistieken wijzen dus op een laag autobezit onder stedelijke huishoudens. Dit klopt. Maar door de hoge woningdichtheid is er alsnog een parkeerprobleem.

Om de verschillende typen buurten in kaart te brengen is er een kort overzicht gemaakt met een ruimtelijke impressie en enkele kenmerken (figuur 5).

Type woonbuurten	Typologie	Kenmerken
	Historisch binnenstedelijk	Hoge parkeerdruk Parkeren op straat 1 parkeerplek voor 4 woningen Grote druk op openbare ruimte Hoge woningdichtheid Hoge bevolkingsdichtheid Laag autobezit per huishouden Parkeerregime
	Vooroorlogse uitbreiding	Hoge parkeerdruk Parkeren op straat 1 parkeerplek voor 3 á 4 woningen Speculatiebouw Hoge woningdichtheid Hoge bevolkingsdichtheid Laag autobezit per huishouden Parkeerregime
	19e eeuwse gordel	Hoge parkeerdruk Parkeren op straat 1 parkeerplek voor 3 á 4 woningen Hoge woningdichtheid Hoge bevolkingsdichtheid Laag autobezit per huishouden Parkeerregime
	Strokenbouw	Gemiddelde parkeerdruk Parkeren op straat Parkeren in garages Veel openbare ruimte Meestal Parkeerregime Hoge woningdichtheid Hoge bevolkingsdichtheid
	Stadsvernieuwing	Hoge parkeerdruk Parkeren op straat Parkeren in garage Meestal Parkeerregime Hoge woningdichtheid
	Woonerf	Lage parkeerdruk Parkeren op straat Parkeren privé Hoog autobezit Geen parkeerregime Lage woningdichtheid
	Nieuwbouw	Lage parkeerdruk Parkeren op straat Parkeren privé Hoog autobezit Geen parkeerregime Lage woningdichtheid

Figuur 5: Typologie woonbuurten (bron: eigen analyse woonbuurten & Parkeervak presentatie Trajan, 2013)

4 INTERVIEWS

Om mijn eigen beeld op parkeren te toetsen en aan te scherpen heb ik drie experts op het gebied van parkeren geïnterviewd. Om de parkeerproblematiek uit verschillende invalshoeken te bekijken, is er voor gekozen om Jos van Ommeren (hoogleraar Urban Economics), Ed van Savooyen (Spark) en Jacob de Vries (Trajan) te benaderen. Op deze manier wordt het parkeren belicht vanuit de economische kant (van Ommeren), beleidsmatig en parkeergarages (Spark) en de ruimtelijke kant (Trajan).

De interviews worden in dit hoofdstuk samengevat. De complete interviews zijn in de bijlage te vinden.

4.1 PROF. DR. J.N. VAN OMMEREN

Jos van Ommeren is als hoogleraar Urban Economics verbonden aan de Vrije Universiteit (VU) in Amsterdam. Op 16 mei 2013 is er een interview met Jos van Ommeren afgenomen. Tijdens dit interview gaf hij inzicht in hoe parkeren vanuit de economische kant wordt benaderd, maar ook wat hij van het huidige transport- en parkeerbeleid vindt en wat zijn verwachting is voor parkeren in stedelijke woonbuurten in de toekomst. De belangrijkste punten uit het interview worden hier beschreven. Het volledige interview is in de bijlage te vinden.

Als econoom kijkt Jos van Ommeren in eerste instantie naar de efficiëntie van parkeren op straat. Door parkeren gratis te maken (te subsidiëren) zorg je ervoor dat mensen er meer gebruik van gaan maken dan dat ze eigenlijk nodig hebben. Ze gebruiken dus ruimte die iemand anders beter had kunnen benutten (groen, spelende kinderen etc.).

Parkeren in het centrumgebied

De huidige parkeervergunningen zijn relatief goedkoop. Een parkeerplek in het centrum van Amsterdam is ongeveer tien euro waard. Een bewoner betaalt nu 80 cent. Er zijn mensen die dus waardevolle grond in bezit houden terwijl ze deze niet absoluut nodig hebben. Dit zijn ook de mensen die als eerste hun vergunning zullen inleveren als de tarieven omhoog gaan. Op deze manier creëer je als gemeente ruimte voor andere bewoners, bezoekers of zelfs een andere functie.

De grond is dus meer waard dan dat er nu voor wordt betaald. Er valt meer aan te verdienen, maar het maakt het ook een compactere, schonere, leukere en daarmee efficiëntere stad. Het feit dat tot voor kort de gemeentelijke parkeergarages in Amsterdam niet waren opengesteld voor vergunninghouders valt te wijten aan slecht beleid. Dit leidde tot lege garages en volle straten. Economisch gezien kan je een productiemiddel (parkeergarage) beter gratis weggeven. Dan heeft iemand er nog wat aan.

Er wordt gezegd dat de commerciële de gemeenteprijzen volgen als het op parkeren aankomt. Dat lijkt ook zo, maar het is juist andersom. Gemeenten volgen de tarieven in parkeergarages, als gemeenten meer gaan vragen voor parkeren op straat, dan parkeren mensen hun auto in de parkeergarage.

Economisch gezien moet je pas parkeerplekken wegtrekken als de economische waardering van de grond hoger is. Dat kan een vorm van leefbaarheid zijn, aan de huizenprijzen kan je het zien. Maar het is goed dat Amsterdam geen homogene stad is. Er zijn gebieden voor mensen die graag twee of meer auto's willen hebben en er zijn gebieden voor gezinnen waar kinderen op straat kunnen spelen.

Wat ik nog belangrijker vindt dan het aantal parkeerplekken verminderen is het aantal vergunningen. Dit kan je doen door ze eerst duurder te maken, dan doen de mensen die de auto het minst nodig hebben de auto als eerste weg. Er zijn nu weinig mensen die een autobeslissing laten afhangen van wat ze voor parkeren moeten betalen. Dat is raar want dat is de grootste kostenpost.

Nationaal beleid

Het nationaal beleid om het autogebruik te verminderen zorgt voor bijwerkingen. Een van die bijwerkingen is dat het autobezit niet langer wordt belast. Dit is slecht voor stedelijke gebieden. Dit komt o.a. doordat parkeren al decennia niet meer nationaal wordt maar lokaal wordt geregeld. Een ander voorbeeld waarin nationaal beleid op een verborgen manier het autobezit en gebruik beïnvloed is het gratis kunnen parkeren bij je werkgever. De werkgever geeft je een gratis parkeerplek en daar wordt geen belasting over betaald. Woon-werkverkeer wordt dus gesubsidieerd door de overheid.

In Denemarken wordt de auto met 160 procent belast, in Nederland rond de 40 procent. Zelfs rijke huishoudens in Denemarken hebben liever maar een auto, het is gewoon te duur. Het gevolg is wel dat er vooral in de stedelijke gebieden wordt gebouwd, want hoe verder weg van het station, hoe belangrijker de auto wordt. Het transportbeleid in Denemarken heeft dus een sterke invloed op de huizenmarkt. In Nederland is het ook zo, Almere bestaat bij de gratie van goedkope auto's.

Een ander buitenlands voorbeeld is Japan. Het autobezit in Japan is niet lager dan in Nederland. Maar daar mag je niet op straat parkeren, je moet bij de overheid kunnen aantonen dat je de auto off street kunt parkeren. Dit betekent dus dat ze daar hebben geïnvesteerd in (elektronische) parkeergarages, dit kost 200 tot 300 euro extra, geen gigantisch bedrag.

Betaald parkeren

Het opheffen van parkeerplekken heeft alleen zin als je de kosten voor parkeren ook verhoogd, anders neemt alleen het aanbod af en blijft de vraag hetzelfde. Uiteindelijk leidt het dus tot hogere prijzen, en ik zou zeggen dat de prijzen voor bezoekers al hoog genoeg zijn.

Dat sommige buurten aan de rand van de stad kampen met parkeerproblemen omdat bezoekers van het centrumgebied hun auto voor een laag tarief of zelfs gratis mogen parkeren is eigenlijk de schuld van de betreffende gemeente of stadsdeel. Die moeten ervoor zorgen dat als er veel vraag naar de grond is, dat je het gaat beprijzen. Uiteindelijk moeten we naar een systeem waar je overal betaald voor parkeren, maar de prijs kan ook gewoon nul zijn. Als er genoeg aanbod is dan hoef je er niet voor te betalen.

Het feit dat Lelystad veel parkeervoorzieningen creëert in de openbare ruimte is niet nadelig. Er zijn gewoon gebieden in Nederland waar mensen een auto nodig hebben. Niet elke stad hoeft zoals Amsterdam te zijn. Alleen is het zo dat je deze parkeerplekken wel moet realiseren met de gedachte dat mensen er voor gaan betalen. Ik ben er daarom voor dat bij het bouwen van een nieuwe woonbuurt je iedereen een of twee vergunningen geeft en dat de bewoners deze onderling kunnen verhandelen. Sommige zullen maar een auto willen en een ander twee of meer. Maar zonder prijsprikkels kan je mensen niet tot een lager autobezit bewegen.

Vooruitkijkend

Over twintig jaar verwacht ik dat er niet ontzettend veel zal zijn veranderd. Het autobezit zal voorlopig blijven stijgen. Dit komt onder andere omdat we rijker worden, er is een hele sterke relatie tussen het

inkomen en het autobezit. In de stad groeien de inkomens harder (of dalen ze minder hard) dus daar zal de groei van het autobezit ook groter zijn. Men moet niet denken dat de auto minder belangrijk wordt. De druk op de openbare ruimte neemt verder toe en dat zal toch als gevolg hebben dat het op meer plekken dunder wordt voor bewoners en/of bezoekers en dat er meer en langere wachlijsten komen.

Een hogere prijs van je parkeerplek is niet nadelig, het betekent gewoon dat die ruimte economisch veel waard is.

4.2 ED VAN SAVOORYEN

Ed van Savooryen heeft zich gespecialiseerd in verschillende parkeer gerelateerde vraagstukken. Hij kijkt naar het parkeren in zijn totale context. Voor auto's én fietsen. Op 22 mei is er een interview met hem afgenomen op het kantoor van Spark in Leidschendam. Er is tijdens dit interview gevraagd naar zijn visie op het huidige parkeervraagstuk, het beleid van overheden en de trends die hij ziet. Daarnaast is hem ook gevraagd een beeld te geven hoe het parkeren er over twintig jaar uit zou kunnen zien. De belangrijkste punten uit het interview worden hier beschreven. Het volledige interview is in de bijlage te vinden.

Als adviseur is Ed van Savooryen veel meer een 'generalist' dan een specialist op het gebied van bijvoorbeeld parkeergarages. Hij kijkt naar parkeren in zijn totale context, hij probeert de verschillende beleidsvelden waarin het parkeervraagstuk zich bevindt: ruimtelijke ordening, milieu, economisch en verkeerskundig beleid bij elkaar te brengen. Over het algemeen ligt het zwaartepunt van het vraagstuk vanuit de gemeente op het verkeerskundig deel, dat is jammer omdat wij vinden dat het steeds meer een ruimtelijk economisch vraagstuk is. Gelukkig komt er mede door de recessie nu verandering in.

Reactief

Het parkeerbeleid van de gemeente is meestal reactief. Dat heeft in belangrijke mate met de grondhouding van de overheid te maken. Ze grijpen pas in als er een probleem is. Ze laten het tot een escalatieniveau komen en komen dan pas met oplossingen. Dat heeft onder andere te maken met politieke gevoeligheid van het onderwerp. Het is voor de overheid heel moeilijk om het verhaal uit te leggen dat de huidige situatie in veel gebieden onhoudbaar is. Maar als je naar het verhaal kijkt, zie je dat het best aardig is uit te leggen. Maar dan moeten wel keuzes gemaakt worden en daar is naast een visie ook een stukje durf voor nodig.

Het parkeerbeleid heeft lang geschommeld tussen centraal en decentraal. Nu het decentraal is loop je het risico dat regionale opgaven tussen wal en schip raken. Het is onduidelijk wie de regisseur is, maar dat initiatief moet door de lokale overheden worden opgepakt. Die reactieve grondhouding komt ook voort uit het gebrek aan waarheden in het vakgebied. Er is nog te weinig onderzoek naar gedaan, daar komt nu wel verandering in. Samen met een visie en waarheden kunnen overheden gerichter keuzes maken in plaats van achter de vraag aan te hobbelen.

Probleemanalyse

De eerste vraag die je altijd moet stellen als je met een parkeervraagstuk zit is 'wie wil ik in welke omvang faciliteren, en op welk moment?'. Je moet als overheid weten wat je wilt bereiken met parkeerbeleid. Vaak heeft de overheid in verschillende nota's al ambities geformuleerd, daar kan je ook een parkeerextract uit halen. Wat ze met parkeren willen. En vaak wijkt dat af wat er in de praktijk wordt toegepast.

Nu is het zo dat bewoners de laagste prijs betalen voor parkeren, financieel wordt dit dan weer gecompenseerd door bezoekers. Dat is vreemd van de verdeling van de bezetting en de opbrengstverdeling is dus precies tegenovergesteld aan elkaar: tachtig procent bewoners vertegenwoordigen misschien twintig procent van de opbrengsten, terwijl twintig procent van de bezoekers tachtig procent van de opbrengsten vertegenwoordigt. Of dit anders moet is een politieke keuze, wij maken het inzichtelijk.

Businesscase

De businesscase zoals hij nu is, is veel te smal. Er wordt gekeken naar de investering van het aanleggen van een parkeerplek en de vergoeding die nodig is voor het gebruik van de parkeerplek. Maar het is veel breder: maatschappelijke waarde, waarde toename van vastgoed, huurprijzen van winkels. Het parkeerareaal in Nederland is in de delen in een gereguleerd deel en een ongereguleerd deel. Het ongereguleerde deel is ook aangelegd en wordt onderhouden, maar wordt niet meegenomen in de financiële afweging, de concentratie ligt op de nauw gemaakte businesscase. Het is raar dat de bewoner in een ongereguleerd niet zichtbaar betaald voor parkeren (indirect doet hij dat via belastingen e.d. wel), en degene in een gereguleerd deel wel. De parkeerplekken moeten op allebei de locaties gewoon worden aangelegd en worden gehouden. Parkeren moet in een bredere context worden geplaatst. Dat is moeilijk, maar dat zorgt voor een rationele onderlegger waarop politieke besluitvorming kan plaatsvinden.

Parkeergarages

Parkeergarages in het centrumgebied van Amsterdam bouwen werkt niet overal. De voorzieningen kunnen wel gebouwd worden, maar de auto's kunnen er niet komen. Het is te krap, de binnenstad kan de verkeerstromen niet aan. Dat de parkeergarages die er zijn niet ten volste worden benut heeft meerdere oorzaken, niet alleen het prijsmechanisme. Openbaar parkeren en garageparkeren zijn bijna altijd twee verschillende exploitaties, dus ook twee verschillende probleemeigenaren. Het ontbreekt aan een regisseur, een makelaar, die de vraag en aanbod beter met elkaar kan matchen. Op die manier vang je twee vliegen in een klap: de capaciteit wordt beter benut en de openbare ruimte wordt wat meer ontspannen.

Rol overheid

Parkeren in het openbaar gebied is altijd aangeboden door de overheid. Ze hebben sinds de jaren '60 kunnen uitvogelen hoe het werkt. Daar is de overheid niet echt in geslaagd. Er wordt niet slim gebruik gemaakt van de faciliteiten die we hebben. Er zijn meer parkeerplekken in Nederland dan we denken, maar niemand weet precies hoeveel, dus kan je er geen optimaal gebruik van maken.

Karel Martens (Universiteit van Nijmegen) is aan het onderzoeken of de ondergrens van de mobiliteitsbehoefte om als individu volledig aan de maatschappij te kunnen deelnemen in kaart kan worden gebracht. Als je die kunt benoemen, dan kun je als overheid zeggen dat je de ondergrens faciliteert. Al het overige is luxe.

Technologie en trends

Auto's kunnen over tien á vijftien jaar zonder ons rijden. Sommige auto's kunnen nu al zelfstandig inhalen, parkeren en filerijden. Er is al een auto die kan inparkeren in een parkeergarage zonder dat de bestuurder in de auto zit. Nu kosten deze auto's nog 100.000 euro, maar tien jaar geleden zat airco ook nog niet standaard in elke auto. De technologie haalt ons op dat gebied in, exponentieel snel en de wetgeving moet er nog op worden aangepast.

De auto zet je over een aantal jaar af bij je bestemming en zoekt zelf een plek. Als eerste zal het gebeuren op monofunctionele locaties zoals ziekenhuizen en winkelcentra. Locaties waar de verkeersstromen maar een doel hebben en daarom te zijn voorspellen. Dit betekent ook dat de fysieke relatie tussen de bestemming of herkomst en de parkeerlocatie gaat verdwijnen. Dit biedt grote mogelijkheden om de auto uit de openbare ruimte te halen en die ruimte te gaan benutten waarvoor hij oorspronkelijk is bedoeld: verblijfsgebied.



Afbeelding 4: automatisch inparkeren

We zijn onder andere bezig met een 'parkeergarage' voor vier auto's. Deelauto's. Sommige woonconcepten zoals studentenhuysvesting hebben een lage parkeernorm. De deelauto's kunnen door iedereen worden gebruikt, dus je kunt ze achter elkaar parkeren, je gebruikt alleen de voorste auto. Dit is een voorbeeld van efficiënt ruimtegebruik, je gebruik nu maar 48m² terwijl een 'gewone' parkeergarage voor vier auto's 100m² nodig zou hebben.

4.3 JACOB DE VRIES

Jacob de Vries is eigenaar van Trajan, een verkeerskundig onderzoeksbureau dat zich specialiseert op het gebied van parkeren. Tevens is hij mijn afstudeerbegeleider. Op woensdag 29 mei is er een interview met hem afgenomen. Hierin kwam naar voren wat zijn visie op parkeren in Amsterdam is, en hoe denkt dat het er over twintig jaar aan toe zal gaan in stedelijke woonbuurten.

Het parkeerbeleid in Amsterdam is hiërarchisch van aard. Op een hoog schaalniveau wordt het beleid bepaald, uitgewerkt en vastgesteld en zo komt het bij de stadsdelen terecht. Parkeerbeleid is in die zin sturend en succesvol geweest, het aantal voertuigen in de stad is teruggedrongen door het invoeren van betaald parkeren.

Parkeerproblemen in Amsterdam ontstaan onder andere door de mismatch tussen parkeercapaciteit en locaties met veel voorzieningen. Je kan als beleidsbepaler het probleem nooit helemaal oplossen, daarvoor zijn er te veel variabelen zoals bijvoorbeeld autobezit, demografie en welvaart.

Maatregelen

In dichtbevolkte gebieden moet de overheid kijken naar andere oplossingen om parkeren te faciliteren, parkeren op afstand is hiervan een voorbeeld. Het aanbieden van alternatieven op autobezit zoals deelauto's en openbaar vervoer moet geen centrale doelstelling zijn. Zulke maatregelen kunnen flankerend worden gebruikt.

Voor het ontwerp van nieuwe (woon)gebieden wordt er vaak gewerkt parkeerbalans. Er wordt dan gebruik gemaakt van parkeernormen, zo worden ontwerpen gebaseerd op wensen en niet op feiten. Op deze manier zal de parkeerbalans ook nooit kloppen. Voor bestaande gebieden wordt er gebruik gemaakt van parkeeronderzoek, dit onderzoek is vaak vervuild omdat er niet wordt gekeken naar de interactie met omliggende buurten. Een parkeerprobleem wordt vaak opgelost door een parkeerregime in te voeren. Dit is een goede maatregel, maar moet dan wel overal worden ingevoerd. Nu is het zo dat

het probleem zich steeds verder verplaatst. Dit zie je bij buurten rondom ov-assen en werk- of winkelgebieden. Om betaald parkeren te omzeilen, parkeren bezoekers hun auto ergens anders.

Verdeling van de kosten

Het gelijktrekken van parkeertarieven voor bewoners en bezoekers is politiek niet haalbaar. Wat wel mogelijk is, is dat er een variatie in het parkeertarief komt. Dus goedkopere tarieven als je op afstand parkeert. Hiervoor is echter een lange adem en politieke wil nodig, en die is er vaak niet.

Het is een misvatting dat bewoners een stuk openbare ruimte denken te kunnen claimen als privé bezit. Het creëren van capaciteit in het centrumgebied geeft niet alleen druk op de openbare ruimte, maar ook op de infrastructuur. Veel wegen in de binnenstad zijn niet berekend op een te intensief gebruik.

Met het oog op de toekomst verwacht ik dat er binnen twintig jaar weinig zal veranderen. Op kleine schaal zal er worden geëxperimenteerd met mobiele plekken en buurtgarages om zo de auto uit het straatbeeld te halen. Vanuit het parkeerbeleid verwacht ik een stimulering van elektrische auto's en het zwaarder belasten van grote- en vuile auto's.

5 VISIE

Na het analyseren van verschillende trends, beleidsstukken, steden en het interviewen van drie experts met elk een eigen invalshoek heb ik voldoende basis een eigen stelling te nemen in het parkeervraagstuk.

5.1 PROBLEEMANALYSE

Niet elke woonbuurt kampt met parkeerproblemen en ook zeker niet alle woonbuurten zullen hiermee te maken krijgen. Sterker nog, er zijn plekken in Nederland waar te veel parkeerplekken zijn. Er kan worden gesteld dat er genoeg parkeerplekken in Nederland zijn om alle motorvoertuigen een plaats te geven. Alleen zijn deze niet eerlijk verdeeld (Coevering, 2009). Het is met het oog op de toekomst (stijging van het autobezit en de verdichting van steden) belangrijk dat gemeenten parkeren integraal gaan meenemen in het (her)ontwerpen van woonbuurten.

Voordat je parkeren integraal kan meenemen in een (her)ontwerp of parkeerbeleid, moet je als overheid wel weten wat er speelt en welke (technologische) ontwikkelingen er plaats vinden. Het parkeerbeleid van gemeenten is nu reactief, het grijpt pas in op het moment dat parkeerproblemen dreigen te escaleren. Omdat het parkeerbeleid reactief is, doen overheden dus ook geen onderzoek naar parkeerproblemen. Dit doen ze pas op het moment dat het probleem er is. Dit betekent dus dat er bij de overheid een gebrek aan kennis is (van Ommeren, 2013).

Verschillende factoren spelen mee aan het veroorzaken van een parkeerprobleem. Voor stedelijke woonbuurten is onder andere de ruimtelijke context belangrijk. Veel woonbuurten krijgen vanwege hun ligging te maken met externe parkeerders. De oorzaak van het parkeerprobleem kan dus buiten de buurt liggen, daar moet met het nemen van maatregelen rekening worden gehouden (Trajan, 2013).

Een directe link tussen ruimtelijke structuur en parkeerdruk is niet te vinden. Wel is er een link tussen verschillende kenmerken van ruimtelijke structuur zoals woningdichtheid en de parkeerdruk. Naarmate de woningdichtheid toeneemt, neemt ook de parkeerdruk toe (ondanks een lager autobezit per huishouden) (van Zanten, 2013).

Het nationaal verkeersbeleid houdt zich niet bezig met parkeren, dit wordt door lokale overheden gedaan (van Ommeren, 2013). Het nationaal verkeersbeleid heeft onder andere als ambitie het autogebruik terug te dringen. De maatregelen om deze ambitie te bereiken hebben bijwerkingen die nadelig uitpakken voor de parkeerdruk. Het belasten van autogebruik heeft als gevolg dat er geen (prijs)prikkels zijn om autobezit te verminderen. Dit is geen bewuste afweging geweest, maar dit komt omdat er op nationaal niveau niet (genoeg) naar het parkeervraagstuk wordt gekeken (van Ommeren, 2013).

Niet alle trends wijzen op een groeiend parkeerprobleem in stedelijke gebieden. Steeds minder jongeren halen hun rijbewijs, veel huishoudens leveren hun (2^e) auto in (Mobiliteitsbalans, 2012). De populariteit van deelauto's groeit snel (KpVV, 2012), het is dus niet langer nodig om een eigen auto te hebben, het is belangrijk dat je er een tot je beschikking kán hebben als je er een nodig heb.

Dit laatste gegeven toont aan dat oplossingen zoals het scheppen van juiste randvoorwaarden en alternatieven ervoor zorgt dat het autobezit in stedelijke woonbuurten wel degelijk te beïnvloeden is.

5.2 HOE NU VERDER....

De verwachting is dat stedelijke gebieden verder gaan verdichten. De druk op de openbare ruimte wordt nog groter. Een groot deel van deze ruimte is nu exclusief voor parkerende automobilisten gereserveerd. Op zich is dit niet zo erg, maar dan moeten zij hier ook de kosten voor dragen, of in ieder geval meer dan wat ze nu doen.

‘Iedereen betaalt mee aan parkeren, behalve de automobilist’ (Shoup, 2005)

Nu betaalt iedereen mee aan parkeren, ook degenen die geen auto hebben. De kosten zijn onoverzichtelijk omdat ze over veel verschillende schijven zijn verdeeld. Dit betekent dat weinig mensen weten wat parkeren nu eigenlijk echt kost. Het is belangrijk dat er een besef onder automobilisten komt wat een parkeerplaats nu eigenlijk kost. Pas dan kunnen mensen een weloverwogen beslissing nemen of ze nu echt een (2^e) auto nodig hebben.

Vergelijking:

Wat als een verhuurder van een woning de kosten van gas, water en licht niet zou doorrekenen aan de huurder, maar het bedrag zou verwerken in de totale huurprijs. Omdat de huurder dan geen inzicht heeft in de kosten, zal hij meer stroom blijven gebruiken dan hij nodig heeft. Het kost de huurder niet meer. Op het moment dat de huurder zelf opdraait voor de kosten zal het zijn gedrag over hoe om te gaan met stroom sterk beïnvloeden.

BRON: SHOUP, 2005

Maar waar betaal je dan wel voor parkeren en waar niet? In het overgrote deel van het parkeerareaal in Nederland geldt geen parkeerregime (van Savooyen, 2013). Dit moet je laten afhangen van vraag en aanbod, door te spelen met de prijs zie je snel genoeg wanneer mensen ervoor kiezen een auto te delen of toch de trein te pakken.

Maar dit gebeurt niet overal. Gemeenten zijn bang om hun aantrekkelijkheid te verliezen, en de auto gemakkelijk kunnen parkeren is voor sommige doelgroepen ook aantrekkelijk. Gemeenten blijven daarom voorzien in de parkeervraag van bewoners en bezoekers (en de bezoekers betalen hoge parkeertarieven zodat de bewoners (bijna)

niets hoeven te betalen). De goedkoopste oplossing in dat geval is het realiseren van parkeerplekken in de openbare ruimte.

Met de toenemende verdichting en het groeiende autobezit in ogenschouw genomen, is het absorptievermogen van veel stedelijke woonbuurten wel bereikt (Coevering, 2009). Het gevaar hiervan is dat de historische binnensteden hun ruimtelijke structuur moeten aanpassen om in deze vraag te voorzien. Bezoekers moeten namelijk wel kunnen parkeren.

Vroeger, toen er nog geen parkeergarages waren werden braakliggende terreinen, openbare ruimte en oude bebouwing omgevormd tot parkeerpleinen (Shoup, 2005). Het gevaar hierin is dat de reden waarom bezoekers naar dit gebied toekwamen, misschien wel verdwijnt omdat er zo weinig van het oorspronkelijke gebied is overgebleven (Shoup, 2005). Tegenwoordig zijn er technieken om deze parkeervoorzieningen gestapeld en ondergronds te realiseren, maar toch is dit een belangrijke les voor oude binnensteden.

Er moet daarom naar andere oplossingen worden gezocht, zowel ‘harde’ fysieke maatregelen zoals het opheffen van plekken en ‘zachte’ maatregelen zoals het duurder maken van de parkeervergunningen. Dit is overigens geen kwestie van ‘of harde, of zachte maatregelen’. Maatregelen vallen goed te combineren, sterker nog, het is soms noodzakelijk. Als je aan de aanbodkant parkeerplekken weghaalt, moet aan de vraagkant ook een (prijs)prikkel zijn om je vergunning in te leveren (van Ommeren, 2013).

Naast deze maatregelen moet ‘het parkeren voor deur’ ook niet langer de norm zijn voor bewoners. Het Parkeerplan Amsterdam geeft het zelf aan: 19 procent van de vergunninghouders gebruikt de auto minder dan één keer per week (Amsterdam, 2012). Waarom moet je de auto dan voor de deur hebben staan? In de Swammerdambuurt (Trajan, 2013) is dit percentage nog hoger: 30 procent van de voertuigen staat de hele dag stil. Ik vind dat voor deze groep mensen initiatieven zoals ringparkeren bijna een verplichting moeten worden.

Symptoombestrijding

Het blijven aan voldoen aan de parkeervraag door de gemeente is een vorm van symptoombestrijding, het pakt de oorzaken van ‘het probleem’ niet aan. Hiermee kom ik op het punt, is een hoog autobezit een probleem? Vanuit het parkeervraagstuk gezien vindt ik het geen probleem. Het gaat er om wáár de auto wordt geparkeerd. In Japan moet je kunnen aantonen je auto ‘off street’ te kunnen parkeren voordat je een auto koopt (van Ommeren, 2013). Dit betekent geen auto’s voor de deur, waardoor de openbare ruimte weer kan worden gebruikt waarvoor hij oorspronkelijk was bedoeld.

In functionele steden zoals Almere staan al parkeergarages. Deze worden nog niet ten volste benut. Bewoners kunnen namelijk nog steeds voor de deur parkeren. Waarom? Het kan toch niet zo zijn dat de ruimte ‘voor de deur’ het best als parkeerplek kan worden gebruikt? Het verdwijnen van de fysieke relatie tussen de parkeerplek en de bestemming (van Savooyen) zal mogelijk een deel van de oplossing zijn.

Auto’s worden steeds ‘slimmer’ en de verwachting is dan ook dat het (in ieder geval technologisch gezien) mogelijk is om thuis te worden afgezet terwijl je auto een parkeerplek zoekt. De technologie kan daarom een belangrijke bijdrage leveren aan het ‘terugwinnen’ van de openbare ruimte. Er is namelijk geen sprake meer van een fysieke relatie tussen de bestemming en de parkeerlocatie. De auto hoeft niet langer voor de deur.

Repareren

Gemeenten zijn nu bestaande stedelijke woongebieden aan het 'repareren'. Steden zoals Amsterdam en Utrecht proberen de ruimtelijke kwaliteit van de buurten weer te verbeteren door alternatieven voor de auto's te bieden en een andere plek voor de auto's te vinden. Voor andere steden moet dit een les zijn, parkeerproblemen zijn te voorkomen.

Het ontmoedigen van autobezit in ongereguleerde gebieden is moeilijk, er zijn daar namelijk geen tarieven. In gereguleerde gebieden is het wel mogelijk, de overheid kan de parkeertarieven duurder maken. De huishoudens die de auto het minst nodig hebben, zullen hem als eerste weg doen of verplaatsen.

In plaats van meteen nieuwe parkeerplekken aanleggen moet er beter worden gekeken naar ruimte besparende, efficiënte oplossingen. Overdag is de parkeerdruk in woonbuurten vaak niet hoger dan vijftig procent. Om toch gebruik te maken van de parkeerplekken, kan je er voor kiezen parkeerplekken 'dubbel' te gebruiken: bewoners in de avond en bezoekers overdag. Hier zit wel een risico aan: overlooptijden (zie kader).

Overlooptijden

Het GWL-terrein in Amsterdam Westerpark. Deze duurzame wijk is autovrij gerealiseerd. Er is een parkeernorm van 0,25 gehanteerd. Ervan uitgaande dat huishoudens van de wijk geen auto zou hebben zou dit geen probleem moeten zijn. Maar het autobezit is in de loop der jaren steeds verder gestegen. Uit parkeerdrukonderzoek van Trajan in 2010 en 2011 blijkt dat het autobezit van de bewoners niet voor een hoge parkeerdruk zorgen, maar de bezoekers van het populaire restaurant midden op het GWL-terrein. De bewoners kunnen geen parkeerplek vinden vanwege de aanwezigheid van de bezoekers. Dit is goed te zien op de volgende kaarten. De secties rondom het GWL-terrein kampen tijdens de avondmeting (figuur 6) met een parkeerdruk van rond de 100 procent. In de nachtmeting (als de bezoekers van het restaurant weg zijn) is de parkeerdruk weer gezakt naar een gezonde situatie van rond de 80 procent (figuur 6).

BRON: TRAJAN, 2012



Figuur 6: Avondmeting en nachtmeting (bron: parkeerdrukonderzoek Amsterdam West, Trajan, 2012)

5.3 OPLOSSINGSMODELLEN

Er wordt op verschillende manieren naar het parkeervraagstuk gekeken. In de stedelijke gebieden van Amsterdam en Utrecht zijn in sommige gebieden de parkeerproblemen zodanig dat de openbare ruimte niet langer functioneert. Om deze reden willen gemeenten parkeerplekken in de openbare ruimte opheffen en ergens anders compenseren. In Lelystad en Almere is er sprake van een andere situatie, deze steden bestaan bij de gratie van de auto (van Ommeren, 2013). Deze verschillende situaties leiden tot verschillende soorten parkeerbeleid en daarbij horende maatregelen. Ruwweg kan er onderscheid worden gemaakt in drie verschillende soorten parkeerbeleid. Deze worden vanaf nu 'oplossingsmodellen' genoemd.

Om aan te tonen wat voor effecten deze oplossingsmodellen hebben, worden ze uitgewerkt in de casus Swammerdambuurt in Amsterdam. De drie te onderscheiden beleidsrichtingen zijn:

1. Opheffen en verplaatsen van parkeercapaciteit (6.3.1);
2. Opheffen van parkeercapaciteit (6.3.2);
3. Creëren van parkeercapaciteit in de openbare ruimte (6.3.3).

In het eerste scenario worden parkeerplekken uit de openbare ruimte gehaald en verplaatst naar alternatieve locaties (dit zie je o.a. in Amsterdam en Utrecht). In het tweede scenario worden parkeerplekken opgeheven zonder deze te compenseren (o.a. Amsterdam-West). Het derde scenario laat zien wat er gebeurt als je maar plekken blijft toevoegen in de openbare ruimte (o.a. Lelystad).

Afhankelijk van het de ambities van de gemeente, de ruimtelijke structuur, ruimtelijke context en andere kenmerken wordt er gekozen voor een beleidsrichting.

6 CASUS SWAMMERDAMBUURT

De drie beschreven oplossingsmodellen worden in de casus Swammerdambuurt behandeld. Op deze manier kunnen de gevolgen van het gekozen beleid in kaart worden gebracht.

Dit gebeurt door middel van thematische GIS-kaarten, tabellen en grafieken. Ook worden de gevolgen voor de ruimtelijke structuur (openbare ruimte) beschreven.

De keuze voor de Swammerdambuurt als casus is gebaseerd op de beschikbaarheid van actuele data en het feit dat de buurt gelegen is in het centrumgebied van Amsterdam.

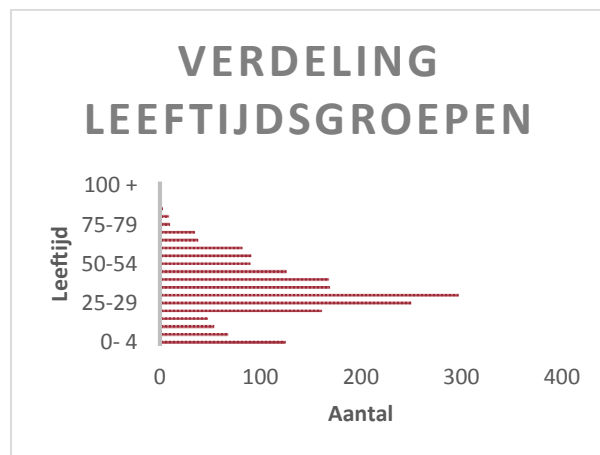


Figuur 7: Onderzoeksgebied Swammerdambuurt, Amsterdam

6.1 INTRODUCTIE SWAMMERDAMBUURT

De ruimtelijke kenmerken van de Swammerdambuurt in Amsterdam-Oost zijn beschreven in het hoofdstuk '(Stedelijke) woonbuurten'. Hier volgt nog een korte toelichting.

De Swammerdambuurt is een typische Amsterdamse woonbuurt. Het is onderdeel van de Weesperzijde en wordt omsloten door de Wibautstraat, Eerste Oosterparkstraat, de Amstel en de Mauritskade. Er wordt gewoond, gewerkt, gerecreëerd en gestudeerd. Er wonen 1825 burgers (O&S, 2012) en de bevolking is relatief jong: 57 procent van de bewoners is tussen de 20 en 45 jaar. 95 procent van de bewoners is jonger dan 64 (grafiek 7). De gemiddelde WOZ-waarde in de buurt is €307.000 euro. (gem. stadsdeel €263.000) (O&S, 2012).



Grafiek 7: Leeftijdsgroepen Swammerdambuurt (bron: eigen bewerking data O&S <http://www.os.amsterdam.nl/tabel/6407/>, geraadpleegd op 2 mei 2013)

Verder is er een laag autobezit (0,4 per huishouden) (tabel 3). Dit is mede te verklaren door het hoge percentage eenpersoonshuishoudens (61 procent).

Structuur

De bebouwing bestaat vooral uit monofunctionele gesloten bouwblokken van vier á vijf bouwlagen. Langs de Weesperzijde staan luxe herenhuizen ontworpen door grote architecten zoals Cuyper, Salm en van Gendt. De Weesperzijde, waar de Swammerdambuurt onderdeel van is, is bijna 45 ha. groot. 0 procent daarvan is recreatieterrein, 70 procent is bebouwd, 12 procent is verkeersterrein en de rest is water (O&S, 2013). Met andere woorden, de druk op de openbare ruimte kan niet veel groter worden.

Bebouwing en functies

Met 7019 woningen per km² land is de woningdichtheid van de Weesperzijde vergeleken met de rest van Amsterdam (2412 per km² land) extreem hoog (O&S, 2013).

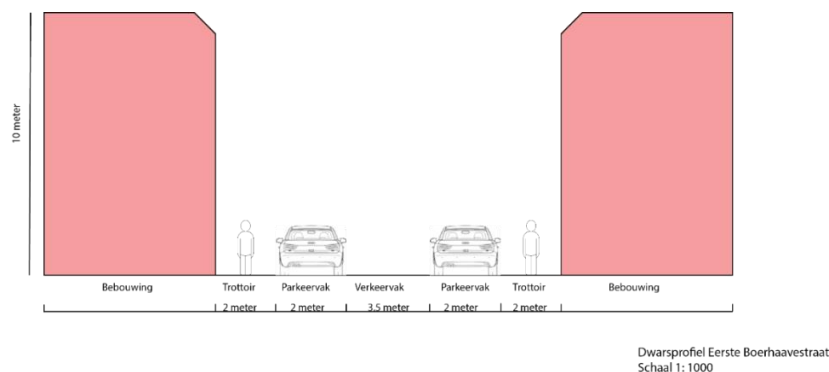
Anno 2012 staan er 967 woningen in de Swammerdambuurt. De eigendomsverhoudingen wijken sterk af van de rest van het stadsdeel. 44 procent van de woningen in de Swammerdambuurt zijn koopwoningen, 28 procent is sociale huur, en 28 procent is particuliere huur. De eigendomsverhoudingen van het stadsdeel zijn 29 procent/52 procent/19 procent (O&S, 2013). Er wordt niet alleen gewoond. Er zijn bijna 300 bedrijven in de Swammerdambuurt gevestigd. Hier zijn meer dan 700 mensen werkzaam (O&S, 2012).

Verkeer

Het autoverkeer in de Swammerdambuurt is hoofdzakelijk bestemmingsverkeer, bewoners en bezoekers van horeca en de Amstelcampus. Er is slechts één doorgaande weg die het gebied ontsluit: de Ruyschstraat. Met de uitzondering van de Swammerdamstraat laat het straatprofiel alleen eenrichtingsverkeer toe. De ruimtelijke structuur, een smal straatprofiel (figuur 8), beïnvloed dus in grote mate het verkeersregime.

Om te kijken of het verkeersregime de parkeerdruk in de buurt beïnvloed, zijn de rijrichtingen in kaart gebracht. Als onderlegger is een kaart van de gemiddelde parkeerdruk gebruikt (figuur 9). **Zoals is te zien is de parkeerdruk het laagst in gebieden waar de auto de grootste afstand moet afleggen** (groen omcirkelt). Terwijl dit juist de gebieden zijn met de grootste capaciteit (Rhijnsplein).

Dit gegeven is belangrijk, bij de uitwerking van de drie oplossingsmodellen kan er nu een onderbouwde afweging worden gemaakt voor het opheffen van capaciteit.



Figuur 8: Dwarsprofiel Eerste Boerhaavestraat



Figuur 9: Rijrichtingen vs. parkeerdruk

6.2 HUIDIGE PARKEERSITUATIE SWAMMERDAMBUURT

Over de huidige situatie op het gebied van parkeren in de Swammerdambuurt is veel bekend. In maart 2013 is er een parkeerdrukonderzoek door Trajan gehouden (Trajan, 2013). De verzamelde data zal worden gebruikt om de drie 'oplossingsmodellen' uit te werken, maar eerst wordt kort de actuele situatie beschreven aan de hand van de parkeercapaciteit, bezetting en de parkeerdruk.

Het onderzoeksgebied is ingedeeld in ongeveer 75 secties (Figuur 10). Van elke sectie is de parkeercapaciteit, bezetting en parkeerdruk gemeten. Op deze manier kan er op nauwkeurige wijze de gevolgen van genomen maatregelen in kaart worden gebracht.

6.2.1 Parkeercapaciteit

Voor het onderzoek is alleen gekeken naar de openbare parkeercapaciteit. Trajan heeft in de parkeercapaciteit onderscheid gemaakt tussen een bruto- en netto capaciteit. De bruto parkeercapaciteit neemt ook de bijzondere parkeerplekken zoals gehandicaptenplekken mee, terwijl de netto capaciteit zich alleen richt op de openbare plekken. Daarnaast is er geen eenduidige capaciteit aan te duiden. Door de venstertijden van sommige bijzondere parkeerplekken, varieert de netto openbare capaciteit. Bij het onderzoek van Trajan is er ook onderscheid gemaakt tussen gemarkeerde plekken, ongemarkeerde plekken, langparkeren en dwarsparkeren.

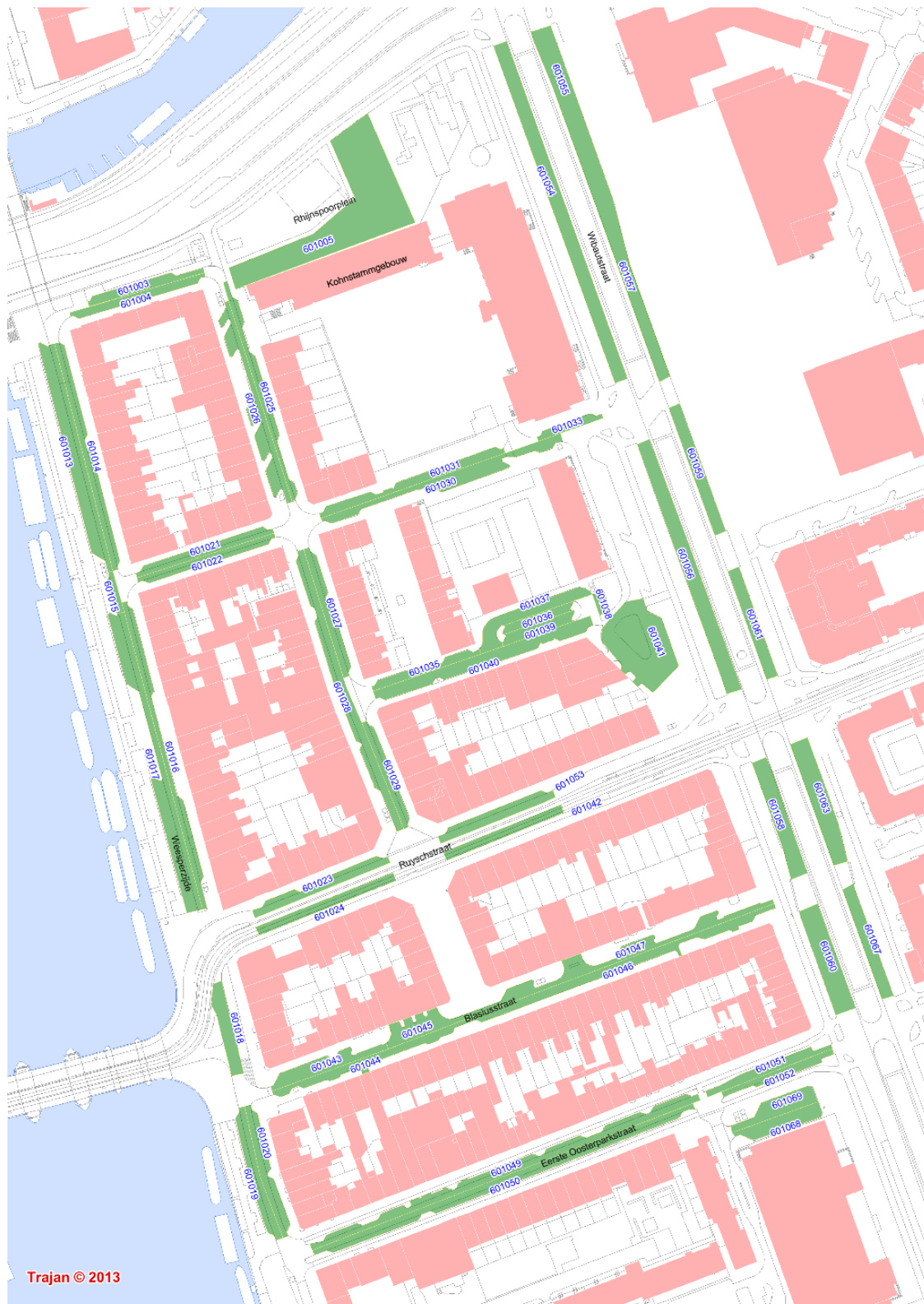
De bruto parkeercapaciteit in de openbare ruimte (dus excl. Kohnstammparkeergarage) in de Swammerdambuurt is 458 plekken. De netto openbare parkeercapaciteit is afhankelijk van het tijdstip. Op het meetmoment 21:00 uur is er een parkeercapaciteit van 418 parkeerplekken.

Locatie	Bruto Capaciteit	Openbare Capaciteit*
Swammerdambuurt	458	418
Kohnstammparkeergarage	123	116
Totaal	574	534

Tabel 4: Parkeercapaciteit Swammerdambuurt (*meetmoment 21:00 uur)

Kohnstammparkeergarage

Parkeren in de Swammerdambuurt gebeurt hoofdzakelijk door vergunninghouders (lees bewoners). Daarnaast zorgt de aanwezigheid van horeca, Hogeschool van Amsterdam (HvA) en bedrijven voor bezoekers van de buurt. Voor de bezoekers van de HvA is er de Kohnstammparkeergarage gerealiseerd. Deze parkeergarage heeft een capaciteit van 123 parkeerplekken. Zestig van deze plekken zijn tussen 18:00 en 08:00 uur gereserveerd voor vergunninghouders. Op deze manier komt de gemeente tegemoet aan de klachten van bewoners van de Swammerdambuurt over een (te) hoge parkeerdruk door de aanwezigheid van de HvA (Trajan, 2013).

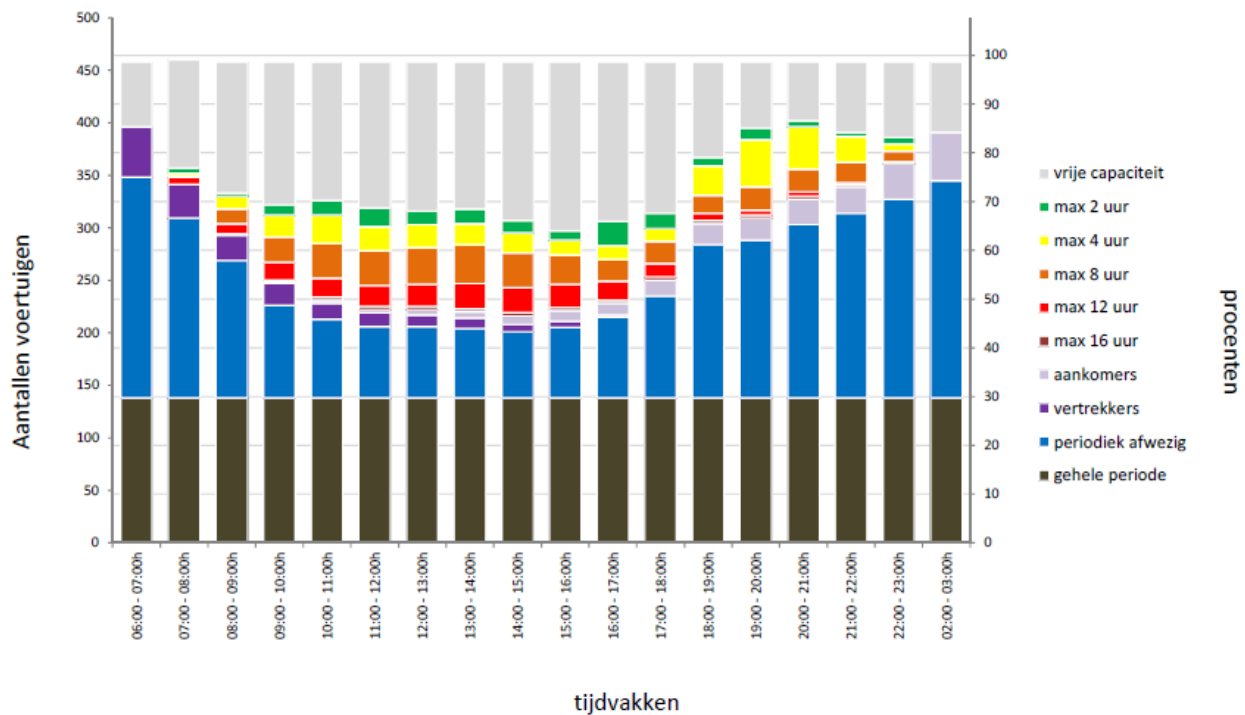


Figuur 10: Sectiekaart Swammerdambuurt (Trajan, 2013)

6.2.2 Bezetting

De bezetting (aantal geparkeerde auto's) is op dinsdag 5 maart en in de nacht van 5 op 6 maart gemeten. Dit is gebeurd tussen 06:00 en 23:00 met een interval van een uur plus een nachtmeting om 02:00 uur. Tijdens deze meting zijn zowel de goed- als de foutparkeerders meegenomen.

De bezetting varieert tussen ongeveer 350 op het rustigste moment en 440 auto's op het drukste moment (20.00 uur). De ontwikkeling van de bezetting is zoals hij kan worden verwacht in een stedelijke woonbuurt: na 06:00 uur neemt hij geleidelijk af (bewoners gaan naar werk), 10:00 lichte stijging (aankomst van bezoekers), vanaf 16:00 stijgt de bezetting (thuiskomst bewoners vs. aanwezige bezoekers), 20:00 uur daling (vertrekkende bezoekers). Ongeveer 30 procent van de voertuigen niet van zijn plek komt.



Grafiek 8: Bezetting uitgesplitst naar parkeerduur (bron: Parkeerdrukonderzoek Swammerdambuurt 2013, Trajan)

6.2.3 Parkeerdruk

De parkeerdruk is de verhouding tussen het aantal parkeerplekken en de bezetting. Er is op achttien verschillende momenten de parkeerdruk gemeten. Hieronder worden vier momentopnames getoond (figuur 11). Dit laat een wisselend beeld zien en geeft daarmee ook de noodzaak aan om niet alleen naar de gemiddelde parkeerdruk over een hele dag te beoordelen (figuur 12). Waar de gemiddelde parkeerdruk om 06:00 uur 92 procent is, is dit om 15:00 nog maar 68 procent.



Figuur 11: Parkeerdruk om 02:00, 06:00, 15:00 en 20:00 uur



Figuur 12: Gemiddelde parkeerdruk

6.3 OPLOSSINGSMODELLEN

Uit de beleidsinventarisaties zijn drie te onderscheiden beleidsrichtingen naar voren gekomen. Elk met een eigen ambitie en de daarbij horende maatregelen. In deze casus zullen deze drie 'oplossingsmodellen' worden uitgewerkt. De uitwerkingen gaan in op de effecten van het dan wel of niet opheffen van parkeerplekken in een stedelijke woonbuurt.

De drie te onderscheiden modellen zijn:

4. Opheffen en verplaatsen van parkeercapaciteit (6.3.1);
5. Opheffen van parkeercapaciteit (6.3.2);
6. Creëren van parkeercapaciteit in de openbare ruimte (6.3.3).

De effecten op de parkeerdruk worden berekend op basis van de huidige bezetting.

6.3.1 Oplossing 1: Opheffen en verplaatsen van parkeercapaciteit

Het opheffen van parkeerplekken in de openbare ruimte zorgt ervoor dat er ruimte komt voor andere functies waardoor de kwaliteit van de leefomgeving kan toenemen. Het betekent echter ook dat automobilisten een andere plek voor hun auto moeten vinden. Dit kan buiten de buurt worden opgelost (ringparkeren), maar ook binnen de buurt. Op deze manier creëer je binnen de buurt ruimtes waar veel parkeren mogelijk is, en ruimtes waar het autoluw is.

Los van het fysiek ingrijpen, moet ook de bestaande capaciteit beter worden benut, de parkeerdruk in de Kohnstammgarage is momenteel tussen de 2 en 46 procent (Trajan, 2013). De parkeergarage is nu alleen tussen 18:00 en 08:00 uur beschikbaar voor vergunninghouders. Door de garage 24 uur open te stellen voor vergunninghouders kan de huidige parkeercapaciteit beter worden benut.

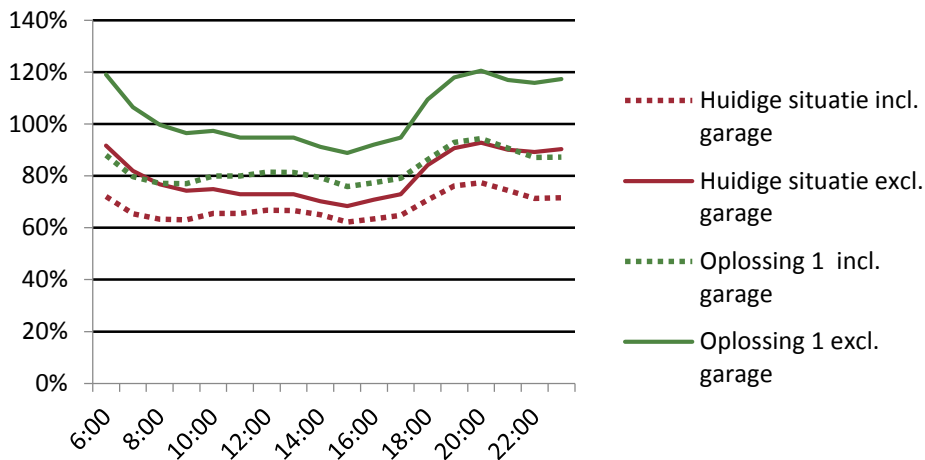
Alleen het opheffen van parkeercapaciteit kan ervoor zorgen dat automobilisten alsnog fout gaan parkeren. Net zoals bij de volgende oplossingsmodellen is het verhogen van de parkeertarieven noodzakelijk om vraag en aanbod gelijk te houden.

Parkeercapaciteit en parkeerdruk

De smalle straatprofielen zorgen ervoor dat er op veel plekken alleen fileparkeren mogelijk is. Dit neemt veel ruimte in en levert relatief maar weinig parkeerplekken op. Deze ruimte kan dus beter worden benut. Daarom worden de volgende secties opgeheven: 601025, 601021, 601022, 601029 en 601030. Dit levert een capaciteitsverlies van 42 parkeerplekken op. Daar komt ook nog het opheffen van het tijdelijk parkeerterrein bij het Rhijnspoorplein (sectie 601005) bij. Dit zijn dan in totaal 102 parkeerplekken minder. Deze worden gecompenseerd door de volledige Kohnstammgarage 24 uur per dag open te stellen voor vergunninghouders.

De parkeerdruk stijgt door deze maatregelen tot 104 procent (excl. Kohnstammgarage) of 83 procent (incl. Kohnstammgarage). Let wel, dit is het gemiddelde over de hele dag. In het geval dat de parkeergarage niet wordt opengesteld voor bewoners, is er bij een gelijk blijvende bezetting tussen 18:00 uur en 07:00 een parkeerdruk van boven de 100 procent is (grafiek 9).

Vergelijking parkeerdruk



Grafiek 9: Vergelijking huidige parkeerdruk vs. parkeerdruk n.a.v. maatregelen oplossing 1

Ruimtelijke structuur

Maar wat leveren deze maatregelen je op? In ieder geval meer openbare ruimte. De openbare ruimte kan weer worden gebruikt zoals het ooit bedoeld was. Dit betekent dat de kwaliteit van de leefomgeving stijgt en daarmee ook de waarde van het omliggend vastgoed. Voor een woonbuurt betekent dit een hogere WOZ-waarde van het vastgoed, voor een winkelgebied kan dit leiden tot hogere huurprijzen en meer ruimte voor publiek. Het is moeilijk hier een waarde aan te koppelen, maar uit interviews met experts bleek dat deze relatie wel degelijk aanwezig is.

Ervan uitgaande dat een parkeerplek 12,5m² in beslag neemt (5 x 2,5 meter) levert het opheffen van de parkeerplekken beschreven in *Parkeercapaciteit en parkeerdruk* 1275m² openbare ruimte op. Dit is inclusief de parkeerplekken op het Rhijnsplein, deze ruimte (750m²) wordt opnieuw bebouwd (Amstelcampus). Maar dat is ook een voorbeeld van kwaliteit aan een omgeving toevoegen.

Er blijft dus 525m² winst aan openbare ruimte over. Deze ruimte kan nu anders worden gebruikt, denk aan groen- en speelvoorzieningen. Het opheffen van de parkeerplekken wordt gecompenseerd door het openstellen van de Kohnstammparkeergarage. Deze ondergrondse voorziening zorgt ervoor dat het mogelijk is de auto in verschillende delen van de buurt uit het straatbeeld te halen.

Er is voor gekozen om niet overal in de buurt parkeervoorzieningen op te heffen. Het is niet de bedoeling dat er homogene buurt wordt gecreëerd waar alleen maar kan worden geparkeerd of juist helemaal niet kan worden geparkeerd. Op deze manier blijft de buurt voor meerdere doelgroepen aantrekkelijk.

6.3.2 Oplossing 2: Opheffen van parkeercapaciteit

Als de gemeente als ambitie heeft de openbare ruimte leefbaarder te maken, en daarmee de ruimtelijke kwaliteit van een buurt te verbeteren, dan kunnen parkeerplekken in de openbare ruimte worden opgeheven. De gemeente gaat dit parkeercapaciteitsverlies niet in de buurt zelf oplossen, maar gaat alternatieven zoals ringparkeren, korting op OV, korting op deelauto's aanbieden. Daarnaast gaat ook de bestaande capaciteit beter worden benut.

Het opheffen van parkeerplekken, zonder deze te compenseren, zorgt ervoor dat de parkeerdruk op verschillende momenten stijgt tot boven de 100 procent. Het opheffen van parkeerplekken moet samengaan met de verhoging van parkeertarieven (van Ommeren, 2013). Anders neemt alleen het aanbod af en blijft de vraag minimaal gelijk (groei autobezit in stedelijke gebieden en realisatie Amstelcampus).

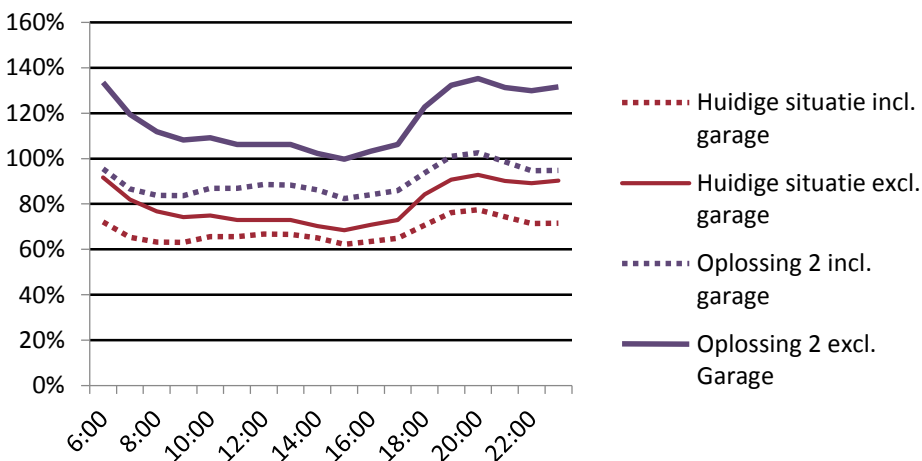
Parkeercapaciteit en parkeerdruk

Om foutparkeren te voorkomen moet je ook fysieke maatregelen nemen. Dat kan door helemaal geen autoverkeer meer mogelijk te maken in bepaalde delen van de buurt. Er moet dan wel goed worden gekeken naar het verkeersregime (veel eenrichtingswegen), deze zorgt er namelijk voor dat sommige stukken van de buurt bij voorbaat al niet autovrij kunnen worden gemaakt.

Een analyse van de rijrichtingen (figuur 9) laat zien dat er maar beperkte mogelijkheden zijn om straten autoluw te maken. De secties die kunnen worden opgeheven zonder het verkeersregime te beïnvloeden zijn: 601013, 601014, 601015, 601003, 601004, 601025, 601026. Sectie 601005 (zie sectiekaart) zal in ieder geval op den duur verdwijnen.

Dit levert inclusief het opheffen van het tijdelijk parkeerterrein (601005) een bruto capaciteitsverlies van 139 parkeerplekken op. Deze worden niet binnen de buurtgrenzen gecompenseerd. Door deze maatregel te combineren met een verhoging van de parkeertarieven zullen mensen die de auto het minst nodig hebben, hun vergunning als eerste inleveren (van Ommeren, 2013). Dit moet resulteren in een lager autobezit. Het opheffen van deze plekken zorgt ervoor dat de gemiddelde parkeerdruk zal stijgen naar 116 procent. Het openstellen van de parkeergarage leidt tot een gemiddelde parkeerdruk van 90 procent (grafiek 10).

Vergelijking parkeerdruk



Grafiek 10: Vergelijking huidige parkeerdruk vs. parkeerdruk n.a.v. maatregelen oplossing 2

Ruimtelijke structuur

De gevolgen van deze maatregelen lijken in grote mate op voorgaand model. Concreet levert het opheffen van 139 parkeerplekken 1737,5m² aan openbare ruimte op. Net zoals bij voorgaand model

gaan wordt 750m² opnieuw bebouwd (Amstelcampus). Dit betekent dat er bijna 1000m² openbare ruimte 'winst' is. Deze ruimte kan een andere invulling gaan krijgen.

Er is bij het weghalen van de secties en autovrij maken van straten gekeken naar het verkeersregime. De ruimtelijke structuur en de ontsluiting van de buurt laat het niet toe dat er op willekeurige locaties zomaar straten autovrij worden gemaakt. Met het autovrij maken van de huidige straten verandert het verkeersregime in de buurt niet, alleen is het voor een bouwblok niet langer mogelijk voor de deur te parkeren.

6.3.3 Oplossing 3: Creëren van meer parkeerplekken

Zoals de ruimtelijke analyse van de Swammerdambuurt al deed vermoeden is er weinig ruimte beschikbaar om de huidige parkeercapaciteit in het openbaar verder uit te breiden. Het tijdelijk parkeerterrein bij het Rhijnspoorplein zal op den duur verdwijnen. Maar wat als de gemeente ervoor kiest om te blijven voorzien in de vraag naar parkeercapaciteit? Dan blijven deze zestig parkeerplekken in dit model bestaan.

Er zijn geen (prijs)prikkels om het autobezit te verminderen. Er zijn namelijk voldoende parkeerplekken en parkeertarieven blijven gelijk. Het parkeeraanbod groeit waardoor er ruimte is voor de vraag om ook toe te nemen. Als er nieuwe parkeerplekken beschikbaar komen tegen geen – of lage prijs, dan zal het autobezit stijgen. Het realiseren van extra parkeerplekken is dan ook een kwestie van symptoombestrijding en niet het aanpakken van het echte 'probleem'. Naarmate het autobezit verder stijgt, zal ook de huidige parkeercapaciteit niet meer voldoende zijn. En wat gaan gemeenten dan doen? Alsnog parkeerplekken opheffen die je twintig jaar eerder heb gerealiseerd en de parkeertarieven verhogen?

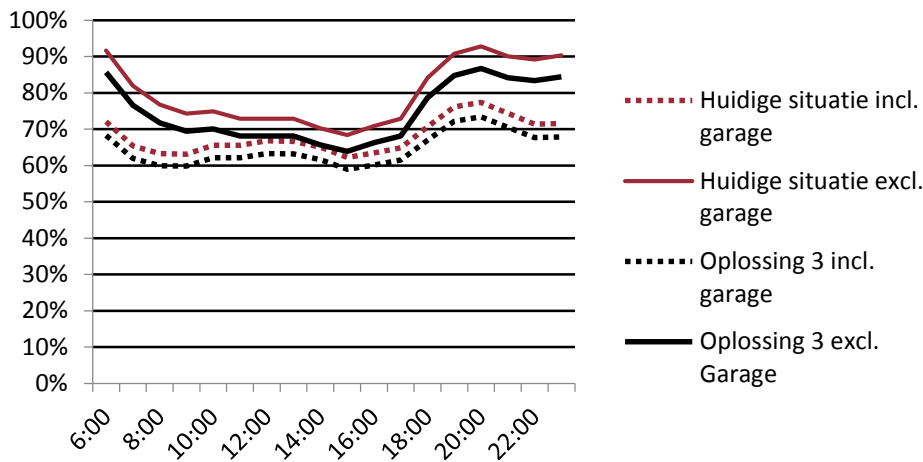
Parkeercapaciteit en parkeerdruk

In de Swammerdamstraat (secties 601027, 601028, 601029) wordt er nog steeds lang geparkeerd. Door deze parkeerplekken om te vormen tot dwars parkeerplekken creëer je een grotere parkeercapaciteit ten koste van het trottoir en eventuele fietsvoorzieningen.

In de eerste Boerhaavestraat (sectie 601021) en Mauritsstraat (sectie 601003) kan ook de parkeercapaciteit worden aangepast door er dwars parkeerplekken van te maken. Dit gaat wel ten koste van de parkeercapaciteit (601022 en 601004) omdat het profiel niet toelaat aan beide zijden te parkeren.

Deze ingrepen leveren een capaciteitswinst op van 31 plekken ten opzichte van de huidige situatie op. De parkeerdruk daalt naar 65 procent (incl. Kohnstammgarage) of 75 procent (excl. Kohnstammgarage) (grafiek 11). Het betekent echter wel dat de Swammerdamstraat niet langer een tweerichtingsweg is. Daarmee is de Weesperzijde de enige toegangsweg van de buurt geworden. Dit levert extra verkeer op de Weesperzijde op waar fietsers, bewoners en de horeca hinder van zullen ondervinden.

Vergelijking parkeerdruk



Grafiek 11: Vergelijking huidige parkeerdruk vs. parkeerdruk n.a.v. maatregelen oplossing 3

Ruimtelijke structuur

Het realiseren van (nog) meer parkeerplekken in de toch al schaarse openbare ruimte tast op meerdere manieren de ruimtelijke structuur aan. Het is op dit moment ook niet nodig omdat de parkeerdruk daar niet om vraagt. Een ongewenst effect kan zijn dat de lege plekken automobilisten uit omliggende buurten trekt. Dit betekent extra verkeer in de buurt.

De realisatie van extra parkeercapaciteit zorgt er ook voor dat de Weesperzijde de enige ontsluiting van de buurt wordt. De Weesperzijde wordt dan (te) zwaar belast met zoekverkeer. Dit heeft nadelige effecten voor de horeca en bewoners van de Weesperzijde.

Het realiseren van 31 nieuwe parkeerplekken gaat ten koste van bijna 400m² openbare ruimte en het effect op de parkeerdruk ten opzichte van de nieuwe situatie is minimaal (grafiek 12).

6.3.4 Vergelijking

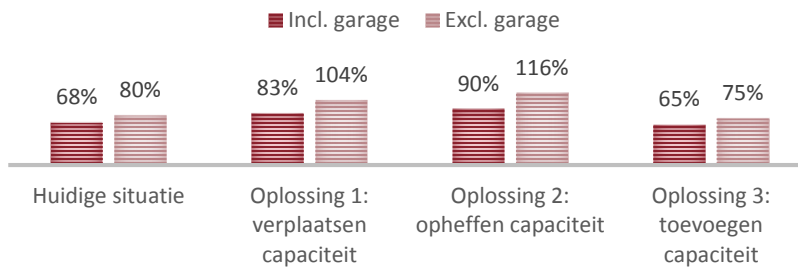
Om een duidelijk beeld te schetsen van de drie oplossingsmodellen, worden ze hier kort met elkaar vergeleken.

In een stedelijke locatie zoals Amsterdam is een parkeerdruk van 90 procent 'gezond' (Trajan, 2013). Bij een gelijkblijvend autobezit hoeven er bij het opheffen van parkeerplekken geen problemen te ontstaan. De voorwaarde is wel dat de parkeergarage wordt opengesteld voor bewoners (grafiek 12).

Oplossingsmodel 1, het verplaatsen van capaciteit, heeft in principe weinig minpunten, de parkeerdruk blijft op een acceptabel niveau en het verplaatsen van de parkeerplekken zorgt voor ruimte op parkeerplekken op te heffen. Maar het kan nog extremer zonder in de problemen te komen: oplossingsmodel 2, het opheffen van parkeerplekken in de openbare ruimte, levert een grote 'winst' op voor de openbare ruimte en de parkeerdruk blijft op het acceptabele niveau van 90 procent (grafiek 12 en 13).

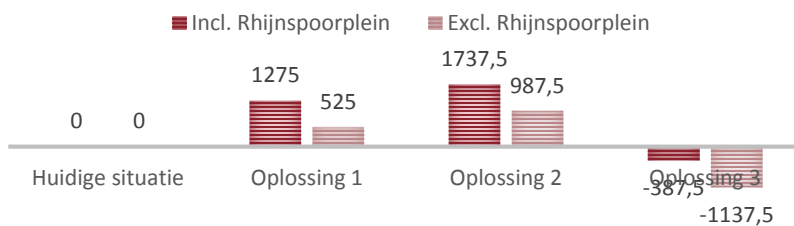
Het derde model, waar extra capaciteit wordt gerealiseerd om te voldoen aan de toenemende vraag is onnodig. Het levert te weinig extra parkeercapaciteit op ten opzichte van de huidige situatie (grafiek 12), maar het kost wel 400 tot 1200m² aan openbare ruimte (grafiek 13).

GEMIDDELTE PARKEERDRUK



Grafiek 12: vergelijking parkeerdruk

WINST OPENBARE RUIMTE (M²)



Grafiek 13: vergelijking openbare ruimte

6.3.5 Wat moet er in de Swammerdambuurt gebeuren?

Wat is voor de Swammerdambuurt het beste van de behandelde drie modellen? De gemiddelde parkeerdruk over de hele dag is momenteel 68 procent (grafiek 12). Er zijn dus weinig tot geen parkeerproblemen. Het verkeersregime heeft grote invloed op het eventueel opheffen of realiseren van nieuwe parkeervoorzieningen. Dit betekent ook dat veel opties bij voorbaat kunnen worden uitgesloten. Hiermee doel ik op het derde model waarbij de gekozen maatregelen ertoe leiden dat de Weesperzijde de enige toegangsweg van de buurt wordt. Daarbij weegt de bescheiden capaciteitswinst van 31 plekken niet op tegen het verlies van de openbare ruimte.

Mijn voorkeur gaat uit naar het tweede oplossingsmodel, waar een deel van de parkeercapaciteit verdwijnt. Dit zorgt er voor dat de parkeerdruk stijgt tot 116 procent. Het levert echter ook bijna 1000m² aan openbare ruimte op. De hoge parkeerdruk kan worden opgelost door de parkeergarage open te stellen die momenteel niet ten volste wordt benut (Trajan, 2013).

7 CONCLUSIE

WELKE RELATIE IS ER TUSSEN DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR, RUIMTELIJKE CONTEXT VAN EEN STEDELIJKE WOONBUURT EN DE PARKEERDRUK IN DEZE BUURT?

Met deze vraag begon het afstudeeronderzoek. Om tot beantwoording van deze vraag te komen zijn verschillende stappen doorgelopen. De kennis opgedaan in hoofdstuk een tot en met vier is vertaald naar een eigen standpunt in hoofdstuk vijf en getoetst in hoofdstuk zes: de Casus Swammerdambuurt. Dat brengt ons bij de conclusie van mijn afstudeeronderzoek.

Het afstudeeronderzoek, deels een verkenning naar het parkeervraagstuk, heeft tot diverse conclusies geleid. De meeste hiervan zijn al behandeld in 'Mijn visie'. De beantwoording van de onderzoeksvraag gebeurt hier stapsgewijs.

Bij het opstellen van parkeerbeleid of een parkeerregime moeten de volgende punten bekend zijn:

- Een directe relatie tussen ruimtelijke structuur en de parkeerdruk is niet gevonden:
 - *Kenmerken van ruimtelijke structuur zoals hoge woningdichtheid hebben wel een directe relatie met de parkeerdruk.*
- Een directe relatie tussen het type huishouden en het autobezit is er wel:
 - *Laag autobezit onder eenpersoonshuishoudens, naarmate het aantal personen per huishouden stijgt, neemt ook het autobezit toe.*
- Oorzaken van parkeerproblemen moeten ook buiten de buurt worden gezocht:
 - *Ruimtelijke context is van groot belang (denk aan woonbuurten rondom publiekstrekkingen zoals stads- en winkelcentra). Bezoekers gebruiken bij gebrek aan parkeercapaciteit bij bestemming of bij gebrek aan parkeerregime in de buurten de parkeervoorzieningen die bestemd zijn voor bewoners;*
 - *Dit wijst op de noodzaak om in stedelijke gebieden parkeerregimes gespreid in te voeren en niet alleen op de locatie zelf.*
- De ruimtelijke structuur in stedelijke woonbuurten laat het niet toe om nog meer plekken in de openbare ruimte te realiseren:
 - *Absorptievermogen van de openbare ruimte is bereikt;*
 - *Met verdere inbreiding moeten ook minder stedelijke gebieden alternatieven op parkeren op straat gaan bedenken.*
- Een hoge parkeerdruk in stedelijke woonbuurten is vaak een momentopname:
 - *Er is een zekere mate van 'overlooptijd', het thuiskomen van bewoners botst vaak met (nog niet) vertrekkende bezoekers;*
 - *Hierdoor worden bewoners gedwongen ergens anders te parkeren, hier ontstaat vervolgens hetzelfde probleem en krijg je een 'domino-effect'.*
- Prijsprikkels en scheppen van alternatieven voor auto(bezit) werken!
 - *Het duurder maken van parkeervergunningen of van uurtarieven zorgt voor een lager autobezit of lagere parkeerdruk;*
 - *Huishoudens die de auto het minst nodig hebben, zullen als eerste hun vergunning inleveren of hun auto ergens anders parkeren;*

- *Deze huishoudens moeten vervolgens wel een alternatief hebben voor vervoer: deelauto's of openbaar vervoer.*
- 'Harde' en 'zachte' maatregelen gaan hand in hand:
 - *Als er voor wordt gekozen parkeercapaciteit te onttrekken uit de openbare ruimte moet er ook maatregelen worden genomen om de vraagkant te beïnvloeden;*
 - *Het is dus geen kwestie van 'of', maar een kwestie van 'en'!*
- Fysieke relatie tussen parkeerlocatie en herkomst/bestemming verdwijnt:
 - *Technologische ontwikkelingen gaan op termijn helpen met het oplossen van parkeerdruk;*
 - *Hierdoor is parkeren voor de deur niet langer een issue.*

Minder stedelijke gebieden hebben de mogelijkheid om problemen waar Amsterdam en Utrecht mee kampen voor te zijn!

7.1 ADVIES

Met bovenstaande aandachtspunten in acht genomen hebben de gemeenten ruwweg de keuze uit drie soorten parkeerbeleid in stedelijke woonbuurten:

1. Opheffen en verplaatsen van parkeercapaciteit (6.3.1);
2. Opheffen van parkeercapaciteit (6.3.2);
3. Creëren van parkeercapaciteit in de openbare ruimte (6.3.3).

Afhankelijk van de lokale situatie en de ambities maakt de gemeente een keuze voor een bepaald model. De gevolgen van de keuze voor een bepaald model zijn in de casus besproken.

Het eerste model 'het opheffen van parkeercapaciteit op straat en deze verplaatsen' pas je als gemeente toe bij buurten waar al een parkeerregime aanwezig is en het grootste deel van de openbare ruimte al wordt gebruikt voor parkeren. Het absorptievermogen van de buurt is bereikt en de vraag naar parkeervoorzieningen blijft toenemen.

Het tweede model 'opheffen van parkeercapaciteit' lijkt in veel opzichten op het eerste model. Hier kiest de beleidsmaker er voor om de openbare ruimte weer te gaan gebruiken waarvoor het oorspronkelijk bedoeld was en compenseert hij de opgeheven parkeerplekken niet binnen de buurtgrenzen. Een voorbeeld hiervan zie je nu in Amsterdam-West. Zoals eerder aangegeven, het opheffen van parkeerplekken betekent dat er capaciteit aan de aanbodkant wordt onttrokken. Dit betekent dat er ook maatregelen moeten worden genomen om de vraag naar parkeerplekken te beïnvloeden.

Het derde model 'creëren van meer voorzieningen in openbare ruimte' doet het tegenovergestelde van de twee voorgaande modellen. Hier blijf je als overheid voldoen aan de vraag naar parkeervoorzieningen en kies je voor de goedkoopste oplossing: parkeren op straat. Afhankelijk van de mate van stedelijkheid heeft dit grote gevolgen voor de ruimtelijke structuur van een woonbuurt. De openbare ruimte wordt namelijk steeds schaarser en uiteindelijk komt er een punt dat ook hier geen parkeerplek meer is.

Dit zijn de drie opties die overheden hebben, de keuze voor een van de modellen hangt af van de ambities van de beleidsbepaler en de lokale kenmerken. Zoals is gebleken zijn behalve ruimtelijke structuur en ruimtelijke context, ook demografische- en sociaaleconomische kenmerken van belang.

7.2 REFLECTIE OP HET AfstUDEERONDERZOEK

Een korte persoonlijke reflectie als afsluiting.

De insteek van het afstudeeronderzoek was in eerste instantie een verdere verdieping in wat nu 'de Casus Swammerdambuurt' is geworden. Hierbij zou ook onderscheid worden gemaakt tussen bewoners vs. Bezoekers, loopafstanden en zoekverkeer. Na overleg met de afstudeerbegeleiders is er echter voor gekozen om het afstudeeronderzoek breder te trekken. Dit betekende dat in plaats van de verdieping in de Swammerdambuurt er is uitgezoomd en er naar het parkeerbeleid in verschillende gemeenten met elk hun eigen kenmerken en ambities is gekeken.

De conclusie, het advies en mijn visie zijn gebaseerd op het onderzoek gedaan tijdens mijn afstudeeronderzoek en mijn eerdere ervaringen en leermomenten bij Trajan.

De casus betrof de Swammerdambuurt in Amsterdam. Deze buurt heeft een relatief laag autobezit, maar zelfs voor Amsterdamse begrippen hoge bevolkings- en woningdichtheden. Een deel van mijn conclusies zijn gebaseerd op de uitkomsten van het parkeerdrukonderzoek in deze buurt. Dit betekent dat de conclusie en het advies zich richten op gemeenten met een zekere mate van stedelijkheid. Bij buurten met een andere ruimtelijke, demografische en sociaaleconomische opbouw gelden waarschijnlijk andere uitkomsten en daarmee ook een ander advies.

Het uiteindelijke resultaat is anders dan ik in februari 2013 bij het begin van mijn afstuderen voor ogen had, maar ik ben er daarom niet minder blij mee. Het is een uiteenzetting van verschillende factoren die parkeerdruk in stedelijke woonbuurten beïnvloed. Samen met de analyses van het parkeerbeleid en de interviews met experts vormt het een gedegen basis voor mijn conclusies en advies.

LITERATUURLIJST

- Cammen, H. van der & L. de Klerk (2003) *Ruimtelijke Ordening: van Grachtengordel tot Vinexwijk*. Utrecht: Het Spectrum
- CBS (2012) *Tabel: aantal motorvoertuigen 1980-2011*. Gedownload op 10 maart 2013 <<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=70071ned&D1=0,3-8,12,39-45,665-671&D2=a&D3=0,l&HDR=T&STB=G1,G2&VW=T>>
- CBS (2012) *Tabel: aantal voertuigen en autodichtheid per provincie*. Gedownload op 15 maart 2013. <<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/default.aspx?DM=SLNL&PA=7374hvv&D1=1-2,6,18&D2=0&D3=0-3,8,13,l&HDR=G2,T&STB=G1&VW=T>>
- CBS (2012) *Tabel: Motorvoertuigen; totaaloverzicht per periode en naar technische kenmerken*. Gedownload op 15 maart 2013. <<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=70071ned&LA=NL>>
- CBS (2012) *Tabel: Regionale Kerncijfers Nederland*. Gedownload op 12 april 2013. <<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=70072NED>>
- CBS (2012) *Tabel: Woningvoorraad op 31 december*. Gedownload op 12 april 2013. <<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=71477NED&D1=0&D2=0&D3=33-61&HDR=T&STB=G1,G2&VW=T>>
- CBS (2012). *Documentatierapport Woononderzoek Nederland 2012*. Gedownload op 10 maart 2013. <www.cbs.nl/NR/rdonlyres/9EAD3408-D873.../0/woonmicrodata.pdf>
- CBS, PBL, Wageningen UR (2013). *Verkeersprestaties motorvoertuigen, 1990-2011* (indicator 0027, versie 15, 18 april 2013). www.compendiumvoorleefomgeving.nl. CBS, Den Haag; Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag/Bilthoven en Wageningen UR, Wageningen.
- Cition (2012a) *Overzichtskaart tarieven Amsterdam*. Amsterdam: Cition Parkeermanagement B.V. [Online] <http://cition.nl/main.php?asset_action=download&action=asset&obj_id=711102676> (Geraadpleegd op 1 mei 2013)
- Cition (2012b) *Parkeervergunningen; wachtlijst*. Amsterdam: Cition Parkeermanagement. [Online] http://www.cition.nl/main.php?obj_id=442832490 (Geraadpleegd op 1 mei 2013)
- CROW (2006) *Stedenbouw en verkeer, een selectie uit de gereedskapskist van Bach*. Ede: CROW.
- CROW (2009) *Parkeeroplossingen in woonwijken; een ideeënboek*. Ede: CROW, Publicatie 284
- Dashboard Autodelen (2012). *Databestand dashboard 4 autodelen update juli 2012*. Gedownload op 15 maart 2013. <www.kpVV.nl/.../Databestand-dashboard-4-autodelen-update-juli-2012.xls>
- DIVV (2012). *Parkeerplan Amsterdam, beter bereikbaar én autoluwer*. Amsterdam: Dienst Infrastructuur, Verkeer en vervoer.
- Gemeente Utrecht (2003). *Parkeernota. Parkeren, een kwestie van kiezen*. Utrecht: Gemeente Utrecht
- Gemeente Utrecht (2013). *Nota Stallen en Parkeren*. Utrecht: Gemeente Utrecht
- KiM (2012) *Mobiliteitsbalans 2012*. Den Haag: Ministerie van infrastructuur en milieu
- KpVV (2009). *Casestudie parkeren in woonwijken*. Utrecht: Kennisplatform Verkeer en Vervoer.
- KpVV (2009). *Kiezen voor autodelen*. Utrecht: Kennisplatform Verkeer en Vervoer.

- KpVV (2012). *Parkeerbeleid, opmaat tot de vitale stad*. Utrecht: Kennisplatform Verkeer en Vervoer.
- Lelystad (2009). *Nota Mobiliteit Lelystad*. Gemeente Lelystad.
- Louter, F. & Savooyen, E. (2005). *Parkeren op Niveau: de parkeergarage als ontwerpopgave*. Toth
- Lynch (1960). *The Image of the City*. Cambridge: The MIT Press
- O+S (2011) *Amsterdam in Cijfers*. Gemeente Amsterdam: Dienst Onderzoek en Statistiek
- O+S (2011) *De staat van de stad Amsterdam VI, Ontwikkelingen in participatie en leefsituatie*. Gemeente Amsterdam: Dienst Onderzoek en Statistiek.
- O+S (2011) *Lelystad in getallen 2011*. Lelystad: Dienst Onderzoek en Statistiek.
- O+S (2011) *Tabel: Grondgebied naar soort bodemgebruik (ha)*. Gedownload op 10 maart 2013. < http://www.os.amsterdam.nl/media/Stadsdelen%20in%20cijfers%202012/OenS_KA11/assets/basic-html/page167.html>
- O+S (2012) *Amsterdam in Cijfers*. Gemeente Amsterdam: Dienst Onderzoek en Statistiek
- O+S (2012) *Stadsdelen in cijfers 2012*. Gemeente Amsterdam: Dienst Onderzoek en Statistiek.
- O+S (2012) *Tabel: Bevolking stadsdeel Oost naar buurten en leeftijdsgroepen*. Gedownload op 10 maart 2013. < <http://www.os.amsterdam.nl/tabel/6404/>>
- O+S (2012) *Tabel: Vestigingen en werkzame personen stadsdeel Oost naar buurten*. Gedownload op 10 maart 2013. < <http://www.os.amsterdam.nl/tabel/6431/>>
- O+S (2012) *Tabel: Woningvoorraad Amsterdam naar buurten en eigendom*. Gedownload op 10 maart 2013. < <http://www.os.amsterdam.nl/tabel/5641/>>
- Ommeren, J. van. (2012). *Over Falend en Succesvol Parkeerbeleid*. Amsterdam: Vrije Universiteit.
- PBL (2008). *Parkeerproblemen in woongebieden, oplossingen voor de toekomst*. Planbureau voor de Leefomgeving.
- Shoup, D. (2004). *The High Cost of Free parking*. Chicago: American Planning Association
- Stedelijk Beheer (2009). *Parkeerbeleidsplan Lelystad*. Gemeente Lelystad: Stedelijk beheer, Verkeer & Vervoer.
- Trajan (2011). *Parkeerdrukmeting Swammerdambuurt 2011*. Trajan, in opdracht van gemeente Amsterdam stadsdeel Oost.
- Trajan (2012) *Parkeerdrukonderzoek Amstelveen 2012*. Amsterdam: Trajan.
- Trajan (2013). *Parkeerdrukmeting Swammerdambuurt 2013*. Trajan, in opdracht van gemeente Amsterdam stadsdeel Oost.
- Utrecht (2012). *Aantrekkelijk en bereikbaar, ambitie document*. Gemeente Utrecht.
- Van de Coevering, P., Zaaijer, L., Nanielek, K. & Snellen, D. (2009) *Parkeerproblemen in woongebieden; Oplossingen voor de toekomst*. Rotterdam: NAI Uitgevers, Planbureau voor Leefomgeving [Online]
<http://www.rivm.nl/bibliotheek/digitaaldepot/Parkeerproblemen_in_woongebieden.pdf>
(geraadpleegd op 10 maart 2013)
- Van Zanten, E.Y. (2013). *Parkeerproblematiek in Stedelijke woonbuurten*. masterscriptie Planologie. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.

BIJLAGEN

Ruimtelijke structuur, parkeerregime en
de parkeerdruk in stedelijke
woonbuurten

*Ross Ruiter, Student
Ruimtelijke Ordening en
Planologie*

*Hogeschool van Utrecht,
Faculteit Natuur en
Techniek, Instituut voor
Gebouwde Omgeving*

*Trajan, innovative traffic
and transportation projects*

COLOFON

Student:

Ross Ruiter
1562360
Hofmeyrstraat 38-1
1091NA Amsterdam
06 - 41 33 76 04
Ross.ruiter@gmail.com

Opleiding:

Ruimtelijke Ordening en Planologie
Mobiliteit en Verkeer en Planologisch Onderzoek
TROP-AFO8-08
1^e begeleider: Arnold Helfrich
2^e begeleider: David van der Steen



Bedrijf:

Trajan
Postadres: postbus 75291 1070AG Amsterdam
Bezoekadres: WG-plein 753 1054SK Amsterdam
+31 20 670 79 35
Begeleider: drs. J.S. de Vries
Jacob@trajan.nl
www.trajan.nl



INHOUDSOPGAVE

Colofon	2
1 Uitslagen enquête Utrecht	4
2 Interviews	5
2.1 prof. dr. J.N. van Ommeren	5
2.2 Ed van Savooyen	13
3 Kaartmateriaal	24
4 Tabellen en grafieken	31

1 UITSLAGEN ENQUÊTE UTRECHT

De internetenquête over auto- en fietsparkeren is gesloten. 1900 mensen hebben de enquête ingevuld. Gemeente Utrecht gebruikt de resultaten van de enquête en de gesprekken met de stad voor het maken van nieuw parkeerbeleid. Wilt u op de hoogte blijven, abonneer u dan op de nieuwsbrief via www.utrecht.nl/aantrekkelijkenbereikbaar.

Lees hier de uitkomsten van de internetenquête.

1. Park of parkeren?
 - a. 26 % dan offeren we maar wat groen op om extra parkeerplaatsen te maken
 - b. 74 % het groen moet blijven, dan maar verderop parkeren
2. Tussenstop bij de P+R?
 - a. 72 % ja, dat zou ik vast en zeker doen
 - b. 28 % het klinkt goed, maar nee bedankt
3. Lelijk, al die auto's?
 - a. 61 % nee, ik wil echt niet verder lopen naar mijn auto
 - b. 39 % ja, ik vind verder lopen naar mijn auto niet erg, ik vind een mooie straat ook fijn
4. Fout geparkeerde auto's?
 - a. 34 % snel betaald parkeren invoeren, dan komen er minder auto's en meer parkeercontrole
 - b. 66 % zo erg is het niet als er eens een auto op de stoep staat
5. Fout geparkeerde fietsen?
 - a. 29 % af en toe een fiets op de stoep is niet zo erg
 - b. 71 % fietsen moeten meer parkeerruimte krijgen, desnoods ten koste van autoparkeerplekken (op 1 autoparkeerplaats passen 10 fietsparkeerplaatsen)
6. Ruim baan voor nieuwe initiatieven?
 - a. 65 % prima, dat is een goede manier om het gebruik ervan te stimuleren
 - b. 35 % nee, niet ten koste van gewone parkeerplaatsen
7. Wat maakt de binnenstad aantrekkelijk?
 - a. 27 % bezoekers moeten gewoon op straat kunnen parkeren, zo dicht mogelijk bij de winkels
 - b. 73 % mooie straatjes zonder geparkeerde auto's, parkeren kan best in garages aan de randen van het centrum
8. Verschillende tijden, verschillende tarieven?
 - a. 9 % ja natuurlijk: als je steeds weer iets anders kwijt bent voor een uur parkeren, weet je echt niet meer waar je aan toe bent
 - b. 91 % ik zou het logischer vinden dat parkeren op rustige dagen minder kost en op drukke dagen meer
9. Betalen voor veilig stallen?
 - a. 72 % ja, dat zou ik wel doen
 - b. 28 % nee, dat wil ik niet
10. Parkeerverbod voor fietsen?
 - a. 59 % ja, zodra er goede stallingsplaatsen zijn, moet het verboden worden om fietsen buiten de rekken te stallen. Zo blijft er meer ruimte over voor voetgangers
 - b. 41 % nee, fietsparkeren, mits veilig gedaan, moet altijd overal toegestaan zijn

11. Wie gaat dat betalen?

- a. 40 % het is logisch dat alleen parkeerders betalen voor parkeerplaatsen en parkeercontrole
- b. 60 % parkeren is voor elke Utrechter belangrijk dus iedereen moet eraan meebetalen.

2 INTERVIEWS

2.1 PROF. DR. J.N. VAN OMMEREN

Donderdag 15 mei 2013, Vrije Universiteit Amsterdam.

In uw stuk over falend en succesvol parkeerbeleid bent u positief over het efficiënte parkeerbeleid in Nederland t.o.v. andere landen, maar ook lees ik veel kritiek. O.a. op de hoge kosten voor bezoekers en lage kosten voor bewoners. Wat is volgens u dan een betere (eerlijkere) oplossing?

Economen kijken in eerste instantie naar efficiëntie en niet naar wat 'eerlijk' is. Daarmee wil ik zeggen dat we vooral kijken hoe je iets met zo min mogelijk moeite voor elkaar krijgt. Dus als je iets te goedkoop maakt (door te subsidiëren) gaan mensen er veel van gebruiken. Als je ruimte gratis maakt, gaan mensen er meer en vaker nemen dan dat ze er behoefte aan hebben terwijl iemand anders die ruimte beter had kunnen benutten voor bijv. spelende kinderen, ander huis etc. Dus altijd als je iets gratis aan iemand geeft, is er iemand anders die het niet kan gebruiken.

Dus hoewel eerlijkheid belangrijk is, kijk ik in eerste instantie of mensen ongeveer betalen voor een ruimte, wat een ander er ook voor zou willen betalen.

Als oplossing geeft u dat er een vast bedrag voor parkeren door bezoekers moet worden gevraagd. Ongeacht de duur van parkeren?

Parkeren heeft twee dingen. Het gaat om het gebruik van de ruimte maar ook om het feit dat iemand er naartoe rijdt. Nu is het zo dat er op veel plekken in Nederland files zijn. Mijn standpunt is dat als je wil bevorderen dat mensen op bepaalde plekken minder gaan rijden, je parkeren gaat duurder maken. Je kan parkeren op twee manieren duurder maken: per tijdseenheid, of een vast bedrag. Wat is beter? Je ziet in het algemeen dat je per uur betaald. Waar ik voor bent is om het eerste uur duurder te maken. In Amsterdam zie je dat parkeren in het centrum duur is. Dat is goed want er is gewoon niet genoeg ruimte. Maar dat betekent ook dat je kort ga parkeren, want niemand gaat acht uur lang vijf euro per uur betalen. Dus als je het duur maakt per uur, gaan mensen relatief kort parkeren. Dat is gunstig want dan kan er iemand anders parkeren, maar het betekent wel veel trips.

Wat als je eigenlijk zou willen als maatschappij is dat je de parkeergrond zo beprijst dat ten eerste dat er niet teveel vraag is (cruisen, zoekverkeer). Maar je kan ook eigenlijk op een slimme manier voor zorgen dat er niet teveel files zijn. Een slimme manier om dit bereiken is door de eerste minuut van parkeren relatief duur te maken. Dus wat zou Amsterdam moeten doen? Per uur goedkoper maken, maar het eerste uur parkeren duurder. Dat betekent dat mensen die naar Amsterdam gaan en maar een kwartier parkeren ze een euro extra laat betalen waardoor ze misschien liever met de trein gaan. Mensen die acht uur parkeren maken de stad evenveel vies als iemand die een kwartier parkeert.

Maar dit zijn maatregelen die werken bij gebieden die veel bezoekers trekken. Voor woongebieden zou dit misschien minder werken?

Precies. Maar het centrum van Amsterdam zou hier wel een voorbeeld van zijn. Maar in de buitenwijken speelt dit inderdaad nauwelijks.

De vergunningen in de stad zijn nu zo laag dat je een auto een bezit kan hebben zonder dat het je veel kost. Dus ook mensen die de auto niet veel gebruiken hebben een auto in bezit. In het parkeerplan van DIVV staat dat 19% van de vergunninghouders de auto minder dan een keer per week gebruikt.

Ja, dat klopt. In de Jordaan was het zelfs zo dat de helft de auto maar een keer per week wordt gebruikt.

Maar wat zou dan voor Amsterdamse begrippen een realistisch bedrag zijn om te vragen voor je vergunning?

Goeie vraag, maar de vraag kun je jezelf makkelijker maken. Je kan het makkelijker maken door te zeggen: is de huidige prijs een goede prijs?. En wat is een goede prijs? Een goede prijs is een prijs waarbij je in mijn gevoel niet per se.... Laat ik het anders zeggen: als je iets gratis geeft gaan mensen er teveel van consumeren. Ik heb wel eens uitgezocht van een parkeerplaats voor mensen in het centrum van Amsterdam per dag waard is: ong. 10 euro. Dat geldt niet voor iedereen maar dit is ongeveer. Sommige minder, of zelfs veel minder. Maar de spreiding is ongeveer 1 tot 10 euro per dag. Maar we vragen nu maar 80 cent per dag. Nu kan je zeggen ja sommige mensen zijn arm, dat klopt, maar het feit blijft dat er in Amsterdam heel veel mensen zijn die eigenlijk de auto niet zo per se nodig hebben en ook niet zoveel willen betalen voor parkeren maar wel hele waardevolle grond in bezit houden die andere bewoners of bezoekers anders zouden kunnen gebruiken. Dus door de prijs te verhogen zal je zien dat er ruimte vrijkomt die andere bewoners of mensen op een wachtlijst goed kunnen gebruiken.

Maar als er een plek vrij komt n.a.v. het duurder maken, kan er ook een andere functie voor in de plaats komen?

Ja, dat mag ook. Maar om een voorbeeld te geven. In Amsterdam zijn er veel pleinen waar vroeger werd gespeeld, maar dat kan nu niet meer omdat er auto's staan. Als je zegt als overheid 'dat is mijn beleid' dat is prima. Aan de andere kant als je als beleid hebt dat je minder obesitas wil en dat meer kinderen gaan buitenspelen. Dan betekent dat feitelijk dat je buiten meer speelruimte moet gaan creëren. Dit is natuurlijk maar een voorbeeld. Maar ook de grachten van Amsterdam staan auto's waar mensen heel weinig geld voor betalen, 80 cent per dag, terwijl ik denk 'ja, iemand anders kan daar een speeltuin aanleggen of een kraam neerzetten'. Met andere woorden, denk na op heel plekken willen bijvoorbeeld cafés meer terras en minder plekken.

Dit zie je nu al veel in Amsterdam, plekken die worden gebruikt als terras.

Ja precies, dus die grond is veel meer waard.

Dus er valt meer aan te verdienen, er wordt niet het maximale uitgehaald?

Nee. Er valt veel meer aan te verdienen. Maar het wordt zo ook een leukere, compactere en milieubewustere stad. En dus ook een efficiëntere stad. Ik heb een vriend die gebruikt een auto een keer per week en woont bij het Leidseplein. Hij zou die auto ook kunnen huren.

Ik heb inderdaad ook gekeken naar deelauto's in Amsterdam als oplossing. Op dat gebied is Amsterdam al een voorloper. Er staan ondertussen ruim 1300 deelauto's in Amsterdam.

Ja, maar mijn vermoeden is, ik heb het laten uitzoeken tijdens mijn masterscriptie in hoeverre het parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam in het centrum leidt tot extra auto's. dat onderzoek is

overigens niet helemaal gelukt. Wat ik hoopte aan te tonen, is wat de relatie tussen parkeerbeleid en vraag naar deelauto's is. Want je ziet wel dat er een relatie is. Als je als gemeente meer parkeergarages kunt bouwen voor bewoners waarom zou je dan auto's gaan delen?

U heeft het over parkeergarages bouwen, maar wat ik ook las is dat pas sinds kort de parkeergarages zijn opengesteld voor vergunninghouders. Met andere woorden heel lang stonden de straten vol en de garages leeg.

Ja. Dat is heel raar.

In Almere doen ze dit iets slimmer.

Ja, daar parkeren bewoners in het centrum al in garages.

Maar Almere moedigt parkeerders ook uit om in de garages te parkeren door verschillende tarieven te gebruiken.

Ja, parkeren in garages is daar inderdaad goedkoper. Ja, maar het is belachelijk wat Amsterdam deed om al die garages leeg te laten staan. Gewoon nonsens.

Maar wat was hier dan de reden achter?

Gewoon slecht beleid. Heel slecht beleid. Puur economisch gezien, als je een productiemiddel hebt (de garage) en er zijn geen nadelen om het te gebruiken dan kan je het beter gratis weggeven. Dan heeft iemand er nog wat aan. Veel denken dat economie gaat om geld verdienen maar nee, economie gaat er eigenlijk om iedereen zoveel mogelijk geluk te bezorgen. Voor iedereen is geluk anders, maar een ding is duidelijk: als je een parkeerplaats hebt en die wordt niet gebruikt....

....Geef het dan een andere functie

Ja inderdaad. Maar wat ik wel raar vindt is dat die wethouder, Eric Wiebes, het iets handiger had gedaan dan had hij gezegd: we geven al die plaatsen weg, maar op hetzelfde moment maken we de parkeervergunning ook een stukje duurder. Want het is te raar voor woorden dat een dure garage, waar zoveel vraag naar is.... Waarom zou je daar maar 50 cent per dag voor vragen? Terwijl die mensen bereid zijn 10 euro per dag te betalen.

Verder aanhakend op die parkeergarages, in het centrum van Amsterdam zijn de investeringen in garages nog wel terug te verdienen door een groter aantal bezoekers. Maar als je een parkeergarage in een woonbuurt wilt realiseren, dan zijn die investeringen toch ook moeilijker terug te verdienen?

Daarom moet je ook afvragen of je een garage moet bouwen voor bewoners. Maar over die vraag kan je alleen maar goed nadenken als de bewoners ook daadwerkelijk de kosten gaan betalen van die garage. Dus om een voorbeeld te geven: je hebt een afgebakend gebied van 100 parkeerplaatsen en 200 mensen willen er staan. Dan kan je een garage bouwen en dan moet je gewoon het commercieel tarief vragen aan die bewoners. Maar dat niet alleen, je moet ook hetzelfde tarief op de straat vragen. Het is natuurlijk raar om voor de garage veel te vragen en voor op straat niks.

In Amerika zie je inderdaad dat tarieven voor parkeren op straat goedkoper is dan in een garage.

Dat is de pluim die ik de Nederlandse overheid wil geven. Ze zeggen wel dat de commerciële de gemeenteprijzen volgen. Maar het is andersom. De gemeente volgt min of meer de prijzen van de parkeergarage.

Terwijl de gemeente de grootste aanbieder is.

Ja, en waarom doen ze dat? Dat kan je je ook wel voorstellen. Dat zijn communicerende vaten. Straten kost niks om te bouwen, dus de overheid kan alles vragen wat ze wil. Teveel, te weinig, 1 euro, 10 euro. Als ze 1 euro vragen, staat het vol. Dus dan gaan ze de prijs verhogen. Als ze hoger gaan dan de garage dan gaat iedereen in de garage staan. Dat doet de gemeente niet. Met andere woorden, ze volgen de garage. Als de garage 1000 euro investeert dan wil het 1000 euro terug. Met andere woorden de gemeenten volgen de privé aanbieders en niet andersom.

Kijk het wordt vaak andersom gezegd. In Maastricht zegt de gemeente tegen Q-park, de monopolist, jullie moeten verkopen voor twee euro. Dus als je het letterlijk neemt. Dan betekent het dat Maastricht bepaald. Dat is natuurlijk niet zo, want als het niet commercieel was, dan zegt Q-park 'ja het spijt me, dan bouwen we geen garage'. En als Q-park er miljoenen winst mee zou maken dan zegt Maastricht ja dan gaan we het niet doen. Dus uiteindelijk zijn het communicerende vaten.

Wat je ook ziet is dat Amsterdam de ambitie uitspreekt om in West een op de tien plekken opheffen.

Dat wist ik niet, maar goed. Nou, ik weet niet of het goed is.

Niet? Voor de leefbaarheid zou je kunnen stellen dat het beter wordt. Of bedoel je vanuit economisch oogpunt.

Nouja, puur economisch, je moet iets wegtrekken als de economische waardering van de grond hoger is. En dat kan een vorm van leefbaarheid zijn. Kijk hoe zou ik het als econoom onderzoeken? Als we het al zouden kunnen onderzoeken.

Ja want hoe koppel je een waarde aan leefbaarheid?

Ja, dat kan je zien aan de huizenprijzen, denk zelf maar: goeie buurt en slechte buurt, heel theoretisch maar in een buurt heel veel parkeerplaatsen op straat en in de ander heb je heel weinig, maar is wel heel mooi waar kinderen kunnen spelen op straat. Waar zijn de huizenprijzen het hoogst? Ik weet het niet.

Dat hangt ook een beetje van de doelgroep af? Sommige mensen vinden het fijn om veel parkeervoorzieningen te hebben.

Daarom zou ik pleiten: in een goeie stad, en dat is Amsterdam wel in dat opzicht, moet je plekken hebben waar je veel parkeerruimte heb voor bewoners. Want er zijn mensen die graag twee of drie auto's willen hebben. Maar je moet ook plekken creëren waar er extreem weinig zijn. Je moet geen homogene ruimtes creëren, mensen moeten kunnen kiezen. Je kan niet allebei krijgen.

Zoals bijvoorbeeld het GWL-terrein in Amsterdam-West. Autoluw, laag autobezit. Maar ondertussen niet meer. Dus ze parkeren in omliggende buurten. Ook een voorbeeld van je kan niet allebei krijgen.

Ja, terugkomend op die tien procent vermindering. Ik vindt wat veel belangrijker is, is niet het aantal parkeerplaatsen, maar het aantal vergunningen. Je hebt nl. wachtlijsten.

In 2012 bijna 6000.

Ja, dus ik zou zeggen, als je minder parkeerplaatsen heb, dan ook minder vergunningen uitgeven. Het aantal vergunningen moet meer dan proportioneel minder worden. Het is nu al zo dat mensen zoeken naar parkeerplaatsen. Dat is nu al zo in West.

Maar met minder vergunningen dwing je de bewoners hun auto weg te doen, of aan de rand van de stad neer te zetten.

Ja, dat mogen ze zelf kiezen. Het beste om eerst te doen, is die parkeervergunning duurder maken. Omdat de mensen die de auto het minst nodig hebben...

Leveren als eerste hun vergunning in.

Inderdaad.

Daarop aansluitend, wat voor methodes kan je als gemeente, als het al wil als gemeente, gebruiken om het autobezit terug te dringen? O.a. dus verhogen van parkeervergunningen, maar dat moet dan wel overal gebeuren.

Nou het kan ook op een locatie. Dat zou best kunnen. Er zijn bepaalde buurten waar door toeval de verhouding bewoner/straat anders ligt. Je kan best zeggen we maken parkeervergunningen op de grachten 2 euro per dag en op andere gebieden 1 euro per dag. Nu zijn die verschillen zo klein, dat valt niet te differentiëren. Ik denk dat er weinig mensen in Amsterdam zijn die een autobeslissing laten afhangen van wat ze moeten betalen.

Maar dat moet je wel naar toe lijkt me.

Ik zou zeggen van wel, als je nadenkt over een kast te kopen, denk je ook na over de grootte van je huis. Maar nu is het zo dat mensen een auto nemen maar die denken niet na over de grootste kostenpost die er is. Nl. de kosten van hem ergens neerzetten. Als je een kast koopt betaal je een keer honderd euro, maar dat zijn niet de echte kosten. De echte kosten zijn die van de ruimte die hij inneemt. Dat is met de meeste auto's net zo. Een parkeerplaats in het centrum is ong. driehonderd euro waard. Per maand.

En dat betalen bewoners nu nog geen eens per zes maanden.

Nee, dus je denkt er niet over na, want je krijgt het bijna gratis. En dan kan je zeggen ja het is goed voor het milieu want ik rijdt nauwelijks. Maar je bezet wel continu een plek.

Dat zie je nu ook vanuit het Rijk. Ze willen het autogebruik i.p.v. het bezit belasten. Dus het autobezit wordt nog makkelijker gemaakt.

Ja erg he. Het is goed dat je dat zegt. Al mijn bloedsgroep transporteconomen vinden het een goed idee. Dat is het ergens ook wel. Maar het is slecht voor de stedelijke gebieden.

Is er dan niet naar de bijwerkingen gekeken? Of was het een afweging?

Er is niet goed over nagedacht. Omdat parkeren bij het meeste transportbeleid geen rol speelt. Het is iets lokaal. Er is nooit een minister van transport die iets over parkeren heeft gezegd.

In ieder geval niet meer sinds begin jaren '90. Sindsdien is het decentraal. En dat lijkt mij ook wel het verstandigst.

Ja, dat is zeker goed, maar dat betekent niet dat het landelijk beleid geen invloed heeft. Een voorbeeld, wat ik ook in mijn oratie heb gezegd, het feit dat je gratis mag parkeren zonder belasting te betalen voor woon-werkverkeer is een beetje vreemd. Als je iets krijgt van je werkgever moet je er normaal gesproken over betalen. Parkeerplaatsen van de VU hier kost 2000 euro per jaar. Op het moment dat je dat gratis aan je werknemer gaat geven. Geef je dus een cadeautje van 2000 euro. Ik vindt dat je een systeem moet hebben dat als een werkgever jou iets geeft, net zoals bij een mobiele telefoon of auto's van de zaak, dat je daar belasting over moet betalen.

Dus dat we het systeem hebben dat je een gratis garage mag geven zonder te belasten, krijg je in stedelijke gebieden zoals Amsterdam, gaat een werkgever jou liever een parkeerplek geven dan loon,

want loon wordt belast. Dus het nationaal beleid, creëert op een verborgen manier ook problemen. En in dit geval creëert het in de binnensteden van de grote steden... zie je eigenlijk dat het woon-werkvraag eigenlijk wordt gesubsidieerd door de overheid. Impliciet.

Dus bezoekers betalen bij de VU omdat de werknemers er gratis mogen staan. Eigenlijk dus hetzelfde als bij woonbuurten waar bezoekers betalen en bewoners niet of nauwelijks.

Ja, inderdaad.

Als je kijkt naar andere steden dan Amsterdam, dan zie je o.a. in Utrecht dat er wordt gesproken over het opheffen van 60 plekken. Dit is erg weinig als je kijkt naar het totaal. Waarom is het zo moeilijk voor gemeenten om plekken op te heffen? Kostenderving of politiek gevoelig?

Ik denk vooral het laatste. Want je kan zelf bedenken wat is een parkeerplaats waard? Dat is niet zo moeilijk, dat is ongeveer in het centrum van Amsterdam, wat zou een parkeerplaats opleveren? Ong. 20-40 euro per dag. Nou dan doe je dat maal 300 dan krijg je ongeveer 10.000 euro. Een parkeerplaats is dus 10.000 euro waard, misschien 5000 maar dat hangt van de plaats af. Dus als je 60 plaatsen opheft, dus 60 maal 5000 heb je 300.000 euro. Dat is natuurlijk eigenlijk niet zo heel veel.

Want het kost de gemeente eigenlijk niks.

Ja, het is puur inkomsten, los van de handhaving dan.

Wel lucratief dus voor een gemeente. In Amsterdam waren de inkomsten 160 miljoen. het aandeel van de vergunningen daarin was overigens minimaal.

Ja ongeveer tien miljoen, zo iets. Dus ja, is Utrecht dan minder ambitieus dan bijv. Amsterdam. ik weet het niet. Als je ervan overtuigd ben van het beleid, en ik ben er persoonlijk wel van overtuigd, maar het is een democratie, dat je vindt dat parkeerruimte minder waard is dan openbare ruimte op een andere manier (parken, kinderen, fietsen, weet ik veel). Dan is het een heel goed idee om dat te verminderen, het aantal parkeerplaatsen. Maar je zou moeten constateren dat het wel leidt tot hogere prijzen. Het heeft geen zin om het aantal parkeerplaatsen te verminderen en te denken dat de prijzen voor parkeren hetzelfde kunnen blijven.

Want?

Je krijgt minder aanbod. Vraag blijft hetzelfde. Dus je krijgt parkeerproblemen en hoe ga je die oplossen? uiteindelijk leidt het toch ergens tot hogere prijzen, of voor bezoekers, of langere wachtlijsten. Ik zou zeggen die parkeerprijzen voor bezoekers zijn al hoog zat.

Dan moeten er wel prijzen voor bezoekers zijn. In veel plekken in Utrecht is er nog geen eens betaald parkeren. En als het er al wel is, lopen de grenzen heel raar. Waardoor automobilisten hun auto in de wijk waar geen regime is neerzetten. Net zoals in Buitenveldert en Amstelveen.

Dat is niet per se negatief he. Als je ervan uitgaat dat grond verder van het centrum, zeg maar minder gebruikswaarde heeft. En dat is natuurlijk ook zo. Dan is het niet erg dat mensen hun auto verder weg parkeren.

Maar voor de bewoners van die wijk vormt het wel een probleem.

Ja, maar daarom ben ik er ook voor dat je in principe...kijk als het zo is dat de bewoners bijvoorbeeld hier drie euro betalen en in Amstelveen twee euro. Dan kunnen ze zelf die afweging maken. Wil ik voor die een euro het verschil hebben? Nu is het zo dat die verschillen zo groot zijn, want hier betaal

je het commerciële tarief (excl. Vergunninghouders) en daar betaal je niks. Dus dat is eigenlijk de fout dat ze daar niks vragen.

Het is niet erg dat mensen ergens anders parkeren, waarom zou je hier een dure parkeergarage bouwen als mensen goedkoop tien minuten verder kunnen parkeren.

Je ziet nu vaak dat bij parkeerproblemen in een buurt niet naar de ruimtelijke context wordt gekeken. Misschien liggen de oorzaken nl. wel buiten het gebied. Zoals dus het verschil in parkeerregimes.

Ja, maar ik zou dat niet per se als negatief ervaren. Het probleem is dat Amstelveen geen betaald parkeren heeft. Het probleem is eigenlijk dat je als gemeente, in dit geval Amstelveen, je werk niet goed doet. Je werk is, vindt ik, dat je als er teveel vraag is naar de grond, dat je het gaat beprijzen. Je moet dan wel meteen een redelijke prijs doen, en niet 20 cent, want dan kost het je geld. Maar uiteindelijk willen we denk ik toch naar een systeem in heel Nederland dat overal waar je parkeert betaal je wat.

Overal? Ook in de landelijke gebieden?

Ja ook in de landelijke gebieden. Soms zal de prijs nul zijn. In andere woorden, als er genoeg aanbod is, hoeft het niet. Maar ik denk dat we het over dertig jaar normaal vinden dat alle gemeentelijke tarieven zijn afgeschaft. En dat het via je GPS gaat. Op het moment dat je auto stilstaat, gaat de meter lopen.

Iets anders. Wat vindt u van het beleid van Lelystad wat uitspreekt de ambitie heeft een leefbare woonomgeving te creëren. Maar wel in bestemmingsplannen een percentage reserveert voor het aanleggen van meer parkeerplaatsen in de huidige groenvoorzieningen. Tegenstijdig en niet de juiste aanpak?

In principe heb je gelijk, maar aan de andere kant, als er bepaalde plekken in Nederland zijn waar mensen die per se een auto willen hebben. Persoonlijk zou ik het niet willen, maar je moet rekening houden met andere mensen die dat wel willen. Dus niet iedere stad hoeft zoals Amsterdam te zijn. Als je als gezin met kinderen vijf auto's wilt hebben, waar kan je dan wonen? Bijvoorbeeld in Lelystad. Dus ik ben er persoonlijk niet voor, maar ik denk dat je rekening moet houden dat we verschillend zijn.

Mijn enige probleem is, dat als je reserveerplekken creëert. Moet je het niet doen met de gedachte dat mensen er niet voor gaan betalen. Je moet een woonwijk bouwen met het idee dat een bewoner die daar een auto neerzet, er ook voor gaat betalen. Dat kan je op twee manieren doen. Het zit vaak in de prijs van het huis verwerkt.

Maar ook in de prijs van het huis van degene die geen auto heeft.

Ja. De typische voorbeeld is: je bouwt een Vinex wijk. Sommige mensen komen er met drie auto's, andere met een of geen. Iedereen betaalt hetzelfde. Dus ik ben ervoor, je moet bouwen en direct zeggen iedereen krijgt bijv. een of twee parkeerplaatsen met een vergunning. En die mag je onderling verhandelen. Maar het probleem is, waar je tegenaan loopt in Lelystad is dat je eigenlijk mensen geen prijsprikkels geeft om minder auto's in bezit te hebben.

Werken prijsprikkels?

Die werken heel goed. Waarom heb jij geen auto?

Omdat ik alles wat ik nodig heb dichtbij heb.

Maar wat als de auto gratis was?

Ja, dan zou ik er inderdaad eentje hebben.

Rotterdamse studenten hebben bijvoorbeeld vaak een auto. Dat begint al omdat de universiteit gratis parkeerplaatsen aanbiedt. Stel nou dat de UvA gratis parkeerplaatsen zou aanbieden. Jij woont niet meer thuis, maar misschien had je als je een auto had langer thuisgebleven.

Klopt.

In Amerika gaat 90 procent van de studenten met de auto. In Nederland krijgt je een Ov-kaart. Maar stel nou dat je het gewone tarief voor OV moest betalen. Dan was de auto opeens een stuk aantrekkelijker geworden.

Dus het scheppen van goede alternatieven en randvoorwaarden zorgt er dus voor dat je het autobezit kunt beïnvloeden?

Heel sterk. In tegenstelling tot wat mensen beweren.

Maar deze maatregelen helpen toch vooral in stedelijke gebieden omdat hier de drempelwaarde kan worden bereikt. In de minder stedelijke gebieden is dit niet haalbaar.

Ja, dat klopt maar.... Laat je nou voorstellen. In Denemarken kost de aanschaf van een auto je qua belasting zo rond de 160 procent. Dus dat betekent dat een auto twee keer zo duur is als in Nederland. In Nederland is het ongeveer 40 procent. Dat heeft dus als gevolg dat in Denemarken haast niemand twee auto's in het huishouden heeft. Dat is gewoon te duur. Ook rijke mensen hebben liever een auto. Dat betekent dat als je gaat bouwen dat niemand een huis wil hebben waar je twee auto's voor nodig heb. Dat betekent ook dat iemand die bouwgrond heeft die ver van een station ligt niet gaat bouwen. Waarom zou je dat doen? Want dat huis krijg je niet verkocht.

Dus alleen door een transportbeleid te voeren als overheid kan je ook de hele huizenmarkt beïnvloeden. Almere bestaat bij de gratie van goedkope auto's. als de overheid morgen net zoals in Denemarken 160 procent belasting legt. Dan zal je zien dat die mensen in Almere, maar ook Lelystad, zullen zeggen 'ja, maar dan kan ik niet meer leven'. Je kan niet een normaal leven in Lelystad hebben als elke volwassenen geen eigen auto heeft. Dus zal je zien dat die huizen niet meer daar worden gebouwd maar in de stedelijke omgeving. Dit is natuurlijk op de lange termijn he.

Ja, want hoe denkt u dat er over twintig jaar wordt geparkeerd in stedelijke woonbuurten? Hoe wordt er tegenaan gekeken?

Ik denk dat er niet ontzettend veel veranderd. Kijk we worden rijker, daar ga ik van uit. Een ding is duidelijk, hoewel je leest dat jongeren geen rijbewijs meer nemen. Zie je toch dat het autobezit in Nederland toeneemt.

In steden sterker dan landelijk. Ik heb een kleine vergelijking gemaakt over de groei van het autobezit over de afgelopen drie jaar in Amsterdam, regio Amsterdam en Nederland. Amsterdam groeit het snelst.

Behalve in het centrum. Ja, en dat heeft ermee te maken dat stedelijke gebieden het economisch beter doen dan niet stedelijke gebieden. Dus de inkomsten stijgen sterker, of dalen minder hard, in stedelijke gebieden. En het effect op autobezit is gigantisch sterk. Ook andere dingen zoals lifestyle maar als ik denk aan een land en iets wil weten over het autobezit...

Dan kijk je naar het gemiddelde inkomen

Ja, want dan weet je het wel ongeveer. Bijvoorbeeld Japan heeft een heel erg anti-parkeerbeleid. In Japan als je een auto koopt, mag je niet op straat parkeren, je moet aan de overheid aantonen dat je de auto off street kan parkeren. Dat is heel anders dan in Nederland en Europa... dan kunnen we dus wel zeggen dat parkeren duurder wordt. Iedereen moet off street parkeerruimte hebben. In Japan, rijk land, is het autobezit niet lager dan in Nederland.

Je hebt daar gewoon parkeergarages, ook van die elektronische. Het kost maar 200-300 euro extra. Geen gigantisch bedrag. Dus wat ik wilde zeggen dat mijn vermoeden is dat het autobezit niet gaat dalen, het gaat verder stijgen. De druk op de openbare ruimte neemt toe. En dan zal toch tot gevolg hebben dat dingen die men nu typisch Amsterdams vindt, wachtlijsten, duurder voor bewoners, duurder voor bezoekers, dat dat allemaal gaat gebeuren.

Nog duurder voor bezoekers?

Dat is een politieke beslissing, maar of het moet duurder worden voor bezoekers of duurder voor bewoners.

Maar je denkt dus niet dat overheden meer op parkeergarages e.d. gaan inzetten om zo de leefbaarheid te verbeteren?

Moeilijk te zeggen, het enige wat ik zie, is dat men niet moet denken dat de auto minder belangrijk wordt. Die wordt alleen maar belangrijker. Stijging van inkomen, men wil meer auto's. alleen als de politiek heel erg openbaar vervoer verbeterd...ja ik zie het eigenlijk allemaal niet zo gebeuren. Die garages zijn gewoon te duur voor bewoners.

Dus om die extra vraag naar ruimte tegen te gaan moet je uiteindelijk toch gewoon hogere prijzen gaan vragen. Of langere wachtlijsten.

Een hoge prijs wordt wel als nadelig gezien, maar het betekent ook gewoon dat die ruimte veel waard is. Bewoners vinden het niet leuk, maar ik vind als econoom hoge prijzen voor parkeren betekent niet dat het slecht gaat. Die ruimte is economisch veel waard.

Duidelijk, ik heb geen vragen meer.

2.2 ED VAN SAVOYEN

Interview met Ed van Savooyen, Spark parkeren

Woensdag 22 mei 2013, Leidschendam

.....Mijn afstudeeronderzoek is een verkenning naar de parkeerproblematiek in stedelijke woonbuurten. Ik heb begrepen dat jij vooral op het gebied van parkeergarages een expert bent.

Nee, kijk ik heb een keer een boek geschreven over parkeergarages en sindsdien ben ik dan 'de expert' maar zo werkt het natuurlijk niet, Nouja zo werkt het dus wel. Want jij plak nu ook dat label en dat is ook helemaal niet erg want ik wordt daardoor wel veel gevraagd om mee te denken over parkeergarages. Maar ik ben veel meer een generalist, veel meer het parkeren in zijn totale context. En dat is een beleidsopgave enerzijds, een stukje visie, wat wil je nou met parkeren als ondersteuning aan je economisch beleid of je ruimtelijke beleid of verkeerskundig en milieutechnisch. Ik kijk dan hoe parkeren daarin ondersteunend kan zijn. Anderzijds de ontwikkelopgave zoals de exploitatie en beheer. En in al die terreinen ben ik veel meer een generalist die alle touwtjes aan elkaar probeert te knopen.

Wat hoor je als gemeenten naar Spark toekomen voor advies voor een parkeerbeleidsplan? De beleidsstukken die ik heb geïnventariseerd hebben als voornaamste doel de stad leefbaarder te maken.

Vier thema's altijd: parkeren moet bijdragen aan een vitale, bereikbare, leefbare en duurzame stad. Dat zijn ook de vier beleidsvelden waarin het parkeervraagstuk zich bevindt: economie, milieu, ruimtelijke ordening en mobiliteit. De vraag is altijd welk zwaartepunt geeft men in de vraagstelling aan en over het algemeen is het een verkeerskundig vraagstuk. Helaas. De laatste jaren, ook door de recessie, krijgt het ook een economisch/ruimtelijk accent. Gelukkig maar want wij vinden ook dat parkeren een ruimtelijke economische opgave is en veel minder een verkeerskundige opgave.

Daarnaast verdient de gemeente ook veel geld aan parkeren

Ja, maar de vraag is of dat een doel is of een resultaat van je beleid. En ik durf wel te beweren dat als Amsterdam het opnieuw zou moeten bedenken dat het nooit een doel zou zijn om geld te verdienen, maar omdat het zich zo heeft ontwikkeld is geld verdienen wel een doel geworden. Absoluut, want de afhankelijkheid van de gemeentelijke financiën is erg groot. De afhankelijkheid van de kasstromen gerelateerd aan parkeren van de stadsdelen en gemeente is erg groot. Maar dat is de Amsterdamse dynamiek die niet te vergelijken is met andere steden. Dat kan alleen in Amsterdam hoewel Utrecht ook op kleine schaal hoge parkeertarieven als reguleringsinstrument gebruikt. En dus genereert het veel omzet, maar het bedrijfsresultaat in Utrecht is net aan kostendekkend.

In Utrecht is ook lang niet alles betaald parkeren, in Amsterdam is alles binnen de ring betaald parkeren. In Utrecht kan je de auto gewoon een wijk verder gratis parkeren.

Ja, maar dan zit je al in het instrumentarium hé. Utrecht zegt volgens mij letterlijk 'we gaan pas maatregelen treffen als een probleem is ontstaan'. Dat is niet ongebruikelijk in Nederland en dat heeft te maken met de politieke gevoeligheid van het onderwerp. Er zijn maar weinig bestuurders die zeggen 'ja, ik ga maatregelen treffen om problemen te voorkomen'. Dat zou natuurlijk vanuit een bedrijfsvoeringperspectief slimmer zijn, alleen men heeft moeite om dat verhaal uit te leggen. Men is er niet toe in staat het verhaal zodanig in te richten dat men draagvlak kan creëren. Ze zeggen niet wij gaan goede slimme maatregelen nemen om te voorkomen dat, 101 voorbeelden, dat er een situatie ontstaat zoals hij daar en daar is ontstaan.

Dat verhaal vindt men politiek erg lastig en dat is eigenlijk onbegrijpelijk want als je een beetje ... als je dat verhaal ontrafelt dat snap je heel aardig dat er een goed verhaal van te maken is.

Van Ommeren zegt dat dit een kwestie is van onkunde bij de overheid, die hebben blijkbaar niet de kennis in huis.

Ja. Naja. Men is per definitie bij de overheid.... Ze hebben een reactieve grondhouding. Er moet eerst aanleiding zijn om activiteiten te gaan ondernemen. Er moet eerst een escalatieniveau aantreden en dan gaan ze het probleem oplossen. Hoort wel een prijskaartje bij. En dus los je het als overheid op. Nee, je lost het niet op. Je bent reactief. Je hebt het probleem laten ontstaan en ben het toen pas gaan oplossen.

In Amsterdam proberen ze dit nu te repareren. Auto's van het maaiveld halen.

Dat kun je een beetje herleiden dat het parkeren altijd onderdeel is geweest van verkeer en vervoer. Want als je een QuickScan zou maken van wie er in Nederland, vooral in de overheid, zich met parkeren bezighoudt. Dan zit het vooral in de verkeers- en vervoershoek. En die acteren niet vanuit

een economisch ruimtelijk perspectief. Vooral vanuit verkeersstroom management. En dat is een hele andere benadering van de opgave.

Komt dit ook doordat parkeerbeleid niet langer nationaal wordt geregeld?

Ja, dat is een golfbeweging, het was natuurlijk eerst centraal, dan weer decentraal. Het rijk stuurde nogal fors aan als het ging om dimensionering van aantal parkeerplaatsen dat bij ontwikkeling gerealiseerd moest worden. Bijvoorbeeld ABC beleid. Dat is uiteindelijk in stappen afgebouwd tot wat het nu is. En nu zie je de decentrale overheid worstelen met die verantwoordelijkheid, 'waar baseer ik mijn gedachtegoed op'. Tegelijkertijd zien we door decentraal beleid regionale opgaves tussen wal en schip raken. Lelystad zal waarschijnlijk nooit een transferium gaan aanleggen voor mensen met bestemming Amsterdam want dan draaien zij voor de kosten op terwijl de herkomst misschien wel Emmeloord is. Dan is Lelystad alleen een soort schakel en waarom zouden zij dat dan betalen? Omdat het decentraal bij mij terecht is gekomen.

Dat is de zoektocht naar wie de regisseur van het vraagstuk is. Maar dat begint met het oppakken van initiatief bij de spelers en dat zijn ook gewoon de lokale overheden.

In Lelystad reserveren ze nieuwe parkeerplekken in de huidige groenvoorzieningen. Dan leer je niet van de fouten van Amsterdam.

Ja, de vraag is waarom zo'n gemeente aan die vraag wil blijven voldoen. Want dat impliceert ofwel een overwogen keuze dat ze het autobezit en gebruik willen faciliteren en dan moet er een reden achteraan komen zoals een goed vestigingsklimaat etc. of is het gewoon een soort reactie op gewoon de feitelijke groei die je waarneemt. Als het goed is moet een beleidskader daar antwoord op geven.

Het parkeerbeleid kan dus over het algemeen als reactief worden omschreven?

Helaas wel vaak. Gelukkig, wij proberen natuurlijk ook een stukje bewustzijn vanuit onze rol als adviesbureau en 'ervaringsdeskundigen' een prikkel af te geven in onze omgeving van 'jongens denk nou eens na in een breder perspectief hoe jij jouw visie met een stad doorvertaald naar feitelijk concrete parkeermaatregelen'. Want die relatie is er evident. De omgekeerde relatie weet men altijd goed te benoemen, de middenstand roept altijd 'het komt omdat er te weinig, teveel, te dure parkeerplaatsen zijn'. Dat is een emotionele reactie die je wetenschappelijk volledig onderuit kan trekken. De discussie is veel rationeler te maken. Maar we blijven dat soort signalen maar absorberen zonder nou eens goed stelling in te nemen.

Er zijn in ons vakgebied nog te weinig waarheden. Er vindt nog te weinig onderzoek plaats, gelukkig steeds meer. Maar met die waarheden en een visie kan je weldegelijk gerichte keuzes maken. En dan kom je tot hele andere oplossingen dan als je een beetje achter de vaart der volkeren aanhobbelt. Wat nu vaak gebeurt.

En aan wat voor oplossingen moet ik dan denken?

Waar het natuurlijk om gaat, dan moet je een goede probleemanalyse hebben... welk probleem wil ik oplossen? En als je dat dan doorvertaald naar de woongebieden dan zie je dat die ruimtelijke inrichting helemaal niet meer is afgestemd op het autobezit per wooneenheid. En daar moet je iets mee. Althans als je vindt, dat de openbare ruimte waar nu de auto in grote getallen zeg maar wordt geplaatst, weer terug moet geven. Namelijk het verblijven.

Dat is dus ook je persoonlijke mening?

Na dat... ja dat is gevaarlijk als je dat aan mij label want ik heb daar natuurlijk een persoonlijke mening over want ik ga niet voor niks wonen op een plek waar ik gebruik kan maken van de openbare ruimte waar niet de auto mijn openbare ruimte dicteert. Dat is een persoonlijke keus. Maar ik vindt dat de politiek, als volksvertegenwoordiging, keuzes daarin moet maken. En links zal andere keuzes maken dan rechts. Dat is allemaal prima, maar men moet dat dan wel goed doorvertalen naar maatregelen in de openbare ruimte en de plek voor de auto en fiets. En daar zijn heel veel slimmere oplossingen voor te bedenken dan het alsmaar digitaal bepalen van het aantal meters te reserveren in de openbare ruimte.

Maar in steden past dat niet, een plek voor vier woningen.

Precies. De ene kant is dat je zegt dat je een parkeerplaats ter beschikking stelt voor vier wooneenheden. Dus ik ga doelgroepen zoeken die een gem. autobezit heeft van een op vier. Of de andere extreme kant is dat je openbare ruimte moet creëren, dat kan gestapeld, onder de grond, boven de grond. En dan ga ik daar die faciliteiten aanleggen. Maar daarbinnen zijn allemaal varianten denkbaar, deelauto's, afstand parkeren (waarom moet iedereen voor de deur staan). Je kunt op heel veel verschillende manieren naar oplossingen kijken. In relatie met 'voor wie wil ik een vestigingsklimaat realiseren' om te zorgen dat het voldoet voor de mensen die daar wonen, werken of winkelen. En dat is onze insteek als bureau, dat je altijd naar de gebruiker kijkt. Hoe kun je die gebruiker nou faciliteren, zodanig dat die de auto gebruikt voor de doeleinden waarvoor hij die wil gebruiken.

In woonbuurten rondom stadcentra zie je vaak dat parkeerproblemen worden veroorzaakt door bezoekers. Loont het investeren in parkeergarages speciaal voor bewoners? Is het terug te verdienen?

Nu ga je het over de businesscase hebben. De investering is altijd terug te verdienen, alleen we moeten met elkaar accepteren parkeren niet alleen maar bestaat uit de kosten je moet maken om een parkeerplaats aan te leggen en de vergoeding die je krijgt voor het gebruik van de parkeerplaats. Parkeren is veel breder, het heeft met maatschappelijke waarde te maken, het heeft indirect met toename van vastgoed te maken. Op het moment dat ik mijn parkeeroplossing goed weet in te passen, stijgt de waarde van het vastgoed ook. Ook de huur van de winkelruimte stijgt omdat er meer mensen kunnen komen. Dus als je parkeren rendabel wil maken moet je die grenzen van de businesscase oprekken. Alleen dan lukt het.

Als van Ommeren zegt dat parkeren voor bewoners in garages alleen moet kunnen als de bewoners de volle kosten voor de rekening nemen ben jij het er dus niet mee eens?

Nee, dat is niet helemaal waar want een deel kun je bij de gebruiker leggen, en dat is een andere prijs dan die er nu aan de bewoners wordt gevraagd. Nu is het zo dat bewoners de laagste prijs betalen voor welke parkeerplaats waar dan ook. Factor 300 lager dan de bezoeker.

80 cent per dag in het centrum van Amsterdam

Nou factor 300 tot 600 zelfs. Amsterdam is wel extreem voorbeeld. Daar zit ook die politieke saus door. Het heeft met draagvlak en het verhaal te maken. Maar als je kijkt naar de feitelijke kosten van parkeren: jij betaalt mee aan de parkeerplaatsen hier voor de deur. Met belasting betaal je mee aan de inrichting van de openbare ruimte. Meer dan de helft van het openbaar parkeerareaal in Nederland. Daar gaat ongeveer vijftien miljard euro in rond. Slechts een fractie daarvan zit in die businesscase van die steden die met parkeerregelingen bezig zijn.

Het merendeel van de parkeerplaatsen in Nederland is niet gereguleerd, maar die zijn wel aangelegd en onderhouden met belastinggeld. En dat wordt niet meegenomen in de financiële afweging. Dat is een soort black box en we concentreren ons op een heel eng nauw gemaakte businesscase.

Het moet een op een worden terugverdiend.

Ja, en alles wat wegloopt met het bewoners parkeren moet worden terugverdiend via bezoekers parkeren. Dat soort mechanismen zitten er nu in.

Dat zie je duidelijk in Amsterdam, 160 miljoen aan inkomsten en het aandeel vergunningen is misschien 10 procent.

Ja, terwijl ze 80 procent van de plekken bezetten. Klassieke verhouding tussen de opbrengstverdeling en de doelgroep. Precies andersom als het gaat om doelgroep omvang versus bijdrage in de totale kosten.

Is dat dan ook het advies wat jullie gemeenten meegeven?

Als het goed is heb je dan al vier, vijf stappen gemaakt. Want je wilt eerst helemaal terug. Wat wil de gemeente nu met de stad? Vaak hebben steden dat al geformuleerd in verschillende nota's. Als je uit die bronnen zeg maar een parkeerextract zou trekken. Dan krijg je al wat ze met dat parkeren zouden willen. En dan wijkt dan helaas vaak af van wat er in de praktijk wordt toegepast. Dat komt dan meteen tot confrontatie van 'u heeft deze ambitie, maar neemt deze maatregelen, dat kan niet'. Bent u bereid dat aan te passen? En dan pas kom je bij de maatregelen, welke instrumenten zetten we in? Wat zijn de kosten daarvan? En welke kosten ken je dan toe aan de businesscase en dan beslis je wat de gebruikers daarvoor gaan betalen. En dan kun je laten zien dat de verhouding tussen het gebruik en de vergoeding daarvoor niet klopt. Dus dat geeft dan een prikkel om dat te heroverwegen.

Maar dat is een politieke keuze, het is niet aan ons, wij maken inzichtelijk van wat de kosten zijn binnen de nauwe kaders van de businesscase. Het is dan een politieke keuze of je een doelgroep wil subsidiëren en de andere groep er voor op te laten draaien. Een politieke keus, economisch gezien kun je zeggen dat het helemaal nergens op slaat, maar dat is politiek. Maar de vraag is of de politiek dit soort overwegingen transparant krijgt aangereikt. En dat is wat wij vaak zien. Het is een soort vanzelfsprekendheid geworden en om dat te mechanisme om te draaien is er toch wel een stukje lef nodig.

Dat lijkt in Amsterdam nu een beetje te dagen. Ze zijn nu plekken aan het opheffen.

Maar ook dat is een reactie op een keuze waarvan je al had kunnen voorspellen dat het tot een probleem zou leiden.

Als ze die plekken dan opheffen zou het economisch gezien ook zo moeten zijn dat de tarieven omhoog gaan. Anders neemt alleen het aanbod af en blijft de vraag minimaal gelijk.

Het autobezit in steden ligt natuurlijk al veel lager dan landelijk. Dat is mede het gevolg van de beperkte beschikbaarheid van parkeren.

Dat heeft toch ook te maken met het type huishouden?

Dat is een gevolg daarvan. Dat is de afweging als je ergens ga wonen. Heb ik een auto nodig? En kan ik deze parkeren? Het autobezit groeit nog steeds, bij jongeren daalt het, bij ouderen stijgt het. Dus het toenemende autobezit in de stad blijft wel een zorg.

Wat vindt je van de parkeergarages en de locatie daarvan in Amsterdam?

Amsterdam heeft een bereikbaarheidsprofiel, vooral in de binnenstad, dat om er met meer auto's doorheen te gaan niet gaat. Dus je kunt wel grote concentraties autovoorzieningen maken, maar de auto's kunnen er dan niet komen. Dat is ook de reden dat zich men vooral op de Singelgracht focust, daar gaat het nog goed. Waarom het er niet meer zijn heeft te maken met verschillende oorzaken: wisselende machthebbers, de investeringen. Men kijkt te krap naar de businesscase.

Ze moeten ook naar stijging van WOZ-waarde kijken?

Ja, maar ook gewoon maatschappelijk. Ik ga hier niet beweren dat met parkeren de mensheid gelukkiger wordt. Maar ik durf wel te veronderstellen dat die relatie er wel is en dat je dat ook in waarde kunt uitdrukken. Maar dat maakt het lastig om het te concretiseren in een businesscase en dus ook in de politieke besluitvorming.

Parkeren wordt nu uitsluitend door de overheid aangeboden, moet dit zo blijven?

Nee, dat hoeft niet. De overheid heeft sinds we zijn gaan reguleren, eind jaren '60, kunnen proberen hoe het werkt. En daar is het niet echt in geslaagd. We hebben het wettelijk inmiddels zo ingekaderd dat eigenlijk alleen nog maar door de overheid lijkt uitgevoerd te kunnen worden maarja, dat kun je aanpassen. Er wordt nu te weinig, eigenlijk niet intellectueel gebruik gemaakt van de faciliteiten die we hebben. Er liggen nl. veel meer parkeerplaatsen in Nederland dan dat we denken dat er zijn. Maar omdat niemand weet hoeveel, kan je er per definitie niet optimaal gebruik van maken.

Auto's kunnen met tien, als je pessimistisch bent vijftien jaar, zonder ons te rijden. Sommige auto's hebben dit soort applicaties al, denk aan inparkeren, filerijden, remmen etc. Er is al een Audi die zonder bestuurder zelf een garage in kan rijden en een plek zoeken. De wetgeving wordt er in Nederland nu ook op aangepast om een bestuurderloze auto mogelijk te maken. Dat betekent dus ook dat als die auto ons bij onze woning of voor de bijenkorf heeft afgezet vervolgens doorrijdt naar een parkeerbestemming. Dus die fysieke relatie die nog in belangrijke mate het parkeervraagstuk dicteert, die gaat verdwijnen. En daar ligt ook een belangrijk deel van de oplossing. Want dat maakt het dus mogelijk dat er helemaal geen parkeerplaats meer voor de deur nodig is. Dat kan op geconcentreerde plekken. Elektronische garages zijn niet meer nodig want dat doet de auto zelf, het is dus wel een bedreiging voor dat marktsegment.

De loopafstand is in belangrijk voor de perceptie van de parkeeroplossing. Straks niet meer omdat de loopafstand er niet meer is. De auto krijgt een andere rol, het is vooral een vervoersmiddel en niet zoals nu ook een statusmiddel. De jongere generatie hecht al veel minder waarde aan auto's dan bijvoorbeeld mijn collega's hier. Voor de jongere generatie is de auto vooral handig op het moment dat je ergens naartoe wilt.

En dan werken de auto's goed.

Of de auto van pa en ma. Maar dan ga je dus heel anders met je mobiliteitsbehoefte om. Ik zou het handig vinden als ik morgen een afspraak in Emmen heb, dat ik die tijd effectief kan gebruiken. Dat kan straks omdat je de auto niet langer zelf bestuur.

En jij denk dat dit over twintig jaar al kan?

Nou op parkeerniveau kunnen al snel stappen worden gemaakt. Ik kan er niet veel over zeggen maar wij zijn bezig met grote partijen om op mono functionele locaties zoals ziekenhuizen, universiteiten, luchthavens. Dus locaties waar de verkeerstromen maar een doel hebben. Daar kunnen de voorzieningen dus ook zo worden ingericht.

Maar dit geldt niet voor woonbuurten

Nog niet.

Wat vindt je van het verschil in tarieven voor straat- en garageparkeren?

Wij hebben uitgerekend voor heel Nederland. Als je die 9,40 per maand zou laten betalen dat de totale businesscase, de 1,8 miljard die nu omgaat in het reguleren van parkeren in Nederland, gecompenseerd is. Inclusief de winst. Het enige wat we dan moeten bedenken: hoe zorg ik nou dat de parkeerplaatsen die ik heb, eerlijk worden verdeeld?

Maar dit verschil leidt tot lege garages en volle straten.

Je laat je verleiden door te denken dat het prijsmechanisme het enige mechanisme is wat ons weerhoudt ongewenst gedrag te vertonen. Dat kan op andere manieren natuurlijk ook. Maar er zijn 2,5 keer zoveel plekken als auto's in Nederland. Maar of de overheid, terugkomend op die vraag, daarin kan voorzien is de vraag. Daar heb je eigenlijk een slimme makelaar voor nodig om het vraag en aanbod beter met elkaar te matchen.

Op korte termijn is het prijsmechanisme in het huidige systeem toch de beste oplossing om mensen te motiveren elders te parkeren of de auto weg te doen?

Dat deel ik niet. Waarom laat je mensen betalen voor parkeren?

Om in ieder geval geen verlies te lijden.

Ja, het is dus gebaseerd op een optelsom die onvolledig is. Dat is mijn stelling. Dus een onjuiste optelsom leidt ook tot onjuiste financiële prikkels. Want die optelsom is veel te klein gemaakt en neemt niet de 'total cost of parking' mee. Die richt zich op een fractie en daarin gaan wij veel te geforceerd beprijzen. Maar die hele economische maatschappelijke waarde zit totaal niet in die afweging. Prijsprikkel is een oplossing, maar niet de oplossing. Het ligt dicht bij ons huidige systeem.

Een voorbeeld van een proactieve aanpak is wat wij samen met de VU hebben gedaan. Uiteindelijk begon het ook wel vanuit een probleem, maar ze keken naar de aanzienlijke uitbreiding van de komende jaren. Omdat de VU en VU medisch centrum samen keken naar de opgave, bleek dat ze met veel minder plekken toe konden. Het is kijken waar en wanneer je vraag genereert. Door het samen te doen bespaar je ruimte en dus ook geld.

Als je als gemeente de ambitie hebt om autobezit terug te dringen, zijn alternatieven zoals deelauto's en HOV dan een goed alternatief, en werken die jouw inziens ook?

Ja natuurlijk. Ik vind de discussie die de universiteit van Nijmegen daarover is gaan starten. Heel interessant. Die zijn gaan kijken of die een soort ondergrens van mobiliteitsbehoefte kan definiëren. En dat is natuurlijk interessant want als je per individu kan duiden wat zijn minimale mobiliteitsbehoefte is om volwaardig te kunnen participeren aan de maatschappij, want dat is natuurlijk een andere mobiliteitsbehoefte voor iemand die midden in de stad woont of op het platteland. Als je dat kunt benoemen, en je kunt zeggen wat de ondergrens is, dan kun je al het andere als een soort luxe zien. En dan kun je ook zeggen dat je die ondergrens moet faciliteren, en of het nou in de vorm van OV is of autobezit en gebruik. Dat zou een discussie al veel meer sturen. Want OV en OV dichtheid werkt natuurlijk alleen in stedelijke gebieden, in landelijke gebieden is het gewoon onmogelijk om goed OV te realiseren.

Dan zegt van Ommeren dat die minder stedelijke gebieden zoals Almere bij de gratie van de auto bestaan.

Ja. Maar daar is Almere ook voor gebouwd. Dat is een bewuste keuze geweest, wij gaan een stad maken waar de auto meer dan welkom is. En daar is het ook op ingericht. En dat is een keus. Of je daar de beste en mooiste stad mee krijg... ik weet het niet. Ik denk het niet, ik denk dat het ook anders kan met dezelfde ambitie.

Hoe kan het dan anders met dezelfde ambitie?

Nou de auto hoeft niet per se voor elke voordeur en Almere is zo ingericht dat de auto voor elke deur van de bestemming kan worden geparkeerd. En als je het zo weet in te richten, dat zeg maar het laatste stukje van de reis, een hoge kwaliteit krijgt, en dat krijg je per definitie zonder geparkeerde auto's, dan is men net zo tevreden als met de auto door kunnen rijden tot de bestemming. De keuzes die Almere heeft gemaakt zijn wel extreem doorgetrokken in het faciliteren van de auto.

Als jullie gemeenten adviseren om een garage te plaatsen om aan de vraag te voorzien, hoe kiezen jullie dan een locatie?

Dan moet je eerst afvragen welke vraag je wilt faciliteren en in welke omvang. Elk parkeervraagstuk begint met die vraag. Welke doelgroepen wil ik in welke omvang faciliteren en op welk moment?

Laten we zeggen een woonbuurt in een stedelijke context, dus bewoners en bezoekers

Bezoekers van bewoners of bezoekers van het stadscentrum?

Allebei

Dat is de eerste vraag die je je al moet stellen, wil je dat die plekken beschikbaar moeten zijn voor bezoekers van een naastgelegen buurt, in dit geval een winkelcentrum o.i.d. daar moet je al een keuze in maken. Voor beide keuzes valt wat te zeggen. Je kunt zeggen ik kan die woonbuurt zo inrichten in de wetenschap dat de helft overdag leegstaat dus waarom zou ik dan die capaciteit niet inzetten om bezoekers te faciliteren. Je kunt ook zeggen 'nee, ik vindt het een kwaliteit dat de buurt overdag leeg staat want met een slimme inrichting genereer ik dan openbare ruimte die te benutten is voor spelende kinderen. Want dat is een doelgroep die overdag juist gebruik wil maken van de openbare ruimte. Ook dat is een keus, voor beide valt wat te zeggen.

Als je vindt dat die plekken toch in die buurt aanwezig moeten zijn dan moet je overwegen functies te veranderen en daarmee de vraag naar beneden te brengen of je gaat functies wijzigen waarmee je de vraag verandert en gebruik die ontwikkeling om een concentratie van parkeerplaatsen toe te voegen. Het blijft vooral een kwantitatieve analyse. En pas dan kan je nadenken over de verschijningsvorm van die oplossing.

Vanaf hoeveel plekken moet je denken aan een parkeergarage?

Nou we zijn nu bezig met een project bezig waarmee we concentratie van vier, vijf auto's maken. Ja, noem het een parkeergarage, wat is de definitie van een parkeergarage. Je kunt ook zeggen dat een rijtje met woningen gelijktijdig maar behoefte hebben aan 1,6 auto ofzo. Dus als ik voor twintig woningen acht auto's beschikbaar stel. Je maakt een woonconcept van twintig.. je ziet nu al bij studentenwoningen dat je per veertig studentenwoningen vier leenauto's er altijd staan. Er staat er altijd minimaal een, dus effectief heb je genoeg aan drie maar nu heb je de perceptie dat als je moet er toch een auto is. Die vier auto's kun je achter elkaar zetten, want je hebt alleen de eerste auto nodig. Dan gebruik je 48m² terwijl je in een parkeergarage 100m² nodig zou hebben.

De bijwerkingen van de plannen om het autogebruik te gaan belasten zijn ook nadelig voor de parkeerdruk

Daar merk ik niks van. Ze roepen het wel, maar het beleid is er nog niet. Het is nu ook al zo dat het autobezit stijgt en gebruik daalt. Dus ze staan langer stil. Het gebruik van de auto verschuift steeds meer naar recreatieve doeleinden en veel minder naar dagelijks gebruik. Je ziet ook al die verschillende bijtellingen om maar die weerstanden van het autobezit weg te nemen. Autogebruik daalt ook door de toenemende brandstofprijzen.

Je hebt er al iets over gezegd, maar hoe zie jij het parkeren over twintig jaar?

De auto gaat in belangrijke mate uit het straatbeeld verdwijnen. Althans die kans ligt er. Je hebt feitelijk twee parkeeropgaves: een bij de bestemming en de herkomstlocatie. Wonen is de herkomstlocatie. Dus bij de herkomstlocatie zal de fysieke relatie veel minder belangrijk worden. En dus ontstaat er een kans om de auto het straatbeeld te verwijderen. De technologische ontwikkelingen gaan ons daar in leiden. Bij de bestemming zal dat ook zo zijn, in eerste instantie bij de mono functionele locaties en dat zal zich op korte(re) termijn al gaan aanbieden omdat het gewoon een quickwin is. Daarmee geef je de bestemmingslocatie feitelijk een veel hogere kwaliteit omdat de auto er niet meer opgeslagen hoeft te worden. Nu moet dat nog door dure investeringen.

Dit is helemaal nieuw voor me, maar dit zie jij dus over tien a vijftien jaar gebeuren?

Mercedes heeft net een nieuwe auto. Kost 100.000 euro, maar die kan nu al zelf inhaalbewegingen maken. Stuur los, gas los. Die doet dat zelf. Je hebt een auto die al automatisch kan filerijden, automatisch inparkeren, Audi heeft een app waarmee je zelf niet meer in de auto hoeft te zitten met parkeren. Dat zijn nu al operationele applicaties. In Amerika rijden er al auto's zonder bestuurders, maar er moet nog iemand naast zitten. Dat heeft alleen maar te maken met ons individuele gevoel van veiligheid, maar als je het rationeel bekijkt is een computer veel veiliger.

Dat heeft tijd nodig, daar moeten we nog aan wennen, maar de techniek is er. Nu moet het nog een betaalbare techniek worden. Maar goed, de airco was tien jaar geleden ook nog niet voor elke auto beschikbaar en nu zit hij in elke auto. Het betekent ook dat de stakeholders in deze markt het moeten gaan ondersteunen. Overheden met een visie moeten hier ook op anticiperen, de emotionele fysieke relatie die men nu legt tussen herkomst/bestemming en auto is er straks niet meer, of hij kan losser. Stilstaande auto's zijn per definitie een ruimtelijk vraagstuk, parkeerplekken zijn unieke locaties die worden gebruikt met maar één doel.

Terwijl een groot deel van de openbare ruimte uitsluitend voor ze is ingericht.

Collega van me heeft het wel eens onderzocht, in de binnenstad waar de woningen staan, die parkeercapaciteit is overdag voor de helft leeg. Het een dusdanig hoog parkeertarief dat er ook relatief weinig bezoekers zullen komen staan. Maar dat is allemaal met doel om die plekken vrij te houden voor als de bewoner weer terugkomt. Waarom maken van de helft van die parkeerplaatsen overdag geen terras? En als de bewoners komen haal je het terras weer weg?

Dat doen bijdehandse cafés in Amsterdam nu al. Die zetten gewoon hun tafels daar neer.

Ja natuurlijk, maar dan gaat iedereen meteen weer denken in problemen. Hoe kan dat dan? Mag dat wel van de wet? We schieten gelijk in de weerstand. Maar dat lokale café denkt dat het een kans is.

Dat hoor ik inderdaad ook van Jos, die ruimte kan veel beter benut worden, het heeft een hogere economische waarde want het levert de gemeente twintig euro op en het café een veelvoud.

Precies.

Samenvattend kan ik dus stellen dat jij vindt dat ze de businesscase van parkeren veel breder moeten trekken, het is niet een op een investeren en verdienen.....

Ja, op twee manieren. Parkeren is nu alleen maar gedimensioneerd op het gereguleerde areaal van het totaal. Het niet gereguleerde deel is nu geen onderdeel daarvan terwijl er veel geld in omgaat. De bewoner die gebruik maakt van het niet gereguleerde deel gewoon kosteloos gebruik van maakt. Nouja hij betaald via de achterkant wel iets voor, maar veel minder dan de bewoner die in het gereguleerde deel woont.

Vind jij dan dat ze naar een principe moeten van 'de gebruiker betaald'?

Kijk, ja en nee. Ja, zolang je oplossingen bedenkt waar de openbare ruimte exclusief wordt ingericht voor een gebruikersgroep, nl. een autobezitter. Dan is het logisch dat je je laat compenseren door die gebruiker van de openbare ruimte. Maar A: dat is dus niet de businesscase, maar ook het feit dat hier parkeerplaatsen zijn, en dan mensen hier kunnen komen met de auto, impliceert dat een gebied functioneert. En dat heeft ook waarde. Of sterker nog, het feit dat je ze niet inricht als parkeerplek, voegt het ook kwaliteit en dus waarde toe aan de openbare ruimte. Dat is de bredere context waarin het vraagstuk geplaatst moet worden. Dat is moeilijk, maar dat is wel de uitdaging en dat lijdt dan wat mij betreft tot veel meer een soort rationele onderlegger voor politieke keuzes. Nu is het in ieder geval geen onderdeel van de politieke keuzes.

Zoals je al zei, nu is het reactief probleem oplossen.

Ja.

Zie je ondertussen al wel wat proactieve(re) gemeenten die naar Spark toekomen? Want daar zitten toch vooral jullie klanten.

Wij faciliteren overheden, maar ook bedrijven zoals Albert Heijn, UvA, VU, ziekenhuizen maar ook beleggers en investeerders. Eigenlijk iedereen die bezig is met de openbare ruimte of bezig is de openbare ruimte beheersbaar te maken. Maar vaak komen ze naar ons toe met een probleem, nog niet echt proactief dus.

Dat jullie ook zo innovatief bezig zijn is wel helemaal nieuw voor me.

We zullen wel moeten. Wij moeten investeerder adviseren. Stel dat iemand zegt 'ik wil een parkeergarage bouwen' nou dan krijg je als vraagstuk hoe groot die garage moet zijn, wat is het verzorgingsgebied? Wie wil je in welke omvang faciliteren? Een Albert Heijn kijkt heel anders naar dat vraagstuk dan dat de gemeente dat doet. Gemeente heeft andere rol en belangen. Albert Heijn wil goede omzet, overheid kijkt ook naar bereikbaarheid, draagvlak etc. in essentie verschillen ze daarin. Wij proberen daarin die stakeholders in ieder geval te laten zien hoe die ander er in staat maar ook hoe je het vraagstuk vanuit je eigen visie zo slim mogelijk kan inrichten en hoe een ander daar op gaat reageren. Dus wij helpen al die verschillende rollen daarbij om tot vormgeving en realisatie te komen en daarna de exploitatie. Dat betekent ook dat als iemand een investering gaat doen in een stukje vastgoed dat dat vastgoed over veertig jaar... dat het zodanig is opgetrokken dat het kan anticiperen op de veranderingen van de komende twintig jaar.

De overheid is per definitie reactief. Amsterdam neemt wel initiatief maar dat komt voort uit een probleem. Dat heeft ook vooral met politieke perceptie te maken.

Een andere reden op de problemen niet aan te pakken is de inkomstenderving

Maar dat is een waarde oordeel binnen die smalle businesscase. Als je hem in een bredere context plaatst krijg je een ander waarde oordeel. Maar zo is het niet geregeld in Utrecht. Daar is gewoon iemand verantwoordelijk gemaakt voor die exploitatie en die acteert daar naar.

Maar dat is wel de realiteit zoals het nu gaat.

Dus of we moeten ons er bij neerleggen dat dit is hoe het gaat, dan kan je nog een beetje naar kostenmaximalisatie gaan en wat dingen slimmer doen. Scannen enz., processen anders inrichten. Maar dan ben je dus binnen een smal kader aan het optimaliseren.

Is dit dan niet de eerste stap want Jos had het o.a. wel over een betere verdeling van de kosten enz.

Misschien wel. Misschien is deze stap nodig om naar een nieuwe parkeerwereld te gaan. Tegelijkertijd staat het niet echt in lijn met het eindresultaat waarin een hele andere verdeling van kosten gaat plaatsvinden.

Wat ik nog vergeten ben te vragen... weet jij wat de gemeenten bezielde om lege gemeentelijke parkeergarages niet open te stellen voor bewoners waardoor er op straat parkeerproblemen ontstonden?

Ik kan alleen over de Rotterdamse situatie spreken. Maar vaak is er sprake van twee verschillende businesscases. Want je kunt twee vliegen in een klap slaan, de openbare ruimte wordt wat meer ontspannen en je capaciteit wordt beter benut. Maar het voldoet niet aan de randvoorwaarden van de originele businesscase. Het heeft met versnipperde verantwoordelijkheden te maken. Er is geen regisseur op het totaal. Iemand die slim kijkt naar het optimaal gebruik van de faciliteiten die er liggen. Er is geen probleemeigenaar, het vraagstuk is in kleine stukjes opgeknipt.

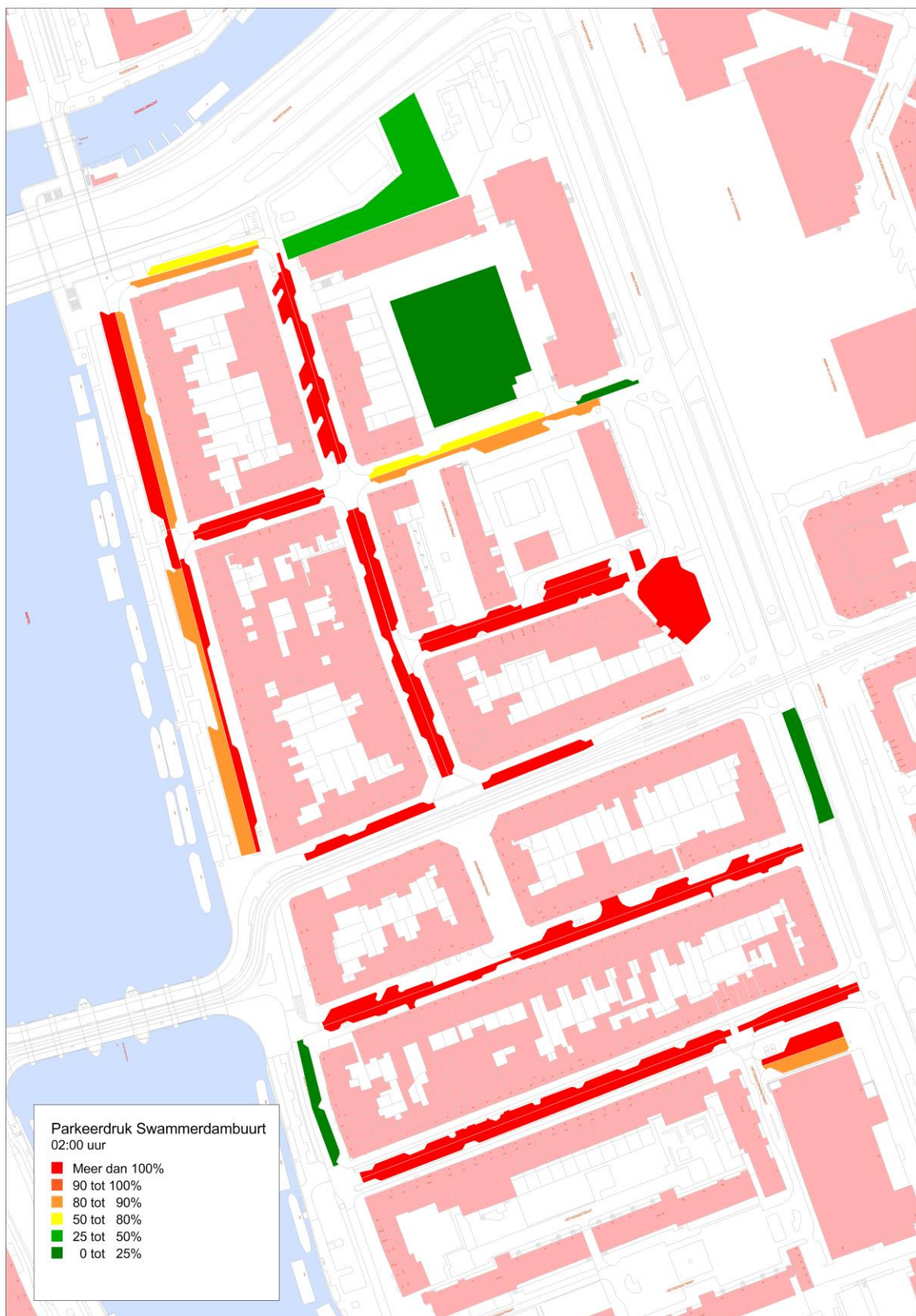
3 KAARTMATERIAAL



Figuur 1: Parkeerdruk



Figuur 2: Parkeerdruk



Figuur 3: Parkeerdruk



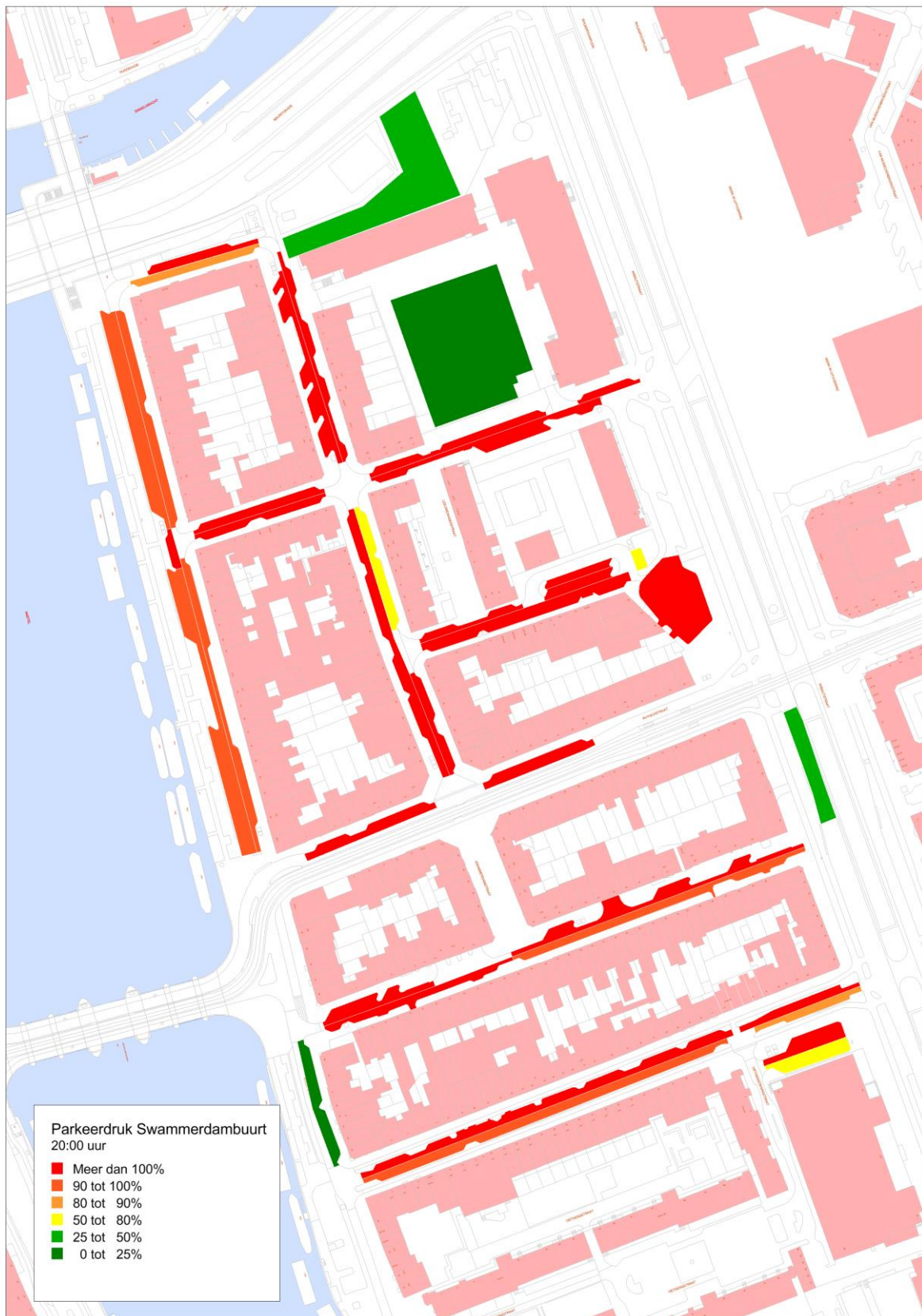
Figuur 4: Parkeerdruk



Figuur 5: Parkeerdruk



Figuur 6: Parkeerdruk



Figuur 7: Parkeerdruk

4 TABELLEN EN GRAFIEKEN

Vergelijking parkeerdruk



Grafiek 1: Alle modellen tegen elkaar uitgespeeld

rijdelid	bnp	blijcp	bez																pkl				18	indotaal	gem												
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	1				2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
601002	6	3	3	3	4	3	2	2	3	3	2	1	1	2	6	6	5	3	54	50	50	50	50	50	33	33	50	33	33	17	17	33	100	100	100	83	50
601004	9	7	6	6	4	4	4	3	4	3	3	3	3	5	8	7	8	8	87	78	67	67	44	44	44	44	33	44	33	33	33	56	100	89	89	89	
601005	26	19	22	25	27	27	21	23	24	17	15	16	24	25	23	20	21	77	42	32	37	42	45	45	35	38	40	28	28	75	27	40	42	38	33	35	
601014	14	12	13	14	12	12	11	11	9	10	10	11	12	13	13	14	11	12	209	86	86	93	100	86	86	79	64	71	71	79	86	93	93	100	79	86	
601016	11	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	68	100	100	100	50	50	100	100	100	100	73	91	73	100	100	100	100	100	
601017	25	9	7	9	10	10	11	8	7	8	10	8	11	10	10	11	11	150	82	64	82	91	91	91	84	84	80	84	88	84	88	92	96	96	92	88	
601018	0	23	22	22	22	21	21	20	21	22	21	22	21	22	23	24	23	22	5																		
601020	10	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	16	10	10	10	10	10	10	10	10	20	20	10	10	10	10	10	10	10	10	
601021	7	3	5	6	6	5	5	5	6	7	6	7	8	10	10	10	10	122	78	113	56	67	56	56	67	78	67	78	89	111	111	111	111	100	111		
601022	9	8	6	4	4	5	4	5	4	6	6	6	5	9	8	6	7	104	100	114	86	57	57	71	71	57	86	86	86	71	100	129	114	86	86	100	
601023	6	9	7	6	7	8	8	6	6	6	6	5	6	8	8	8	8	132	150	150	117	100	117	133	100	100	100	100	83	100	133	133	133	133	133	133	
601025	7	5	4	4	5	4	5	4	4	5	4	5	6	6	7	7	8	94	71	57	57	71	57	71	57	57	71	43	86	86	100	114	100	100	114		
601026	15	18	14	15	14	13	13	13	13	12	12	12	13	15	15	15	15	230	120	93	100	93	87	87	87	87	80	80	80	80	100	100	100	100	100	100	
601027	8	8	8	7	7	7	6	7	6	6	7	6	8	7	6	8	8	127	100	100	88	88	88	75	88	75	88	75	88	75	100	88	88	75	100	100	100
601029	14	15	14	13	11	11	11	12	12	11	12	9	12	14	15	15	15	232	107	100	99	79	79	79	79	86	86	79	86	64	86	100	107	107	107	107	
601029	7	8	8	7	7	6	5	6	7	6	5	7	7	7	7	7	7	122	114	114	100	100	86	71	86	100	86	71	100	100	100	100	100	100	100	100	
601030	12	14	11	13	11	13	11	11	12	11	12	10	12	10	12	13	12	9	208	117	92	108	92	108	92	100	100	83	100	83	100	108	100	75	92	83	
601031	1	10	5	6	7	8	7	9	10	9	7	7	5	8	9	9	7	130	111	56	67	78	89	78	100	111	100	78	78	56	89	100	100	78	67	56	
601031	9	2	2	2	2	2	2	1	1	0	1	1	2	3	1	0	0	27	200	200	100	200	200	200	200	100	100	100	0	100	100	200	300	100	0	0	0
601033	4	5	3	2	3	3	4	4	4	3	3	4	4	5	5	5	4	6	80	125	75	50	75	75	100	100	75	75	100	100	125	125	125	125	100	150	
601036	7	7	8	7	6	7	6	6	7	7	7	7	6	6	6	7	7	99	100	114	100	86	100	86	100	100	100	100	75	100	100	86	86	100	100	100	
601037	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27																			
601038	4	4	4	4	4	4	5	3	2	3	4	2	2	4	4	3	4	64	100	100	100	100	100	125	75	50	75	100	100	100	86	86	100	100	100	100	
601038	8	7	7	7	7	8	5	8	6	7	8	7	8	8	8	8	8	141	88	88	88	100	100	100	100	75	88	88	100	88	100	100	100	100	100	100	
601040	13	12	12	11	12	13	11	12	13	11	11	12	10	13	13	13	13	218	92	92	92	85	92	100	85	85	85	85	85	92	77	100	100	100	100	100	
601041	16	22	19	16	12	14	11	14	13	11	14	13	16	18	17	16	17	273	138	119	100	75	88	69	88	81	69	81	88	81	100	113	106	106	100	106	
601043	9	9	9	9	9	9	9	8	8	8	8	8	9	8	9	8	9	155	100	100	89	100	100	100	100	89	89	89	89	100	89	100	89	100	89	100	
601044	10	12	10	10	9	9	12	11	10	10	9	11	13	13	13	13	13	210	120	100	100	90	90	120	110	100	100	90	90	100	110	130	130	130	130	130	
601045	0	7	5	4	4	3	3	3	3	4	4	5	5	6	7	7	7	97																			
601046	19	19	19	16	14	14	17	16	14	14	14	11	15	16	17	18	20	20	295	100	100	84	74	74	89	84	74	74	74	58	79	84	89	95	105	105	100
601047	14	17	16	15	15	15	14	15	15	14	13	14	15	16	18	18	16	17	276	125	114	107	107	100	107	100	93	100	107	93	107	114	129	114	121	121	
601049	14	18	16	12	10	10	8	9	10	10	8	9	10	11	13	14	20	17	20	20	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
601050	27	28	25	20	17	16	15	15	16	15	16	15	14	15	20	22	24	26	380	104	93	74	63	59	56	56	59	56	52	56	74	81	89	96	99	104	104
601051	6	3	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	6	6	5	7	93	50	67	83	67	67	67	67	50	67	67	33	83	100	100	100	83	117	
601052	6	6	6	5	4	3	2	3	4	4	2	5	7	5	5	5	5	7	66	100	100	83	67	50	67	50	67	67	33	83	100	100	100	83	117		
601053	7	7	7	5	8	6	6	8	8	8	8	6	6	8	7	7	8	125	100	100	71	114	86	86	86	114	114	114	86	86	114	100	100	100	114		
601058	3	3	0	1	0	1	3	2	2	3	0	1	0	0	1	1	1	0	17	0	33	0	33	100	67	67	100	0	33	0	0	0	33	33	33	33	0
601060	0																	6																			
601067	3																	9																			
601068	9	6	7	5	3	4	5	4	5	4	6	8	7	6	6	7	9	8	98	67	78	56	33	44	56	44	56	44	67	89	78	67	78	78	89		
601069	6	6	6	4	3	3	4	4	4	4	4	5	5	6	6	6	7	84	100	100	67	50	50	67	67	67	67	67	67	83	83	100	100	100	117		
601100	123	2	7	18	28	39	48	55	54	57	49	45	44	27	29	27	22	9	6281	92	8	15	23	32	39	45	44	46	40	71	73	84	91	92	89	90	
indotaal	566	443	0	408	370	358	340	329	332	371	373	371	378	377	368	352	359	367	6281	72	65	63	63	66	66	67	67	65	62	63	65	71	76	77	74	71	72

Tabel 1: Capaciteit, bezetting en parkeerdruk Swammerdambuurt (bron: Trajan, 2013)