



WELKOM

Parkeerbeheer Congres
28 november 2019





WELKOM

Parkeerbeheer Congres
28 november 2019



Succesvol Parkeerbeleid

Hoe goede informatie (data) helpt bij het bepalen van beleid.

Jos van Ommeren



Een internationaal perspectief



Nederlands parkeerbeleid is van een erg hoog niveau

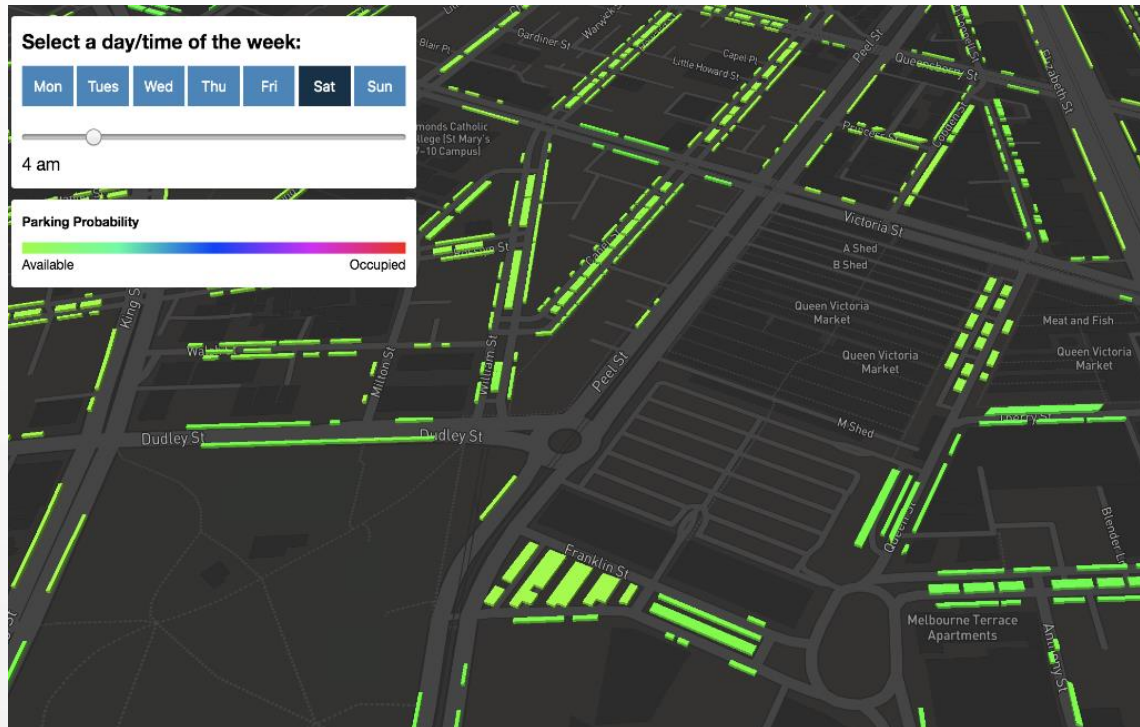
Informatie over straat parkeren is ook veel meer gedetailleerd dan in andere landen

Toch kunnen we wat leren van andere steden. En niet alleen van de fouten.

Welke informatie is (nog) niet of nauwelijks beschikbaar in Nederland?



Melbourne en Istanboel



- In Istanboel, worden transacties handmatig gemeten
- In Melbourne worden transacties met sensoren gemeten

Niet of nauwelijks sprake van vergunningen.

Op basis van deze informatie is het makkelijk om op elk uur van de dag en op elke locatie de bezettingsgraad te berekenen.



Bezettingsgraad in Nederland



In Nederland weten we meestal exact het parkeergedrag van betalende bezoekers.

In Nederland is bezettingsgraad helaas niet goed te berekenen op locaties waar je mag parkeren op basis van een parkeervergunning.

Ik denk, dat in de nabije toekomst we bezettingsgraad beter kunnen meten.



Zoekverkeer

- Wat weten we van het zoekverkeer in Nederland?

Eigenlijk opvallend weinig...

Het is namelijk lastig (en daarom duur) om dit te meten.

We maken daarom deels gebruik van Amerikaanse onderzoeken, zoals gedaan door Shoup, om als uitgangspunt te nemen.

Maar Amerikaanse binnensteden, met lage (straat) parkeerprijzen, zijn niet te vergelijken met die van Nederland.



Het meten van zoekverkeer

Hoeveel zoekverkeer is er eigenlijk in een straat gedurende een bepaald uur?

Daar blijkt een (hele ruwe) formule voor te zijn:

$$\text{Totaal aantal minuten zoekverkeer} = c * \frac{N}{B}$$

waarbij:

N het aantal auto's dat parkeert binnen een uur

B de bezettingsgraad binnen dit uur.

c een constante is. Deze constante hangt af van de afstand tussen parkeerplaatsen en de snelheid van zoekende auto's.



Voorbeeld: het meten van zoekverkeer

Stel dat gedurende een bepaald uur:

1. bezettingsgraad = 0.95.
2. 10 auto's parkeren
3. $C = 0.01$ (zoeksnelheid 12 km/h, elke 3-4 m een parkeerplaats)

Totaal aantal minuten zoekverkeer = 2 minuten



Werkt de theorie?

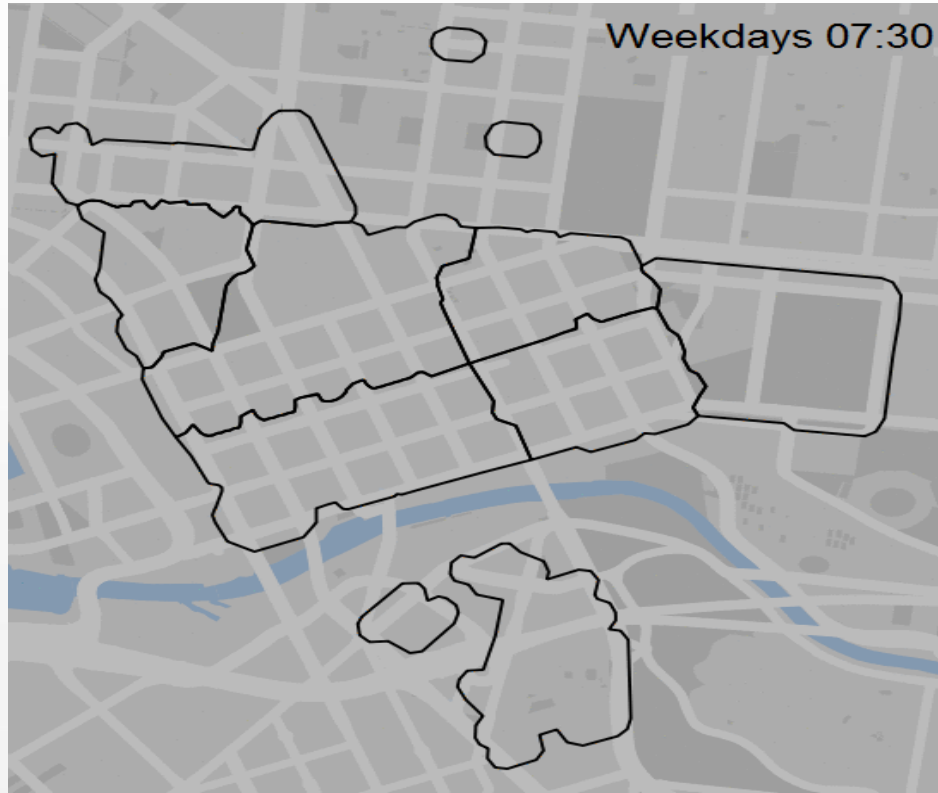
Ik heb deze formule toegepast
op verschillende locaties



- *Melbourne*
- *Istanboel*
- *Copenhagen*
- *Winkelstraten in Arnhem*
- *Amsterdam (zonder vergunningen)*



Wat leren we van **Melbourne**?



- *Gebruik van een maximum parkeerduur is zeer grof reguleringsinstrument.*
- *Er is meestal geen zoekverkeer.
Bezettingsgraad is vaak te laag.*
- *In buitenwijken kunnen parkeerplaatsen worden weggehaald zonder dat dit leidt tot extra zoekverkeer*
- *Veel zoekverkeer als maximum parkeerduur afloopt (aan het eind van de middag)*



*Wat leren we van **Istanboel**?*



- *Bezettingsgraad is veel te hoog vanwege lage prijs.*
- *Er is veel zoekverkeer.*



*Wat leren we van **Arnhem en Amsterdam**?*



Arnhem (winkelstraten):

- *Bezettingsgraad is veel te laag.*
Geen zoekverkeer

Amsterdam (winkelstraat):

- *Maximum parkeerduur is een slecht idee (bezettingsgraad te laag)*
- *Halveren aantal parkeerplaatsen geen effect op zoekverkeer*



Goed parkeerbeleid



Parkeren mag door gemeenten best gezien worden als melkkoe.

Grond die gebruikt wordt voor parkeren is enorm waardevol.

Maatschappelijk gezien kun je veel doen met deze grond.

Voor het gebruik ervan mag je best wel wat vragen.

Dit betekent dat de gebruiker het goed waardeert (soort VVD argument)

Het is een inkomens regressief beleid (soort GroenLinks argument)



Nivellerend inkomensbeleid. Een voorbeeld van Amsterdam



Autobezit stijgt met inkomen: 11%
met elke extra € 10.000 per jaar.

Het zijn vooral de rijke huishoudens
die auto's hebben,
... en een parkeervergunning, die
duizenden euro's waard is.



Goed parkeerbeleid, vervolg



Het is vaak zo dat als een gemeente geen winst maakt op het parkeerbeleid, er vanuit een maatschappelijk perspectief te veel parkeerplaatsen zijn.

Met andere woorden: je bent parkeren aan het subsidiëren.

Dus is parkeren een goede manier om budgetten van een stad op orde te brengen.



Straat of garage parkeren (bewoners)?



In de binnensteden willen grotere gemeentes minder straat parkeren.

Dat is een goede ontwikkeling. De maatschappelijke waarde van de grond lijkt vaak hoger dan de betalingsbereidheid om te parkeren.

Dure parkeergarages bouwen voor bewoners met parkeervergunningen economisch gezien een goede oplossing is.

Veel goedkoper: geen nieuwe parkeervergunningen uitgeven (langzaam)
Of vergunningen opkopen (snel).



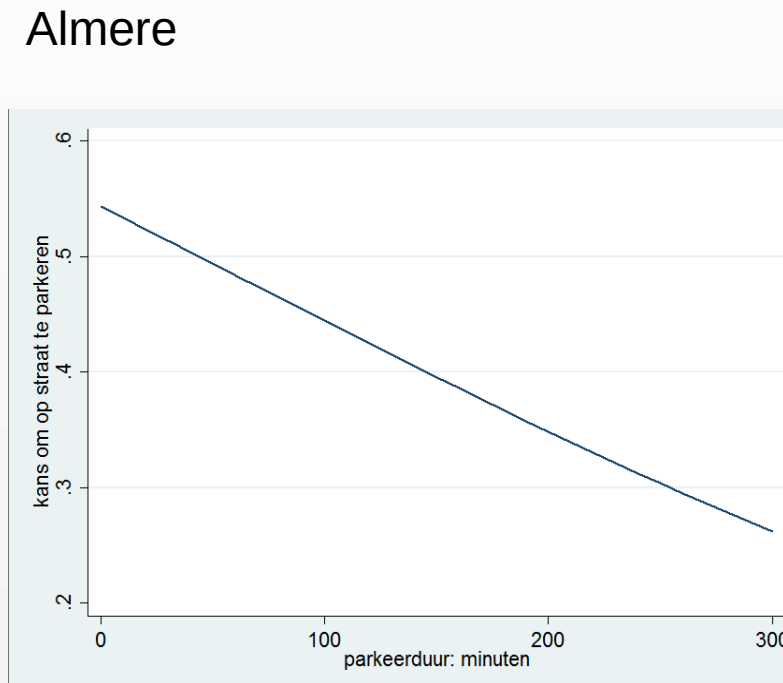
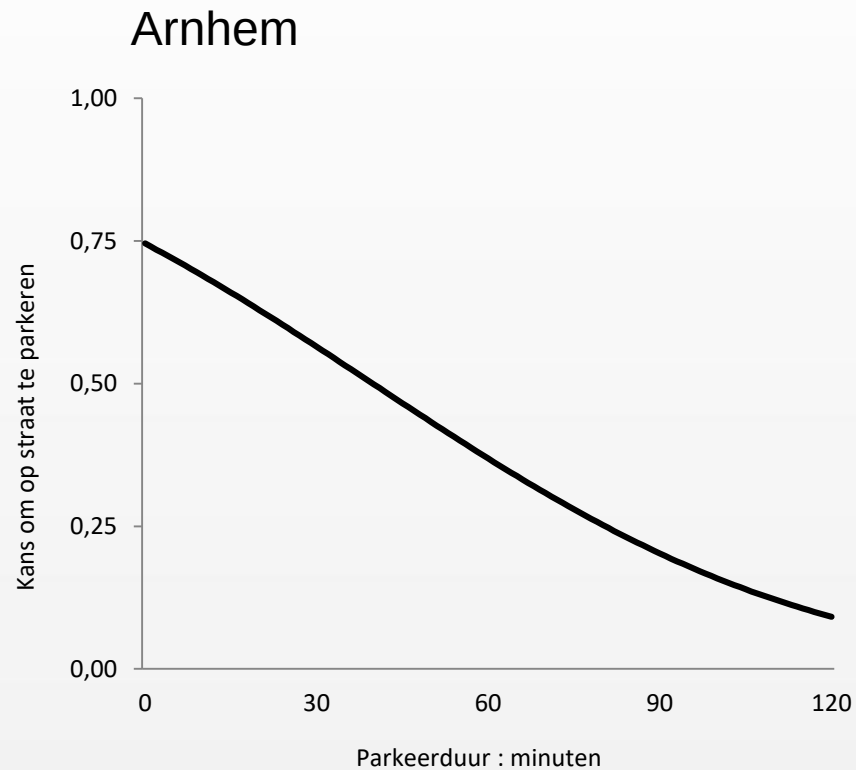
Straat of garage parkeren (bezoekers)?

Bezoekers kiezen tussen straat en garage parkeren op basis van prijsverschillen en loopafstand.

Als je langer parkeert, ben je natuurlijk meer bereid iets langer te lopen voor een goedkopere locatie. Hoe werkt dat in de praktijk?



De kans op straat parkeren en parkeerduur: Arnhem en Almere



Straat of garage parkeren (bezoekers), vervolg?



Conclusie:

Kort parkeren gebeurt voornamelijk op straat.

De maatschappelijke congestiekosten van verkeer worden gemaakt door auto's ongeacht de parkeerduur.

Mijn voorstel: verlaag parkeerprijzen per uur, maar introduceer een vast instaptarief.



De parkeervergunningen



- Beperk aanbod van goedkope vergunningen.

Bevordert autobezit van bewoners.

- Verlaag de tarieven voor bezoekers, maar niet voor de eerste twee uur.

Parkeertarieven voor bezoekers zijn nu kunstmatig hoog.



Falend parkeerbeleid



Falend parkeerbeleid:
de baten van parkeerplaatsen zijn
vaak minder dan de kosten.
Slecht voor milieu en files.

Niet verplichten bij nieuwbouw
parkeerruimte te bouwen.



PARKEER
BEHEER
CONGRES

TOT STRAKS!



WELKOM TERUG!



WRAP-UP





BEDANKT EN TOT ZIENS

Hoofdsponsor



Partners



Organisatie

