

# **P**ARKEREN

## Problemen en uitdagingen

Joris Willems

Docent PCVO Limburg, verkeerskunde  
Zelfstandig adviseur verkeer & mobiliteit

1

## **Inhoud**

- Parkeer-“problemen” en uitdagingen
- Van vraagvolgend naar duurzaam parkeerbeleid
- Principes parkeerbeheer en -handhaving
- Valkuilen parkeerbeleid
- Uitsmijters

2

# PARKEERPROBLEMEN EN UITDAGINGEN

Diagnose: Te veel of te weinig parkeerplaatsen ?



3

## Waarom parkeerbeleid?

Argument 1: Ruimte is schaars, zeker bij ons:

Enkele cijfers:

- 1 auto: 10 m<sup>2</sup>
- 1 auto op ppl: 25 m<sup>2</sup>
- 6 miljoen auto's:
  - 150.000.000 m<sup>2</sup>
  - 15.000 hectare, 30.000 voetbalvelden
  - 150 km<sup>2</sup>
- = 0.5% van totale oppervlakte

4

Ook gereserveerde  
ruimte meetellen!

5

Argument 2: P-voorzieningen kosten geld:

- Grond: 25 m<sup>2</sup> à € 200/m<sup>2</sup>
- Bouw: fundering, materialen: € 100/m<sup>2</sup>
- Totaal: € 7500,- voor één bovengrondse plaats
  
- Ondergronds: ± € 30.000 /ppl. !

6

### Argument 3: bereikbaarheid

- P is belangrijk voor de stad, handelaar, bezoeker
- Te weinig: mensen blijven weg
- Te veel? Jazeker: wegen slibben dicht
- 80%-bezetting: evenwicht comfort - investeringskost.
- Middel om ongewenst autogebruik te beperken (selectieve bereikbaarheid)

7

### P-Behoeften vaak overschat



Bereikbaarheid en handhaving: ook voor voetganger en fietser

9

Argument 4: indirect: veiligheid, leefbaarheid, milieu, openbare ruimte

- veiligheid: ontwerp in relatie tot snelheid
- leefbaarheid/milieu: aandacht voor selectieve bereikbaarheid en dito autogebruik
- kwalitatief ruimtegebruik: "platgeparkeerde" ruimte

10

## **Conclusie: 4 soorten P-problemen**

Probleem 1: te weinig

- Heel soms
- Marktdag, festival, begrafenis, ...? Pieken nooit basis voor dagdagelijkse behoefte
- Uitgaan van gezonde basisbehoefte

Probleem 2: te veel? Jazeker!

- Vnl. in kleine gemeenten: O.R. wordt volgeparkeerd, blik op de weg, capaciteitsprobleem op toevoerwegen

11

Probleem 3: Verkeerd gebruik

- Plaatsen in centrum gebruikt door langparkeerders
- FoutP: belemmering doorgang OV en LV

Probleem 4: Verkeerde locatie

- Garages in hartje stad: trekt verkeer aan
- Verspreide ppl creëren zoekverkeer
- Zoekverkeer: 1 ppl in winkelstraat trekt 100 voertuigen: illusie van de vrije plaats

Conclusie:

P vaak oorzaak van andere problemen

12

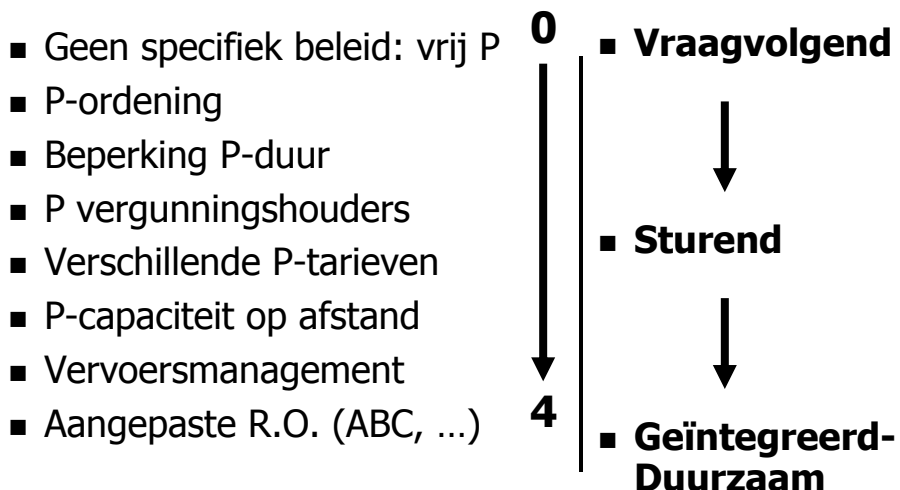
# VAN VRAAGVOLGEND NAAR DUURZAAM PARKEERBELEID

Klassieke werkwijze oplossing P-probleem:

1. Meer ppl
2. P.duurbeperving
3. Doelgroepen (bewoners, gratis kwartier, ...)
4. Duurder maken
5. Minder ppl op sommige locaties

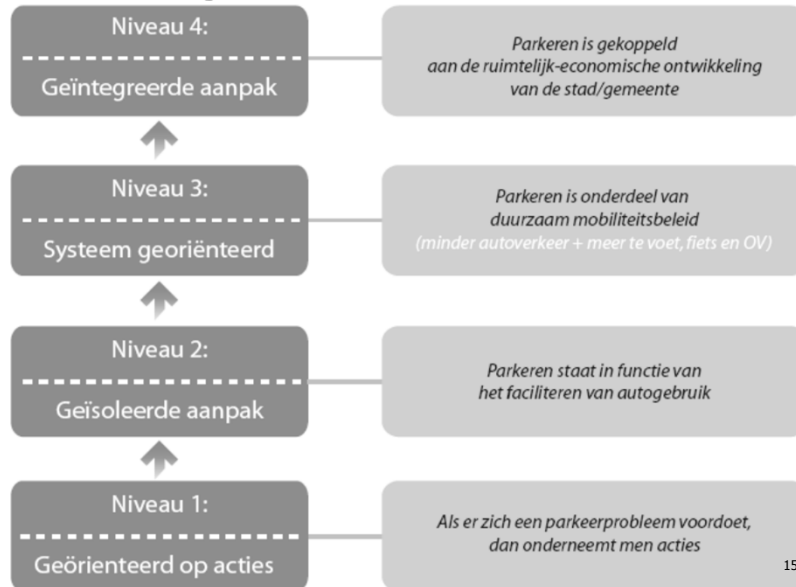
13

## Maar er is meer



14

# Geïntegreerd parkeerbeleid



## Vraagvolgend:

- Belangrijkste betrachting: voldoen aan de vraag
- Bedenking: (latente) vraag zal er altijd zijn
- B.v. meer P-plaatsen, van langsP naar dwarsP, gemillimeter.

## Sturend:

- P als instrument om ongewenst autogebruik terug te dringen
- Ondersteuning gewenste R.O., leefbaarheid
- Vnl. door beperking P-capaciteit
- B.v. inleg shuttle-bus, meer fietsstallingen



Dus:

Geïntegreerd, duurzaam P-beleid is onderdeel van mobiliteits-, ruimtelijk, én economisch beleid

En gaat dus verder dan P-maatregelen

17

## **PRINCIPES PARKEERBEHEER**

Doelgroep bewoners:

- Wonen in de stad aanmoedigen.
- Gratis: bestaat niet. Ook niet voor openbare ruimte
- Stimuleren om zelf P-probleem op te lossen: bouwverordeningen met boetes. Praktijk: boetes veel te laag

18

## Doelgroep woon-werk:

- Park & Ride: OK, als goedkoper, sneller, comfortabeler.
- Geen mega-parkings in centrumsteden aan stations.
  - Bestemmings-transferium
  - Herkomst-transferium
  - Weide-transferium
- Carpool-parking: goed voor afstanden vanaf 30 km.
- Parkeren bij werkgever: P-kosten doorrekenen!

19

## Principes betalend parkeren

- Stad zelf: ook inkomsten zelf
- P-bedrijf: meestal flexibeler, efficiënter. Inkomsten geen doel op zich
- P is onderdeel van stedelijk beleid, manier om verplaatsingsbehoefte (met auto) onder controle te houden, aangenaam woon- en verblijfsklimaat

20

## Wat kost parkeren?

- Ondergronds/inpandig?
- Bovengronds?
- Rendabiliteit?
- Terugverdienperiode?
- Noodzakelijke parkeertarieven?

21

## Eenvoudige rendabiliteitsberekening garage

Stel: de volgende min./max. gegevens, break-even, excl. BTW:

- kostprijs: € 30.000,- ruwe aankoop
- afschrijving 20 jaar = € 1.500,-/jaar
- beheerskosten: € 750,-/jaar
- totaal: € 2.250,-/jaar, € 187.50,-/maand
- 300 dagen/jaar bezet: € 7.50/dag
- Break even:
  - bij gemiddeld 80% bezetting: tarief van ± € 9.50/dag (± € 1,-/uur)
  - bij gemiddeld 50% bezetting: € 15,-/dag (± € 1.50/uur)
- Dus:
  - voor grote steden geen probleem:
  - voor kleinere steden en dorpen ???
  - Indien goedkoper: subsidiëring automobilist

22

## Rendabiliteit bovengronds parkeren

Stel: de volgende min./max. gegevens, break-even, excl. BTW:

- grondkosten (25 m<sup>2</sup>/ppl.): € 5.000,-
- aanlegkosten (€ 100,-/m<sup>2</sup>): € 2.500,-
- Totaal: € 7.500,-
- afschrijving 20 jaar = € 375,-/jaar
- beheers- en onderhoudskosten: € 125,-/jaar
- totaal: € 500,-/jaar, € 42,-/maand
  
- Dus logisch P-tarief (break-even bij 50% bezetting)
  - 300 dagen/jaar bezet: € 1.66/dag
  - 50 % gemiddelde bezetting: € 3.32/dag of ± € 0.50/uur
  - feitelijke waarde bewonersparkeren: € 42,-/**maand**

23

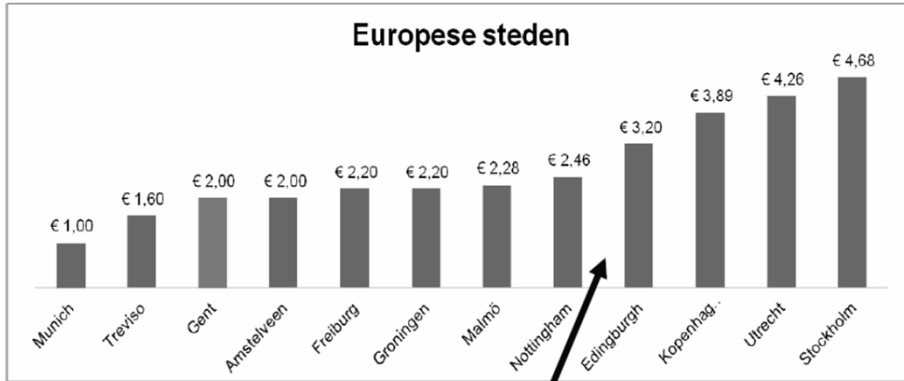
## Conclusies tarifiëring

- Feitelijke waarde van:
  - inpandig/ondergronds parkeren = € 2.250/jaar
  - bewonerskaart of bovengrondse ppl. = € 500/jaar
  
- Ondergronds parkeren = extra weerstand, dus: winst bovengronds parkeren transfereren naar ondergronds parkeren
  
- automobilist wordt feitelijk erg vaak gesubsidieerd. (waarde straat-P > gemiddelde verkeersbelasting)

24

# Benchmark tarifiëring

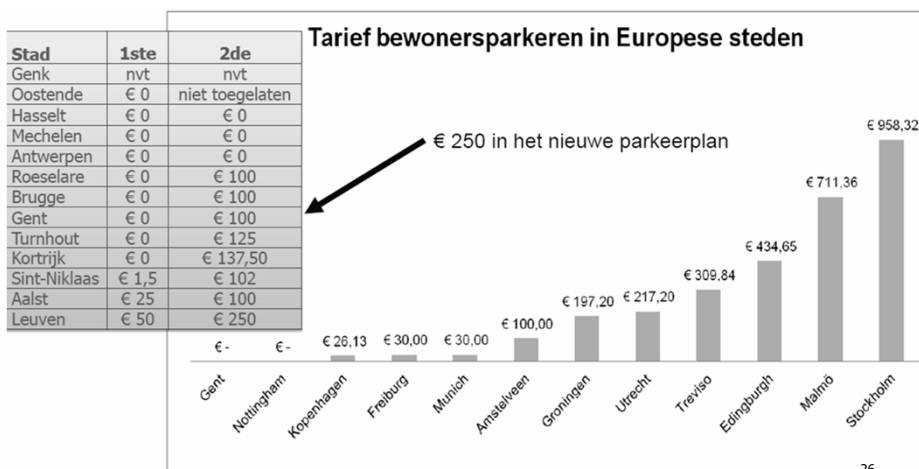
Bezoekersparkeren (per uur)



Nieuw parkeerplan Gent € 2,5

25

# Bewonersparkeren



26

Gratis = waardeloos

Vb. station Turnhout (2014): gratis P

27

## Handhaving

- Niet enkel voor de centen
- Ook voor Q. openbaar domein
- Veiligheid fietsers en voetgangers
- ...

28

## **PARKEER-VALKUILEN**

- P voor de etalage: geen voetgangers meer

29

Gratis kwartiertje: gaan wandelen met de auto

30

- Kiss+Ride bij scholen: stimulans voor auto (werkt enkel 's morgens (een beetje))

31

- (gratis) bewonersP: stimulering autobezit in de stad

32



- (Grote) parking bij (grote) treinstations: concurrent sterker maken, O.V. wordt alternatief voor de auto, in uiterste nood

33

En ook:

- Ondergrondse parking bij appartementen: hoge weerstand in- en uitrijden -> koppelen aan P-beleid bovengronds
- Gratis (of goekoop) P in centra: beste garantie op volle terreinen en dus onbeschikbaarheid en onbereikbaarheid

34

## CONCLUSIES

Meestal te veel ppl:

- Hoog aanbod, dus lage prijs
- Veel autogebruik ten nadele van andere modi
- Nog meer autogebruik, nog meer P-druk (negatieve spiraal)
- Geen inkomsten, dus geen handhaving
- Veel fout P
- Negatief imago openbaar domein
- Geen kwaliteit looproutes, minder voetgangers,verloedering
- Dus niet bereid om hoge prijs te betalen
- Lagere prijzen ...

35

En ook:

- Negatief imago openbaar domein
- Geen kwaliteit looproutes
- Loopafstanden worden minder geaccepteerd
- Meer druk om zo kort mogelijk bij bestemming te P
- minder voetgangers
- Nog meer negatief imago openbaar domein
- ...

36

## **P-beleid = evenwicht zoeken**

- P heeft een prijs, overall!
- Zorg voor gezond basisaanbod
- Speel met weerstanden: loopafstand, duurbeperving, betalend, ...
- Tot een gemiddelde 80% bezetting bereikt is

37

## **Uitsmijters**

38

Dank voor uw aandacht

Joris Willems

[joris.willems@telenet.be](mailto:joris.willems@telenet.be)