

# PARKEREN EN MOBILITEITSMANAGEMENT

Het BRU is een voorstander van een gedifferentieerd parkeerbeleid in ruimtelijk intensief gebruikte gebieden. Voor de invulling van het beleid ziet het BRU o.a. mogelijkheden in gedifferentieerde parkeertarieven naar tijd, plaats en doelgroep, in vergunningenbeleid en toegangs- of verblijfsheffing.

De gemeenten van het BRU vinden het wenselijk dat een regionaal afgestemd parkeerbeleid wordt ontwikkeld. Concrete maatregelen worden uitgewerkt in de Uitwerkingsnota Parkeerbeleid.

Het beleid voor mobiliteits- en vervoermanagement kent drie benaderingen: een gebiedsgerichte aanpak door middel van parkmanagement, een bedrijfsgerichte aanpak met vervoermanagement en een persoonsgerichte aanpak in de vorm van vervoerarrangementen en arbeidsvoorwaarden.

Het BRU wil doorgaan met het ontwikkelen van transferia. Dit is voor de toekomst een belangrijk instrument om de regio bereikbaar te houden. Wel is het van belang lessen te trekken uit de ervaringen tot nu toe. Uitbreiden van kleinere voorzieningen zoals P&R-terreinen en carpoolplaatsen bieden goede mogelijkheden.

## 7.1 ANALYSE EN ONTWIKKELINGEN

### 7.1.1 PARKEREN

In de afgelopen tien jaar is het in Nederland steeds vanzelfsprekender geworden om een actief parkeerbeleid te voeren. Het wordt logisch gevonden dat de gebruiker van de vaak kostbare grond een deel van de kosten betaalt. Het meest voor de hand liggend is dit bij gebouwde parkeervoorzieningen: garages en kelders. Het lijkt onlogisch anderen (de gemeenschap of de winkeliers) te laten opdraaien voor deze kosten.

Betaald parkeren wordt meestal toegepast als er zich in een bepaald gebied knelpunten voordoen. De problemen rond het parkeren doen zich vooral voor op zaterdagen en koopavonden.

Parkeerbeleid is complex en controversieel. Ondernemers in centrumgebieden maken zich zorgen om hun concurrentiepositie en bewoners van aangrenzende wijken zijn bang voor parkeeroverlast en extra verkeer door hun straat. Kantoren, winkels, publieksvoorzieningen, uitgaansgelegenheden en woningen hebben allemaal hun eigen parkeerbehoeften. Die functies zijn in elk gebied anders verdeeld. Goed parkeerbeleid is daarom maatwerk.

De gemeenten van het BRU voeren verschillend parkeerbeleid. Bovendien is het beleid aan verandering onderhevig. Voorbeelden daarvan zijn:

- ◆ Utrecht, waar een nota parkeerbeleid is vastgesteld.
- ◆ Zeist, waar een dergelijk nota wordt voorbereid.
- ◆ Nieuwegein, waar het parkeerbeleid nadrukkelijk een onderdeel vormt van het te vernieuwen centrumgebied.

De gemeenten Utrecht en Zeist hebben op grotere schaal betaald parkeren ingevoerd. De gemeente Utrecht is het areaal aan betaald parkeren aan het vergroten vanwege de parkeeroverlast die in diverse buurten is ontstaan.

## 7.1.2 MOBILITEITS- EN VERVOERMANAGEMENT

### MOBILITEITSMANAGEMENT

Doel van mobiliteitsmanagement is reizigers bewust de meest geëigende vervoermiddelen te laten kiezen. In het verleden was dit beleid vooral gericht op het terugdringen van de automobiliteit, nu staat het veel meer in het teken van het bevorderen van bewust mobiliteitsgedrag. Daarbij staat het verleiden van de reiziger centraal. Zo richt mobiliteitsmanagement zich vooral op parkeren en daarnaast onder meer op transferia, gedeeld autogebruik en telewerken. In december 2002 heeft de minister voor het eerst een nota Mobiliteitsmanagement uitgebracht. Daarin wordt aangegeven dat mobiliteitsmanagement een kansrijk instrument is om de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de benutting van het aanbod aan infrastructuur en diensten te verbeteren. Vervoermanagement maakt onderdeel uit van het bredere mobiliteitsmanagement.

### VERVOERMANAGEMENT

Onder vervoermanagement verstaan we de zorg van het management van bedrijven en instellingen voor personenvervoer, gericht op selectief autogebruik. Het betreft vooral de vraagkant van het vervoer.

Door vervoermanagement wordt al geruime tijd getracht met een bedrijfsgerichte benadering de individuele werknemer via zijn werkgever te bewegen tot bewust reisgedrag.

### TRANSFERIA

Het concept van de transferia, zoals ontwikkeld in het nationale Structuurschema Verkeer en Vervoer II (1986) is nog geen succes. Transferia zijn bedoeld om de autoreiziger aan de rand van de stad (bestemmingstransferium) of verder weg (herkomststransferium) op te vangen. Daarvoor is het nodig concurrerende tarieven te bieden en een concurrerende reistijd in vergelijking met een totale rit per auto.

In 1999 is samen met de Provincie Utrecht en Rijkswaterstaat een verkenning gehouden naar mogelijke locaties voor transferia in de provincie Utrecht. Daaruit kwamen 37 potentiële locaties naar voren. Van deze locaties is het transferium Westraven inmiddels gerealiseerd. Drie andere locaties zijn in het MIT opgenomen. Dit zijn Driebergen-Zeist, Breukelen en Geldermalsen. In het BOR<sup>19</sup> is een drietal Utrechtse transferiumlocaties opgenomen: Hooggelegen, Lage Weide en De Uithof. De parkeerplaats bij Galgenwaard, waar de Winkelexpres vertrekt, kon tot voor kort ook als een transferium worden beschouwd.



19 Bereikbaarheidsoffensief Randstad.

**Evaluatie transferium Westraven.<sup>20</sup>**

Het transferium Westraven is in mei 2000 gereed gekomen en heeft een capaciteit van 600 auto's die door de bouw van een extra parkeerdek uitgebreid kan worden tot 1200. Doel van het transferium was het terugdringen van het niet-noodzakelijke autoverkeer richting centrum en Jaarbeurs.

In de zomerperiode (april-september) zijn er gemiddeld 15 gebruikers per dag (bezetting 2,5%); in de winterperiode is dat 30 tot 40 (bezetting 5-7%). De hogere bezetting in de winter wordt veroorzaakt door publieksactiviteiten in de Jaarbeurs (telcijfers 2001).

Het transferium wordt door de gebruikers positief beoordeeld en de bekendheid van het transferium bij potentiële gebruikers is hoog. Redenen waarom men zo weinig gebruik maakt van het transferium zijn gelegen in het feit dat het vinden van een gratis parkeerplaats voor ruim 80% van de potentiële gebruikers totaal geen probleem oplevert. Ruim 60% parkeert zelfs op eigen terrein. Een hele openbaar vervoerit (van 'deur tot deur') wordt in veel gevallen als een beter alternatief gezien dan een 'gebroken' verbinding via een transferium.

Aanbevolen wordt om het parkeerbeleid aan te scherpen.

De les die het BRU trekt uit de ervaringen met het transferium Westraven is dat het onder de huidige omstandigheden niet zinvol is transferia in de omgeving van de stad Utrecht aan te leggen, tenzij het parkeerbeleid wordt aangescherpt of er een andere vorm van betalend rijden wordt ingevoerd.

De conclusies voor een bestemmingstransferium zijn niet zonder meer van toepassing op herkomsttransferia (verder van de stad gelegen), maar het maant het BRU tot voorzichtigheid om al te enthousiast te zijn over de aanleg van meer transferia. Pas als de situatie op het punt van parkeerbeleid aantoonbaar anders is (betalend rijden en locatie goed gelegen ten opzichte van de optredende files), wordt de ontwikkeling van nieuwe transferia overwogen.

**7.2 BELEID****7.2.1 PARKEREN**

Gemeenten<sup>21</sup> en het rijk vragen om een regionale coördinatie van het parkeerbeleid. Het BRU neemt de uitdaging aan om dat beleid te formuleren en werkt daarbij intensief samen met de gemeenten. Van de gemeenten wordt verwacht dat zij uitvoering geven aan het parkeerbeleid dat in het RVVP en in de op te stellen 'Uitwerkingsnota Parkeerbeleid' wordt vastgesteld.

Voor het BRU is parkeerbeleid een instrument om de bereikbaarheid te verbeteren. Het parkeerbeleid concentreert zich vooral op centrumgebieden en andere intensief gebruikte locaties waarvan de bereikbaarheid per auto in de spitsuren slecht is. Nevendoelen voor gemeenten zijn de verdeling van de schaarse ruimte en het voorkomen van lokale overlast. Dit betekent dat gemeenten binnen een regionaal parkeerbeleid ruimte moeten hebben om op specifieke locaties een eigen invulling aan dat beleid te geven.

**Het BRU is voorstander van een gedifferentieerd parkeerbeleid in ruimtelijk intensief gebruikte gebieden waardoor de bereikbaarheids situatie wordt verbeterd. In tabel 7.1 staan de intensief gebruikte gebieden opgesomd.**

De gemeenten van het BRU vinden het wenselijk dat een regionaal afgestemd parkeerbeleid wordt ontwikkeld. Dat kan voorkomen dat de centrumgebieden elkaar beconcurreren op het gevoerde parkeerbeleid.

<sup>20</sup> Er is gebruik gemaakt van gegevens uit de "Evaluatie Transferium Westraven" (mei 2002).

<sup>21</sup> Utrecht stelt in de samenvatting van de Parkeernota dat regionale afstemming van groot belang is.

### MOGELIJKHEDEN ZIJN BEPERKT

Parkeerbeleid kán een grote invloed uitoefenen op het gebruik van de auto, maar is tevens een 'grof instrument' omdat een groot deel van de pendelaars in Utrecht op eigen terrein parkeert. De gemeenten bevorderen dit parkeren op eigen terrein om het beslag op de openbare ruimte en de overlast te beperken. Dit betekent dat - als aanvulling op regulier parkeerbeleid - alternatieve maatregelen, zoals toegangsheffing of verblijfsheffing, toegepast moeten worden.

Voor de invulling van het parkeerbeleid kan geput worden uit de volgende maatregelen:

- ◆ Parkeertarieven.
- ◆ Tarieftijden.
- ◆ Tariefgebieden.
- ◆ Tariefdifferentiatie (in tijd en voor doelgroepen).
- ◆ Vergunningenbeleid.
- ◆ Tijdsimitering (blauwe zone).
- ◆ Aantal parkeerplaatsen.
- ◆ Toegangs- of verblijfsheffing.
- ◆ Vorm van parkeren (straat, garage).
- ◆ Gedifferentieerde regeling voor doelgroepen (bewonersparkeren).



### TOEGANGS- EN VERBLIJFSHEFFING ZIJN AANTREKKELIJKE ALTERNATIEVEN

Maatregelen als toegangsheffing en verblijfsheffing zijn verwant aan het traditionele betaald parkeren. Nieuwe technologie biedt mogelijkheden tot automatisering en vereenvoudiging van de handhaving. Zo kan bij verblijfsheffing per satelliet worden gemeten of en hoe lang een voertuig zich in een heffinggebied bevindt. De heffing wordt dan automatisch opgelegd. De voordelen zijn dat het ook de automobilisten die op eigen terrein parkeren signaleert en dat de controle eenvoudiger is. En, niet onbelangrijk: de zorg voor parkeerautomaten behoort ermee tot het verleden.

Overigens is het ook mogelijk een toegangs- en/of verblijfsheffing toe te passen aanvullend op het systeem van betaald parkeren. Het BRU zal dergelijke systemen nader onderzoeken en is in principe bereid mee te werken aan experimenten.

### STUREND PARKEERBELEID

Onder sturend parkeerbeleid wordt verstaan dat instrumenten worden ingezet om de parkeermogelijkheden in en om de desbetreffende gebieden te reguleren en de bereikbaarheidsproblemen te laten afnemen. De instrumenten hebben vooral betrekking op de gehanteerde tarieven en het aantal parkeerplaatsen. Per gebiedsklasse (sterk sturend, sturend, matig sturend) zal het BRU in de 'Uitwerkingnota Parkeerbeleid' normen aangeven met een bijbehorende marge. De gebieden, waarvoor het BRU een sturend parkeerbeleid voorstelt, zijn opgenomen in kaart 7.1. Het is de bedoeling dat de 'Uitwerkingsnota Parkeerbeleid' in 2006 wordt vastgesteld.

GEBIED	IN DE REGIO	PARKEERBELEID	OPMERKINGEN
Nationaal kerngebied	Utrecht centrum en Jaarbeurs	Sterk sturend	Uitstekend ontsloten door OV en fiets
Randstedelijk kerngebied	Rijnsweerd/De Uithof, (Leidsche Rijn centrum)	Sturend	Uitstekend ontsloten door auto, voldoende door OV en fiets
Regionaal Kerngebied	Graadt van Roggenweg, Papendorp, Kanaleneiland Zuid, Stationsomgeving, (Vaartse Rijn), Zeist C, Zeist omgeving	Matig sturend	Goed ontsloten door OV en fiets
Lokaal kernmilieu	Utrechtseweg, station Driebergen-Zeist, Nieuwegein C, Houten Molenzoom, W.C. Overvecht, Maarssebroek-stationsomgeving, Houten C, IJsselstein C, Driebergen C, Vianen C	Afhankelijk van de situatie	Redelijk ontsloten door OV en fiets
Gemengd woonmilieu	Diverse gebieden	Vrij	Wisselend ontsloten door OV en fiets
Bedrijvenmilieu	Lage Weide, Laagraven	Vrij	Slecht ontsloten door OV en fiets
Transportmilieu	Plettenburg enz.	Vrij	Slecht ontsloten door OV en fiets
Recreatiemilieu	Galgenwaard, Utrecht C/Jaarbeurs, Maarsseveense plassen	Afhankelijk van de situatie	Afhankelijk van OV-ontsluiting en tijdstip gebruik

Tabel 7.1. Gebiedstypologie en parkeerbeleid.

### GEDIFFERENTIEERDE AANPAK

De bereikbaarheid verschilt per gebied. Daarom leent parkeerbeleid zich voor een gebiedsgerichte uitwerking, vooral voor gebieden die veel verkeer aantrekken, zoals bedrijfs- en kantoorterreinen en gebieden met veel voorzieningen. Afhankelijk van de lokale omstandigheden kan differentiatie plaatsvinden.

Parkeerbeleid kan deel uitmaken van parkmanagement, samen met andere instrumenten als carpoolen, autodelen, fietsvoorzieningen en secundaire arbeidsvoorwaarden op het gebied van reiskostenvergoeding.

Zo'n aanpak vergt samenwerking en afstemming tussen overheid en bedrijfsleven. Een goede regionale bereikbaarheid is immers een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

## 7.2.2 MOBILITEITS- EN VERVOERMANAGEMENT

### DRIE BENADERINGEN

Binnen het BRU-gebied is het vervoermanagement uitgewerkt in drie complementaire benaderingen: gebiedsgericht, bedrijfsgericht en individugericht.

#### *Gebiedsgericht*





Overheid en bedrijfsleven maken prestatieafspraken om de bereikbaarheid te verbeteren. De overheid is verantwoordelijk voor de infrastructuur en voorzieningen; het bedrijfsleven draagt verantwoordelijkheid voor het reisgedrag van het personeel. Gedeelde verantwoordelijkheid en een gezamenlijke aanpak zijn sleutelbegrippen in de gebiedsgerichte aanpak. Voor een gebiedsgerichte aanpak kan dezelfde indeling in gebiedstypen worden gehanteerd als in tabel 7.1.

#### *Bedrijfsgericht*

Bedrijven worden gemobiliseerd om aan de slag te gaan met vervoermanagement. Bereikbaarheid is een belangrijke economische factor. Bedrijven hebben een verantwoordelijkheid om Nederland bereikbaar en leefbaar te houden.



## 7.1 GEBIEDEN MET EEN STUREND PARKEERBELEID (INDICATIEF)

-  sterk sturend parkeerbeleid
-  sturend parkeerbeleid
-  matig sturend parkeerbeleid
-  gebied met toegangsheffing/verblijfsheffing

### *Individuegericht*

Werknemers worden bewust gemaakt van het feit dat het niet vanzelfsprekend is dat men met de auto naar het werk gaat. Incentives en arbeidsvoorwaarden kunnen gedragsveranderingen ondersteunen.

### **GEBIEDSGERICHT: PARKMANAGEMENT**

Een van de oplossingslijnen van de *gebiedsgerichte* aanpak is parkmanagement. Met parkmanagement zijn zaken als beveiliging, uniforme bewegwijzering, kinderopvang, gezamenlijke energie-inkoop en dergelijke te regelen. Vervoermanagement zou een onderdeel moeten zijn van parkmanagement.

Bij bedrijventerreinen kunnen diverse 'levensfasen' worden onderscheiden die van belang zijn voor de toepassing van parkmanagement. In de aanloopfase kunnen randvoorwaarden worden gesteld aan de aard van de te vestigen bedrijven en het vervoerprofiel. In de volgende fase heeft de gemeente een belangrijke rol in de inrichtingsvoorwaarden en in de toetsing van regelgeving, zoals bij het milieubeheer. Er kan besloten worden dat er een vervoerplan wordt gemaakt. In de operationele fase bij het aantrekken van bedrijven en de verkoop van de kavels kan advies over park- en vervoermanagement worden gegeven. Ten slotte kan ook in de eventuele revitalisering-fase alsnog tot het introduceren van park- en vervoermanagement worden overgegaan.

### **BEDRIJFSGERICHT: VERVOERMANAGEMENT**

Bij de *bedrijfsgerichte* aanpak worden bedrijven geïnformeerd over en gestimuleerd tot vervoermanagement. Bij bedrijven die daarvoor open staan, wordt op systematische wijze onderzocht hoe de situatie in en om een bedrijf is. Met behulp van een pendelonderzoek worden de bestaande en de haalbare *modal split* - dat is de verdeling in vervoerwijzen - en de daaraan verbonden kosten inzichtelijk gemaakt.

In de praktijk blijkt dat er weinig bedrijven zijn die vanuit een maatschappelijke verantwoordelijkheid spontaan met vervoermanagement aan de gang willen gaan. Daar komt bij dat bedrijven vaak weinig zicht hebben in de kosten van de huidige gang van zaken. Ook wordt niet altijd onderkend dat een verbetering van de bereikbaarheid leidt tot intrinsieke waardeverhoging van bedrijfspanden.

### **PERSOONSGERICHT: VERVOERARRANGEMENT EN ARBEIDSVOORWAARDEN**

Het is uiteindelijk de werknemer die beslist op welke wijze hij of zij naar het werk reist. Daarom zijn een persoonsgerichte aanpak en gesprekken met ondernemingsraden van belang om het draagvlak te vergroten. Bij elk bedrijf zou een vervoerarrangement onderdeel van de arbeidsvoorwaarden moeten zijn.

Met de vakbonden is contact over de vraag hoe bij individuele werknemers het gebruik van de faciliteiten van vervoermanagement gestimuleerd kan worden.

### **DE TOEKOMST**

De komende jaren wordt het reeds ingeslagen beleid voortgezet. Daartoe moet onder meer een antwoord gevonden worden op de volgende vragen:

- ◆ In welke gebieden heeft vervoermanagement de komende jaren de grootste kans op succes?
- ◆ Is parkmanagement ook haalbaar op bestaande bedrijventerreinen?
- ◆ Zijn er harde afspraken te maken tussen bedrijven en overheid over infrastructuur en parkeren?
- ◆ Is vervoermanagement in te voeren in de CAO's van de bedrijfstakken?

### Eerst een uurtje thuiswerken?

In plaats van zich 's ochtends vroeg direct in de file te storten gaan werknemers nu eerst een uurtje thuis werken en zich daarna pas richting werk begeven. Of ze gaan een uurtje eerder naar huis en vervolgens daar nog wat werken. Als dit op een behoorlijke schaal wordt gedaan dan kan dat de filedruk aardig beperken. Voor de deelnemer betekent dit een veel kortere reistijd of meer capaciteit in het openbaar vervoer.

Uiteraard moet het werk zich ervoor lenen en bij afspraken gaat zoets natuurlijk niet op. Het zou handig zijn als iedere werknemer thuis faciliteiten heeft om e-mail te lezen of een rapport te schrijven.

Als het werk van 25% van de pendelaars hiervoor in aanmerking komt en als de deelnemers een ochtend- en een avondspits zouden weten te mijden, dan neemt zowel de ochtend- als de avondspits gemiddeld met 5% af. En dat kan net het verschil zijn tussen wel of geen file.

### 7.2.3 TRANSFERIA

Wat betreft transferia is "klein beginnen" het adagium. Pas als voorzieningen in de sfeer van P&R goed worden gebruikt, komen gebouwde voorzieningen in beeld. Overigens is Utrecht niet de enige regio waar transferia tot nu toe nog niet zo zijn aangeslagen; hetzelfde is waarneembaar op vrijwel elke transferiumlocatie in Nederland. Dit in tegenstelling tot veel P&R-terreinen en car-poolplaatsen. Die zijn vaak zeer succesvol. Daarom is het BRU voorstander van de aanleg van P&R-voorzieningen binnen en buiten de regio. Regionaal komen vooral Randstadspoorstations in aanmerking.



Gelet op het bovenstaande is het BRU terughoudend ten aanzien van transferia in het stedelijk gebied. De potentie van een transferiumlocatie kan worden afgelezen aan volle parkeerplaatsen in de huidige situatie.

Het BRU ziet alleen kansen voor grootschalige transferia als:

- ◆ Het parkeerregime in en om Utrecht is aangepast, waaronder het beperken van de mogelijkheid op eigen terrein te parkeren.
- ◆ De locatie goed is gelegen ten opzichte van de optredende files.
- ◆ Transferia dicht bij de herkomst van de reiziger worden aangelegd; liefst vóór hij in de file staat.

Uiteraard zijn ook de oude uitgangspunten nog van kracht: transferia moeten goed bereikbaar zijn per auto en per openbaar vervoer.

Concreet betekent dit dat het BRU niet enthousiast is over de voorgestelde transferia rond de stad Utrecht. Ook een locatie als Driebergen-Zeist lijkt nog te dicht bij de bestemming te liggen, waarbij de weggebruikers reeds belangrijke files zijn gepasseerd. Eerder moet gedacht worden aan locaties buiten de regio, waar de beïnvloedingsmogelijkheden van de regio echter wel lager liggen. Geschikte locatie zouden kunnen zijn:

- ◆ Geldermalsen.
- ◆ Amersfoort Vathorst.

#### TRANSFERIA VOOR UITGEPLAATSTE PARKEERPLAATSEN

In toenemende mate wordt in Utrecht het transferium Westraven gebruikt door medewerkers van bedrijven op locaties waar geen parkeerplaatsen voorradig zijn. De bedrijven huren dan plaatsen in de transferia. Op zich lijkt dit een gunstige ontwikkeling om dit transferium tot een succes te maken. Of dit een kansrijke optie is voor de overige locaties is de vraag.

### 7.3 MAATREGELEN

In het voorgaande zijn de contouren van het parkeerbeleid geschetst. Concrete maatregelen worden uitgewerkt in de 'Uitwerkingsnota Parkeerbeleid'. Deze wordt samen met de gemeenten opgesteld. Gezien de gevoeligheid van het onderwerp en de grote betrokkenheid van diverse partijen is communicatie een belangrijk onderdeel van de 'Uitwerkingsnota Parkeerbeleid'. Verwacht wordt dat de nota in 2006 wordt afgerond. Overwogen wordt een voorbeeld uit te werken als pilot voor een specifiek gebied.

In zowel nieuw te bouwen werkgelegenheidsgebieden als in bestaande kan vervoermanagement als onderdeel van parkmanagement een instrument zijn om uitwerking te geven aan het beleid om de bereikbaarheid van het werkgebied op niveau te houden.



