



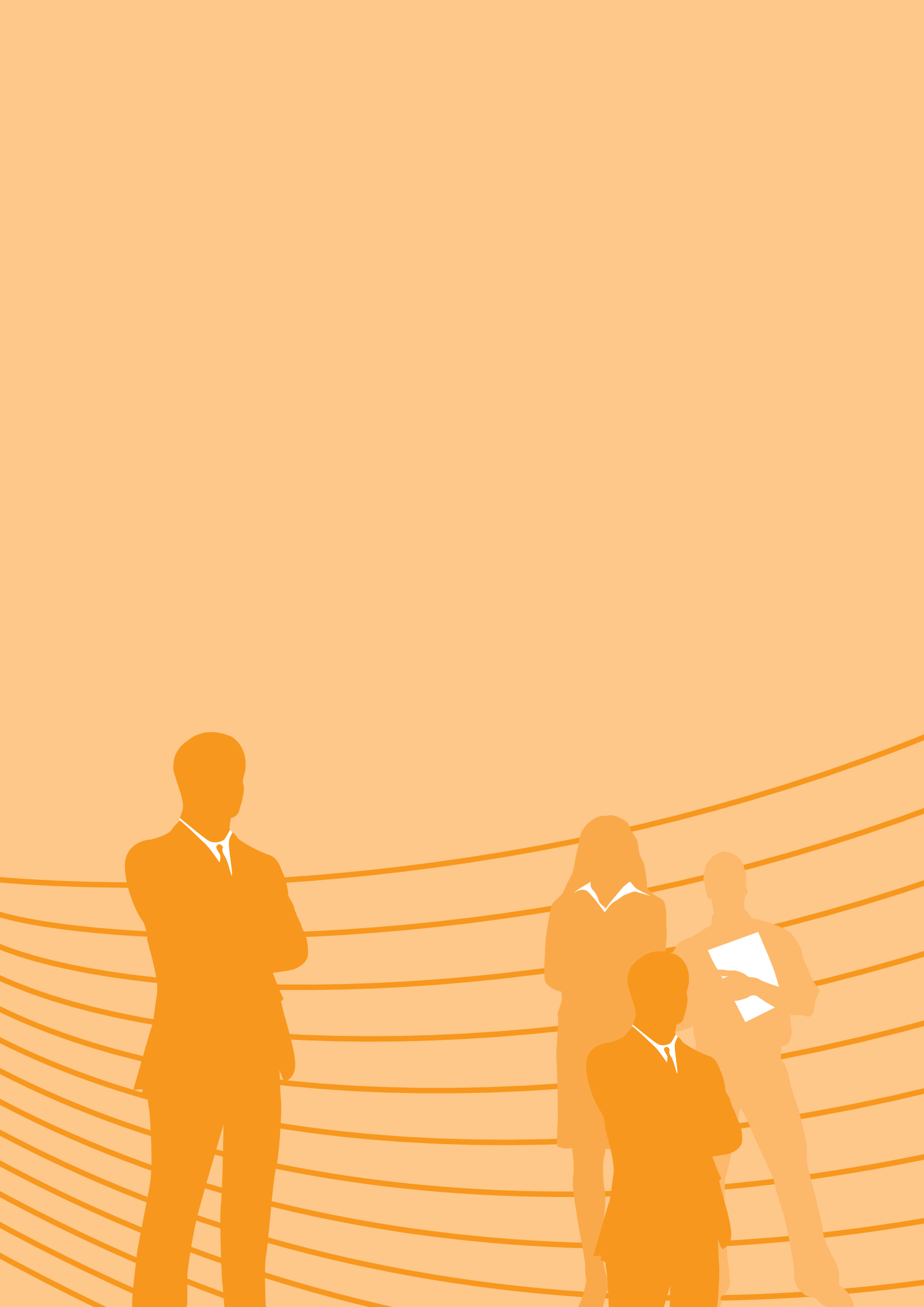
Kennisplatform
Verkeer en Vervoer

Parkeren en mobiliteitsmanagement

Benut de kansen

Juni 2014





Parkeren en mobiliteitsmanagement

Benut de kansen

Colofon

Uitgave

Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV)
Postbus 37
6710 BA Ede
Galvanistraat 1, 6716 AE Ede
Jaarbeursplein 22, 3521 AP Utrecht

T 030 - 291 82 00
E info@kpvv.nl
I www.kpvv.nl

KpVV

Het KpVV ondersteunt de decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeers- en vervoerbeleid. Daarbij staat de huidige en toekomstige klantvraag centraal.

Productie

Tekst en figuren : Minze Walvius, Advier, Delft; Bas Hilckmann, Duurzaamimobiliteit, Delft; Frans Bekhuis, CROW
Eindredactie : CROW, Ede
Fotografie : Herman Stöver Fotografie, Ede en Zandbeek Fotografie
Vormgeving : Inpladi bv, Cuijk
Pod : ColourPrint, Veenendaal

Contactpersoon KpVV/CROW

Frans Bekhuis
T 06 - 20 66 28 31
E frans.bekhuis@crow.nl

Bestellen

U kunt deze publicatie gratis downloaden of bestellen via www.crow.nl/kpvv.

© KpVV, 2014

Gebruik van informatie uit dit rapport is toegestaan met bronvermelding. Gebruik van het fotomateriaal is alleen toegestaan met toestemming van het KpVV en met bronvermelding. Rechthebbenden kunnen zich wenden tot het KpVV.

Inhoudsopgave

Verzilver de kansen	5
Parkeren en mobiliteit	6
Autobezit	7
Bezettingsgraad	7
Kosten	9
Tarief	9
Mobiliteitsmanagement	9
Hoe kunnen gemeenten bijdragen aan vraagbeïnvloeding door middel van parkeerbeleid?	10
Wat kunnen werkgevers doen met parkeren?	13
Parkeren en mobiliteitsmanagement door de werkgever	14
Facilitair	14
Personeel	14
Financieel	14
Fiscaal	15
Inspelen op nieuwe ontwikkelingen	17
Eigenaar locatie	18
Doorbelasten	18
Parkeernorm	18
Bezettingsgraad	18
Het Nieuwe Werken	20
Mobiliteitsmanagement en de bereikbaarheid van een werklocatie	20
Tips voor werkgevers	23
Mobiliteitsmanagement bij een bezoekerslocatie of evenement	23
Parkeren en mobiliteitsmanagement: benut de kansen	24
Aan de slag	27
Literatuur en websites	28



Verzilver de kansen

Parkeren en mobiliteitsmanagement vormen een sterke twee-eenheid om kansen te verzilveren op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en vitale ondernemingen. Op dit moment wordt slechts een klein deel van de kansen benut en dat is zonde voor alle betrokken partijen. Vaak is men niet bewust van de mogelijkheden om via parkeren en mobiliteitsmanagement de vraag naar mobiliteit te beïnvloeden en daarmee bereikbare en leefbare steden. In opdracht van het programma 'Beter Benutten' is dit rapport opgesteld. Dit rapport geeft in het kort aan wat er mogelijk is voor een gemeente of een werkgever op het gebied van parkeren en mobiliteitsmanagement. De opgenomen praktijkvoorbeelden laten zien dat er kansen zijn. Vaak is het een kwestie van een goed samenspel en benutten.

Onderstaande stellingen en uitspraken zijn ontleend aan de praktijk. Na het lezen van dit rapport kan men een mening hierover vormen, herzien of bevestigd zien.

- *De twee-eenheid parkeren en mobiliteitsmanagement is een krachtig instrument voor het realiseren en behouden van bereikbare, vitale en leefbare steden en regio's.*
- *Werkgevers hebben onvoldoende inzicht in de kosten en baten van parkeren. Ook kennis over prijsprikkels en parkeergedrag schiet te kort.*
- *Parkeren en mobiliteitsmanagement zijn teveel gescheiden werelden. Voor het benutten van kansen is een dialoog tussen partijen uit beide sectoren nodig. Het programma 'Beter Benutten' kan die dialoog aanzwengelen.*
- *Betere samenwerking levert effectief parkeerbeleid en mobiliteitsmanagement op die voldoende rekening houden met de reiziger en voor maatwerk zorgen.*

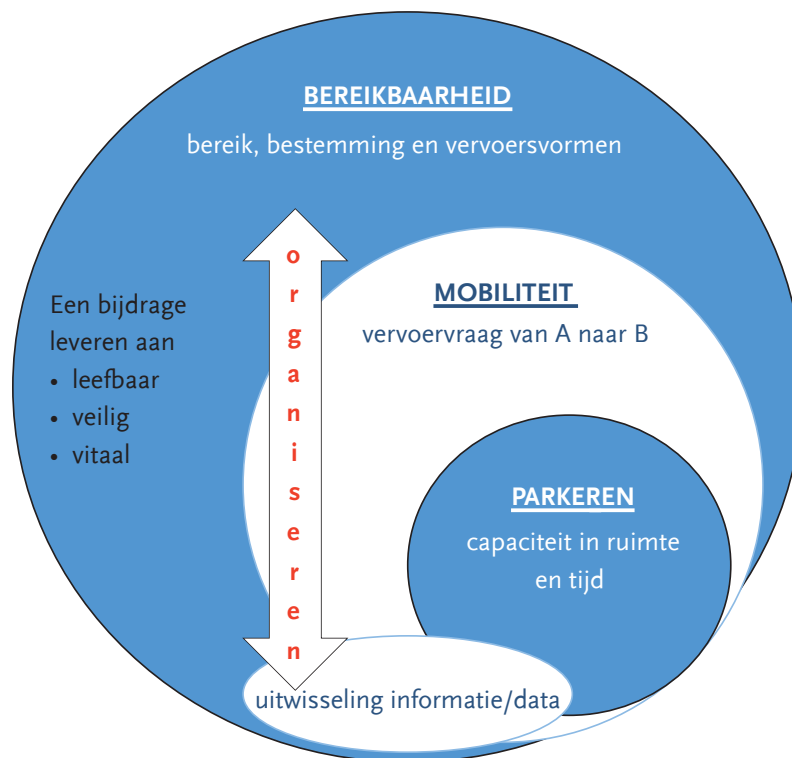
Deze brochure is een eerste stap naar samenwerking en het beter benutten van de kansen.



Parkeren en mobiliteit

Parkeren speelt een prominente rol in de Nederlandse samenleving. Het vormt een van de hoekstenen van het verkeers- en vervoersbeleid bij gemeenten en regio's. Bereikbaarheid, economische vitaliteit en leefbaarheid staan hierbij centraal.

Figuur 1. Samenhang parkeren en mobiliteit

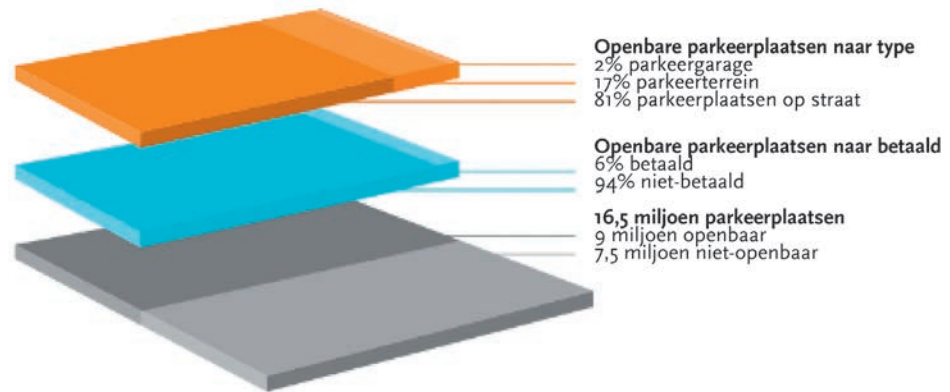


Mobiliteit is de vrije keuze van vervoer of de mogelijkheid tot verplaatsen met meerdere vervoersvormen zoals auto, openbaar vervoer of fiets. Ruim 75 procent van het totaal aantal reizigerskilometers is met de auto. Automobilisten moeten op de plaats van bestemming hun auto kwijt. Ruimte voor de auto is een integraal onderdeel van het verplaatsen. Men rijdt maar 5 procent van zijn tijd in een auto; 95 procent van de tijd staat diezelfde auto stil op een parkeerplaats. Parkeren vormt daarmee een belangrijke schakelfunctie tussen verkeer/bereikbaarheid enerzijds en het verblijven/het bezoek aan sociaaleconomische functies anderzijds.

Parkeren is het kort of langer (tijdelijk) stallen van de auto. Parkeren draait om de ruimte die voertuigen in beslag nemen. Gemiddeld is de direct nodige ruimte voor een auto 12 m², exclusief verdere infrastructuur. Naar voorzichtige schattingen zijn er in Nederland minimaal een 16,5 miljoen autoparkeerplaatsen (20.000 hectare aan parkeerplaatsen; dit is meer dan gemeente Beverwijk).

Van de 9 miljoen openbare parkeerplaatsen is 2 procent in een parkeergarage, 17 procent op een parkeerterrein en 81 procent op straat. In totaal is van de openbare parkeerplaatsen 6 procent betaald (zie figuur 2).

Figuur 2. Aantal typen parkeerplaatsen



Autobezit

Afgelopen jaren zijn de normen voor parkeervakken ook iets ruimer geworden. Auto's zijn de afgelopen 20 jaar ook groter geworden. Langzaam draait dat nu weer om en komen er meer kleinere voertuigen op straat. Het aantal auto's groeit nog steeds: van 7,9 miljoen in 2014 naar 9 miljoen in 2020. Daar ligt naar verwachting een piek.

Bezettingsgraad

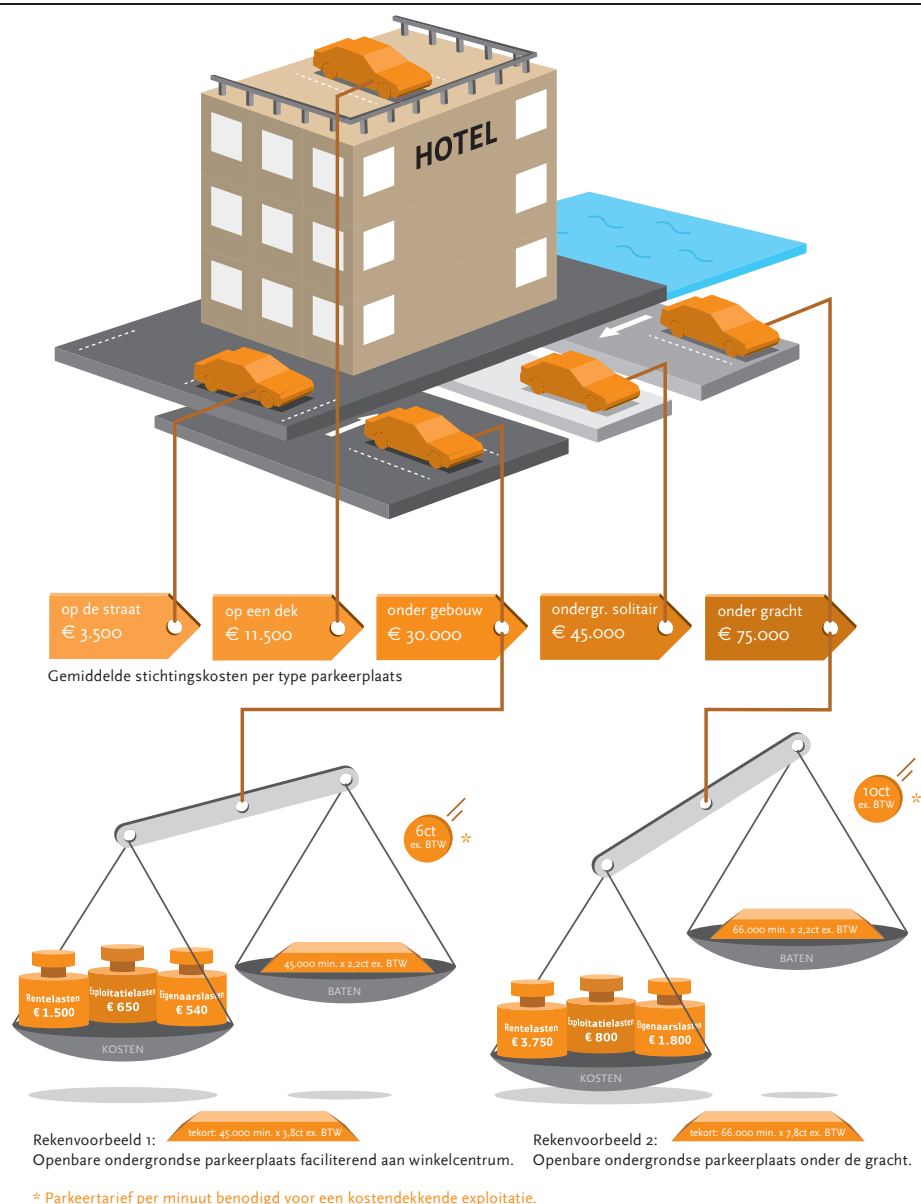
Een auto heeft naar verwachting gemiddeld ongeveer 2,2 parkeerplaats tot zijn beschikking. Aannemende dat auto's ook 5 procent van de tijd onderweg zijn en dan geen parkeerplaats bezetten. De bezettingsgraad van parkeren komt niet boven de 40 procent uit. Deze is echter scheef verdeeld over locaties en tijdstippen. Een openbare parkeerplaats waar een tarief geldt, is gemiddeld 750 uur per jaar betaald bezet.



Kosten

Vrijwel elke gemeente legt toe op parkeren in haar gemeente. Met andere woorden: de exploitatie- of beheerlasten zijn hoger dan de opbrengsten. De kosten van het aanleggen van een parkeerplaats ligt tussen € 3.500,- voor op straat tot € 75.000,- in een parkeergarage. Alleen al de jaarlijkse beheerkosten liggen op minimaal 5 procent van de aanlegkosten.

Figuur 3. Kosten aanleg parkeerplaats



Tarief

Door een wetwijziging is het vanaf 1962 mogelijk om geld te vragen voor het op straat parkeren van auto's. Dit startte met een 0,10 gulden per half uur in Nijmegen. In 2014 is dat in de grotere steden € 4,- tot € 5,- per uur. Nederland is daarmee een van de duurste landen in Europa met op straat parkeren in de steden. In de vier grootste gemeenten vormen de parkeeropbrengsten inmiddels 16 procent van alle gemeentelijke heffingen.



In 2012 was de totale inkomsten ongeveer € 660 miljoen. Dat is een stijging van meer dan 250 procent in 25 jaar tijd. Dit komt mede door het vergroten van het aantal betaald parkeerplaatsen en door tariefsverhogingen.

Van de gemeenten met meer dan 25.000 inwoners heeft meer dan 50 procent een parkeerregulering in het centrum. 20 procent van de openbare parkeerplaatsen wordt gereguleerd en daarvan levert 30 procent parkeerinkomsten op (94 procent van de openbare parkeerplaatsen leveren dus niets op).

In Nederland zijn er 640 openbare parkeergarages met in totaal 240.000 parkeerplaatsen. Daarvan is 75 procent betaald en 25 procent onbetaald. Openbare parkeergarages zijn gemiddeld 368 plaatsen groot en gelegen in winkelgebieden. Ongeveer 30 procent is in bezit van een gemeente. De helft van de parkeergarages bevindt zich in de Randstad (Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht).

In West-Europa zijn er naar schatting 300 miljoen parkeerplaatsen waarvan slechts 3,6 procent gereguleerd is door een tarief. De grote vijf parkeerbedrijven hebben slechts 1 procent van het totale parkeerareaal in hun portefeuille. 80 procent is in bezit van gemeenten. In totaal is er ongeveer € 1.550 miljard geïnvesteerd in parkeervoorzieningen en bedragen de exploitatie- en beheerkosten € 195 miljard per jaar. De omzet op openbare parkeerplaatsen wordt geschat op € 45 miljard. Dit houdt in dat slechts 23 procent van de kosten opgebracht wordt door de gebruiker. De overige 77 procent drukt op de begroting van de gemeente.

Mobiliteitsmanagement

Het organiseren van slim reizen is kort samengevat de definitie van mobiliteitsmanagement. Overheden, werkgevers, publiekstrekken en aanbieders van mobiliteitsdiensten organiseren samen de voorwaarden waarbinnen reizigers slimme keuzes kunnen maken. Eisen en wensen van mensen die zich verplaatsen staan centraal, en

het draait om oplossingen op maat. Bij deze sturing op vraag en aanbod van mobiliteit spelen kosten en opbrengsten een belangrijke rol. De toedeling van de (maatschappelijke) kosten en opbrengsten worden bepaald door verschillende factoren, en de betrokkenheid en samenwerking tussen de stakeholders, waarbij het belang van de reiziger, werkgever en samenleving een rol speelt. Uiteindelijk is het aan de reiziger die een keuze maakt in zijn afweging. Tijd, kosten en/of gemak staan hierbij centraal.

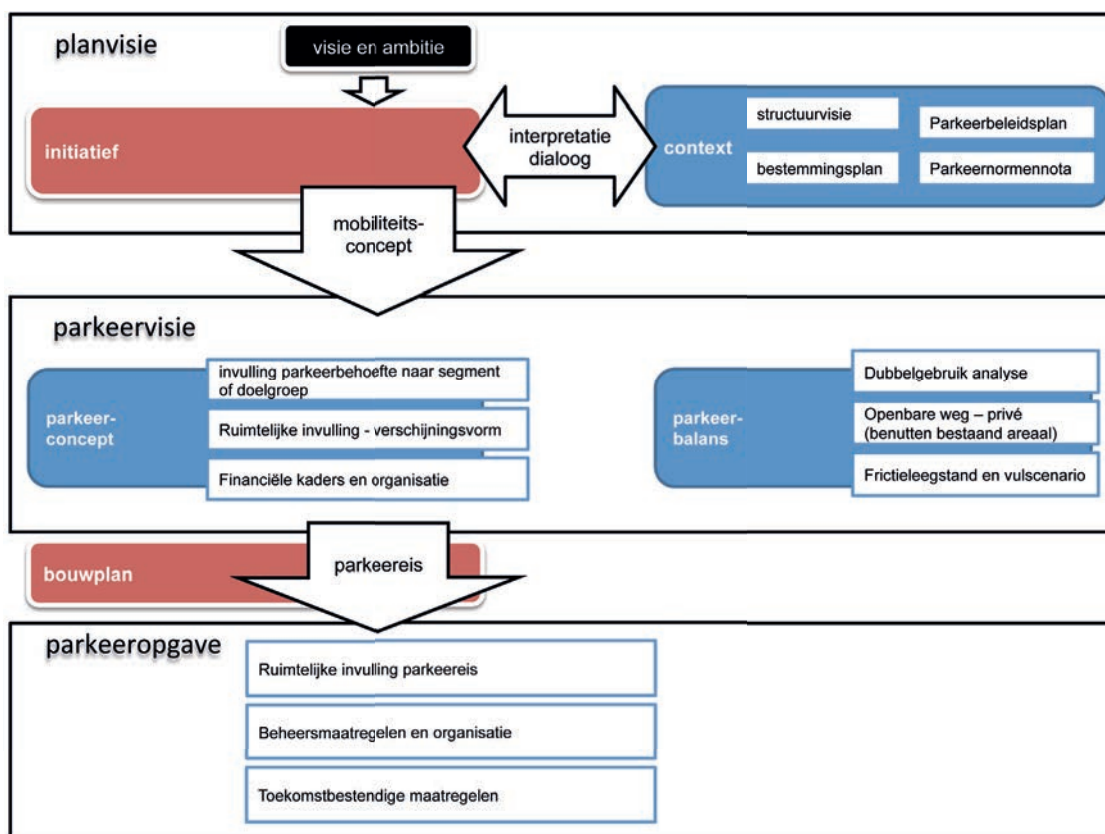
Parkeren en mobiliteitsmanagement zal in het vervolg van het programma 'Beter Benutten' gericht zijn op de volgende twee vragen:

- 1 Hoe kunnen gemeenten bijdragen aan vraagbeïnvloeding door middel van parkeerbeleid?
- 2 Wat kunnen werkgevers doen met parkeren?

Hoe kunnen gemeenten bijdragen aan vraagbeïnvloeding door middel van parkeerbeleid?

Als er een nieuw gebouw moet komen of een gebied moet worden (her)ontwikkeld, speelt parkeren daar op enig moment altijd een rol in. Gemeenten, projectontwikkelaars en andere stakeholders zijn hierbij betrokken, waarbij de gemeente de regierol vervult. Vanuit die regierol is er een afwegingskader op te stellen waarin via een aantal stappen oplossingen en verbetermogelijkheden worden aangedragen (zie figuur 4). De vraagbeïnvloeding door gemeenten komen bij verschillende stappen terug, zoals het opstellen van een planvisie, parkeervisie en de doorvertaling naar de parkeeropgave.

Figuur 4. Afwegingskader parkeren



Een gemeente kan de mobiliteitsvraag van bewoners en bedrijven beïnvloeden door onder andere:

- het opstellen van een integrale parkeernota als onderdeel van verkeers- en vervoersbeleid;
- gebiedsgewijze aanpak ('benutten en beprijzen');
- optimalisatie van de parkeerbalans;
- exploitatiekosten parkeren toerekenen aan gebruikers/belanghebbenden;
- tariefdifferentiatie;
- meer verantwoordelijkheid geven aan toekomstige bewoners voor het inrichten van hun woonomgeving, inclusief parkeren, bijvoorbeeld door een gezamenlijke aanpak door 'collectief particulier opdrachtgeverschap';
- een goed P+R-beleid kan niet zonder een afgestemd P-beleid.

Praktijkvoorbeeld 1. Rotterdam, Kop van Zuid

Voor de Wilhelminapier is vanaf de eerste ontwikkelingen steeds bekeken op welke wijze de totale parkeervraag van het gehele gebied door samenwerking gefaciliteerd kon worden. Primair is de verantwoordelijkheid van elke parkeeropgave bij de ontwikkelaar gelegd. Maar met nadrukkelijk de ruimte om 'bij de burens' capaciteit in te kopen. Doordat een en ander slechts summier is opgenomen in de planfase, is niet het maximale benut wat mogelijk was. Ontwikkelaars werden verplicht om parkeerplaatsen (buiten het eigen gebruik volgens de parkeerbalans) openbaar aan te bieden tegen marktconforme tarieven. Er werden echter geen ruimtelijke en operationele eisen gesteld. En dus blijkt dat in de praktijk er nauwelijks plaatsen beschikbaar zijn die aansluiten bij de behoefte van parkeerders. Gevolg is dat de gemeente uiteindelijk het aldus ontstane tekort opgelost heeft met een tijdelijke bovengrondse parkeergarage.

Praktijkvoorbeeld 2. Strijp-S Eindhoven, integrale aanpak loont

Strijp-S is een voormalig bedrijventerrein van circa 27 hectare in het Eindhovens stadsdeel Strijp dat heeft toebehoord aan de N.V. Philips. Het terrein wordt herontwikkeld waarbij bestaande gebouwen (rijksmonumenten) worden behouden en benut, en nieuwe gebouwen worden toegevoegd. Het terrein heeft een multifunctioneel karakter: wonen, (kleine) innovatieve bedrijven en cultuur. Aanvankelijk was in het plan opgenomen om het parkeren ondergronds op te lossen. Dit uitgangspunt is vanwege de financiële haalbaarheid verlaten. Tevens is de stap gemaakt om het parkeren niet per kavel op te lossen, maar op basis van een gebiedsvisie die bijdraagt aan het efficiënt benutten van ruimte, het beïnvloeden van het mobiliteitsgedrag, het verhogen van de financiële haalbaarheid van de gebiedsontwikkeling en keuzemogelijkheden voor de gebruikers wat betreft de mobiliteitskeuze en de daarbij behorende kosten. Belangrijke elementen van de parkeervisie zijn:

- Centrale bovengrondse parkeergarages met betalen naar gebruik.
- Een gezamenlijke exploitatie en beheer van het parkeren in garages en op straat.
- Gebiedsnorm voor parkeren in plaats van parkeernorm per kavel.
- Dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen.
- Fasen van het parkeeraanbod, afgestemd op programma-ontwikkeling. Dit betekent dat er pas gebouwd parkeren wordt ontwikkeld wanneer er een substantiële vraag naar het parkeren meetbaar is.
- Naast het parkeren aanbieden van alternatieve mobiliteitsconcepten (totaalconcept mobiliteit).

Een exploitatiemaatschappij exploiteert voor eigen rekening en risico het parkeren op Strijp-S inclusief de overige onderdelen van het mobiliteitsconcept. Een vastgoed-BV ontwikkelt voor eigen rekening en risico parkeervoorzieningen en verhuurt deze aan exploitatiemaatschappij.



Praktijkvoorbeeld 3. Den Haag, parkeernormennota

Den Haag heeft in haar parkeernormennota als een van de eerste gemeenten nadrukkelijk gekozen voor een systematiek waarbij ook bestaande capaciteit wordt meegenomen in de bepaling of er gebouwd moet worden of niet. Eerst benutten en dan pas bouwen is het devies. Een gedachtegoed dat inmiddels in onder andere de parkeernormennota's van de gemeenten Veenendaal en Roermond verder is uitgewerkt.

Wat kunnen werkgevers doen met parkeren?

Een aantal werkgevers zien in toenemende mate het belang van parkeren in als onderdeel van duurzaam ondernemen, waarbij het zuinig omgaan met schaarse ruimte vaak gekoppeld wordt met mobiliteitsmanagement, het Nieuwe Werken en het reduceren van de bedrijfskosten. Dit kunnen ze als individueel bedrijf doen maar ook in collectief verband, bijvoorbeeld het inrichten van een parkeerregime op een bedrijventerrein zoals bij het bedrijventerrein De Corridor in Duiven aan de A12.

Praktijkvoorbeeld 4. Houten, Meerpark

Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein Meerpark was het uitgangspunt dat het parkeren op eigen terrein gerealiseerd zou worden. Op een deelgebied zou een groot kantoor worden gerealiseerd en tevens was er de ambitie/wens om een grote discotheek en winkels te realiseren. De ontwikkelaar heeft uit efficiencyoverwegingen (dubbelgebruik) het initiatief genomen om een parkeergarage te ontwikkelen waar de verschillende functies gebruik van zouden kunnen maken. Uiteindelijk is de discotheek er niet gekomen, maar is het concept van de parkeergarage overeind gebleven. De parkeergarage is eigendom van een private partij en wordt tevens door deze partij geëxploiteerd. Bedrijven huren parkeerplaatsen naar behoefte en het is het bedrijfsrisico van de exploitant om zijn garage voldoende gevuld te krijgen. Hier treedt dus het effect op dat minder autogebruik loont omdat de parkeerkosten dalen en dat de exploitant zijn best doet om de capaciteit optimaal te benutten. Als de discotheek er was gekomen, hadden de bezoekers tegen betaling gebruik kunnen maken van de parkeergarage. Uitwijkgedrag in de omgeving is niet goed mogelijk door parkeerverboden en handhaving.

Praktijkvoorbeeld 5. Amsterdam, Science Park Amsterdam

De uitbreiding van het Science Park rond de faculteit Wis- en natuurkunde van de UvA en naast de bestaande bebouwing van het NWO moet een parkachtige uitstraling krijgen. Geen parkeren op maaiveld, maar een groene omgeving. Parkeren voor alle toekomstige functies in (uiteindelijk) vijf parkeergarages van circa 400 plaatsen. Aan de parkeerbehoeftebepaling liggen de parkeernormen van Amsterdam ten grondslag. De verplichting om de parkeereis in te vullen door deelname in parkeergarages is vooralsnog voorzien door middel van een VvE-structuur, waarbij de erfpachter van de grond die voor de ontwikkeling van een bedrijfsgebouw nodig is, tevens deelnemer wordt in de VvE van de parkeergarages. De initiatiefnemer wordt op deze wijze gecommiteerd om een parkeeroplossing te kiezen die als 'plicht' aan de toekomstige gebruikers wordt doorgegeven. Door pas te starten met de bouw van een nieuwe garage als de vraag er daadwerkelijk is (eerst opvangen groeiende vraag op maaiveld), wordt kosten efficiënt geïnvesteerd.



Parkeren en mobiliteitsmanagement door de werkgever

De werkgever heeft een belangrijke functie in parkeren. Maar ook daar ligt mobiliteit, bereikbaarheid en parkeren in meerdere handen. Het beleid in mobiliteitsmanagement (alternatieve vormen van bereikbaarheid anders dan individueel autogebruik) wordt niet zelden aangestuurd door een schaarste aan parkeerruimte op de locatie.

Facilitair

Ook voor een bedrijf of werkgever geldt dat parkeerruimte geen direct toegevoegde waarde kent, anders dan dat de bezoeker/klant er kan parkeren. Het betreft nog altijd het stallen van (even) niet-gebruikte vervoersmiddelen. De werknemers zijn normaliter eerder en ook langer aanwezig dan de klant, maar wie mag parkeren. De facilitair manager draait meestal op voor parkeerbeheer en/of exploitatie. In sommige gevallen dus ook voor het toegangsregime en de toewijzing van plaatsen.

Personeel

De HR-manager ziet in mobiliteitsmanagement vooral een arbeidsvoorwaardelijk verhaal en wervingsopportunity met bijvoorbeeld leaseauto's of een reiskostenvergoeding. In veel gevallen wordt diezelfde leaseauto onderhandelt vanuit personeelszaken. Het daadwerkelijk de auto wel of niet kwijt kunnen op de locatie, ligt veelal niet binnen de scope van personeelszaken. Een soortgelijk fenomeen treedt op bij de vakgebieden ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer die wel elkaars werk beïnvloeden, maar relatief weinig communiceren.

Financieel

De controller ziet weer andere issues. Deze heeft de totale begroting onder zijn hoede en ziet dat bij veel bedrijven mobiliteit en bereikbaarheid nu de tweede kostenpost aan het worden is, tot wel € 10,- per declarabel uur. En als het onderdeel is van het primaire proces, zit daar een opbrengst van een klant aangekoppeld. Maar dat is veelal niet het geval.

Praktijkvoorbeeld 6. Succesvol mobiliteitsbeleid bij het bedrijf MN

MN is in 2012 verhuisd naar een nieuwe locatie in Den Haag met weinig parkeerruimte (900 medewerkers en 170 parkeerplekken). Er zijn daarom maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat mensen uit de auto blijven. Het was voor MN tegelijkertijd van belang om een aantrekkelijke werkgever te blijven voor haar werknemers en meer invulling te geven aan maatschappelijk verantwoord ondernemen. Meer dan de helft van de medewerkers woont binnen een straal van 15 kilometer rond de nieuwe locatie. Het openbaar vervoer is daar prima. Centraal Station en Randstad Rail liggen op loopafstand.

De volgende mobiliteitsmaatregelen zijn onder andere genomen:

- Aanpassing reiskostenregeling waarbij de vergoeding het hoogst is voor reizen waarbij de auto niet wordt gebruikt (ov, thuiswerken enzovoort);
- Fietsregeling met verschillende varianten, gericht op het motiveren van medewerkers om een fiets aan te schaffen en vaker met de fiets naar het werk te komen;
- Leaserijders krijgen standaard een NS Businesscard (1^e klas) of kunnen hun leaseauto inruilen voor een persoonlijk mobiliteitsbudget ter waarde van 100 procent van het leasebedrag (bedrag wordt fiscaalvriendelijk aan reiskosten besteed). Wat overblijft aan het einde van het jaar, krijgen ze als loon uitbetaald. Het gebruik van een leaseauto wordt daarnaast afgeremd door leaserijders het recht op een parkeerplek te ontnemen (behalve bij een ambulante functie).
- Het parkeerbeleid richt zich op het motiveren van medewerkers om minder met de auto naar het werk te komen. Medewerkers die met de auto willen blijven komen, maar geen recht hebben op een parkeerplek, kunnen voor eigen rekening uitwijken naar een Q-park-garage. Medewerkers die de leaseauto blijven gebruiken, maar daarnaast gebruikmaken van P+R en vanuit daar met het ov naar het kantoor reizen, worden beloond door middel van een vergoeding van ov-kosten.
- Het Nieuwe Werken: het woon-werkverkeer met de auto wordt verder teruggedrongen door medewerkers te stimuleren om thuis te werken. Mensen krijgen meer vergoed naarmate ze meer thuiswerken. Medewerkers mogen maximaal 40 procent van hun werktijd buiten kantoor werken.

MN noemt de combinatie van verschillende mobiliteitsmaatregelen samen met de invoering van Het Nieuwe Werken als verklaring voor het uiteindelijke succes van het nieuwe mobiliteitsbeleid. De maatregelen versterken elkaar en ze bieden de medewerkers veel keuzevrijheid. Daarnaast is het belangrijk om de medewerkers goed te begeleiden in het keuzeproces van alternatieven en de betrokkenheid van de directie.

Fiscaal

De controller van een bedrijf ziet vooral de maandelijkse kosten van automobilititeit, vergoedingen en beheerskosten langskomen en moet zich samen met personeelszaken verdiepen in de aankomende werkkostenregeling. Als werkgever kan men gebruikmaken van de werkkostenregeling (WKR). Volgens de tekst van de WKR (medio 2014) geldt het volgende: men kan 1,5 procent van het totale fiscale loon (vrije ruimte) gebruiken voor onbelaste onkostenvergoedingen en verstrekkingen voor uw personeel. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om kerstpakketten, fietsen en parkeergelden. Met als belangrijk issue dat parkeervergoedingen buiten de op het 'eigen terrein' gelegen parkeerareaal, vallen in de 'vrije ruimte'. De werkgever heeft met ingang van januari 2015 slechts 1,5 procent van het brutoloon als beschikbare vrije ruimte. Alles wat daarbovenuit komt aan vergoeding/verstrekking, komt in aanmerking voor 80 procent eindheffing. Over het bedrag dat binnen de vrije ruimte valt, betaalt men geen loonbelasting. Over het bedrag boven de vrije ruimte betaalt men loonbelasting in de vorm van een eindheffing van 80 procent. Naar verwachting zal er in het 'Belastingplan 2015' meer duidelijkheid komen.



EG TEAMLIJN 19

Haaglanden

TIP
A SE Capital Company

28

SF-19-XJ

78-GVJ-3

Gemakshalve is de vrije ruimte om en nabij de € 1.000,- per jaar en daar moeten ook andere vergoedingen/verstrekking binnen vallen. Stel de parkeerruimte huren kost € 2.000,- jaarlijks en de werkgever heeft geen vrije ruimte binnen de werkkostenregeling, dan kost dit de werkgever in totaal € 3.600,- per jaar: € 2000 x 80% = € 1600 eindheffing; € 2000 + € 1600 = € 3600 totaal per jaar.

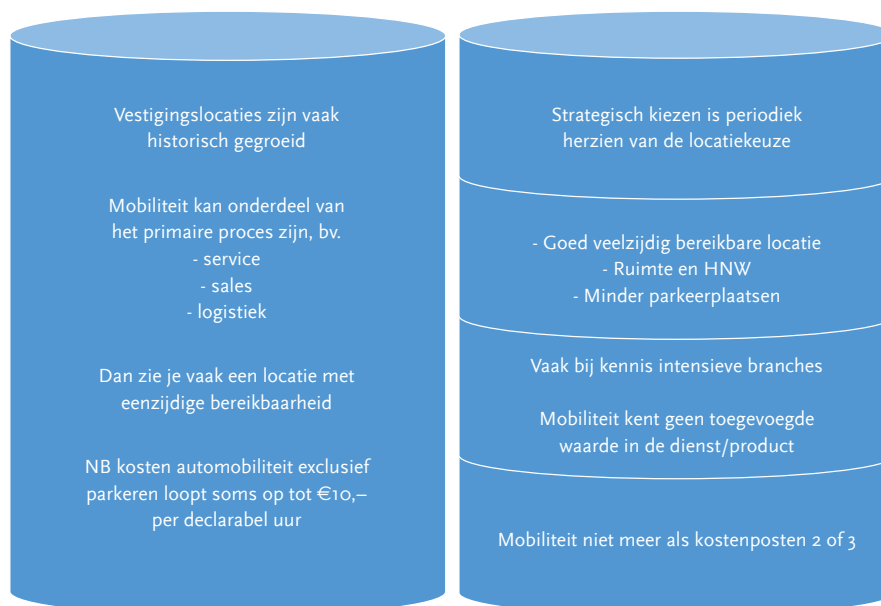
Dit is ook problematisch voor het vergoeden van parkeren op afstand (P+R) en het bereikbaar houden van locaties. Ook deze parkeerplaatsen liggen niet op eigen terrein en vallen onder hetzelfde regime. Tenzij ze onderdeel zijn van de ov-kosten. Deze kunnen vergoed worden met fiscaal 19 cent per kilometer onbelast, of tegen de werkelijke kosten. Dit laatste biedt wellicht kansen en het verdient aanbeveling om dit in dialoog verder uit te werken.

Inspelen op nieuwe ontwikkelingen

De trend bij werkgevers is om in hun mobiliteitsbeleid meer in te zetten op andere type maatregelen en om maatwerk te leveren via een slimme combinatie van maatregelen. Voorbeelden zijn het beter benutten van bestaande middelen en het toenemend gebruik van carpoools. De maatregelenmix is ook meer dan alleen Het Nieuwe Werken en waarin ook de zakelijke auto een onderdeel van de totale mix is en niet op zichzelf staat. Auto's zijn multifunctioneel inzetbaar in zowel woon-werk- als zakelijk verkeer (privé kan ook maar dat kent weer een andere fiscale behandeling; bijtelling). Ook hiervoor geldt dat slim autodelen 25 procent voordeel kan opleveren door besparingen in (parkeer)ruimte, in kosten en in kilometers (tijd).

Een andere trend is dat de werkgever actief inzet op kleiner, goedkoper en schoner. Maar tevens om die gegroeide automobilitéit 'financieel bereikbaar' te houden. Dit hoeft niet te betekenen dat hiermee het aantal auto's afneemt.

*Figuur 5.
Inspelen op nieuwe ontwikkelingen mobiliteitsmanagement*



Eigenaar locatie

Werkgevers zijn in veel gevallen niet de eigenaar van de locatie of het pand. Daarmee wordt het bestaande parkeeraanbod bij de locatie als uitgangspunt genomen. Verdeling daarvan onder afdelingen, werknemers of bezoekers is per bedrijf en locatie verschillend. Het is geen uitgemaakte zaak dat een locatie zonder parkeerruimte minder waard is. Bereikbaarheid en parkeren zijn niet hetzelfde. Bereikbaarheid en vastgoedwaarde zijn sterker met elkaar verbonden. Het blijkt dat 1 procent verbetering van de bereikbaarheid leidt tot een toename van 0,3 procent van de vastgoedwaarde. Sterker nog: als er meer alternatieven zijn en de locatie in een druk en levendig centrum is gelegen, kan de vastgoedwaarde hoger zijn, ook als er geen enkele parkeerplaats.

Doorbelasten

Het doorbelasten van parkeerkosten aan werknemers is vooralsnog weinig gebruikelijk of populair. De werkgever wil bij een eventueel door te belasten parkeertarief daar graag als partij tussenuit. In veel gevallen is het dan de parkeerexploitant die samen met de werkgever een passend aanbod maakt voor werknemers en bezoekers.

Bij ziekenhuizen is dit het meest opvallend. De concentratie van auto's is hoog, want meestal zijn andere vormen van vervoer minder geschikt voor patiënten en bezoekers. Vrijwel altijd is er sprake van een gebouwde parkeervoorziening. Het doorbelasten van de parkeerkosten is daarom geen vraag, wel in welke mate of naar het tijdstip van de dag. Parkeren is een onderdeel geworden van het primaire proces van het ziekenhuis. Werknemers staan verder van de locatie op de minder toegankelijke plekken, voor een langere tijd en een lager tarief.

Parkeernorm

De parkeernorm wordt niet snel aangepast in de tijd en houdt weinig rekening met de zachte factoren van bereikbaarheid. In de sturing van de afgelopen 25 jaar (sinds 1988) is deze normering toegepast. Tegelijkertijd is dat geen al te grote rem op parkeren gebleken en is wellicht de nadruk te weinig op alternatieven gelegd. De parkeernorm is gerelateerd aan de functie, het profiel en de verhouding ten opzichte van het brutovloeroppervlak. Flexibiliteit, maatwerk en nieuwe inzichten hebben nog niet tot een evaluatie geleid.

Bezettingsgraad

Als er minder parkeerplaatsen zijn, komen andere vormen van vervoer naar voren. Tweewielers (alle vormen) vragen minder ruimtegebruik en brengen wel flexibiliteit. De bezettingsgraad van een auto is slechts rond de 1,2 persoon, wel sterkafhankelijk van het reismotief. De bezettingsgraad van de auto is dus grofweg 25 procent. In het openbaar vervoer komt men over het algemeen ook maar tot een gemiddelde bezettingsgraad van 25 procent. Ook hiervoor kan gelden dat meer en kleinere voertuigen een hogere mate van bereikbaarheid kunnen bieden.

Carpoolen is tot nu toe vanuit de werkgever en de overheid nooit echt succesvol gestimuleerd. Ook vanuit ICT-toepassingen is er geen doorbraak geweest. Door het verder flexibiliseren van werk, zorg voor kinderen en ouderen krijgt het ook minder kans.

Praktijkvoorbeeld 7. Slim mobiliteitsbeleid Erasmus Medisch Centrum Rotterdam

Het Erasmus Medisch Centrum (MC) is bezig met nieuwbouwactiviteiten om op dezelfde locatie verder te kunnen groeien. Het is het grootste universitair medisch centrum van Nederland met meer dan 10.000 arbeidsplaatsen. De nieuwbouwactiviteiten gaan ten koste van de nu al krappe parkeergelegenheid. Het Erasmus MC heeft daarom besloten om in te zetten op slim mobiliteitsbeleid voor het woon-werkverkeer, waarbij de patiënt centraal staat en de medewerkers de keuze krijgen tussen een autoregeling of een individueel reisbudget. Het belangrijkste doel is dat patiënten, bezoekers en medewerkers zonder problemen het ziekenhuis kunnen bereiken en dat het autogebruik van de medewerkers vermindert.

De belangrijkste maatregelen zijn:

- bij de autoregeling is er een gedifferentieerde tariefstelling voor het parkeren, afhankelijk van tijd, dag en woonafstand van de medewerker. De kosten voor het parkeren worden achteraf maandelijks verrekend met het salaris van de medewerkers.
- bij het individueel reisbudget krijgen medewerkers een bepaald budget om zelf het woon-werkverkeer te regelen (lopend, fietsend, ov, enzovoort).
- het ziekenhuis heeft een aantal regelingen opgezet die het voor de medewerkers aantrekkelijk moeten maken om de auto te laten staan en een alternatieve vervoerswijze te gebruiken.

Het structureel autogebruik onder medewerkers is door deze maatregelen teruggebracht van 45 procent tot circa 25 procent. Door het verder stimuleren van alternatieve vervoerswijzen en het verhogen van de parkeertarieven kan het autogebruik van de medewerkers voor het woon-werkverkeer verder omlaag.

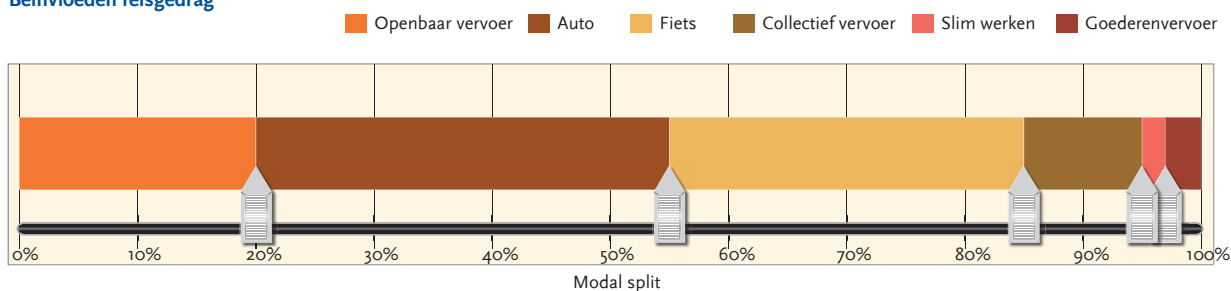


Het Nieuwe Werken

Mede door ontwikkelingen als Het Nieuwe Werken is er een verdere intensivering van werklocaties. Meer mensen per brutovloeroppervlak, tot 40-60 procent meer. Hierbij vindt vrijwel nooit een uitbreiding in beschikbare parkeerplaatsen plaats. De druk op tijdig aanwezig zijn om de auto te kunnen parkeren, bij gebrek aan enige regulering, zorgt dit al snel voor vroegere aanvangstijden. Het flexibel werken leidt tot een meer diffuse vraag. Het nieuwe werken kan het vervoersgedrag positief beïnvloeden, mits gekoppeld aan een breed vervoersmanagementspakket. Veelal is HNW ook een onderdeel van een verhuizing naar een beter bereikbare locatie en hoeft de parkeervraag bij goed mobiliteitsmanagement niet te stijgen. Kortom: de verdichting op een locatie stelt hogere eisen aan de capaciteitsplanning of regulering, deze gaat gelijk op met de opbrengsten.

Mobiliteitsmanagement en de bereikbaarheid van een werklocatie

Beïnvloeden reisgedrag



	Openbaar vervoer	Auto	Fiets	Collectief vervoer	Slim werken	Goederenvervoer
Publiek	<ul style="list-style-type: none"> Materieel (infrastructuur, halten) Reistijd 	<ul style="list-style-type: none"> Infrastructuur (gemeente, provincie en Rijk) Wegwerkzaamheden 	<ul style="list-style-type: none"> Infrastructuur Fietsvoorzieningen t.b.v. ketenvervoer 	<ul style="list-style-type: none"> Standplaats station Vergunning busbaan Parkeervergunning 	<ul style="list-style-type: none"> Ov en fiets faciliteren in de spits 	
Publiek/Privaat	<ul style="list-style-type: none"> Communicatie Reisinformatie 	<ul style="list-style-type: none"> Fiscus Openbare parkeerplaatsen 				
Privaat	<ul style="list-style-type: none"> Gebruik Abonnement Tijdstip van reizen 	<ul style="list-style-type: none"> Parkeerplaatsen Leaseauto Bedrijfsauto Kilometervergoeding Tijdstip van reizen/werktijden Verzekering en brandstof 	<ul style="list-style-type: none"> Fietsenstalling Kilometervergoeding 	<ul style="list-style-type: none"> Voertuigen Regie Communicatie 	<ul style="list-style-type: none"> Vergoeding Organisatieverandering Andere inrichting vastgoed 	

Figuur 6. Modal split werklocatie en het beïnvloeden van reisgedrag

Bereikbaarheid van een locatie is afhankelijk van de tijd, kosten en/of gemak waarmee men op een bestemming kan komen. Een bestemming zonder parkeerplaatsen kan goed bereikbaar zijn. Dan is echter de rol van de auto minder groot of kan men op afstand parkeren. Het gaat om de mix van alternatieve vervoersvormen. Bij weinig mogelijkheden anders dan de auto, is parkeren een belangrijke factor voor bereikbaarheid.

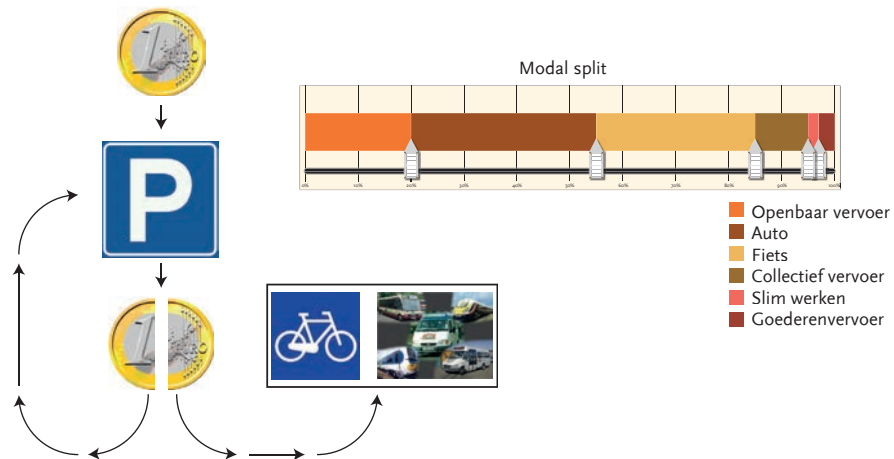
Het is daarom van belang om in te zetten op alle relevante vervoerswijzen die bij kunnen dragen aan een goede bereikbaarheid van een werklocatie. Formuleer hiervoor een modal split waarmee de locatie 100 procent bereikbaar is met al die verschillende

vervoerswijzen. Om deze modal split 100 procent te faciliteren, moet er voor iedere modaliteit voldoende toegankelijkheid en capaciteit aanwezig zijn. Om de bereikbaarheid blijvend in de hand te houden en te kunnen inspelen op veranderingen, moet duidelijk zijn op welke wijze middels het aanbod van capaciteit de vraag gestuurd kan worden en vice versa. Bijkomende vragen zijn: welke factoren worden door welke partij op welk moment op welke manier geregeld of beïnvloedt? Hoe is de samenhang tussen de verschillende factoren en het gebruik?

Het straatparkeren is weinig inzichtelijk in capaciteit. Als het er is, zal een bezoeker met de auto altijd zo dicht mogelijk bij de bestemming proberen te parkeren. Dit leidt tussen de 5 tot 20 procent extra zoekverkeer in steden; in andere landen en grotere steden tot 30 procent. Dit kost tijd, ruimte, doorstroming, tevredenheid en luchtkwaliteit en voegt daadwerkelijk niets aan de stad toe.

Bij meer gecentraliseerd parkeren in bijvoorbeeld garages is de geleiding makkelijker, zijn er meer sturingsmomenten en wordt ook de auto meer en meer een ketenverplaatsing. Bijvoorbeeld lopen naar de auto, rijden naar een parkeerplaats bij een bestemming, lopen vanaf de parkeerplaats naar kantoor. De bereikbaarheid wordt niet per definitie slechter, de doorstroming is beter en de kans op een normale parkeerplaats is groter. Kortom: meer kansen voor een gezonde bereikbaarheidsmix. Het sturen op (gereguleerd) parkeren geeft de volgende mogelijke businesscase.

Figuur 7. Voorbeeld businesscase bereikbaarheid werklocatie



Het bekostigen van mobiliteitsmanagementmaatregelen uit besparingen op of extra inkomsten uit parkeren.

Sturen op parkeren door onder andere:

- te werken met parkeerbudget;
- invoering van gastvrijheidsbeleid (gasten vooraan);
- niet te compartimenteren;
- vooraf te reserveren.



Dit alles leidt in vergelijkbare situaties tot een 20 procent lagere parkeerbezetting en dus voor die mensen die moeten parkeren, meer ruimte en doorgang. Het organiseren van mobiliteit (in tegenstelling tot ongebreideld kunnen putten uit ruimte en tijd) veroorzaakt meer bewust reisgedrag en een dempend effect. Maar zoals eerder aangegeven, juist niet een demping in bereikbaarheid. Het is niet zo dat services mogelijk worden gemaakt door het parkeertarief, dat is een combinatie van factoren.

Tips voor werkgevers

Hieronder enkele tips voor werkgevers die aan de slag willen met parkeren en mobiliteitsmanagement:

- 1 Maak de locatiebereikbaarheid van het bedrijf (inclusief ontsluiting en parkeerbezetting) inzichtelijk.
- 2 Maak de vervoersvraag , hoe ziet de totale mobiliteit eruit, transparant.
- 3 Maak de all-in mobiliteitskosten (TCO) inzichtelijk en transparant.
- 4 Beleg het item als strategisch onderwerp in het ManagementTeam.
- 5 Check op arbeidsvoorwaarden, fiscaliteit en externe faciliteiten.
- 6 Check op huurcontract/eigendom locatie (met een horizon van 2 jaar).
- 7 Maak scenario's voor meer/minder werkgelegenheid op de locatie.

Mobiliteitsmanagement bij een bezoekerslocatie of evenement

Voor een evenement of bezoekerslocatie is de beschikbaarheid van parkeren een integraal onderdeel van de business case. De business case kent wel een bredere bereikbaarheid dan parkeren, maar parkeren is daarin altijd een onderdeel. Grotere evenementen/locaties hebben daarom de regie in parkeren, reguleren de toegang en bepalen veelal ook een tarief. Parkeren is daar een dienst en kent ook een helder tarief). Een veelbezochte locatie is bijvoorbeeld het strand of de Efteling. Vrijwel altijd heeft een evenement een meer dan regionale uitstraling en bereikbaarheid.

De parkeerprijs kan echter ook in de productprijs zijn opgesloten, zodanig dat het niet zichtbaar is (voorbeelden zijn Macro en IKEA). Hiermee is direct ook onderscheid in doel duidelijk; vermaak of winkelen. Belangrijk verschil in houding en gedrag van de automobilist of bezoeker is, dat 'vermaak' vrijwel altijd in gezelschap is (meer personen per voertuig), terwijl 'winkelen' een lagere bezettingsgraad per auto kent. Opmerkelijk is dat een hogere bezettingsgraad per auto (potentieel hogere omzet op locatie) niet leidt tot een andere behandeling bij parkeren.

Op basis van onderzoek (Mingardo, 2013) naar de relatie tussen parkeren en retail blijkt het volgende:

- Parkeren is belangrijk voor de perceptie van de autobereikbaarheid van een winkelgebied.
- Voor minder dan 20 procent van de bezoekers van winkelgebieden is parkeren en autobereikbaarheid een keuzefactor.
- De omzet van een winkelgebied is niet gerelateerd aan de vervoerswijze van de bezoekers. Bezoekers op de fiets kunnen meer uitgeven dan een bezoeker die met de auto komt.

Praktijkvoorbeeld 8. Mobiliteitsmanagement Gelredome Arnhem

Rob Bakker, facilitair manager bij GelreDome: "Samen met mijn team zet ik me in voor het gastvrij ontvangen van gasten van GelreDome. Dit gaat verder dan het alleen openen van de voordeur op de avond van een event.

Vaak staat het GelreDome voor een uitdaging. Bijvoorbeeld meer dan 35.000 fans van Justin Timberlake die naar GelreDome komen en allemaal op tijd binnen moeten zijn. Voor de meeste autobezitters is dat navigeren naar Batavierenweg 25. Laat ik mijn berekeningen er op los, dan verwacht ik 8.288 auto's. Wij kunnen echter deze auto's niet allemaal op het terrein parkeren bij GelreDome. De grote uitdaging is minimaal 6.000 auto's elders te parkeren.

Via de toegangskaartverkoper ontvangen wij postcodes waar de kaarten zijn gekocht. Dit is voor ons bijzonder handig, zo kunnen we inschatten welke toevoerwegen het drukste zijn. Al is dit vooraf te voorspellen, zo veel keuze in wegen richting het 'oosten' zijn er niet. De heenreis is daarom voor zowel de bezoekers, als voor ons van groot belang. Een goed verloop van de heenreis stemt de bezoeker positief en daar doen wij het voor. Immers is de show dan ook goed en smaakt het eten en drinken ook beter, dan kan de avond eigenlijk al niet meer stuk.

Hoe krijg je dan die massa's mensen in GelreDome, voordat de artiest op het podium staat? Dat doen we door vooraf de bezoekers te informeren met juiste informatie. Middels de website, Twitter en Facebook en via onze partners kan iedereen de juiste informatie lezen om af te reizen naar GelreDome.

Wij bieden tevens de keuze vooraf een parkeerkaart te kopen. Bij elke parkeerkaart komt informatie over de reis naar Arnhem. Vertrek op tijd is de belangrijkste boodschap naast de bezoekers over te halen om met het openbaar vervoer te gaan. Daarna is de boodschap voor autogebruikers: volg de borden!

15 op afstand bestuurbare tekstkarren, 97 tijdelijke statische bewegwijzeringsborden, diverse regel-scenario's van Rijkswaterstaat, 120 verkeersregelaars, 34 shuttlebussen, 15 ov-bussen, 6 parkeerplaatsen en goede bemensing van onze eigen verkeerscentrale moet de heenreis van alle bezoekers in goede banen leiden."

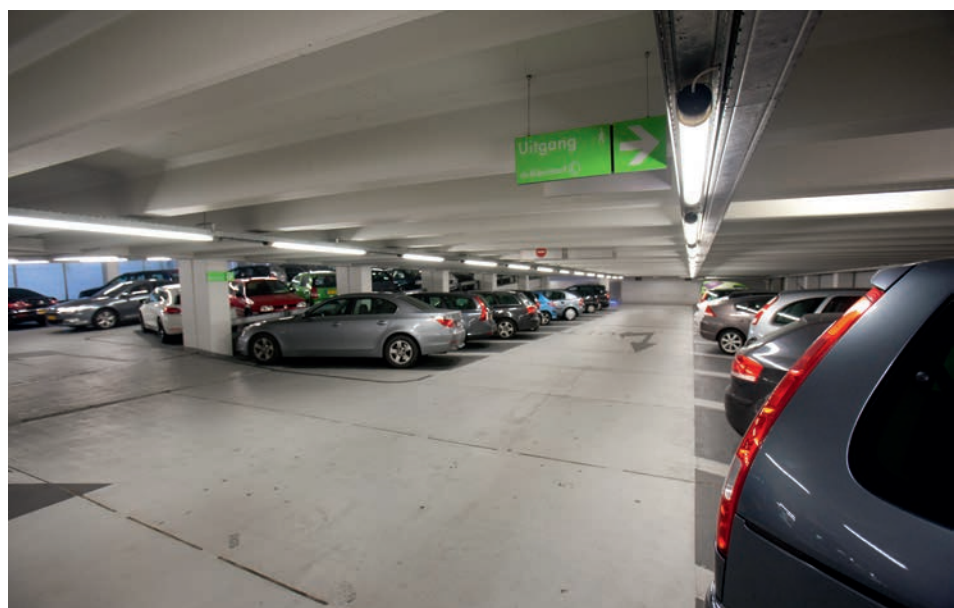
Parkeren en mobiliteitsmanagement: benut de kansen

Het slim inzetten van parkeren en mobiliteitsmanagement draagt bij aan aantrekkelijke, vitale en bereikbare steden en regio's. Aangezien de groei voornamelijk in de steden zit en meer ruimte niet zomaar voor handen is, zal er in toenemende mate strijd zijn om de schaarse beschikbare ruimte. Dit vraagt ook om slimme oplossingen voor mobiliteitsvraagstukken zoals parkeren en mobiliteitsmanagement. Hierbij zijn verschillende partijen en werkvelden met uiteenlopende belangen betrokken. Door goed samenspel en met kennis van zaken is er meer mogelijk. Samenhangende oplossingen zijn efficiënter en effectiever dan oplossingen die vanuit alleen parkeren of mobiliteitsmanagement bedacht zijn. Ook in Europees verband wordt hierover nagedacht.

Visie van de European Parking Association

Visie van de European Parking Association (EPA, EPOM, 2014) op parkeren en mobiliteitsmanagement

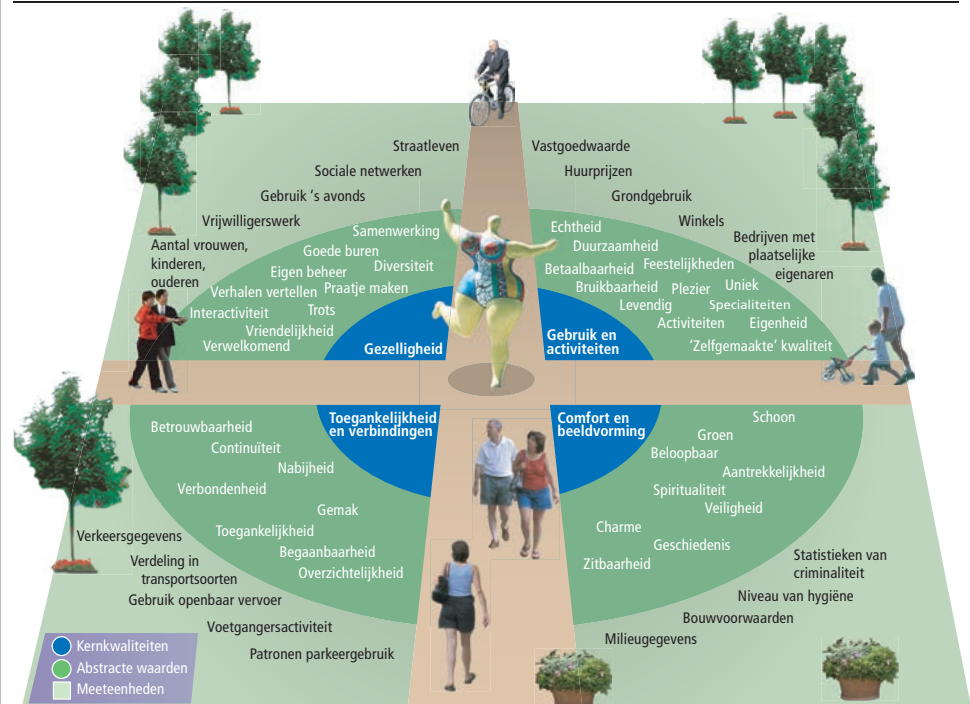
- 1 *Parkeren is een onderdeel van mobiliteitsmanagement*
 - Parkeren wordt makkelijk over het hoofd gezien
 - Of wordt populistisch benaderd
 - Rome, Schotland en Wales
- 2 *Parkeren is een belangrijk instrument*
 - Managen van de langetermijnvraag
 - Managen van de kortetermijnvraag
 - Verlagen van congestie en de uitstoot
 - Verbeteren van lokale economie
- 3 *De instrumenten zijn aanwezig*
 - Parkeernormen
 - Parkeerregulering
 - Handhaving (wet)
- 4 *Parkeernormen*
 - Parkeercapaciteit beïnvloedt modal split
 - Werk met (strengere) maximum normen
 - Relateer deze aan de gehele bereikbaarheid
 - Kijk naar de langetermijnimpact
- 5 *Parkeerreguleren op straat*
 - Bewaak de stoeprand waar de vraag te groot is
 - Geef prioriteit aan kortparkeren en leveranciers, reguleren met prijs
 - Geef prioriteit aan inwoners en bezoekers, reguleren met vergunning
- 6 *Voorkom 'zoekverkeer'*
 - Tot wel 30 procent van het verkeer in het centrum zoekt parkeerplaats
 - Maak het schoner en meer aantrekkelijk
 - 'The San Francisco Park experience'; voorbeeld van het toepassen van variabele tarieven
- 7 *Garage parkeren*
 - Voor kort- of langparkeren
 - Afstemmen met op straat activiteiten
- 8 *Handhaving*
 - Reguleren zonder handhaving heeft geen waarde
 - Handhaving moet effectief zijn en fair
- 9 *Parkeren is geen triviaal onderwerp*
 - Effectief parkeerbeleid is essentieel
 - Gaat gelijk op met inspanningen mobiliteitsmanagement
 - Kan ook fondsen en stromen leveren voor aanvullende vervoersdiensten



Beter benutten gaat over de bestaande infrastructuur beter in capaciteit en tijd gebruiken. Geen grote investeringen die een (tijdelijke) piek faciliteren, maar robuuste oplossingen. Nog belangrijker is om dit in een privaat-publieke setting te ondernemen. Er is veel ruimte onderbenut op tijden. De verbinding maken tussen het parkeerareaal en de bestemmingen is een van de uitdagingen die in mobiliteitsmanagement ligt besloten. Vele vormen van dubbelgebruik en in twee richtingen werkende shuttle-services zijn beschikbaar. Voorbeeld hiervan is het dubbelgebruik van parkeercapaciteit bij winkelcentra.

Bereikbaarheid en parkeren zijn niet hetzelfde. Naast parkeren en bereikbaarheid is het van belang om de vitaliteit, aantrekkelijkheid en leefbaarheid van steden te behouden of te vergroten. Een methode hiervoor is placemaking en mobiliteit. Placemaking is gebaseerd op vier kernkwaliteiten waarvan toegankelijkheid en verbindingen er een van is.

Figuur 8. Vier kernkwaliteiten van de openbare ruimte: gezelligheid; gebruik en activiteiten; toegankelijkheid en verbindingen; en comfort en beeldvorming



Praktijkvoorbeeld placemaking en mobiliteit: *Maastricht: van Ring naar Ribben*

Maastricht is volop bezig met de mobiliteit in de stad. Tot 1980 lag de focus op de groei van de auto. Na 1990 verschoof dat naar het terugwinnen van terrein (of 'places') op de auto, zoals de Maasboulevard en de A2-traverse. Dit proces van de stad 'opnieuw ontdekken' is vooral herstelwerk. De ruimtelijke strategie om de structuur van de stad te veranderen wordt betiteld als 'Ruimte voor ontmoeting'. De ringstructuur wordt vervangen door twee tangenten van oost naar west voor de doorstroming van het autoverkeer. Het unieke is dat er tussen deze twee tangenten een 'luw' gebied ontstaat. Binnen dit gebied wil de gemeente Maastricht de fiets en voetganger zo veel mogelijk ruimte geven: een transformatie van het karakter van de stad, oftewel placemaking op stadsniveau. Het thema voor dit gebied: 'Van Ring naar Ribben'. Die nieuwe structuur is geen 'autopesten', maar maakt de stad juist beter bereikbaar voor de auto. Lopen wordt het hoofdtransport in het nieuwe luwe gebied en is het belangrijkste natransport voor bezoekers per auto: park en walk. Met een betere bereikbaarheid maak je 'places' interessanter, denk aan routes met minder barrières.

Aan de slag

Het slim inzetten van parkeren en mobiliteitsmanagement draagt bij aan bereikbare, vitale en aantrekkelijke steden en regio's. Voor werkgevers en publiekstrekking draagt het bij aan een betere bereikbaarheid, maatschappelijk verantwoord ondernemen en kostenbesparing.

De volgende acties zijn nodig om de kansen te benutten:

- meer kennis over parkeren bij de regionale programma's met 'Beter Benutten' en bij betrokken partijen;
- parkeersector uitdagen om bij te dragen aan het programma 'Beter Benutten';
- uitwisselen van best practices en business cases;
- experimenten opzetten met parkeren en mobiliteitsmanagement in bestaande situaties en bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Figuur 9. Kansen en risico's parkeren en mobiliteitsmanagement

Proactief of reactief in bereikbaarheid, parkeren en mobiliteitsmanagement?

Kansenkaart

- Verdere verstedelijking
- Verdere verdichting op locaties
- Leefbaarheid in de compacte stad
- Bedrijvigheid t.ov. ruimtebeslag (tot -30%)
- Integrale benadering
- Bezettingsgraad van ov en/of shuttles
- We zitten op 'piekmobiliteit'
- De markt (baathebber) betrekken
- Hogere omzet en vastgoedwaarde
- Beter bundelen van vraag
- Bestaande garages/plaatsen benutten
- Bezettingsgraad daarvan kan omhoog
- Dubbelgebruik vraagt om organisatie
- Reguleren ihkv juiste bereikbaarheid
- Differentiëren naar doelgroep, motief
- Tarief kan naar plaats, tijd en milieu
- Open of big data

Risicokaart

- Te veel leegstand in parkeren (min. 60%)
- Te lage dekkingsgraad (max. 25% op kosten)
- Nodig geïnvesteerd vermogen (tot €11.500,-/auto)
- Kosten per parkeerplaats (tot €1.500,-/auto/jaar)
- Ruimtebeslag 25m² vs placemaking/economie
- Verrommeling van de leefruimte
- Wel aantrekkelijke bestemming blijven
- Bereikbaarheid via vriendelijke alternatieven
- Zonder parkeren geen bereikbaarheid
- Bestaande garages/plaatsen benutten
- Zoekverkeer op straat voor parkeren
- Luchtkwaliteit in steden
- Weinig nieuwbouwopgaven
- Sectorale benadering dossier
- 'Populistische houdgreep politiek'
- Bereikbaarheid, mobiliteit en parkeren los houden
- Autogebruik daalt, het bezit nog niet

Het is een continue balanceren en vraagt om gezamenlijk organiseren

Literatuur en websites

Literatuur

- Parkeren en ruimtelijke ordening. Ede, KpVV, 2014
- Placemaking en mobiliteit. Ede, KpVV, 2013
- Parkeren op middellange termijn. Ede, KpVV, 2013
- Grip op gedrag. Den Haag, Ministerie van IenM, 2013
- Parkeren en detailhandel, Giuliano Mingardo. 2013
- Balans in parkeren. Den Haag, P1, 2011

Websites

- Website Slim werken, slim reizen
www.slimwerkenenslimreizen.nl
- Website Beter Benutten
www.beterbenutten.nl
- Vexpan
www.vexpan.nl
- ECOMM 2014. The European Conference on Mobility Management
www.ecomm2014.eu
- CROW-informatie over mobiliteitsmanagement, parkeren en mobiliteitsscan
www.crow.nl/verkeerenvervoer
- CROW-informatie over digitale kennismodule parkeren
www.crow.nl/online-kennis-tools



