

Goede samenwerking, creatieve oplossingen

“De invulling van het Zwolse parkeerbeleid? Namens de gemeente ben ik als parkeermakelaar hét aanspreekpunt voor belanghebbenden. We weten elkaar goed te vinden. Zo had de Belastingdienst bij haar kantoor in de Zwolse binnenstad onvoldoende eigen parkeercapaciteit. Een aantal medewerkers maakt nu gebruik van de nabijgelegen gemeentelijke parkeergarage. In ruil daarvoor stelt de Belastingdienst haar terrein op zaterdagen beschikbaar aan de gemeente. Een uitkomst voor het winkelpubliek!”

Willem de Haan, parkeermanager, gemeente Zwolle, Zwolle.

Gemeente Zwolle – Parkeren met win-win voor gemeente en bedrijven

Willem de Haan, gemeente Zwolle, Zwolle.

In het kort

In 2004 presenteerde de gemeente Zwolle een koersdocument als basis voor het Zwols parkeerbeleid. Voor de historische binnenstad en iedere wijk werd een uitwerkingsplan opgesteld, in nauwe samenwerking met diverse belanghebbenden. Die vonden een duidelijk aanspreekpunt in de gemeentelijke parkeermakelaar. Creatieve oplossingen als het benutten van particuliere terreinen leverden win-winsituaties op. Voor de gemeente én bedrijven.

Organisatie

De gemeente Zwolle, die in maart 2004 een koersdocument presenteerde als basis voor het Zwols parkeerbeleid.

Binnen de gemeente is de eenheid Ontwikkeling, afdeling Ruimte en Strategie, verantwoordelijk voor het totstandkomen van het parkeerbeleid inclusief het financieel beleid (parkeertarieven en dergelijke). De eenheid Ontwikkeling fungeert als ambtelijk opdrachtgever richting de eenheid Wijkzaken, afdeling Beheer Openbare Ruimte. Binnen deze afdeling is de stedelijk beheerder parkeren verantwoordelijk voor de exploitatie en het beheer van het betaald parkeerareaal in Zwolle. De afdeling Beheer Openbare Ruimte sluit voor de verschillende parkeeractiviteiten contracten af, zowel in- als extern. Denk aan het onderhoud van parkeerapparatuur, de afgifte van vergunningen, parkeerbeheer en handhaving.

Locatie

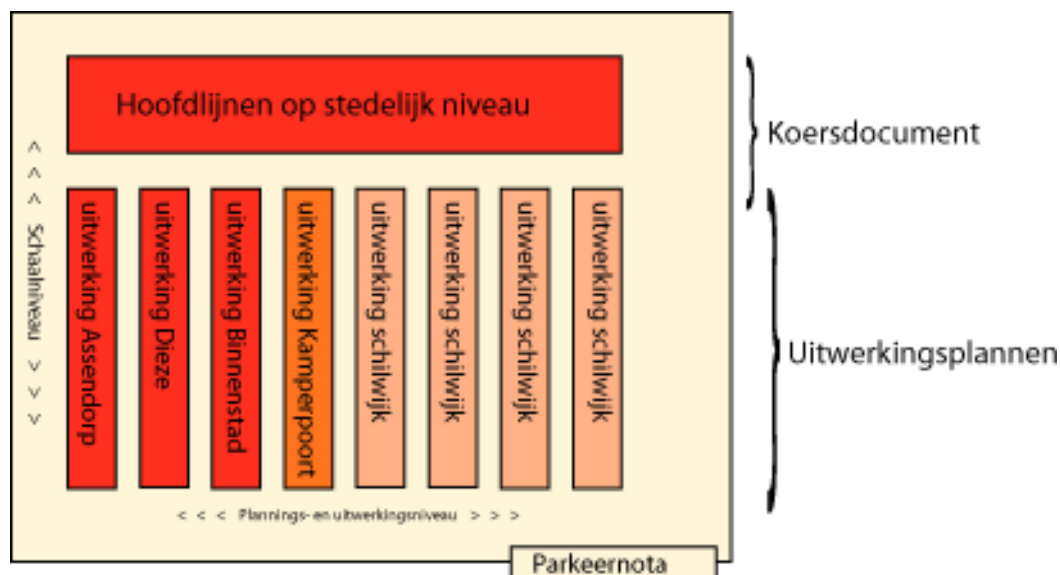
De stad Zwolle, met ruim 110.000 inwoners en meer dan 80.000 arbeidsplaatsen. Zwolle behoort qua groei van de bevolking én groei van de werkgelegenheid tot de top-10 steden in Nederland. De stad is een logische schakel tussen de Randstad, Noord- en Oost-Nederland en Duitsland. De bereikbaarheid over weg, spoor en water naar dit stedelijk knooppunt is uitstekend.

Vraagstuk

Een toenemende verkeers- en parkeerdruk in de historische Zwolse binnenstad. Zo'n 3 à 4 jaar geleden riep dit bij steeds meer winkeliers de vraag op of dit niet ten koste ging van de Zwolse concurrentiepositie. Bijvoorbeeld ten opzichte van het nabijgelegen Apeldoorn. Tegelijkertijd klaagden bewoners van de schilwijken over parkeeroverlast veroorzaakt door automobilisten die het betaald parkeren in de binnenstad ontweken. Zo bestond er bij verschillende belanghebbenden behoefte aan parkeerregulering.

Welke maatregel?

Het opstellen van een koersdocument als basis voor het Zwols parkeerbeleid. In het koersdocument zijn de uitgangspunten van het parkeerbeleid vastgelegd, die op stedelijk niveau van belang zijn en niet op buurniveau afgewogen kunnen worden. Per buurt is vervolgens een uitwerkingsplan opgesteld. Het koersdocument en de verschillende uitwerkingsplannen vormen samen de Zwolse nota parkeerbeleid:



Bron: Koersdocument, hoofdlijn van parkeren, gemeente Zwolle, 2004.

De parkeernota sluit aan bij het Ontwikkelingsprogramma Binnenstad, gericht op terugbrengen van het historische perspectief in de Zwolse binnenstad. Daarmee is 'parkeren' nooit een doel op zich, maar altijd een afgeleide van een hoger doel waar alle partijen zich in kunnen vinden: de binnenstad leefbaar (autoluw) en economisch aantrekkelijk maken.

Pluspunt van de parkeernota is dat deze transparant, small & simple is. Het koersdocument, het leidende document voor 2004-2008, is een dunne nota. Daaronder hangen de inspraaknota, de afzonderlijke uitwerkingsplannen voor de binnenstad en de verschillende schillen, en de evaluatienota. Vanuit de uitwerkingsnota's is het eenvoudig om terug te grijpen naar de spelregels in het koersdocument.

Hoe kwam deze parkeernota tot stand?

Betrokkenheid bedrijfsleven

Gaat het om parkeren en parkeerbeleid, dan zijn de belangen van de betrokkenen vaak tegengesteld. Dit zorgt ervoor dat het parkeerbeleid vrijwel altijd onder vuur ligt. Om het draagvlak te vergroten, koos de gemeente Zwolle nadrukkelijk voor een lang voortraject en een aantal sessies met 13 verschillende belangengroeperingen. Hierin zaten onder andere Transport en Logistiek Nederland, De Kamer van Koophandel, parkeerexploitanten, bewonersverenigingen, gehandicaptenorganisaties en Citycentrum Zwolle als vertegenwoordiger van ondernemers in de binnenstad. De winst uitte zich in een gedragen eindproduct dat sneller geïmplementeerd kon worden:

- Maximale inspraakmogelijkheid voor betrokkenen.
- Optimaal gebruik van de specifieke deskundigheid van betrokkenen.

Doelgroepenbenadering

Omdat de belangen tegengesteld zijn, is parkeren en parkeerbeleid bijna altijd een gordiaanse knoop. Belanghebbenden gaan elkaar al snel met oplossingen te lijf. Er moet op meerdere borden tegelijk worden geschaakt, waarbij de ene partij de andere niet mag frustreren. Daarom werd in Zwolle de podoe-methode gekozen (probleem, oorzaak, doel, oplossing en evaluatie), voor zowel het opstellen van het koersdocument als de uitwerking van het bereikbaarheidsplan binnenstad. Voordelen:

- Systematische aanpak (van probleem naar evaluatie).
- Objectieve aanpak die het kernvraagstuk centraal blijft stellen.

Zo werd in kaart gebracht welke actoren en doelgroepen bij het parkeren in de stad betrokken zijn (bijvoorbeeld winkeliers en bewoners) en welke achterliggende groepen (zoals klanten en leveranciers van de winkeliers en gasten van de bewoners). Dat leverde een gedetailleerd beeld op waaraan het toekomstige parkeerbeleid getoetst kon worden. Biedt dit beleid de verschillende doelgroepen op elk moment een passende oplossing?

De analyse van de huidige en toekomstige vraag naar parkeervoorzieningen werd gevangen in een parkeerbalans. Voor de binnenstad laat die op zaterdagmiddag (piekvraag) een toename zien van de vraag naar parkeerplaatsen van 3900 tot 4350. Tegelijkertijd zal het aanbod afnemen van 3100 naar 1650 parkeerplaatsen (autoluw maken binnenstad). Dit leidt op zaterdagmiddag tot een parkeerbehoefte van 1900 plaatsen.

Parkeermakelaar

Voor een goede uitvoering van het parkeerbeleid werd al in een vroegtijdig stadium een parkeermakelaar aangesteld. Dit is méér dan de (virtuele) één loketfunctie die veel gemeenten voor burgers nastreven. De parkeermakelaar is een ambtenaar die zich volledig concentreert op het parkeerbeleid en inhoudelijk volledig op de hoogte is. Een duidelijk en goed aanspreekpunt voor belanghebbenden. De parkeermanager zoekt actief naar creatieve mogelijkheden om invulling te geven aan het parkeerbeleid. Bijvoorbeeld door afspraken te maken over het gebruik van alternatieve parkeerlocaties zoals terreinen van derden.

Het vinden van een goede invulling van de parkeerbehoefte (de begrote 1900 plaatsen) is een belangrijke taak van de Zwolse parkeermakelaar. Daarbij wordt achtereenvolgens prioriteit gegeven aan:

- Beschermen van de schilwijken tegen de parkeeroverlast.
- Beprijzen: gebruik van het prijsmechanisme om mensen naar de juiste plaats te leiden.
- Benutten: het op een slimme manier benutten van restcapaciteit.
- Bouwen: waar de andere opties ontoereikend zijn.

Becijferd werd dat de parkeermakelaar 1150 van de 1900 benodigde parkeerplaatsen met benutting moet kunnen invullen:

- Benutting van restcapaciteit bestaande garages en terreinen (550).
- Benutting van particuliere terreinen (300).
- Benutting van verder weg gelegen terreinen (300).

Kunnen deze plaatsen daadwerkelijk worden gevonden, dan zou dat ten op opzichte van bouw een aanzienlijke kostenbesparing opleveren. Uitgaande van een ondergrondse parkeergarage kost zo'n parkeerplek bij bouw 30.000 tot 40.000 euro.

Win-winsituaties voor gemeente en bedrijven

De focus op benutting resulteerde al in creatieve oplossingen, met win-winsituaties voor gemeente en instellingen en bedrijven. Bijvoorbeeld:

De Belastingdienst verhuisde naar de binnenstad van Zwolle. Bij dit pand beschikt de Belastingdienst over eigen parkeerruimte, maar de capaciteit bleek te gering. In ruil voor parkeerabonnementen in de nabijgelegen gemeentelijke parkeergarage stelt de Belastingdienst haar eigen terrein nu op zaterdagen beschikbaar aan de gemeente. Dat leverde extra parkeercapaciteit op voor winkelpubliek, tijdens piekuren.

In de wijk Diezerpoort is een garage van de gemeente geïncorporeerd in een winkelcentrum. De eigenaar van het winkelcentrum wilde vooruit met de verhuur van het aantal vierkante meters winkelruimte, de gemeente met de bezettingsgraad van de garage. De garage kreeg een opknapbeurt, nieuwe apparatuur en een frissere uitstraling. Er kwamen meerdere nieuwe winkels. Het winkelpubliek kreeg het eerste uur gratis parkeren, gemeente en winkeliers kwamen overeen de parkeergelden te delen. Voor de gemeente wordt die derving ruimschoots gecompenseerd doordat de parkeerduur is toegenomen. De garage met 600 plekken die eerst voor 80 procent leegstond, staat nu op zaterdagmiddagen nagenoeg vol. Voor de ondernemers steeg de omzet flink.

Op een locatie dichtbij het centrum wil een projectontwikkelaar in 2010 een woningbouwprogramma met een grote ondergrondse parkeergarage realiseren. Dat initiatief is ingegeven door het feit dat de bodem moet worden gesaneerd en afvoer van de grond goedkoper is. Voor een efficiënte benutting van de overcapaciteit van de garage is de projectontwikkelaar nu in overleg met de gemeente. Zijn er mogelijkheden voor medegebruik? Bijvoorbeeld doordeweeks voor kantoorpersoneel dat in de buurt werkt, of voor winkelpubliek op de donderdagavond en zaterdag? Hoe kan daar in het ontwerp rekening mee worden gehouden?

Benutting is niet altijd een succes. Met Wehkamp, dat aan de afslag van de snelweg én op 300 meter van de binnenstad ligt, voerde de gemeente een proef uit met parkeren op afstand. Winkelpubliek kon het parkeerterrein van Wehkamp op de zaterdag en donderdagavond gratis gebruiken. Voor de zaterdagen was de proef een succes; op de donderdagavonden bleek de slecht verlichte looproute door een woonwijk een obstakel. Wehkamp stelde haar parkeerterrein beschikbaar vanuit maatschappelijk verantwoord ondernemerschap. Het bleef echter bij een proef. Het Scandinavische hoofdkantoor van het postorderbedrijf vond het beschikbaar stellen van haar parkeerterrein voor het Zwolse winkelpubliek strijdig met haar bedrijfsbelang.

Baten

Voor gemeentes

Betrokkenheid van belangenorganisaties bij de totstandkoming het parkeerbeleid:

- Zorgt voor een gedragen product dat sneller geïmplementeerd kan worden.
- Brengt specifieke deskundigheid in.
- Voorkomt dat er zaken over het hoofd worden gezien.

Een parkeermakelaar die verantwoordelijk is voor alle operationele zaken rondom het parkeren:

- Levert een duidelijk aanspreekpunt voor ondernemers.
- Maakt het parkeerbeleid expliciet.
- Toont dat gemeente parkeerbeleid belangrijk vindt.
- Draagt bij aan imagoverbetering in het contact met het bedrijfsleven.
- Kan bijdragen aan een optimale benutting van de parkeercapaciteit en daarmee aan een flinke kostenbesparing.

Voor ondernemers

Betrokkenheid bij de totstandkoming het parkeerbeleid:

- Betekent invloed, onderhandelingsruimte en een goede belangenbehartiging.

Beschikbaar stellen van de eigen parkeergelegenheid aan derden kan:

- De exploitatie van het terrein verbeteren en het bedrijfsresultaat ten goede komen.
- Een concrete invulling van maatschappelijk verantwoord ondernemerschap zijn.

Tips

Betrek als gemeente belanghebbenden bij zowel het opstellen als het uitwerken van een parkeernota. Maak optimaal gebruik van hun kennis en expertise. Die extra investering in het voortraject betaalt zich terug in een praktisch uitvoerbaar beleid dat snel geïmplementeerd kan worden.

Pas als gemeente op voor precedentwerking bij het afsluiten van deals met bedrijven om bestaande parkeerterreinen beter te benutten. Deze deals kunnen interveniëren met het parkeerbeleid omdat ze daar niet naadloos inpassen. Wees dus zeer zorgvuldig in de afweging en bedenk of de deal op langere termijn wellicht contraproductief kan zijn.

Heb je als onderneming bouwplannen, denk dan goed na of je de rentabiliteit kunt vergroten. Bijvoorbeeld door al tijdens de bouw rekening te houden met gebruik van de parkeergarage door derden.

Vraagt het parkeerbeleid om een nieuwe invulling? Schakel dan als gemeente een parkeermakelaar in. Vraag als bedrijflevens naar de aanstelling van een parkeermakelaar als de gemeente dat niet uit eigen initiatief doet. Voor belanghebbenden kan de parkeermakelaar een duidelijk aanspreekpunt zijn, met veel kennis van zaken. De makelaar kan bijdragen aan het vinden van praktische en creatieve maatregelen die kostenbesparend kunnen zijn voor gemeente én bedrijfsleven.

Overweeg je als bedrijf je parkeerplaatsen open te stellen voor derden? Bedenk dan:

- Vanuit welk motief je dat doet.
- Wie de gebruiker is.
- Of dit gebruik past bij het bedrijfsimago.
- Of dit gebruik niet concurreert met de eigen behoefte.
- Wat de economische waarde van de parkeerplaatsen voor de gebruiker is.
- Of er extra voorzieningen moeten worden getroffen, bijvoorbeeld op de looproute.
- Welke afspraken moeten worden gemaakt over aansprakelijkheid, veiligheid en vandalisme.

Meer weten?

Gemeente Zwolle
Wijkzaken
Beheer Openbare Ruimte
Stadskantoor
Lübeckplein 2
8000 GA Zwolle
www.zwolle.nl

Willem de Haan

Stedelijk Beheerder Parkeren
Telefoon (038) 4982348
E-mail w.de.haan@zwolle.nl

Syb Tjepkema

Strategisch Adviseur Verkeer en Vervoer
Telefoon (038) 4982133
E-mail s.tjepkema@zwolle.nl