

Is parkeren wel Smart en Sustainable

Recentelijk nam Peter Martens, vicevoorzitter Vexpan, deel aan twee internationale conferenties in Brussel over *Smart Cities* en *Sustainable Urban Mobility Plans*. In eerste instantie verwachtten congresdeelnemers dat parkeerbeheer niet strookt met verduurzaming van mobiliteit en *smart cities*. De vraag is, hoe krijgen we in die omgeving parkeren over de Bühne?

TEKST PETER MARTENS

Parkeerbeheer is een uitstekend middel tot selectieve toegang voor autoverkeer in binnensteden: werknemers die de hele dag hun auto in de binnenstad willen parkeren worden ontmoedigd en bezoekers aan winkels of andere attracties in de binnenstad worden gefaciliteerd. Op deze wijze kan een parkeerplaats in de binnenstad in de loop van de dag worden gedeeld door meerdere bezoekers. Vervolgens kan met het prijsmechanisme een passende balans tussen vraag en aanbod worden gezocht al naar gelang de (gewenste) capaciteit van de infrastructuur.

Om winkels te laten overleven, is een meer aantrekkelijke omgeving nodig om naast boodschappen doen ook "beleving" een plaats te geven. Minder parkeerplaatsen op straat is daar een belangrijk maar ook gevoelig onderwerp: vervanging van goedkope bewonersvergunningen op straat (veelal

minder dan een euro per dag) door andere alternatieven blijkt een zeer stroperig proces.

GEDRAG VERANDEREN

Ook het verleiden van bezoekers om niet met de auto tot in het hart van de steden te rijden maar op enige afstand te parkeren (*Park & Walk* of *Park & Ride*) wordt herkend. Dan blijkt parkeren een proces met hardnekkige gewoontes: veel mensen blijven de oude gewoonte volgen en klagen dat het steeds duurder wordt. Vooraf informeren over de alternatieven doe je eigenlijk alleen als je iets bijzonders doet: een bezoek aan een andere stad met een speciale gelegenheid. Dat zijn ook de gelegenheden om vooraf te boeken: luchthaven, grote concerten, hotels.

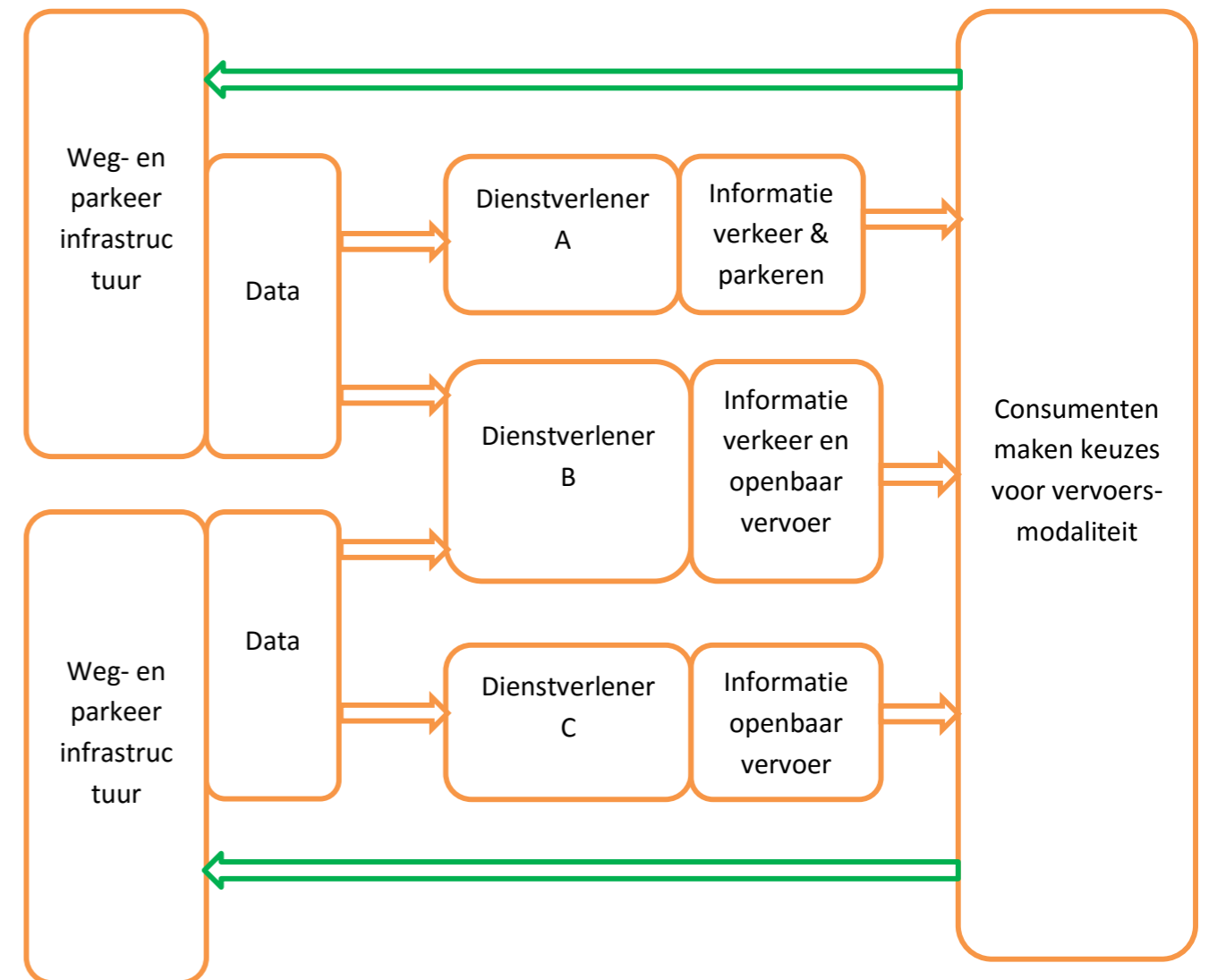
Bij de regelmatige stadsbezoeken rijdt het overgrote deel van de bezoekers naar de bestemming en begint daar een parkeerplek te zoeken. Gedragsverandering in deze re-

gelmatige patronen zet veel meer zoden aan de dijk dan bij de eerder genoemde speciale gelegenheden.

INFORMEREN

De *smart cities – smart mobility* programma's bieden mogelijkheden om in de dagelijkse routines van weggebruikers in te breken met de noodzakelijke informatie om bezoekers op andere (parkeer)gedachten te brengen. Zolang bezoekers per auto niet weten dat ze elders in de buurt veel goedkoper kunnen parkeren en toch gemakkelijk de gewenste bestemming kunnen bereiken, blijven ze het huidige (politiek niet gewenste) gedrag vasthouden en klagen alleen maar over het dure parkeren. Of ze gaan helemaal niet meer naar de stad en kopen vanaf de bank via internet.

In de discussies vond de noodzaak om weggebruikers te voorzien van informatie over



parkeeralternatieven en de realtime beschikbaarheid veel weerklank. Het Nederlandse initiatief van het nationale parkeerdatabron werd daarbij toegejuicht. In veel situaties is deze data enkel op stedelijke of regionale schaal via een app voor de gebruikers beschikbaar.

Het beschikbaar maken van informatie voor gebruikers via apps en dergelijke wordt daarbij gezien als dienstverlening die door marktpartijen moet worden opgepakt. Deze marktgerichte aanpak werd in de presentaties door de Eurocommissaris voor Transport, Violeta Bulc, en de aanwezige vertegenwoordigers van DG Move en DG Connect onderstreept.

DATA BESCHIKBAAR STELLEN

In de discussies kwam het onderscheid naar voren tussen de infrastructuur (in beheer bij diverse de overheden) en de dienstver-

leners naar de consumenten/reizigers. De data omtrent de infrastructuur (zowel weg, parkeren als openbaarvervoernetwerken) en de actuele situatie (gebruik, verstoringen et cetera) horen bij de infrastructuur. Vervolgens is het aan marktpartijen om op basis daarvan diensten voor de consumenten te ontwikkelen.

Het bovenstaande schema brengt dit in beeld: links de door de overheden beschikbaar gestelde infrastructuur, midden de commerciële dienstverleners die uit de verschillende databronnen informatiediensten ontwikkelen en rechts de consumenten, die aldus bewuste keuzes kunnen maken uit de vervoersmodaliteiten.

KEUZES BEÏNVLOEDEN

Vanuit stedelijke vertegenwoordigers werd de vraag gesteld ten aanzien van de controle door het beleid: hoe kan worden voorkomen

dat reizigers onbedoelde sluiproutes krijgen aangeboden en dat adviezen worden gegeven om de daarvoor bedoelde omleidingsroutes te gebruiken. Het antwoord op deze vraag is feitelijk zeer fundamenteel: houdt de bestuurder autonomie over de eigen reis of wordt de keuze bepaald door de beheerder van de infrastructuur? Dit geldt zowel voor de keuze van de modaliteit, reisroute en eventuele parkeerlocatie.

Daarbij is de keuze voor de parkeerlocatie als onderdeel van de reis het duidelijkst te beïnvloeden met tarieven naar gelang van tijdstip en parkeerduur. Daarmee vormt parkeerbeleid en de informatie daaromtrent een heel direct sturingsmiddel in concepten voor *smart cities* en *smart mobility*.

PETER MARTENS, vicevoorzitter Vexpan