



Ruimte en Milieu
*Ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer*

Informatie voor duurzaam inkopen van

Parkeren

Datum: 20 mei 2010

Colofon

Dit document voor duurzaam inkopen is ontwikkeld door NL Milieu en Leefomgeving in opdracht van het Ministerie van VROM.

Meer informatie tel. 088 602 93 00, duurzaaminkopen@agentschapnl.nl en www.agentschapnl.nl/duurzaaminkopen.

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	2
1.1	Afbakening van de productgroep.....	2
1.2	Beleid en markt	3
2	Duurzaamheid en inkoop	6
2.1	Duurzaamheidsaspecten	6
2.2	Duurzaamheid in het inkoopproces	9
2.3	Bronnen en relevante informatie	10

1 Inleiding

Let op!: Dit document wordt niet geactualiseerd. Het document is gebaseerd op onderzoek uitgevoerd in de periode 2007-2008 en kan verouderde informatie bevatten.

Dit document bevat achtergrondinformatie voor het verduurzamen van een inkoop die valt binnen de productgroep Parkeren. Benutting van deze informatie is niet vereist voor het streven naar een bepaald percentage duurzaam inkopen, die de (semi-) overheden zichzelf hebben opgelegd.

Het ministerie van VROM heeft voor deze productgroep geen milieucriteria vastgesteld voor duurzaam inkopen. De reden hiervoor is dat de mogelijkheden vooral worden bepaald door lokaal beleid en lokale omgevingsfactoren, waarvoor geen generieke criteria kunnen worden ontwikkeld.

Sociale criteria zijn wel van toepassing op deze productgroep. Informatie hierover is niet opgenomen in dit document. Hiervoor kunt u terecht op de website van VROM, www.vrom.nl/duurzaaminkopen.

1.1 Afbakening van de productgroep

De productgroep Parkeren omvat voorzieningen en diensten die te maken hebben met het (betaald) parkeren van voertuigen in parkeergarages, op afgebakende terreinen of op straat (zie tabel 1 voor overzicht van parkeervormen).

Het betreft parkeren in de stedelijke omgeving, langs rijks- of provinciale wegen en bij recreatieve voorzieningen. Daarnaast omvat het de bouwkundige en installatietechnische kenmerken van de parkeervoorzieningen, de instandhouding en de exploitatie van de parkeervoorziening. De exploitatie betreft naast het operationele beheer ook de handhaving, waaronder als ultieme sanctie het wegslepen van voertuigen die onrechtmatig geparkeerd zijn.

Belangrijke randvoorwaarden voor duurzaamheid worden vastgelegd in het parkeer- en vervoersbeleid, de locatiekeuze en de stedelijke inrichting rond de parkeervoorziening. Hier worden in het document enkele opmerkingen over gemaakt, maar deze zijn niet onderzocht op duurzame aspecten. Er is ook niet gekeken naar parkeerplaatsen langs de openbare weg waar onbetaald geparkeerd kan worden, parkeren bij jachthavens en vliegvelden en onbeheerde (kleinschalige) fietsenstallingen.

Tabel 1 Overzicht parkeervormen en gerelateerde productkenmerken

		Straat-parkeren	Parkeer-terreinen	Parkeer-garages	(Betaalde) fietsen stalling
Parkeervormen					
	Afgesloten / betaald	n.v.t.	Ja	Ja	Ja
	Afgesloten / gratis	n.v.t.	Ja	Ja	Ja
	Open / gratis	n.v.t.	Ja	Ja	Buiten scope
	Open / betaling (vooraf)	Ja	Ja	Ja	N.v.t.
Relevante productkenmerken					
PARKEERVOORZIENINGEN					
Aanleg/ontwerp	Bouwkundig, installatietechnisch parkeertecnisch	Nee	Ja	Ja	Ja
Beheer	Eisen aan het onderhoud	Ja	Ja	Ja	Ja
Exploitatie	Beheer + commerciële exploitatie	Nee	Ja	Ja	Ja
PARKEERBEHEER					

Parkeerroute-informatiesystemen		?	Ja	Ja	N.v.t.
Vergunningen en Toegangsbeheer (incl. betalingsverkeer)	Verkoop abonnementen en vergunningen, Verkoop tickets Betalingsverkeer	Ja	Ja	Ja	Ja
Parkeercontrole		Ja	Nee	Nee	N.v.t.
WEGSLEEPREGELING					
Handhaving (waaronder wegsleepregeling)		Ja	Nee	Nee	N.v.t.

CPV-codes

Om het de aanbestedende dienst gemakkelijker te maken wordt een selectie van CPV-codes gegeven die van toepassing kunnen zijn op deze productgroep. Deze selectie is niet uitputtend of compleet. Het blijft de verantwoordelijkheid van de aanbestedende dienst om zelf de juiste set van CPV-codes te verzamelen, aansluitend bij de betreffende aanbesteding.

De volgende CPV-codes zijn op deze productgroep van toepassing:

Tabel 2 CPV codes van productgroep Parkeren

Parkeerapparatuur	34926000-4	Parkeerregulatie-apparatuur.
	34996300-8	Besturings-, beveiligings- of signalisatie-uitrusting voor parkeergelegenheid.
	38700000-2	Tijdregistratietoestellen en soortgelijke apparatuur; parkeermeters.
	51214000-5	Installatiediensten voor parkeermeterapparatuur.
Aanleg van parkeervoorzieningen	45213312-3	Bouwen van parkeergarage.
	45223300-9	Bouwen van parkeerplaats.
Beheer van parkeervoorzieningen	45233270-2	Schilderen van markering op parkeerterrein.
	63712400-7	Exploitatie van parkeerterreinen.
	90914000-7	Reiningsdiensten van parkeerplaatsen.
	98351000-8	Beheersdiensten van parkeerruimte.
	98351100-9	Diensten voor parkeerruimte.
Uitvoering parkeerbeheer	98351110-2	Diensten voor het beteugelen van parkeerovertredingen.
	50118110-9	Wegslepen van voertuigen.

Gerelateerde onderwerpen

De productgroep Parkeren is onder andere gerelateerd aan de volgende onderwerpen en/of productgroepen:

- Wegen
- Beheer Openbare Ruimte
- Verkeersregelinstallaties
- Gebouwen
- Stedebouwkundig ontwerp

Kijk voor meer informatie over productgroep(en) op www.agentschapnl.nl/duurzaaminkopen.

Dit document wordt niet geactualiseerd en kan dus andere namen bevatten dan de op de website genoemde productgroepen.

1.2 Beleid en markt

Parkeren is een beleidsinstrument voor gemeenten (en andere overheden). Keuzes in het parkeerbeleid hebben vaak te maken met lastige afwegingen op grond van economische,

verkeerstechisch, ruimtelijke, milieu en sociale aspecten. Enerzijds is behoefte aan een goede toegankelijkheid van voorzieningen en doorstroming van het verkeer. Anderzijds is het beleid gericht op terugdringen van de overlast (lawaai en sociaal), verbeteren van de luchtkwaliteit en het optimaal gebruik van ruimte. Belangrijke beleidsinstrumenten zijn de omvang van het aantal parkeergelegenheden, locatiekeuze en ontsluiting, parkeertarieven en vergunningen en handhaving.

Marktomvang

In Nederland rijden circa 7,4 miljoen personenauto's en 2,1 miljoen bedrijfsvoertuigen (cijfers van 2008). Voor deze voertuigen bestaan 8,9 miljoen openbare parkeerplaatsen en 3,5 miljoen niet-openbare parkeerplaatsen. Van de openbare parkeerplaatsen is 17% gelegen op een parkeerterrein en 2% in een parkeergarage, 1,7 miljoen zijn er 'gereguleerd' waarvan 0,5 miljoen betaald parkeren. De omzet uit publieke parkeervoorzieningen bedroeg in 2003 circa 400 miljoen euro per jaar. Exacte gegevens over de marktomvang in euro's zijn niet nader onderzocht. De Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit geven aan dat de automobilititeit tot het jaar 2020 met 40% zal toenemen. In Nederland groeit het aantal auto's met circa 200 per dag. Dat betekent dat er per dag zo'n 600 nieuwe parkeerplaatsen nodig zijn: bij woningen, werk en andere reisdoelen zoals winkels, recreatieplekken. Onderzoek wijst uit dat een auto gemiddeld 55 minuten per etmaal wordt gebruikt om te rijden: er is dus grote behoefte aan parkeerruimte.

De kennis over parkeervoorzieningen in de gebouwde omgeving is pas de laatste jaren echt in ontwikkeling. Er is een toename van grote, overzichtelijke, heldere parkeergarages: de 'carchitectuur'. Mede onder invloed van financiële motieven geldt: parkeren is business. Goede parkeervoorzieningen betekent een hogere waarde van het vastgoed en dus hoger financieel rendement.

Bij de brancheorganisatie VEXPAN (Platform voor Parkeren in Nederland) zijn vrijwel alle spelers in de keten aangesloten: gemeenten, ontwikkelaars, ontwerpers, leveranciers van voorzieningen en exploitanten.

Andere belangen- en kennisorganisaties die betrokken zijn bij parkeerbeleid en parkeervoorzieningen zijn onder meer:

- ANWB
- Platform Detailhandel Nederland en Politiek
- Facility Management Nederland
- Connekt: innovatienetwerk voor verkeer en vervoer

Marktverhoudingen

Straatparkeren, inclusief betaald parkeren en de handhaving van het parkeerbeleid, zijn publieke taken. De uitvoering kan de overheid (veelal gemeente) overdragen aan een derde partij. In Nederland komt het - voor zover bekend - niet voor dat de exploitatie van het straatparkeren is overgedragen aan een derde partij.

Parkeren op afgesloten parkeerterreinen en parkeergarages is een private activiteit. Deze parkeervoorzieningen kunnen zowel in eigendom zijn van overheden als van particuliere eigenaren. Voor de parkeervoorzieningen in overheidseigendom komen vier exploitatievormen voor: (1) beheer en exploitatie volledig door overheid, (2) exploitatie door overheid en beheer door particulier, (3) exploitatie door particulier en beheer door overheid en (4) zowel exploitatie als beheer ondergebracht bij een particuliere partij. Overwegingen voor gemeenten om zelf eigenaar of exploitant van een parkeervoorziening te zijn, kunnen zowel historie, financieel als betere beïnvloedbaarheid van het gemeentelijke parkeerbeleid zijn.

De overheid heeft de mogelijkheid invloed uit te oefenen op de omvang en aard van de parkeervoorziening via publieke instrumenten als het bestemmingsplan en de milieuvergunning en via particuliere instrumenten, zoals grondverkoop of –exploitatie.

De uitvoering van wegsleepregelingen ligt meestal bij bedrijven die zich naast deze activiteit ook bezighouden met de berging van auto's die gestrand zijn door pech of ongelukken. Grote

opdrachtgevers zijn voor hen zorgverzekeraars en Rijkswaterstaat. Het wegslepen van foutief geparkeerde auto's is voor hen een relatief kleine activiteit.

Aandacht voor concurrentieverhoudingen

De brancheorganisatie Vexpan vraagt aandacht voor de concurrentieverhoudingen bij het duurzaam inkopen van de productgroep Parkeren. Vexpan stelt dat een groot aantal van de (kleinere) parkeervoorzieningen, zeker buiten de grote steden, nu al niet rendabel is. Indien duurzaamheidsoverwegingen leiden tot hogere kosten kunnen deze parkeervoorzieningen dit niet compenseren met hogere tarieven, omdat dit zal leiden tot nog lagere bezettingscijfers. Zo zullen veel klanten op zoek gaan naar goedkopere alternatieven. Voor gemeentelijke parkeergarages zou dit betekenen dat er meer subsidie naar toe moet, waardoor er een ongelijkheid met particuliere exploitanten ontstaat.

2 Duurzaamheid en inkoop

In dit hoofdstuk vindt u de inhoudelijke afwegingen voor duurzaamheid bij de productgroep Parkeren en algemene informatie om duurzaamheid in het inkoopproces mee te nemen.

2.1 Duurzaamheidsaspecten

Tabel 3 Duurzaamheidsaspecten van de productgroep Parkeren

Milieuaspecten	Duurzaamheidsbenadering
Klimaatverandering als gevolg van emissies van broeikasgassen als gevolg van gebruik van fossiele brandstoffen.	<p>Verhoog efficiëntie van energiegebruik door:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Toepassing zuinige parkeerapparatuur • Toepassing zuinige verlichting (zie hiervoor de productgroep openbare verlichting) • Toepassing zuinige installaties, waaronder ventilatie (zie hiervoor de productgroepen bij gebouwen) • Aanpassen rijstijl personeel (training Het Nieuwe Rijden) • Eisen ten aanzien van gemiddeld brandstofgebruik en CO₂-emissies van voertuigen en transportmiddelen • Gebruik van duurzame elektriciteit • Klimaatcompensatie
Aantasting lokale luchtkwaliteit als gevolg van emissies NO _x , roet, stank, et cetera	<ul style="list-style-type: none"> • Bevorderen van de doorstromingsnelheid van voertuigen, op de aan- en afvoerwegen van de parkeervoorziening. in de parkeervoorziening en bij de aansluitingen op de openbare weg. Het verminderen van het aantal start en stops beperkt ook navenant de lokale emissies • Stimuleren van het gebruik voertuigen met lage emissies door de parkeercontrole. Zie voor meer informatie transportgerelateerde productgroepen. • Het beperken van vervuilende parkerende voertuigen. Dit kan alleen in specifieke situaties worden toegepast voor bv. milieuzones in een binnenstad.
Duurzaam materiaalgebruik	<ul style="list-style-type: none"> • Gebruik van duurzame en eventueel hergebruikte materialen. Zie hiervoor ook productgroepen zoals wegen en conserveringswerken. • Duurzame gebruik van materiaal in de bedrijfsvoering: denk hier aan beperking of milieuvriendelijk geproduceerde materialen, zoals papier of bedrijfskleding. De duurzaamheidswinst zal hier waarschijnlijk beperkt zijn. Eventueel spelen communicatieve overwegingen een rol.

Milieuaspecten	Duurzaamheidsbenadering
Zorg om de lokale leefbaarheid (licht, geluid, bodem) en sociale- en verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> • Maatregelen om lichtvervuiling door verlichting van de parkeervoorziening te verminderen en om de overlast van de verlichting van parkerende voertuigen te beperken • Maatregelen om de geluidsoverlast van auto's en bijbehorende personen te verminderen • Maatregelen om de overlast van zwerfvuil te verminderen door het plaatsen van afvalbakken en toezicht op het verkeerd weggooien van afval • Maatregelen om (het gevoel van) onveiligheid weg te nemen door bijv. gerichte verlichting, afsluitbare voorzieningen, overzichtelijke verkeerssituaties en (camera)toezicht • Maatregelen om de kans en impact van parkeeraanrijdingen te beperken
Bodemverontreiniging	<ul style="list-style-type: none"> • Maatregelen om het weglekken van olie en dergelijke naar het grondwater te voorkomen, bijvoorbeeld door gebruik te maken Van vloestofdichte vloeren en olie-afsciederders.
Ruimtegebruik	<ul style="list-style-type: none"> • Bevorderen van optimaal ruimtegebruik
Duurzaamheidsimpact van de leverancier op de samenleving	<ul style="list-style-type: none"> • Intern milieuzorgsysteem, gericht op het benoemen en bewaken van de duurzaamheidsdoelen van de organisatie, inclusief de handhaving van de wettelijke kaders.

Klimaatverandering

Parkeervoorzieningen zijn een onderdeel van de verkeersinfrastructuur en hebben invloed op de toestroom en afwikkeling van het autoverkeer. Een goed georganiseerde verkeersinfrastructuur draagt bij aan een betere doorstroming van auto's en daarmee aan een vermindering van de CO₂ -uitstoot van het autoverkeer.

Veel gemeenten voeren een beleid gericht op een klimaatneutrale gemeentelijke organisatie. Dit beleid omvat energiebesparende maatregelen, het opwekken en/of het gebruik van duurzame energie en (als sluitstuk) de compensatie van de CO₂ die ondanks de maatregelen wordt uitgestoten. Indien de exploitatie van een gemeentelijke parkeervoorziening wordt uitbesteed, kan de gemeente eisen stellen aan de beoogde exploitant die passen bij het klimaatbeleid. Maar ook in het ontwerp van de parkeervoorziening kan energiebesparing een belangrijke plek te krijgen.

Parkeervoorzieningen dragen via het elektriciteitsverbruik van de verlichting, ventilatie, slagbomen, parkeerautomaten en/of liften bij aan CO₂ -uitstoot. Omdat de kenmerken van de parkeervoorzieningen sterk verschillen zal per locatie moeten worden bekeken hoe duurzaamheid kan worden opgenomen. Er kunnen eisen worden gesteld aan bijvoorbeeld verlichting, ventilatie en liften. Deze kunnen ook als algemeen doel voor het gehele complex worden geformuleerd. Ook kan in het ontwerp al worden gevraagd om energiebesparing op te nemen. Om de inschrijvers te stimuleren om nieuwe oplossingen te verzinnen kan in de gunning energiebesparing worden gewaardeerd. Het kan de voorkeur hebben om ontwerp, aanleg en beheer in combinatie aan te besteden om optimalisatie te bereiken. De aanbestedende organisatie kan ook besluiten om de energievoorziening van de parkeervoorziening buiten de aanbesteding te laten, en onderdeel te laten zijn van het eigen energiecontract.

Voor het overige energiegebruik van technische installaties en automaten in parkeergarages en op parkeerterreinen, zoals toegangsbeveiliging, betaal- en ticketautomaten lijkt minder duurzaamheidswinst te halen.

Tot slot kan de aanbieder met een gericht vervoersmanagement (vervoer van medewerkers, type auto's en bewust rijgedrag) een bijdrage leveren aan de klimaatdoelstellingen van de

gemeente. Transport is veelal slechts een fractie van de opdracht en het criterium is daardoor niet proportioneel. Wel kan het een aandachtspunt zijn voor het interne milieubeleid van de opdrachtnemer. Dit geldt bijvoorbeeld voor het brandstofgebruik van auto's van parkeerwachters en wegsleepdiensten en het stimuleren van zuinig rijgedrag.

Lokale luchtkwaliteit

Auto's hebben een negatieve invloed op de luchtkwaliteit. Omdat bij parkeervoorzieningen veel auto's op een kleine ruimte staan, en er veel geremd en opgetrokken wordt, zijn de overlast en de invloed op de gezondheid voor omwonenden relatief groot. Door de locatiekeuze van de parkeervoorziening ten opzichte van bijvoorbeeld woningen, maar ook het weren van relatief sterk vervuilende voertuigen, kan de luchtkwaliteit worden verbeterd. Omdat dit aspect grotendeels buiten de invloedssfeer van de aanbiedende partij ligt, is hiervoor geen criterium opgenomen. De aanbestedende overheid kan hier via het verkeers- of parkeerbeleid wel invloed op uitoefenen.

Ook het filteren van de lucht is een mogelijkheid om de luchtkwaliteit rond de parkeervoorziening te verbeteren, bijvoorbeeld door de toepassing van filters op ventilatiesystemen voordat vervuilde lucht de parkeergarage uitgeblazen wordt. Voor luchtfiltering is geen criterium opgesteld, aangezien het een nieuwe techniek die nog niet vaak toegepast wordt. Voor zover bekend zijn er nog geen normen waaraan deze filters zouden moeten voldoen. Bovendien moet de effectiviteit en doelmatigheid van deze filters worden beschouwd in samenhang met de totale belasting van de luchtkwaliteit.

Grondstoffen

Reductie van het gebruik van (schadelijke) grondstoffen is niet iets specifiek voor parkeervoorziening, maar ook op dit gebied is het mogelijk milieuwinst te behalen. Bij de keuze van bouwmaterialen en apparatuur kan men namelijk rekening houden met de aard van en de hoeveelheid van de benodigde grondstoffen. Parkeergarages en parkeerterreinen volgen daar grotendeels de mogelijkheden die er zijn bij de productgroepen voor Gebouwen en de Grond Weg en Waterbouw.

Bodemverontreiniging

Parkeren - en in het bijzonder het langdurig stallen - brengt het risico van olie lekkages met zich mee, met name uit oude auto's. Voorzieningen zoals vloestofdichte vloeren en vetafscheiders verminderen het risico op verontreiniging van bodem en grondwater. Bij het ontwerpen van de parkeervoorziening kunnen deze voorzieningen geregeld worden. Dit is geregeld via wetgeving. Aanvullende maatregelen lijken hier niet noodzakelijk.

Ruimtegebruik

Om alle auto's in een stedelijk of commercieel gebied goed te kunnen stallen, is er veel grondoppervlak nodig, zeker als men kiest om ook in de piekperiodes voldoende parkeerplaatsen te hebben. Dit impliceert tevens dat een dergelijke parkeervoorziening in de praktijk het grootste deel van de tijd niet vol is. Omdat ruimte in Nederland, en zeker in stedelijke gebieden schaars is, is het delen van hetzelfde grondoppervlak met andere bestemmingen (winkels, kantoren, woningen etc.) wenselijk. De aantasting van de vrije ruimte blijft op die manier beperkt. De mogelijkheden en noodzaak voor dubbelgrondgebruik worden vooral bepaald door het ruimtelijke beleid van de gemeente, het grondoppervlak dat beschikbaar is en door de eisen en wensen van projectontwikkelaars.

Aantasting lokale leefbaarheid

Behalve via de luchtkwaliteit grijpen parkeervoorzieningen in op meer leefbaarheidsaspecten in hun omgeving. Het luidruchtig optrekken van auto's, het legen van asbakjes op straat en koplampen die rechtstreeks woonkamers in schijnen, zijn enkele voorbeelden hiervan. Het vermijden van dit soort zaken ligt in belangrijke mate in het ontwerp van de parkeervoorziening. Omdat parkeerterreinen of -garages, zeker in de rustige uren, vaak als minder prettig wordt ervaren door onder meer onoverzichtelijke situaties en gebrekkige verlichting, heeft dit ook

invloed op de leefbaarheid van de omliggende gebouwen, winkels en kantoren. Ook de verkeersveiligheid speelt mee bij het ontwerp van een parkeervoorziening. Overzichtelijke parkeervakken en wegen en het vermijden van overhangende of uitstekende (betonnen) delen voorkomen parkeerschade en bevorderen de veiligheid van voetgangers.

2.2 Duurzaamheid in het inkoopproces

Duurzaamheid begint met het inventariseren van de behoefte van de (interne) klant. Vervolgens speelt duurzaamheid in elke inkoopfase een rol van meer of mindere betekenis. Meer informatie over hoe duurzaamheid in het inkoopproces kan worden meegenomen is te vinden in de handleiding duurzaam inkopen www.agentschapnl.nl/duurzaaminkopen.

Duurzame aspecten die in het inkoopproces bij de productgroep Parkeren kunnen worden meegenomen zijn:

Parkeer- en verkeersbeleid overheden

Het parkeer- en verkeersbeleid bepaalt in grote mate de mogelijkheden om duurzaamheid voor parkeren mee te nemen. Dit zal meestal gelden als een randvoorwaarde voor de mogelijkheden in een aanbesteding.

Indien parkeren in een groter project voor transport of gebiedsontwikkeling wordt meegenomen zijn er meer mogelijkheden. De markt kan dan worden uitgedaagd om slimme oplossingen te vinden waarin de locatiekeuze, Parkeer Route Informatie Systemen, combinaties van parkeren en gebruik van het openbaar vervoer of differentiatie in het tarievenbeleid in samenhang worden bekeken. Bij deze aanbestedingen is de aanbeveling om duurzaamheid al vanaf het begin mee te nemen en zo mogelijk te formuleren in doelen voor bijvoorbeeld luchtverontreiniging, overlast/hinder en doorstroming.

Kwaliteit en duurzaamheid

De focus bij de aanschaf en exploitatie van parkeervoorzieningen ligt traditioneel op kwaliteit, continuïteit en kostenbeheersing. Dit betekent dat sommige duurzaamheidsaspecten inmiddels gemeengoed zijn, maar is dit gemotiveerd door andere redenen dan duurzaamheid.

Voorbeelden:

- De toepassing van ticketautomaten met zonnepanelen biedt de exploitant vooral meer flexibiliteit om de automaten te verplaatsen zonder afhankelijk te zijn van het energiebedrijf (en bijkomende kosten);
- Door parkeermeters en ticketautomaten vandalismebestendig te maken, wordt de levensduur van apparaten veel langer, wat ook vanuit duurzaamheidsoogpunt beter is.

De wijze van inkopen bepaalt de mate waarin duurzaamheidseisen kunnen worden gesteld. Een parkeervoorziening of –dienst bestaat veelal uit meerdere (kleine) componenten, die elk hun eigen bescheiden duurzaamheidskenmerken hebben. Er is veelal ook niet één overheersend duurzaamheidskenmerk. De duurzaamheidswinst bestaat dan ook uit het doorvoeren van vele kleinere, uiteenlopende maatregelen. Dit roept de vraag op hoe dit in een aanbestedingsprocedure tot uitdrukking kan komen.

Een aanbestedende organisatie heeft de keuze om de aanbesteding ‘en bloc’ (turn-key) aan te besteden of sommige componenten apart aan te besteden. Bij het en bloc aanbesteden bestaat het risico dat de kleine duurzaamheidselementen wegvallen in het grote geheel (niet proportioneel zijn). Dit vermindert de duurzaamheidswinst van de uiteindelijke parkeervoorziening of –dienst. Kiest men voor het apart aanbesteden van componenten, dan zijn de duurzaamheid verhogende maatregelen vaak relatief substantiëler en is meer ruimte om hiervoor duurzaamheidscriteria op te nemen. Vele kleine duurzaamheidscriteria maken daarmee het eindplaatje duurzamer.

Contractduur en terugverdientijd van duurzaamheidsinvesteringen

Daar waar de exploitatie van een voorziening of een dienst wordt aanbesteed, is de duur van de dienstverlening relevant voor de bereidheid van dienstverleners/exploitanten om zelf te investeren in duurzaamheidsverbeterende maatregelen, omdat deze vaak een terugverdientijd van meerdere jaren hebben. De contractduur en de investeringen in duurzaamheid die van een exploitant verwacht mogen worden zijn daarmee dus aan elkaar gekoppeld. Bij korte contractperiodes ligt het meer voor de hand dat de opdrachtgever investeert in deze maatregelen.

Locatiekeuze en aansluiting op de openbare weg

Een goede verkeersafwikkeling van het in- en uitgaande verkeer waardoor er geen of zo weinig mogelijk congestie of wachtrijen ontstaan door de parkeervoorziening, is van groot belang voor de milieubelasting. Dit stelt eisen aan het ontwerp van de parkeervoorziening, maar zeker ook aan de aansluitingen op de openbare weg en aan de toe- en afvoerwegen naar de hoofdonthoudingswegen. Hiermee kan de gemeente ook een bijdrage leveren aan de uiteindelijke milieubelasting van de parkeervoorziening. Een hulpmiddel hierbij kan zijn de aanleg van een parkeerverwijssysteem of de integratie van de nieuwe parkeervoorziening in een bestaand parkeerverwijssysteem. Dit moet uiteindelijk leiden tot minder en schonere autokilometers.

Op grond van de analyses zijn een aantal duurzame aspecten die mogelijk in aanbestedingproces kunnen worden meegenomen.

Energieverbruik

In aanbestedingen voor het ontwerp of de aanleg van een parkeervoorziening kan het energiebesparing, of CO₂ worden meegenomen in de aanbesteding. Energie of CO₂ zijn goed berekenbaar en kunnen doelgericht worden geformuleerd. Of dit aspect relevant is hangt af van de locatie en besparingsmogelijkheden. Bij de vervanging van installaties kan het een rol spelen en bij parkeergarages is het energieverbruik in het algemeen relevant.

Opmerkingen:

- Als een minimumeis wordt geformuleerd dan zal wel een referentieverbruik moeten worden bepaald. In de gunning worden de inschrijvers meer uitgedaagd om nieuwe oplossingen te vinden.
- Zorg voor een goede definitie van de systeemgrenzen en welke installaties binnen de berekening vallen en de omrekeningsfactor van gas naar kWh, GJ of CO₂. Hiervoor zijn bijvoorbeeld standaard rekenregels te vinden in subsidieregelingen.
- Een andere optie is om te eisen dat de gebruikte elektriciteit duurzaam is.

Inpassing parkeervoorziening in de omgeving

Bij het ontwerp of de aanleg kan de inkoper de inschrijvers vragen om een voorstel te maken om het inpassen van de parkeervoorziening in haar omgeving te optimaliseren. De inkoper moet dit aandachtspunt zelf verder uitwerken en daarbij referenties voor geluid, overlast, licht en zwerfafval aangeven.

2.3 Bronnen en relevante informatie

- 'Parkeren in Nederland' i.o.v. Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2003;
- NEN 2443, Nederlands Normalisatie Instituut, 2000.