



Kennisplatform  
Verkeer en Vervoer

# Parkeerbeleid

## *Opmaat tot de vitale stad*

# UPDATE

NUMMER 06 | ZOMER 2012

De nieuwe dimensie van parkeren

Parkeren is rekening houden  
met andere belangen  
en andere beleidsvelden

Parkeren in de vitale stad

Parkeren en de generatie Z

*en verder*

Uitgelicht  
KpVV leest, surft en bezoekt  
KpVV-agenda

UPDATE is een uitgave van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV), onderdeel van CROW.

UPDATE geeft bestuurders, managers en senior beleidsmedewerkers inzicht in, ontwikkelingen uit en opinies over het verkeers- en vervoersbeleid.

Contactpersoon:

Bram van Luipen

Telefoon 030-2918208

E-mail: [bram.vanluipen@kpvv.nl](mailto:bram.vanluipen@kpvv.nl)

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer voorziet de decentrale overheden van benodigde kennis en netwerken bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeers- en vervoersbeleid. Daarbij staat de huidige en toekomstige klantvraag centraal.

KpVV

Jaarbeursplein 15

Postbus 24051

3502 MB Utrecht

Telefoon 030-2918200

E-mail: [info@kpvv.nl](mailto:info@kpvv.nl)

[www.kpvv.nl](http://www.kpvv.nl)

Tekst: Reith | Hendriks & partners

Vormgeving: Hoogteyling BNO

Druk: All-In Printing



Wim van Tilburg

# De nieuwe dimensie van parkeren

Parkeren is in kringen van verkeerskundigen niet het meest sexy onderwerp. Een auto of een fiets die stilstaat, daar valt niet zoveel eer aan te behalen. Een aantal jaar geleden lag dat nog anders. 'Parkeren vormt de sleutel tot het mobiliteitsbeleid', zo was een veelgehoorde stelling gedurende de jaren negentig, tot halverwege het vorige decennium. Het omslagpunt lag rond de verschijning van de Nota Mobiliteit, waarin de auto weer meer ruimte kreeg. En hoewel er op de stelling zelf nog steeds niet zoveel valt af te dingen, is parkeren als mobiliteitsinstrument wat naar de achtergrond verschoven.

Dat wil echter niet zeggen dat het thema aan belang heeft ingeboet. Integendeel, zou je bijna zeggen als je deze Update leest. Parkeren omvat veel meer dan het eindpunt van een autorit of een plek voor de deur. Parkeren is een belangrijke component om steden leefbaar en vitaal te houden of te maken. Dat zien we bijvoorbeeld terug in de bijdrage van Bas Govers in de rubriek 4x4. Hij zegt daar onder andere: "Eigenlijk proberen we juist wat weg te blijven uit de

mobiliteitsinvalshoek, want dan roep je heel snel het gevoel op dat je autootje aan het pesten bent. We pakken het nu veel meer op vanuit de aantrekkelijke en leefbare stad." En ook het interview met stedenbouwer Peter de Bois maakt duidelijk dat parkeren veel meer moet worden gezien als integraal onderdeel van het beleid om vitale steden te creëren, inspeland op de behoeften van de huidige stadsbewoner.

## Vitale stad moet ook oplossingen voor parkeren bieden.

Langzamerhand beginnen we ook meer oog te krijgen voor de wensen van de automobilist, door sommigen zelfs al 'klant' genoemd. We zien dat al enigszins terug in gemeenten die ervoor kiezen de klant keuzemogelijkheden te bieden. Parkeren in het centrum voor een hoog tarief, buiten het centrum voor een lager tarief en aan de stadsrand gratis. Parkeren wordt een 'product' en zo'n benadering leidt tot andere oplossingen die beter passen bij deze tijd. Maar we staan nog aan het begin, want

eigenlijk weten we niet echt wat die klant precies wil. Wat dat betreft valt er nog veel te leren door naar andere disciplines te kijken.

## Stedenbouwers en verkeerskundigen moeten het samen oplossen.

Van belang is ook dat we de branche horen. Of dat nu de parkeerexploitanten zijn of de projectontwikkelaars. Zij zitten er vaak risicodragend in en zij moeten het uiteindelijk op straat waarmaken. Ook bij hen is het besef doorgedrongen dat je geen nieuwe garages moet bouwen als de oude – ook door de economische crisis – nog lege plaatsen laten zien. Meer dan ooit is het dus van belang parkeren integraal te benaderen.

En dan komt natuurlijk de aloude kloof tussen verkeerskundigen en stedenbouwkundigen weer naar voren. De vraag is of die is te dichten met goede voornemens of dat we het structureler moeten aanpakken. Denk daarbij aan het samenvoegen van afdelingen, het bundelen van de verantwoordelijkheden – bijvoorbeeld bij één wethouder – en meer aandacht voor samenwerken in het onderwijs.

*Wim van Tilburg*  
Directeur Kennisplatform  
Verkeer en Vervoer



Jos van den Nouland

Wethouder Verkeer en Mobiliteit,  
gemeente Steenwijkerland



Giuliano Mingardo

Senior onderzoeker en docent,  
Erasmus Universiteit Rotterdam

**Parkeren is rekening houden  
met andere belangen  
en andere beleidsvelden**



**Adriaan Walraad**

Coördinator Verkeersplanologie,  
gemeente 's-Hertogenbosch



**Bas Govers**

Adviseur strategie en beleid,  
Goudappel Coffeng

**Voor de een is parkeren een probaat middel om mobiliteit te sturen. Voor de ander heeft parkeren vooral te maken met de inrichting van de openbare ruimte. Hoe je er ook tegenaan kijkt, parkeren hangt altijd samen met andere belangen en andere beleidsvelden. En hoe ga je daar mee om? Vier vragen aan vier deskundigen.** ►

## Wat heeft 'parkeren' voor betekenis in uw werk?

### Jos van den Nouland

**Wethouder Verkeer en Mobiliteit, gemeente Steenwijkerland ►**

De afgelopen jaren hebben wij flink geïnvesteerd in aantrekkelijke parkeerplaatsen rondom de binnenstad van Steenwijk. Deze investeringen zijn in overleg met de ondernemers tot stand gekomen. Bij het vaststellen van het parkeerbeleid begin 2010 is afgesproken om na de investeringen betaald parkeren uit te breiden. Nu is dat zover, maar hebben we te maken met de slechte economische situatie. Besluiten over parkeren die we twee jaar geleden hebben genomen, staan nu in een heel ander daglicht. Waar het twee jaar geleden nog logisch was om betaald

parkeren uit te breiden, wordt er nu heel anders over gedacht. Dit is een lastige afweging, waarbij we er samen met de ondernemers uit willen komen.

### Giuliano Mingardo

**Senior onderzoeker en docent, Erasmus Universiteit Rotterdam ►**

We doen veel onderzoek en geven advies op het gebied van parkeerbeleid. Parkeren is nog altijd een van de belangrijkste instrumenten voor mobiliteitsbeleid. Het krijgt ook steeds meer aandacht merken we. Niet in de laatste plaats omdat parkeren nu eenmaal kostbaar is en je dus goed moet nadenken voor je beslissingen neemt.

Net zoals bij het fietsparkeren. Ook daar zie je dat ruimte schaars wordt. En iemand moet de rekening betalen. Je ziet nu dat de ontwikkeling van het fietsparkeren dezelfde kant op gaat als bij autoparkeren. Er ontstaat bijvoorbeeld discussie over de invoering van betaald parkeren voor fietsen. We hebben daar recentelijk onderzoek naar gedaan. Kort samengevat komt het er op neer dat mensen best bereid zijn om te betalen als daar kwaliteit tegenover staat. Dat zagen we eerder ook bij het autoparkeren. Al met al wordt parkeren en stallen de komende jaren alleen maar belangrijker.

### Adriaan Walraad

**Coördinator Verkeersplanologie, gemeente 's-Hertogenbosch ►**

Parkeren is 'de ontvangstruimte' van onze (binnen)stad en bepaalt vaak de eerste indruk van de stad. We willen iedereen die naar onze binnenstad komt van harte welkom heten. Dat zijn we – als meest gastvrije stad van Nederland 2010 en 2011 – verplicht. Maar zelfs met de beste wil kunnen we niet iedereen die wil parkeren in onze historische binnenstad ontvangen. De fysieke ruimte is er beperkt en bovendien zijn we zuinig op de (hoge) ruimtelijke kwaliteit.

Daarom zien we ook de transferia aan de rand van onze stad als een belangrijk

# Welke sturingsinstrumenten om mobiliteit via parkeergedrag te beïnvloeden worden nog onvoldoende ingezet?

onderdeel van het parkeren. Daar sta je de hele dag voor de prijs van een uur parkeren in de binnenstad. En daarvoor mag je, zonder bijbetalen, met vier personen met de bus naar de binnenstad of vier fietsen meenemen.

Het gebruik van de drie transferia in onze stad is laagdrempelig en vooral gemakkelijk en daardoor worden ze goed gebruikt.

We communiceren dit actief onder de P+ formule: loop je na het parkeren (in het centrum) of pak je de bus na het parkeren (op de transferia)? De keuzevrijheid is kenmerkend voor hoe we werken in 's-Hertogenbosch: we zoeken naar kansen voor onze stad en voor het parkeren in het bijzonder.

## Bas Govers

**Adviseur strategie en beleid,  
Goudappel Coffeng ►**

We werken op dit ogenblik onder andere aan de parkeernota Utrecht. Dat is zowel inhoudelijk als procesmatig een omvangrijke klus. We zien daar dat het bij parkeren tegenwoordig vooral gaat om communicatie. Je moet het natuurlijk inhoudelijk voor elkaar hebben, maar de grote opgave is dat je het ook zo communiceert dat het bestuurlijk acceptabel wordt. Hoe leg je het uit, waarvoor doe je het allemaal? Daar ben ik in mijn werk in belangrijke mate mee bezig.

**Jos van den Nouland ►**

Sturingsinstrumenten zijn vaak óf dure maatregelen (bijvoorbeeld een dynamisch parkeerverwijssysteem) óf maatregelen die over het algemeen op niet veel draagvlak kunnen rekenen (betaald parkeren, afsluiten van wegen). Binnen onze gemeente zijn de verkeersproblemen niet zo groot dat dergelijke maatregelen op dit moment noodzakelijk zijn. Het uitbreiden van betaald parkeren heeft voordelen voor onze stad Steenwijk: het stimuleert het fietsgebruik naar de binnenstad en op de meest aantrekkelijke parkeerterreinen wordt de parkeerdruk mogelijk lager, wat leidt tot een betere beschikbaarheid van deze parkeerterreinen. Zoals eerder aangegeven, is er op dit moment ogenschijnlijk weinig draagvlak voor uitbreiding van betaald parkeren.

**Giuliano Mingardo ►**

Prijs is nog steeds één van de belangrijkste instrumenten. Daarbij moet je er wel rekening mee houden dat bij transport meestal sprake is van een lage prijselasticiteit. Dat geldt vooral voor aantrekkelijke bestemmingen, zoals de binnenstad. Een kleine tariefwijziging doet dan weinig. Maar je kunt met prijs ook differentiëren. Bijvoorbeeld onderscheid maken naar type auto, of kortparkeren versus langparkeren of bewoners versus forenzen. Een winkelbezoeker betaalt makkelijk 3 euro per uur, een forens niet 24 euro per dag. Als je echt hele goede kwaliteit biedt in een parkeergarage, kun je daarmee ook sturen. Daar willen mensen wel voor betalen.

## **Adriaan Walraad ►**

Zoek het snijvlak van wat mensen willen en wat verkeerskundig mogelijk is. Concreet: elke fietser ontvangen we met open armen en daarnaast spelen we in op de wensen van verschillende groepen autoparkeerders.

We zijn Fietsstad 2011. Fietzers stallen hun fiets gratis in onze vier bewaakte fietsenstallingen. De kosten worden betaald uit parkeeropbrengsten van het autoparkeren. Voor de realisatie van fietsenstallingen was het inleveren van een klein aantal parkeerplaatsen onvermijdelijk. Maar iedereen die de moeite neemt om op de fiets te komen, leggen we in de watten.

Met de gratis bewaakte stallingen zien we naast de bestaande groep fietsers nu ook een nieuwe groep fietsers in de binnenstad: fietsers met luxe en elektrische fietsen, die het eerder niet aandurfd en om op straat te stallen.

We willen graag dat er ook goed gewoond kan worden in de binnenstad. Op dit moment werken we eraan om een evenwicht ten aanzien van de verschillende groepen parkeerders te vinden: bewoners, werkers en bezoekers. We moeten de schaarse en kostbare parkeerplaatsen goed verdelen. En als basis daarvoor is een monitoring van het parkeren nodig. Daarmee

zijn we nog niet klaar, maar wel op de goede weg voor nieuw beleid. Ook met verbetering van het verkeersmanagement verwachten we nog het nodige te kunnen winnen voor de parkeerder.

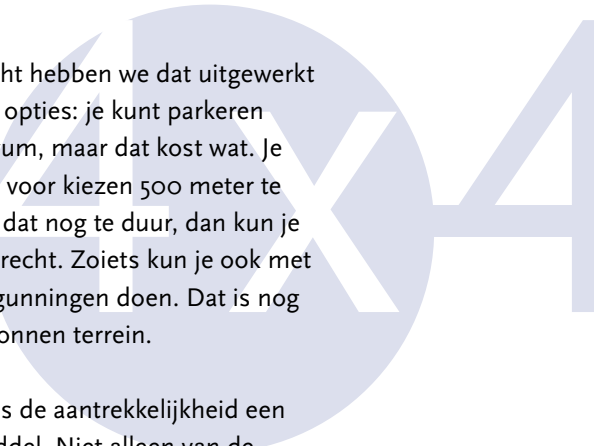
## **Bas Govers ►**

Het oude adagium dat parkeerbeleid de sleutel is tot het mobiliteitsbeleid, geldt niet meer als het belangrijkste argument. We pakken het nu veel meer op vanuit de aantrekkelijke en leefbare stad. Eigenlijk proberen we juist wat weg te blijven uit de mobiliteitsinvalshoek, want dan roep je heel snel het gevoel op dat je autootje aan het pesten bent. Ik denk dat je gebruikers meer keuzes moet bieden en die keuzes ook helder moet profileren, geredeneerd vanuit de bezoeker, de werknemers, enzovoort. Maar ook als het gaat om parkeervergunningen. Probeer het parkeren meer als product te zien en je bezoekers als klant.

In Maastricht hebben we dat uitgewerkt in een paar opties: je kunt parkeren in het centrum, maar dat kost wat. Je kunt er ook voor kiezen 500 meter te lopen en is dat nog te duur, dan kun je verderop terecht. Zoiets kun je ook met parkeervergunningen doen. Dat is nog erg onontgonnen terrein.

Daarnaast is de aantrekkelijkheid een sturingsmiddel. Niet alleen van de

parkeervoorziening zelf maar ook van de aansluitende (loop)routes. Dat geldt overigens ook voor de fiets.





## Vraagt het parkeren in woonwijken een specifieke aanpak?

### Jos van den Nouland ►

Over het algemeen zijn er in onze gemeente geen parkeerproblemen in de woonwijken. Natuurlijk krijgen wij geregeld verzoeken om extra parkeerplaatsen aan te leggen. In bijna alle gevallen gaat het erom dat de bewoner de auto niet vlakbij de woning kan parkeren en is er binnen een acceptabele loopafstand wel parkeerruimte. Een uitbreiding van het betaald parkeren zou tot een verdringing van het parkeergedrag naar woonwijken kunnen leiden. Indien dit tot onoverkomelijke problemen leidt, vraagt dit om nadere maatregelen.

### Giuliano Mingardo ►

De ruimte is schaars, de welvaart neemt toe en dus ook het autobezit. Ook het aantal auto's per huishouden stijgt. Bijvoorbeeld, in in wijken uit de 70-er en 80-er jaren wordt gerekend met 1,3 – 1,6 auto per huishouden. Maar er staan nu vaak 2 tot 3 auto's per gezin. De meeste gemeenten hanteren momenteel een zeer laag tarief in woonwijken. Automobilisten zullen in de toekomst hogere tarieven moeten accepteren.

Dubbelgebruik is een andere mogelijkheid. Bijvoorbeeld een garage die

overdag voor het winkelpubliek is bedoeld en 's nachts aan bewoners beschikbaar wordt gesteld. Dat is in de praktijk echter niet zo eenvoudig. Want als je bewoners alleen 's nachts parkeerruimte biedt, moeten ze 's ochtend weer weg. Dan dwing je mensen om de auto te gebruiken en dat is weer strijdig met het algemene mobiliteitsbeleid om de auto juist minder te gebruiken. En ook het Nieuwe Werken sluit er niet echt goed op aan. Je moet dat dus flexibel aanpakken.

Parkeren op afstand is ook een optie, maar zeker geen goedkope. En met bewoners die gewend zijn aan gratis parkeren of lage vergunningtarieven is het lastig om dat door te berekenen. Maar met tarieven van 8 – 12 euro per maand red je het niet.

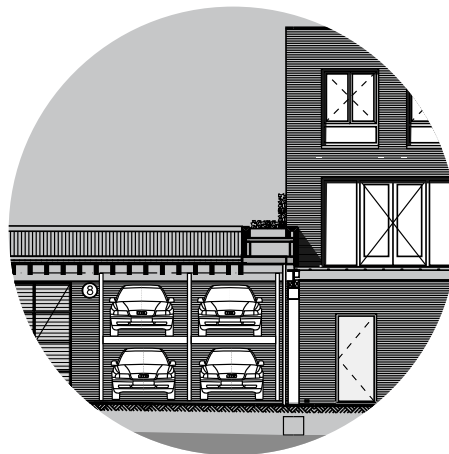
### Adriaan Walraad ►

Het parkeertarief in woonwijken is verhoudingsgewijs laag en er is geen beperking van de parkeerduur in woonwijken. Voor zover parkeren in woonwijken gereguleerd is, is dat vooral voor het tegengaan van de overloop van parkeren uit andere gebieden. Daarbij zien we dat in een aantal oude woonwijken direct om de binnenstad het autobezit de afgelopen jaren veel hoger is geworden, waardoor de openbare ruimte overbelast raakt. Vooralsnog heeft dit geleid tot een gebiedsgewijze aanpak.

## Bas Govers ►

In de wijken zie je vaak dat er pas wordt gereageerd als er klachten komen. Dan volgen er allerlei procedures die zowel ambtelijk als bestuurlijk veel tijd kosten. Het is zaak om het fiscaliseren te standaardiseren. Daarover moet je één keer een besluit nemen. Over de invulling kun je vervolgens in discussie gaan met de bewoners. Dat is anders dan vroeger. Toen werd eerst besloten om het aantal auto's op straat met bijvoorbeeld tien procent te reduceren ten behoeve van deelauto's, fietsen en dergelijke. Nu kijken we meer naar de behoeften die er in de wijk zijn. En dat leidt misschien wel tot meer of juist minder parkeerplaatsen in de wijk.

We merken ook dat bewoners veranderen. In de wijken rond de binnenstad zie je dat er een ander type bewoner is gekomen met een ander mobiliteitsgedrag: minder tweede auto's en minder gebruik van de eerste auto. Het autobezit daalt zelfs in sommige wijken. Je ziet dat ook aan het toegenomen fietsgebruik in de stad. Misschien is dat nog wel meer van invloed dan de aanpassingen in het verkeersbeleid.



4 van 4

## Moet parkeren meer worden geïntegreerd in andere beleidsvelden?

## Jos van den Nouland ►

Belangrijk is dat in de projectgroepen (bijvoorbeeld voor de ontwikkeling van nieuwbouwwijken) alle beleidsvelden aanschuiven. In de projectgroep kunnen de belangen van de verschillende beleidsvelden integraal worden afgewogen.

## Giuliano Mingardo ►

Ja, absoluut. In de eerste plaats in het mobiliteitsbeleid. Parkeren moet vanaf dag één worden meegenomen. Dat geldt ook voor het ruimtelijke beleid en de gebiedsontwikkeling. Veel te vaak

plant men iets moois in een gebied, en pas veel later denkt men aan het parkeren. Als je dat vanaf het begin meeneemt, kun je veel problemen voorkomen.

### **Adriaan Walraad ►**

Zeker! Parkeren wordt nog te vaak gezien als probleem en te weinig als kans. Bij alle ruimtelijke ontwikkelingen moet parkeren in een vroegtijdig stadium betrokken worden. In lijn met onze Koersnota Hoofdinfrastructuur heeft parkeren beleidsmatig een relatie met ruimtelijke ordening en de inrichting van openbare ruimte en ook met andere mobiliteitsthema's als ketenmobiliteit, fietsbeleid, openbaar vervoer en verkeersmanagement.

Dat beleid maken we ook concreet. Neem het ontwerp van onze binnenstadsring. Wanneer de Parallelweg – een parallelle, alternatieve route – gereed is, dan verliest de binnenstadsring zijn functie voor doorgaand verkeer. Dan wordt het een boulevard met een 30 km/uur-inrichting. De binnenstadsring wordt dan voor bestemmend verkeer en gaat meer onderdeel uitmaken van de binnenstad. Dan is het vanzelfsprekend dat parkeren een belangrijke rol speelt bij de aanpassingen aan de binnenstadsring. De toegang tot de verschillende parkeergarages en het straatparkeren loopt allemaal via die binnenstadsring.

### **Bas Govers ►**

Ja en nee. In Utrecht is parkeren onderdeel van een breder proces. Uitgangspunt is de vraag: wat proberen we te bereiken en volgens welke lijnen? Dan kom je tot uitgangspunten als 'minder verkeer in het centrum'. Dat vullen we in langs drie lijnen: het mobiliteitskader, de kwaliteitsagenda voor de openbare ruimte en de parkeernota. Die drie blijken ongelofelijk veel met elkaar te maken te hebben. Bijvoorbeeld: je kunt fietsen bevorderen door het langparkeren langs bepaalde routes terug te brengen. Dat probeer je dan in de parkeernota, ook financieel, weer in te brengen.

Je kunt als het gaat om de samenhang tussen ruimtelijke ordening en verkeer vier niveaus onderscheiden. De afstemming van RO-programma en infrastructuur, de afstemming van de structuren (wegen, fiets, parkeerstructuur), het inrichtingsniveau (profiel en dergelijke) en het functionele niveau. Ik merk dat veel behoefte is aan afstemming op structuurniveau. Daar blijft veel liggen.

<<<



# Creatief met parkeren

Een kleine staalkaart van andere manieren om met parkeren om te gaan.



## Parkeren onder de gracht

Amsterdam wilde er al eerder aan maar kreeg het niet rond. Den Haag gaat het nu echt realiseren. Parkeren in de gracht. Een volautomatische garage gaat plaats bieden aan 150 auto's. Als de garage in 2014 klaar is, rijdt de automobilist zijn auto een entreehuisje binnen en vervolgens wordt deze in 20 seconden automatisch ondergronds opgeborgen. De nieuwe parkeerplaatsen zijn bestemd voor abonneementhouders onder bewoners, ondernemers en werknemers uit de omgeving. Op straat ontstaan daardoor meer parkeerplekken voor bezoekers van de binnenstad.



## Van Heek parkeergarage: driedubbelgebruik

De Van Heek parkeergarage in Enschede biedt plaats aan 1700 auto's. De garage is bestemd voor het winkelend publiek, waaronder de klanten van V&D en de Bijenkorf. Maar ook bezoekers van het Holland Casino vinden er 's avonds een parkeerplaats. Daar worden nu de bezoekers van het nieuw te bouwen Medisch Spectrum Twente aan toegevoegd. De parkeergarage wordt ondergronds via een rollend tapijt direct verbonden met de toegangshal van het ziekenhuis.

## Assendorp: parkeren op afstand

De stationsbuurt van Zwolle stamt uit de negentiende eeuw. Toen speelde de auto nog geen rol. Nu is de wijk uitgegroeid tot een gewilde woonbuurt. Vrijwel alle openbare ruimte wordt echter in beslag genomen door geparkeerde auto's. Goudappel Coffeng heeft, samen met KpVV, voor de gemeente Zwolle en de bewoners een strategie opgesteld voor het parkeren in Assendorp. Centraal staat het gebruik van de openbare ruimte als verlengstuk van de woningen. De openbare ruimte krijgt hierin een kwaliteitsimpuls. Het betekent wel dat een deel van de parkeerplaatsen op afstand komt en dat er een manier moet komen om de parkeercapaciteit goed te verdelen onder de bewoners. De gemeente én de bewoners zijn enthousiast en verkennen de mogelijkheden verder.





## GWL-terrein: bijna autovrij

In 1997 werden de eerste woningen opgeleverd op het voormalig terrein van de Gemeente Waterleidingen in Amsterdam. Er staat nu een (nagenoeg) autovrije woonwijk van zes hectare met niet meer dan zo'n honderd parkeerplaatsen: één per zes woningen. In de statistieken van de gemeente Amsterdam scoort de wijk hoog als het gaat om bewonerstevredenheid. De fiets is voor de meeste bewoners van het GWL-terrein het voornaamste vervoermiddel. Er zijn in de loop der jaren wel enkele maatregelen genomen om de parkeerdruk te verminderen, maar het atoluwe beleid geldt er nog altijd.

## Valet parking scoort bij het Oogziekenhuis



Het Rotterdamse Oogziekenhuis heeft onlangs de 50.000e gebruiker van de valet parking geteld. Het Oogziekenhuis, in het centrum van Rotterdam, introduceerde in 2008 als eerste ziekenhuis een parkeerservice waarbij bezoekers en patiënten voor de deur uitstappen en een chauffeur de auto parkeert. De patiënt ervaart luxe en is verlost van parkeerstress, de buurt ziet de parkeerdruk dalen. Gebruikers kunnen de parkeerservice reserveren via een ziekenhuisdiensten-app.

## Zwolle breidt dubbelgebruik parkeer- voorzieningen uit

Bezoekers van de binnenstad van Zwolle kunnen sinds kort beschikken over 430 extra parkeerplaatsen op een steenworp afstand van het centrum. In samenspraak met Wehkamp kan op zaterdagen, koopavonden en koopzondagen geparkeerd worden op het terrein van het online warenhuis. Zwolle realiseerde al eerder extra parkeergelegenheid door gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen in en om de binnenstad. Zo kunnen bezoekers op drukke (winkel) momenten al terecht bij het Provinciehuis en bij de Belastingdienst.

## Parkeertreintje succesvol

De ParkeerExpress heeft vorig zomerseizoen 23.000 personen in Scheveningen van en naar hun strandbestemming gebracht. De gratis pendeldienst vormde een weekendverbinding tussen de parkeergarages in Scheveningen-Bad en -Haven. Ondanks een matige zomer kon de ParkeerExpress rekenen op zo'n 500 klanten per

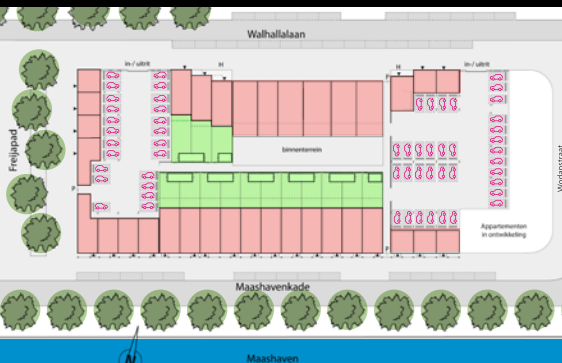
dag. De ParkeerExpress reed als extra service op de boulevard, omdat die slecht bereikbaar is wegens werkzaamheden. Het gratis treintje deed ieder uur een aantal haltes aan op de boulevard van Scheveningen. Het ging om een gezamenlijk initiatief van de Scheveningse ondernemers en de gemeente.



# Parkeren in de vitale stad



Het Parkkwartier op Katendrecht. Auto's van bezoekers staan voor de deur. Maar bewoners parkeren aan het oog onttrokken, binnenin het stadsblok op maaiveldniveau.



**Parkeren krijgt in het publiek domein altijd veel aandacht. Zowel bij raadsvergaderingen als bij bewonersdiscussies. En altijd gaat het over te weinig ruimte voor te veel auto's. Parkeren is in veel gemeenten het terrein van de Dienst Parkeerbeheer. Deze diensten doen het nu meestal niet veel anders dan tien of twintig jaar geleden. Toch is de stad voortdurend in beweging. Sociale patronen, economische omstandigheden en maatschappelijke inzichten veranderen. De vraag is of beleid ten aanzien van de stilstaande auto en fiets meebeweegt. Stedenbouwkundige Peter de Bois en gebiedsontwikkelaar Petra Rutten geven aan waar het volgens hen aan beweging ontbreekt.**

Parkeren is passen en meten. Met behulp van verkeersgeneratiecijfers en parkeerkecijfers rekenen verkeerskundigen uit hoeveel parkeerruimte er nodig is bij bestemmingen. Dankzij de CROW-cijfers weten we bijvoorbeeld dat bij een zwembad een bepaald aantal parkeerplaatsen nodig is en bij een supermarkt een ander aantal. En binnenkort weten we het tot op detailniveau. De ene supermarkt is de andere immers niet en CROW werkt nu aan aparte cijfers voor discounters en voor XL-supermarkten, enzovoort.

Een stap verder gaat de parkeerbalans, een instrument om op basis van dergelijke kengetallen voor een heel gebied te bepalen of er sprake is van een tekort of overschot aan parkeerplaatsen. Ze geven houvast bij het plannen van

parkeervolumes en het verlenen van bouwvergunningen. Onmisbare tools, maar als het aan de stedenbouwer Peter de Bois of gebiedsontwikkelaar Petra Rutten ligt, moet een gemeente meer doen dan alleen de vuistregels toepassen.

#### **Urban flows**

“Het maken van het ontwerp is het probleem niet. Het gaat erom welke motieven je hebt: wat wil je realiseren en waarom”, zegt Peter de Bois. Hij is lector Meervoudig Ruimtegebruik aan de Hogeschool van Amsterdam en daarnaast onder meer hoofdredacteur van het tijdschrift ‘de Vitale Stad’. Volgens De Bois vormt de traditionele kloof tussen verkeerskundigen en stedenbouwers een forse belemmering om parkeerbeleid te ontwikkelen dat beter

inspeelt op de wensen van deze tijd. “In zo'n complex systeem als een stad en de urban flows moet je samenhang aanbrengen. Het lijkt nu wel of verkeer en vervoer losstaan van het vormgeven van de stad, terwijl het één van de belangrijkste voorwaarden is voor de economische en sociale samenhang in steden. Daarvoor moet je kijken hoe een netwerk functioneert, hoe je de auto's opslaat, waar en waarom daar, en wat de belangrijke bestemmingen – de *anchor points* – zijn en hoe je die faciliteert met die opslag.”

Daarbij moet men zich volgens De Bois realiseren dat de stad de laatste zestig jaar veranderd is. “De stad is gefragmenteerd, complexer geworden. Om ergens te komen heb je vaker een auto of fiets nodig en onze behoefte aan

comfort verleidt ons de auto te pas en te onpas te gebruiken. Bovendien hebben mensen ingewikkeldere agenda's gekregen. Ze gaan niet rechtstreeks naar kantoor, maar rijden ook nog even langs de apotheek. De stad, het netwerk, moet de flexibiliteit hebben om dat te faciliteren."

## **Vitale stad zonder gele Falkplanroutes**

Volgens De Bois moeten we afscheid nemen van de gedachte dat je auto's zo snel mogelijk de stad uit moet werken; principes waar newtowns als Almere en Zoetermeer op gestoeld zijn. "Die steden hebben in dat opzicht een slecht verkeerssysteem, een gevolg van dogma's uit het verleden en de strikte scheiding van verkeerssoorten. Ze kennen daardoor alleen seriële verbindingen: er is één manier om van A naar B te komen. Op de Falkplankaarten zijn die in geel ingetekend. Als je naar een andere buurt wilt, moet je eerst terug naar de uitgang. In tegenstelling tot steden als Haarlem, Den Haag, Rotterdam. Daar heb je meer manieren om van A naar B te komen: parallelle systemen.

Hoewel je ook in dergelijke steden ziet dat er bijvoorbeeld door het instellen van eenrichtingsverkeer of voetgangersgebieden gebruiksfragmentatie ontstaat en hetzelfde gebeurt als in de 'seriële steden.'" Een ontwikkeling die volgens



Peter de Bois, stedenbouwkundige

*"Ik zou geen enkel onderhoudsschema van straten accepteren zonder dat nagedacht wordt over de opslag van fietsen en scooters. Op elk adres een haak in de muur."*

De Bois sociaal-economische intensivering van stedelijke gebieden en nieuw beleid in de weg staat en dus moet worden gekeerd. "Daarom moeten verkeerskundigen, ontwerpers en beheerders van de stad samen aan tafel gaan zitten. Ze moeten een doel stellen ten aanzien van de gewenste economische en sociale samenhang van een stad. En wat de bijdrage is van verkeer, de urban flows, aan een hoger doel: de vitaliteit van de stad. Daar zou best uit kunnen komen dat je verkeersbelemmeringen moet terugdraaien, dat je strategischer moet omgaan met toegankelijkheid en bereikbaarheid en ook dat je verkeer meer toelaat in de binnenstad. En daarop moet je dan je parkeerbeleid ontwikkelen. Dus niet langer verkeer weren omdat je het parkeren niet weet op te lossen."

*Anchorpoints* zijn daarbij volgens De Bois de hoekstenen voor een vitale stad-beleid. "Dat zijn de belangrijke bestemmingen voor grote groepen mensen, die niet alleen via één hoofdroute te bereiken moeten zijn, maar via verschillende kriskrasroutes door de stad. Om die bestemmingen gaat het. In onze binnensteden moet je daarom stevig investeren in parkeren voor zowel auto's als fietsen."

## **Economische crisis leidt tot andere keuzes**

Ook de projectontwikkelaars hebben vandaag de dag niet meer genoeg aan kengetallen en parkeernormen om parkeeroplossingen te realiseren. "Ik merk de laatste jaren dat er meer besef is gekomen bij beleidsmakers, dat mensen die het beleid moeten toepassen er in





Petra Rutten, gebiedsontwikkelaar

“Flexibel inspelen op de economische omstandigheden en mobiliteitsontwikkelingen en met creatieve oplossingen gebiedsontwikkeling haalbaar, betaalbaar en inpasbaar maken.”

de praktijk op een andere manier tegen-  
aan kunnen kijken. Als risicodragende  
ontwikkelaar kunnen we tegenwoordig  
iets meer invloed uitoefenen dan een  
aantal jaar geleden. Dat zie je vooral  
bij binnenstedelijke ontwikkelingen.  
En het parkeren is daarbij veel vaker  
het vertrekpunt”, stelt Petra Rutten,  
directeur maatschappelijke ontwik-  
keling bij Proper-Stok Ontwikkelaars.  
Gebiedsontwikkelaar noemt ze zichzelf  
liever en dat strookt ook met de manier  
waarop de sector het parkeren tegen-  
woordig benadert. Want de branche  
ziet ook dat je het met eendimensionale  
oplossingen niet meer redt en dat een  
wisselwerking met gebiedsontwikkeling  
noodzakelijk is. “Tot voor een aantal jaar  
geleden bouwden we zoveel woningen  
en zoveel winkels en vervolgens keken  
we naar het aantal parkeerplaatsen dat

nodig was. Maar die tijd is wel voorbij.  
Met mooie plannen en fraaie vergezich-  
ten red je het niet. Dat heeft te maken  
met de economische crisis. En het feit  
dat het bij gebiedsontwikkeling gaat om  
hoge investeringen met een lange loop-  
tijd waar onzekerheid over inkomsten en  
afzetbaarheid tegenover staan, ook voor  
gebouwd parkeren. Want woningen in  
de binnenstad zijn nu moeilijk verkoop-  
baar. Voor parkeren betekent dit dat je  
zo’n gebied alleen kunt ontwikkelen als  
je slimme oplossingen bedenkt, faseer-  
baar en creatief.”

### **Creatief ontwerp en dubbelgebruik**

Een van de creatieve oplossingen om  
woningen en parkeren betaalbaar te  
maken is dubbelgebruik van parkeer-  
voorzieningen. Rutten: “We hebben



Het project Vondelparc in  
Utrecht: parkeren onder een dek  
met daar bovenop de woningen.



daar goede ervaringen mee. Het toekomstige gebruik kunnen we goed voorspellen. Het is alleen lastig om een goede parkeerexploitatievoorspelling te maken. Theorie en praktijk over marktwerking, tarifiering en het parkeerbeleid in de omgeving sporen niet altijd. En dat beperkt wel de mogelijkheden om daar als gebiedsontwikkelaar risicodragend in op te treden. Ook kijken we of er een andere kwaliteit denkbaar is dan volledig ondergronds. Zo hebben we bijvoorbeeld in het project 'Vondelparc' te Utrecht dekwoningen ontwikkeld: parkeren onder een dek met daar bovenop de woningen. Of zoals in het Rotterdamse project 'Parkkwartier' op Katendrecht op maaiveld, binnenin het stadsblok, aan het oog onttrokken. Maar ik kan me ook voorstellen dat je in de toekomst het parkeren bovengronds meer bundelt en dat een kwalitatieve uitstraling meegeeft. Over tien of twintig jaar kun je misschien wel weer bouwen op die plek."

Je moet dus flexibel kunnen inspelen op wijzigingen in de economische omstandigheden of mobiliteitspatronen, aldus Rutten. "Eigenlijk wil je een langetermijnperspectief schetsen terwijl je een middellangetermijnoplossing kan realiseren. Ondertussen probeer je nu met creatieve oplossingen gebiedsontwikkeling haalbaar, betaalbaar en inpasbaar te maken. Je moet dat soort

zaken niet zeker alleen vanuit vervoer bekijken, maar samen met de gemeente, de verkeerskundige, het flankerend beleid, met oog voor vraag en aanbod en de risicodragende haalbaarheid. Multidisciplinair kun je dan heel wat bereiken."

Als voorbeeld van out of the box denken noemt Rutten het project 'Schiecentrale' in Rotterdam. Een nieuwe 'verticale stad' in een voormalige elektriciteitscentrale die is getransformeerd tot woningen en bedrijven voor de film- en televisiebranche, ICT'ers en kunstenaars. Er wonen en werken 80 bedrijven naast en met elkaar. "De parkeergarage van de Schiecentrale was ondergronds gedacht maar is nu bovengronds ingepast in het stedenbouwkundige blok, met in de rug kadewoningen met uitzicht op de Maas. Door het bijzondere programma van wonen in combinatie met filmproductiebedrijven, twee grote filmstudio's, RTV Rijnmond en het hotel-restaurant-café *Stroom* is voor parkeren optimaal dubbelgebruik mogelijk. Het dek van de parkeergarage wordt gebruikt als multifunctionele gemeenschappelijke buitenruimte. Er ligt een kinderdagverblijf aan en bedrijven hebben via wifi werkplekken in de openlucht."

### **Prijs parkeervergunning omhoog**

Ook veel oude wijken rond de binnenstad en zelfs nieuwbouwwijken aan

Out of the box denken bij Project 'Schiecentrale' in Rotterdam: optimaal dubbelgebruik in

## een verticale stad



de buitenrand gaan gebukt onder het toenemende autobezit. Hoewel die laatste categorie niet echt op mededogen van de stedenbouwer hoeft te rekenen. Dat mensen de aangebouwde garage gebruiken voor de pingpongtafel en de auto op de oprit zetten, daar zit De Bois helemaal niet mee. “Geen probleem, ruimte zat. In dergelijke wijken zijn geen voorzieningen, geen *anchorpoints*. Ik zou daar niet ingrijpen. In de oudere wijken ligt dat anders. Maar daar heb je de parkeervergunning als instrument. Die zijn nu nog hartstikke goedkoop en die prijs kan omhoog. Ik stel wel eens voor om in dergelijke wijken door de bewoners zelf een business case te laten ontwikkelen. Met andere woorden: geef bewoners zelf de taak het op te lossen, waarbij de keuze dan gaat tussen minder auto’s of oplossingen die geld kosten.”

De vraag is dan overigens hoeveel bewoners het geld liever in eigen zak houden. Rutten signaleert in ieder geval bij nieuwbouwprojecten dat de balans aan het omslaan is. “Doordat de financiering voor huizen steeds lastiger is geworden zie je dat mensen liever kiezen voor 25.000 euro meer aan woonkwaliteit dan voor een parkeerplaats.”

### **Fiets redder van de binnenstad**

Maar niet alleen het autoparkeren vraagt oplossingen die inspelen op veranderende behoeften. De fiets kent inmid-

dels vergelijkbare problemen. Rond stations maar ook steeds vaker rond de binnenstad stapelen de problemen zich letterlijk op. Maar, beaamt ook Peter G. de Bois, de fiets is wel de redder van de binnenstad. In ieder geval in de compacte stad. Dat besef is nog lang niet overal doorgedrongen. “Kijk wat er aan scooters en fietsen staat op de Dam. We hebben de auto’s eruit, moeten we nu de fietser er ook uit gooien? Dat kan natuurlijk niet. Er had daar natuurlijk al lang ondergronds iets moeten worden gemaakt voor de fietser. Desnoods laat je de fietsers daar voor betalen. Ikzelf zou geen enkel onderhoudsschema van straten accepteren zonder dat nagedacht wordt over de opslag van fietsen en scooters. Op elk adres een haak in de muur. Ook om als gemeente een signaal af te geven.”

Petra Rutten geeft eerlijk toe dat de fiets misschien niet altijd de meeste aandacht krijgt van de gebiedsontwikkelaars. “Maar we realiseren ons wel heel goed dat we fietsparkeren moeten faciliteren en netjes oplossen op de eindbestemming, anders gaat het ten koste van de kwaliteit van de publieke ruimte.”

Voor mobiliteitsmanagement – een *hot item* bij verkeerskundigen – loopt de gebiedsontwikkelaar overigens niet echt warm. Rutten: “Het gaat om een

integrale afweging, een bushalte voor de deur leidt niet tot minder parkeerplaatsen, dat is te simpel gedacht. En een autoparkeerplaats inruilen voor een aantal fietsparkeerplaatsen? Nee, zo kijken we er niet tegenaan. Ik denk ook dat de kopers van onze woningen of de instellingen waar we voor bouwen dat ook niet waarderen. Wij kijken naar gebiedsontwikkeling met het oog op de lange termijn: hoe verandert het mobiliteitsgedrag in relatie tot de vestigingsvoorwaarden van de bewoners en bijvoorbeeld ondernemers en hoe spelen we daar op in. En het allerbelangrijkste, hoe behoudt het gebied nu én in de toekomst waarde.” <<<<



De parkeerproblemen voor de fiets vormen een steeds groter struikelblok in de binnenstad.



## Parkeren en de generatie

# Z

Fietsers kwakken hun fiets bij voorkeur tegen de dichtstbijzijnde paal en rennen vervolgens naar de trein. Een typering die wellicht voor een deel van de fietsers opgaat, maar de werkelijkheid is toch wat genuanceerder, blijkt uit een recent onderzoek onder fietsers bij Leiden Centraal. Dat fietsers een voorkeur hebben voor gratis stallen, zoals uit het onderzoek bleek, ligt wel voor de hand. Maar ook bleek dat fietsers het bijna net zo belangrijk vinden dat de stalling op de route ligt.

Een argument dat tot nu toe nauwelijks bewust wordt meegenomen bij de planning van stallingen. Een voorbeeld dat laat zien dat we lang niet alles weten van de fietsende parkeerklant.

Voor de autorijdende parkeerklant ligt dat waarschijnlijk niet veel anders. Zo valt in dit nummer van Update te lezen dat de auto een andere waarde krijgt voor de bewoners rond de binnenstad. Ze hoeven niet meer zo nodig een auto voor de deur. Het past niet meer bij ze.

Vervoerseconomen pleiten daarom voor segmentatie op basis van leefstijlen. Ze rubriceren mobilisten in doelgerichten, bewusten, berusters, genieters en prestatiegerichten. Groepen die verschillend aankijken tegen mobiliteit. Ook de NS segmenteert: men

kent de levensverrijker, de individualist, functionele planner, zekerheidszoeker, gezelligheidszoeker en de gemaksoeker. Op basis van die wetenschap werden bijvoorbeeld sfeer en ambiance van wachtruimten aangepast.

En dan is er nog de generatie Z. De toekomstige twintiger, die online leeft en meer heeft met Facebook en apps dan met parkeerkaartjes en tweede auto's. Recent onderzoek suggereert zelfs dat de social media-alternatieven om contact te maken met de medemens het rijbewijsbezit onder die groep doet afnemen.

De parkeersector moet daarom verder kijken dan alleen de prijs van een uur parkeren en de bereidheid van 'een automobilist' om dat te betalen. Meer kennis over de klant leidt tot optimalisatie van het parkeerareaal en gericht parkeerbeleid. Met optimaal gebruik van voorzieningen die ook optimaal zijn gelokaliseerd. Daar ligt nog een onontgonnen terrein te wachten. Een terrein dat wellicht niet opgevuld hoeft te worden met nog meer parkeerplaatsen, maar dat mobiliteitsmanagers betreden met een eigentijdse, creatieve blik en nog meer zoeken naar de verbinding met (de wensen van) gebruikers.

### *Stelling*


***De parkeersector weet nog te weinig over de gebruikers. Meer kennis over de klant leidt tot effectiever parkeerbeleid en betere benutting van parkeervoorzieningen.***



Hiernaast de mening van enkele deskundigen uit het veld. Wat vindt u?

Reageer via de KpVV-groep op





Voor het parkeerbeleid overdag hebben we – zoals veel gemeenten – een doelgroepenbenadering (bewoners, werkers, consumenten). Dat is gericht op het verdelen van parkeer ruimte voor de automobilisten onder hen, dus als zij al (bewust?) voor de auto als vervoermiddel hebben gekozen. Een verdere onderverdeling naar leefstijlen kan volgens mij vooral zorgen voor specifieke beïnvloeding in de vervoerwijzekeuze, die weer direct samenhangt met je parkeerbeleid (aantal parkeerplaatsen, tarieven, op afstand parkeren, enz.). Uiteindelijk is daar dus winst te behalen.

► Walter Prot  
Adviseur Parkeren, gemeente Amersfoort

Parkeer ruimte is een schaars goed. Dat bepaalt nu de (succesvolle) bedrijfsvoering. Maar hoe lang nog? Gebruikers zijn bij uitstek deskundigen over hun drijfveren en hun keuzes. Het is goed als deskundigen zich laten leiden door onderzoek onder gebruikers. Continu, want omstandigheden en (weg)gebruikers veranderen. En voor je het weet verandert je succesvolle bedrijfsvoering.

► Ton Hendriks  
Belangenbehartiger, ANWB

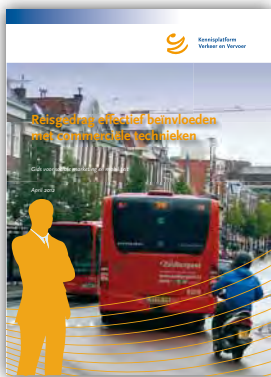
Een effectiever parkeerbeleid is zeker haalbaar als beleidsmakers op het gebied van stedelijke inrichting en mobiliteit de kennis uit de parkeersector beter zouden benutten. De huidige aanpak voor dimensionering van garages op basis van normen en richtlijnen vraagt om een meer verfijnde aanpak, met kennis over welke doelgroepen waar, waarom, wanneer, onder welke voorwaarden en voor welke kosten parkeren.

► Wim van der Heide  
Vice-voorzitter Vexpan

Voor het fietsparkeren geldt in het kwadraat dat we te weinig weten van de gebruikers. In de strijd tegen de fietschaos in de openbare ruimte worden alle fietsers over een kam geschoren. Een parkeerverbod voor alle fietsers. Dus ook voor ouderen die hun fiets als boodschappenkarretje gebruiken. Of: de rekken bij de ingang van de AH worden de hele dag bezet gehouden door het personeel. Er wacht ons een mooie uitdaging het gereedschap voor fietsparkeren aan te scherpen.

► Otto van Boggelen  
Coördinator Fietsberaad

## Reisgedrag effectief beïnvloeden met commerciële technieken



In de mobiliteitssector is momenteel veel belangstelling voor beïnvloeding van reisgedrag via marketingtechnieken. Een sprekend voorbeeld zien we in de Engelse stad Worcester. Daar heeft men in een meerjarig project marketing als instrument ingezet om inwoners aan te zetten tot duurzaam reisgedrag. Dat leidde tot een daling van het aantal auto-kilometers van negen procent. Bewoners ontdekten dat het ov en fietsen ook prima reisopties zijn en dat je lang niet altijd de auto nodig hebt in de stad. Ook zijn bewoners meer gaan lopen.

De aanpak van Worcester wordt sociale marketing genoemd. Met deze techniek wist de gemeente op gestructureerde wijze toe te werken naar effectieve gedragsbeïnvloeding van doelgroepen.

Sociale marketing begint met het leren kennen van de mensen: hoe kijken ze aan tegen mobiliteit? Hoe kijken ze aan tegen de voor- en nadelen van autogebruik? En wat zijn hun barrières om duurzamere vervoermiddelen te gebruiken? Als blijkt dat ze fietsen niet veilig vinden, dan is de vervolgvraag of je het fietsen veiliger moet maken of dat het probleem in de beleving zit. Door dit te onderzoeken, kon Worcester de bevolking segmenteren in doelgroepen die goed beïnvloedbaar waren. Om vervolgens in te spelen op de barrières die die groepen ervaren. Door de barrières weg te nemen, is reisgedrag daadwerkelijk te beïnvloeden.

Het KpVV heeft een gids voor sociale marketing en mobiliteit uitgebracht: 'Reisgedrag effectief beïnvloeden met commerciële technieken'. De publicatie is een bundeling van blogberichten van het KpVV op het gebied van reisgedrag.

Meer info: <http://kpvv-reisgedrag.blogspot.com/>

## KpVV-aanpak voor een aantrekkelijk en bereikbaar winkelgebied

Uit de praktijk blijkt dat maatwerk per gemeente en een hechte samenwerking tussen winkeliers, gemeente en project-

ontwikkelaars nodig is om winkelgebieden beter te laten functioneren en beter bereikbaar te maken.

Daartoe ontwikkelt het KpVV samen met andere organisaties het stappenplan City Scan. Eigenlijk een scan die systematisch en creatief inhaakt op de sterke punten van een winkelgebied. Met nadruk op sfeer, leefbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid. En meer aandacht voor de fietsende klant. In het Zeeheldenkwartier in Den Haag is deze samenwerking succesvol gebleken; de leegstand is verdwenen door nadruk te leggen op de kwaliteit als verblijfsgebied. Deze aanpak komt op het juiste moment. Er is sprake van forse omzetzettingen in de retail. Winkeliers en veel burgers denken dat de omzetzetting het gevolg is van de hoge gemeentelijke parkeertarieven.

Het blijkt echter dat internetwinkelen een van de belangrijkste oorzaken is. Daar komt bij dat in tegenstelling tot het algemene beeld geen enkele gemeente, wellicht Amsterdam uitgezonderd, het parkeren bij winkelgebieden kostendekkend weet te krijgen. De City Scan komt dit najaar beschikbaar bij het KpVV. Een ander stappenplan rond vervoer naar retail is wel al beschikbaar op de KpVV-website.

Meer info: [www.kpvv.nl/vervoer-naar-retail](http://www.kpvv.nl/vervoer-naar-retail)

## Goede kansen voor duurzaam vervoer



Schone voertuigen staan steeds meer in de belangstelling. De elektrische fiets lijkt een hit onder senioren, groengasvoertuigen komen steeds meer in het straatbeeld voor en de elektrische auto krijgt veel media-aandacht. Vanuit doelstellingen gericht op luchtkwaliteit, geluid, klimaat en energie bieden elektrische voertuigen goede alternatieven.

Veel maatregelen om het gebruik van schone voertuigen aan te moedigen zijn echter gericht op het plaatsen van laadpalen (elektrisch), vulpunten (groengas) of het aanschaffen van schone voertuigen (bijvoorbeeld voor het eigen wagenpark). In januari 2012 telde ons land 646 laadpalen en 85 groengasvulpunten. Er rijden al meer dan 1600 volledig elektrische auto's rond, maar dit is nog maar zo'n 2 promille van het totale aantal van

bijna 8 miljoen auto's dat in Nederland rondrijdt. Gedragsgerichte maatregelen zijn echter onontbeerlijk als we willen dat de burger in groten getale overstapt op schone voertuigen. Met het plaatsen van een vulpunt weet de gemiddelde burger nog nauwelijks wat een groengasauto is of dat er een vulpunt is.

Er zijn genoeg kansen. Zo worden er nog weinig elektrische fietsen gebruikt in het woon-werkverkeer boven de zeven kilometer. Ook heeft bijna ieder automerk een eigen type auto op groengas te koop en heeft bijna iedere stad wel een vulpunt. Om gemeenten en andere overheden te helpen bij het formuleren van gedragsmaatregelen gericht op de transitie naar schone voertuigen, heeft het KpVV de handreiking 'Transitie naar duurzaam vervoer – Gedragsmaatregelen op maat' ontwikkeld.

*Meer info: [www.kpvv.nl/transitie-duurzaam-vervoer](http://www.kpvv.nl/transitie-duurzaam-vervoer)*

## Doelgroepenvervoer

Samenwerking op het gebied van doelgroepenvervoer biedt een aantal kansen. Kansen om te werken aan beleid dat rekening houdt met de verschillende mogelijkheden en beperkingen van mensen en dat daarnaast efficiëntievoordelen

oplevert. Zo bespaart in Limburg de WSW-instelling Licom drie ton (40%) op haar vervoerkosten na aanpassingen in de vervoervoorzieningen. En reizen in Groningen meer 65+'ers en meer Wmo-ers met de toegankelijke buslijn 5, nadat aandacht is besteed aan het vergroten van de bekendheid met het openbaar vervoer.

In opdracht van het ministerie van VWS heeft het KpVV meer dan 30 soortgelijke projecten op dit terrein in kaart gebracht in het eindrapport 'Samenwerking op het gebied van doelgroepenvervoer'.

Denkt u na over integratie tussen doelgroepenvervoer en openbaar vervoer? Gezamenlijke inkoop? Uitvoering en beheer en/of samenwerking gericht op indicatie- en informatiefunctie? Dan bevat dit rapport nuttige ervaringen en lessen uit de praktijk. Er zijn elf voorbeeldfactheets van samenwerking op het gebied van doelgroepenvervoer met de contactgegevens van de projectleiders van de samenwerkingsprojecten opgenomen. Ze gaan onder meer over instrumenten die zelfstandig reizen bevorderen, de integratie van (kleinschalig) openbaar vervoer in het doelgroepenvervoer en over vrijwilligersvervoer.

*Meer info: <http://www.kpvv.nl/eindrapport-samenwerking-doelgroepenvervoer>*



**KpVV  
gaat naar ...**

### ICTTP 2012 29 - 31 augustus, Groningen

Tijdens het congres ICTTP delen verkeerspsychologen de laatste internationale inzichten met elkaar. Het KpVV presenteert haar kennis en ervaring met betrekking tot de checklist die in de maak is om kwaliteit van verkeerseducatieve producten te bevorderen en waar mogelijk te toetsen.

*Meer informatie: [www.icttp2012.com](http://www.icttp2012.com)*

### Ecomobiel 9 - 10 oktober, Rotterdam

Een belangrijk congres voor iedereen die met duurzame mobiliteit bezig is. Het KpVV haalt hier kennis en kennisvragen op het gebied van duurzame mobiliteit van de markt en van overheden op.

*Meer informatie: [www.ecomobiel.nl](http://www.ecomobiel.nl)*



**KpVV  
surft ...**

### [www.taxipro.nl](http://www.taxipro.nl)

Taxipro.nl is het online vakblad voor de taxibranche. Professionele taxi-ondernemers en taxichauffeurs worden geïnformeerd over de ontwikkelingen binnen hun vakgebied, waaronder ook nieuws over het contractvervoer.

### [www.compendiumvoordeleefomgeving.nl](http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl)

Het Compendium voor de Leefomgeving biedt een website met feiten en cijfers over milieu, natuur en ruimte in Nederland.

### [www.nvvc-congres.nl](http://www.nvvc-congres.nl)

Het tweejaarlijks Nationaal Verkeersveiligheidscongres heeft in haar programma voor ieder wat wils. De moeite waard om eens de bijbehorende papers te bekijken voor nieuwe ontwikkelingen.

### [www.fuelswitch.nl](http://www.fuelswitch.nl)

Deze website geeft informatie over het rijden op schone brandstoffen en aandrijftechnieken, zoals groen gas, bio-ethanol, biodiesel en elektriciteit.



**KpVV  
leest ...**

### *Nederland Ontkent de Oliecrisis – Vincent van der Vinne*

In dit boek geeft Van der Vinne helder aan waarom er sprake is van een oliecrisis. Deze zou de sector mobiliteit wel eens op zijn kop kunnen zetten. Zie ook het KpVV Bericht nr. 109 hierover.

### *Overwegend onderweg – Lucas Harms*

Het boek is een proefschrift waarin een overzicht wordt gegeven van de veranderingen en ontwikkelingen in de uithuisigheid van Nederlanders.

Het gaat om vragen als: Welke verschillen zijn er tussen bevolkingsgroepen en uithuisigheid en mobiliteit? Welke beweegredenen zijn er voor het onderweg zijn?

### *De menselijke beslisser: over de psychologie van keuze en gedrag – W.L. Tiemeijer, C.A. Thomas, H.M. Prast*

Het is geen recent boek, maar wel uiterst actueel om te lezen nu gedragsbeïnvloeding 'hot' is. Ook het KpVV is bezig met het maken van een koppeling tussen de theorie die hierin staat en de praktijk van verkeer en vervoer.

### *Mindspace, Influencing behaviour through public policy – Institute for Government*

Dit toegankelijke rapport maakt duidelijk dat gedragsbeïnvloeding een nieuwe tak van sport is, naast vertrouwde vormen van overheidssturing als wetten, regelgeving en belastingen. Het beïnvloeden van gedrag, gewoonten en leefstijlen leidt tot significant betere resultaten tegen lagere overheidskosten.



**KpVV  
agenda ...**

### 31 oktober 2012, Den Bosch

### Nationaal verkeerskundecongres 2012

Het vakblad Verkeerskunde/ANWB en CROW/KpVV organiseren op woensdag 31 oktober voor de derde keer het Nationaal verkeerskundecongres, dé jaarlijkse vakdag voor de verkeerskundesector. Bezoekers worden bijgepraat over de laatste ontwikkelingen in hun vakgebied en wisselen kennis en ervaring uit met collega-professionals.

Het KpVV en CROW zullen ook aanwezig zijn op de beurs.

*Meer informatie en de terugblik op NVC 2011 vindt u op [www.kpvv.nl/bijeenkomsten](http://www.kpvv.nl/bijeenkomsten)*