



Utrecht sluit als eerste aan op landelijke parkeerrechtendatabase

■ Servicehuis parkeren interessant voor elke gemeente

Een landelijke elektronische parkeerrechtendatabase: naar verwachting draait dit 'servicehuis' per 1 januari 2010. Op dit moment ligt een voorstel bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer om de database verder uit te werken. Utrecht zal als een van de eerste Nederlandse gemeenten op de database aansluiten. Niek Tijhuis, teamleider parkeermanagement van de gemeente Utrecht, verwacht dat andere gemeenten snel volgen, "simpelweg omdat het systeem voor elke gemeente voordelen biedt en het veel toepassingen kent." Niet alleen gemeenten, ook consumenten zijn beter af met de nieuwe manier van betalen voor parkeren.

Het servicehuis, waarop gemeenten, parkeerbedrijven en dienstverleners van elektronisch betalende parkeeders zich straks kunnen aansluiten, registreert centraal parkeer- of verblijfsrechten van auto's en de betaling daarvoor. Betalen met pinpas, creditcard, chipknip of via mobiele telefoon wordt aantrekkelijker voor de consument. Wie daarbij in de toekomst ook gebruik maakt van zijn kenteken hoeft geen kaartje meer achter de voorruit te leggen. Als het aan de stuurgroep van het servicehuis ligt - tot nu toe de zes samenwerkende gemeenten Amsterdam, Utrecht, Deventer, Enschede, Amersfoort en 's-Hertogenbosch - kunnen automobilisten in 2010 in heel Nederland digitaal parkeren. Het doel is dan ook dat alle gemeenten zich bij het servicehuis aansluiten.

■ Belparkeren aantrekkelijker

De landelijke parkeerrechtendatabase biedt gemeenten voordelen boven een eigen gemeentelijke database. In de eerste plaats

kunnen gemeenten gezamenlijk als één partij optreden naar providers van belparkeren. Zij kunnen dan een lagere vergoeding afdwingen. Dat is voor de gemeente Utrecht de oorspronkelijke reden geweest om zich aan te sluiten bij het servicehuis. Tijhuis: "Tot nu toe hebben we nog geen belparkeren in Utrecht juist vanwege dat tarief." Belparkeren wordt dus aantrekkelijker, dat is een direct voordeel voor gemeenten die deze mogelijkheid al aanbieden. Providers zullen marge moeten inleveren. Daar staat tegenover dat voor hen alle parkeerregelingen en parkeertarieven op één plek beschikbaar komen. Met het servicehuis kunnen gemeenten ook besparen op contractbeheer, omdat zij nog maar met één partner een contract hoeven af te sluiten. Daarnaast biedt een gezamenlijke database veel voordelen als het gaat om allerlei mogelijke toepassingen, zoals milieuzonering en tarievendifferentiatie. Gemeenten hoeven niet steeds het wiel opnieuw uit te vinden. Landelijk of regionaal

zullen veel meer parkeerbedrijven gaan samenwerken.


Voordelen voor gemeenten

- Lagere vergoeding aan providers
- Besparing op contractbeheer
- Lagere kosten handhaven en vergunnen
- Beter kunnen sturen op verkeersstromen

■ Coöperatie

Het servicehuis is een initiatief van en voor gemeenten. Het wordt een onafhankelijke not-for-profitorganisatie, waarvan gemeenten tegen kostprijs afnemer kunnen worden. De basis van de organisatie is een coöperatieve vereniging. Tijhuis legt uit: "Je geeft je belangen dus niet aan een of andere vage club. Zodra je lid bent, heb je invloed op het doel en de dienstverlening van de organisatie en bestuur je dus direct mee. Alle winst komt ten goede aan de leden."

■ Voorbereidingen Utrecht

De gemeente Utrecht ziet in het servicehuis ook veel voordelen voor handhaven en vergunnen. Dit gaat aanzienlijk minder tijd kosten. Het werkt als volgt: de registratie van kentekens wordt gekoppeld aan de 

→ parkeerrechtendatabase. Controleurs gaan met scanners langs geparkeerde auto's om kentekens en parkeerrechten te controleren. In Utrecht gebeurt dat nu nog lopend, maar dat zal in de toekomst alleen maar sneller gaan. In Amsterdam werkt men bijvoorbeeld al met een speciale scanauto.

De gemeente Utrecht gaat er verder 'meteen vol in', aldus Tjihuis. In de binnenstad zijn vijftig nieuwe parkeerautomaten voor kentekeninvoer geplaatst. Daarna volgt het gebied eromheen. Per 1 april is de parkeer-



vergunning gedigitaliseerd. Een parkeervignet achter de voorruit hoeft niet meer en ook de wisseling van vignetten elk kwartaal is niet meer nodig. Daarnaast komt er een speciale bezoekersvergunning voor bezoekers van bewoners in het betaaldparkergebied. Een unieke code of elektronische kaart levert in combinatie met het kenteken parkeerrechten op tegen een gereduceerd tarief. Op dezelfde manier krijgen bijvoorbeeld mantelzorgers een speciale parkeervergunning. "We willen het mensen zo makkelijk mogelijk maken."

■ Betalen per minuut

Het zal even wennen zijn voor de parkeerder: je kenteken altijd bij de hand hebben. Maar de voordelen van het kentekenparkeren zijn groot, zeker als er landelijke dekking van het servicehuis komt. Automobilisten melden zich door invoer van hun kenteken aan en melden zich zodra ze weggaan weer af. Betalen voor werkelijk geparkeerde tijd, oftewel betalen per minuut, wordt hiermee regel in plaats van uitzondering. Op de langere termijn is het denkbaar dat consumenten zelf parkeerplaatsen reserveren via internet of bijvoorbeeld TomTom. Daarnaast

biedt de parkeerrechtendatabase bijna realtime informatie over waar en wanneer parkeergelegenheid is. Als automobilisten parkeeraanwijzingen door krijgen via hun navigatiesysteem of mobiele telefoon kunnen zij makkelijker een parkeerplek vinden. Dat verbetert de mobiliteit in de binnenstad. Burgers dienen wel rekening te houden met het feit dat parkeren op piekmomenten zwaarder kan worden belast, evenals bijvoorbeeld het parkeren van milieu-onvriendelijke auto's.

Gemeenten kunnen meer sturen op verkeersstromen. Door de actuele parkeervraag op een bepaalde locatie te koppelen aan tarieven kunnen zij automobilisten verleiden tot andere keuzes in mobiliteit. Misschien is dat nog wel het belangrijkste argument om te kiezen voor het servicehuis: het geeft antwoord op de vraag hoe de lokale en stedelijke mobiliteit in Nederland verbeterd kan worden.

i Voor meer informatie over het servicehuis, zie www.shpv.nl.
Niek Tjihuis:
06 - 100 99 545, n.tjihuis@utrecht.nl.

Raad van State verklaart bezwaar tegen vrijstelling gegrond

■ Vrijstelling van parkeereisen niet altijd mogelijk

Er kan bijna geen bouwplan worden gerealiseerd zonder dat een oplossing is gevonden voor de door dat plan ontstane parkeerbehoefte. Het is echter niet altijd mogelijk om de benodigde plaatsen daadwerkelijk in het plan te realiseren; althans niet binnen de financiële beperkingen. De kosten van parkeerplaatsen zijn soms dusdanig hoog dat de realisatie van het project in gevaar komt. Het gemeentebestuur kan dan besluiten vrijstelling te verlenen en hiervoor al of niet een financiële bijdrage te vragen. In plaats van het bouwen van voldoende plaatsen heeft de ontwikkelaar betaald een bedrag per niet gerealiseerde plaats en de gemeente neemt daarbij de verplichting op zich om de plaatsen elders aan te leggen. Dat hiermee niet de "kous af is" en het plan kan worden uitgevoerd, leert een recente uitspraak van de Raad van State.

Het gaat om een voorval in de gemeente Deventer waar na een aanvankelijke afwijzing in 2002 het college in 2004 (!) bij het verlenen van de bouwvergunning voor

een complex met 25 appartementen gedeeltelijk vrijstelling verleende van de eis voldoende parkeerplaatsen in het plan aan te leggen. Het geschil spitste zich uiteindelijk toe op 5 parkeerplaatsen. De gemeente betoogde dat zij de van de ontwikkelaar ontvangen financiële bijdrage ter verkrijging van de ontheffing zou aanwenden bij de bouw van een openbare parkeergarage. Deze zou komen te liggen binnen een straal van 600 meter van het betreffende appartementencomplex. Omwonenden, die vreesden voor hun parkeerruimte, maakten bezwaar tegen deze redenering. Zij waren van mening dat het Deventer college met deze toezegging niet voldeed aan de voorwaarden in de gemeentelijke bouwverordening. De Rechtbank was het hiermee eens. Reden voor de ontwikkelaar en de gemeente om hoger beroep bij de Raad van State aan te tekenen. Dit gebeurde overigens pas nadat de gemeente toezegde 2 van de 5 omstreken plaatsen alsnog op de openbare weg nabij het complex aan te zullen leggen. Het geschil ging in de eindfase dus om slechts 3 parkeerplaatsen. In januari van dit jaar oordeelde de Raad van State

dat de uitspraak van de Rechtbank stand kan houden. De bouwvergunning had dus niet verleend mogen worden.

De conclusie is dat de gemeente bij het verlenen van vrijstelling van parkeereisen zorgvuldig te werk moet gaan. Vervangende parkeerruimte moet daadwerkelijk in de behoefte van de betreffende ontwikkeling voorzien of gaan voorzien. Zijn hierover twijfels, dan liggen langdurige vertragingen en financiële risico's op de loer.

Colofon

Update is een uitgave van Spark. Spark helpt opdrachtgevers bij de exploitatie van parkeerplaatsen op straat en in de garage met o.a.

- ontwikkeling van visie op parkeerbeleid
- verbeteren van bedrijfsvoering en exploitatie resultaat
- beter benutten van parkeerplaatsen
- ontwikkeling van parkeeraccommodaties

SPARK

Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam
T 070 317 70 05
F 070 317 80 66
info@spark-parkeren.nl
www.spark-parkeren.nl