

Bezetting parkeerplaatsen binnenstad keldert jaar op jaar

Er wordt steeds minder gebruik gemaakt van binnenstedelijke parkeerplaatsen. Per jaar daalt het gemiddelde aantal verkochte parkeeruren met 10 procent. Omdat het aanbod de vraag verre overtreft, lijkt de noodzaak te ontbreken nog meer stallingplaatsen voor de heilige koe te realiseren.

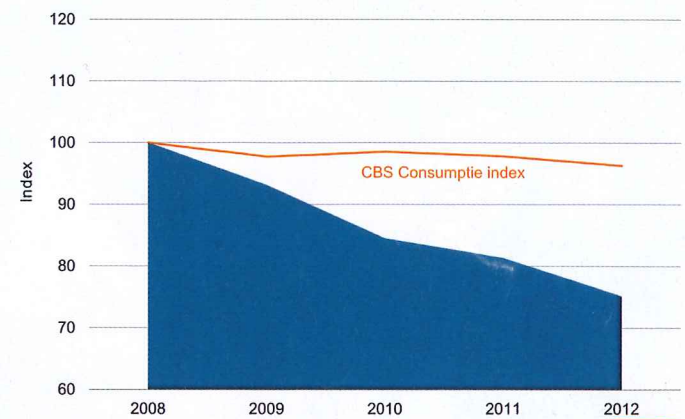
Dat blijkt uit de Parkeerbarometer, een onderzoek van parkeeradviesbureau Spark en de Erasmus Universiteit Rotterdam, in 19 stedelijke centra over de periode 2008-2012. Als gevolg van een toename van het aantal parkeerplaatsen blijkt de daling van het gemiddelde gebruik van een binnenstedelijke parkeerplaats nog groter, liefst 25 procent. De afname van het gebruik van het binnenstedelijke parkeerareaal is aanzienlijk groter dan bijvoorbeeld de afname van de binnenlandse bestedingen over dezelfde periode (3,7 procent).

VRAAGONTWIKKELING De daling van het aantal parkeeruren laat volgens de onderzoekers zien dat de beschikbare parkeercapaciteit in de onderzochte binnensteden gemiddeld genomen volstaat en dat de ontwikkeling van het parkeeraanbod groter is dan de vraagontwikkeling. Naast het onderzoek van het aantal verkochte parkeeruren per jaar, is ook gekeken naar het aantal verkochte parkeeruren ten opzichte van de parkeercapaciteit, de parkeeruren per par-

keerplaats per jaar. Het aantal verkochte parkeeruren per parkeerplaats per jaar is een kengetal dat de mate van gebruik van een parkeerplaats weergeeft. Dus hoe hoger, hoe optimaler een parkeerplek wordt benut. Als de parkeeruren per parkeerplaats per jaar erg laag zijn, kan dat een indicatie zijn voor een overmaat aan parkeercapaciteit.

BINNENSTADSECONOMIE

Interessant is volgens Rob Ebbing van Spark hoe die parkeercapaciteit tot stand is gekomen in de afgelopen jaren. 'Een van de redenen zou kunnen zijn dat de beschikbare parkeernormen te rigide zijn toegepast, ook wanneer hier wellicht geen noodzaak toe was. Of wordt de beschikbare parkeercapaciteit weliswaar gebruikt, maar alleen op een beperkt aantal piekmomenten. In elk geval is het zo dat het toevoegen van (gebouwde) parkeercapaciteit in binnensteden een kostbare aanpak is. Zeker tegen de achtergrond van een dalende behoefte', zegt Ebbing. Nader onderzoek naar het functioneren van de binnenstadseconomie in relatie tot het parkeren is volgens hem raadzaam. Voor het evalueren van het gemeentelijke parkeerbeleid is dat iets waarop moet worden gelet. Ebbing: 'Inzicht in het gebruik is de eerste stap naar het optimaliseren van parkeerbeleid en het beter benutten van reeds beschikbare parkeerplaatsen. Gezien het feit dat veel gemeenten nog moeite hebben om hun data te ontsluiten, is hier alleen al een wereld te winnen.'



Gemiddeld verkochte parkeeruren per parkeerplaats per jaar (Totaal) Index 2008 = 100

Spark

Opvallend is volgens de onderzoekers dat diverse andere gemeenten wilden deelnemen aan het onderzoek maar niet beschikten over de gevraagde data doordat een monitoringssysteem ontbreekt. Over het gebruik van de parkeercapaciteit in individuele binnensteden blijkt maar beperkt informatie beschikbaar. Vaak is die bovendien niet eenduidig en onvolledig en kan als gevolg daarvan niet in perspectief worden geplaatst omdat informatie over landelijke trends en ontwikkelingen ontbreekt.

ONDERBOUWING Doel van het onderzoek is om op een uniforme manier de parkeerproductie van het parkeerareaal in binnensteden van de afgelopen jaren weer te geven, zodat trends en ontwikkelingen inzichtelijk worden. Met de resultaten kunnen gemeenten hun parkeerbeleid en de daarmee samenhangende facetten afstemmen op wat er zich daadwerkelijk afspeelt. Zonder data over het gebruik van parkeerplaatsen, ontbreekt de onderbouwing voor gemeentelijk beleid. In elk geval valt weinig te zeggen over het effect van het gevoerde beleid. Met parkeerbeleid proberen gemeenten de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen zo optimaal mogelijk op elkaar af te stemmen en voor verschillende parkeerders parkeerplaatsen beschikbaar te maken. Ebbing: 'Maar om

parkeerbeleid te kunnen opstellen en om in te kunnen spelen op ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de binnenstad, heb je wel informatie nodig over het gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit. Zowel op straat als in parkeervoorzieningen in de binnenstad door verschillende doelgroepen, zoals binnenstadbezoekers, bewoners en hun visite en ondernemers en werknemers.'

WINKELN Een consument die gaat winkelen overweegt volgens hem diverse aankooplocaties. Door slaggevend in de keuze voor de bestemming is vaak de attractiviteit van het aanbod waarbij zaken als branchering, verblijfsklimaat en prijs een rol spelen. 'Bij een vergelijkbaar aanbod op meerdere locaties gaat de bereikbaarheid van een locatie meewegen in de keuzebepaling. Parkeren is een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheid van de binnenstad en het door een gemeente vastgestelde parkeerbeleid oefent hier invloed op uit door het parkeergedrag van de bezoeker te reguleren.'

Hans Bekkers

Schokeffect tariefsverhoging ijlt lang na

Afzonderlijke gemeenten maken op het gebied van parkeren verschillende ontwikkelingen door. Deels heeft dat te maken met de lokale omstandigheden, deels met het vastgestelde parkeerbeleid.

Zo is bij enkele binnensteden zichtbaar dat een tariefsverhoging een duidelijk (schok)effect heeft op het aantal verkochte parkeeruren. Na het eerste jaar volgt herstel, maar bereikt niet meer het niveau van voor de tariefsverhoging. Een ander fenomeen dat zichtbaar is, is dat het uitbreiden van het betaald parkeergebied uiteindelijk zijn vruchten afwerpt en parkeerders niet meer op zoek gaan naar een gratis parkeerplaats (te lange loopafstand) maar betaald gaan parkeren in de binnenstad.