

Onderwerp: Artikel Parkeerbarometer

Opsteller: Rob Ebbing

Datum: 21 november 2013

Titel

DALING GEBRUIK BINNENSTEDELIJKE PARKEERPLAATSEN

Inleiding

De Parkeerbarometer, een uniek onderzoek in 19 binnensteden van Spark en de Erasmus Universiteit Rotterdam, constateert over de periode 2008-2012, een dalende trend in het gebruik van binnenstedelijke parkeerplaatsen.

Aanleiding

Aantrekkelijke binnenstad

Iedere gemeente wil een aantrekkelijke en levendige binnenstad, waar bewoners graag wonen, werknemers in een inspirerende omgeving kunnen werken en bezoekers met plezier komen winkelen en recreëren. In deze tijd van economische crisis staan de binnensteden enorm onder druk. De vraag die veel gemeenten dagelijks bezig houdt is: "Wat kunnen we doen om onze binnenstad nog aantrekkelijker te maken?"


Keuzegedrag consument

Een consument die gaat winkelen overweegt diverse aankooplocaties (het aanbod) om in zijn of haar behoefte te voorzien. Doorslaggevend 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.

Parkeerbeleid

Het gemeentelijk parkeerbeleid beoogt de vraag naar, en het aanbod van parkeerplaatsen zo optimaal mogelijk op elkaar af te stemmen en voor verschillende type parkeerders parkeerplaatsen beschikbaar te maken.



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

Parkeerbarometer

Over het gebruik van de parkeercapaciteit in individuele binnensteden is vaak beperkt informatie beschikbaar. De wel beschikbare informatie is vaak niet eenduidig en onvolledig en kan als gevolg hiervan niet in perspectief worden geplaatst omdat informatie over landelijke trends en ontwikkelingen ontbreekt. Om die reden heeft Spark met de Erasmus Universiteit Rotterdam het initiatief genomen voor de 'Parkeerbarometer'.

De doelstelling van de Parkeerbarometer is om op een uniforme manier de parkeerproductie¹ van het parkeerareaal in binnensteden van de afgelopen jaren weer te geven, zodat trends en ontwikkelingen inzichtelijk worden.

Met behulp van de resultaten van de Parkeerbarometer kunnen gemeenten hun parkeerbeleid en de daarmee samenhangende facetten nog beter afstemmen en optimaliseren op wat er zich daadwerkelijk afspeelt.

Monitoring & evaluatie parkeerbeleid

Op dit moment zijn de gegevens van 19 binnensteden van kleine en middelgrote gemeenten opgenomen in de Parkeerbarometer. Hierbij is informatie over het gebruik en de ontwikkeling van het volledige parkeerareaal (on-street en off-street²) in de binnensteden verzameld.

Opvallend is dat diverse andere gemeenten (deels) wilden deelnemen maar niet beschikten over de gevraagde data voor deelname aan de Parkeerbarometer doordat een monitoringssysteem ontbreekt.

Ambitie

Voor de huidige Parkeerbarometer is informatie gebruikt over de periode 2008 tot en met 2012. De ambitie is om de informatie van de verschillende binnensteden jaarlijks te blijven toevoegen, zodat trends en ontwikkelingen steeds beter inzichtelijk kunnen worden gemaakt.

Daarnaast is de wens om in de komende periode meer binnensteden te laten participeren, opnieuw met het oog op het vergroten van de kennis over het binnenstedelijke parkeergedrag.

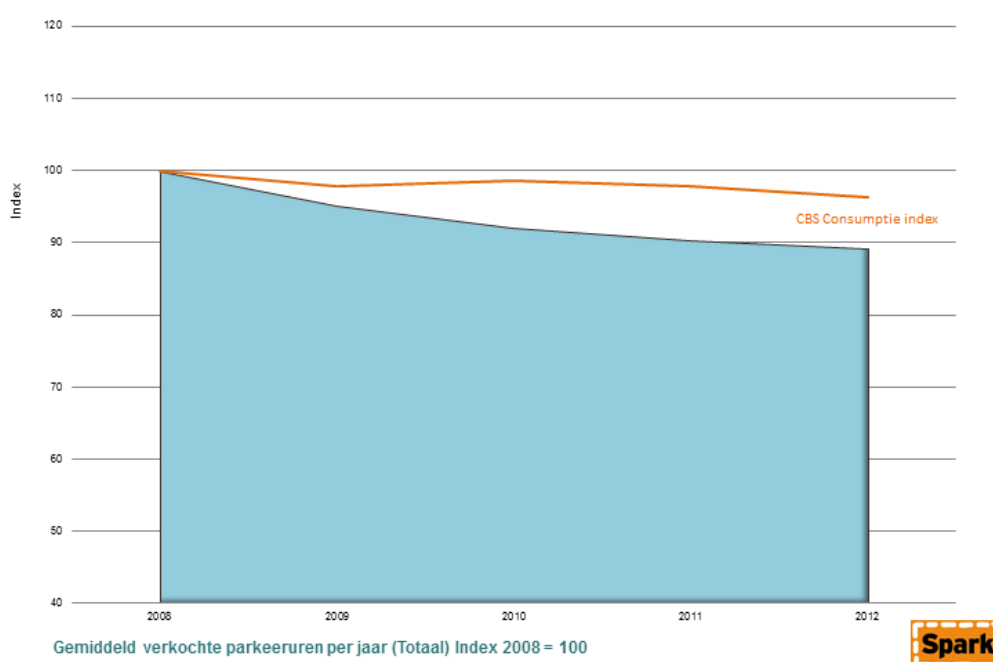
¹ Parkeerproductie: Het op een parkeerplaats gedurende een jaar verkochte aantal parkeeruren.

² Off street: Parkeren in aan de openbaarheid onttrokken parkeervoorzieningen.

Resultaten van de Parkeerbarometer

Uit de aangeleverde data blijkt de overall tendens dat het gebruik van een parkeerplaats, uit te drukken in het verkochte aantal parkeeruren, over de periode 2008 tot 2012 aanzienlijk is gedaald in de participerende binnensteden (zie grafiek 1).

Over de periode 2008-2012 daalt het gemiddelde aantal verkochte parkeeruren per jaar met ruim 10% in de deelnemende binnensteden. Uit onderliggende data blijkt daarbij dat het gemiddelde aantal verkochte parkeeruren op straat per jaar meer daalt dan het gemiddelde verkochte parkeeruren in garages per jaar.

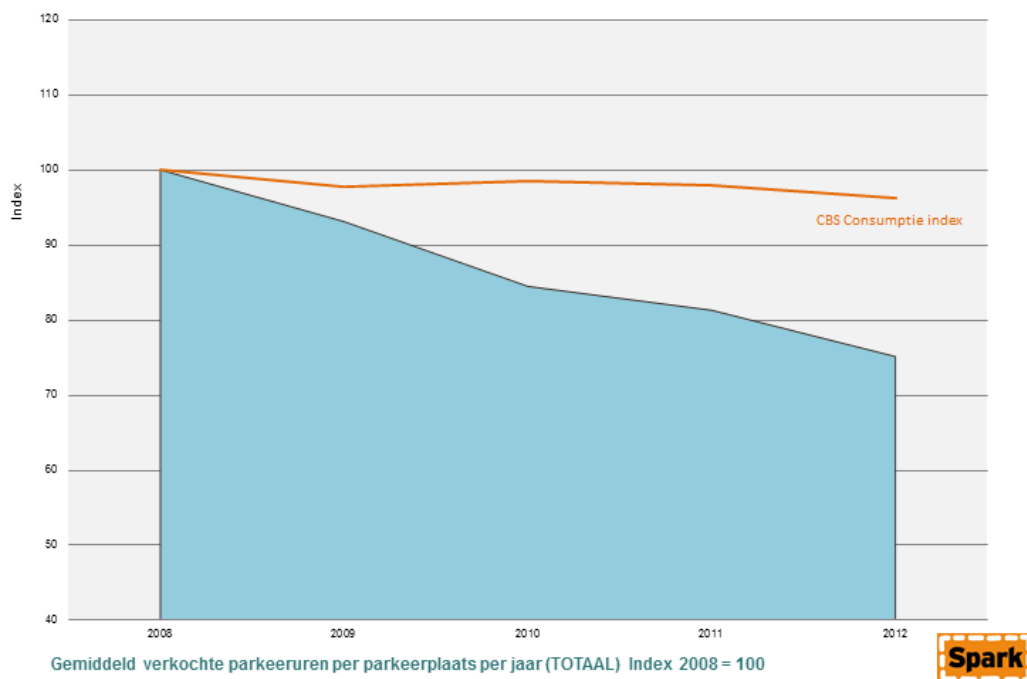


Grafiek 1: Ontwikkeling gemiddeld totaal verkochte parkeeruren per jaar (index 2008 = 100)

Naast het onderzoeken van het aantal verkochte parkeeruren per jaar, is ook gekeken naar het aantal verkochte parkeeruren ten opzichte van de parkeercapaciteit, de parkeeruren per parkeerplaats 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 benut wordt. Als de parkeeruren per parkeerplaats per jaar erg laag zijn, kan dit een indicatie zijn voor een overmaat aan parkeercapaciteit.

De mate van gebruik van een parkeerplaats op totaalniveau geeft een hele duidelijke dalende trend weer, die bij de meeste gemeenten afzonderlijk ook zichtbaar is. Zie grafiek 2.



Grafiek 2: Ontwikkeling gemiddeld verkochte parkeeruren per parkeerplaats per jaar (index 2008 = 100)

Trends en individuele binnensteden

In grafieken is de landelijke trend weergegeven zoals deze naar voren komt uit de door de 19 deelnemende binnensteden aangeleverde data. We moeten er rekening mee houden dat factoren zoals uitbreiding van het gereguleerd parkeergebied en toevoeging van extra capaciteit buiten de binnenstad bedoeld voor bezoekers van het centrum, van invloed zijn op het eindresultaat, de gevonden landelijke trends zullen hierdoor echter niet wijzigen.

Afzonderlijke gemeenten maken verschillende ontwikkelingen door op het gebied van parkeren. Deels heeft dit te maken met de lokale omstandigheden, maar deels ook met het vastgestelde parkeerbeleid. De parkeerproductie uit een binnenstad wordt beïnvloed door specifieke gebeurtenissen.

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.

Conclusie

De Parkeerbarometer wijst uit dat het gebruik van het binnenstedelijke parkeerareaal in de deelnemende binnensteden in de periode 2008-2012 met ruim 10% is teruggelopen. Als gevolg van een uitbreiding van het aantal gereguleerde parkeerplaatsen blijkt de daling van het gemiddelde gebruik van een parkeerplaats nog groter (circa 25%). De afname van het gebruik van het binnenstedelijke parkeerareaal is aanzienlijk groter dan bijvoorbeeld de afname van de binnenlandse bestedingen (CBS) over dezelfde periode (3,7%).

De daling van het aantal parkeeruren zou er op kunnen wijzen dat de beschikbare parkeercapaciteit in de onderzochte binnensteden gemiddeld genomen volstaat en dat de ontwikkeling van het parkeeraanbod groter is dan de vraagontwikkeling.

Interessant is hoe deze parkeercapaciteit tot stand is gekomen in de afgelopen jaren. Op gemeentelijk niveau zal kritisch gekeken moeten worden naar de lokale situatie en de oorzaken. 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 ieder geval is het zo dat het toevoegen van (gebouwde) parkeercapaciteit in binnensteden een kostbare aangelegenheid is. Zeker tegen de achtergrond van een dalende behoefte. Nader onderzoek naar het functioneren van de binnenstadseconomie in relatie tot het parkeren is raadzaam.

Dit zijn aandachtspunten voor het evalueren van het gemeentelijke parkeerbeleid en het laat zien hoe belangrijk het monitoren van het parkeerareaal is. 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.