

Spark Update

Nieuwsbrief over parkeren • Nummer 53 • Juni 2020



Beprijs je gelukkig: parkeertarief als reguleringsinstrument

Inmiddels maken we decennialang parkeerbeleid met als doel het leefbaar en bereikbaar houden van onze steden. Bij de uitwerking hiervan nam de overheid bij het aanbieden van parkeerruimte lang en met succes het voortouw. Het aanbieden van parkeerruimte was, zeker in gebouwde vorm, lang niet altijd profijtelijk. Het primaire doel is immers het reguleren van het gebruik van parkeervoorzieningen en niet geld verdienen.

Speelveld

Het parkeerbeleid heeft eraan bijgedragen dat marktpartijen diverse parkeergarages, veelal met een vorm van subsidie, gerealiseerd hebben. Inmiddels verandert het speelveld door een toenemende schaarste als gevolg van een groeiende parkeerbehoefte en een onvoorzien sterke stijging van de parkeertarieven.

Het exploiteren van parkeervoorzieningen is een volwassen markt geworden waar private partijen er als de kippen bij zijn om een graantje mee te pikken, met name daar waar kosten en opbrengsten zich zo tot elkaar verhouden dat er nu wel een commercieel aantrekkelijk rendement gemaakt kan worden.

Instrument

Bij de uitvoering van het parkeerbeleid is het parkeertarief een van de belangrijkste instrumenten om vraag en aanbod naar parkeerruimte op elkaar af te stemmen. Met tariefverschillen wordt het bijvoorbeeld mogelijk om auto's van de straat in parkeergarages te krijgen of het gebruik van transperia te stimuleren.

Dit instrument is van groot belang om te sturen op de kwaliteit van onze openbare ruimte.

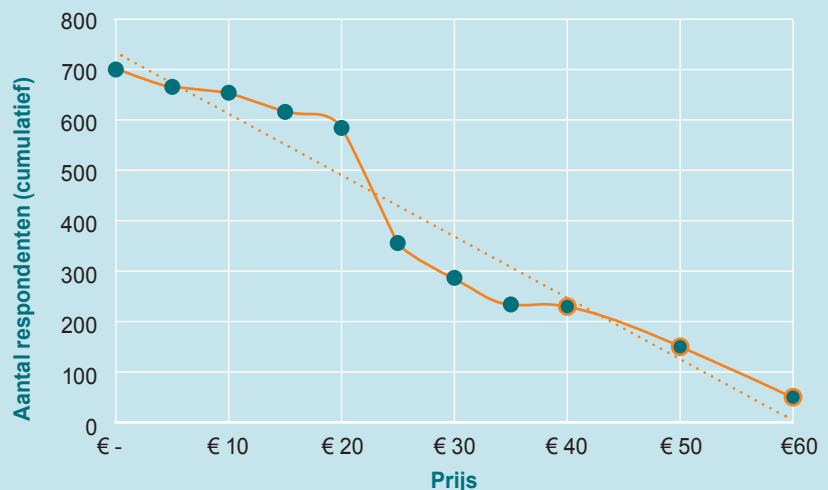
Marktpartijen

Hoewel de overheid nog veruit de grootste aanbieder van parkeerruimte is, is met de toetreding van marktpartijen op de parkeer-

markt haar monopolie voor wat betreft het parkeren in parkeergarages doorbroken. De marktpartijen die toetraden waren daarbij op de hoogte van het doel van de parkeerregulering en dat de overheid, met een monopolie op het straatparkeren, geen winstoogmerk heeft maar juist verschillende andere beleidsgerelateerde doelen nastreeft.

Toch moet de overheid zich houden aan juridische regels die voor commerciële partijen een eerlijk speelveld waarborgen; een complicatie die bij het optimaliseren van parkeertarieven in de gaten gehouden moet worden. →

Vraagcurve parkeerabonnement



→ Marktpartijen streven naar winst. Met nieuwe technieken als bijvoorbeeld apps, brokers, prebooking en klantenkaarten proberen zij de klant te verleiden om in hun garages te parkeren. De gemiddelde parkeerder is echter een gewoontedier en laat zich niet eenvoudig beïnvloeden. Afhankelijk van het klantprofiel (bijvoorbeeld zakelijk of niet) is de nabijheid van het uiteindelijke bezoekdoel vrij dominant bij de keuze voor een parkeerlocatie.

Afschaffen

Veranderend consumentengedrag heeft invloed op de binnenstad. In een poging om deze ontwikkeling te keren, wordt zo nu en dan gelobbyd voor het afschaffen van betaald parkeren. Hiermee zou het belangrijkste instrument van de parkeerregulering overboord gezet worden. En omdat parkeren ook daarmee niet gratis wordt, zullen gemeenten de kosten ervan op een andere manier moeten dragen. Nog los van de juridische complicaties (het gratis gaan aanbieden van een dienst die wel degelijk kosten met zich meebrengt, leidt in principe tot een verstoring van het privaat-publieke speelveld) is het gratis maken van parkeren dus geen goed initiatief.

Beleidsdoelen

Door kwantitatief en kwalitatief onderzoek te doen naar de behoefte van parkeerders (zie grafiek) kun je invulling geven aan de beleidsdoelen. Er zijn legio mogelijkheden om parkeertarieven op basis van diepe data-analyse en toepassing van economische technieken effectiever aan concrete beleidsdoelen te koppelen. Vooral in situaties waar de verschillen tussen tarieven vrijelijk bepaald kunnen en mogen worden, krijgt de lokale overheid zo een krachtig middel in handen de parkeerdruk te beïnvloeden, en zo strategische langetermijndoelen met meer succes na te streven.

Colofon

Spark Update is een uitgave van Spark. Vanuit de praktijk worden hier actuele parkeergerelateerde thema's behandeld.



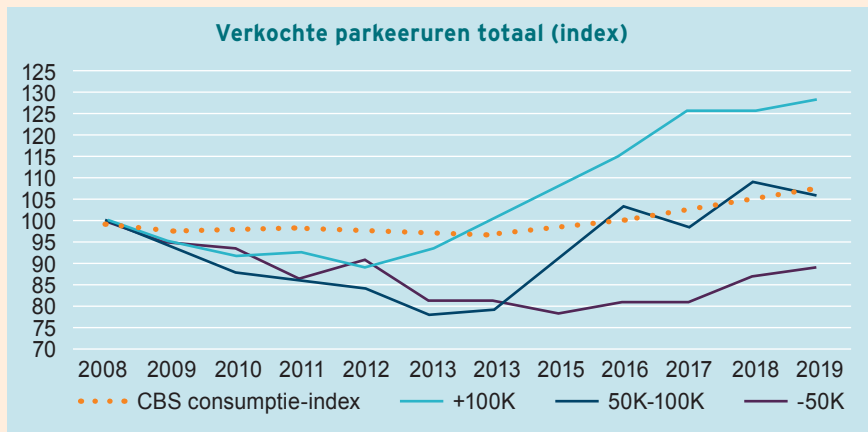
Nieuwstraat 4 | 2266 AD Leidschendam
T 070 317 70 05
info@spark-parkeren.nl | www.spark-parkeren.nl

@sparkparkeren
linkedin.com/company/spark-parking
spark-parkeren.nl/parkeermonitor
parkeerbarometer.nl

EEN WERELD TE WINNEN

Parkeerbarometer resultaten 2019: Parkeerbeleid doet ertoe

In tijden van crises klinkt de roep om oplossingen het luidst. En juist op dit soort momenten is het beter om het hoofd koel te houden, naar de feiten te kijken en geen overhaaste besluiten te nemen.



Gelukkig hebben steeds meer gemeenten hun parkeerdata op orde, waardoor zij ook in dit soort situaties kunnen analyseren wat er gebeurt om vervolgens waar nodig onderbouwd en gericht actie te nemen. De basis hiervoor bestaat uit parkeerdata over de eigen situatie. Vergelijken hiervan met de ontwikkelingen elders biedt een klankbord, houvast om zo succesvol mogelijk door deze roerige tijd heen te komen. Om hierbij te helpen hebben Spark en de Erasmus Universiteit Rotterdam (EUR) met de Parkeerbarometer wederom de ontwikkeling van het parkeren in diverse Nederlandse binnensteden in kaart gebracht.

Parkeerproductie

Het aantal in een binnenstad verkochte parkeeruren, de parkeerproductie, geeft een goede indicatie van het gebruik van binnenstedelijke parkeerplaatsen. Bovenstaande grafiek geeft over de periode 2008 - 2019 in een index weer hoe de parkeerproductie zich heeft ontwikkeld in kleine, middelgrote en grote steden.

De parkeerproductie van gemeentes met meer dan 100.000 inwoners vertoonde in 2012 een trendbreuk en ligt inmiddels ruim 20 procentpunt boven de CBS index. De middelgrote gemeentes (50.000 - 100.000 inw.) blijven na een inhaalrace (2014 - 2016) schommelen rond de CBS-index. Van de drie categorieën blijkt dat de parkeerproductie van de deelnemende kleine gemeentes (< 50.000 inw.) nog ruim 10% onder die van het startjaar 2008 ligt.

Parkeergarages

Uit de grafiek blijkt dat de ontwikkeling in de kleine gemeentes achterblijft bij die van de middelgrote en de grote steden. Uit de achterliggende cijfers blijkt dat de in 2013 geconstateerde trend van verschuiving van straat naar parkeergarage nog steeds doorzet. Het marktaandeel van de parkeergarages in de parkeerproductie was in 2018 43% en is in 2019 opgelopen naar 57%. Het marktaandeel van parkeergarages steeg het sterkst in de middelgrote steden (+18 procentpunt) gevolgd door de kleine steden (+13 procentpunt).

De parkeerproductie geeft een indicatie over het functioneren van de economie van de binnenstad. We vergelijken de productie met het bestedingsvolume van onze huishoudens, welke het CBS weergeeft in de reeks 'binnenlandse consumptie huishoudens'.

COVID-19

Het (parkeer)beleid is er op gericht onze steden leefbaar en vitaal te houden. Uit de groei van het marktaandeel van de parkeergarages lijkt het beleid te werken. Inmiddels hebben we te maken met de gevolgen van COVID-19. De meest recente inzichten tonen dat de lockdown een ongekende trendbreuk veroorzaakt in de parkeerproductie.

Check www.parkeerbarometer.nl