

Parkeerbarometer
Een wereld te winnen!!!

Dagmar Bisschops-Severens
Spark
dagmarbisschops@spark-parkeren.nl

Rob Ebbing
Spark
robbing@spark-parkeren.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
21 en 22 november 2013, Rotterdam**

Samenvatting

Parkeerbarometer – Een wereld te winnen!!!

In de media zijn bijna dagelijks uitspraken te lezen als “aantal bezoekers in binnensteden gaan achteruit” en “parkeerplaatsen staan leeg”. Of dit en in welke mate dit ook daadwerkelijk zo is vroegen wij ons af. Er is namelijk geen eenduidige informatie beschikbaar die dit aantoonst. Dit triggerde ons om hiermee aan de slag te gaan. Immers eenduidige en betrouwbare gegevens over het gebruik van onze parkeerarealen vormt een randvoorwaarde voor het maken en toetsen van (parkeer)beleid. Hoewel dergelijke gegevens beschikbaar zijn en onze Minister Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu) recent heeft besloten deze te gaan ontsluiten, worden deze door de beleidsmakers nog slechts matig benut. Terwijl alle partijen er baat bij hebben informatie te delen om hiervan te leren en dit toe te passen in hun eigen omgeving. Dé reden voor Spark om samen met Erasmus Universiteit Rotterdam met de Parkeerbarometer te starten.

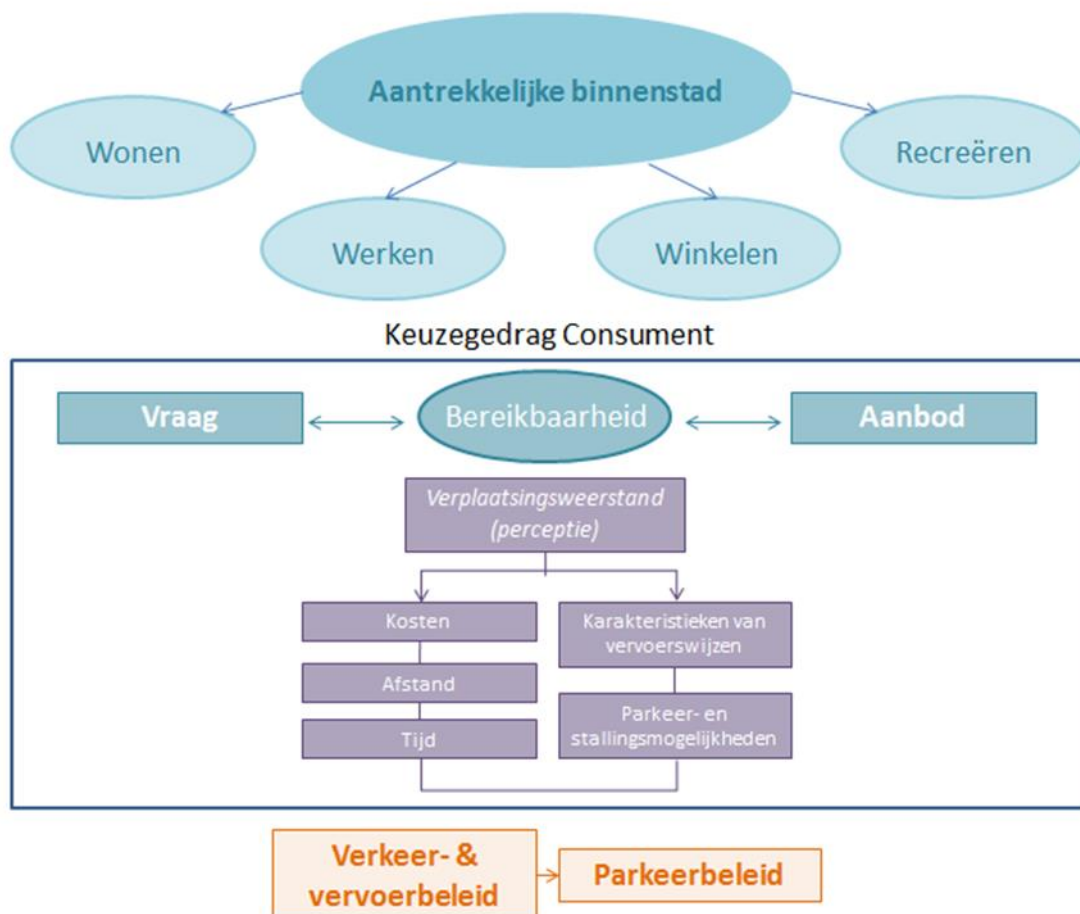
In de Parkeerbarometer stellen deelnemende gemeenten en exploitanten parkeerdata over het gebruik van hun parkeervoorzieningen in stadscentra van de afgelopen jaren (2008-2012) beschikbaar. Hiermee wordt de parkeerproductie van het volledige parkeerareaal in stadscentra op een uniforme manier geanalyseerd en in beeld gebracht. Dit stelt ons in staat om vergelijkingen in de ontwikkeling van het gebruik van parkeerarealen te maken en trends te signaleren. Met deze informatie kan een gemeente de effectiviteit van het gevoerde (parkeer)beleid bepalen en indien gewenst gericht bijsturen. Dit stelt de gemeente in staat om het parkeerareaal zo optimaal mogelijk af te stemmen op de werkelijke behoefte en mogelijke toekomstige behoefte (namelijk beter inzicht in trends).

1. Inleiding

Iedere gemeente wil een binnenstad, waar bewoners graag wonen, werknemers werken in een aantrekkelijke omgeving en bezoekers met plezier winkelen en recreëren. En de aantrekkelijkheid van die binnenstad of het kernwinkelgebied staat op dit moment onder druk. Op dit moment ondernemen diverse gemeenten allerlei acties teneinde het tij te keren. Het verlagen van het parkeertarief en het opvangen van de verminderde parkeerinkomsten, is daarbij de meest in het oog springende maatregel. Maar is dit ook de juiste maatregel? Of kunnen de, als gevolg van die maatregel, sterk verminderde parkeeropbrengsten niet beter worden ingezet voor slimmere maatregelen die de concurrentiepositie van de binnenstad verbeteren?

Om deze vragen goed te kunnen beantwoorden en uiteindelijk bepaalde ontwikkelingen te kunnen duiden zijn de juiste data nodig. Wat moet je meten en doe je dat?

Of een bestemming als aantrekkelijk wordt gezien, hangt in hoge mate af van de behoefte en het beschikbare aanbod. De uiteindelijke keuze voor een specifieke locatie en vervoerswijze wordt mede bepaald door de bereikbaarheid en de ervaren verplaatsingsweerstand. De aanwezigheid, de ligging ten opzichte van de bestemming en de prijs van de parkeermogelijkheden maken onderdeel uit van de verplaatsingsweerstand. Een binnenstad is daarom aantrekkelijk voor bezoekers wanneer het een goed aanbod en een prettig verblijfsklimaat kent, maar daarnaast ook goed bereikbaar is.



Het beschikbaar zijn van kwalitatief goede en voldoende parkeermogelijkheden is (vooral) voor bezoekers van belang. Maar het bieden van deze parkeerruimte kan op gespannen voet staan met de kwaliteit van de openbare ruimte. Het ontlasten van de openbare ruimte door parkeerruimte in gebouwde voorzieningen onder te brengen is een goed, maar vrij kostbaar, alternatief. Het goed faciliteren van de parkeerbehoefte van de verschillende doelgroepen vergt daarom afstemming tussen het beschikbaar hebben van voldoende parkeerruimte en het gevoerde parkeerbeleid. Goede informatie is een randvoorwaarde voor het maken en evalueren van het beleid. En omdat deze informatie veelal beschikbaar is maar niet altijd op een eenduidige wijze wordt samengevoegd en wordt vergeleken, heeft Spark met de Erasmus Universiteit Rotterdam het initiatief genomen voor de Parkeerbarometer. Een onderzoek waaraan zowel gemeenten als ook exploitanten deelnemen.

2. Parkeerbeleid

2.1. Een visie op parkeren

In het gemeentelijk (parkeer)beleid wordt vastgesteld hoe enerzijds de parkeerbehoefte van de verschillende doelgroepen gefaciliteerd worden en anderzijds de groei van niet-noodzakelijk autoverkeer beperkt wordt. Dit noodzaakt om te komen tot een parkeerbeleid als afgeleide van een integrale visie op de lokale economie, het verkeer en vervoer, de ruimtelijke ordening en het milieu.



De basis van het parkeerbeleid is de aard, omvang en ligging van parkeervoorzieningen en de keuze voor welke doelgroep op welk moment en op welke manier deze bestemd zijn.

Op basis van deze onderdelen wordt het parkeerbeleid vormgegeven:

1. Doelgroepen
2. Beschikbare parkeercapaciteit
3. Parkeernormen

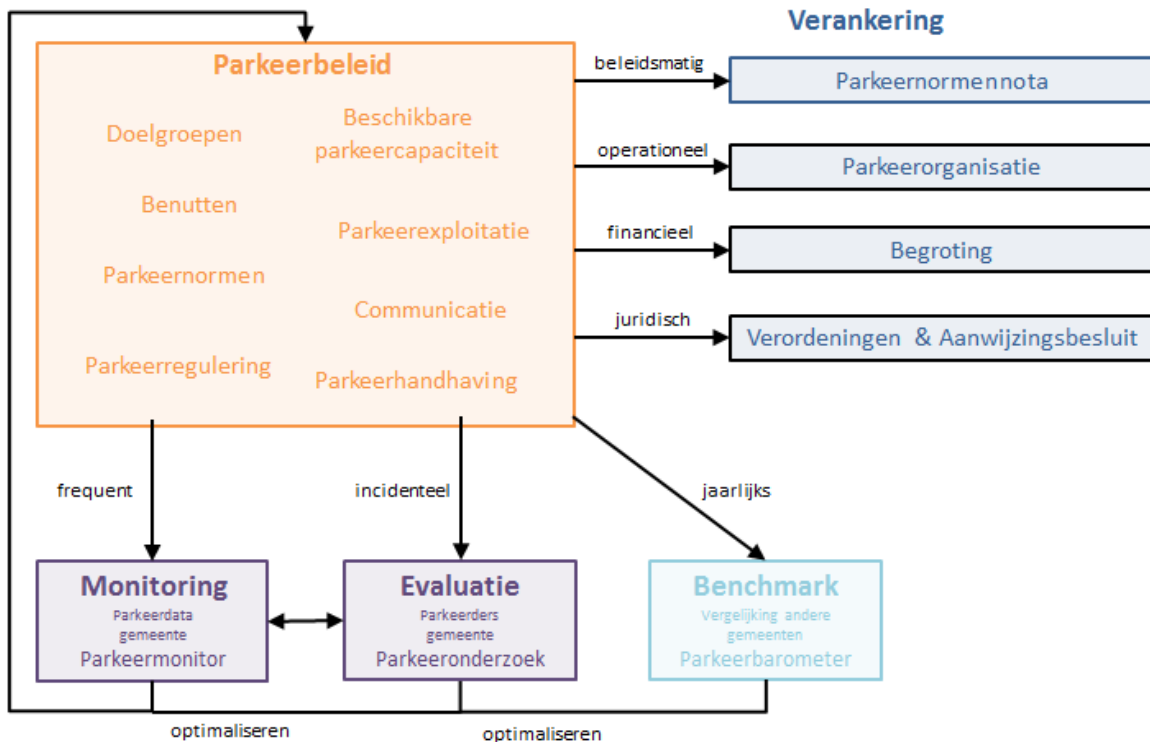
4. Benutten
5. Doelgroepen op de juiste plek (parkeerregulering)
6. Communicatie
7. Parkeerhandhaving
8. Parkeerexploitatie

2.2. De Parkeerorganisatie

Om het parkeerbeleid ook op een goede manier tot uitvoering te kunnen brengen is het van cruciaal belang dat de gemeente het parkeren goed georganiseerd heeft. Het parkeerbeleid moet verankerd zijn binnen de gemeentelijke organisatie. Dit betekent dat beleidsmatig, financieel, juridisch en operationeel de taken die horen bij het parkeren tot in de details uitgewerkt zijn en onderdeel uitmaken van de dagelijkse werkzaamheden.

2.3. Monitoring & evaluatie

Als het parkeerbeleid en de daarbijhorende parkeerexploitatie en parkeerbeheer is geïmplementeerd, is het uitermate belangrijk op de hoogte te blijven van wat er daadwerkelijk gebeurt op straat en in de garages. Door middel van een monitoringssysteem (Parkeermonitor) kunnen er regelmatig (per week, per maand, per kwartaal, per jaar) rapportages opgesteld worden waaruit duidelijk wordt of het parkeerbeleid uitwerkt zoals verwacht en dus de gewenste effecten heeft. Indien dit niet het geval is, kan tijdig bijgestuurd worden. Daarnaast zullen de rapportages ook inzichtelijk maken óf en waar er zich mogelijk nieuwe knelpunten voordoen, die om een oplossing vragen. Naast de monitoring wordt er vaak incidenteel (1 keer per 2 jaar) een evaluatie van het parkeerbeleid uitgevoerd, waarbij parkeeronderzoek wordt gedaan in de vorm van bezettings- en betalingsgraadmetingen, enquête onder verschillende doelgroepen parkeerders e.d.



2.4. Parkeerbarometer

Nu zijn wij van mening dat er nog een stukje van de puzzel ontbreekt. Om een goede analyse te maken van wat er nu precies gebeurt op het gebied van parkeren in een stad, is het ook belangrijk te weten welke trends en ontwikkelingen zijn er nu in andere steden zichtbaar. Is er een algemene tendens te ontdekken of zijn dit specifieke effecten van het opgestelde parkeerbeleid? Kortom er is nog een wereld te winnen op dit vlak. Reden genoeg om met de Parkeerbarometer te starten.

De doelstelling van de Parkeerbarometer is om op een uniforme manier de parkeerproductie van het parkeerareaal in stadscentra van de afgelopen jaren weer te geven, zodat trends en ontwikkelingen inzichtelijk worden en deelnemende gemeenten binnen hun categorie zich desgewenst met elkaar kunnen vergeleken.

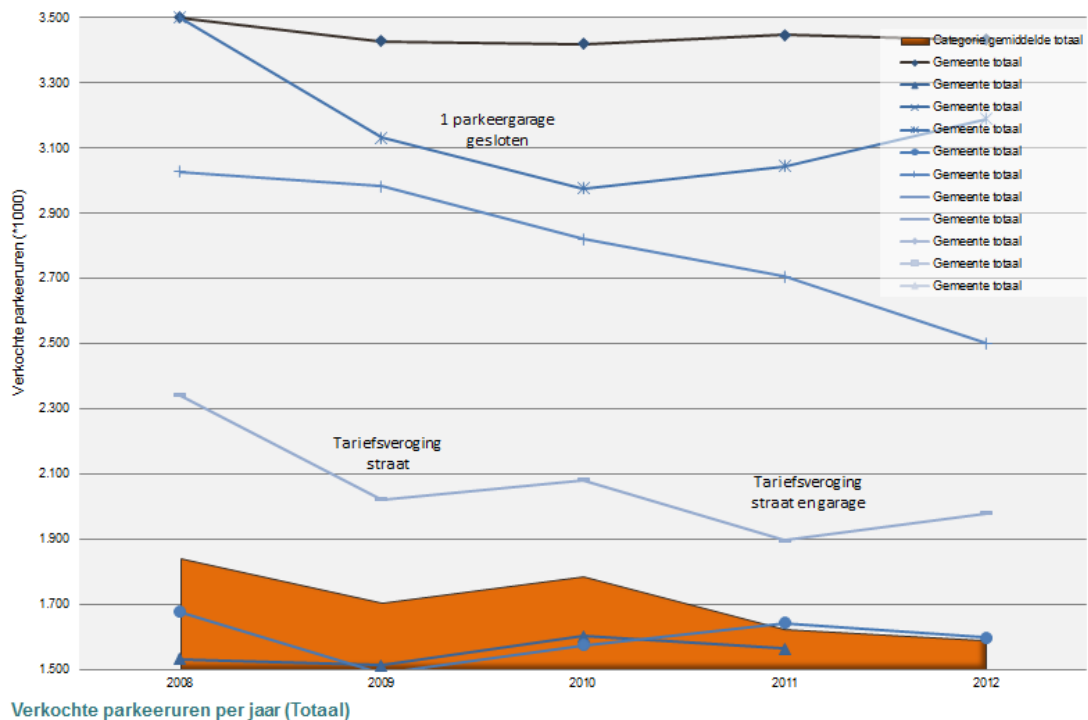
De Parkeerbarometer richt zich dus op het gebruik en de ontwikkeling van het volledige parkeerareaal, zowel on als off street, in binnensteden en niet op de kosten van het parkeren.

De informatie over het gebruik van het parkeerareaal is essentieel voor het maken van beleid en het evalueren en voorspellen van effecten daarvan. Met het beschikbaar krijgen van informatie over het gebruik van het volledige parkeerareaal en het eenduidig structureren daarvan geeft de Parkeerbarometer een extra dimensie aan en een unieke mogelijkheid om de Monitoring en de Evaluatie van het parkeerbeleid in binnensteden verder te verbeteren. 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.

3. Eerste resultaten

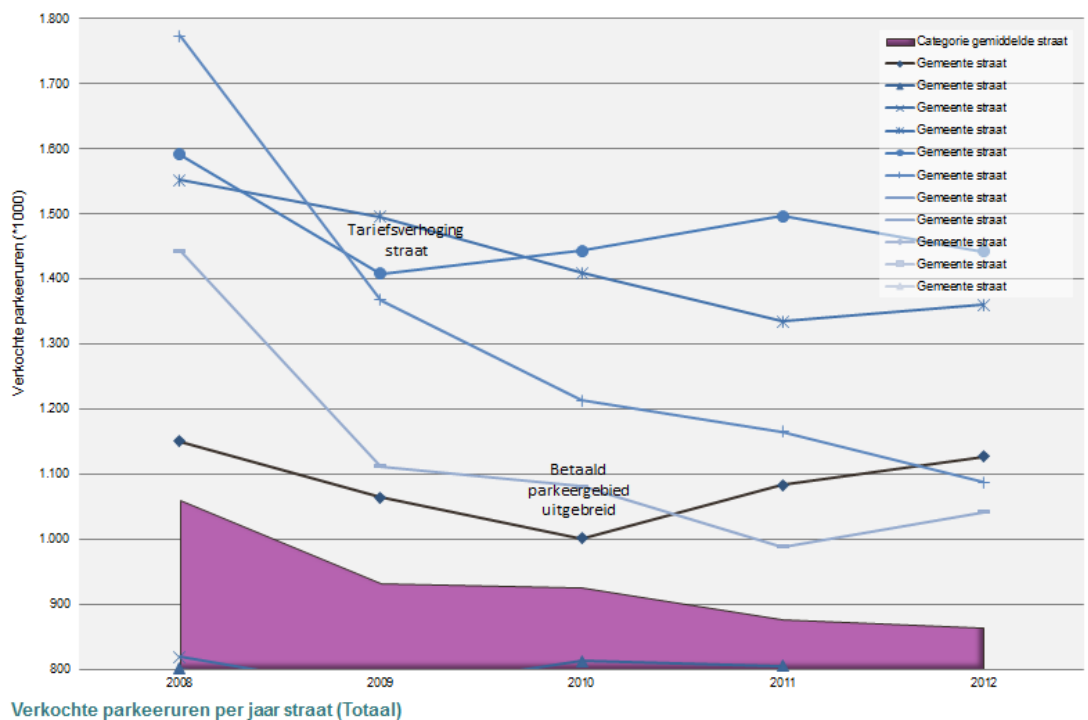
Hoewel we nog maar kort bezig zijn met de Parkeerbarometer kunnen we de eerste resultaten al laten zien. Deze geven al een goed beeld van de toegevoegde waarde van de Parkeerbarometer.

In onderstaande grafieken worden het gebruik van de parkeerarealen inzichtelijk gemaakt. Door respectievelijk parkeeruren totaal, parkeeruren on street en parkeeruren off street weer te geven. Middels het gekleurde vlak wordt het gemiddelde van de tot nu ingevoerde gemeenten oftewel de trend aangeduid. De afzonderlijke gemeenten zijn met behulp van de lijnen opgenomen.

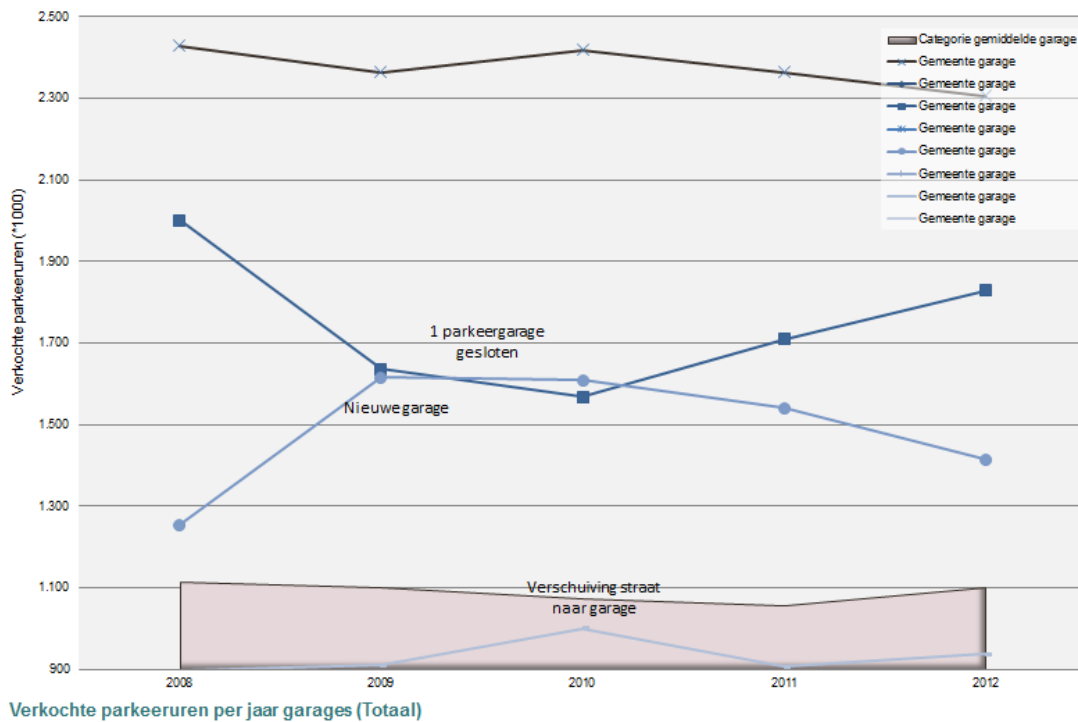


Kijkende naar de overall tendens dan daalt het totaal verkochte aantal parkeeruren per jaar van 2008 tot 2012. Naast het overall beeld is ook de trend per gemeente inzichtelijk gemaakt. Waaruit duidelijk wordt dat gemeenten verschillende ontwikkelingen doormaken op het gebied van parkeren. Deels heeft dit te maken met de lokale omstandigheden, maar deels ook met het vastgestelde parkeerbeleid.

Uit bovenstaande grafiek wordt duidelijk dat een tariefsverhoging een duidelijk (shock) effect heeft op het aantal verkochte parkeeruren. Na het eerste jaar is weer een licht herstel zichtbaar. Een ander aspect dat naar voren komt is wat de effecten zijn van het sluiten van één parkeergarage.

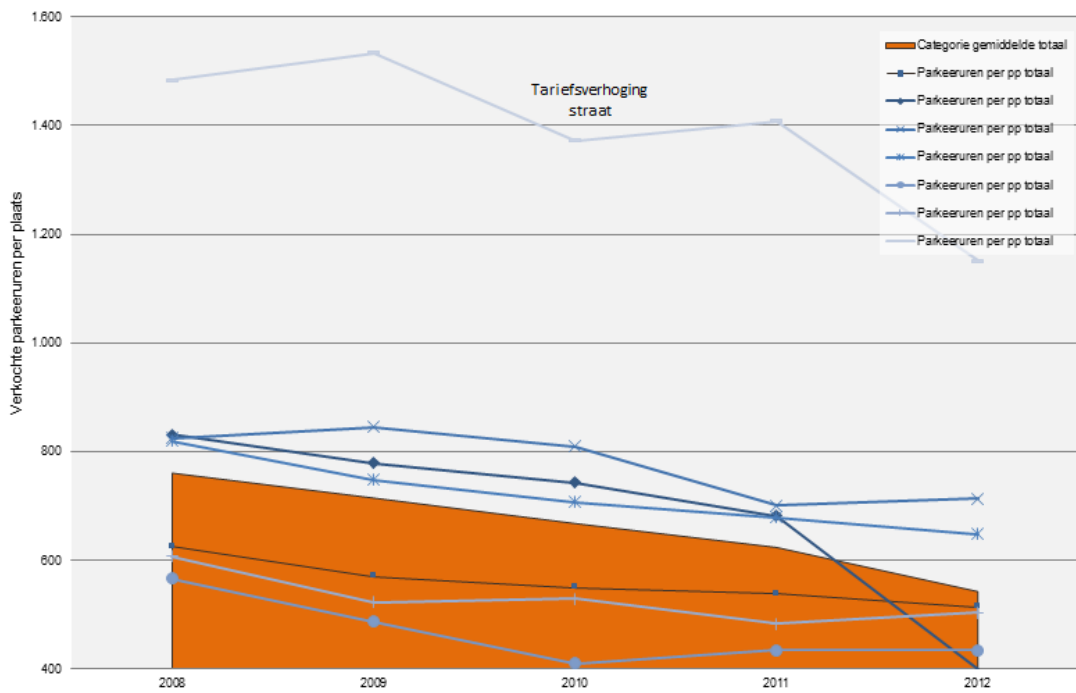


Als alleen gekeken wordt naar de verkochte parkeeruren voor het straat parkeren dan is ook hier een duidelijke dalende lijn zichtbaar. Als er dan wat verder ingezoomd wordt op een aantal gemeenten dan wordt duidelijk dat een tariefsverhoging een duidelijke impact heeft op het aantal verkochte parkeeruren, daarna herstelt het aantal parkeeruren zich weer, 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.



Uit de grafiek met betrekking tot de verkochte parkeeruren van parkeergarages is dezelfde dalende lijn te ontdekken, maar lijkt in 2012 een stabilisering van de parkeeruren te ontstaan. Verder valt op dat voor één gemeente de verkochte parkeeruren van de garages substantieel stijgen, door hierop nader in te zoomen blijkt dit een verschuiving plaats van het aantal verkochte parkeeruren van het straatparkeren naar het garageparkeren te zijn. Daarnaast blijkt ook dat het openen van een nieuwe parkeergarage in de binnenstad de bereikbaarheid verbeterd en daardoor meer bezoekers trekt en daarmee het aantal verkochte parkeeruren enorm laat stijgen.

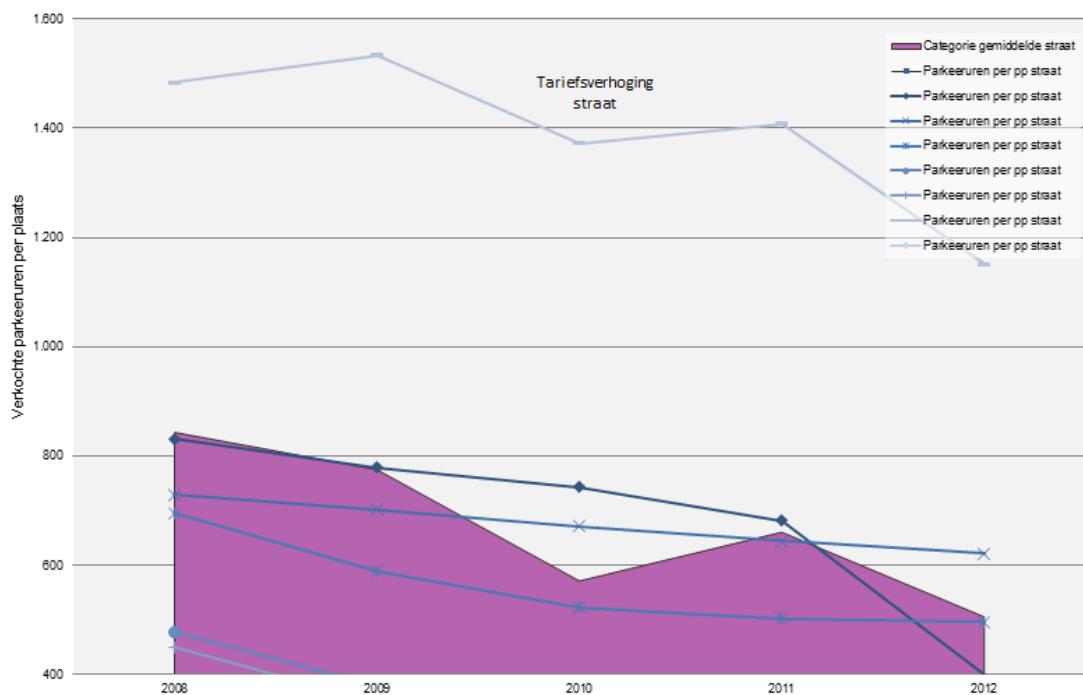
Naast het onderzoeken van de parkeeruren van straat- en garageparkeren in zijn totaliteit, is ook gekeken naar de parkeeruren ten opzichte van de parkeercapaciteit. Kortom de parkeeruren per parkeerplaats per jaar. In onderstaande grafieken zijn respectievelijk deze parkeeruren per parkeerplaats per jaar voor totaal, straat- en garageparkeren weergegeven.



Verkochte parkeeruren per parkeerplaats per jaar (TOTAAL)

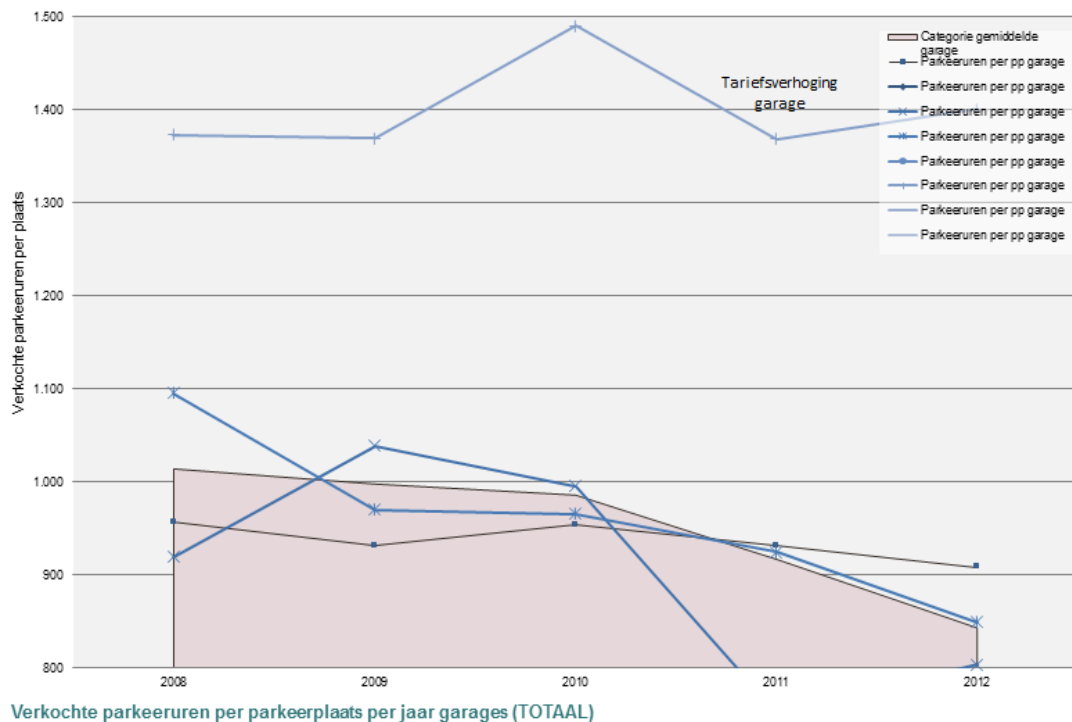
Het aantal verkochte parkeeruren per parkeerplaats per jaar is een soort kengetal dat de mate van gebruik van een parkeerplaats weergeeft. Dus hoe hoger, hoe optimaler een parkeerplek benut wordt. Als de parkeeruren per parkeerplaats per jaar erg laag zijn, kan dit een indicatie zijn voor een overmaat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

De mate van gebruik van een parkeerplaats geeft een hele duidelijke dalende trend weer. Die bij de meeste gemeenten afzonderlijk ook zichtbaar is.



Verkochte parkeeruren per parkeerplaats per jaar straat (TOTAAL)

Hetzelfde beeld wordt duidelijk uit de grafiek voor het straatparkeren. Hier daalt het gemiddeld aantal parkeeruren per parkeerplaats per jaar van ruim 800 parkeeruren per plaats in 2008 naar ongeveer 500 parkeeruren per plaats in 2012.



Kijkende naar het garageparkeren, dan is de dalende tendens ook hier zichtbaar. Van gemiddeld ruim 1.000 parkeeruren per parkeerplaats in 2008 dalen de parkeeruren naar ongeveer 850 parkeeruren per plaats in 2012.

Kortom de beschikbare parkeercapaciteit in binnensteden wordt minder goed benut. Maar wat zegt dit, wat zijn de consequenties hiervan?

4. Conclusies

Uit de eerste analyse van de beschikbare data van de Parkeerbarometer kunnen al voorzichtig wat conclusies worden getrokken. Er is een dalende trend zichtbaar, welke voor ene gemeente wat meer zichtbaar is dan voor de andere. Natuurlijk afhankelijk van lokale omstandigheden, maar deels ook beïnvloed door het uitgestippelde parkeerbeleid.

Dit geeft nogmaals aan hoe belangrijk het is grip te krijgen op wat er gebeurt in een stad of gemeente. Het opstellen van nieuw parkeerbeleid, het hanteren van parkeernormen of het dimensioneren van nieuwe parkeervoorzieningen wordt veelal onderbouwd door middel van een enkel parkeeronderzoek of landelijke kencijfers (CROW) of trends (CBS, Planbureau voor de Leefomgeving). De eerste resultaten van de Parkeerbarometer laten echter al zien dat de ontwikkelingen in binnensteden in sommige gevallen haaks staan op eerdere prognoses en aannames. Met als gevolg: overdimensionering, hoge kosten en dus een moeilijk te exploiteren parkeerareaal.

Parkeerbarometer biedt dus beter inzicht in wat in Nederlandse binnensteden gebeurt en staat te gebeuren. De resultaten van de Parkeerbarometer geven een eerste aanzet voor het verder analyseren van de oorzaken van bepaalde trends en ontwikkelingen die met dit onderzoek zichtbaar worden. Waardoor wordt de dalende trend in de parkeerproductie nu eigenlijk veroorzaakt? Met als belangrijkste doel: beter weten en snappen wat er de komende tijd staat te gebeuren in Nederlandse binnensteden. Het gewenste parkeeraanbod aanpassen aan de maat van deze tijd en de wensen van de doelgroepen. Om daarmee het product parkeren te kunnen verbeteren en daarmee het ultieme doel "een aantrekkelijke binnenstad" na te streven en te optimaliseren!