

Trends in parkeren





Trends in parkeren



INHOUD

- 4 **Voorwoord CROW** De verkeerskundige

- 5 **Voorwoord ANWB** De weggebruiker

- 6 **Trends in parkeren**

- 8 **Kosten en opbrengsten parkeren**

- 12 **Parkeren en mobiliteit**

- 16 **Afrekenen met bankpas en app**

- 20 **Aandacht voor fietsparkeren**

- 22 **Parkeer+reis als alternatief**

- 26 **Voorkeur voor parkeergarage**

- 30 **Problemen in woonwijken**

- 34 **Parkeren in winkelgebieden**

- 38 **Vrouwen parkeren anders dan mannen**

- 39 **Jongeren parkeren anders dan ouderen**

DE WEGGEBRUIKER

Kan je ergens niet of moeilijk parkeren, dan heb je een probleem. Parkeren is het laatste onvermijdelijke deel van iedere reis, met de auto of een ander eigen vervoermiddel. Daarmee is het een belangrijk en kwaliteitsbepalend onderdeel van onze mobiliteit. Als parkeren in de reisketen niet op orde is, leidt dit tot ongemak voor de weggebruiker en klachten voor de exploitant.

Hoge parkeerkosten vormen een voortdurende bron van ergernis; zeker als de prijs-kwaliteitverhouding niet in orde is. Wegbeheerders gebruiken de prijs en de beschikbaarheid van parkeerruimte als instrument om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen. Een effectieve, maar voor de weggebruiker niet altijd even begrijpelijke manier om het autoverkeer te reguleren. Bovendien kan het een monopolie opleveren; het is immers vaak dezelfde instantie die de hoeveelheid parkeerplaatsen én de prijs bepaalt. In het onderzoek onder de ANWB-leden, dat ten grondslag ligt aan deze uitgave, blijkt waar de pijnpunten zitten: onvoldoende parkeergelegenheid, te kleine vakken, onveiligheid en het gebrek aan betaalgemak. Aspecten die de



consument van belang vindt en waar hij zijn keuzes door laat bepalen.

In deze uitgave worden de resultaten van het onderzoek onder deskundigen naast de onderzoeksresultaten onder de ANWB-leden gelegd. Zo ontstaat op enkele onderwerpen een interessant beeld hoe 'parkeerbeleid' wordt gemaakt en hoe het door de gebruikers wordt begrepen. Ook een blik van gebruikers in de toekomst levert een beeld waar deskundigen in hun plannen rekening mee kunnen houden.

Deze uitgave laat zien dat het voor adequaat toekomstig beleid zinvol is de stem van de gebruiker te horen en serieus te nemen. Exploitanten en beleidsbepalers kunnen er hun voordeel mee doen met als resultaat een nog beter parkeerproduct dat ook goed wordt begrepen door de gebruikers!

Ferry Smith

*Directeur Algemeen Ledenbelang
Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB*

DE VERKEERSKUNDIGE

Parkeren is sinds jaar en dag een veel-besproken onderwerp. Sinds in de jaren zestig, maar vooral de jaren zeventig, het aantal auto's explosief groeide, zijn we in Nederland druk bezig met het opstellen van beleid om het parkeren van auto's te reguleren. Parkeren werd eerst gezien als een verworven goed, toen als een probleem en tegenwoordig steeds meer als een integraal onderdeel van het verkeers- en vervoersbeleid. Overigens heeft niet alleen het parkeren van auto's steeds meer aandacht gekregen, ook voor het parkeren van de fiets is er een groeiende belangstelling.

Als CROW hebben we over de verschillende aspecten van (fiets)parkeren tal van publicaties en hulpmiddelen ontwikkeld. Van parkeerbeleid tot uitvoering, van juridische zaken tot het bepalen van de juiste parkeervraag en het parkeeraanbod. De toepassing van die kennis in de praktijk is andere koek. Dan komt aan de orde hoe de weggebruiker, de fietser, het bedrijfsleven, winkeliers, organisatoren van evenementen 'het parkeren' ervaren, met direct daarna de vraag aan de overheid om die ervaren behoeften te faciliteren.



Over die spanning gaat het in deze trendmonitor. Klopt de match van kennis en de toepassing ervan in de praktijk met de beleving door de parkeerder? Welke ontwikkelingen zijn daarin de komende tijd te verwachten?

We pretenderen met deze trendmonitor niet een volledig beeld te schetsen. Wat we wél beogen is het denken over (fiets) parkeren een impuls te geven, te prikkelen tot nieuwe ideeën. Kortom, het debat over parkeren in de meest brede zin en met alle belanghebbenden te stimuleren.

Wim van Tilburg
Hoofd Verkeer en Vervoer
Kennisplatform CROW

Trends in parkeren

Nederland telt ruim 8 miljoen personen-auto's. Die staan gemiddeld 23 uur per dag ergens geparkeerd. Soms thuis voor de deur, soms bij kantoor of bij het winkelcentrum of het sportveld. Er zijn dus meer parkeerplaatsen nodig dan er auto's zijn, naar schatting ongeveer twee keer zoveel.

Dat neemt veel ruimte in beslag en is van grote invloed op de inrichting van de omgeving, zeker in de stad. Daarnaast heeft parkeren invloed op de manier waarop we



ons verplaatsen. Want de beschikbaarheid van parkeerruimte, thuis of op de plaats van bestemming, en de hoogte van de parkeertarieven bepalen mede hoe we de auto gebruiken.

In deze TREND-special over parkeren gaan we op deze zaken in aan de hand van drie onderzoeken.

CROW vroeg via een internetenquête aan deskundigen die beroepshalve met verkeer te maken hebben hoe zij de ontwikkelingen rond parkeren inschatten¹. Waar liggen de grootste problemen en welke maatregelen worden ingezet om parkeerproblemen nu en in de toekomst op te lossen?

Daarnaast vroeg de ANWB aan zijn leden via internetpanels in twee onderzoeken² hoe zij als gebruikers in de praktijk omgaan met het parkeren. Wat beïnvloedt bijvoorbeeld de keuze van de parkeerplaats? Welke problemen ervaart men in de praktijk bij het parkeren, op straat en in de parkeergarage? En hoe betaalt men het liefst?

De onderzoekresultaten legden we voor aan een panel van parkeerdeskundigen. Ze gaven hierop een visie vanuit hun expertise en ervaringen met de dagelijkse praktijk.

¹ CROW Onderzoek parkeren juli 2014, 1072 deelnemers (werkzaam bij: 58 procent gemeente, 5 procent provincie, 13 procent overheid overige, 17 procent adviesbureau, 7 procent kennisinstituut).

² ANWB Parkeeronderzoek april 2013, 1389 deelnemers en onderzoek ANWB Parkeren juli 2014, 1315 deelnemers (online klantenpanel - ANWB-leden met een auto).

Landelijk gezien zijn er van iedere 100 openbare parkeerplaatsen 92 gratis.

Kosten en opbrengsten parkeren

Een dagje parkeren in een grote stad kan flink in de papieren lopen, met als absolute topper de Bijenkorfgarage in Amsterdam waar een uur parkeren € 6,- kost. Daar staat tegenover dat je in Zoetermeer de eerste drie uur gratis staat in de parkeergarage.

Bij parkeren denk je al snel aan betaald parkeren. Toch is landelijk gezien het merendeel van de parkeerplaatsen nog gratis (92 procent). Maar dat worden er wel steeds minder. Deskundigen verwachten dat vooral in steden met meer dan 100.000 inwoners het aantal betaalde parkeerplaatsen zal toenemen, niet alleen in het centrum maar ook daarbuiten.

De parkeertarieven lopen sterk uiteen. Ze hebben ook lang niet altijd een relatie met de werkelijke kosten en opbrengsten van parkeren.

Oorspronkelijk was betaald parkeren vooral bedoeld om de schaarse ruimte te reguleren. Geleidelijk aan is die functie uitgebreid. Door de parkeertarieven te verhogen kun je autogebruik ontmoedigen. Maar je kunt de tarieven ook opzettelijk laag houden, om meer bezoekers te trekken naar een winkelgebied. Soms zijn tariefsverhogingen vooral bedoeld om de parkeerparagraaf van de gemeentebegroting kloppend te krijgen en heeft het weinig te maken met mobiliteits- of economisch beleid.

Waar je wel moet betalen, vinden automobilisten de tarieven in ieder geval gemiddeld aan de hoge kant. Tweederde van de ANWB-leden geeft bijvoorbeeld aan zich te ergeren aan de hoogte van de parkeertarieven in parkeergarages. Automobilisten denken vaak dat een gemeente goed verdient aan parkeren. De geënquêteerde deskundigen zijn het er echter over eens dat de automobilist maar een deel van de kosten betaalt. Driekwart denkt dat de automobilist ergens tussen de 0 en 50 procent bijdraagt aan de werkelijk parkeerkosten.

Recente onderzoeken bevestigen het beeld van de deskundigen. De meeste gemeenten worden zeker niet rijk van parkeren, al hangt het er wel vanaf hoe je er naar kijkt.

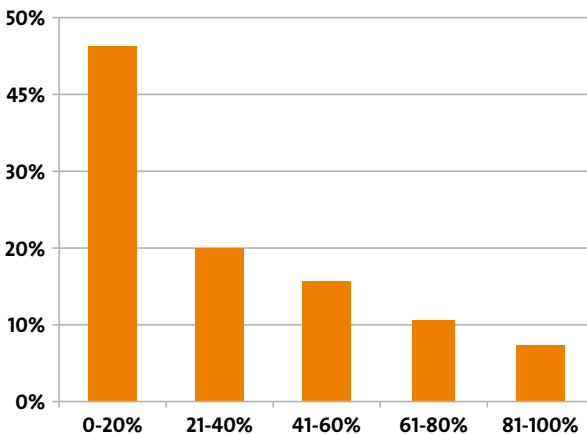
Grote gemeenten halen gemiddeld zo'n

66 euro per inwoner per jaar op via de parkeermeters en de parkeervergunningen. Dat geven ze er meestal niet aan uit. Met andere woorden: die verdienen dus aan parkeren. Ook toeristengemeenten houden zo gezien vaak geld over aan parkeren. Dat geldt niet voor alle gemeenten. Parkeren laat voor 136 gemeenten een verliespost zien op de begroting, zo becijferde CROW onlangs.³

De indirecte uitgaven voor parkeren zijn in het algemeen niet terug te vinden in de gemeentebegroting onder de kop 'Parkeren'.

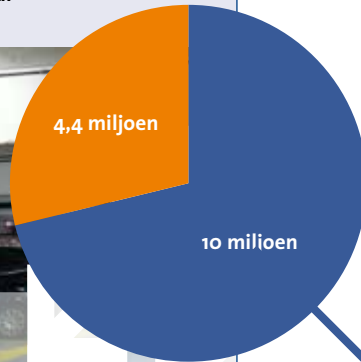
De vraag is of je die indirecte uitgaven moet meetellen voor het eindplaatje. Als je ze wel meerekent, zal waarschijnlijk geen enkele gemeente een positief saldo onder de streep overhouden. Dan heb je het over de grondkosten, de kosten voor de bouw en onderhoud van parkeergarages, enzovoort. Maar parkeren heeft ook

Hoeveel procent betalen automobilisten van de parkeerkosten volgens deskundigen.

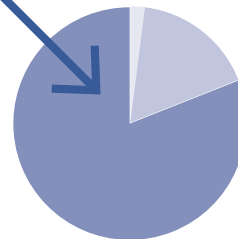


Tweederde van de ANWB-leden ergert zich aan de hoogte van de parkeertarieven in parkeergarages.

Aantal parkeerplaatsen in Nederland.



Verdeling openbare parkeerplaatsen.



raakvlakken met bijvoorbeeld verkeersveiligheid en de kwaliteit van de openbare ruimte.

Als je dergelijke kosten meeneemt, zou een automobilist jaarlijks 717 euro extra moeten betalen om al die kosten te dekken, aldus een onderzoek van Ecorys een paar jaar geleden.⁴

Veel deskundigen (46 procent) zijn het overigens eens met de stelling dat de kosten van parkeren zouden moeten worden gedekt door de opbrengsten. 26 procent is het er niet mee eens 28 procent heeft daar geen mening over.

⁴ CROW brochure 577: 'Openbaar parkeren - De kosten, de opbrengsten en de maatschappelijke lasten'.

Kanttekeningen parkeerspecialisten [Kosten en opbrengsten parkeren]

Parkeertarieven zijn een gewild onderwerp in verkiezingstijd, stelt parkeerdeskundige Paul van Loon van adviesbureau Empaction. “Steeds vaker zie je dat partijen zich profileren met goedkoop of gratis parkeren, recent nog in Almere. Je kunt er politiek mee scoren. Ik denk daarom dat het steeds moeilijker wordt de werkelijke kosten van parkeren door te berekenen.”

Volgens Menno de Lange van de gemeente Gouda worden kosten en opbrengsten wel steeds inzichtelijker. “Daardoor kun je, bijvoorbeeld aan winkeliers, steeds beter uitleggen waarom parkeren geld kost en een hogere kwaliteit meer geld kost.”

Parkeeradviseur Sjoerd Stienstra beaamt dat. “En omdat detaillisten meer inzicht krijgen in de kosten kun je ze ook de vraag voorleggen of ze hun klanten willen laten betalen of zelf een deel van de kosten voor hun rekening willen nemen om de tarieven laag te houden.”

Paul van Loon: “Er zijn al beleggers die de vierkantemeterprijs van winkelcentra omhoog doen, om de parkeertarieven laag te kunnen houden.”

Maar belangrijk is volgens van Loon vooral dat je de prijs van parkeren in samenhang ziet met de kwaliteit van de bestemming. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor het plan van Natuurmonumenten om te laten betalen voor parkeren. “Mensen zijn bereid te betalen als de bestemming de moeite waard is.” Menno de Lange: “Dat kan zelfs

betekenen dat je parkeertarieven niet verlaagt, maar een eventuele meeropbrengst gebruikt voor het aantrekkelijker maken van de binnenstad. Die trend - men heeft het tegenwoordig over placemaking - zal in de toekomst tot minder discussie leiden over parkeertarieven en -kosten.”

Parkeeradviseur Sjoerd Stienstra: “Daarmee speel je ook in op het gevoel van klanten die parkeren al gauw te duur vinden. De activiteit ‘parkeren’ heeft voor een automobilist op zich geen waarde. Je moet het zien als een toegangsprijs tot een activiteit.”

DE BELANGRIJKSTE TRENDS

- **De werkelijke kosten en opbrengsten van parkeervoorzieningen worden steeds transparanter. Voor alle partijen wordt daarmee duidelijk waar het werkelijk om gaat. Opmerkingen als ‘melkkoe’ of ‘zwart gat’ zullen daarmee tot het verleden gaan behoren.**
- **Projectontwikkelaars zijn zich steeds vaker bewust van de noodzaak om parkeerplaatsen aan te leggen en van de kosten van die parkeervoorzieningen. Daarom worden deze kosten in de vierkante meterprijs meegenomen. Huurders van de ruimte kunnen zelf kiezen of ze de kosten doorberekenen aan hun klanten in hun producten.**

De helft van de ANWB-leden gaat wel eens op een andere manier naar het stadscentrum vanwege parkeerproblemen.

Parkeren en mobiliteit

Omdat parkeerruimte over het algemeen schaars is, zullen gemeenten het benodigde aantal parkeerplaatsen zo nauwkeurig mogelijk proberen te plannen. Het benodigde of gewenste aantal parkeerplaatsen is te bepalen op basis van parkeerkencijfers of op basis van parkeernormen.



Parkeernormen geven het aan te leggen aantal parkeerplaatsen bij een nieuwbouwlocatie aan.

Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers die aangeven hoeveel parkeerplaatsen er gemiddeld nodig zijn

bij een bepaalde voorziening. Bij een woning kan bijvoorbeeld 1,7 parkeerplaats genoeg zijn, bij een hotel in het centrum is 0,5 parkeerplaats per kamer voldoende.

Veel gemeenten hanteren parkeernormen, maar de aantallen kunnen sterk verschillen per gemeente. Dat blijkt uit het feit dat veel gemeenten CROW-parkeerkencijfers alleen als leidraad gebruiken bij het opstellen van dergelijke normen. Soms fungeren ze als minimumnorm en soms als maximumnorm. "Het gaat dan ook meestal om maatwerk", zo merken deskundigen in de enquête op.

Van de deskundigen vindt 77 procent dat parkeren een goed instrument is om de mobiliteit te beïnvloeden. Minder en/of duurdere parkeerplaatsen kunnen het autobebod immers beïnvloeden. Je hoeft alleen maar naar Amsterdam te kijken om te beseffen dat daar veel waarheid in zit.

Dat wil niet zeggen dat men er overal op uit is de stroom auto's richting binnenstad met hoge parkeertarieven in te dammen. 56 procent van deskundigen meldt dat bij hen sprake is van vraagvolgend parkeerbeleid, 44 procent spreekt over vraagsturend parkeerbeleid.

Automobilisten laten zich tot op zekere hoogte 'sturen' via de parkeervoorzieningen, blijkt uit de ANWB-enquêtes. Zo geeft de helft van de ANWB-leden aan dat ze wel eens op een andere manier naar



Parkeren wordt door
77 procent van de
deskundigen gezien als goed
instrument om mobiliteit te
beïnvloeden.

het stadscentrum gaan vanwege parkeerproblemen (zie ook 'Parkeren in winkelgebieden'). En drie van de tien zouden vaker met de auto naar het werk gaan, als men daar beter kon parkeren.



Parkeren is nog altijd een sturingsmiddel, om mobiliteit te sturen maar ook om de aantrekkelijkheid van de bestemming te vergroten, stelt Menno de Lange van de gemeente Gouda. “Gouda wil in het oude centrum verkeer vermijden door het aan de rand op te vangen. Om mensen langer in de binnenstad te houden, moet je dan wel de tarieven aantrekkelijk houden.”

Ook parkeeradviseur Paul van Loon denkt dat parkeren nog steeds een belangrijk sturingsmiddel is. “Niet om de mensen uit de auto te jagen maar om doelgroepen te faciliteren. Als je winkelbezoek wilt bevorderen, moet je zorgen dat daar plek voor is die niet in beslag wordt genomen door kantoorpersoneel. Je kunt dat bijvoorbeeld regelen door bepaalde groepen korting te geven.”

De functie van parkeernormen zoals gemeenten die hanteren is aan het veranderen, volgens de parkeerexperts. Menno de Lange: “Een parkeernorm is per definitie nooit goed, men vindt hem te hoog of te laag. De opkomst van het mobiel betalen zal veranderingen teweeg brengen. Dat betekent namelijk dat er uiteindelijk geen parkeerautomaten op straat meer nodig zijn. Je kunt in de toekomst het parkeren in een hele stad reguleren zonder hoge kosten.

Nu kan een projectontwikkelaar nog besparen op de aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein, als hij weet dat in de omgeving ruimte genoeg is om gratis te parkeren. Maar dat zal volgens Menno de Lange dan veranderen. “Als in de omgeving betaald parkeren geldt, wordt dat minder aantrekkelijk. Zo leg je de verantwoordelijkheid voor voldoende parkeerplaatsen bij hem neer. En zal er minder discussie zijn over parkeernormen.”

DE BELANGRIJKSTE TRENDS

- **Er zal minder ruimte voor parkeren in stadscentra worden gerealiseerd. De automobilisten worden aan de randen opgevangen. Daar kan de prijs van parkeren dalen. In het centrum gaat de prijs omhoog.**
- **Het parkeren wordt voor een steeds groter gebied gereguleerd. Uiteindelijk zal dat voor het gehele bebouwde gebied en misschien zelfs wel voor heel Nederland gelden.**
- **Ondernemers worden zelf verantwoordelijk voor het parkeren rond hun bedrijfsgebouw. Daarmee kunnen ze zelf kiezen of ze parkeerruimte zelf in de directe nabijheid van het gebouw aanleggen of dat ze elders parkeerruimte huren.**

In een jaar tijd verdubbelde
het aantal gebruikers dat
betaalt met de mobiel.

Deskundigen zijn er voorstander
van om de parkeertarieven te
variëren afhankelijk van het
tijdstip van de dag.

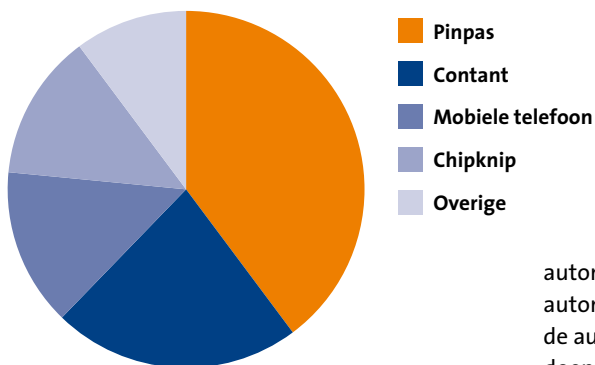
Afrekenen met bankpas of app

Het is even wennen. Niet meer in je portemonnee graaien om vervolgens het muntgeld in de gleuf te laten verdwijnen, maar in plaats daarvan de bankpas in de automaat steken. Of om te betalen met een parkeerapp op je smartphone. Cashless betalen is al mogelijk in tweederde van gemeenten die meededen aan de deskundigen-enquête. Of we willen of niet. Maar we willen best wel. Vier van de tien ANWB-autobezitters betalen het parkeergeld het liefst met de pinpas, toch geven twee op de tien nog altijd de voorkeur aan contant.

Betalen met de mobiele telefoon is in opkomst. In een jaar tijd verdubbelde het aantal gebruikers, inmiddels is het dé manier van betalen voor 14 procent van de automobilisten.



Favoriete betaalwijzen van automobilisten.



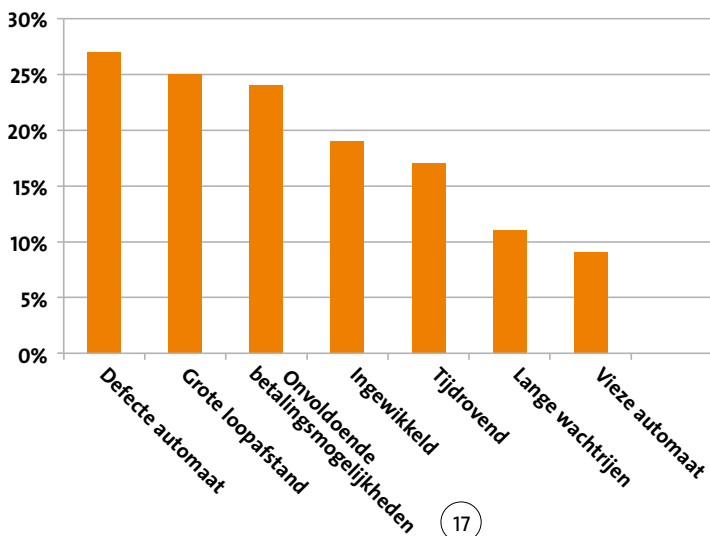
De deskundigen verwachten dat de trend van muntgeldloos betalen doorzet en -denkt 68 procent - over vijf jaar is mobiel betalen de meest gebruikte betaalmethodode.

Niet dat het betalen altijd van een leien dakje gaat. De helft van de ANWB-auto-bezitters loopt wel eens tegen problemen aan bij het betalen bij een parkeer-

automaat. Kapotte of slecht leesbare automaten, een grote loopafstand naar de automaat, begrijpelijkheid en onvoldoende betalingsmogelijkheden noemt men het meest.

Nieuwe technische ontwikkelingen maken het mogelijk om parkeertarieven flexibeler vast te stellen, zoals 'betalen per minuut'. In plaats van bijvoorbeeld € 2,40 per uur betaal je dan € 0,20 per vijf minuten. Voor de automobilist kan dat voordeliger uitpakken. Je betaalt immers alleen voor parkeertijd die je werkelijk gebruikt. Een gemeente zal de inkomsten

Meest voorkomende problemen die automobilisten ervaren bij parkeerautomaten.



REIZIGERS

DE CHIPKNIP HEEFT ZIJN LANGSTE TIJD GEHAD EN DAT IS VOLGENS VEEL AUTOMOBILISTEN MAAR GOED OOK.

“Sommige automaten accepteren alleen chip, dat is een probleem want die vul ik nooit.”

“Een automaat met een combinatie van verschillende betaalmogelijkheden kom ik zelden tegen.”

IN OPKOMST IS HET KENTEKENPARKEREN, MAAR DAAR MOETEN AUTOMOBILISTEN NOG AAN WENNEN.

“Grootste probleem is daarbij dat anderen hun kenteken vaak niet weten waardoor er lange wachttijden ontstaan.”

“Als ik niet in mijn eigen auto rijd, moet ik terug om te gaan kijken.”

EEN KAPOTTE AUTOMAAT IS VOOR VEEL AUTOMOBILISTEN EEN REGELMATIG TERUGKERENDE ERGERNIS.

“Als de betaalautomaat kapot is, moet ik langs een bank om contant geld te pinnen.”

“Automaat stuk; regen; lange rijen; lange verwerkingstijd.”

op peil willen houden en dus de parkeertarieven daaraan aanpassen, zodat er per saldo eigenlijk niet zo veel verandert. Wel kun je het systeem eerlijker noemen. Toch zijn de meeste automobilisten nadrukkelijk voorstander van ‘betalen per minuut’. 86 procent geeft er de voorkeur aan. 56 procent vindt ook betalen per tien minuten acceptabel.

Maar de techniek maakt het ook mogelijk om het parkeertarief te variëren naar gelang het tijdstip van de dag, het seizoen en de vraag. Op basis van vraag en aanbod dus. In de Verenigde Staten wordt er mee geëxperimenteerd. Het blijkt voordelen te hebben. Een proef in San Francisco met hogere tarieven in de spits leerde dat de congestie daar met tien procent terugliep omdat automobilisten er rekening mee gingen houden.

In ons land kennen we het nog niet, maar dat zou moeten veranderen, vinden de enquêteerde deskundigen. 72 procent is er voorstander van om de parkeertarieven te variëren afhankelijk van het tijdstip van de dag, 62 procent voelt ervoor de tarieven te laten meebewegen met vraag en aanbod.

Voorkeur van automobilisten voor betalen per tijdseenheid.

Hoe afrekenen?	Niet acceptabel
Per uur	86 procent
Per tien minuten	30 procent
Per minuut	8 procent

Kanttekeningen parkeerspecialisten [Afrekenen met bankpas of app]

Parkeerdeskundige Paul van Loon, adviseur bij een adviesbureau gespecialiseerd in parkeren, is uitgesproken voorstander van mobiel betalen. Het kan wat hem betreft niet snel genoeg worden doorgevoerd. “Het belangrijkste argument is dat je met je mobiel achteraf betaalt. Het past in een trend van gemeenten om zich gastvrij te presenteren. Daar hoort bij dat je de parkeerautomaten afschaft, want daarmee dwing je de bezoeker vooraf te bepalen hoe laat hij weg gaat. Dat staat haaks op gastvrijheid.”

Je kunt het mobiel betalen volgens Van Loon stimuleren door mensen die met de mobiel betalen bijvoorbeeld het tweede uur gratis te geven. “De extra kosten die een automobilist betaalt voor het gebruik van de service zal hij voor lief nemen. Die wegen niet op tegen het risico van een bekeuring als je te laat terugkomt.”

Probleem met mobiel betalen vormen nog de parkeergarages omdat daar de mobiele dekking vaak ontbreekt. Maar ook dat hoeft betaalgemak niet in de weg te staan, aldus Menno de Lange. “Je kunt het kenteken van de auto automatisch checken bij het in- en uitrijden van de parkeergarage en de kosten op dezelfde factuur meenemen.”

Flexibilisering van parkeertarieven naar tijdstip van de dag spreekt het panel met parkeerexperts niet aan, onder andere omdat het lastig te communiceren is en de effecten niet te hoog ingeschat moeten worden. Variatie naar plaats spreekt meer aan, maar dat is eigenlijk niet nieuw. Veel gemeenten passen dat het principe al toe, maar het zou nog explicieter kunnen. Peter Martens: “In Maastricht heeft men onlangs de tarieven zo aangepast dat parkeren aan de rand van de stad de helft kost van parkeren onder het Vrijthof.”

DE BELANGRIJKSTE TREND

- **De parkeerautomaat gaat op termijn verdwijnen. In de nabije toekomst zal iedereen met een pas of met een smartphone betalen.**

Wel acceptabel

8 procent

56 procent

86 procent

Steeds vaker wordt melding gemaakt van problemen die fout geparkeerde fietsen veroorzaken.

Aandacht voor fietsparkeren

Kost het soms de nodige moeite om je auto kwijt te raken, voor de fiets gaat het ook steeds meer die kant op. Vooral bij stations stapelen de problemen zich letterlijk op. Bij 67 procent speelt dit, maar stadscentra kampen eveneens met fietsparkeerproblemen, zegt 63 procent van de deskundigen.

Daar kunnen nu ook uitgaansgebieden aan worden toegevoegd. Zo meldde het Fietsberaad onlangs dat fout geparkeerde fietsen daar steeds meer problemen veroorzaken, bijvoorbeeld omdat ze



hulpdiensten in de weg staan.⁵ Van de deskundigen heeft 27 procent ermee te maken.

Dergelijke problemen laten zich vaak niet eenvoudig oplossen. Aanleggen van extra fietsparkeerplekken is bij 38 procent van de deskundigen de belangrijkste optie. Maar al neemt een fiets minder ruimte in beslag dan een auto, veel fietsen vraagt toch veel ruimte. Die ruimte is er niet altijd en een ondergrondse fietsenstalling is duur. Niet verwonderlijk dat in een aantal gemeenten autoparkeerplaatsen worden ingeruild voor fietsparkeerplaatsen. Op een gemiddelde autoparkeerplaats kun je een stuk of acht fietsen kwijt. Van de deskundigen uit grote steden noemt 42 procent dit als belangrijke trend voor de komende jaren.

Over de vraag of betaald parkeren voor fietsen een oplossing biedt om te voorzien in de groeiende vraag naar stallingen zijn de meningen verdeeld. Aan de ene kant lijkt het niet onredelijk dat fietsers een steentje bijdragen. Aan de andere kant leveren fietsers een welkome bijdrage aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van een stad. Zo zegt ruim de helft van de deskundigen dat het verbeteren van fietsvoorzieningen een bijdrage levert aan het oplossen van parkeerproblemen in winkelgebieden! Niet zo verwonderlijk dat maar 8 procent denkt dat betaald fietsparkeren over vijf jaar op meer plaatsen is ingevoerd.

Kantttekeningen parkeerspecialisten

[Aandacht voor fietsparkeren]

Meer fietsen in autoparkeergarages, volgens Hillie Talens van CROW zie je het steeds meer. Menno de Lange: “Maar meestal zal het initiatief niet voortkomen uit een beleidskeuze om het autogebruik af te remmen. Gemeenten zijn naarstig op zoek naar capaciteit en die vind je soms makkelijker in een parkeergarage. Het belangrijkste doel is dan om de fiets te faciliteren.”

Voor betaald fietsparkeren krijg je bij de parkeerexperts de handen niet op elkaar. Frans Bekhuis van CROW: “De perceptie bij de fietser om te betalen is er nog niet, zeker zolang er alternatieven zijn. En het is nauwelijks rendabel te krijgen. Zo’n 55 procent van de kosten voor een bewaakte stalling gaan op aan het beheer.”

Paul van Loon: “De trend is wel om bij betaald fietsparkeren geen geld te vragen voor de eerste dag, maar wel voor volgende dagen om zo weesfietsen te weren. Je ziet dat men ook daar steeds meer in doelgroepen denkt.” Peter Martens: “Bezitters van dure elektrische fietsen zouden zo’n doelgroep kunnen zijn, die willen wellicht wel voor fietsparkeren betalen.”

DE BELANGRIJKSTE TRENDS

- Bij fietsenstallingen kiest men vaker voor de eerste dag gratis en daarna betaald.
- Parkeergarages bieden plaats aan auto’s én fietsen.

⁵ CROW-Fietsberaad – Fietsverkeer nr. 34: ‘Ook de fietsende stapper moet zijn fiets ergens kwijt’.

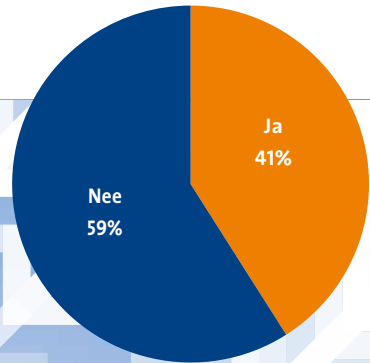
Van de automobilisten die geen gebruik maken van P+R geeft eenvijfde aan dat men overstappen te lastig vindt.

Parkeer+reis als alternatief

Na een hoopvol begin in de jaren tachtig en negentig, aangemoedigd door de ANWB, leek de belangstelling voor P+R-concept wat weg te zakken. Maar inmiddels staat het opnieuw in de belangstelling en neemt het een belangrijke plaats in binnen het huidige verkeers- en vervoerbeleid.

Er wordt tegenwoordig geen onderscheid meer gemaakt tussen Transferia en P+R-locaties. Alle vormen van parkeren

Vraag aan de ANWB-leden: Maakte u afgelopen jaar wel eens gebruik van P+R-voorzieningen?

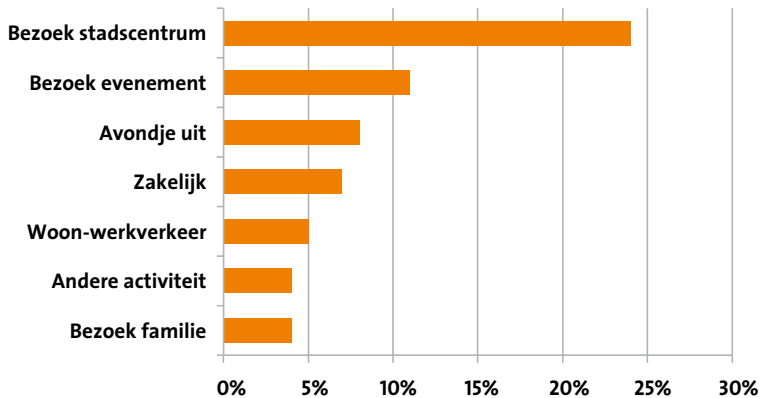


op afstand duidt men aan met P+R. Wel onderscheidt men herkomst-P+R en bestemmings-P+R. In het eerste geval gaat het om een grotere parkeervoorziening bij een (intercity)station. Het grootste deel van de reis legt men af per trein. Met een bestemmings-P+R bedoelt men een grotere parkeervoorziening bij de autosnelweg aan de rand van een grote stad. Dan wordt het grootste deel van de reis met de auto afgelegd.

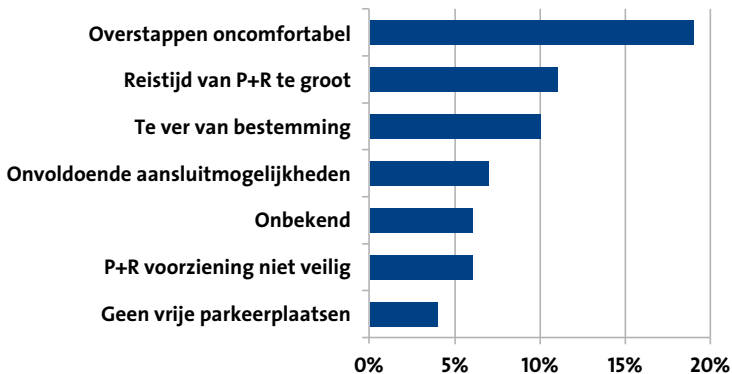
P+R-terreinen aan de stadsrand zien we steeds meer. In Groningen bijvoorbeeld vervoeren pendelbussen jaarlijks miljoenen reizigers naar het centrum vanaf locaties rond de stad. Inmiddels breiden ook steden als Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag de P+R-stadsrandvoorzieningen sterk uit.

Twee van de drie deskundigen kennen in hun gemeente P+R en vrijwel alle ANWB-leden kennen het begrip. Het is een goed

Zo ja, met welk doel?



Indien niet, waarom niet?



De twee belangrijke factoren die het succes bepalen van een P+R-locatie: een goede ligging en goed natransport.

REIZIGERS

HET GEBRUIK VAN P+R-VOORZIENINGEN IS NOG LANG NIET ALTIJD VANZELFSPREKEND. VASTE GEWOONTEN EN GEBRUIKSGEMAK SPELEN EEN GROTE ROL.

“Openbaar vervoer is onflexibel, duurder met meerdere personen en bovendien tijdrovender.”

“Ik reis alleen met mijn eigen auto.”

“Dan ga ik liever helemaal met openbaar vervoer.”

“Ik heb een hekel aan openbaar vervoer, volgepropte bussen en geen zitplek.”

alternatief als je ervoor open staat: een kwart van de ANWB-leden maakte het laatste jaar gebruik van P+R bij het bezoeken van een stad.

De bezettingsgraad van P+R-voorzieningen varieert. Bij 30 procent van de ondervraagde deskundigen staan ze doorlopend vol, elders trekken ze vooral in het weekend en op koopdagen veel automobilisten of staan ze juist op werkdagen vol. Slechts 12 procent meldt dat de voorzieningen matig worden gebruikt.

Van de automobilisten die geen gebruiken van P+R geeft eenvijfde aan dat men overstappen te lastig vindt. Dat overstappen is natuurlijk inherent aan P+R, maar inmiddels is de nodige ervaring opgedaan hoe je P+R zo aantrekkelijk mogelijk maakt.

Ruim 80 procent van de deskundigen noemt als de twee belangrijke factoren die het succes bepalen van een P+R-locatie: een goede ligging en goed natransport. Speciale voorzieningen als vergader- of wachtruimten tellen minder zwaar. En om het gebruik van P+R te stimuleren moet men denken aan invoering van gratis parkeren (zegt 37 procent), een all-in tarief (P+R met OV) (27 procent). Maar een hoog tarief voor parkeren in de binnenstad helpt ook, stelt 26 procent.

Al met al verwacht ruim 42 procent van de deskundigen dat het aantal P+R-plaatsen de komende jaren nog zal toenemen, de helft denkt dat het bij het huidige aantal blijft.

Kanttekeningen parkeerspecialisten [Parkeer+reis als alternatief]

Peter Martens: “Bij P+R moet je wel onderscheid maken tussen herkomst- en bestemmings- P+R. In het eerste geval rij je met de auto naar het station en ga je verder met de trein. Bij een bestemmings-P+R zet je de auto aan de stadsrand neer en ga je verder met het ov of de fiets. Vooral de herkomst-P+R-voorzieningen bij stations zijn succesvol.”

P+R-voorzieningen worden niet altijd gebruikt waarvoor ze zijn bedoeld. Hans Voerknecht (CROW) noemt het voorbeeld P+R-Berkel. “Dat is eigenlijk bedoeld voor automobilisten die van verder weg komen als bestemmings-P+R voor Rotterdam. Maar je ziet dat veel automobilisten uit de directe omgeving naar het station rijden om vervolgens de metro te pakken naar Den Haag.”

Menno de Lange signaleert een andere vorm van onbedoeld gebruik: “In Den Bosch gingen mensen voorheen met de fiets naar het werk, maar door de aanwezigheid van P+R-parkeerplaatsen pakt men de auto. Giuliano Mingardo van de Erasmusuniversiteit: “Of men gebruikt P+R als goedkope parkeeroplossing om de auto neer te zetten wanneer men met vliegvakantie gaat.”

Ook Paul van Loon relativeert het succes van P+R enigszins. “P+R wordt nu zwaar gesubsidieerd. Daarom kan P+R bijvoorbeeld in Groningen tot een succes uitgroeien. Maar zodra NS ergens betalen invoert, loopt het P+R-terrein leeg.”

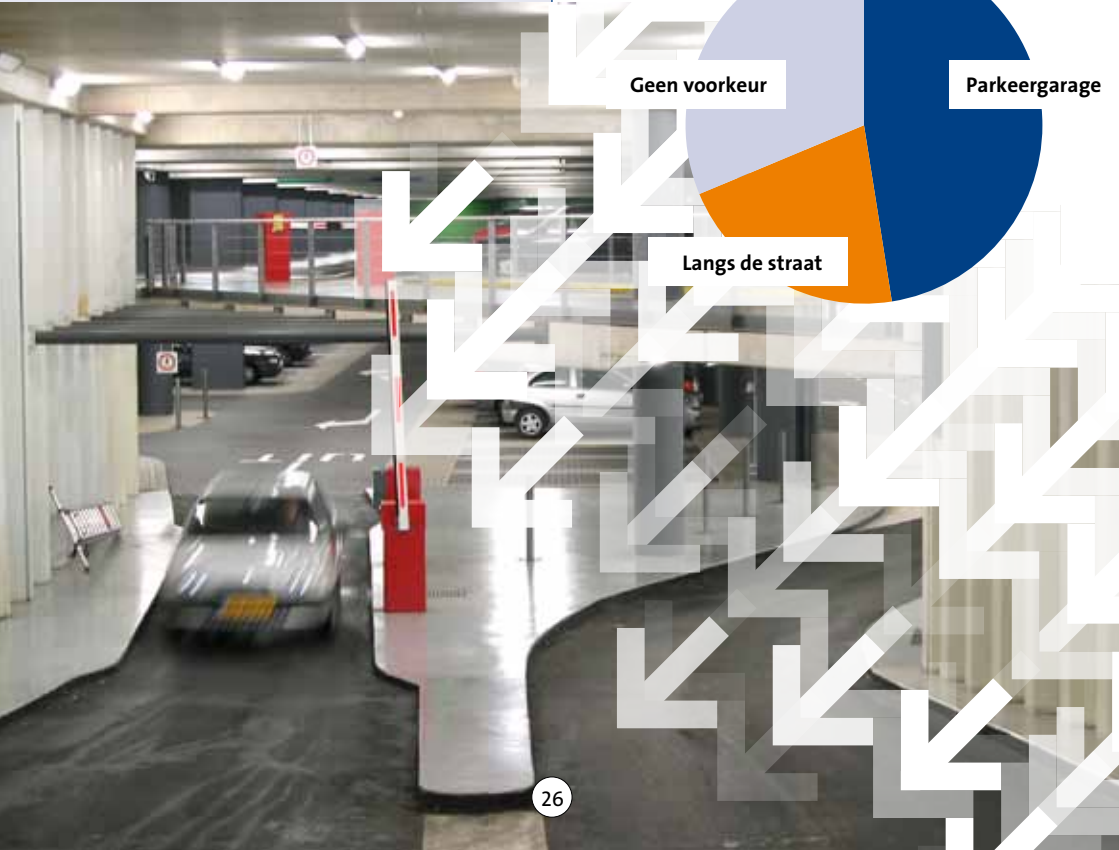
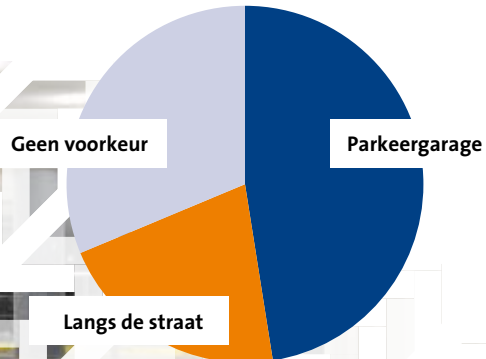
Ander belangrijk punt is dat een bestemmings-P+R alleen zal werken als de parkeermogelijkheden in de binnenstad worden beperkt. Dat speelt onder andere Rotterdam parten. Sjoerd Stienstra: “Daar zijn nog veel gratis plekken te vinden. Maar P+R heeft alleen toekomst als je het afstemt met goed parkeerbeleid voor de binnenstad. Het zijn communicerende vaten.”

De helft van de ANWB-
autobezitters verkiest
de parkeergarage boven
straatparkeren.

Voorkeur voor parkeergarage

Gemeenten zien het liefst dat automobilisten gebruikmaken van parkeergarages. Daarom maken ze die vaak wat goedkoper dan parkeren op straat. Toch is dat niet het belangrijkste argument voor automobilisten om de parkeergarage te verkiezen boven parkeren langs de stoeprand, zoals de helft van de ANWB-autobezitters aangeeft. “Omdat ik achteraf kan betalen”, geeft 68 procent als reden op om een

Voorkeur voor parkeergarage of parkeren op straat?

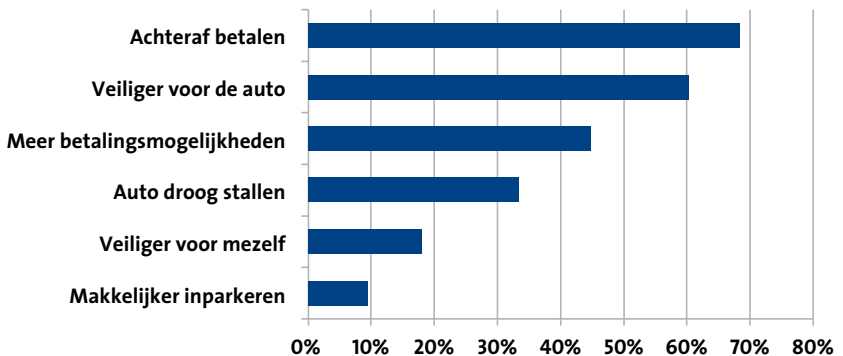


parkeergarage binnen te rijden. Het idee dat de auto daar veiliger staat is voor 60 procent - mede - reden de parkeergarage te gebruiken.

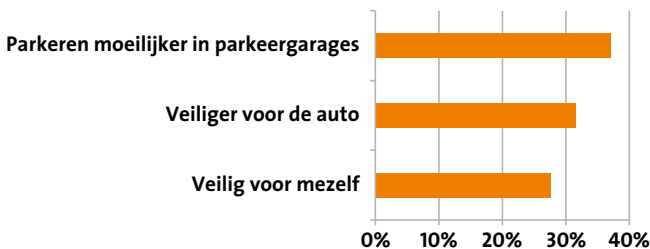
Als er extra parkeerruimte in een gemeente nodig is, geven de meeste automobilisten dan ook de voorkeur aan de bouw van een parkeergarage boven meer parkeerplaatsen op straat of op een parkeerterrein.

Hoewel de meeste autobezitters dus de voorkeur geven aan parkeren in een parkeergarage, is er toch nog altijd een behoorlijk groep die liever op straat parkeert: een vijfde van de ANWB-auto-bezitters. Hiervan geeft 37 procent als reden dat men het lastig manoeuvreren vindt in een parkeergarage. Daarnaast noemen vier van de tien vrouwen met een voorkeur voor straatparkeren als argument dat men het op straat veiliger vindt

Waarom liever in een parkeergarage?



Waarom liever op straat parkeren?



Vier van de tien vrouwen parkeren
liever op straat omdat men
denkt dat kans kleiner is om
lastiggevallen te worden.

REIZIGERS

**BIJ DE KEUZE WEL OF NIET PARKEREN IN DE
PARKEERGARAGE SPELEN VEEL FACTOREN MEE.**

“Auto staat bij warm weer lekker koel.”

“Je hoeft niet op de tijd te letten.”

“Meeste kans op een parkeerplaats.”

**OOK HEEFT MEN ZO ZIJN REDENEN OM OP
STRAAT TE PARKEREN.**

*“Mijn auto past niet in die te smalle/te korte
vakken in de parkeergarage.”*

*“Ik ben lui. Meestal is langs de straat dicht-
terbij.”*

“Ik voel me niet prettig in parkeergarages.”

omdat men de kans kleiner acht om lastig-
gevallen te worden. Eveneens vier van de
tien ouderen die liever op straat parkeren
geven dit op als reden.

Veiligheid is dus een belangrijk argument
bij de keuze van een plek om te parkeren.
Ervaring zal daar wellicht ook een rol bij
spelen. Bij vijf procent van de ANWB-leden
is de laatste twee jaar ingebroken in de
auto, die in twee van de drie gevallen op
straat stond. De meeste ANWB-automobi-
listen vinden een veiligheidskeurmerk (dat
eisen omvat met betrekking tot diefstal
en dergelijke) voor parkeergarages belang-
rijk. En het merendeel van deskundigen
(57 procent) deelt die mening.



Kanttekeningen parkeerspecialisten [Voorkeur voor parkeergarage]

Uit de onderzoeken van zowel de ANWB als CROW blijkt dat een Veiligheidskeurmerk gericht op de veiligheid van bezoekers van parkeergarages in een behoefte zou voorzien. Bij het parkeerpanel liggen de meningen verdeeld. Peter Martens van de organisatie van parkeerexploitanten Vexpan is nog niet overtuigd van de noodzaak van zo'n keurmerk. "Je zou het in ieder geval deel moeten laten uitmaken van de ESPA, een bestaand keurmerk dat gaat over de bouwkundige veiligheid.

Maar ik vind eigenlijk dat een exploitant ervoor moet zorgen dat alle plaatsen veilig zijn. Daarom zie ik ook weinig heil in speciale vrouwenparkeerplaatsen zoals in Duitsland."

Giuliano Mingardo denkt dat het onveiligheidsgevoel in parkeergarages vooral het gevolg is van de zogenaamde 'reassurance gap'. "Mensen voelen zich onveilig ondanks het feit dat de misdaadcijfers dalen. Dat geldt ook voor parkeergarages. De cijfers laten zien dat die veilig zijn, maar toch hebben mensen een ander beeld. Daar doe je niet zoveel aan." Sjoerd Stienstra heeft wel een suggestie: "Het zou misschien verboden moeten worden dat er nog misdaadseries in parkeergarages worden opgenomen."

Menno de Lange kan zich wél voorstellen dat vrouwen zich soms wat onveilig voelen. De Lange: "Het speelt vooral in oudere garages. In de nieuwe parkeergarage bij station Gouda zonder zicht beperkende kolommen speelt dat niet."

DE BELANGRIJKSTE TREND

- Er komt meer aandacht voor het ontwerp en de inrichting van openbare parkeergarages. De aandacht richt zich daarbij vooral op het voorkomen van gevoelens van onveiligheid.



Weinig deskundigen geloven dat de deelauto het parkeervraagstuk in woonwijken oplost.

Problemen in woonwijken

Eenderde van de ANWB-leden heeft regelmatig problemen met parkeren in de eigen woonwijk. Vooral in de vooroorlogse schil rond het centrum speelt het probleem vaak nadrukkelijk, maar ook in sommige Vinexwijken kan men erover meepraten.

Auto's nemen daar niet alleen veel ruimte in beslag, ze dragen ook niet bij aan de aantrekkelijkheid van de omgeving. En zelfs je sociale contacten kunnen eronder leiden: 11 procent van de ANWB-leden zegt minder bezoek te krijgen door parkeerproblemen in de wijk.

Dat beeld is lastig te veranderen. Als bewoner zal je soms verderop moeten parkeren. Dat doet 30 procent. En je kunt



als gemeente sturen met parkeervergunningen en met parkeertarieven. Volgens een op de drie deskundigen een belangrijk instrument, dat al veelvuldig wordt ingezet en dat zal in de toekomst nog vaker gebeuren, zo verwacht men.

Maar het is natuurlijk niet echt een structurele oplossing. Daarvoor moet je denken aan de bouw van extra parkeervoorzieningen. Of aan het terugdringen van het autobezit.

Zo verschijnen in de grote steden langzamerhand buurtgarages, soms zelf voorzien van mechanische opbergsystemen zodat er meer auto's in passen. Daar hangt uiteraard een prijskaartje aan dat moet worden afgezet tegen de opbrengst: een betere leefomgeving. Per saldo worden ze nu nog spaarzaam toegepast, maar 10 procent van de deskundigen ziet het als reële optie. Extra plaatsen creëren langs de openbare weg is voor 50 procent eerste keus.

Voor het terugdringen van het autobezit zullen alternatieven als lopen, fiets en ov aantrekkelijker moeten worden gemaakt. En men kan de inzet van de deelauto's bevorderen.

De meningen of de deelauto echt zoden aan de dijk zet, zijn overigens verdeeld. Volgens sommige trendwatchers zal de deeleconomie de komende jaren sterk aan terrein winnen en de deelauto is daarbij een voorloper.

REIZIGERS

EEN GERESERVEERDE PARKEERPLEK VOOR DE E-AUTO EN DE DEELAUTO? DE MENINGEN ZIJN STERK VERDEELD.

“Als je zelf je vervoermiddel kiest, moet je geen voordelen krijgen.”

“De mensen met een elektrische auto hebben vaak de beste parkeerplekken. Ik vind dit onterecht; het rijden met een elektrische auto wordt door de overheid al voldoende beloond.”

“Ik vind het aanbieden van gereserveerde parkeerplaatsen om efficiëntere manieren van vervoer aan te moedigen positief.”

PARKEERPROBLEMEN IN DE WOONWIJK. WAT ZIET MEN ALS OORZAKEN?

“Te weinig parkeerplaatsen of te veel auto's per woning.”

“Er zijn tegenwoordig gezinnen met kinderen die allemaal autorijden.”

“Ik woon tegenover een school en iedereen komt met de auto.”

“Parkeren door werknemers die in de buurt werken.”

EN ALS OPLOSSINGEN:

“Auto laten staan en met fiets gaan!”

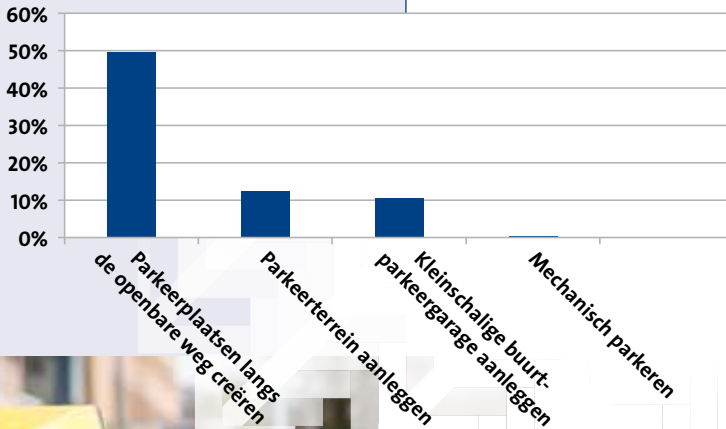
“Parkeerplek in de tuin gemaakt.”

“Eigen plaats in parkeergarage.”

“Bel de politie.”

35 procent van de ANWB-leden staat negatief tegenover aparte deelauto-parkeerplaatsen, 30 procent is positief.

Meest kansrijke maatregelen in woonwijken tegen parkeerverlast in woonwijken volgens deskundigen.



De deskundigen zijn minder optimistisch. 55 procent geeft aan dat de deelauto op termijn - tien jaar – het parkeren zal veranderen, maar slechts 3 procent gelooft dat hiermee het parkeervraagstuk in woonwijken is op te lossen.

Over deelauto's gesproken: niet iedereen is blij met de speciale deelauto-parkeerplaatsen. 35 procent van de ANWB-leden is (zeer) negatief, 30 procent is (zeer) positief. Eenzelfde verdeeld beeld zien we bij gereserveerde parkeerplaatsen voor elektrische auto's.



Kanttekeningen parkeerdeskundigen [Problemen in woonwijken]

Parkeerproblemen in woonwijken laten zich nu lastig oplossen, maar het panel van parkeerdeskundigen ziet wel enkele oplossingen in het verschiet liggen.

Menno de Lange noemde eerder al het mobiel betalen. “Als dat voldoende omvang heeft, zullen steeds meer woonwijken gereguleerd worden. Dan nemen mensen minder makkelijk een tweede auto.”

Misschien wordt het dan een deelauto, hoewel ook de parkeerexperts niet denken dat dit hét grote verschil zal gaan maken. Toch geloven ze wel in de ‘deel-economie’ maar dan vooral voor het delen van parkeerplaatsen.

Zo ziet Peter Marten toekomst in de apps die daarvoor worden ontwikkeld. Zo’n app is bijvoorbeeld Parkyourcar waarmee bezitters van een parkeerplaats deze voor korte of langere tijd kunnen verhuren. “Net als Airbnb en Uber kan dat traditionele businessmodellen op zijn kop zetten.”

Paul van Loon: “Interessant is dan hoe het zal gaan met parkeervergunningen. Die worden nu nog op kenteken uitgegeven, maar kun je die plaatsen in de toekomst verhuren aan anderen?”

Rob Tiemersma van de gemeente Utrecht sluit zich hierbij aan. “Parkeerplaatsen reserveren en delen zal meer voorkomen. Maar dat betekent ook dat het parkeeraanbod, ook in stadscentra, zal toenemen en daarmee dus het verkeersaanbod.”

Over bewoners die klagen over het vrijhouden van parkeerplaatsen voor deelauto’s en elektrische auto’s maken de parkeerdeskundigen zich niet echt zorgen. Het eerste is vooral een kwestie van communicatie: deelauto’s zorgen ervoor dat meer parkeerruimte beschikbaar komt en dat is gunstig voor alle bewoners. En de problemen met laadpalen zijn van tijdelijke aard verwacht Menno de Lange: “Je hebt die nog een paar jaar nodig om het gebruik van elektrische auto’s te stimuleren, maar dan zullen we anders gaan laden, met snelladers of via inductie en heb je ze niet meer nodig.”

DE BELANGRIJKSTE TRENDS

- **Gereserveerde parkeerplaatsen met oplaadpalen gaan verdwijnen.**
- **Particuliere eigenaren van parkeerplaatsen gaan deze al dan niet via een intermediair verhuren aan bezoekers van elders.**

23 procent van de ANWB-leden mijdt stadscentra of winkelgebieden waar men niet goed kan parkeren.

REIZIGERS

LANG NIET ALTIJD IS DE AUTO HET FAVORIETE VERVOERMIDDEL VOOR EEN BEZOEKJE AAN DE STAD.

“Ik ga alleen gericht naar de stad en pak bijna altijd de fiets. Alleen als ik wat groots moet halen, ga ik met de auto.”

“Ik ga het liefst naar een stadscentrum zonder of met lage parkeerkosten.”

“Ik neem alleen de auto als het regent.”

“Ik rij motor en kan bijna overal parkeren.”

“Met de fiets kun je dichterbij je bestemming komen.”

Parkeren in winkelgebieden

No parking, no business. Ofwel als het parkeren niet goed geregeld is, kun je het als winkelier wel vergeten. Veel winkeliers zijn die mening toegedaan. Is dat terecht?

Volgens sommige onderzoeken is de hoogte van het parkeertarief niet de belangrijkste factor bij de keuze van een winkelcentrum. Als het winkelaanbod interessant genoeg is, komt men toch wel, ook al vindt men het parkeren aan de dure kant, aldus een onderzoek van de Erasmus Universiteit.⁶ Ander onderzoek laat verder zien dat de winkelende fietser niet onder doet voor een automobilist als je kijkt naar de omvang van de bestedingen. Ze kopen per keer minder, maar komen vaker.⁷



De mening van de deskundigen die zijn geënquêteerd lijken ook in een dergelijke richting te wijzen. De meesten wijten in ieder geval de teruglopende winkelomzetten van de laatste jaren niet aan te hoge parkeertarieven. Volgens zes van de tien ligt de belangrijkste oorzaak in het winkelen op internet, drie van de tien zoeken het vooral bij de economische crisis.

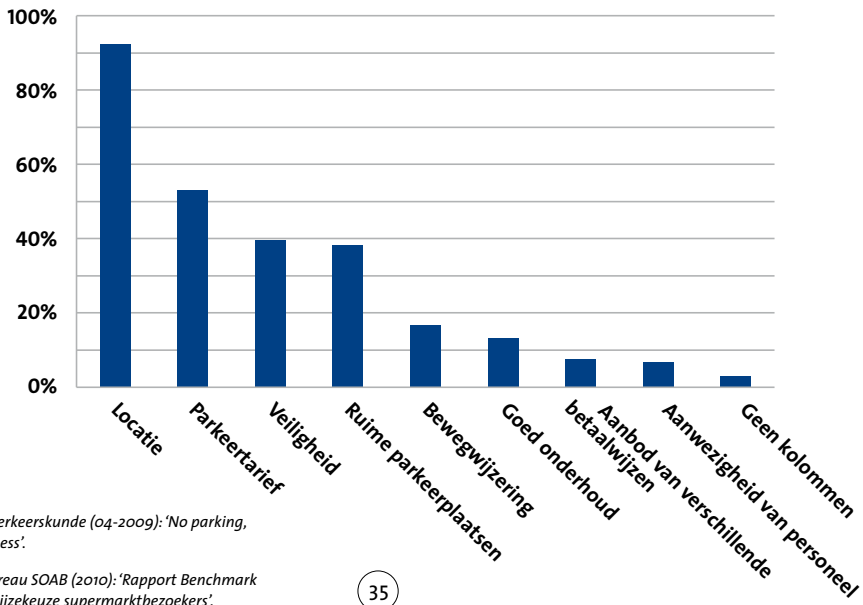
Uit het onderzoek onder ANWB-leden valt echter af te leiden dat automobilisten zich bij de keuze van een winkelbestemming wel degelijk laten beïnvloeden door de aanwezigheid van goede parkeervoorzieningen en de kosten van parkeren. 20 procent mijdt stadscentra of winkelgebieden waar men niet goed kan parkeren. En voor 47 procent van de ANWB-leden

is het parkeeraanbod reden om wel eens met de fiets, lopend of met het ov naar het stadscentrum te gaan. Die laatste groep kiest voor een andere vervoerwijze omdat men de parkeerkosten te hoog vindt (zegt 78 procent), men geen parkeerplek denkt te vinden (51 procent) of omdat men de parkeerplaatsen te krap vindt (33 procent).

De helft van de deskundigen beaamt overigens wel dat het parkeertarief mede bepalend is voor het succes van een parkeergarage. Alleen de locatie is nog belangrijker.

We vroegen deskundigen ook wat voor hen een acceptabele loopafstand is tot een parkeervoorziening. 35 procent houdt het op 200 meter of minder, 47 procent vindt 200 tot 500 meter nog acceptabel.

Succesfactoren voor een parkeergarage volgens deskundigen.

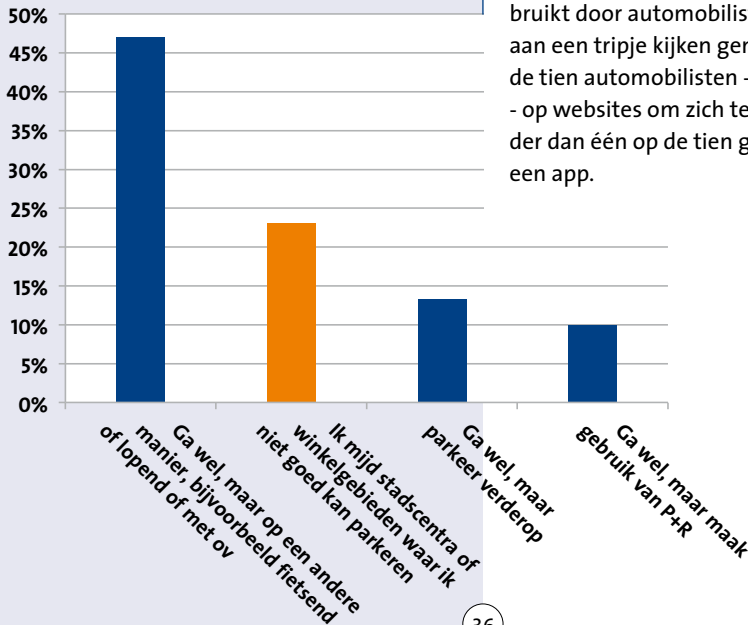


⁶ ANWB- Verkeerskunde (04-2009): 'No parking, still business'.

⁷ Adviesbureau SOAB (2010): 'Rapport Benchmark Vervoerwijzekeuze supermarktbezoekers'.

De meeste deskundigen wijten de teruglopende winkelomzetten van de laatste jaren niet aan te hoge parkeertarieven.

Reden voor autobezitters om niet met de auto naar stadscentrum of winkelgebied te gaan.



Uit de resultaten van de enquête onder ANWB-leden blijkt dat hier een zekere rek in zit, afhankelijk van het parkeertarief. Om parkeergeld te besparen is men namelijk best bereid een paar honderd meter extra te lopen. Voor twee euro voordeel willen drie van de tien automobilisten wel een kilometer verder weg gaan staan. Dat aantal verdubbelt als er vijf euro te besparen valt.

Toch verdiepen de meeste mensen zich vooraf nauwelijks in de parkeertarieven, zo blijkt ook. 78 procent van de automobilisten ziet het wel bij het afrekenen. Dit zou kunnen veranderen als meer gebruik wordt gemaakt van parkeer apps met informatie over parkeertarieven of wanneer die tarieven direct via het navigatiesysteem te zien zijn. Tot nu toe worden die mogelijkheden echter maar beperkt gebruikt door automobilisten. Voorafgaand aan een tripje kijken gemiddeld twee van de tien automobilisten - vooral jongeren - op websites om zich te informeren, minder dan één op de tien gebruikt daarvoor een app.

Parkeren is één van de factoren die winkelbezoek kunnen beïnvloeden, maar teruglopende winkelomzetten zijn zelden volledig aan hoge parkeertarieven te wijten. Daar zijn de parkeerdeskundigen het over eens. Andere factoren spelen een grotere rol. Winkelen via internet bijvoorbeeld. Sjoerd Stienstra: “Internet wordt vooral gebruikt in de oriëntatiefase van aankopen. Dat betekent dat mensen minder vaak naar de stad zullen gaan. Maar daarnaast is sprake van ander consumentengedrag. We hebben alles al, we zijn verzadigd. Steden die deze ontwikkelingen niet kunnen compenseren, bijvoorbeeld met meer horeca, evenementen, musea en dergelijk krijgen het moeilijk. Het gaat tegenwoordig om de beleving van een stad.”

Dat is eveneens de ervaring van Hans Voerknecht van CROW: “Als je als gemeente niets te bieden hebt, lukt het ook niet met gratis parkeren. Blijkbaar is de stad dan niet aantrekkelijk genoeg. Lage parkeertarieven helpen hoogstens een heel klein beetje. Bovendien moet je klachten van winkeliers over parkeertarieven in perspectief zien. Als ze reacties krijgen van hun klanten over parkeren zullen dat per definitie de negatieve reacties zijn. Want als een klant makkelijk kan parkeren, zal hij dat niet zo gauw melden.”

Guiliano Mingardo van de Erasmus Universiteit: “Je ziet ook dat gemeenten vaak geen goed retailbeleid hebben. Ze blijven maar winkelgebieden ontwikkelen. En winkeliers wijzen vervolgens bij problemen naar de gemeente. Gemeenten en winkeliers moeten veel meer samenwerken bij de ontwikkeling van binnensteden en winkelgebieden.”

DE BELANGRIJKSTE TRENDS

- **Bij verbetering van winkelgebieden wordt niet alleen gekeken naar het winkelaanbod, maar naar het totale aanbod voor de bezoeker. Dat betekent dus aandacht voor horeca, evenementen en culturele voorzieningen als musea.**
- **In de toekomst wordt het parkeren niet meer los van andere activiteiten gezien. Het maakt deel uit van een bereikbaarheidsarrangement, waarbij van tevoren een parkeerplaats wordt geregeld samen met het vervoer van en naar die parkeerplaats en een kortingbon voor het lokale museum of voor een kopje koffie in een horecagelegenheid.**

Vrouwen parkeren anders dan mannen

Vrouwen parkeren anders dan mannen. En het gaat niet over de krappe afmetingen van een parkeerplek, want evenveel mannen als vrouwen hebben daar moeite mee. Maar vrouwen:

- Gebruiken minder vaak de credit card of de mobiele telefoon om te betalen.
- Kiezen minder vaak voor een parkeergarage.
- Maken zich minder zorgen over mogelijke parkeerschade in de parkeergarage.
- Wanneer ze wel voor de parkeergarage kiezen, doen ze dat vaker omdat het makkelijker inparkeren is.
- Parkeren vaker langs de straat omdat ze dat veiliger voor zichzelf vinden.
- Laten zich vanwege parkeerperikelen minder vaak weerhouden van een bezoek met de auto aan het stadscentrum.
- Of gebruiken dan vaker de fiets of het ov.



Jongeren parkeren anders dan ouderen

Jonge automobilisten houden er over het algemeen een wat andere rijstijl op na dan oudere automobilisten. Maar dat niet alleen; ze hebben ook andere voorkeuren als het om parkeren gaat. Als we kijken naar de leeftijdsgroep 18 tot 35 blijkt dat jongeren:

- Betalen liever met pinpas of mobiele telefoon, ouderen liever contant.
 - Ergeren zich meer aan lange wachtrijen en onvoldoende betalingsmogelijkheden.
 - Maken meer gebruik van P+R-voorzieningen.
 - Vinden vaker dat er aparte parkeerplaatsen voor motorrijders moeten zijn.
- Geven vaker de voorkeur aan de parkeergarage boven straatparkeren.
 - Kiezen vaker voor de parkeergarage met als argument dat men achteraf kan betalen en er meer betalingsmogelijkheden zijn.
 - Zien liever dat er meer ondergrondse parkeerplaatsen bijkomen dan parkeerplaatsen op een parkeerterrein.
 - Laten de auto minder vaak staan als er onvoldoende parkeerruimte is op het werk.
 - Moeten minder vaak zoeken naar hun geparkeerde auto.



Bronnen:

- Enquête reizigers ANWB 2014
- Enquête reizigers ANWB 2013
- Enquête vakdeskundigen CROW
- Deskundigenpanel parkeren met:
Peter Martens (Vexpan)
Menno de Lange (Gemeente Gouda)
Rob Tiemersma (Gemeente Utrecht)
Sjoerd Stienstra (Adviseur)
Giuliano Mingardo (Erasmus Universiteit)
Jorrit Nijhuis (Ministerie IenM)
Paul van Loon (Empaction)
Hillie Talens (CROW)
Frans Bekhuis (CROW)
Sven Schutte (ANWB)

© November 2014

Gebruik van informatie uit dit boek is niet toegestaan zonder toestemming van CROW en ANWB. Gebruik van het fotomateriaal is alleen toegestaan met toestemming van CROW en ANWB en met bronvermelding. Rechthebbenden kunnen zich wenden tot CROW of ANWB.

Colofon

Het boek 'Trends in parkeren'
is een gezamenlijke uitgave van
CROW en ANWB.

CROW

Galvanistraat 1
Postbus 37
6710 BA Ede
www.crow.nl

ANWB

Wassenaarseweg 220
Postbus 93200
2509 BA Den Haag
www.anwb.nl

Productie

Tekst en productie: Ron Hendriks
- Reith | Hendriks & partners
Vormgeving: Hike Helmantel -
Verkeer en Vorm
Foto's: Reith | Hendriks &
partners, CROW, Herman Stöver

CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer. CROW werkt zonder winsttoegmerk en investeert in kennis voor nu en in de toekomst. CROW streeft naar de beste oplossingen voor vraagstukken, van beleid tot beheer. Bovendien is CROW expert op het gebied van aanbesteden en contracteren. In samenwerking met de praktijk zorgt CROW voor verbeteringen en vernieuwingen die ertoe doen in het dagelijks werk van professionals. Praktische kennis direct toepasbaar.

ANWB is natuurlijk in eerste instantie bij iedereen bekend voor de Wegenwacht, die bij nacht en ontij de ongelukkige automobilist weer op weg komt helpen. Dat blijft ANWB natuurlijk doen, maar ANWB biedt haar leden tegenwoordig nog veel meer services, producten en voordelen. Denk aan informatie & advies, ledenvoordelen, verzekeringen, reizen, praktische producten, reisgidsen, trainingen en meer. De ANWB is een vereniging die het voor iedereen mogelijk wil maken om in vrijheid en plezier onderweg te zijn. ANWB denkt vooruit en anticipeert op de toekomst om haar leden zo verder te brengen.