

WHITEPAPER



DE GEOGRAFIE

VAN PARKEREN

Inhoudsopgave

- 02 INLEIDING
- 03 HET ONTSTAAN VAN PARKEERDRUK
- 05 PARKEERGEDRAG
- 06 LOOPAFSTANDEN
- 08 MISMATCH IN PARKEERDRUKMETINGEN
- 11 PARKEERPROBLEMATIEK
- 12 CONTACTGEGEVENS

Inleiding

Het komt wel eens voor dat je, rijdend over de snelweg, in de berm een auto ziet staan. Geen eigenaar, geen passagiers, geen pompstation in de buurt. Gewoon een eenzame auto. Vragen dringen zich op: waarom staat die auto daar, waar is de eigenaar, wat is er aan de hand? Onwillekeurig wordt de geparkeerde auto direct in verband gebracht met de verblijfplek van de bestuurder.

Verplaats dit tafereel nu eens naar een dichtbevolkte woonwijk. Het eerste wat wegvalt is de link met de bestuurder. De auto is weer een object zonder bestuurder die hem daar met een reden heeft neergezet, een object zonder *context*. En daarmee is in een notendop het probleem geschetst van het hedendaagse parkeeronderzoek. We tellen auto's, delen dit door het aantal parkeerplaatsen en denken bij hoge uitkomsten een probleem te hebben. Laten we nu eens de context bij het onderzoek betrekken; al die geparkeerde voertuigen in een groot woon- en werkgebied als Amsterdam-West benaderen als die solitaire auto langs de snelweg.

Het ontstaan van parkeerdruk

Dit artikel gaat over zin en onzin van parkeerdruk. Parkeerdruk wordt vaak gezien als een ziekte, maar is in feite niet meer dan een symptoom. In dit artikel willen we laten zien waarom alleen een parkeerdrukcijfer niet genoeg is, en het noodzakelijk is meer te weten over de achtergronden van parkeerdruk, en welke rol loopafstanden hierin spelen.

Hiervoor is van 18.000 voertuigen onderzocht waar ze staan geparkeerd en waar ze vandaan komen. Hiervan parkeert 94,5 procent binnen 500 meter van de woning, circa 6 minuten lopen, wat in deze studie ongeveer als maximumgrens wordt gezien als acceptabele afstand tussen woning en parkeerplek. Vrijwel alle parkeerders wonen en parkeren in het dichtbevolkte Amsterdam West. Dit stadsdeel is na het centrum van de stad het meest dichtst bebouwde gebied van Nederland. Ongeveer 85 procent van het grondgebied is bebouwd, waarvan tien procent verkeersterrein.



Afbeelding 1: Veranderd straatbeeld: Eerste Helmersstraat (Amsterdam) in 1911 en 2011

Bron linker foto: stadsarchief Amsterdam; rechter foto: archief trajan

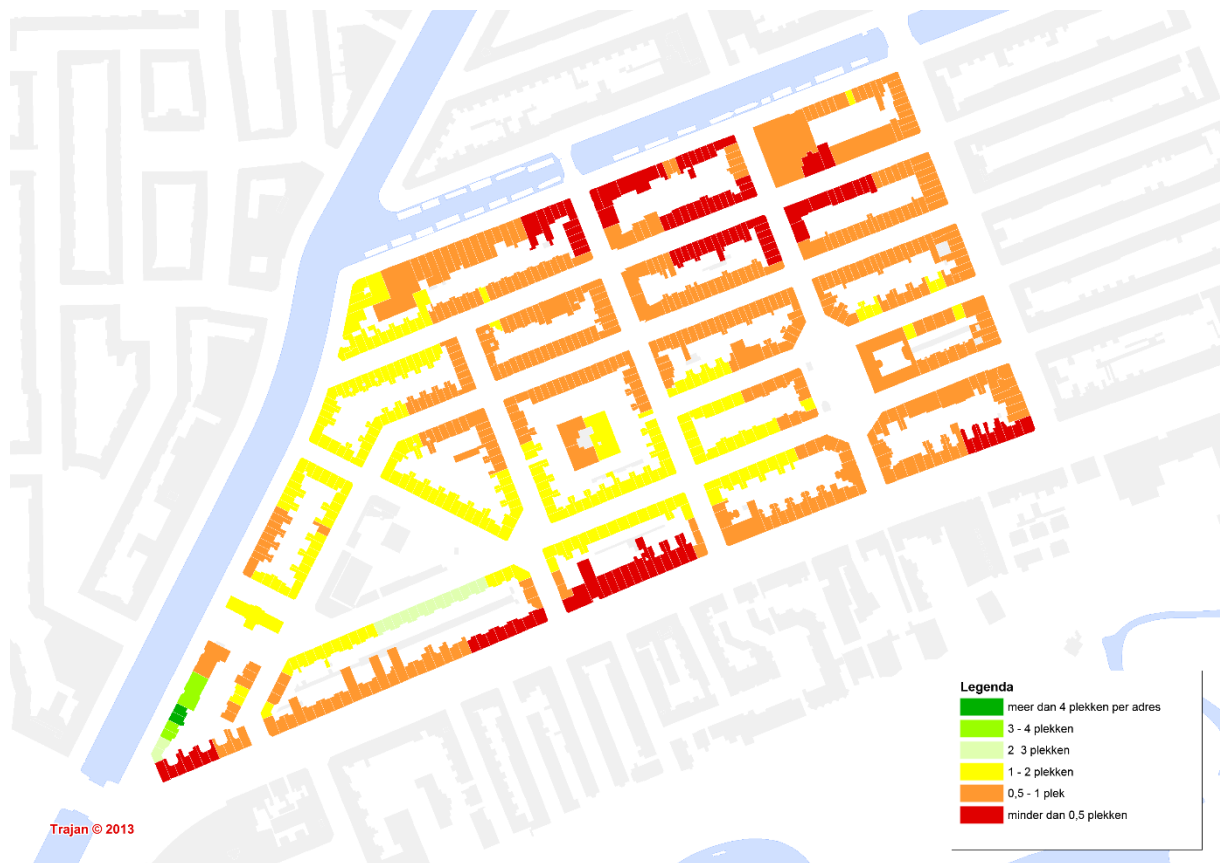
Er is bovengronds al nauwelijks ruimte over voor parkeren, laat staan voor al die andere activiteiten die ruimte eisen: speelplekken, fietsparkeerplaatsen en groen. Er vindt dus een constant gevecht plaats om ruimte. Zetten we foto's van dezelfde straat tegenover elkaar, dan mag worden geconstateerd dat de auto dit gevecht in 100 jaar beslissend heeft gewonnen (zie afbeelding 1).

In dit straatbeeld is hoge parkeerdruk een vertrouwd begrip geworden. Onderzoekers wijzen als oorzaak hiervan meestal op sociaal economische kenmerken zoals autobezit en onevenredige verdeling tussen vraag en aanbod, gekoppeld aan wijkenmerken als bouwperiode en stedelijke dichtheid¹ (Van Coevering e.a., 2008).

¹ Zie: Van Coevering, P. e.a. (2008) Parkeerproblemen in woongebieden, Nai uitgevers Rotterdam

Hoewel dit een redelijke verklaringsgrond biedt voor de ruimtelijke context waarbinnen parkeerproblemen kunnen ontstaan, zegt dit weinig over de vraag waar parkeerdruk zich vervolgens *manifesteert*. Er mist immers nog een gedragscomponent.

Als de ruimtelijke weerslag van de hierboven genoemde factoren worden gecombineerd met parkeercapaciteit en gedragscomponenten ontstaat een feitelijk beeld hiervan zoals weergegeven in afbeelding 2.



Afbeelding 2: Verhouding tussen beschikbare parkeercapaciteit en woningen op loopafstand

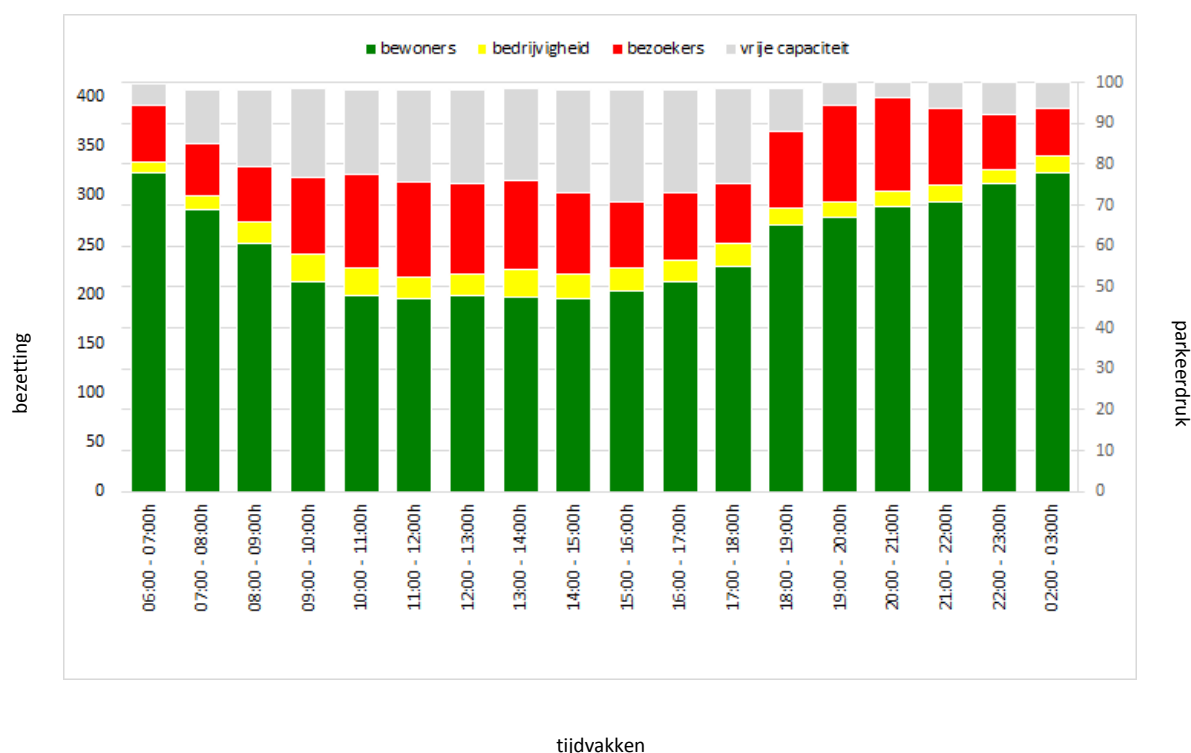
Binnen een enkele buurt komen kleine gebieden naar voren waar verstoring van de parkeerbalans waarneembaar is, tekorten vooral aan de oostzijde, overschotten met name aan de westkant. In theoretisch opzicht zou dit dan zijn weerslag moeten hebben in de parkeerdrukcijfers, maar dit blijkt niet het geval. In de meeste parkeerdrukcijfers uit die buurt komt juist het westelijke deel naar voren als probleemgebied; zowel in objectieve parkeerdruk als klachten van bewoners. Wat wordt over het hoofd gezien?

Parkeergedrag

Het antwoord hierop is simpel: de parkeerder zelf. Als alleen maar de parkeerlocatie van het voertuig bekend is kan een paradigma ook alleen maar opgebouwd worden uit analyse van achtergrondvariabelen van die locatie. Maar de parkeerlocatie is in feite niets meer dan de garderobe van het theater en wie doet nu onderzoek in de garderobe als men wil weten waar de theaterbezoekers zitten?

Wij allemaal, zo blijkt. Met name in gebieden met veel functiemenging komen parkeerexcessen vaak niet op het conto van bewoners maar zijn het vooral externe parkeerders die de balans verstoren. Dit kunnen bezoekers zijn van functies in de wijk, maar ook overloopparkerders. Afbeelding 2 laat bijvoorbeeld de ontwikkeling zien van de parkeerdruk in een 19^e eeuwse stadswijk op een werkdag, uitgesplitst naar herkomst. Met alleen de bewoners (de vergunninghouders) komt de parkeerdruk nooit boven 80 procent uit.

Tellen we ook de bezoekers mee, dan is de parkeerdruk met name na 19:00 uur en de nachtelijke uren problematisch. De piek ligt op de vroege avond, er zijn in de buurt enkele restaurants aanwezig.



Afbeelding 3: Verloop parkeerdruk naar herkomst tussen 6 en 2 uur

Bron: trajan (2012) Parkeeronderzoek Swammerdambuurt, Amsterdam

Uit de afbeelding valt op te maken dat de factor tijd; met name het tijdstip van aankomst, een cruciale rol speelt bij het ontstaan van parkeerdruk. Parkeren is daarmee bij uitstek een kwestie van tijd en ruimte. Met name de aankomstperioden zijn van belang: een restaurant in een woonwijk kan de parkeerbalans verstoren omdat zowel bezoekers als bewoners rond dezelfde tijd arriveren. Het gevolg is verdringing naar omliggende buurten, waarbij het maar de vraag is of bewoners later terugkomen om opnieuw te parkeren op leeg gekomen plekken in de eigen buurt. Hetzelfde fenomeen doet opgeld voor supermarkten met openingstijden tot in de avond, sportscholen, en dergelijke.

Een tijdelijk piekmoment in een bepaalde buurt kan dus verstrekkende gevolgen hebben, ook voor omliggende buurten. Parkeerproblemen kunnen zich dus op een heel andere plek manifesteren dan bij de bron van het fenomeen. Bepalend hierbij is welke afstanden parkeerders bereid zijn af te leggen tussen parkeerplaats en bestemming.

Loopafstanden

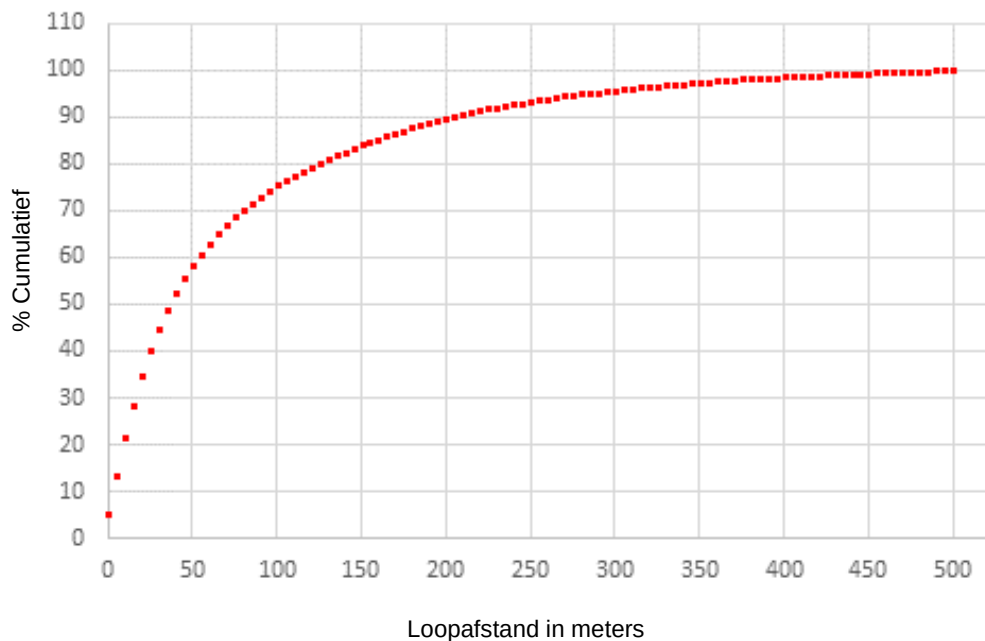
De rol van loopafstanden als variabele bij parkeerdruk is een onderbelicht aspect. Toch is deze cruciaal. Om de roodgekleurde gebieden van figuur 2, de gebieden waar hoge parkeerdruk verwacht mag worden, zou een denkbeeldig gebied getrokken kunnen worden met als straal de maximale loopafstand die parkeerders bereid zijn te lopen. In dit grotere gebied is er sprake van hogere parkeerdruk dan verwacht, en vooral veel zoekverkeer.

Algemeen wordt aangenomen dat er een relatie is tussen hoge parkeerdruk en zoekverkeer. Zoekverkeer komt voort uit percepties van tijd en afstand. Omdat de parkeerder loopafstanden wil minimaliseren blijft deze rondjes rijden in de hoop op een geschikte plek. Tijdsperceptie is hier de beperkende factor: op een gegeven moment geeft hij het op en parkeert op grotere afstand. Daarnaast geldt afstandspceptie: bij het zoeken naar een parkeerplek lijkt er sprake te zijn van een bepaalde maximale afstand. Afstand is daarbij relatief, percepties over (het oversteken van) barrières en de aanwezigheid van administratieve grenzen spelen hierbij ook een rol.

In ons onderzoek naar loopafstanden valt in tegenstelling tot afstand over de factor tijd weinig te zeggen omdat we niet weten hoe lang men bereid is rondjes te rijden of feitelijk heeft gereden. Volgens studies kan tijd voor zoekverkeer oplopen tot 14 minuten en bestaat in een enkel geval maar liefst 74 procent van het stedelijk verkeer uit zoekverkeer.²

² Voogt, M.H. e.a. (2011) Onderzoek naar standaardeffecten van lokale maatregelen op luchtkwaliteit, TNO, Utrecht, p.13 - 15

Om te kunnen inschatten tot hoever parkeerproblemen kunnen uitstralen naar andere buurten speelt afstand een cruciale rol. In het onderzoek zijn de feitelijke loopafstanden (over de weg) tussen woning en parkeerplek voor de woonfunctie berekend. Onderstaande figuur geeft hiervan een procentueel overzicht.



Afbeelding 4: Ontwikkeling loopafstanden (cumulatief %; N=17.207)

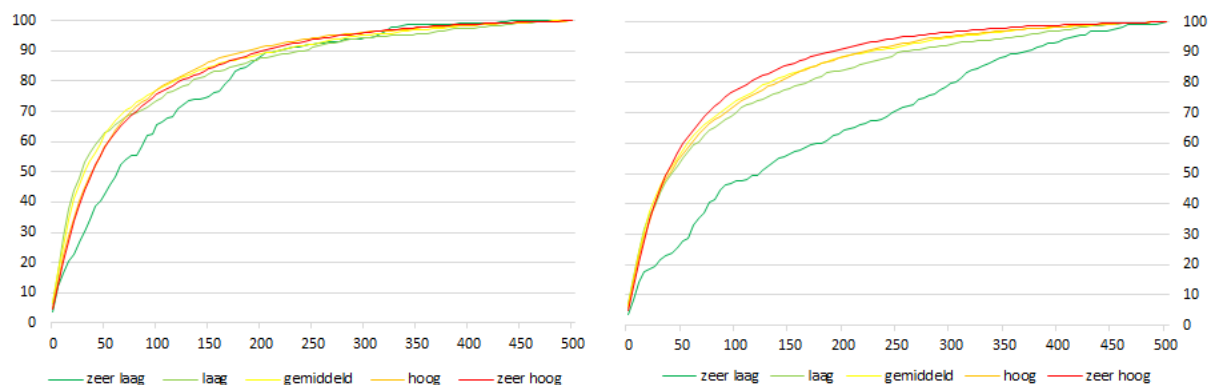
Gemiddeld bedroeg de loopafstand 76 meter, ongeveer anderhalve minuut lopen. Dit is ongeveer de helft van de aanbevelingen van CROW³ die uitgaat van 150 meter, circa 3,5 minuten lopen. Ongeveer 69 procent van de bewoners blijkt binnen deze werkelijke loopafstand een plek te kunnen vinden. Circa 90 procent parkeert binnen 200 meter van de woonlocatie.

³ CROW (2008) Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering 2008. Publicatie 182. Ede

Mismatch in parkeerdrukmetingen

De rol die parkeerdruk speelt bij loopafstanden is weergegeven in afbeelding 4. Daarbij staat eerst de vraag centraal over welk gebied de parkeerdruk wordt weergegeven: op de parkeerlocatie, of op de bestemmingslocatie? Op de parkeerlocaties is er sprake van een negatief verband: naarmate de parkeerdruk hoger is nemen de loopafstanden af. Dit is logisch: het tijdstip van aankomst is namelijk van groot belang: wie het eerst komt kan voor de deur staan, degenen die later komen moeten uitwijken naar locaties met minder parkeerdruk en dus genoeg nemen met langere loopafstanden. Voeg daarbij het feit dat 30 procent van de geparkeerde voertuigen dagelijks helemaal niet in beweging komt, waarmee het aantal vrij beschikbare plekken voor aankomers nog lager ligt.

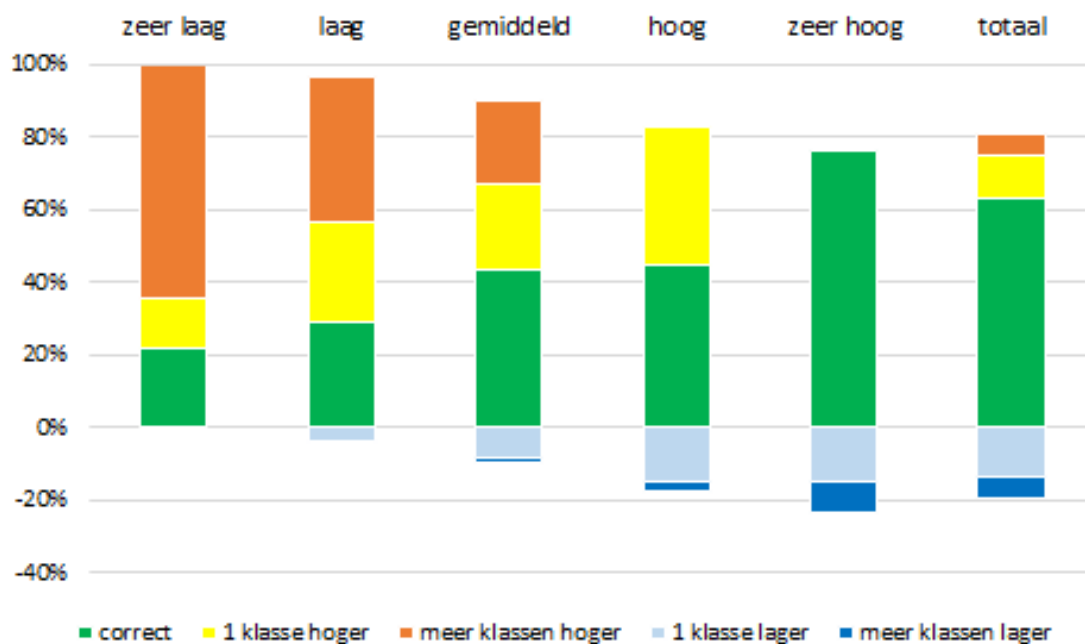
Op de woonlocaties is er nauwelijks verschil tussen locaties met hoge of zeer hoge parkeerdruk tot een gemiddelde loopafstand van circa 60 meter, daarna nemen de gemiddelde loopafstanden toe in gebieden met zeer hoge parkeerdruk. In gebieden met gemiddelde of lagere parkeerdruk is er een positief verband: bij hogere parkeerdruk hogere loopafstanden tot een loopafstand van 50 meter. Gebieden met een zeer lage parkeerdruk hebben de hoogste loopafstanden. Hier gaat het echter vaak om bedrijventerreinen waar om andere redenen wordt geparkeerd dan wonen.



Zeer hoog >90%; hoog 80-90%; gemiddeld 60-80%; laag 40-60%; zeer laag <40%

Afbeelding 5: Loopafstanden per parkeerdrukklasse (cumulatief %; N=17.207)

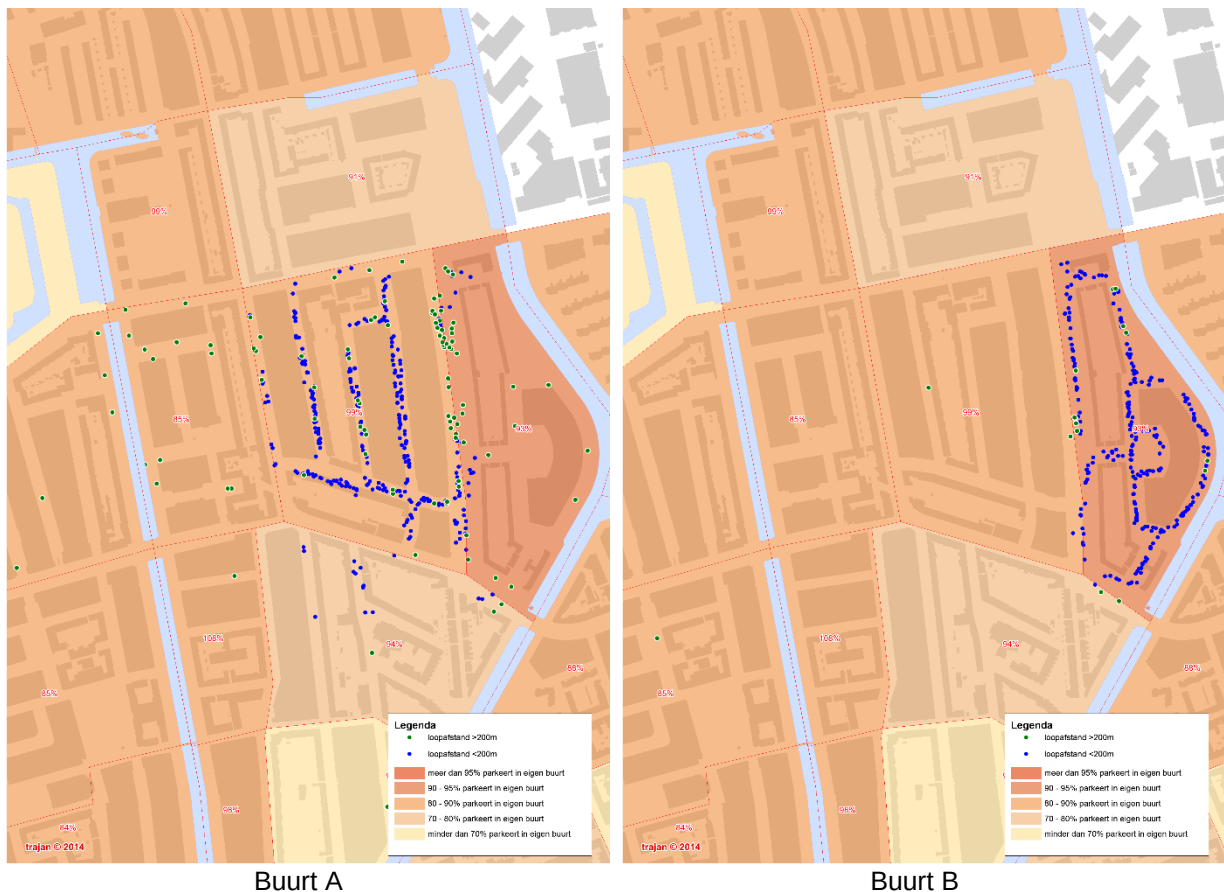
Er blijkt dus nogal een verschil te zijn in parkeerdrukprofiel op de parkeerlocaties en de bestemmingslocaties. Waar bij reguliere parkeerdrukonderzoeken per definitie de parkeerlocatie wordt onderzocht is er dus meestal sprake van een vertekend beeld. De parkeerdruk op de parkeerlocatie is namelijk een afgeleide van de werkelijke parkeerdruk op de bestemmingslocatie. Die verschillen kunnen flink oplopen: tot wel 40 procent van het getelde aantal voertuigen. In gebieden waar een zeer hoge parkeerdruk is gemeten had meer dan 20 procent een bestemming in een gebied met een lagere parkeerdruk. Andersom gold dat in gebieden met een minder hoge parkeerdruk (80 – 90 procent) 38 procent te laag werd ingeschat en 18 procent te hoog, gezien vanuit de locaties waar de geparkeerde voertuigen eigenlijk willen zijn.



Parkeerdrukklassen: zeer hoog >90%; hoog 80-90%; gemiddeld 60-80%; laag 40-60%; zeer laag <40%

Afbeelding 6: overeenkomst in parkeerdruk op parkeer- en woonlocaties, naar parkeerdrukklassen

Het probleem is verder urgenter in probleemgebieden. Hoe hoger de parkeerproblematiek, hoe groter de loopafstanden, hoe groter de mismatch. Een illustratie hiervan is zichtbaar in figuur 6. Twee naast elkaar liggende buurten in Amsterdam, beiden met een parkeerdruk die als hoog wordt ervaren. In buurt A parkeert in de vroege avond ongeveer een op de vijf bewoners ervan buiten de eigen buurt. De parkeerdruk is er 99 procent. Veel bewoners kiezen voor de randwegen waar nog plek is of waaieren uit naar omliggende buurten. Direct ernaast ligt een andere buurt (B); hier parkeert slechts 5 procent buiten de eigen buurt.



Afbeelding 7: Parkeerlocaties van bewoners in twee buurten

Waar komt dit verschil nu uit voort? Het gaat om twee woonbuurten naast elkaar, in eenzelfde vergunningsgebied (de grens ligt, zoals overigens duidelijk zichtbaar in het parkeergedrag, aan de noordkant van beide buurten) en met hetzelfde ruimtelijke profiel. Toch kan in de ene buurt 94 procent binnen 200 meter van de eigen voordeur parkeren en moet in de andere buurt 24 procent verder dan 200 meter lopen.

Het antwoord ligt besloten in drie oorzaken:

1. De structuur van de buurt; waar de één ingesloten ligt tussen hoofdwegen, is de andere vooral perifeer gelegen met maar één enkele toegang. Parkeerders die het gebied niet kennen of geen sociale binding met bewoners in de buurt hebben parkeren doorgaans vooral langs de anoniemere hoofdwegen, maar veel minder in de buurtkernen.
2. De functies in de buurt: waar de linker buurt veel heterogener is qua functies heeft de ander eigenlijk alleen een woonfunctie, en vervult een rol als overloopgebied voor de westelijke buurt. Deze laatste buurt heeft daarmee te kampen met hoge aantallen bezoekers waardoor bewoners worden verdrongen. Met name in zwaar verstedelijkte gebieden is er sprake van een dergelijk domino-effect, dat zich over meerdere buurten kan verspreiden.
3. De factor tijd: het tijdstip van aankomst. De aanwezigheid van voorzieningen als winkels en sportscholen kan de balans in een woonwijk aantasten. Eerder al is het voorbeeld van een restaurant in een kleine woonwijk genoemd. Op een andere locatie leidde dit tot problemen: overloop van bewoners naar een tweede woonwijk, welke met een verhoogde

parkeerdruk te maken kreeg. Omdat in de herkomstwijk de bezoekers ten tijde van de (nachtelijke) parkeerdrukmetingen weer weg waren en de bewoners 's nachts niet terug kwamen kwam de wijk niet naar voren als probleemwijk. De parkeerbeslissing wordt echter vaak maar eenmaal genomen. Er zijn weinig personen die 's avonds laat hun auto nog ophalen als blijkt dat er voor de deur toch een plek is. Met name bij deze temporele kant van het parkeren is er nog veel onontgonnen terrein.

Het probleem is daarmee dat als het onderzoek op een latere tijd wordt verricht, de parkeerdruk in de buurten om buurt A heen hoger zal blijken. Maatregelen in die buurten zullen echter geen effect hebben, deze zouden immers genomen moeten worden in de eerste buurt.

Op weg naar meer inzicht in parkeerproblematiek

Hoe kan een parkeerdrukonderzoek als solitair instrument wel bijdragen aan meer inzicht in en oplossing van parkeerproblematiek als bekend is dat ongeveer een derde van de parkeerders aanzienlijke loopafstanden aflegt om te kunnen parkeren?

In de eerste plaats lijkt er hierbij sprake te zijn van een te nauwe ruimtelijke definitie van parkeerproblematiek; het blijkt niet alleen te gaan om de gebieden met hoge percentages maar wordt gevoed uit een groter gebied. Het symptoom parkeerdruk mag dan territoriaal worden opgevat, de oorzaak is dat allerm minst. Het ligt niet alleen besloten in de bouwperiode of status van een woonwijk, hangt niet louter samen met het autobezit van de bewoners. Tijd speelt een grote rol, hier ligt nog veel onontgonnen terrein. De praktijk blijkt een stuk weerbarstiger.

Opgemerkt is dat oorzaak en symptomen vaak op verschillende locaties liggen. Ook de problematiek van zoekverkeer hangt minder samen met parkeerdruk dan gedacht. Feit is dat veel onderzoek naar parkeerdruk louter symptomatisch blijkt en geen diagnose is gesteld. In veel gevallen is het echter ondoenlijk met beschikbare tijd en middelen herkomsten vast te stellen om oorzaak te achterhalen.

Meer kennis van en inzicht in de context is daarom noodzakelijk. Parkeerdruk is alleen een probleem als de lokale parkeerbalans is verstoord. Als een probleem is vastgesteld dient ook gekeken te worden naar de oorzaak. De gemene deler is vaak de externe parkeerder, de bezoeker. Een groep die moeilijk identificeerbaar is in gewone parkeerdrukmetingen. Herkomstonderzoek, of anders een grotere schaal van het onderzoeksgebied of langere periode van meten is noodzakelijk. Waar juist de oorzaken van belang zijn kan niet alleen naar symptomen worden gekeken. Een goed parkeerdrukonderzoek is nu eenmaal niet een simpele optelling van het aantal auto's, maar dient vooral een verklaring te bieden waarom deze auto's nu juist op die plek staan, en liefst ook waar deze vandaan komen. Tijd voor onderzoek.

Contactgegevens



trajan
Postbus 75291
1070 AG Amsterdam

Bezoekadres
WG-plein 753
1054 SH Amsterdam

T +31 20 670 7935
F +31 84 737 8929
E info@trajan.nl

AUTEUR: JACOB DE VRIES

Jacob de Vries is verkeers- en vervoerplanoloog en managing consultant van trajan, een onderzoeksbureau voor academisch verkeersonderzoek met een specialisatie in parkeeronderzoek. Deze paper bevat de voorlopige resultaten van een parkeeronderzoek naar loopafstanden.