

Onderwerp: Evaluatie pilot parkeren Oss

Opsteller: Ernst Bos

Datum: 26 februari 2019

1 Inleiding

In de afgelopen jaren is het aantal bezoekers aan de binnenstad van Oss teruggelopen en daarom hebben de ondernemers van de binnenstad de gemeente verzocht om iets aan het parkeertarief te doen en daarmee het bezoek te stimuleren. In 2017 is als resultaat van een tweetal workshops met enkele binnenstadsondernemers en CMO aan het College van Oss voorgesteld om gedurende een jaar het maximale dagtarief van het parkeren te verlagen van € 4,00 per dag naar € 2,50 per dag om op die manier een langer verblijf in de binnenstad te stimuleren. Op basis hiervan heeft de gemeenteraad op 3 november 2017 besloten:

- 1 Voor de proefperiode van 1 jaar (1 december 2017 tot 1 januari 2019) een dagtarief van € 2,50 in te voeren op alle parkeerterreinen in het centrum en het uurtarief met € 0,05 te verhogen van €1,45 naar €1,50;
- 2 Om de pilot als een succes te beschouwen als de gemiddelde verblijfsduur in de binnenstad met 25% toeneemt en de parkeeropbrengsten minimaal gelijk blijven.

2 Doel van de pilot

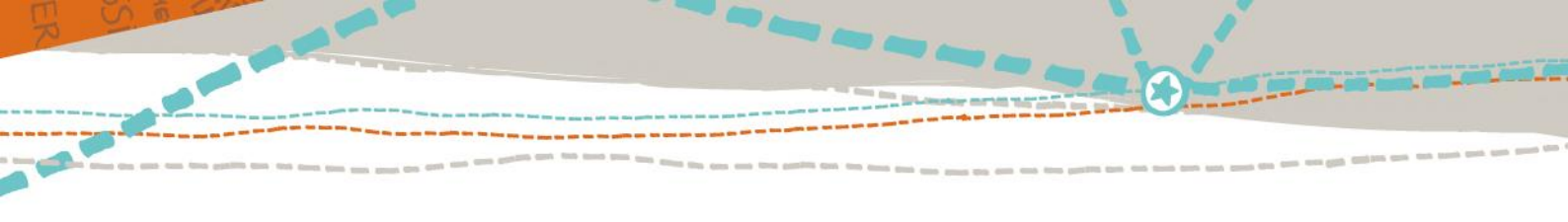
In de voorbereidingen die uiteindelijk tot het houden van de pilot hebben geleid zijn als belangrijkste doelstellingen vastgesteld:

- Verlenging verblijfsduur.
- Nieuwe klanten trekken, of verloren klanten terugwinnen.
- Meer herhaalbezoek van bestaande klanten genereren.

Om de effecten van de pilot te kunnen meten zijn de doelstellingen vertaald naar een aantal concrete vragen die met behulp van beschikbare gegevens te beantwoorden zijn. In het raadgevoorstel zijn de resultaten van de pilot als volgt beschreven:

Het belangrijkste resultaat wat we met de pilot willen bereiken is dat bezoekers langer in de binnenstad blijven omdat ze de druk van het betaald parkeren niet voelen. Ook willen we dat bezoekers die nu in de omliggende gemeenten boodschappen doen weer naar Oss komen. Dit willen we realiseren met een aantrekkelijk en lager dagtarief.

Om te bepalen of dit resultaat gehaald wordt, is een aantal meetbare *'kritieke prestatie-indicatoren'* (KPI's) opgesteld:

- 
- We willen dat de bezoekers 25% langer in de binnenstad blijven dan in 2015/2016. Hiervoor meten we de verblijfsduur van bezoekers via de passantentellingen en via een aantal parkeerduurmetingen;
 - Een toename van ongeveer 8% (5-10%) in het aantal betalende parkeerders ten opzichte van 2016. Dit zijn nieuwe bezoekers voor het centrumgebied of bezoekers die vaker terugkomen. Het percentage is mede bepaald op de begroting van het parkeerbedrijf. Het parkeerbedrijf werkt met een gesloten begroting. Om deze begroting sluitend te houden hebben we naar verwachting minimaal 8% aan nieuwe betalende bezoekers nodig. Dit komt neer op ruim 90.000 extra betalende parkeerders in een jaar. Dit meten we via de tickets uit de parkeerautomaten en via de passantentellingen.

3 Resultaten van de pilot

Om de resultaten van de pilot te kunnen beoordelen moet bekeken worden of bezoekers aan het centrum langer in de stad verblijven, of er sprake is van nieuwe bezoekers en welke effecten de pilot heeft gehad op de parkeeropbrengsten.

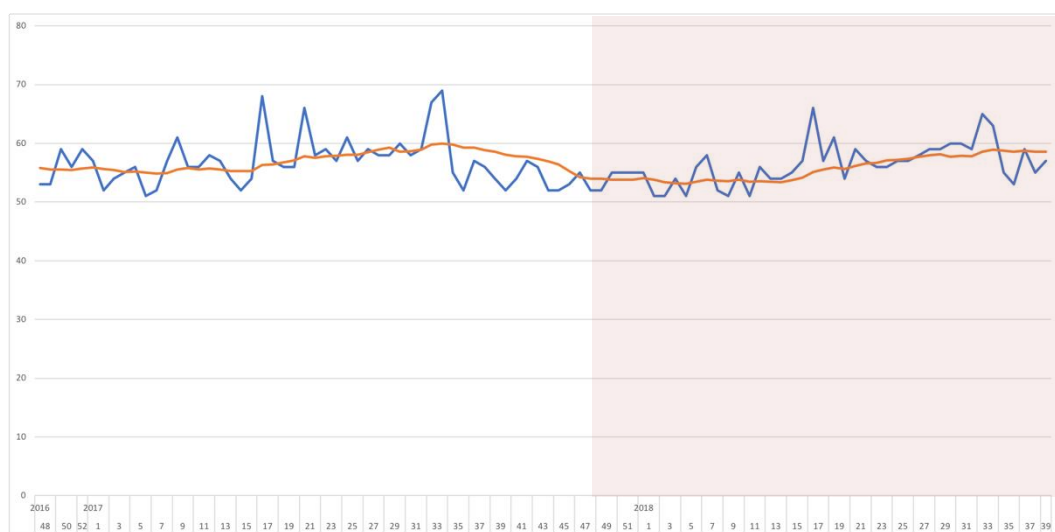
3.1 Verblijven bezoekers langer in de binnenstad?

Dit is alleen te bepalen voor alle bezoekers aan het centrum. Het is immers niet waarneembaar in het centrum hoe een bezoeker is gekomen, met de auto, de fiets, lopend of wellicht met de bus. Net zomin als waarneembaar is of een bezoeker daadwerkelijk iets in de stad besteedt. Wel was gedurende een deel van de onderzoeksperiode¹ te meten hoeveel passanten er in het centrum zijn. Daarvoor waren een aantal meetpunten in het centrum opgesteld die het aantal passanten tellen en waaruit de verblijfsduur te destilleren is.

De ontwikkeling van de verblijfsduur vanaf 1 december 2016 is weergegeven in figuur 1. De blauwe lijn geeft de gemiddelde bezoekduur² weer per week. De oranje lijn het voortschrijdend gemiddelde van 3 maanden en geeft daarmee een redelijk beeld van de trend. Geconstateerd kan worden dat de gemiddelde bezoekduur slechts gering fluctueert en tijdens de pilot (rode vlak) weliswaar stijgt, maar niet boven het niveau van de vergelijkbare periode in het voorgaande jaar. De doelstelling voor de pilot is een verlenging van de gemiddelde verblijfsduur van 25% (KPI 1). Geconstateerd moet worden dat deze doelstelling niet gehaald is.

¹ Als gevolg van gewijzigde wet- en regelgeving was in de loop van 2018 het meten van passanten niet meer mogelijk.

² Op basis van passantentellingen in centrum Oss



Figuur 1: ontwikkeling bezoekduur

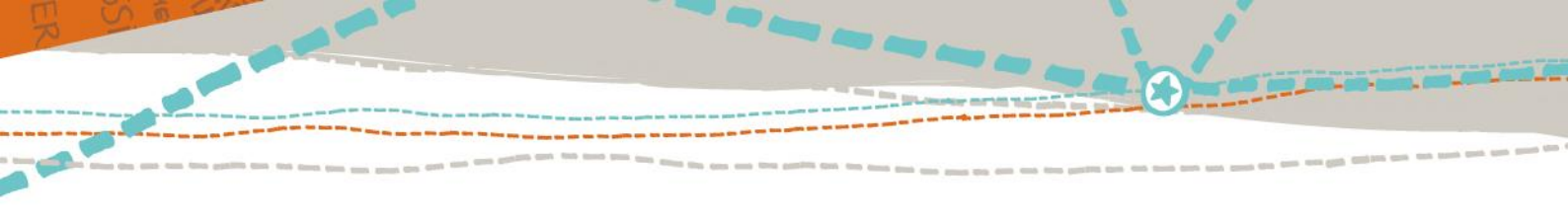
Weliswaar is KPI 1 niet gehaald, maar we hebben ons afgevraagd of er eventueel sprake is van een verlenging van de bezoekduur door automobilisten. De in Figuur 1 weergegeven bezoekduur betreft immers alle bezoekers aan Oss, dus niet alleen automobilisten. Om de ontwikkeling van de bezoekduur van de automobilisten te bepalen is gekeken naar de verblijfsduur van parkeerders op de locaties met slagbomen³ omdat daar de daadwerkelijke verblijfsduur meetbaar is. Doordat parkeerders een kaartje trekken is zowel de aankomsttijd als de vertrektijd te bepalen. Voor de genoemde locaties is bekeken of het aantal bezoekers dat langer dan 100 minuten parkeert - en dus aan het maximale dagtarief komt van € 2,50 - is toegenomen. In parkeergarage Bergoss is een lichte stijging waarneembaar. Voor de andere twee locaties blijkt geen duidelijk verschil in de percentages per half jaar in 2017 ten opzichte van 2018, het gehele jaar waarop de pilot beschouwd is.

periode	Bergoss	Jurgensplein	Oostwal-Oost
2016 - 1 ^e half jaar	30%	15%	19%
2016 – 2 ^e half jaar	33%	16%	20%
2017 - 1 ^e half jaar	31%	14%	18%
2017 – 2 ^e half jaar	33%	15%	21%
2018 - 1 ^e half jaar	31%	14%	18%
2018 - 2 ^e half jaar	33%	15%	19%

Tabel 1 ontwikkeling aandeel parkeerders met verblijfsduur > 100 minuten⁴

³ Bergoss, Jurgensplein en Oostwal-oost

⁴ Parkeerders met een verblijfsduur van meer van 3 uur zijn niet meegenomen.

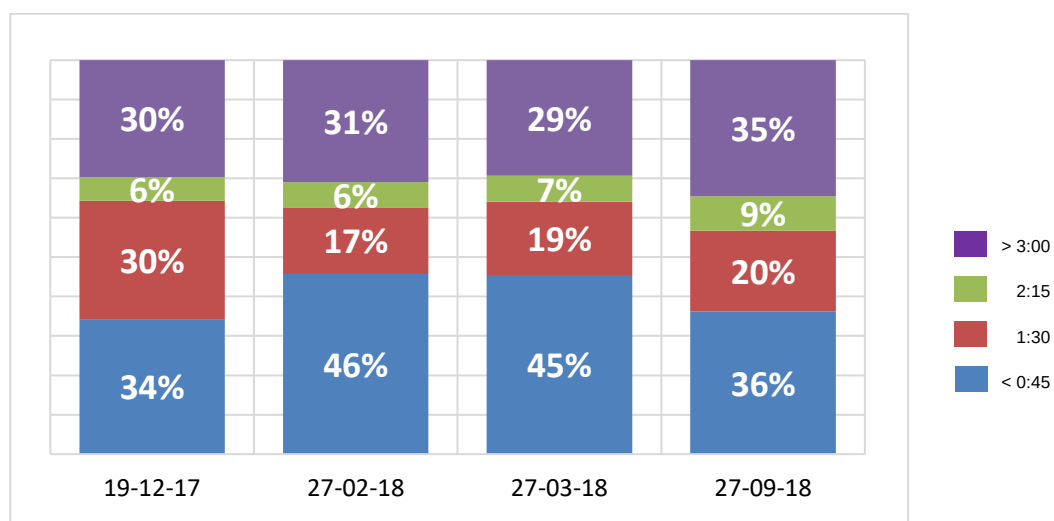


Voor de terreinen waar vooraf contant betaald wordt of met pin is niet meetbaar hoelang parkeerders staan als zij een parkeerticket kopen bij de automaat. Men betaalt immers vooraf en het vertrek wordt niet geregistreerd. Wel is het goed mogelijk om de parkeerduur voor het straatparkeren te meten als mobiel wordt betaald. Dit zijn parkeerders die met behulp van een app of telefonisch zich aan- en afmelden. Zij betalen dan alleen voor de werkelijke geparkeerde tijd. In Oss betaalde in 2018 ongeveer 20% op deze wijze. Van deze groep parkeerders is wel de feitelijke parkeerduur vast te stellen. Als de gemiddelde parkeerduur tijdens de pilot vergeleken wordt met dezelfde periode een jaar eerder⁵ dan is de gemiddelde parkeerduur met 7,5% gestegen van bijna 65 minuten naar ruim 70 minuten.

In bijlage 1 zijn voor zowel de slagboomlocaties als voor de verschillende tariefgebieden de geconstateerde wijzigingen in de parkeerduurverdeling gedurende de pilot weergegeven ten opzichte van het jaar voor de pilot. Hieruit blijkt dat bij het straatparkeren de parkeerduur in tariefgebied B het sterkst gegroeid is. Voor de slagboomlocaties is de groei in parkeergarage Bergoss het grootst.

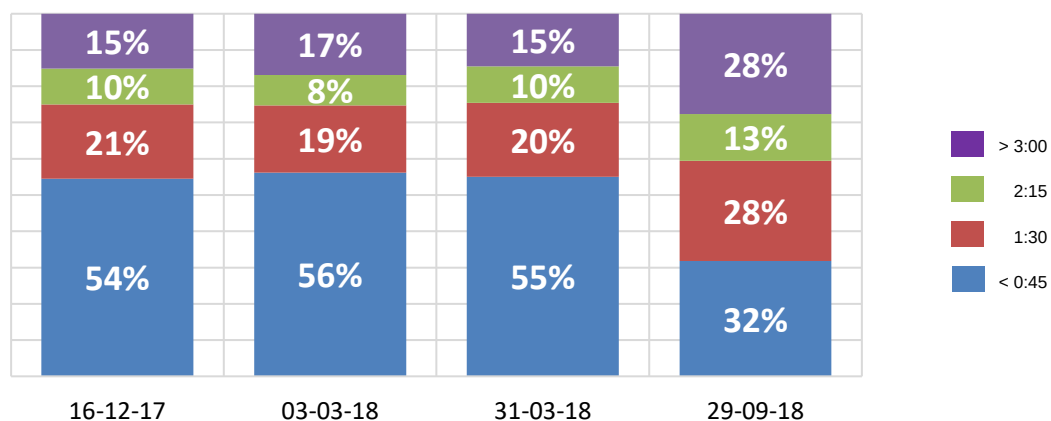
Om toch een beeld te krijgen van de daadwerkelijke parkeerduur is parkeerduuronderzoek gedaan op de verschillende terreinen. Op verschillende dagen is elke 45 minuten genoteerd welke auto's aanwezig waren. Werd een auto tweemaal aangetroffen dan kan geconcludeerd worden dat het voertuig maximaal anderhalf uur aanwezig is, bij drie maal 2 uur en 15 minuten en bij viermaal of meer dan bedraagt dan is geconcludeerd dat minimaal 3 uur is geparkeerd. In de onderstaande tabel is voor de verschillende parkeerterreinen de parkeerduur van alle gemeten voertuigen weergegeven. Als alle terreinen waar het maximale dagtarief van € 2,50 geldt worden beschouwd, dan ontstaat het beeld zoals in onderstaande grafieken voor een viertal weekdays en vier zaterdagdagen is opgenomen. Op de onderzochte werkdagen parkeerde circa 30% van de parkeerders langer dan 3 uur. Dit percentage is bij de laatste meting eind september 2018 gegroeid naar 35%.

⁵ Periode 1 januari 2018 t/m 31 december 2018 ten opzichte van 1 januari 2017 t/m 31 december 2017



Figuur 2 gemiddelde parkeerduur parkeerders op alle terreinen op een aantal werkdagen

Op de zaterdagen is de groei van het aantal langparkeerders ook substantieel. Lag deze tot de meting in maart 2018 steeds rond de 15%, in september 2018 is deze bijna verdubbeld tot 28%.



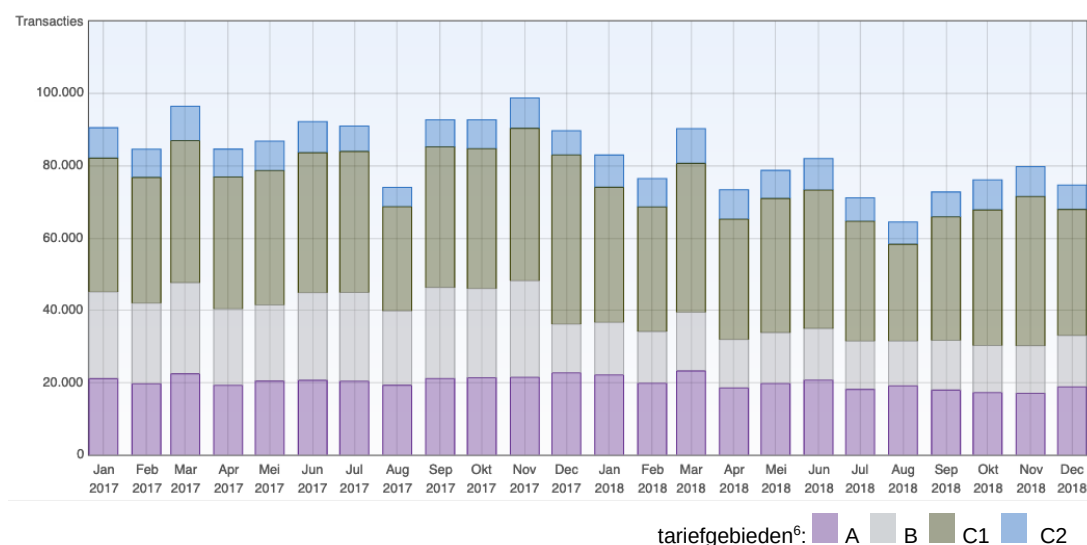
Figuur 3 gemiddelde parkeerduur parkeerders op alle terreinen op vier zaterdagen

Wordt ingezoomd op specifieke terreinen, dan valt op dat op werkdagen ruim meer dan 50% van de parkeerders op de Raadhuishof en de Maasvallei uit langparkeerders bestaan. Bij parkeerterrein Lievekampplan lag dit percentage op werkdagen zelfs boven 80%. Voor de dichter in het centrum liggende terreinen als Bospoorthof, De Wal, Eikenboomgaard en Oostwal-west blijft het aantal langparkeerders in het algemeen beperkt tot circa 20%.

Geconcludeerd moet worden dat KPI 1 niet gehaald is maar er wel een duidelijke ontwikkeling van de bezoekduur waarneembaar is.

3.2 Is een toename van het aantal parkeerders in de stad waarneembaar?

Meetbaar is hoe het aantal parkeerders zich ontwikkelt tijdens de pilot ten opzichte van de periode daarvoor. Dat niet per definitie elke extra parkeerder een nieuwe bezoeker aan het centrum is, zal duidelijk zijn. Ook bijvoorbeeld werkenden in de stad zullen door het aantrekkelijke tarief verleid worden om de auto te nemen in plaats van een andere vervoerswijze te kiezen. Toch geeft de eventuele groei van het aantal parkeerders een goede indicatie of er meer klanten naar het centrum worden getrokken. Doelstelling van de pilot is een toename van ongeveer 8% van het aantal parkeerders. Dit betekent per saldo 90.000 extra parkeerders (KPI 2).



Figuur 4: aantal transacties straatparkeren per maand

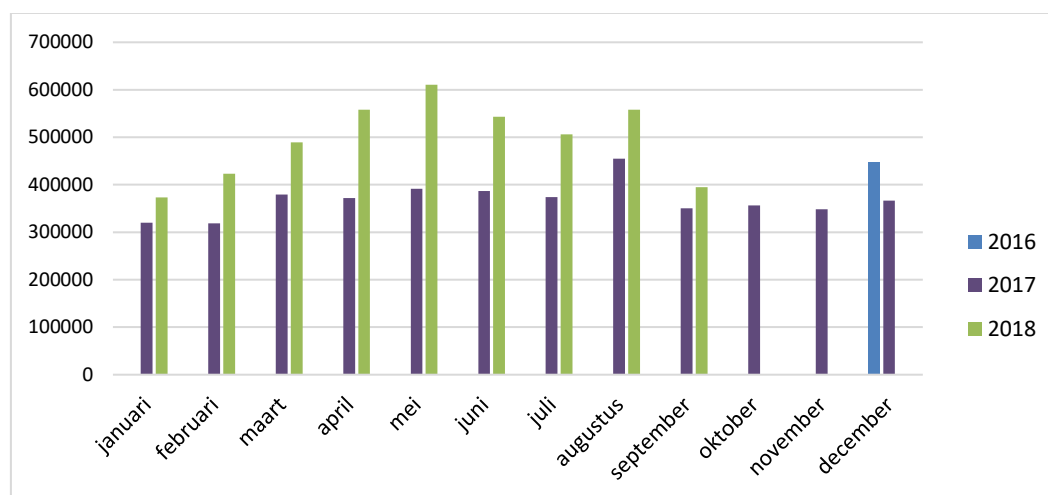
In bovenstaande figuur is per maand voor de periode van de pilot (vanaf december 2017) en het jaar ervoor het aantal transacties (een parkeerder die een parkeerticket koopt of mobiel betaalt) weergegeven voor de vier gebieden A, B, C1 en C2⁵. Gedurende de pilot zien wij geen stijging van het aantal transacties, maar zelfs een daling. In aantallen transacties in 2018 is ten opzichte van 2017 met 14% gedaald. Dit is verklaarbaar doordat één transactie kan leiden tot meer dan één parkeerder. Nu parkeerders met het kopen van een parkeerticket feitelijk voor de gehele dag betalen en er geen controle op kenteken plaatsvindt, kan een eenmaal gekocht kaartje makkelijk worden gebruikt door een andere parkeerder. Tweemaal parkeren met één kaartje dus. In Figuur 4 is duidelijk te zien dat de daling vooral veroorzaakt wordt door de invoering van het maximale dagtarief op de terreinen Boschpoorthof, De Wal, Koornstraat en Ridderhof (tariefgebied B) waar voorheen geen maximaal dagtarief gold. Bij mobiel betalen is dat niet mogelijk, omdat daar wel op kenteken wordt gecontroleerd. Daar zien we wel een stijging van het aantal transacties dat overigens ook veroorzaakt wordt door de algemene tendens dat mobiel betalen groeit.

⁶ Zie bijlage 2

Geconcludeerd moet worden dat KPI 2, een groei van het aantal parkeerders met circa 8%, vermoedelijk niet gehaald is. Zeker is dat het aantal betalende parkeerders niet is gehaald, maar mogelijk dat het aantal parkeerders dat gebruik maakt van reeds gekochte parkeertijd door andere parkeerders wel tot een zekere toename heeft geleid.

Doordat op één transactie mogelijk meer dan eenmaal geparkeerd wordt, is niet eenduidig vast te stellen welk effect de pilot heeft op het aantal parkeerders. Daarom is ook bekeken of het aantal bezoekers in het Centrum gestegen is.

In onderstaande grafiek is het aantal unieke bezoekers⁷ weergegeven op basis van de passantentellingen in het centrum. Het aantal passanten in de periode december 2017 t/m september 2018 bedroeg ruim 4,8 miljoen en was daarmee 20% hoger dan de vergelijkbare periode een jaar eerder. Zoals eerder aangegeven is het meten van het aantal passanten in het centrum van Oss in de loop van 2018 gestaakt op grond van gewijzigde wet- en regelgeving.

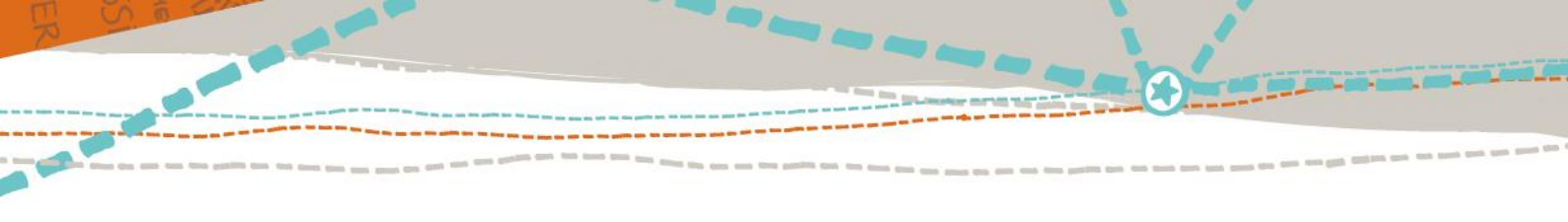


Figuur 5 ontwikkeling bezoekers Centrum Oss

3.3 Parkeeropbrengsten

Nu geconstateerd is dat de groei van het aantal parkeerders niet gehaald is, is de vraag relevant of daarmee ook inderdaad de financiële doelstelling niet gehaald is. Uitgangspunt was dat de te verwachten omzetsdaling de korting op het dagtarief zou goedmaken. Als de omzet van de parkeerexploitatie gedurende 2018 wordt beschouwd, dan blijkt dat deze bijna 18% lager is uitgekomen dan in de vergelijkbare periode het jaar ervoor. Daarmee zijn de totale parkeeropbrengsten uit kortparkeren in het centrumgebied in 2018 € 366.000 lager dan in 2017.

⁷ Een unieke bezoeker is iemand die het centrum bezocht heeft. Eventuele signaleringen van dezelfde persoon op meerdere meetpunten zijn teruggebracht tot één unieke bezoeker.



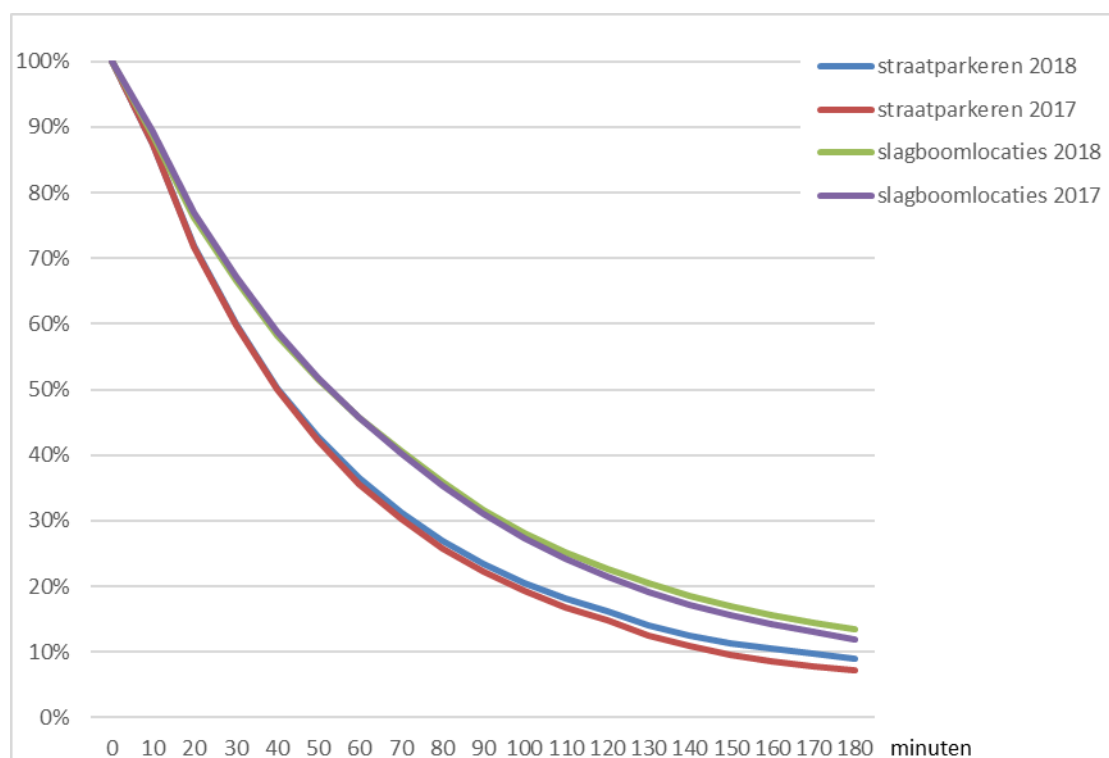
3.4 Parkeerdruk

Ten slotte is gekeken naar de parkeerdruk. De vraag is of er door de pilot meer auto's staan geparkeerd. Om dit te kunnen bepalen zijn in mei 2018 parkeertellingen uitgevoerd op straat en deze zijn vergeleken met de tellingen uit mei 2017. Daaruit blijkt dat er op veel terreinen op de gemeten momenten nog parkeerplek is te vinden. Als de parkeerdruk boven de 95% uitstijgt zullen parkeerders moeite hebben om een plek te vinden en ervaren het terrein als vol. In het centrum is weliswaar sprake van een toename van de parkeerdruk op enkele terreinen, maar de parkeerdruk is niet van dien aard dat er een structureel te hoge parkeerdruk waarneembaar is. Wij zien met name De Wal, Raadhuishof en Eikenboomgaard op de donderdag duidelijk drukker en is op het Raadhuishof op de doordeweekse dagen regelmatig onvoldoende parkeerplaats voor bezoekers van het gemeentehuis. Als bijlage zijn overzichten opgenomen van de verschillende tellingen.

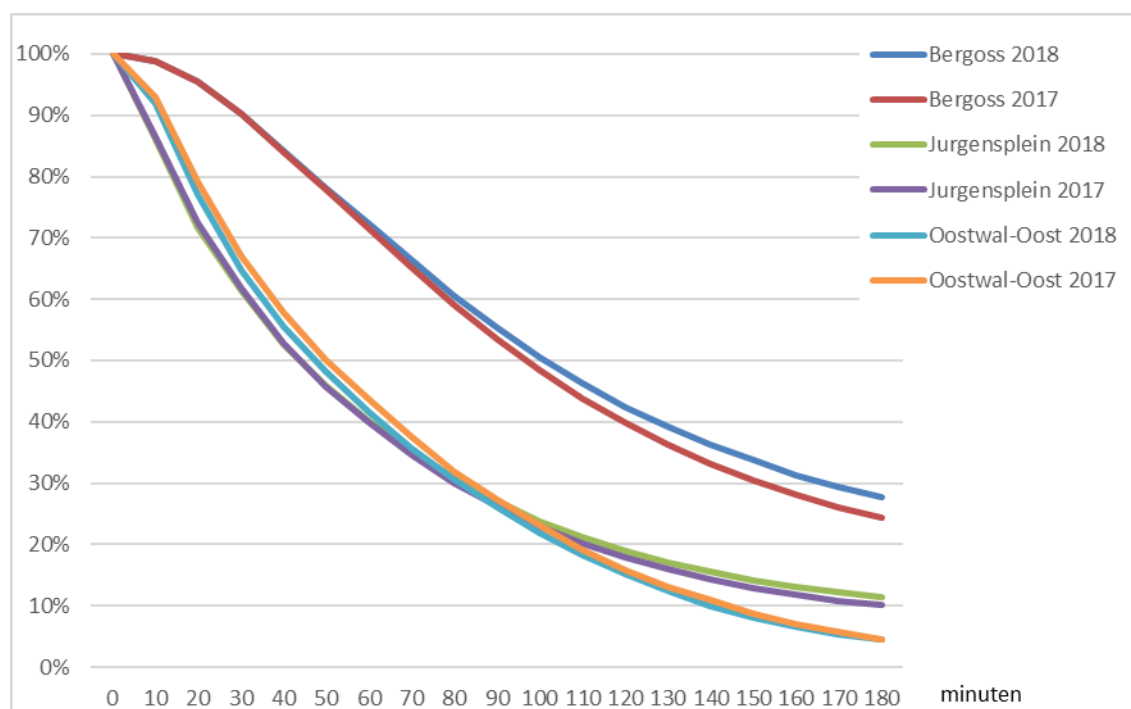
Bijlage 1

In onderstaande grafieken is het verloop van de parkeerduur weergegeven van zowel de slagboomlocaties als de tariefgebieden van het straatparkeren voor 2017 en 2018. Daarmee wordt inzichtelijk welke wijzigingen in de parkeerduur zijn opgetreden.

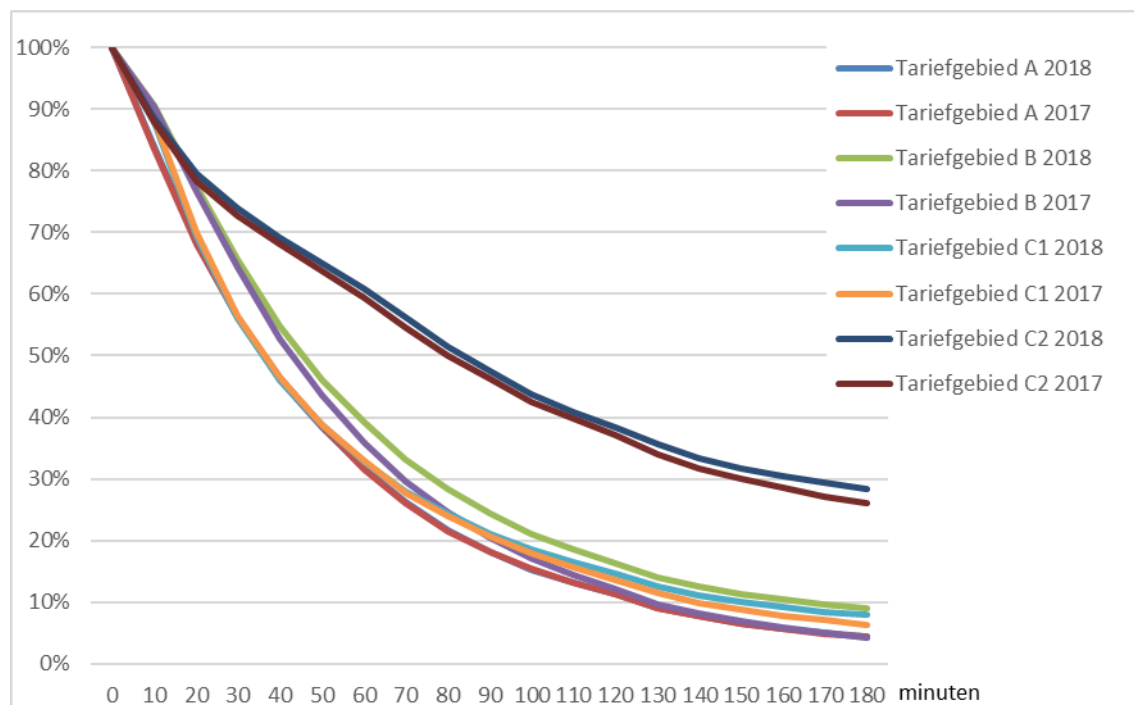
De grafieken geven het percentage parkeerders ten opzichte van hun parkeerduur weer. Alle parkeerders (100%) parkeren minimaal een minuut.



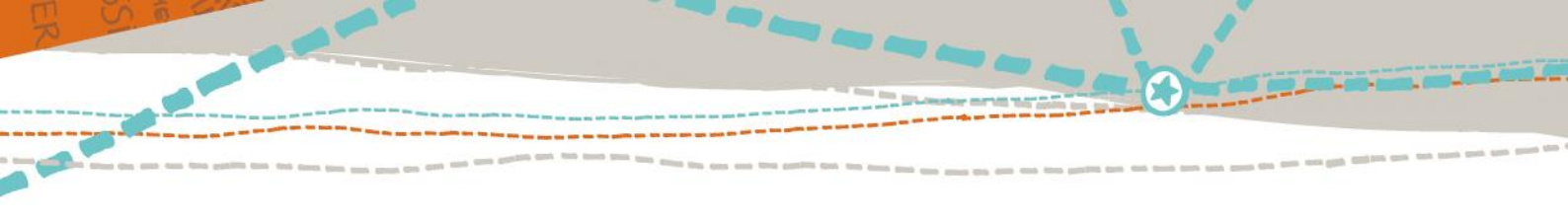
Figuur 1 parkeerduurverdeling straatparkeren en slagboomlocaties



Figuur 2 parkeerduurverdeling slagboomlocaties



Figuur 3 parkeerduurverdeling straatparkeren



Bijlage 2

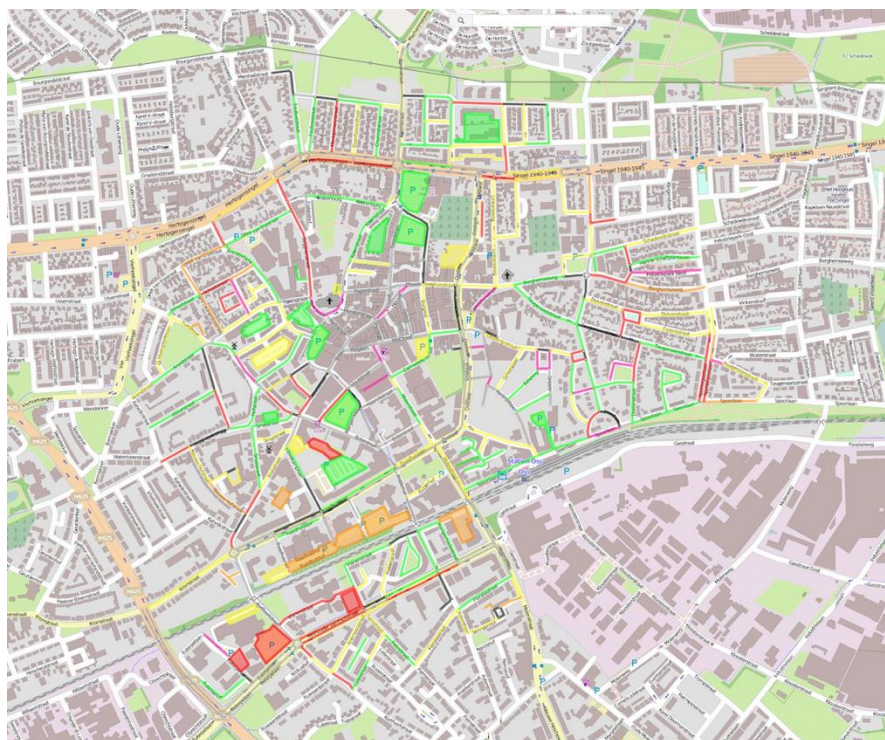
Tariefgebieden:

- A: alle parkeerplaatsen langs de openbare weg
- B: parkeerterreinen De Wal, Bospoorthof, Kruisstraat en Ridderhof
- C1: parkeerterreinen Burchtplein, Eikenboomgaardplein, Oostwal-West, Maasvallei en Lievenkamplaan
- C2: parkeerterreinen Raadhuishof

Op de volgende pagina's zijn de parkeerdrukmetingen van zes meetmomenten opgenomen in mei 2017 en mei 2018. Op de donderdagen hebben metingen plaatsgevonden in de ochtend, de middag en de avond. Op zaterdagen is 's ochtend gemeten en tweemaal 's middags.

Per meetmoment is de visualisatie van 2017 eerst weergegeven en daaronder de visualisatie van 2018. De wijze van presenteren van beide jaren verschilt, doch geeft toch een goed beeld van de optredende verschillen.

Donderdagochtend 10:00- 11:30 uur



- < 50%
- > 50%
- > 85%
- > 100%

18 mei 2017

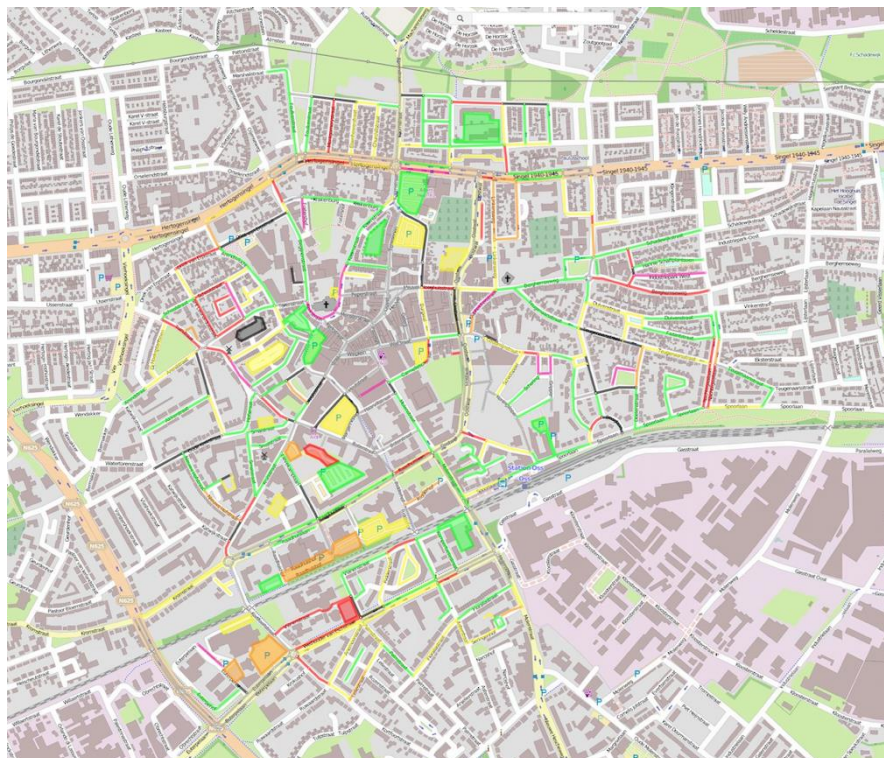


- geen bezetting
- < 65%
- 65 - 75%
- 75 - 85%
- 85 - 95%
- > 95%
- Wel bezetting, geen capaciteit

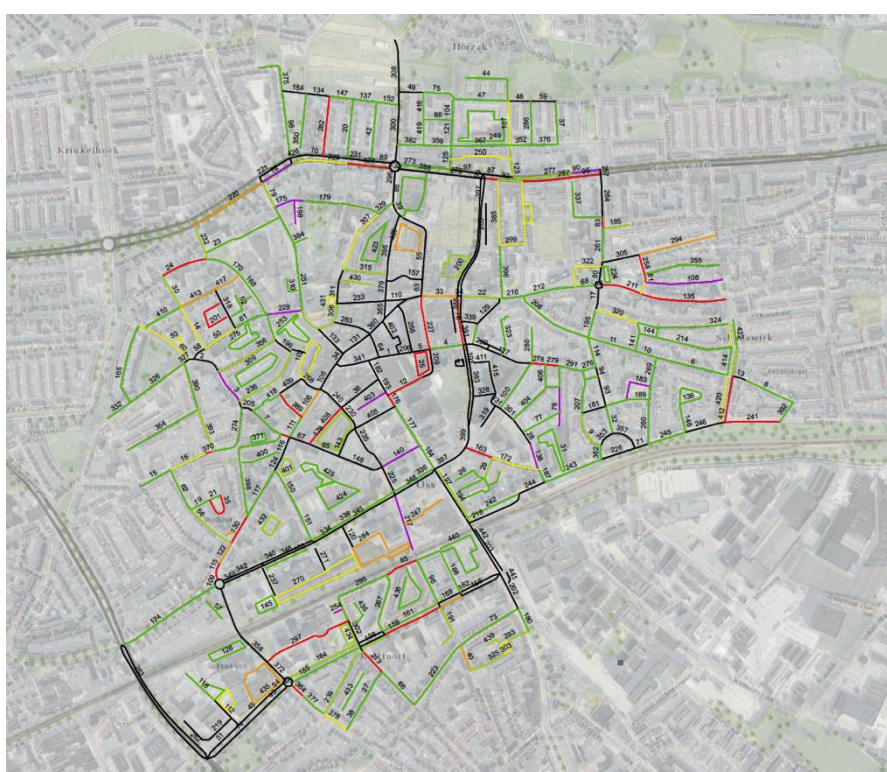
24 mei 2018

Donderdagmiddag

13:30 - 15:00 uur



18 mei 2017



24 mei 2018

Donderdagavond 22:00 - 23:30 uur



18 mei 2017



24 mei 2018

Zaterdagochtend

10:00- 11:30 uur



- < 50%
- > 50%
- > 85%
- > 100%

20 mei 2017

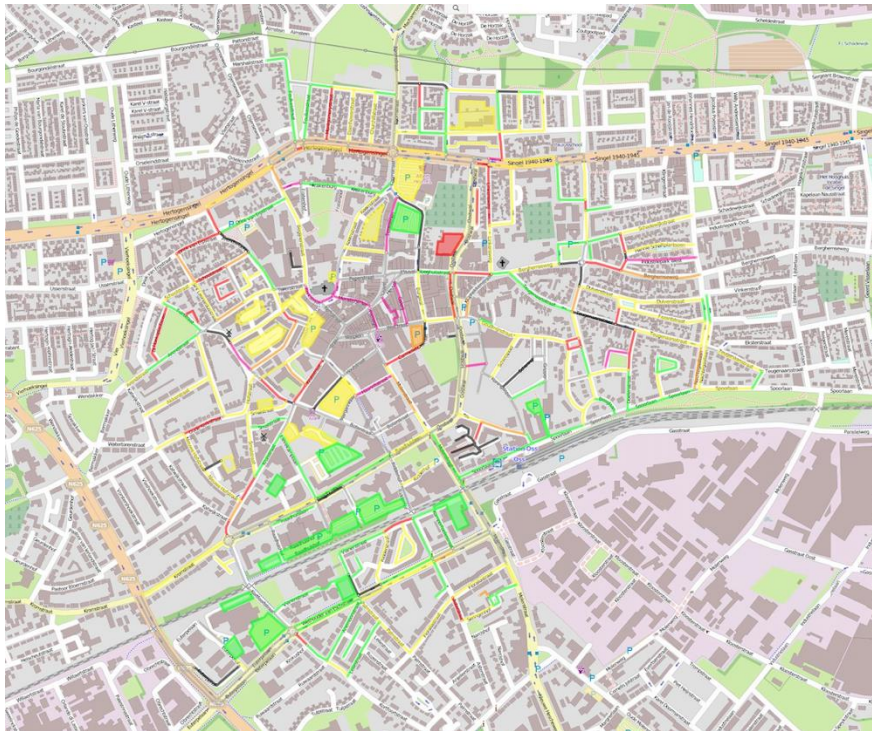


- geen bezetting
- < 65%
- 65 - 75%
- 75 - 85%
- 85 - 95%
- > 95%
- Wel bezetting, geen capaciteit

26 mei 2018

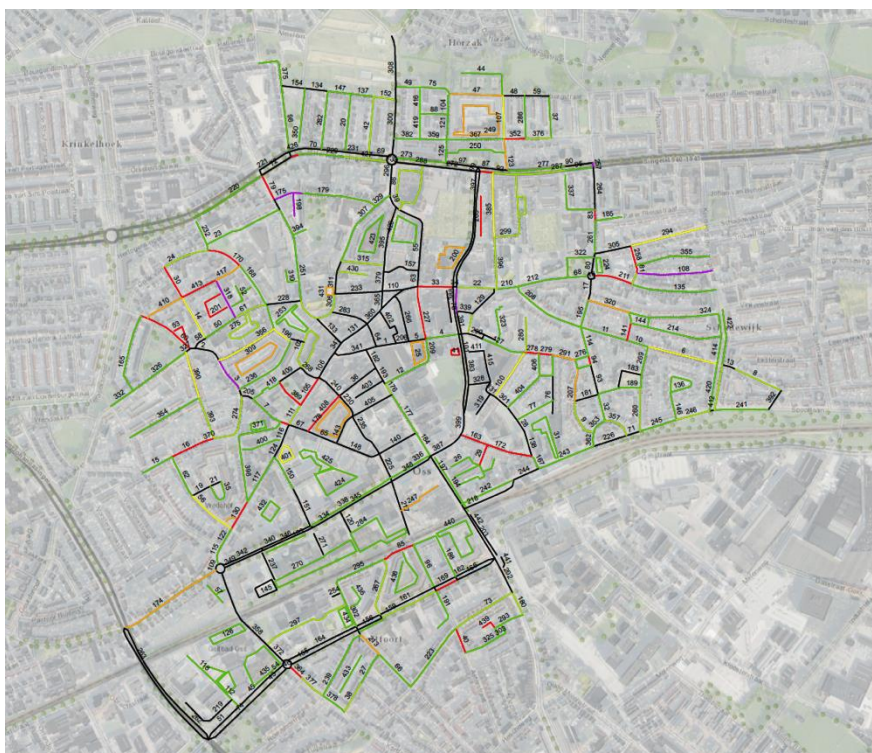
Zaterdagmiddag

13:30 - 15:00 uur



- < 50%
- > 50%
- > 85%
- > 100%

20 mei 2017



- geen bezetting
- < 65%
- 65 - 75%
- 75 - 85%
- 85 - 95%
- > 95%
- Wel bezetting, geen capaciteit

26 mei 2018

Zaterdagmiddag

16:00- 17:30 uur



- < 50%
- > 50%
- > 85%
- > 100%

20 mei 2017



- geen bezetting
- < 65%
- 65 - 75%
- 75 - 85%
- 85 - 95%
- > 95%
- Wel bezetting, geen capaciteit

26 mei 2018