

Komt er nog visite?

Sjoerd Stienstra – ir. Sj. Stienstra Adviesbureau stedelijk verkeer – stieverk@wxs.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 23 en 24 november 2023, Brussel

Samenvatting

In 2021 is onderzoek gedaan naar het gebruik van digitale parkeerpassen voor bezoekers in woonwijken met gereguleerd parkeren. Daaruit bleek dat in plaats van de gebruikelijk voor de parkeereis vastgestelde waarde van 0,3 parkeerplaats per woning in de werkelijkheid zou kunnen worden volstaan met aanmerkelijk minder parkeerplaatsen. De vraag komt dan op of het voorheen vastgestelde kencijfer voor bezoekersparkeren indertijd te hoog is ingeschat, of dat in de loop van de tijd het bezoekgedrag is gewijzigd en daardoor de vraag naar parkeerplaatsen voor bezoekers in de woonomgeving is verminderd. In deze literatuurstudie wordt ingegaan op de omvang van sociaal verkeer en de ontwikkelingen daarin.

Het onderhouden van sociale contacten is een belangrijk element in de vrije tijdsbesteding. In de loop van de afgelopen decennia is de beschikbare tijd voor vrije tijdsbesteding, en daarmee ook de beschikbare tijd voor het onderhouden van sociale contacten, meer onder druk komen te staan. Het blijkt dat de tijd die wordt besteed aan visite, het bezoek aan (of van) familie, vrienden en kennissen, is afgenomen. Niet alleen tijdsdruk, maar ook maatschappelijke ontwikkelingen als veranderende werkpatronen, digitalisering en vormen van sociale interactie spelen hierbij een rol.

Ongeveer de helft van alle verplaatsingen voor visite betreft bezoek aan (of van) familie. Dit zijn ook de verplaatsingen waarvoor gemiddeld de grootste afstanden worden afgelegd. Naarmate de af te leggen afstand groter is wordt er vaker gebruik gemaakt van de auto als vervoermiddel. Bij verplaatsingen (met motief vrije tijd) van meer dan 10 kilometer is de auto met 82% tot 85% het meest gebruikte vervoermiddel.

Met de afname van het aantal uren dat wordt besteed aan sociaal contact (visites) worden ook de effecten op de daarmee samenhangende parkeerbehoefte zichtbaarder. Was het oorspronkelijk kengetal voor bezoekersparkeren in de woonomgeving bij vaststelling in 2003 al hoog ingeschat, met de voortgaande afname van de tijd voor bezoek werd de te hoge parkeereis steeds duidelijker. Dit wordt, ook cijfermatig, uitgewerkt in deze studie.

1. Aanleiding tot deze (beperkte) literatuurstudie

Parkeerkencijfers zijn door CROW ontwikkeld als hulpmiddel voor ambtenaren, bouwers en ontwerpers om een indicatie te krijgen van de te verwachten parkeerbehoefte bij nieuwbouwprojecten, uitgaande van de economische en sociaal-maatschappelijke functies die in het project zijn voorzien. In de praktijk dienen de parkeerkencijfers ook vaak als basis voor de door gemeenten vast te stellen parkeernormen, waaraan de geprojecteerde parkeercapaciteit van ingediende bouwplannen worden getoetst. Voor parkeerkencijfers voor woningen werd nog in 1996 per woningtype één ongedeelde kencijfer gehanteerd [CROW, 1996]. Het aantal functies waarvoor kencijfers waren opgenomen was nog gering, en er werd geen onderscheid gemaakt naar locatiemarken; de tabellen met parkeerkencijfers namen dan ook slechts 6 pagina's in beslag.

Bij de herziening van de parkeerkencijfers in 2003, specifieke publicatie gewijd aan parkeerkencijfers, is in de cijfers voor de woonfunctie voor het eerst het aandeel bezoekersparkeren vermeld [CROW 2003], maar voor de functie wonen werd nog steeds slechts één aanwezigheidspercentage gehanteerd. Het hoogste aanwezigheidspercentage (100%) gold voor de nacht. Dat betekent impliciet dat ook de aanwezigheid van bezoekersparkeren 's nachts het hoogst zou zijn. Wel werd nu een verder onderscheid naar locatiemarken voor de parkeerkencijfers geïntroduceerd (zij het niet voor het aandeel bezoekersparkeren, dat werd generiek op 0,3 gesteld).

Pas met de daarop volgende actualisatie van de parkeerkencijfers, in 2012, wordt een eigen aanwezigheidsprofiel voor bezoekersparkeren bij woningen geïntroduceerd [CROW, 2012]. Het generieke kencijfer voor bezoekers van 0,3 parkeerplaatsen per woning bleef gehandhaafd, ook in de meest recente parkeerkencijfers, mede door het ontbreken van onderzoeksresultaten naar de (exacte) omvang van de parkeervraag van bezoekers bij woningen.

Wel ontstond in het (adviseurs-)veld in toenemende mate de indruk dat een parkeereis van 0,3 pp per woning voor bezoekersparkeren duidelijk hoger was dan de reële vraag naar bezoekersparkeerplaatsen. Door de toenemende digitalisering van het parkeerbeheer kwam tegelijkertijd ook steeds meer en betere data beschikbaar van het gebruik van digitale parkeerpassen voor bezoekers in woonwijken met gereguleerd parkeren, en daarmee van de vraag naar bezoekersparkeren. Daaruit bleek dat de daaruit af te leiden parkeerbehoefte meer dan 50% lager uitviel dan op basis van het parkeerkencijfer werd ingeschat (Spark, 2018). Vanuit de redactie van het vakblad Vexpansie is daarom het initiatief genomen een bredere studie naar een passender parkeerkencijfer uit te voeren, op basis van data van het gebruik van bezoekerspassen in vijftiental (kleinere en grotere) steden. Op basis van dit onderzoek kan worden geconcludeerd dat -zeker in gebieden met een stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk' en hoger- een parkeerkencijfer van 0,1 tot 0,15 parkeerplaats per woning voldoende zal zijn, en ook voldoende reserve heeft om ook bij een iets hogere parkeervraag in de laatste maanden van het jaar te voldoen aan de parkeervraag [Tiesinga et al, 2021]. Ook leverde het onderzoek meer inzicht in de verdeling van de vraag naar bezoekersparkeren over de week. De aanwezigheidspercentages variëren van 45% voor de maatgevende werkdagochtend tot 100% op zaterdagavond.

De vraag komt dan op of de voorheen vastgestelde waarde voor het kencijfer voor bezoekersparkeren, dat is opgesteld op basis van een paneldiscussie met ervaren experts, indertijd te hoog is ingeschat, of dat in de loop van de tijd het bezoekgedrag is gewijzigd en daardoor de vraag naar parkeerplaatsen voor bezoekers in de woonomgeving is verminderd. Daarvan geeft deze studie een overzicht.

2. Bezoekers, wie zijn dat?

Bij bezoekersparkeren in de woonomgeving gaat het in het bijzonder om sociaal verkeer, het leggen en onderhouden van sociale contacten. Het vormt daarmee een (belangrijk) onderdeel van de vrije tijdsbesteding van mensen. De totale tijd van 168 uur per week wordt onderverdeeld in verplichte tijd (werk, school, zorgtaken), persoonlijke tijd (slapen, wassen en aankleden, (thuis) eten e.d.) en vrije tijd (sporten, recreatie, sociale contacten, enz.).

Het onderhouden van sociale contacten is een belangrijk element in de vrije tijdsbesteding. Dat blijkt onder meer uit het aandeel dat deze activiteiten innemen in vrije tijdsbesteding, bijna een kwart van de vrije tijd wordt besteed aan sociale contacten [Breedveld en Van den Broek, 2001]. Een groot deel daar weer van bestaat uit visite (bezoek aan (of van) familie, vrienden en kennissen, het sociale netwerk). Gemiddeld heeft men een netwerk met 22 personen, waarvan ongeveer de helft uit familie, een derde uit vrienden en een klein deel uit burens bestaat.

Het meest stabiel blijvende deel van het netwerk blijkt in de praktijk familiebezoek te zijn. Ook na een verhuizing blijft dit netwerk praktisch onveranderd, wel is bij grotere afstanden de frequentie van bezoek kleiner.

Onderzoek duidt er op dat men gemiddeld ruim 6 'echte' vrienden heeft [Tijhuis et al, 1992]. Vrouwen hebben iets meer vrienden dan mannen, ouderen iets meer dan jongeren en ook naar opleiding en naar woonomgeving (stad/platteland) bestaan verschillen. Bij verhuizingen treden grotere verschillen op in de bezoekfrequentie aan vrienden, sommige contacten verwateren en nieuwe contacten worden gelegd [Bussbach, 1996]. Voor deze intensievere contacten met vrienden geldt dat, onder invloed van externe omstandigheden (zoals een verhuizing) de frequentie kan veranderen, en dat het effect op de contactfrequentie moeilijk te voorspellen is.

De derde, over het algemene minst intensieve, categorie visites bestaat uit sociale contacten met buurtgenoten. Er is sprake van een tamelijk uitgebreide sociale omgang tussen directe burens, en andere buurtgenoten, mede doordat als gevolg van de vaak vrij homogene sociale achtergrond van buurtbewoners [Völker en Verhoeff, 1999]. Over het algemeen bestaat 10-20% van de netwerken van de mensen uit buurtgenoten. Hun aandeel in het kernnetwerk van meer intieme bindingen is wat kleiner.

Voor bezoek aan familie worden gemiddeld de grootste afstanden afgelegd, voor vriendenbezoek zijn de gemiddelde afstanden korter, en voor burensbezoek logischerwijs nog korter.

3. Bezoek in data

Het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) verricht sedert 1975 iedere vijf jaar een tijdsbestedingsonderzoek (TBO). Daarbij wordt aan de deelnemers aan het onderzoek

gevraagd om een week lang gedetailleerd bij te houden aan welke activiteiten zij hun tijd besteden, en dit te registreren in een tijdsdagboek. Tot en met 2005 is dit steeds op vergelijkbare wijze uitgevoerd (een week in de maand oktober), sinds 2006 wordt voor de uitvoering aangesloten bij de Europese richtlijn voor tijdsbestedingsonderzoek, waardoor ook vergelijkingen met omliggende landen mogelijk worden. De dataverzameling wijkt nu af van de onderzoeksopzet vóór 2005 (zo worden de waarnemingen nu over het hele jaar gespreid), waardoor de data van voor en na 2006 niet altijd een-op-een vergelijkbaar zijn en discontinuïteit in het verloop kunnen laten zien. Nederlanders besteden per week een kleine 50 uur aan vrije-tijdsactiviteiten. Onderstaand overzicht is ontleend aan een SCP-publicatie uit 2013 [Cloin, 2013], aangevuld met data van 2016 [Roeters, 2016]

Tabel 1: Verplichte tijd, persoonlijke tijd en vrije tijd, bevolking 12 jaar en ouder (in uren per week)

	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2011	2016
Verplichte tijd	40,7	40,8	40,7	42,0	42,6	43,9	44,3	42,8	41,2	45,5
Persoonlijke tijd	76,3	76,8	75,3	75,5	75,0	76,6	76,2	76,9	77,7	77,3
Vrije tijd	47,9	47,0	49,0	47,2	47,3	44,8	44,7	46,9	47,8	43,5

Uit dezelfde bronnen komt onderstaand overzicht van de onderverdeling van de vrije tijd naar de verschillende typen van tijdsbesteding:

Tabel 2: Vrije tijd: verdeling van de vrije tijd over typen vrijetijdsbesteding en mobiliteit, bevolking 12 jaar en ouder (in uren per week)

	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2011	2016
Sociale contacten	11,3	11,0	10,0	9,8	9,3	8,5	7,5	8,6	7,2	8,2
mediagebruik	18,5	17,8	19,0	18,8	18,8	18,7	18,9	19,6	20,9	19,6
Recreatie& ontspanning	13,7	14,0	15,2	13,7	14,0	12,9	13,1	13,3	13,5	*
Maatsch. participatie	2,00	2,0	2,2	2,1	2,2	1,8	1,8	2,0	2,3	*
Vrijetijd-mobiliteit	2,6	2,3	2,9	2,9	3,2	3,0	3,5	4,0	3,6	*

* niet gespecificeerd (totaal 14,3)

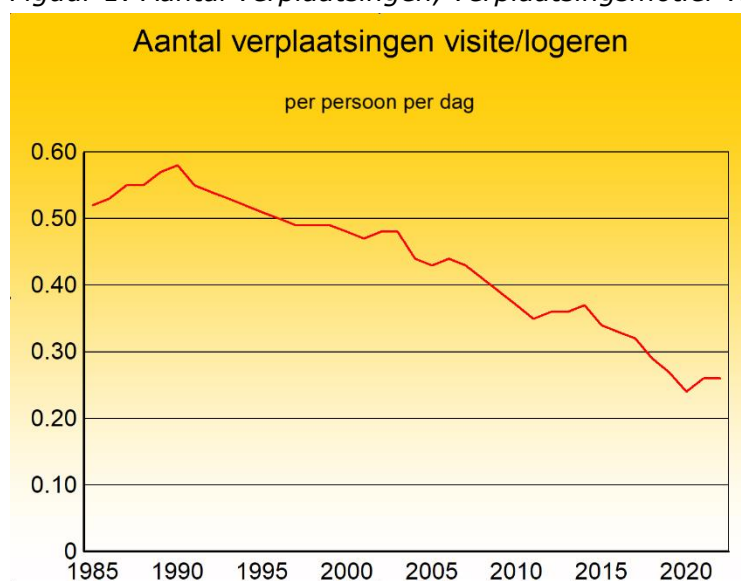
Op visite gaan, visite ontvangen, feestjes en etentjes bij mensen thuis maken bij elkaar een groot deel (meer dan 80%) van de tijdsbesteding voor sociale contacten uit. In 2003 is nader uitgesplitst hoe deze verschillende onderdelen zich sinds 1975 hadden ontwikkeld [Breedveld en Van den Broek (2003)]. Daaruit kwam het volgende beeld:

	1975	1980	1985	1990	1995	2000
visite ontvangen	2,7	2,7	2,5	2,4	2,2	2,1
op visite gaan	5,7	5,2	4,9	4,7	4,7	4,4
feestje/etentje/receptie	1,2	1,1	1,2	1,2	1,4	1,4

Zowel visite ontvangen als op visite gaan nam geleidelijk af, terwijl feestjes in huiselijke kring min of meer op constant niveau bleef.

Ook de gegevens van het Centraal Bureau van de Statistiek laten een vergelijkbaar beeld zien. Uit data van CBS-Statline is (mobiliteitsgegevens voor verplaatsingsmotief visite/ logeren over de periode 1985-2022) wordt in figuur 1 duidelijk zichtbaar dat in de genoemde periode zeker vanaf 1990 een dalende trend van het aantal verplaatsingen voor visite/logeren is opgetreden. Aan de rechterzijde van de grafiek is ook het effect van de corona-pandemie zichtbaar.

Figuur 1: Aantal verplaatsingen, verplaatsingsmotief visite/logeren



4. Maatschappelijke ontwikkelingen beïnvloeden bezoekgedrag

Uit tabel 1 valt af te lezen dat Nederlanders het in de loop van de tijd drukker hebben gekregen. Doordat het totale tijdsbeslag van verplichtingen steeg daalde het aantal beschikbare uren per week voor vrije tijdsactiviteiten. De grootste effecten, zo blijkt uit de tijdsbestedingsonderzoeken, traden daarbij op voor lezen, maatschappelijke participatie, en sport/ bewegen, daarop is meer dan trendmatig bezuinigd. Hoewel het aantal Nederlanders dat aan sport doet nog steeds toeneemt, neemt het aandeel sporters dat lid is van een sportvereniging juist af [Schoon, 2005].

Het beeld voor sociaal verkeer is minder eenduidig, het afnemende tijdbudget voor vrije tijd lijkt hierbij niet de enige invloedsfactor voor de dalende trend.

Maatschappelijke ontwikkelingen kunnen op verschillende vlakken invloed uitoefenen op sociaal verkeer [Van Asseldonk et al, 1994]. Dat kan rechtstreeks zijn, of indirect via secundaire variabelen of via uit de ontwikkelingen voortkomende verhuisbewegingen.

Trends die hierbij de grootste invloed hebben zijn volgens Van Asseldonk:

- Toename van de arbeidsparticipatie van vrouwen (met mogelijk als tegenbeweging een trend naar meer deeltijdwerken (vrouwen en mannen));

- Toename van verschillen tussen groepen burgers voor wat betreft hun keuzemogelijkheden (en leefwerelden/ 'bubbels'), die zich o.a. uit in toename van het aantal huishoudens;
- De ontwikkelingen in ICT (informatisering, werken op afstand, communicatie) leidt mogelijk tot afname van de verstedelijking.

Ontwikkelingen als toename van het aantal huishoudens, arbeidsparticipatie en de duur van het arbeidzaam leven hebben geleid tot een afname van de vrije tijd.

Ook een toenemende verhuismobiliteit heeft invloed op sociale netwerken. Na een verhuizing neemt aanvankelijk het aantal afgelegde kilometers voor het onderhouden van contacten met vrienden toe, maar stabiliseert na een aantal jaren weer op het oude niveau. Dat hangt mogelijk samen met een combinatie van nieuwe vrienden dicht bij huis en afnemende frequentie van bezoek aan 'oude' kennissen.

Ook de '24-uurs'-economie heeft invloed op vrije tijdsbesteding en sociale contacten [Breedveld, 1999]. Personen met avondwerk en weekendwerk ondernemen 17% minder dagtochten dan mensen met reguliere werktijden. Personen daarentegen die deeltijd werken of die alleen 's avonds werken ondernemen niet minder dagtochten dan regulier werkenden.

Opnemen van verlof is een veel gebruikte mogelijkheid om ondanks weekeind- en avondwerk toch aanwezig te kunnen zijn bij bijzondere familiegelegenheden. Maar voor andere ontmoetingen in familie- of vriendenkring moet men wel eens een uitnodiging afslaan. Het werken in de avonden en weekeinden houdt in dat het onderhouden van sociale contacten meer aandacht vergt. Veelal worden contacten minder frequent.

Maatschappelijke ontwikkelingen hebben daarmee ontegenzeggelijk invloed op het onderhouden van sociale contacten. Van Ingen onderscheidt vier vormen om sociale contacten te leggen [Van Ingen 2008]:

- participatie in verenigingen en vrijwilligerswerk;
- sociale interactie in (semi-) publieke ruimtes;
- sociale interactie binnenshuis (visites);
- sociaal contact op afstand.

Uit onderzoek bleek dat verschillende leeftijdsgroepen (cohorten) de verschillende contactmogelijkheden anders inzetten. Het internet (sociaal contact op afstand) is sterk in opmars, terwijl de tijd besteed aan visites een dalende trend vertoont. Toch is dit niet een op een aan elkaar te linken. Cohortverschillen spelen een rol in de verklaring van de ontwikkeling van visitegedrag en verklaren een deel van de dalende trend. Met andere woorden, mensen die voor en net na de Tweede Wereldoorlog zijn geboren gaan meer op visite dan degenen die meer recentelijk zijn geboren en omdat die laatste groep steeds groter wordt in de bevolking daalt de gemiddelde visitetijd [Van Ingen 2010].

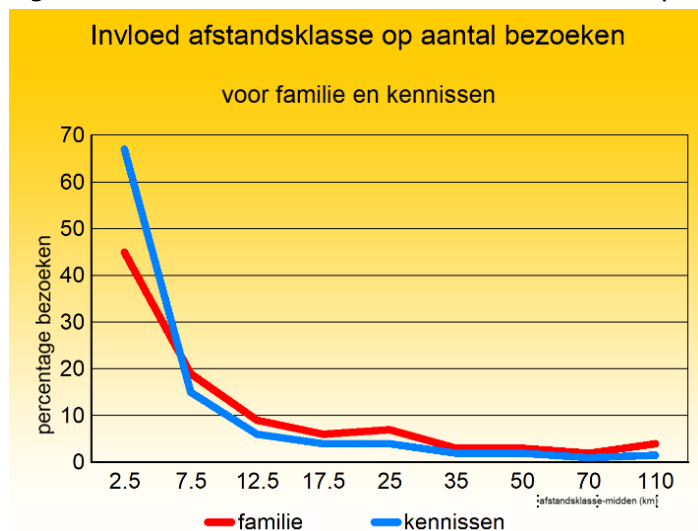
Daarnaast lijkt ook de mate waarin ouderen minder dan voorheen op visite gaan mee te spelen. Als verklaring daarvoor wordt wel gegeven dat de betekenis van "de oude dag" aan het veranderen is en mensen rond de pensioengerechtigde leeftijd meer dan voorheen op zoek gaan naar alternatieve, productieve activiteiten.

Het patroon van veranderingen in de sociale contacten van mensen (waaronder visites) overziend kan dit worden omschreven als een verschuiving van een 'deur-tot-deur-gemeenschap' naar een 'persoon-tot-persoon-gemeenschap', ofwel een verschuiving van bij elkaar langsgaan naar gericht en gepland contact van individu tot individu. Mobiele telefonie en internet zorgen er daarbij voor dat plaats en – in mindere mate – tijd minder belangrijk worden.

5. Vrije-tijdverkeer.

Ongeveer de helft van alle verplaatsingen voor visite betreft bezoek aan (of van) familie. Dit zijn ook de verplaatsingen waarvoor gemiddeld de grootste afstanden worden afgelegd. Op basis van data uit 1985 werd de gemiddeld afgelegde afstand voor familiebezoek berekend op ongeveer 15 kilometer, enkele reis [Peeters et al, 1992, geciteerd in Van Asseldonk 1994]. Voor kennissenbezoek was dit aanzienlijk lager: ongeveer 8 km. Figuur 2 geeft een indicatie dat er een samenhang bestaat tussen afstand en bezoekfrequentie.

Fig.2: Relatie afstandsklasse en aantal bezoeken (naar Peeters 1992)



In een recentere studie wordt aangegeven dat begin deze eeuw familieleden gemiddeld 34 kilometer van elkaar wonen, familieleden die buiten Nederland wonen niet meegerekend [Harms, 2006]. Het gemiddelde aantal familieleden binnen een straal van 1 kilometer bedraagt 0,6. De afstand tussen ouders en kinderen is wat kleiner (29,5 km), de afstand tussen broers en zussen wat groter dan gemiddeld (39,0 km). Ook rekening houdend met de relatie tussen afstand en bezoekfrequentie is het aannemelijk dat de gemiddelde afstand voor familiebezoek sinds 1985 is toegenomen.

Harms geeft ook data over de aantallen en afstandsklassen voor sociale contacten (op basis van het MON 2004. Deze zijn weergegeven in tabel 3:

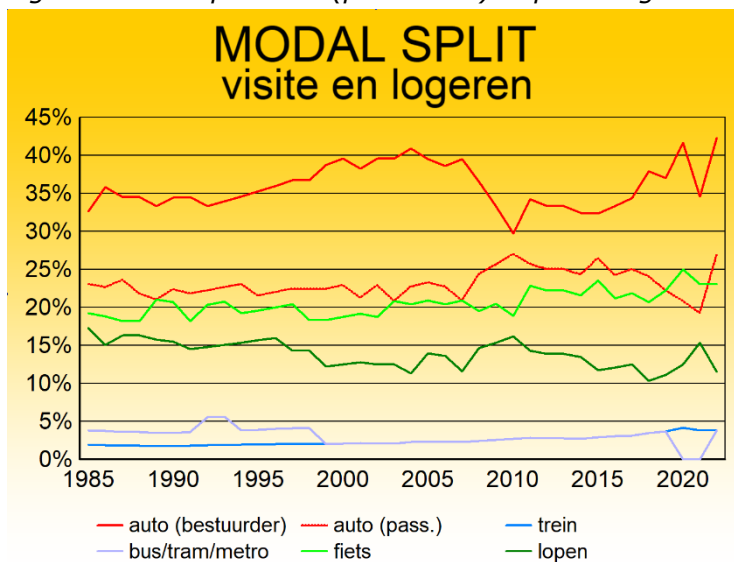
Tabel 3: Aantallen persoonsverplaatsingen (sociale contacten), naar afstand

	Afstand	Percentage
Binnen gemeente	0-1km	15%
	1-2.5 km	18%
	> 2.5	26%
Buiten gemeente	<10	11%
	10-30km	16%
	>30	14%

Naarmate de af te leggen afstand groter is wordt er vaker gebruik gemaakt van de auto als vervoermiddel. Bij verplaatsingen (met motief vrije tijd) van meer dan 10 kilometer is de auto met 82% tot 85% het meest gebruikte vervoermiddel. Ook voor kortere afstanden wordt in de vrije tijd gebruik gemaakt van de auto, bij verplaatsingen binnen een straal van 2,5 kilometer is het aandeel van de auto nog zo'n 20%. Binnen een straal van 1 kilometer wordt vooral veel gelopen, ca 70% van de verplaatsingen. De fiets wordt vooral gebruikt in verplaatsingen binnen een reikwijdte van 1 tot 5 kilometer. Bij grote afstanden neemt ook het openbaar vervoer een deel van de verplaatsingen voor vrije tijdsmotieven voor zijn rekening, ca 10% van de ritten van 30 kilometer en meer [Harms 2006].

CBS geeft mobiliteitsgegevens voor verplaatsingsmotief visite/logeren over de periode vanaf 1985. Daaruit is (per jaar) een overzicht te destilleren van de verdeling naar vervoerwijze voor verplaatsingen met verplaatsingsmotief visite/logeren, zie figuur 3. Ook hier veroorzaakt de coronapandemie een aantal uitschieters, die in 2022 weer teruggaan naar het 'normale' niveau.

Fig. 3: modal-split voor (personen-)verplaatsingen met motief visite/ logeren (bron CBS)



Over alle (korte en lange) verplaatsingen voor visite/logeren volgt hieruit een aandeel van circa 60% voor de auto, waarvan een kleine 40% als bestuurder en ruim 20% als passagier. Het aandeel van de fiets is rond de 20% en in ca 15% van de verplaatsingen wordt gelopen.

In deze figuur is in de modal split geen onderscheid naar korte of lange verplaatsingen gemaakt. Zoals eerder opgemerkt is het aandeel van de auto dominant bij langere ritten, de loop- en fietsverplaatsingen zullen veelal de kortere verplaatsingen betreffen.

Ook blijkt uit de figuur dat een relatief groot aantal van de autoverplaatsingen met meerdere personen wordt gemaakt. Sociale verplaatsingen per auto blijken een bezettingsgraad te kennen die vergelijkbaar is met de bezettingsgraad voor het totale vrijetijdsverkeer [Harms 2006]. Bij verplaatsingen om recreatieve doeleinden zijn de passagiersstoel en de achterbank vaker bezet, terwijl sportgerelateerde verplaatsingen

juist vaker alleen plaatsvinden. Tabel 4 geeft een overzicht van het aantal inzittenden voor zowel recreatief verkeer totaal als voor het verplaatsingsmotief sociaal verkeer.

Tabel 4: bezettingsgraad bij autoverplaatsing

	Recreatief totaal	Sociaal verkeer
1 inzittende	46%	47%
2 inzittenden	35%	36%
3 inzittenden	10%	10%
4 inzittenden	7%	6%
5+ inzittenden	3%	2%
Gemiddelde bezetting	1,87	1,81

De gemiddelde bezettingsgraad van 1,81 komt goed overeen met de waarde die globaal kan worden berekend uit de data voor figuur 3 (circa 1,65), waarbij moet worden bedacht dat bij figuur 3 jonge kinderen niet in de data zijn meegenomen.

6. Wat betekent dit voor bezoekersparkeren?

Een eigen parkeerkcijfer voor het aandeel bezoekersparkeren in de woonomgeving is in het begin van deze eeuw bepaald op 0,3 parkeerplaats per woning. Op grond daarvan is te becijferen dat er wekelijks voor bezoek een (maximale) parkeervraag van circa 12 parkeeruren per woning zou bestaan (voor de 5 werkdagochtenden $0,3$ (kencijfer) * 10% (aanwezigheidspercentage) * 3 uur (bezoekduur) = $0,09$ uur per dag, voor de zaterdagavond $0,3 * 80\% * 4$ u = $0,96$ uur, enz.).

Uit de data van het TBO blijkt dat in de jaren tachtig van de vorige eeuw per persoon ongeveer 10 uur per week werd besteed aan sociale contacten (en inmiddels nog minder). Van de tijd voor het onderhouden van sociale contacten bestaat ongeveer 30% uit het (thuis) ontvangen van visite (zie pag. 4), de uithuizige tijd bedraagt dus per persoon gemiddeld ongeveer 7 uur per week. Ongeveer 40% van de daarmee verbonden verplaatsingen wordt gemaakt als bestuurder van een auto is, wat leidt tot een parkeervraag van circa 3 uur per week. Zelfs wanneer ervan wordt uitgegaan dat bezoekersparkeerplaatsen een relatief lage overall-bezettingsgraad zouden hebben, door een grote ruimtelijke spreiding van de parkeervraag kan worden geconstateerd dat de op basis van een kengetal van 0,3 berekende theoretische parkeervraag de op basis van het TBO geraamde reële vraag vele malen overstijgt.

Ook cijfermatig is eenvoudig in te zien dat het parkeerkcijfer van 0,3 pp per woning voor bezoekersparkeren te hoog is. Het maatgevend moment voor parkeren in de woonomgeving is bij de gehanteerde aanwezigheidspercentages de werkdagavond; dan is 90% van de bewonersauto's thuis en is het bezoekersparkeren op een niveau van 80%. De 10% afwezige bewonersauto's zouden dan elders per 4 woningen bijna 1 extra geparkeerde auto ($0,3 \times 80\% = 0,24$) genereren. Macro gezien zou dat betekenen dat het overall autobezit van Nederlandse huishoudens op die momenten ruim 10% hoger zou zijn dan het daadwerkelijke autobezit (op dit moment ca 1,1 per woning) om die parkeerdruk te realiseren. Ook voor de koopavond en de zaterdagavond wordt op analoge wijze een 'spontane' groei van het Nederlandse autopark berekend.

Een kanttekening hierbij is natuurlijk dat hoge parkeerdruk van bezoekersparkeren zich incidenteel, en niet overal in gelijke mate voordoet. Maar anderzijds moet ook worden bedacht dat de 10% afwezige bewonersauto's niet alleen vertrekken naar sociaal bezoek elders, maar ook naar andere activiteiten als theater/ uitgaan, sporten, werken etc. Ook cijfermatig moet de conclusie dan ook zijn een waarde van 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers-parkeren per woning onwaarschijnlijk hoog is, zoals eerder ook bleek uit onderzoek op basis van het gebruik van digitale bezoekersregelingen [Tiesinga et al 2021].

Het Tijdbestedingsonderzoek laat zien dat in de loop van de tijd het aantal uren dat wordt besteed aan sociaal contact (visites) afneemt. Dat komt door een afname van het tijdsbudget voor vrije tijd, maar ook door maatschappelijke ontwikkelingen: veranderende werkpatronen, beschikbare mogelijkheden voor digitale contactmomenten, mogelijkheden, een verschuiving van een 'deur-tot-deur-gemeenschap' naar een 'persoon-tot-persoon-gemeenschap'. Er komt nog wel visite, maar minder dan voorheen.

Dus waar het parkeerkencijfer vanaf de introductie al erg hoog was is de discrepantie tussen de parkeereis (voortvloeiend uit parkeernormen voor bezoekerspaarkeren van 0,3 parkeerplaatsen per woning) en de feitelijke parkeerdruk op de bezoekersplaatsen door de jaren heen steeds evidentier geworden. Steeds meer werd en wordt geconstateerd dat er te veel bezoekersparkeerplaatsen worden gevraagd (en aangelegd).

Daarnaast wordt op basis van het Tijdbestedingsonderzoek ook duidelijk dat de verdeling van de parkeerdruk bezoekers over de week niet meer zo sterk op het weekend is georiënteerd dan waar de gebruikelijke aanwezigheidspercentages van uitgingen (met een piek op zaterdagavond). Harms presenteerde op basis van het TBO het volgende overzicht van piekmomenten voor sociaal bezoek op de verschillende dagen van de week [Harms 2006]:

Sociale contacten		piekmoment
Maandag	8%	20.00u
Dinsdag	10%	20.00
Woensdag	10%	16.00
Donderdag	11%	17.30
Vrijdag	13%	17.00
Zaterdag	22%	15.00
Zondag	25%	14.30

In dit overzicht is de zondagmiddag het drukste moment; ten opzichte daarvan bereikt de zaterdagmiddagdruchte een indexwaarde van 88 (en de zaterdagavond kennelijk nog minder), de werkdagavond 40 en de werkdagmiddag (woensdag) 44.

Ter vergelijking: in de tot nu toe gebruikelijke aanwezigheidspercentages [CROW 2012] zijn -uitgaande van zondagmiddag=100- deze indexwaardes voor de zaterdagmiddag 86, zaterdagavond 142, werkdagavond 114 en werkdagmiddag 28.

Op basis van het onderzoek naar de huidige omvang van het bezoekersparkeren [Tiesinga et al 2021] zijn voorstellen gedaan voor aanpassing van het parkeerkencijfer voor bezoekersparkeren (0,1-0,15 pp per woning) en een actualisatie van de toe te

passen aanwezigheidspercentages. Als we daarvan uitgaan neemt het beslag op bezoekersparkeren af met meer dan 50% (van 12 parkeeruren, uitgaande van 0,3 pp per woning en de tot nu toe gebruikelijke aanwezigheidspercentages, naar minder dan 6 parkeeruren bij aanpassing van kencijfer en aanwezigheidspercentages). De benadering met aangepaste uitgangspunten komt daarmee meer in lijn met de ramingen op basis van het Tijdbestedingsonderzoek.

Dit leidt tot de conclusie dat het oorspronkelijk kengetal voor bezoekersparkeren in de woonomgeving (0,3 pp per woning) bij vaststelling in 2003 al hoog was ingeschat, mede gezien de toen al ingezette afname van sociaal verkeer. Door de voortzettende maatschappelijke ontwikkelingen is de tijd voor bezoek steeds verder verminderd, waardoor de te hoge parkeereis steeds zichtbaarder werd. Het is daarom goed om hiermee rekening te houden bij de komende herziening van de parkeerkencijfers.

Literatuurverwijzingen

- Asseldonk, Y., van, P.M. Peeters en C. Sombroek (1994)C., *Trends op Visite, een onderzoek naar de invloed van sociaal-culturele trends op de relatie arbeidsmarkt, sociale netwerken en sociaal verkeer*, Stichting Werkgroep '2duizend', Amersfoort, juli 1994
- Breedveld K. (1999), *Regelmatig Onregelmatig*, proefschrift, Universiteit Utrecht, 1999
- Breedveld, Koen en Andries van den Broek (2001); *Trends in de tijd*, SCP, 2001
- Breedveld, Koen en Andries van den Broek; *De meerkeuzemaatschappij, facetten van de temporele organisatie van verplichtingen en voorzieningen*, SCP, 2003
- Bussbach, J.T. van (1996), *Uit het oog, uit het hart? stabiliteit en verandering in persoonlijke relaties*, uitg. Theis, Amsterdam, 1996
- Cloin, Mariëlle (red.), 2013, *Met het oog op de tijd, Een blik op de tijdsbesteding van Nederlanders*, SCP, 2013
- CROW (1996), ASVV 1996, *Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom*, Ede, oktober 1996;
- CROW (2003), *Parkeerkencijfers- Basis voor parkeernormering*, CROW-publicatie 182, Ede, juni 2003;
- CROW (2012), *Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie*, CROW-publicatie 317, Ede, oktober 2012
- Harms, Lucas (2006), *Op weg in de vrije tijd, Context, kenmerken en dynamiek van Vrijetijds mobiliteit*, SCP, 2006
- Ingen, E., van (2008). *Social participation revisited: Disentangling and explaining period, life-cycle and cohort effects*. Acta Sociologica, 51(2), 103-121.
- Ingen, E.J. van (2010), *Waarom gaan Nederlanders steeds minder bij elkaar op visite?*, Vrijetijdstudies nummer 4, jaargang 28, 2010
- Peeters, P.M., C.D. van Goeverden en P.J.J. Heerema (1992), *Na vijven met de auto?*, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoerstudies, Den Haag, 1992
- Roeters, Anne, *Alle ballen in de lucht, Tijdsbesteding in Nederland en de samenhang met kwaliteit van leven*, SCP, 2016
- Schoon, C.C. (2005), *De invloed van sociale en culturele factoren op mobiliteit en verkeersveiligheid, Een omgevingsverkenning*, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
- Tiesinga, M., J. Quee en Sj. Stienstra, *Parkeerkencijfer voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende*; Colloquium Vervoerplanologisch Speurwerk, november 2021
- Tijhuis, M.A.R., H.D. Flap, M. Foets en P.P. Groenewegen, (1992), *Netwerken in Nederland. Een onderzoek naar persoonlijke netwerken van Nederlanders*, Mens en Maatschappij, februari 1992
- Völker B. en R. Verhoeff (red.) (1999), *Buren en Buurten, Nederlands onderzoek op het snijvlak van sociologie en sociale geografie*, SISWO-publicatie nr 406, Amsterdam 1999