

Geïnspireerd door het geslaagde Nationaal Parkeercongres in oktober 2015, waar Shawn Conrad, CAE Executive Director International Parking Institute (IPI) een aantal wereldwijde trends op parkeergebied schetste, is ook in Vexpan-verband stilgestaan bij de trends die wij voor de Nederlandse parkeermarkt signaleren. Deze trends zijn beschreven in het artikel *Trends, trends en nog eens trends in Vexpansie 4* van 2015. Dit jaar zal *Vexpansie* op ieder van deze trends nader inzoomen. Wij doen dat door voor ieder onderwerp een specialist op het betreffende terrein van buiten de parkeerwereld zijn of haar visie op het thema, en de relevantie voor de parkeerwereld, te laten toelichten.

Demografische verandering en verstedelijking

Regionale demografische ontwikkelingen en het Nederlandse autopark: inzichten uit de nieuwe WLO toekomstverkenning

In 2015 signaleerde Vexpan vier trends in de parkeermarkt: demografische verandering en verstedelijking, wijzigend verplaatsingsgedrag, technologie en samenwerking tussen partijen. In dit artikel geven medewerkers van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) hun visie op de eerste trend: demografie en verstedelijking.

TEKST **DANIËLLE SNELLEN, JAN RITSEMA VAN ECK EN ANDRIES DE JONG** BEELD **PBL**

De vraag naar parkeren hangt samen met allerlei factoren, zoals omvang van de bevolking, bezoekersintensiteit van een plek, economische ontwikkelingen, de keuzes die mensen maken ten aanzien van mobiliteit en autobezit en het aanbod en de prijs van parkeervoorzieningen. Al die factoren kennen hun eigen ontwikkelingspad in de tijd, en die paden zijn ieder op zich weer meer of minder eenduidig of onzeker. In dit artikel kijken we in detail naar een van de belang-

rijkste drijvende krachten achter de omvang van het autopark van de toekomst, namelijk de demografische ontwikkeling in Nederland en de ruimtelijke neerslag daarvan in stad en land.

We baseren ons voor de lange termijn op de *Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving* (WLO) van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en Centraal Planbureau (CPB) die eind 2015 is verschenen (zie ook www.wlo2015.nl). Voor de wat kortere ter-

mijn is dit aangevuld met inzichten uit de bevolkings- en huishoudensprognose van PBL en CBS (zie ook www.pbl.nl/themasites/regionale-bevolkingsprognose).

AUTOBEZIT

De behoefte om te parkeren, begint met een auto. De omvang van het autopark in de toekomst is dus een relevante factor. Het autobezit van personen en huishoudens is met name relevant voor de parkeervraag in



woongebieden. Uit bezit volgt autogebruik en de parkeervraag op bestemmingslocaties, maar daar ligt in dit artikel de nadruk niet op. Bevolkingsomvang en -samenstelling zijn belangrijke drijvende krachten van autobezit. Bevolkingsgroei leidt tot meer auto's en huishoudensverdunning kan dit nog versterken: het autobezit per persoon is in kleinere huishoudens namelijk groter. Verder neemt het autobezit onder oudere huishoudens toe: ouderen blijven tot hogere leeftijd vitaal en actief en hebben vaker dan vroeger een rijbewijs. Daar staat tegenover dat het autobezit in een stedelijke omgeving gemiddeld lager is dan elders.

De WLO-scenario's voorzien een groei van het autopark in Nederland van 7,7 miljoen personenauto's in 2010 tot 10,4 miljoen auto's in 2050 in het hoge scenario en tot 8,5 miljoen auto's in het lage scenario (figuur 1, pagina 28). Ook het aandeel 18-plussers dat een auto bezit, neemt toe. Nadere beschouwing leert dat het leeuwendeel van de groei van het autopark wordt verklaard door demografische ontwikkelingen en inkomensontwikkelingen. Veranderingen in kosten

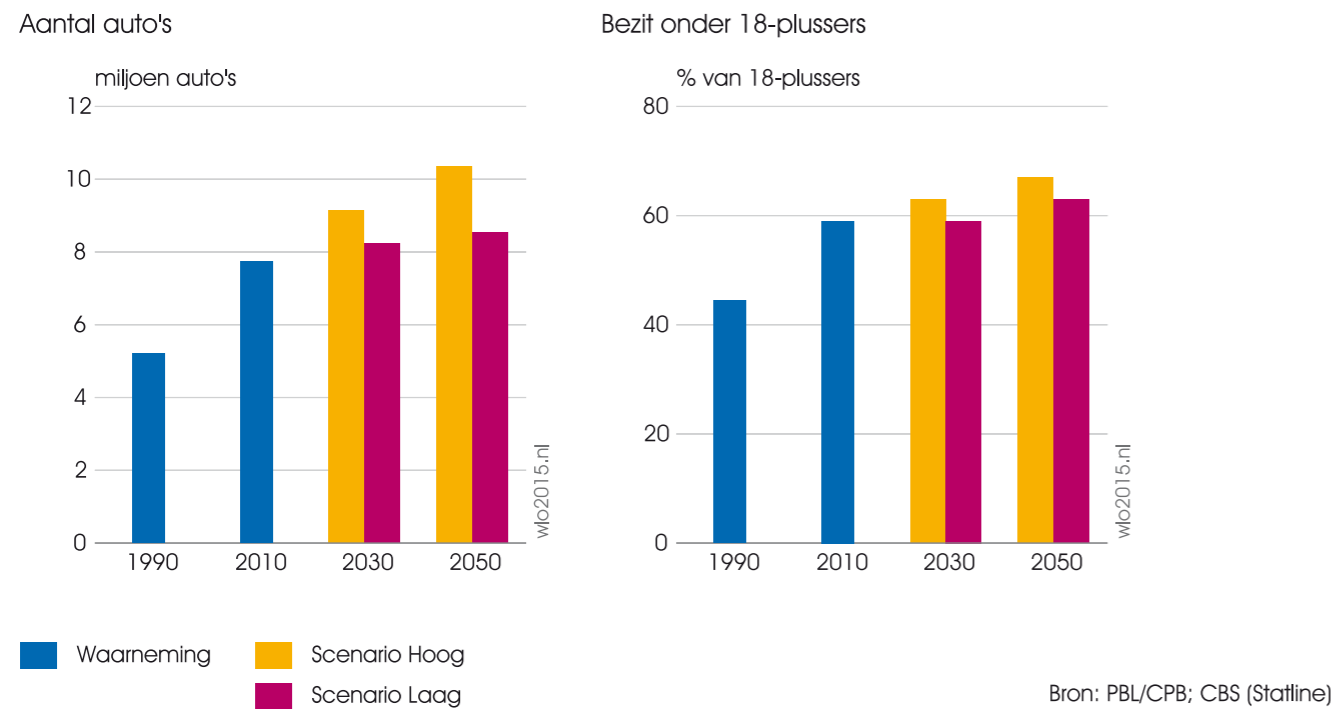
van autobezit en autorijden remmen de groei enigszins af, in het hoge scenario vooral omdat auto's door scherpere emissie-eisen duurder worden en in het lage scenario vooral door relatief hogere gebruikskosten. Ook een sterkere verstedelijking dempt de groei iets.

MENSEN EN HUISHOUDENS

Het aantal auto's in ons land hangt dus in belangrijke mate samen met de omvang en samenstelling van de bevolking en het soort huishoudens dat ze vormen. Dat de bevolking groeit, leek in de afgelopen decennia een vanzelfsprekendheid. Aanhoudend nam het aantal inwoners en het aantal huishoudens toe en was de opgave in planning en beleid gericht op het faciliteren (huisvesten, vervoeren, werk bieden) van die toenemende bevolking. In de toekomst is groei echter onzeker. De bevolkingsprognose voorziet voor 2030 voor Nederland als geheel nog wel groei, maar voor diverse provincies/regio's stabilisatie of krimp van de bevolkingsomvang. De scenario's uit de WLO laten een gedifferentieerd beeld zien, waarbij de

bevolkingsomvang in 2050 uiteen kan lopen van ruim 19 miljoen in een hoog scenario tot bijna 16,5 miljoen in een laag scenario. De nationale bevolkingsontwikkeling hangt af van geboortes, sterftes en internationale migratie. Als het economisch goed gaat in Nederland leven mensen gezonder, worden ze ouder en krijgen ze meer kinderen. Ook komen er meer immigranten naar ons land. Doet de economie het slechter, dan zie je dat allemaal niet. Vergrijzing zal in alle toekomstbeelden optreden; het aandeel ouderen neemt toe, van een kleine 18 procent nu tot rond een kwart in 2050 (zie tabel 1, pagina 28). Dit zal overal in Nederland optreden. Tegelijkertijd neemt het aandeel mensen in de leeftijd tussen 19-65 jaar – traditioneel gezien als de potentiële werkzame bevolking – flink af, al varieert de mate waarin tussen de scenario's. Wel wordt de afname van de potentiële beroepsbevolking afgeremd door het verhogen van de pensioenleeftijd. Het aandeel jongeren neemt ook iets af. Al met al verandert de samenstelling van de bevolking flink. Het aantal huishoudens volgens deze scena-

Autopark van personenauto's volgens WLO-scenario's



Figuur 1. Autopark en autobezit onder 18-plussers volgens WLO-scenario's 2012-2050 (CPB/PBL 2015a)

	2015	Prognose 2030	Hoog 2030	2050	Laag 2030	2050
Omvang bevolking	16,9	17,6	18,0	19,2	17,1	16,4
0-19 jaar	3,8	3,7	3,9	4,2	3,5	3,3
20-64 jaar	10,0	9,7	9,9	10,0	9,4	8,8
65 en ouder	3,0	4,2	4,3	5,0	4,1	4,4
Aandeel bevolking						
0-19 jaar	22,5%	21,0%	21,7%	21,9%	20,5%	20,1%
20-64 jaar	59,2%	55,1%	55,0%	52,1%	55,0%	53,7%
65 en ouder	17,8%	23,9%	23,9%	26,0%	24,0%	26,8%

Tabel 1. Bevolking naar leeftijd op 1 januari volgens PBL/CBS prognose en WLO-scenario's (CPB/PBL 2015b, PBL/CBS 2013)

BRONNEN

CPB/PBL (2015a) Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving: cahier mobiliteit. Den Haag: Centraal Planbureau/Planbureau voor de Leefomgeving.

CPB/PBL (2015b) Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving: cahier demografie. Den Haag: Centraal Planbureau/Planbureau voor de Leefomgeving.

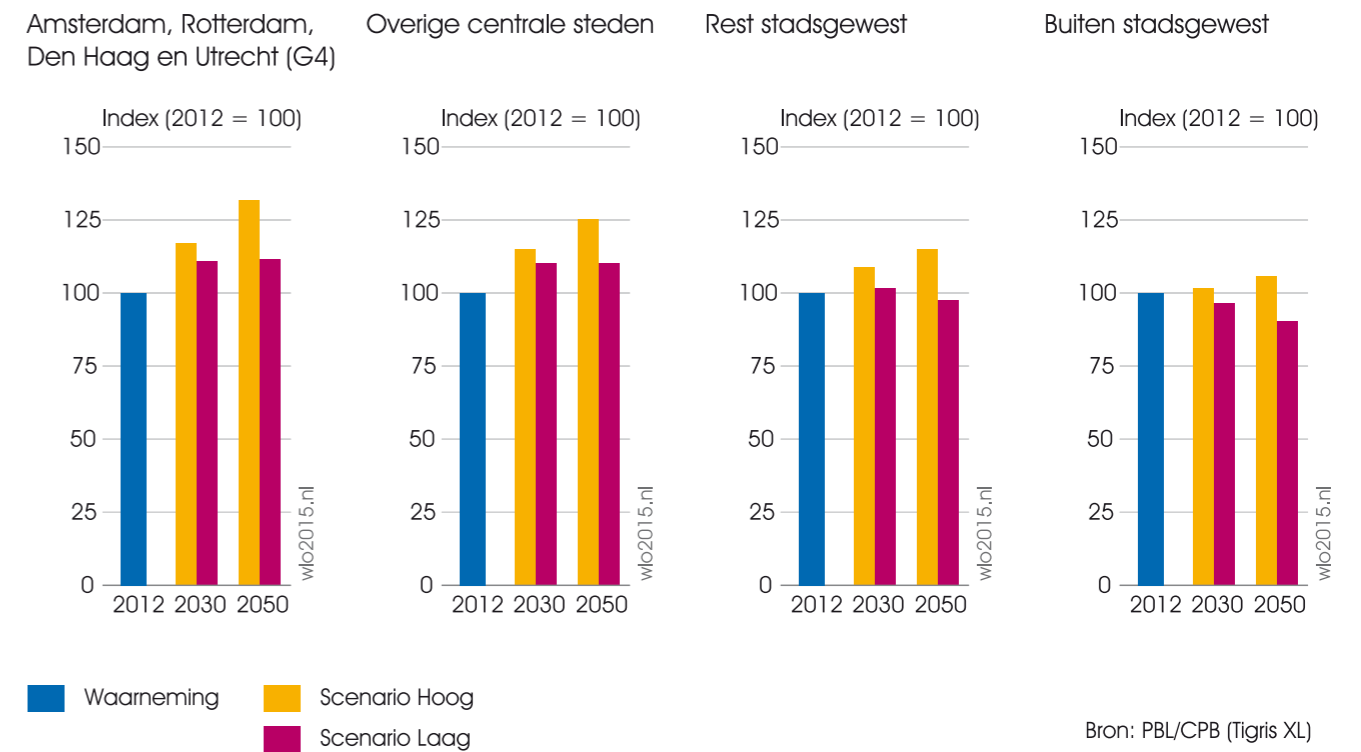
CPB/PBL (2015c) Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving: cahier regionale ontwikkelingen en verstedelijking. Den Haag: Centraal Planbureau/Planbureau voor de Leefomgeving. PBL/CBS (2013) Regionale bevolking- en huishoudensprognose. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving/Centraal Bureau voor de Statistiek.

rio's varieert in 2050 tussen 9,4 miljoen bij het hoge scenario en 7,8 miljoen bij het lage scenario; nu bedraagt het rond 7,7 miljoen (zie tabel 2). De ontwikkeling van het aantal huishoudens hangt deels af van de invulling van de levensloop. Dit hangt weer samen met economische omstandigheden en culturele factoren. In het hoge scenario is verondersteld dat jongeren eerder het huis verlaten en mensen vaker alleen wonen omdat ze minder vaak een relatie vormen of deze sneller beëindigen. In het lage scenario zijn de veronderstellingen over de levensloop juist omgekeerd. De prognose zit hier weer tussenin. Opmerkelijk is dat het aantal en aandeel alleenstaanden in zowel de prognose als beide scenario's in de toekomst toeneemt.

STAD EN LAND

Voor de vraag naar parkeren is een meer lokale invulling van de verwachte bevolkingsontwikkeling nog interessanter dan de nationale ontwikkeling. Zal de concentratie in de steden aanhouden of komt er weer een tegengestelde trend? Ofwel, wat zijn de ruimtelijke verschillen in verwachte ontwikkeling van bevolking en huishoudens. Uiteraard speelt onzekerheid hierbij een rol. Er zijn immers vele krachten denkbaar die ontwikkelingen de ene, dan wel de andere kant op kunnen sturen. Een verkenning van die onzekerheden heeft uitgewezen dat er goede argumenten zijn om aan te nemen dat de actuele trek naar de stad voorlopig verder doorzet, maar op termijn is een afzwakking

Bevolkingsomvang naar gemeentetype volgens WLO-scenario's



Figuur 2 bevolkingsontwikkeling in stad en land volgens WLO-scenario's 2012-2050 (CPB/PBL 2015c)

	2015	Prognose 2030	Hoog 2030	2050	Laag 2030	2050
Aantal huishoudens	7,7	8,4	8,7	9,4	8,0	7,8
waarvan alleenstaand	2,9	3,4	3,7	4,3	3,1	3,2
	37,7%	40,5%	42,5%	45,7%	38,8%	41,0%

Tabel 2. Huishoudens op 1 januari volgens PBL/CBS prognose en WLO-scenario's (CPB/PBL 2015b, PBL/CBS 2013)

van die trend ook plausibel. Daarom is de beste manier om de toekomst te verkennen het bepalen van de gevolgen van beide ontwikkelrichtingen. Dan wordt helder welke groei of krimp robuust lijkt en welke sterker afhangt van allerlei sociale, economische of culturele trends.

In de Toekomstverkenning WLO is uitgegaan van een sterk doorzettende verstedelijkingstendens in het hoge scenario, terwijl bij het lage scenario op termijn een afzwakking van die trend is verondersteld. In beide scenario's is de bevolkingsgroei het sterkst in de steden, vooral die in de Randstad (zie figuur 2). Dit komt vooral omdat hier de natuurlijke aanwas het sterkst is door de relatief jonge bevolkingsopbouw en omdat

deze gebieden relatief aantrekkelijk zijn voor migranten (zowel binnenlands als buitenlands). In het lage scenario treedt buiten de steden bevolkingskrimp op, vooral buiten de Randstad. De huishoudensontwikkeling vertoont een minder geconcentreerd patroon dan de bevolkingsontwikkeling. Zo is het verschil tussen de groei in de steden en het ommeland veel kleiner. Dat komt omdat daar de huishoudens buiten de steden nog in sterkere mate kleiner worden, terwijl de steden (en vooral in de Randstad) voorop liepen in dit proces.

CONCLUSIES

Regionale demografische ontwikkelingen spelen een relatief belangrijke rol in het

toekomstige omvang van het autobezit, een drijvende kracht achter de toekomstige vraag naar parkeren. Verschillende scenario's zijn denkbaar. Groei van de bevolking is niet vanzelfsprekend meer. Verdere verstedelijking en concentratie in de Randstad, de actuele trend, lijkt aannemelijk. Maar ook dat proces kan vertragen of mogelijk zelfs omkeren. Het autopark zal naar alle waarschijnlijk wel blijven groeien omdat naast demografische ontwikkelingen hier ook economische en andere factoren een rol spelen.

DANIËLLE SNELLEN, JAN RITSEMA VAN ECK en ANDRIES DE JONG, Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)