

Parkeren in Nederland

Omvang, kosten, opbrengsten, beleid

Zoetermeer, september 2002

Koos van Dijken



Economisch onderzoek
voor de publieke sector

tel. 079 341 47 31
Italiëlaan 33 fax 079 341 25 89
Postbus 7001 website www.IOO.nl
2701 AA Zoetermeer e-mail info@IOO.nl

Parkeren in Nederland;
omvang, kosten, opbrengsten, beleid

Koos van Dijken

Zoetermeer/Rotterdam, IOO/AVV

ISBN 90-5565-067-6

NUGI 693

Trefw: parkeerbeleid, parkeerplaatsen, openbaar parkeren, parkeerbeleid, kosten parkeren, opbrengsten parkeren

© 2002, IOO bv, Economisch onderzoek voor de publieke sector, Zoetermeer & Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), Rotterdam

Voorwoord

Het onderzoeksproject is uitgevoerd en opgezet in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Opdrachtgever en begeleidingscommissie

De onderzoekers hebben geprofiteerd van de suggesties, de inzichten en het commentaar op conceptteksten van de leden van de begeleidingscommissie die het onderzoek hebben begeleid:

- drs. S.J. Zwartjes, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer (voorzitter en projectleider),
- ing. C. Harteveld, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer,
- dr. J.H.T. Kramer, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer,
- ir. A. van Luipen, Kennisplatform Verdi,
- drs. ing. C.J. Brouwer, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DG Personenvervoer (tot 31 januari 2001);
- drs. B. Sönmez, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DG Personenvervoer, Directie Marktontwikkeling en Decentraal Vervoer (vanaf 31 januari 2002);
- ir. T. de Wit, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

Uiteraard berust de eindverantwoordelijkheid van het onderzoek en voor 'remaining errors' bij IOO bv.

Bijdragen van velen

IOO is grote dank verschuldigd aan de vele medewerkers van gemeenten die hun medewerking hebben verleend aan de telefonische en schriftelijke enquête en aan de diepte-interviews. Zonder hun bijdrage was het onderzoek niet mogelijk geweest.

Het onderzoeksteam

Het onderzoek is uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van Koos van Dijken, die tevens de auteur van het rapport is. In het onderzoeksteam hebben geparticipeerd Zosja Berdowski, Sabine Desczka, Maurice Dykstra, Marco Mosselman, Pim van der Valk en Sten Willemsen.

Inhoud

Samenvatting	7
1 Inleiding	17
1.1 Aanleiding studie	17
1.2 Ontwikkeling parkeerbeleid	17
1.3 Actuele beleidsvragen	18
1.4 Opzet studie	19
1.5 Leeswijzer	20
2 Parkeerbeleid in Nederland	21
2.1 Inleiding	21
2.2 De ontwikkeling van het parkeerbeleid	21
2.3 De praktijk: doelstellingen	25
2.4 De praktijk: ontwikkelingen	28
2.5 De praktijk: instrumenten	34
2.6 Uitdagingen	36
3 Aantal openbare parkeerplaatsen	41
3.1 Inleiding	41
3.2 Raming aantal parkeerplaatsen	42
3.3 Openbare parkeerplaatsen op straat	44
3.4 Openbare parkeerplaatsen op terreinen	49
3.5 Parkeerplaatsen in parkeergarages	51
3.6 Samenvatting aantal openbare parkeerplaatsen	52
4 Functies en kenmerken van openbare parkeerplaatsen	55
4.1 Inleiding	55
4.2 Woninggebonden parkeerplaatsen	55
4.3 Bedrijfsgebonden parkeerplaatsen	58
4.4 Bestemmingsgebonden parkeerplaatsen	63
4.5 Gereguleerde openbare parkeerplaatsen	65
4.6 Eigendom en exploitatie van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen	69
4.7 Samenvatting functies en kenmerken van de openbare parkeerplaatsen	70

5	De kosten van openbare parkeerplaatsen	75
5.1	Inleiding	75
5.2	Vele verschillende definities van kosten	76
5.3	Alle financiële kosten: optelsom van drie kostensoorten	84
5.4	Totale financiële kosten: marktprijzen	98
5.5	Raming totale financiële kosten	103
5.6	Maatschappelijke kosten: negatieve externe effecten	104
5.7	Samenvatting kosten per openbare parkeerplaats (€)	109
5.8	Samenvatting kosten alle parkeerplaatsen (mln. €)	109
6	De opbrengsten van parkeerplaatsen	113
6.1	Inleiding	113
6.2	Parkeertarieven openbare parkeerplaatsen	113
6.3	Vergunningtarieven parkeerplaatsen	116
6.4	Bruto-opbrengsten openbare parkeerplaatsen	120
6.5	Netto-opbrengsten openbare parkeerplaatsen	125
6.6	Samenvatting opbrengsten openbare parkeerplaatsen	129
	Bijlage 1 Gebruikte begrippen	137
	Bijlage 2 Gebruikte bronnen voor de kosten van parkeerplaatsen	141
	Bijlage 3 Databank 'parkeren in Nederland'	143
	Bijlage 4 Telefonische enquête IOO	145
	Bijlage 5 Schriftelijke enquête IOO	153
	Bijlage 6 Literatuur	159

Samenvatting

Aanleiding

In het regeerakkoord van het tweede kabinet-Kok is vastgelegd dat onderzoek gedaan zal worden naar de publieke kosten van parkeren. Deze behoefte sluit aan bij de nieuwe richting die met het parkeerbeleid ingeslagen moet worden en bij de actuele beleidsvragen. Het onderhavige onderzoek tracht de belofte van het kabinet in te lossen.

Het onderzoek sluit aan bij een aantal actuele beleidsvragen:

- op welke wijze moet inhoud gegeven worden aan een sturend parkeerbeleid;
- op welke wijze kunnen 'leefbaarheid' en 'bereikbaarheid' beter met elkaar in overeenstemming gebracht worden;
- wat is een 'juistere' beprijzing van openbare parkeerplaatsen;
- op welke wijze kunnen de belangen van diverse groepen parkeerders op meer rechtvaardige wijze afgewogen worden.

De studie sluit bij bovenstaande actuele beleidsvragen aan en reikt inzichten aan om het parkeerbeleid opnieuw te doordenken. De studie is een verkennende inventarisatie van vier onbekende grootheden:

- het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen naar soort, omvang en gebruik,
- de (maatschappelijke) kosten en opbrengsten van deze parkeerplaatsen,
- de financieringswijze (publiek, privaat) van deze parkeerplaatsen en de relatie tussen kosten en opbrengsten (inclusief tariefing),
- een representatief overzicht van het gemeentelijk parkeerbeleid.

Een nevendoel van de studie is om inzicht te krijgen in de beschikbare, benodigde en ontbrekende parkeergegevens. Op deze wijze hoopt de studie ook richtinggevend te zijn voor nader onderzoek.

Het gemeentelijk parkeerbeleid

In het representatieve onderzoek onder tweehonderd Nederlandse gemeenten van allerlei omvang is een grote variëteit aangetroffen van doelstellingen, instrumenten, beleidsaccenten, prijzen en discussiepunten. Het gemeentelijk parkeerbeleid is volop in beweging om doelstellingen en instrumenten opnieuw te doordenken en om te professionaliseren. De middelgrote gemeenten kunnen daarbij vooral leren van de grote gemeenten. De grote gemeenten zetten meer beleidsinstrumenten in en zijn over het algemeen innovatief in hun beleidsdoelstellingen en in hun instrumentkeuze.

Voor de komende jaren staat het gemeentelijk parkeerbeleid voor de uitdaging om:

- het sturend parkeerbeleid nieuw inhoud en vorm te geven en om te vormen tot een verleidend parkeerbeleid binnen geïntegreerd mobiliteitsmanagementbeleid;
- het 'juister' (maatschappelijk) beprijzen van parkeren;
- het reduceren van de kruissubsidies en de impliciete subsidiëring van het parkeren;
- de diverse doelen van het gemeentelijk parkeerbeleid (bereikbaarheid, leefbaarheid, mobiliteitsbeïnvloeding) met elkaar in overeenstemming te brengen;
- een goede mix van beschikbare instrumenten te kiezen: type parkeerplaatsen, aard van de regulering, hoogte van de tarieven, mate en wijze van tariefdifferentiatie, normen, verbodsbepalingen en handhaving.

Daarbij is het waarschijnlijk dat – ondanks de maatschappelijke weerstand – een 'juistere', maatschappelijke prijsstelling van de parkeervoorzieningen een belangrijke bijdrage kan leveren aan:

- het afstemmen van doelen die de gemeente nastreeft met het parkeerbeleid: bereikbaarheid, spreiden parkeerdruk, minder parkeerdruk, leefbaarheid, veiligheid, vergroten areaal, verminderen autogebruik, meer parkeergarages, bevorderen gebruik openbaar vervoer en fiets, realiseren opbrengsten, een positief saldo tussen kosten en baten;
- het beter benutten van het openbare en private parkeerareaal en het duaal gebruik van private parkeervoorzieningen;
- het reduceren van de leefbaarheidsproblemen die het parkeren met zich meebrengt;
- een betere tariefdifferentiatie en een betere onderbouwing van de tariefdifferentiatie;
- het reduceren van subsidie van de burgers/belastingbetalers aan de gebruikers van openbare parkeerplaatsen.

De openbare parkeerplaatsen naar type

De *openbare* parkeerplaatsen zijn door de aanleg van wegen, parkeervakken en van pleinen, de inrichting van wijken en door het plaatsen van parkeermeters veelal met publieke middelen bekostigd. Omdat deze plaatsen - in tegenstelling tot de private parkeervoorzieningen – mogelijk niet volledig door de gebruiker bekostigd worden, is het nuttig om voor deze plaatsen de (publieke) kosten en opbrengsten te inventariseren. Het kan zijn dat de samenleving impliciet of expliciet deze parkeerplaatsen subsidieert, dat de gemeenten de echte 'maatschappelijke' kosten niet kennen en dat de maatschappelijke investeringen niet volledig worden 'terugverdiend'. Indien dat het geval zou zijn, moet gevreesd worden voor belangrijke negatieve maatschappelijke effecten (de prioriteiten van het beleid komen onvoldoende overeen met de maatschappelijke voorkeuren, 'overconsumptie' van parkeren en grote negatieve externe effecten).

Een deel van de openbare parkeerplaatsen betreft *gereguleerde* openbare parkeerplaatsen. Op deze plaatsen richt zich de uitvoering van het gemeentelijk parkeerbeleid. Voor deze plaatsen noopt parkeerdruk tot regulering en voor deze plaatsen stellen de vragen van (locale) bereikbaarheid en leefbaarheid zich het meest indringend. Deze plaatsen dienen ingericht te worden, voor deze plaatsen gelden verbodsbepalingen, op deze plaatsen dient toezicht gehouden te worden, voor deze plaatsen moeten vergunningen uitgegeven worden en moet betaald worden.

Een andere indeling van de openbare parkeerplaatsen en de gereguleerde openbare parkeerplaatsen betreft de fysieke verschijningsvorm van de parkeerplaatsen:

- op en langs de straat,
- op parkeerterreinen,
- in garages.

Omdat de kosten en opbrengsten van deze parkeerplaatsen verschilt, is het belang om kwantitatief inzicht te hebben in de aantallen per type openbare (gereguleerde) parkeerplaats.

Het aantal openbare parkeerplaatsen naar type binnen de bebouwde kom

Opmerkelijk genoeg ontbreekt in Nederland een kwantitatief inzicht in het aantal openbare parkeerplaatsen en zelfs in het aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen. Kwantitatieve gegevens over het aantal parkeerplaatsen naar type zijn in Nederland onvolledig en slechts voor enkele gemeenten afzonderlijk voorhanden; een totaaloverzicht ontbreekt.

Het onderhavige onderzoek heeft een eerste stap gezet om deze lacune in te vullen (tabel S1) door middel van:

- statistische gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek en individuele gemeenten;
- kengetallen die ontleend zijn aan een grootschalige telefonische enquête onder 200 kleine, middelgrote en grote gemeenten (37% van alle gemeenten per 1-1-2000);
- kengetallen die berekend zijn met behulp van de gegevens van een schriftelijke enquête onder 73 kleine, middelgrote en grote gemeenten (in deze gemeenten woont 30% van de Nederlandse bevolking);
- nieuwe empirische gegevens over het aantal parkeerplaatsen op en langs de straat;
- inzichten, normen en gegevens uit secundaire bronnen;
- variabelen per gemeente die direct of indirect verband houden met het aantal parkeerplaatsen: aantal inwoners, aantal woningen naar type, aantal personenauto's, aantal bedrijfsauto's, aantal arbeidsplaatsen en de weglengte binnen de bebouwde kom.

Het aantal parkeerplaatsen in Nederland kan worden geraamd op 12,5 tot 15,6 miljoen. Het aantal openbare parkeerplaatsen wordt geraamd op 8,9 miljoen parkeerplaatsen. Van het totaal aantal openbare parkeerplaatsen bevindt zich 81% op en langs straat, 17% op terreinen en 2% in parkeergarages (tabel S1).

Tabel S1 Totaal aantal openbare parkeerplaatsen in alle Nederlandse gemeenten naar grootteklasse in het jaar 2000

Type	Gemeenten	< 20.000	20.000 – 50.000	50.000 – 100.000	≥ 100.000	Totaal
Op en langs straat		1.813.000	2.467.000	1.048.000	1.838.000	7.166.000
Op terreinen		232.500	415.500	249.800	638.200	1.536.000
In parkeergarages		700	22.600	31.900	107.000	162.200
Totaal		2.046.200	2.905.100	1.329.700	2.583.200	8.864.200

De raming van IOO voor het aantal openbare parkeerplaatsen is gebaseerd op globale empirie en is met onzekerheid omgeven. Indien alle openbare parkeerplaatsen binnen en buiten de bebouwde kom in alle gemeenten feitelijk geteld zouden kunnen worden, is niet uitgesloten dat het totaal aantal openbare parkeerplaatsen uitkomt op maximaal 12 miljoen plaatsen. Voordat betere gegevens voorhanden zijn en de ramingssystematiek van IOO verder is verfijnd, kan uitgegaan worden van de geraamde 8,9 miljoen openbare plaatsen.

Eénvijfde van het aantal openbare parkeerplaatsen wordt gereguleerd door gemeenten (tabel S2). Deze plaatsen zijn ingericht, gereguleerd, in parkeerduur beperkt, gecontroleerd, gefiscaliseerd of vergunningplichtig. De parkeerinkomsten van de gemeenten worden verkregen uit 30% van deze plaatsen (0,5 miljoen betaalde plaatsen op 1,7 miljoen gereguleerde openbare parkeerplaatsen). Hieruit kan ook geconcludeerd dat er nog een grote 'betaalpotentie' is voor het parkeren: voor 94% van de openbare parkeerplaats hoeft geen parkeerbelasting betaald te worden.

Tabel S2 Aantal openbare en aantal geregleerde openbare parkeerplaatsen per groep gemeenten naar grootteklasse: landelijk totaal in 2000

Aantal parkeerplaatsen	< 20.000	20.000 – 50.000	50.000 – 100.000	≥ 100.000	totaal
Aantal openbare parkeerplaatsen	2.046.200	2.905.100	1.329.700	2.583.200	8.864.200
<i>gemiddeld per 1.000 inwoners</i>	<i>565,1</i>	<i>583,5</i>	<i>561,5</i>	<i>527,6</i>	<i>558,8</i>
<i>waarvan geregleerde plaatsen:</i>					
- Op en langs straat	172.000	573.100	193.000	443.600	1.381.700
- Op terreinen	46.000	122.000	35.000	22.000	225.000
- In parkeergarages	0	19.400	21.300	60.700	101.400
- Betaalde plaatsen	≈ 0	43.800	88.100	360.800	492.700
- Belanghebbenden plaatsen	≈ 0	≈ 0	38.800	333.900	372.700
Totaal geregleerde plaatsen	218.000	714.500	249.300	526.300	1.708.100

Het aantal openbare parkeerplaatsen naar functie

De openbare parkeerplaatsen worden gebruikt voor drie functies: wonen (woninggebonden), werken (bedrijfsgebonden) en bezoeken (bestemminggebonden). De bestemmingsgebonden parkeerplaatsen

worden gebruikt om te winkelen, te recreëren, scholen te bezoeken, ziekenhuizen te bezoeken, et cetera, et cetera (tabel S3).

Tabel S3 Aantal openbare parkeerplaatsen (x 1.000) in Nederland naar bestemming in 2000

Aantal openbare parkeerplaatsen naar bestemming	Totaal	In procenten
- Woninggebonden	6.960,0	86,3
- Bedrijfsgebonden	587,8	7,3
- Bestemmingsgebonden	514,0	6,4
Totaal	8.061,8	100,0

Het totaal aantal geraamde openbare parkeerplaatsen (8,9 miljoen) is voldoende voor alle functies die de openbare parkeerplaatsen dienen te vervullen (8,1 miljoen) en de geraamde overcapaciteit is aannemelijk.

Het aantal openbare parkeerplaatsen in publiek eigendom

Alle openbare parkeerplaatsen op en langs straat zijn eigendom van de gemeente en zijn daarom publiek eigendom. De openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen en in parkeergarages zijn niet volledig publiek eigendom. Van de openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen is 19% privaat eigendom en van de openbare parkeerplaatsen in parkeergarages 58%. Er wordt geraamd dat 98½% van de openbare parkeerplaatsen publiek eigendom is (tabel S4). Het bezit en de exploitatie van de openbare parkeerplaatsen is nog in sterke mate een publieke taak.

Tabel S4 Totaal aantal openbare parkeerplaatsen in Nederland in privaat en publiek eigendom in 2000

Openbare parkeerplaatsen	Publiek eigendom	Privaat eigendom	Totaal
- Op en langs straat	7.166.000	-	7.166.000
- Op terreinen	1.493.250	42.750	1.536.000
- In parkeergarages	68.124	94.076	162.200
Totaal	8.727.374	136.826	8.864.200

De kosten van de openbare parkeerplaatsen

Uit de rekeningen van de gemeenten kunnen de baten en lasten van het gemeentelijk parkeerbeleid vastgesteld worden. De lasten die in het jaar 2000 aan het parkeerbeleid worden toegerekend (alle lasten die verband houden met parkeervoorzieningen, handhaving en parkeermeters) bedragen volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek € 327,6 miljoen.

Tegelijkertijd is in het onderzoek duidelijk geworden dat de gemeenten niet *alle* kosten *volledig* aan het parkeerbeleid toerekenen (investeringskosten, kapitaalkosten, overhead, grondkosten e.d.). Ook zijn er gemeenten die de voeding van een mobiliteitsfonds toerekenen aan de lasten van het parkeerbeleid. De onvolledigheid van de gemeentelijke kostentoerekeningen maakt de onderlinge vergelijkbaarheid van

de kosten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen tussen de gemeenten problematisch. Om deze redenen zijn de totale financiële kosten van de openbare parkeerplaatsen op twee wijzen gecalculeerd. De totale jaarlijkse financiële kosten (100%) bestaan uit de afschrijving van de investeringskosten (18%), de exploitatiekosten (27%) en de kosten van het grondgebruik (55%). De berekende totale financiële kosten liggen in de zelfde orde van grootte als de marktprijzen van de parkeerplaatsen. Geconcludeerd wordt dat in het jaar 2000 de totale financiële kosten van alle openbare parkeerplaatsen € 4 miljard per jaar bedraagt.

Naast de totale financiële kosten van de openbare parkeerplaatsen dient ook rekening gehouden te worden met de maatschappelijke kosten vanwege de negatieve externe effecten van de openbare parkeerplaatsen: aantasting leefbaarheid, veiligheid en milieuverontreiniging. Een voorzichtige schatting van de jaarlijkse maatschappelijke kosten van alle openbare parkeerplaatsen komt uit op € 1,6 miljoen. Daarnaast veroorzaken parkeerplaatsen ook positieve economische effecten (bereikbaarheid, vestigingsplaatsfactor, locatiefactor e.d.). Omdat deze positieve economische effecten moeilijk meetbaar zijn, vooral lokaal optreden, en bovendien in belangrijke mate reeds in het hoge bezoekerstarief zijn verdisconteerd, wordt voor de maatschappelijke opbrengsten deze "opbrengsten" niet meegenomen.

De totale maatschappelijke kosten van alle openbare parkeerplaatsen kan geraamd worden op € 5,6 miljard, oftewel per jaar gemiddeld € 630 per openbare parkeerplaats (tabel S5).

Bij de bepaling van de kosten is niet alleen uit gegaan van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen (1,7 miljoen plaatsen) maar ook van de niet-gereguleerde openbare parkeerplaatsen (7,2 miljoen plaatsen). In het onderzoek wordt ook rekening gehouden met de kosten van 81% van de openbare parkeerplaatsen die de gemeenten niet berekenen en toerekenen aan hun "parkeerbeleid".

Tabel S5 De jaarlijkse kosten van alle (gereguleerde) openbare parkeerplaatsen (mln. €)

Kosten alle plaatsen (mln. €)	Alle gereguleerde openbare parkeerplaatsen (1.708.100)		Alle openbare parkeerplaatsen (8.864.200)	
	(mln. €)	in %	(mln. €)	in %
- Kosten in de gemeenteadministraties	328	22	328	6
- Totale financiële kosten	1.180	78	4.000	72
<i>waarvan:</i>				
* <i>afschrijving investeringskosten</i>	* 212	* 14	* 720	* 13
* <i>exploitatiekosten</i>	* 319	* 21	* 1.080	* 19
* <i>rente-verlies grondkosten</i>	* 649	* 43	* 2.200	* 40
- Maatschappelijke kosten	330	22	1.590	28
Totale kosten (financieel & maatschappelijk)	1.510	100	5.590	100

De kosten van de *gereguleerde* openbare parkeerplaatsen in de gemeentelijke rekeningen vormen 22% van de totale financiële en maatschappelijke kosten. Zelfs als in het geheel géén rekening wordt gehouden met de maatschappelijke kosten én de grondkosten van de parkeerplaatsen dan vormen de kosten van het parkeerbeleid in de gemeentelijke boekhouding slechts 62% van de totale financiële kosten (excl. grondkosten) of de marktwaarde (excl. grondkosten) van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen. Dit wordt verklaard omdat 71% van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen niet-betaalde parkeerplaatsen betreft en omdat in de gemeentelijke kostenbepalingen niet alle kosten adequaat zijn verdisconteerd.

De publieke en private opbrengsten van de openbare parkeerplaatsen

De baten van het gemeentelijk parkeerbeleid (opbrengsten van de parkeerbelasting, naheffingen gemeentelijke parkeerbelasting, parkeertarieven, vergunningen en concessies) bedragen in het jaar 2000 volgens de gemeentelijke rekeningen € 361,7 miljoen. Achtentzevenzig procent bestaat uit de opbrengst van parkeerbelastingen, parkeertarieven, vergunningen en concessies. Tweeëntwintig procent van de gemeentelijke baten van het parkeerbeleid bestaat uit de opbrengsten van boetes en aanslagen op grond van overtredingen van de gemeentelijke parkeerbelasting. Ook het ministerie van Justitie realiseert 'parkeeropbrengsten'. Bij overtredingen van de Wet Mulder legt de politie een boete op. Het totaal van de opbrengsten van het Rijk is geraamd op € 38,7 miljoen (tabel S6).

Bij de opbrengsten van de openbare parkeerplaatsen moet ook rekening gehouden worden met de opbrengsten van de openbare parkeerplaatsen in parkeergarages en op parkeerterreinen die in privaat eigendom zijn en die privaat geëxploiteerd worden (135.000–150.000 plaatsen). Indien aangenomen wordt dat de opbrengsten minimaal voldoende zijn om de jaarlijkse financiële kosten (incl. grondkosten) goed te maken dan wordt met deze plaatsen ongeveer € 545 miljoen bruto-opbrengsten gegenereerd.

Tabel S6 Publieke en private opbrengsten van het parkeerbeleid van gemeenten, Rijk en private exploitanten in 2000 (mln. euro)

Publieke en private opbrengsten	mln. €	in %
Gemeenten:		
- Parkeerbelastingen, tarieven en vergunningen	280,1	29,7
- Boetes en aanslagen vanwege overtreding parkeerbelasting	81,6	8,6
Totaal gemeenten	361,7	38,3
Rijk: boetes (overtreding Wet Mulder)	38,7	4,1
Privaat eigendom en exploitatie openbare parkeerplaatsen	545,0	57,6
Totaal gemeenten, Rijk en private exploitanten	945,4	100,0

Wordt met zowel de private (€ 545 miljoen) als de publieke opbrengsten (€ 400 miljoen) van de openbare parkeerplaatsen rekening gehouden dan zijn de bruto-opbrengsten op jaarbasis ongeveer € 945 miljoen.

De netto-opbrengsten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen

Indien uitgegaan wordt van de kosten zoals die aangetroffen worden in de gemeentelijke administraties dan wordt met de gereguleerde openbare parkeerplaatsen jaarlijks een batig saldo gerealiseerd van € 72 miljoen (tabel S7). Omdat de gemeenten niet *alle* kosten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen kosten *volledig* doorbelasten aan de parkeerplaatsen (onder andere investeringskosten, kapitaalkosten, grondkosten, overhead) worden de netto-inkomsten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen in de gemeentelijke rekeningen overschat. Indien voor deze onderschatting gecorrigeerd wordt dan is de conclusie dat de jaarlijkse netto-opbrengsten van de gereguleerde publieke en private openbare parkeerplaatsen € 235 miljoen negatief zijn. De opbrengsten van gemeenten, Rijk en private exploitanten dekken viervijfde van de totale financiële kosten. Wordt bovendien rekening gehouden met de maatschappelijke kosten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen dan schieten de opbrengsten jaarlijks € 565 tekort, oftewel € 330 per gereguleerde openbare parkeerplaats.

Tabel S7 Netto-opbrengsten van alle (gereguleerde) openbare parkeerplaatsen (mln. €)

Kosten alle plaatsen (mln. €)	Alle gereguleerde openbare parkeerplaatsen (1.708.100)	Alle openbare parkeerplaatsen (8.864.200)
Bruto-opbrengsten gemeenten en Rijk	400	400
Kosten gemeentelijke administratie	328	n.v.t.
Netto publieke opbrengsten	72	n.v.t.
Bruto-opbrengsten gemeenten, Rijk en private exploitanten	945	945
Kosten gemeentelijke administratie én kosten private exploitanten	873	n.v.t.
Netto publieke en private opbrengsten	72	n.v.t.
Totale financiële kosten	1.180	4.000
<i>waarvan</i>		
* <i>afschrijving investering en exploitatiekosten</i>	* 531	* 1.800
* <i>renteoverlies grondkosten</i>	* 649	* 2.200
Netto publieke en private opbrengsten (financieel)	-/ 235	-/ 3.055
Totale kosten: financieel & maatschappelijk	1.510	5.590
Netto publieke en private opbrengsten (financieel & maatschappelijk)	-/ 565	-/ 4.645

Indien rekening wordt gehouden met de kosten die niet doorberekend worden en de openbare parkeerplaatsen waarvoor geen kosten worden gecalculeerd door de gemeenten (de niet-gereguleerde openbare parkeerplaatsen) dan ontstaat een geheel ander beeld van de netto-opbrengsten van het parkeerbeleid in Nederland. De netto-opbrengsten van alle openbare parkeerplaatsen zijn € 3 miljard negatief indien uitgegaan wordt van de totale financiële kosten van de openbare parkeerplaatsen en € 4,6 miljard indien uitgegaan wordt van de financiële én maatschappelijke kosten. De publieke en private opbrengsten van de openbare parkeerplaatsen dekken 24% respectievelijk 17% van de kosten. In het laatste geval wordt elke openbare parkeerplaats jaarlijks met € 524 “gesubsidieerd” door de belastingbetaler.

Zelfs indien aangenomen wordt dat alle grondkosten van de 8,9 miljoen openbare parkeerplaatsen volledig doorbelast zijn en worden in de grondkosten van de huizen en bedrijfsgebouwen dan kunnen de totale financiële kosten (excl. grondkosten) geraamd worden op € 1,8 miljard en de totale maatschappelijke én financiële kosten (excl. grondkosten) op € 3,4 miljard. De publieke en private opbrengsten dekken dan 53 respectievelijk 28% van de kosten en nog steeds wordt een aanzienlijke “subsidie” uit algemene belastingmiddelen versterkt aan de autobezitter/gebruiker van openbare parkeerplaatsen. Daarbij is geen rekening gehouden met de positieve economische effecten en maatschappelijke baten (bereikbaarheid, economische dynamiek, concurrentiepositie, vestigingsplaatsfactor, locatiefactor e.d.) van de openbare parkeerplaatsen. Ten aanzien van de openbare parkeerplaatsen is gezien de “impliciete subsidie” nog lang de situatie niet bereikt dat de gebruiker van een parkeerplaats zelf alle kosten draagt.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding studie

In het regeerakkoord van het tweede kabinet-Kok is vastgelegd dat onderzoek gedaan zal worden naar de publieke kosten van parkeren. Deze behoefte sluit aan bij de nieuwe richting die met het parkeerbeleid ingeslagen moet worden en bij de actuele beleidsvragen.

1.2 Ontwikkeling parkeerbeleid

Tot eind jaren zeventig van de vorige eeuw was sprake van een volgend parkeerbeleid waarbij altijd zo veel mogelijk werd voorzien in de behoefte aan parkeergelegenheid. De vraag naar parkeerplaatsen was autonoom bepaald en werd niet beleidsmatig beïnvloed door parkeerbeleidsmaatregelen. Aan deze ontwikkeling kwam een einde toen het groeiende autoverkeer de bereikbaarheid van binnensteden in toenemende mate bedreigde.

Sinds eind jaren zeventig van de vorige eeuw is het overheidsbeleid gericht op een beperking van de automobilititeit door onder andere een sturend parkeerbeleid. Niet langer is de parkeerbehoefte taakstellend voor het parkeerbeleid, maar het functioneren van het verkeerssysteem in stedelijk verband. De aandacht wordt vooral gericht op het terugdringen van het niet-noodzakelijke autoverkeer: het woonwerkverkeer. De instrumenten die de overheden gebruiken, zijn parkeernormen (aantal parkeerplaatsen per type bedrijfslocatie), parkeertarieven en een regionale aanpak van het parkeerbeleid. De doelstellingen van het sturend parkeerbeleid en de normstelling van het aantal parkeerplaatsen worden breed onderschreven. Echter de feitelijke betekenis van het locatiebeleid is beperkt. De gemeenten beconcurreren elkaar door bedrijven ruime parkeervoorzieningen aan te bieden. En omdat het bedrijfsparkeren op eigen terrein nauwelijks gereguleerd kan worden, blijft de invloed van het parkeerbeleid beperkt. Opvallend is verder dat in het sturend parkeerbeleid het woninggebonden parkeren nauwelijks aandacht krijgt. Dit is opmerkelijk omdat de parkeersituaties in woonwijken relevant zijn voor de vervoerswijzekeuze op korte afstand en de parkeersituaties een grote invloed hebben op de leefbaarheid in wijken.

Sinds begin jaren negentig krijgt het parkeerbeleid op gemeentelijk niveau een belangrijke impuls door de fiscalisering van de parkeerboete. De gemeenten krijgen financieel belang bij de handhaving van hun parkeerbeleid, het aantal gereguleerde parkeerplaatsen neemt toe en de tarieven gaan omhoog om het hoofd te bieden aan de parkeerdruk. De gemeenten richten zich daarbij vooral op het parkeren van bezoekers.

Rond de millenniumwisseling treedt een nieuwe fase in. Een aantal fundamentele vragen worden opnieuw gesteld, er ontstaat behoefte aan nieuwe beleidsinformatie en de instrumenten van het parkeerbeleid worden opnieuw doordacht.

1.3 Actuele beleidsvragen

In diverse gemeenten wordt de doelstelling 'leefbaarheid' belangrijker en wordt geprobeerd om de doelstellingen 'leefbaarheid' en 'bereikbaarheid' met elkaar in overeenstemming te brengen door parkeerplaatsen op straat te substitueren door duurdere parkeerplaatsen in bebouwde voorzieningen. Omdat de parkeerplaatsen van bewoners vaak zeer laag geprijsd zijn, lukt deze substitutie slechts in beperkte mate. Gemeenten hebben bovendien vaak onvoldoende argumenten om aan de burgers duidelijk te maken waarom de parkeertarieven moeten toenemen. In de feitelijke uitvoering van het gemeentelijk parkeerbeleid ontstaat behoefte aan een juiste beprijzing van parkeervoorzieningen en aan een deugdelijke onderbouwing van de prijzen. Aan deze praktische beleidsbehoefte is tot nu toe opvallend weinig aandacht besteed.

Op landelijk niveau wordt met het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020 een nieuwe richting ingeslagen. De vrijheid van de burger ten aanzien van zijn mobiliteitskeuze wordt gerespecteerd als de maatschappelijke kosten van zijn keuze volledig gedragen worden. Om de doelstellingen 'bereikbaarheid', 'leefbaarheid' en 'veiligheid' met elkaar in overeenstemming te brengen, dienen tevens nieuwe effectieve instrumenten en nieuwe vormen van samenwerking ontwikkeld te worden (publiek-privaat, centraal-decentraal). Voor de maatschappelijke beprijzing van parkeerplaatsen, voor de ontwikkeling van nieuwe instrumenten in het licht van de prioriteiten van het NVVP, en voor de nieuwe samenwerkingsvormen ontbreken belangrijke inzichten.

Verder ontstaat beleidsaandacht voor de concurrentie tussen groepen gebruikers van parkeervoorzieningen, de ongelijke behandeling van de diverse groepen gebruikers en de vele gebruikers van parkeervoorzieningen die buiten schot blijven. Bezoekers betalen aanzienlijk meer dan bewoners, bedrijven meer dan bewoners, en bewoners en bezoekers in vergunningplichtige gebieden aanzienlijk meer dan bewoners en bezoekers in niet-vergunningplichtige gebieden. Het leeuwendeel van de openbare parkeerplaatsen bevindt zich op en langs straat in gebieden waarin het parkeren in het geheel niet gereguleerd is; deze grote groep gebruikers betaalt niet direct voor het gebruik van de parkeerplaatsen.

De huidige instrumenten van het sturend parkeerbeleid zijn onvoldoende flexibel en het prijsinstrument wordt door gemeenten (nog) onvoldoende gedifferentieerd ingezet. Grote aantallen automobilisten merken niets van de parkeerkosten die zij veroorzaken en daardoor worden de doelstellingen ten aanzien van leefbaarheid, CO₂-reducties en energiebesparing slechts in beperkte mate naderbij gebracht. Deze probleemanalyse leidt tot de prille gedachte dat een integraal parkeerbeleid als onderdeel van een breed beleidspakket zich zou dienen te richten op alle voertuigen en (openbare) verblijfsruimten en wellicht zelfs op voertuigsystemen (collectief, individueel, publiek en privaat). Dit zou kunnen leiden tot nieuwe instrumenten als een fiscale verblijfsheffing voor de auto's die het gebied betreden en gebruikmaken van de schaarse ruimte. Voor de verdere ontwikkeling van deze beleidsoptie zijn nieuwe inzichten nodig.

Mede om vorenstaande redenen is in het regeerakkoord van het tweede kabinet-Kok vastgelegd dat onderzoek gedaan zal worden naar “de publieke kosten en opbrengsten van parkeren”. Het onderzoek zou zich volgens het regeerakkoord moeten richten op de omvang van de publieke kosten en opbrengsten van parkeren, de actoren die bijdragen aan de publieke kosten en opbrengsten van parkeren, de rol van Rijk en gemeenten, en de mogelijke bijdrage van het parkeerbeleid aan de oplossing van de congestie- en leefbaarheidsproblematiek. Op deze wijze worden opbrengsten, kosten, gebruikers, betalers en financiers van parkeren in onderling verband gebracht. Het onderhavige onderzoek tracht de belofte van het kabinet in te lossen.

1.4 Opzet studie

Opzet studie

De studie is dusdanig opgezet dat aangesloten wordt bij de actuele beleidsvragen en dat inzichten aangereikt worden om het parkeerbeleid opnieuw te kunnen doordenken. De studie is een verkennende inventarisatie van vier onbekende grootheden:

- het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen naar aard, omvang en gebruik,
- de (maatschappelijke) kosten en opbrengsten van deze parkeerplaatsen,
- de financieringswijze (publiek, privaat) van deze parkeerplaatsen en de relatie tussen kosten en opbrengsten (inclusief tariefering),
- een representatief overzicht van het gemeentelijk parkeerbeleid.

Een nevendoel van de studie is om inzicht te krijgen in de beschikbare, benodigde en ontbrekende parkeergegevens. Op deze wijze hoopt de studie ook richtinggevend te zijn voor nader onderzoek.

Tijdens de looptijd van de studie is op pragmatische wijze inhoud gegeven aan de diverse begrippen en definities die ontwikkeld zijn: openbare parkeerplaatsen, gereguleerde openbare parkeerplaatsen, maatschappelijke kosten, publieke kosten, et cetera (zie bijlage 1).

Aanpak studie

In de studie is gebruikgemaakt van de vele gefragmenteerde secundaire bronnen op het gebied van parkeren. Het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen is geraamd met behulp van:

- een aantal variabelen die op gemeenteniveau beschikbaar zijn en die op directe of indirecte wijze verband houden met ‘parkeren’,
- kengetallen en inzichten uit secundaire bronnen,
- de gegevens uit de Parkeermonitor,
- enquêtegegevens per gemeente,
- eigen metingen.

Door deze aanpak geeft de studie tevens een actueel overzicht van hetgeen beschikbaar en bekend is of geraamd kan worden. De ramingsystematiek kan in de toekomst door middel van detailstudies verder verfijnd worden.

Het representatieve beeld over het gemeentelijk parkeerbeleid in Nederland is verkregen door middel van een telefonisch interview onder 200 kleine, middelgrote en grote gemeenten, een schriftelijke enquête onder 73 gemeenten, en diepte-interviews bij 18 gemeenten.

De onderzoekers zijn schatplichtig aan de vele beleidsambtenaren in de gemeenten die hun medewerking hebben verleend aan het onderzoek. Wij hopen met de resultaten van de studie de gemeenten inzichten aan te reiken die zij kunnen gebruiken in de verdere beleidsontwikkeling van hun parkeerbeleid.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het gemeentelijke parkeerbeleid. De kenmerken van het parkeerbeleid zijn in kaart gebracht door middel van een grootschalige enquête onder de Nederlandse gemeenten en door middel van deskresearch.

In hoofdstuk 3 wordt uitgebreid ingegaan op de raming van het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen. Bij de raming van het aantal parkeerplaatsen worden drie invalshoeken gekozen: het type parkeerplaats: op en langs de straat, op terreinen of in garages. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de aard van de parkeerplaats (niet-gereguleerd, gereguleerd en betaald) en de functie van de parkeerplaats (woninggebonden, bedrijfsgebonden en bestemmingsgebonden). Hoofdstuk 5 gaat in op de kosten van de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen. Als een eerste globale verkenning wordt daarbij tevens aandacht besteed aan de mogelijke maatschappelijke kosten van de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen. Hoofdstuk 6 inventariseert de opbrengsten van de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen. In dit hoofdstuk worden de opbrengsten ook vergeleken met de (maatschappelijke) kosten. In deze confrontatie blijkt dat de opbrengsten van het parkeerbeleid niet zonder meer de kosten overtreffen.

2 Parkeerbeleid in Nederland

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op het gemeentelijke parkeerbeleid. Het hoofdstuk is gebaseerd op secundaire literatuur, parkeernota's van gemeenten en de resultaten van een telefonische enquête onder 200 gemeenten. Omdat in vergelijkende studies van het gemeentelijke parkeerbeleid de aandacht veelal alleen uitgaat naar de grote gemeenten is in dit onderzoek ook expliciet aandacht besteed aan de kleine en middelgrote gemeenten. Op deze wijze ontstaat een representatief beeld van het gemeentelijke parkeerbeleid aan de vooravond van de implementatie van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan of zijn opvolger. Vele gemeenten, regio's en provincies zullen het NVVP of zijn opvolger gaan vertalen in provinciale, regionale en gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen. Zij kunnen de resultaten van dit onderzoek bij hun afwegingen betrekken. De gemeenten kunnen hierbij de kosten en opbrengsten per inwoner, per gemeente, per parkeerplaats en dergelijke gebruiken om het eigen parkeerbeleid mee te vergelijken.

Paragraaf 2.2 beschrijft de ontwikkeling van het parkeerbeleid in de afgelopen twee decennia. De volgende drie paragrafen gaan in op de praktijk van het gemeentelijke parkeerbeleid: de doelstellingen (par. 2.3), de ontwikkelingen (par. 2.4) en de instrumenten (par. 2.5). In deze paragrafen zijn de gegevens van de enquête verwerkt. In de slotparagraaf (par. 2.6) worden de bevindingen uit de voorafgaande hoofdstukken samengevat als uitdagingen voor de toekomst.

2.2 De ontwikkeling van het parkeerbeleid

Volgend parkeerbeleid

Iedere autoverplaatsing begint en eindigt vrijwel altijd op een parkeerplaats. Tot eind jaren zeventig van de vorige eeuw was er sprake van een volgend parkeerbeleid waarbij altijd zo veel mogelijk werd voorzien in de behoefte aan parkeergelegenheid. De vraag naar parkeerplaatsen was autonoom bepaald en werd niet beleidsmatig beïnvloed door parkeerbeleidsmaatregelen. Het groeiende autoverkeer verstopte de steden echter steeds meer, waardoor de bereikbaarheid van belangrijke centra in ernstige mate werd belemmerd. Er komt een einde aan de grootschalige uitbreidingen van het wegennet in binnensteden. Er werd steeds meer gekozen voor het behoud van de kwaliteit van de binnenstad, maar tegelijk ook voor een bereikbare binnenstad.

Sturend parkeerbeleid

In het kader van het overheidsbeleid dat gericht is op een beperking van de groei van de automobilititeit is het begrip sturend parkeerbeleid geïntroduceerd. In het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) uit 1976 wordt gesteld dat niet langer de parkeerbehoefte taakstellend is voor de parkeergelegenheid, maar het functioneren van het ver-

keersysteem in stedelijk verband. Het parkeren wordt gebruikt als instrument om de automobilititeit te beïnvloeden. De aandacht is met name gericht op het niet-noodzakelijke autoverkeer. In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) wordt het parkeerbeleid gezien als een instrument om het woon-werkverkeer per auto terug te dringen. Instrumenten die daarbij ingezet worden zijn parkeernormen bij bestemmingsplannen, parkeertarieven en een regionale aanpak van het parkeerbeleid. De parkeerbehoefte wordt extern genormeerd en gemaximeerd. Het SVV-II is formeel van kracht tot 2002 en zal – als het door de Tweede Kamer is vastgesteld – worden opgevolgd door het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan.

Een onderdeel van het sturend parkeerbeleid is het locatiebeleid. Dit beleid heeft als doel te bewerkstelligen dat het juiste bedrijf op de juiste plaats wordt gevestigd door de afstemming tussen bereikbaarheidsprofielen van locaties en mobiliteitsprofielen van bedrijven. In 1988 zijn door het ministerie van VROM de bereikbaarheidsprofielen A, B en C gedefinieerd. Activiteiten met grote aantallen werknemers en/of bezoekers (bijvoorbeeld zakelijke dienstverlening) komen in aanmerking voor locaties met bereikbaarheidsprofiel A. Activiteiten met relatief weinig bezoekers en/of werknemers die bovendien afhankelijk zijn van een goede bereikbaarheid per (vracht)auto (bijvoorbeeld productie- en distributiebedrijven) komen in aanmerking voor locaties met bereikbaarheidsprofiel C. De goede bereikbaarheid per auto en per openbaar vervoer waardoor B-locaties worden gekenmerkt, is onder meer belangrijk voor ziekenhuizen en kantoren.

Op strategisch niveau is de doorwerking van het locatiebeleid succesvol geweest. De doelstellingen worden breed onderschreven en het ABC-locatiebeleid is opgenomen in vele provinciale, regionale of gemeentelijke vervoersplannen. Op operationeel niveau is het beleid echter minder succesvol. In veel gevallen hechten de gemeenten meer waarde aan de economische belangen die verbonden zijn aan de vestiging van een bedrijf binnen de gemeentegrenzen dan aan de mobiliteitsgevolgen van zo'n vestiging. De gemeenten blijken bovendien weinig moeite te doen om de economische en mobiliteitsbelangen met elkaar te verenigen.¹ Andere problemen op gemeenteniveau zijn dat de openbaarvervoersalternatieven bij potentiële A-locaties van onvoldoende kwaliteit zijn, dat er geen congestieproblemen zijn die nopen tot reductie van de automobilititeit, dat nieuwe locaties met de beperkende parkeernormen in concurrentie zijn met bestaande gebouwen met relatief veel parkeerplaatsen, en dat de normen de gemeenten onvoldoende mogelijkheid tot maatwerk bieden.²

¹ Karel Martens, *ABC-locatiebeleid in de praktijk: de rol van gemeenten, provincies en Inspecties Ruimtelijke Ordening in de doorwerking van het ABC-locatiebeleid in strategisch beleid en operationele beslissingen, vakgroep Planologie KU Nijmegen, rapport nummer 16, Nijmegen, 1996; C.B.F. Kuipers, Meer ruimte voor parkeren?, in: Vexpansie, nr. 4, december 1999.*

² Ministerie van Volkshuisvesting, *Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Locatiebeleid in uitvoering; een tussenstand, Den Haag, 1994, blz. 18.*

Ondanks de indringende discussie tussen IPO/VNG en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over de aard van normering (kwantitatief, kwalitatief, landelijk uniform, gebiedsgericht) blijven er voldoende redenen voor een sturend parkeerbeleid.³ Omdat de auto dagelijks gemiddeld zevenenvijftig minuten per uur stilstaat, is het geen vreemde gedachte om het mobiliteitsbeleid ook te richten op de stilstaande auto.⁴ Verder heeft volgens een onderzoek van Ligtermoet & Louwerse 35-40% van de autosolisten tijdens het woonwerkverkeer in de Amsterdamse en Utrechtse agglomeratie een voldoende goed alternatief. Indien deze autosolisten door vraagbeïnvloedend beleid (waaronder een sturend parkeerbeleid) overstappen op de alternatieven daalt het aantal verliesuren door congestie met 40-70%.⁵ De verdere ontwikkeling van een sturend parkeerbeleid wordt daarbij niet bevorderd door - ondanks de diverse pogingen - de zwakke ontwikkeling van de monitorinstrumenten.⁶

Daarnaast is er voor de toekomst meer aandacht nodig voor de bereikbaarheid van centrumlocaties. Bij met name de sleutelprojecten is het streven om aantrekkelijk te zijn voor zowel het openbaar vervoer (onder andere hogesnelheidslijnen) als de auto, en bij het laatste hoort ruimte voor parkeren. Volgens Kuijpers dient dit parkeren wel stevig geprijsd te zijn, zullen ondergrondse oplossingen eerder regel dan uitzondering zijn, en dienen de doelen van het locatiebeleid gehandhaafd te blijven. Een verruiming van het beleid ten aanzien van parkeren heeft namelijk ook als risico dat de autobereikbaarheid eerder slechter dan beter wordt. Een dergelijke verruiming kan dus alleen wanneer deze wordt ingepast in het bredere stedelijke beleid waarbij op evenwichtige wijze aandacht besteed wordt aan bereikbaarheid, overlast, leefbaarheid en ruimtelijke inpassing van het parkeren. Om aan deze aspecten voldoende aandacht te kunnen besteden en om innovatieve oplossingen te stimuleren die bereikbaarheid en leefbaarheid combineren (ondergronds en meervoudig ruimtegebruik) is een juiste beprijzing van de parkeervoorzieningen van het grootste belang.⁷

Een van de uitgangspunten van sturend parkeerbeleid is dat parkeren een eigen maatschappelijk-economische prijs moet krijgen. Schaarste en prijs zijn belangrijke middelen om de concurrentiepositie van alternatieve vervoerwijzen ten opzichte van de auto te veranderen. Aan

³ Tweede Kamer, *Parkeerbeleid, vergaderjaar 1996-1997*, 22 383, nr. 9.

⁴ Elsevier, *Parkeerbeleid: het laatste wapen tegen de verkeerschaos*, 21 september 1996, nr. 38, blz. 38.

⁵ Dirk Ligtermoet en Rien Sleurink, *De effectruimte van vraagbeïnvloedend mobiliteitsbeleid*, Gouda, 1998.

⁶ Deze conclusie is gebaseerd op: ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Beleideffectrapportage 1999: beleidseffectmeting Verkeer en Vervoer*, Den Haag, 2000, blz. 88 (als indicator voor de effecten van sturend parkeerbeleid is - bij gebrek aan een goede indicator - gehanteerd het percentage gemeenten met meer dan 30.000 inwoners met betaald parkeren); C.P. Hoogeveen, *De dynamiek van de parkeerbalans; reactie op het Grontmij-rapport 'Parkeerbalans, instrument voor mobiliteitsbeleid'*, Quattro, s.l., 1996; de heterogeniteit van de monitorgegevens op gemeentelijk niveau (zie hiervoor J.P. van 't Hoff en D.C. Zoutendijk, *Monitoringstelsel Planwet verkeer en vervoer, T99-21, Traffic Test*, Veenendaal, 1999); de gestrande pogingen om in de afgelopen jaren te komen tot een landelijk beeld van het stedelijke parkeerareaal; en ten slotte op de onvoldoende benutting door de gemeenten van de handreiking voor monitorgegevens op de CROW-parkeerdisk.

⁷ C.B.F. Kuijpers, *Meer ruimte voor parkeren?*, in: *Vexpansie*, nr. 4, december 1999.

dit onderdeel van het sturend parkeerbeleid is het afgelopen decennium weinig aandacht besteed.

Fiscalisering van de parkeerovertredingen

Meer nog dan het locatiebeleid heeft de mogelijkheid om sinds 1 januari 1991 de parkeerboetes te fiscaliseren waarschijnlijk het afgelopen decennium geleid tot het bevorderen van sturend parkeerbeleid in de gemeenten. Alhoewel betaald parkeren reeds in de jaren zestig in Nederland is geïntroduceerd, wordt volgens de recente herijking van parkeerbeleid in Amsterdam dit instrument door de fiscalisering pas vanaf begin jaren negentig op grote schaal toegepast. In Amsterdam stijgt het aantal fiscale plaatsen van 1993 tot 1998 van 8.000 naar 110.000; een jaarlijkse toename van gemiddeld 55%.⁸ De toename van betaald parkeren is verklaarbaar omdat gemeenten hierdoor een financieel belang kregen bij de handhaving van de parkeermaatregelen. Parkeerders die niet of te weinig geld in de meter of automaat stoppen, kunnen een naheffing krijgen. Deze naheffing kan aanzienlijk zijn: maximaal 82 gulden plus één uur parkeertijd. Door de toename van de handhavingsinspanningen - en de toename van de parkeertarieven - stijgt de parkeerdruk in de omringende 'gratis'-gebieden. De overlast die hierdoor voor bewoners en bedrijven ontstaat, noopt ertoe om ook in deze gebieden over te gaan tot parkeerregulering.⁹

Behalve dat er naheffing plaatsvindt, worden ook parkeerboetes uitgeschreven die vallen onder het strafrecht. Wanneer een auto geparkeerd is op een plaats waar een parkeerverbod geldt of waarvoor geen geldige vergunning aanwezig is, wordt een administratieve sanctie opgelegd waarvan de opbrengsten ten goede komen aan het ministerie van Justitie (Wet Mulder). Bij laatstgenoemde categorie overtredingen - waaronder belanghebbendenparkeren zonder geldige vergunning - hebben de gemeenten gé én financieel belang bij goede handhaving.¹⁰

Maatschappelijke tarieven?

Het impliciete uitgangspunt van het sturend parkeerbeleid dat parkeren een eigen maatschappelijke prijs moet krijgen, is slecht uit de verf gekomen. De afgelopen vijftien jaar is er geen enkele vooruitgang geboekt met het ramen van de maatschappelijke prijs van openbaar toegankelijke parkeerplaatsen.¹¹ Nog steeds wordt het oude beeld herhaald: "Voor iedere auto zijn gemiddeld drie parkeerplaatsen beschikbaar. Dit betekent voor het hele wagenpark ongeveer 190 km², met een geraamde maatschappelijke waarde van 47 miljard gulden. Van deze 47 miljard wordt slechts een klein gedeelte direct via betaald parkeren in rekening gebracht. (...) Wanneer er in 2010 zo'n

⁸ Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer Gemeente Amsterdam, *Parkeren is Manoeuvreren; Nota Herijking Parkeerbeleid*, Amsterdam, 17 november 2000, blz. 1, 16, 19.

⁹ Binnenlands Bestuur, *Rotterdam fiscaliseert voortaan de parkeerboetes*, 8 januari 1993.

¹⁰ Kennisplatform Verdi: <http://www.kennisplatform-verdi.nl/nieuws/knowhowitem2.htm> 'parkeerbeleid'.

¹¹ F.R. Bruinsma e.a., *Raming maatschappelijke kosten van ruimtegebruik door het verkeer; efficiënte prijzen voor het verkeer*, AVV, Rotterdam, 2000, blz. 59, 69 - 70.

acht miljoen auto's rondrijden zal de parkeerruimte een waarde van 75 miljard gulden hebben gekregen".¹²

Het is niet ondenkbaar dat in het verlengde van de beleidslijnen van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan de volgende fase van het gemeentelijk parkeerbeleid zal zijn dat aandacht gaat ontstaan voor de maatschappelijke kosten van parkeren. Een juiste, maatschappelijke beprijzing van parkeervoorzieningen kan een bijdrage leveren aan het afstemmen van de maatschappelijke doelstellingen 'bereikbaarheid' en 'leefbaarheid'.

2.3 De praktijk: doelstellingen

Inleiding

Om de kenmerken van het gemeentelijk parkeerbeleid in kaart te brengen zijn tweehonderd gemeenten telefonisch ondervraagd en hiervan hebben 73 gemeenten tevens aan een schriftelijke enquête meegedaan. Voordat ingegaan wordt op de doelstellingen van het gemeentelijk parkeerbeleid anno 2001 wordt allereerst de opbouw van de steekproef beschreven.

Populatie en steekproef

In de telefonische enquête zijn vertegenwoordigers van 200 gemeenten geïnterviewd. Door meer dan éénderde van alle gemeenten in alle grootteklassen te bevragen, ontstaat een representatief beeld van het gemeentelijke parkeerbeleid anno 2001. Veelal wordt in parkeeronderzoek geen aandacht besteed aan de kleinere gemeenten; dit onderzoek is hierop bewust een uitzondering door ook bij bijna honderd kleine gemeenten de kenmerken van het (eventuele) parkeerbeleid te inventariseren. De indeling van de gemeenten naar grootteklasse is achteraf bepaald; op grond van de antwoorden op de enquête kan geconcludeerd worden dat onder 20.000 inwoners slechts zeer weinig gemeenten antwoorden kunnen geven over hun parkeerbeleid.

Om het mogelijk te maken het parkeerbeleid te bezien naar grootteklasse van gemeenten is de steekproef fractie van gemeenten met 50.000 of meer inwoners ruim twee keer zo groot als die van gemeenten met minder dan 50.000 inwoners (tabel 2.1). Deze keuze brengt met zich mee dat provincies met veel kleine gemeenten, zoals bijvoorbeeld Gelderland, licht ondervertegenwoordigd zijn.

¹² Minister J.R.H. Majj-Weggen in *Uitvoeringsnotitie parkeerbeleid, ministerie van Verkeer en Waterstaat, Tweede Kamer, vergaderjaar 1991-1992, 22 383, nr. 1, blz. 11.*

Tabel 2.1 Steekproef naar grootteklasse gemeente uitgedrukt in percentage van de populatie per grootteklasse

Gemeenten naar grootteklasse	Populatie per 1/1/2000	steekproef in % (n = 200)
Gemeenten tot 20.000 inwoners	311	31
Gemeenten met 20.000 tot 50.000 inwoners	167	33
Gemeenten met 50.000 tot 100.000 inwoners	34	85
Gemeenten met 100.000 of meer inwoners	25	76
Totaal	537	37

Bron: IOO-enquête onder 200 gemeenten.

Bij de verwerking en presentatie van gegevens is zo veel mogelijk onderscheid gemaakt naar grootteklasse. Omdat de gegevens bij de verwerking niet zijn gecorrigeerd voor de stratificatie van de steekproevenverdeling, zijn grote gemeenten oververtegenwoordigd in de randtotalen. Bij de interpretatie van percentages moet rekening gehouden worden met een betrouwbaarheidsmarge van ongeveer 8%¹³.

De doelstellingen van het gemeentelijk parkeerbeleid

In de telefonische enquête is op verschillende wijzen gevraagd naar doelstellingen en instrumenten van parkeerbeleid¹⁴. In deze paragraaf zijn de vragen samengevat die samenhangen met de doelstellingen van het parkeerbeleid.

Niet alle gemeenten hebben het beleid rond parkeren zodanig geëxpliciteerd dat de gemeentelijke doelen rond het parkeerbeleid zijn geformuleerd. Vijfendertig procent van de kleine gemeenten (< 20.000 inwoners) en 15% van de kleine middelgrote gemeenten (20.000 - 50.000 inwoners) weet geen doelstelling te noemen.¹⁵ Bij sommige gemeenten is het parkeerbeleid integraal onderdeel van het beleid dat is gericht op het beheer van de openbare ruimte. Vertegenwoordigers van deze gemeenten konden geen doelen noemen die de gemeente met de inrichting en het onderhoud van parkeermogelijkheden voor ogen heeft. Van de respondenten die één of meerdere doelen hebben genoemd zijn de antwoorden opgenomen in tabel 2.2. Deze gemeenten hebben veelal een apart parkeerbeleid of het parkeerbeleid is een aparte paragraaf van het verkeersvervoersplan dan wel het mobiliteitsbeleid.

¹³ Wanneer een verschijnsel zich volgens de enquête in 30% van de gemeenten voordoet, zal dit percentage in werkelijkheid tussen de 22% en 38% liggen.

¹⁴ Het betreft de vragen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 en 29a. In bijlage 3 zijn deze vragen en de daarbij behorende antwoorden opgenomen.

¹⁵ In gemeentelijke (parkeer)nota's zijn de doelen soms wel helder geformuleerd. Zo zijn de drie doelstellingen van de gemeente Rijswijk: reguleren (goede verdeling beschikbare parkeercapaciteit), genereren van opbrengsten (ten minste budgettair neutraal parkeerbeheer) en beperken mobiliteit (beïnvloeding van het autogebruik).

Tabel 2.2 Doelstellingen van het parkeerbeleid, uitgedrukt in percentage van de grootteklasse (niet alle gemeenten hebben een doelstelling genoemd)

Doelstellingen	grootteklasse				Totaal	
	< 20.000	20.000 - 50.000	50.000 - 100.000	≥ 100.000		
	n=	97	55	29	19	200
<i>Benutting</i>						
optimalisering benutting huidige parkeerplaatsen		26%	42%	41%	79%	38%
<i>Aanbod</i>						
uitbreiden of handhaven huidig aanbod		25%	16%	24%	32%	23%
<i>Vraag</i>						
beperken of afname van parkeervraag		7%	7%	28%	37%	13%
<i>Financieel</i>						
genereren (voldoende) inkomsten		7%	20%	38%	11%	16%
Totaal		65%	85%	131%	159%	90%

Bron: telefonische IOO-enquête onder 200 gemeenten.

De belangrijkste doelstelling - naast de impliciete doelstelling 'inrichting van de openbare ruimte' - is het optimaliseren van de benutting van het huidige parkeerareaal.

Optimale benutting bestaande capaciteit

Het beleid is gericht op een optimale benutting van reeds bestaande parkeerplaatsen. Het bestaande aanbod moet worden gebruikt op zo veel mogelijk tijdstippen, of door zo veel mogelijk mensen. Maatregelen die passen binnen deze doelstelling zijn bijvoorbeeld: in de avonduren toegankelijk maken van bedrijfsparkerplaatsen voor uitgaanspubliek of bewegwijzering naar (vaak onbenutte) parkeermogelijkheden aan de periferie van het centrum. Veertig procent van de middelgrote gemeenten en 79% van de grote gemeenten noemt deze doelstelling.

Uitbreiden of handhaven bestaande aanbod

Het beleid is gericht op het uitbreiden of handhaven van het bestaande aanbod. Gemeenten die deze doelstelling noemen, hebben vaak ook een norm voor de wenselijke omvang van het aanbod, bijvoorbeeld 1½ of 2 parkeerplaatsen per huishouden.

Beperking van de vraag naar parkeerplaatsen

Het beleid is gericht op het beperken of doen afnemen van de vraag naar parkeerplaatsen. Gemeenten die deze doelstelling noemen, verwijzen daarbij vaak naar het uitgaanscentrum van de gemeente. Men ervaart de parkeerdruk aldaar als te hoog. Men streeft ernaar het autogebruik in het uitgaanscentrum te doen afnemen en de straten weer 'leeg' en begaanbaar te maken. Het verwijderen van parkeermogelijkheden in het centrumgebied gaat veelal gepaard met het bevorderen van openbaar vervoer. In de kleine middelgrote gemeenten (20.000 - 50.000 inwoners) zijn de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen relatief beperkt; slechts 7% van deze gemeenten geeft aan

dat het beperken of doen afnemen van de parkeervraag een doelstelling is van het gemeentelijk parkeerbeleid.

Genereren van inkomsten

Het beleid is gericht op het genereren van inkomsten. Bij een aantal gemeenten die deze doelstelling noemen, is er niet echt sprake van een parkeerprobleem. Deze gemeenten proberen het parkeerelement van de gemeentelijke beheerstaak zo veel mogelijk te verhalen op gebruikers.

Kostendekking is voor 38% van de grote middelgrote gemeenten (50.000 - 100.000 inwoners) een doelstelling van het parkeerbeleid. Dit is begrijpelijk omdat vooral in deze groep gemeenten het aantal betaaldparkeerplaatsen niet zodanig is dat de exploitatie van parkeergarages en de handhaving van het parkeerbeleid altijd kostendekkend kunnen worden opgezet.

Evaluatie

Van alle doelen is die van een optimale benutting van het bestaande aanbod het meest genoemd. Zowel kleine als grotere gemeenten leggen hier het vaakst de prioriteit. Grotere gemeenten hebben in vergelijking met de kleinere vaker hun parkeerbeleid geëxpliciteerd en streven ook vaker meerdere doelen na. Een en ander hangt samen met de omvang en structuur van grotere gemeenten. Grotere gemeenten hebben veelal een centrum met winkel- en uitgaansfuncties en daarnaast woon- en werkgebieden die elk een ander parkeerbeleid behoeven.

2.4 De praktijk: ontwikkelingen

Voortzetting huidige praktijk

In vele gemeenten zal het beleid om door middel van parkeerduurbeperking of betaald parkeren de bereikbaarheid van de binnenstad te bevorderen voortgezet worden. Een andere beleidslijn is dat lagere overheden ernaar streven minder auto's op straat te laten parkeren. Dit heeft vaak te maken met een opwaardering van de binnenstad waarbij steeds meer voetgangersgebieden worden gecreëerd. De binnenstad moet hierdoor aantrekkelijker worden voor de bezoekende consument. Een binnenstad of (hoofd)winkelcentrum met minder auto's op straat biedt mogelijkheden voor herinrichting, is prettiger voor voetgangers en fietsers om te verkeren en heeft, bij een gelijkblijvend aantal parkeerplaatsen, tot gevolg dat er steeds meer vraag is naar parkeergarages. De meeste gemeenten zien in dat een aantrekkelijker winkelgebied met goede overdekte parkeervoorzieningen voor het economisch functioneren van een stadswinkelcentrum of winkelcentrum gunstiger zal uitpakken dan het in stand houden van een lucratieve exploitatie van het straatparkeren.

Economische effecten parkeerregulering

Bij elke vorm van parkeerregulering is het bedrijfsleven bevreesd voor inkomstenderving. Het bedrijfsleven zal het gemeentebestuur ook in de toekomst bevragen naar de economische effecten van par-

keerregulering. Deze vraag zal door de stijging van de parkeertarieven en de differentiatie binnen een gemeente en tussen gemeenten waarschijnlijk steeds indringender gesteld worden.¹⁶

Over de relatie tussen autobereikbaarheid en het functioneren van het stadscentrum bestaan tegenstrijdige onderzoeksresultaten. In sommige onderzoeken komt naar voren dat de autobereikbaarheid van secundair belang is voor de keuze van een winkelcentrum, terwijl andere onderzoeken concluderen dat de koopkrachtbinding uit de regio terugloopt wanneer de autobereikbaarheid wordt beperkt.

Op grond van een aantal studies kunnen de volgende inzichten gestilleerd worden:

- De lokale situatie is van doorslaggevend belang voor de effecten van parkeermaatregelen; generale uitspraken en conclusies op macroniveau hoeven op lokaal niveau niet op te gaan.
- De kwaliteit van een (winkel)centrum (afstand, aantrekkelijkheid, omvang, assortiment, historiciteit, aankleding gebied), het aantal parkeerplaatsen en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen zijn van groter belang dan de hoogte van de parkeertarieven.
- In Nederland bieden weinig attractieve centra vaak een goede parkeer kwaliteit en blijven 'goede' binnensteden onder de maat wat betreft hun parkeervoorzieningen; de relatie tussen bereikbaarheid en attractiviteit dient derhalve niet alleen benaderd te worden langs de dimensie bereikbaarheid; er dient sprake te zijn van een integrale en meerdimensionale aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek.
- Parkeren speelt pas een rol in de concurrentie als alle overige eigenschappen vergelijkbaar zijn; in dat geval zal de consument ten gevolge van parkeermaatregelen eerder naar een ander winkelcentrum uitwijken dan zijn vervoerswijze veranderen.
- De plaatselijke parkeersituatie is vaak een dissatisfier: voldoende ruimte en beschikbaarheid leiden niet tot een hogere waardering van het centrum, maar omgekeerd dalen de waardering en de aantrekkingskracht van een centrum soms zeer sterk als de plaatselijke situatie veel te wensen overlaat.
- De consument beoordeelt de parkeersituatie aan de hand van zijn ervaringen met de bezettingsgraad, de hoogte van de tarieven en de toegestane parkeerduur.
- Het komt vaker voor dat na invoering van grootschalige parkeermaatregelen de omzet vrijwel direct te lijden heeft, dan het omgekeerde.
- Op termijn overwegen meestal de positieve (omzet)effecten (toename beschikbaarheid van parkeergelegenheid, minder zoektijd naar parkeerplaats, betere spreiding van parkeren, bevorderen kortparkeren, tegengaan langparkeren, aantrekkelijker ma-

¹⁶ Een voorbeeld van deze beeldvorming is een bericht in het Algemeen Dagblad van 18 maart 1997 onder de titel 'Ondernemers: stadscentra verpauperen door parkeerbeleid'. In opdracht van MKB-Nederland heeft het NIPO een enquête uitgevoerd onder ondernemers in Amsterdam, Eindhoven en Zwolle. Vijftig procent van de ondernemers in Amsterdam en Zwolle en 21% van de Eindhovense ondernemers is van mening dat de grote bedrijven zijn vertrokken als gevolg van het betaald parkeren. De ondernemers melden een omzetzakking van 22% door het parkeerbeleid en als gevolg van het betaald parkeren heeft een kwart van de ondernemers personeel ontslagen.

kortparkeren, tegengaan langparkeren, aantrekkelijker maken van het winkelgebied).

- Tariefmaatregelen zorgen voor wijzigingen in de modal split van het woon-werkverkeer (achterdeurparkeren), voor woon-winkelverkeer (voordeurparkeren) zijn geen of nauwelijks verschuivingen waarneembaar.
- Invoeren van betaald parkeren gaat gepaard met een overloop van parkeerdruk naar de gebieden waar nog geen betaald parkeren is ingevoerd; hierop moet worden geanticipeerd.¹⁷

Prijselasticiteit van parkeertarieven

De prijsgevoeligheid voor parkeertarieven is in sterke mate afhankelijk van de lokale situatie, de kwaliteit van de voorzieningen, de beschikbaarheid van parkeerplaatsen en de kwaliteit van de parkeerplaatsen (toezicht, afstand tot, parkeerduur).¹⁸ Tariefverhogingen leiden tot verschuivingen in de automobilititeit van het woon-werkverkeer en niet of nauwelijks in het woon-winkelverkeer. Door een tariefverhoging van tien procent mag verwacht worden dat het achterdeurparkeren met ongeveer drie procent zal afnemen, terwijl uit onderzoek van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam blijkt dat een verdubbeling van het parkeertarief tot een afname van het aantal autoverplaatsingen van 10-15% leidt in de binnenstad en van circa 5% in de buitenwijken.¹⁹ Zeker uit laatstgenoemde studie blijkt dat de prijsgevoeligheid van de automobilist voor verhoging van de parkeertarieven beperkt is.

Een ander inzicht wordt verkregen uit een studie van Twijnstra Gudde Management Consultants. Gebaseerd op een enquête in 1995 onder 58 gemeenten (gemeenten met 25.000 tot 200.000 inwoners)

¹⁷ Goudappel Coffeng, *Effecten van bereikbaarheid, CROW-werkgroep Effecten van Parkeermaatregelen (samenvatting op basis van 18 cases in verschillende gemeenten, vier strategische parkeerstudies en een discussiebijeenkomst met experts), conceptrapport, s.l., 2001; Verkeerskunde, Consument koopt steeds meer in eigen regio, parkeerruimte veel belangrijker dan parkeertarief, januari 2000; R. Althuisius, Slecht parkeren om prettig te winkelen; zoeken naar het evenwicht tussen kwaliteit en bereikbaarheid, in Vexpansie, nr. 1, maart 2000; R. Althuisius en R. Meilof, Kwaliteit en bereikbaarheid uitwisselbaar, goede stadscentra vaak slecht bereikbaar per auto, in Verkeerskunde, mei 1999; L. van Horen, P. van Geffen en R. van den Heuvel, Sturend parkeerbeleid in het KAN, balanceren op het randje, in: Verkeerskunde, juli/augustus 1999; Harmen Oppewal, Theo Arentze, Harry Timmermans en Peter van der Waerden, Economische effecten van parkeermaatregelen: winkelcentrum- en vervoerswijzekeuze van consumenten in Noord-Brabant, EIRASS, Eindhoven, 1997; P. van Beek, H. Meurs en F. Rosenberg, Kwantitatieve effecten van parkeerbeleid: ervaringen in de praktijk, in: Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 1996, blz. 623-636; I.H.G. Huijbers-Haneveld, Effecten van de autoluwe binnenstad, ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, 1994.*

¹⁸ *In een recente expertmeeting over parkeren met vertegenwoordigers van gemeenten, regio's, provincies en het ministerie van V&W kwam naar voren dat om deze reden hierover een duidelijke kennisbehoefte bestaat. B&A Groep Beleidsonderzoek en -Advies, Kennisvragen over parkeren; verslag van een expertmeeting parkeren op 27 september 2000, Den Haag, 31 oktober 2000.*

¹⁹ *P. van Beek, H. Meurs en F. Rosenberg, Kwantitatieve effecten van parkeerbeleid: ervaringen in de praktijk, in: Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 1996, blz. 623-636; Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer Gemeente Amsterdam, Parkeren is Manoeuvreren; Nota Herijking Parkeerbeleid, Amsterdam, 17 november 2000, blz. 22 en bijlage 1. De gegevens uit de tariefstudies naar P+R-terreinen zijn niet zonder meer te vergelijken met de voorafgaande inzichten; bij gratis parkeren ligt het percentage forensen op 31%, bij een tarief van f 0,- tot f 2,50 daalt dit naar 13%, bij een tarief tussen f 2,50 en f 5,- stijgt het percentage tot 25%, om vervolgens bij een tarief tussen f 5,- en f 10,- weer te dalen naar 7-8%: AGV Adviesgroep voor verkeer en vervoer, Quicksan Tarifiering Park + Ride Terreinen, Gemeente Rotterdam, Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting, s.l., 25 januari 2000.*

kon geconcludeerd worden dat de gevoeligheid van het uurtarief in drie segmenten uiteenviel:

- tot een gemiddeld uurtarief van f 1,75 (0,79 euro) daalt de bezettingsgraad sterk en nemen de opbrengsten sterk toe; er mag verondersteld worden dat de parkeerduur afneemt, het aantal parkeerders toeneemt en de bereikbaarheid van het centrum verbetert;
- vanaf f 1,75 tot f 2,25 (0,79 - 1,02 euro) daalt de financiële bezettingsgraad in beperkte mate en neemt de stijging van de opbrengsten af; de kans bestaat dat de automobilist uitwijkt naar andere centra; door de kwaliteit van het centrum te verbeteren kan dit uitwijkgedrag mogelijkwijs voorkomen worden;
- een gemiddeld uurtarief dat boven de f 2,25 (1,02 euro) uitkomt, leidt tot een afvlakking van de bezettingsgraad en een daling van de inkomsten; een deel van de automobilisten mijdt het centrum.

Aangepast voor de inflatie en vanwege de toenemende acceptatie van hogere tarieven kunnen de drie grenzen inmiddels naar boven zijn verschoven.²⁰

De ontwikkeling in tweehonderd gemeenten

De IOO-enquête onder tweehonderd gemeenten geeft aan dat het parkeerbeleid volop in beweging is. Zes op de tien respondenten geven aan dat het parkeerbeleid in hun gemeente op dit moment in beweging is. Er zijn wat dit aangaat geen verschillen tussen de grootteklassen. Aan de respondenten die hebben gezegd dat het beleid in hun gemeente in beweging is, hebben wij gevraagd in wat de aanleiding hiervoor was en welke discussiepunten een rol spelen. In tabel 2.3 is een overzicht gemaakt van hetgeen de respondenten hebben gezegd.

²⁰ Twijnstra Gudde, *Parkeermeter 1995; inventarisatie van organisatie en prestaties van gemeentelijk parkeerbeheer*, Amersfoort, 1997, blz. 23.

Tabel 2.3 Door gemeenten genoemde discussiepunten, uitgedrukt in percentage van het aantal gemeenten met parkeerbeleid in beweging (er zijn meer antwoorden mogelijk)

Discussiepunten in een veranderend parkeerbeleid	n=117
beschikbaarheid parkeermogelijkheden voor bezoekers winkels / centrum	29
evalueren of herijken van parkeerbeleid	26
beschikbaarheid parkeervoorzieningen voor bewoners	21
het aanbod is te beperkt	21
invoeren of uitbreiden van betaald parkeren	17
vergunningstelsel invoeren of uitbreiden	16
beter benutten huidige aanbod of spreiden van de parkeerdruk	16
meer parkeergarages	13
bereikbaarheid van het centrum of uitgaanscentra verbeteren	10
tariefdifferentiatie invoeren of (her)overwegen	10
aanbod parkeerplaatsen vergroten	9
aanbod op straat verkleinen	6
leefbaarheid en veiligheid	5
minder autoverkeer en meer OV stimuleren via parkeerbeleid	3
positief saldo van kosten en baten bewerkstelligen	3

Bron: IOO-enquête onder 200 gemeenten.

Het evalueren of herijken van bestaand beleid, het signaleren van een te hoge parkeerdruk dan wel tekorten aan parkeerplaatsen zijn de belangrijkste aanleidingen geweest om een discussie over het gevoerde beleid (opnieuw) te starten.

Vaak en in diverse toonaarden genoemde knelpunten zijn tekorten aan parkeermogelijkheden of een te grote parkeerdruk in een gebied waar men dat als onwenselijk ervaart. Tekorten ontstaan doordat het autobezit de afgelopen jaren is toegenomen (er komen meer auto's per huishouden) en doordat in bepaalde gebieden het aantal parkeermogelijkheden is afgenomen wegens het beleid dat is gericht op het meer leefbaar maken van het gebied.

Een te grote parkeerdruk is wel genoemd als gevolg van eerder genomen parkeerbeslissingen. De gemeente start bijvoorbeeld met het invoeren van betaald parkeren in het centrum en als gevolg daarvan wijken de centrumbezoekers uit naar de gratis parkeerplaatsen aan de periferie van het centrum, waardoor aldaar parkeeroverlast ontstaat. Parkeervergunningen, parkeergarages of het uitbreiden van het betaald parkeergebied zijn daarop het antwoord.

Toekomstperspectief

In het kader van de voorbereidingen voor het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening heeft de VROM-Raad het advies 'Mobiliteit met beleid' uitgebracht. De Raad adviseert om een krachtig parkeerbeleid te voeren en is van mening dat bij het stedelijk parkeerbeleid meer werk moet worden

gemaakt van de volgende algemene uitgangspunten en van de volgende aspecten in de vormgeving van het parkeerbeleid:

- in het parkeerbeleid moet tot uitdrukking worden gebracht dat de overheid verantwoordelijkheid draagt voor het zorgvuldig gebruik van de openbare ruimte en van belastinggelden bij de inrichting en bestemming van deze ruimte,
- bij het aanbod van parkeergelegenheid moet meer gebruikge- maakt worden van innovatieve concepten voor onder nadere kleinschalig ondergronds parkeren,
- de maatschappelijke kosten van ruimtegebruik, variërend naar tijd en plaats, en dus rekening houdend met contraproductieve ruim- telijke effecten, moeten voldoende in de tarieven worden doorberekend,
- bij knooppunten aan de rand van steden is parkeergelegenheid nodig met een shuttle-verbinding naar het centrum,
- bij concentraties van voorzieningen is voldoende parkeergelegen- heid in de vorm van garages nodig,
- gratis parkeren voor de eigen deur op openbare grond in stedelij- ke centra verdwijnt volgens de Raad terecht,
- in suburbane woonwijken dienen meer autoluwe woonwijken te komen door de reductie van maaiveldparkeren en door het zoe- ken van verantwoorde parkeeroplossingen met betrekking tot de openbare-ruimtekwali- teit waarbij de auto op grotere afstand van de woning geparkeerd zal worden,
- ook in het suburbane gebied dient de gebruiker, en niet de belas- tingbetaler de kosten van parkeergelegenheid te betalen.

Volgens de Raad dient de ontwikkeling te gaan in de richting van hetzij parkeren op eigen grond, hetzij betalen voor ruimtebeslag en ruimte-inrichting.²¹

Op grond van de huidige ontwikkelingen en het geschetste toe- komstperspectief mag verwacht worden dat het gemeentebeleid ten aanzien van het parkeren in grote lijnen gericht zal zijn op:

- het afstemmen van het aantal parkeerplaatsen in binnensteden en bij winkelcentra op de vraag van de winkelende consument,
- het beperken van het langparkeren met behulp van betaald parke- ren,
- het verlagen van de drempel van exploitbaarheid van garages en het verhogen van de rendementen van parkeergarages door het invoeren of het verhogen van parkeertarieven,
- een gestuurde verschuiving door parkeerverboden en door tarief- differentiatie van straatparkeren naar overdekt parkeren,
- het onderbrengen van steeds meer openbare parkeerplaatsen in parkeergarages.

²¹ Raad voor de volkshuisvesting, de ruimtelijke ordening en het milieubeheer (VROM-Raad), *Mobiliteit met beleid, Advies 017, Den Haag, 11 november 1999.*

2.5 De praktijk: instrumenten

Algemeen

Gemeenten hebben een groot aantal mogelijkheden om het parkeren te reguleren. Door middel van het ruimtelijkeordeningsinstrumentarium en de gemeentelijke bouwverordening bepalen zij de capaciteit van het parkeerareaal, de ruimtelijke spreiding van het parkeerareaal en de parkeervoorzieningen op eigen terrein. Als wegbeheerder kunnen zij parkeerverboden instellen of parkeerplaatsen voor bepaalde doelgroepen reserveren. Daarnaast kunnen gemeenten door middel van het instellen van parkeerschijfzones (blauwe zones) het langparkeren tegengaan. Ook kunnen zij het parkeren voor bijvoorbeeld vrachtwagens en caravans verbieden door een parkeereccessenbepaling in de Algemene Plaatselijke Verordening op te nemen. Een andere mogelijkheid om het parkeren te reguleren, is het instellen van betaald parkeren met behulp van parkeerapparatuur en/of een systeem van vergunningen. Door bovenstaande instrumenten, de mix van parkeervoorzieningen en de relatieve prijsverhouding tussen de parkeervoorzieningen hebben de gemeenten grote invloed op de vraag naar en het aanbod van parkeervoorzieningen.

Voor een goed functioneren van de stadscentra is het van belang om te zorgen voor voldoende betaald-parkerenvoorzieningen voor het economisch belangrijke verkeer. De detailhandel is voor een belangrijk deel afhankelijk van de bereikbaarheid per auto. Dit betekent dat er zich in binnensteden en hoofdwinkelcentra voldoende parkeerplaatsen moeten bevinden die beschikbaar zijn voor winkelbezoekers. Verder is het algemeen aanvaard dat het autogebruik in het woonwerkverkeer dient te worden afgeremd. Een van de maatregelen die zowel de bereikbaarheid van de binnenstad bevordert als het woonwerkverkeer per auto terugdringt, is het invoeren van parkeerduurbeperking (door het invoeren van parkeerschijfzones) of betaald parkeren.²²

De instrumenten in tweehonderd gemeenten

De respondenten hebben een aantal instrumenten genoemd die hun gemeente hanteert ter invulling van het parkeerbeleid. Deze instrumenten zijn geordend naar vier invalshoeken: type parkeerplaats, prijs, vergunningstelsel en doelgroep (tabel 2.4). Onder de tabel geven wij per instrument weer in hoeverre gemeenten dit toepassen.

²² Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Evaluatie Parkeerbeleid; De Hoeksteen Getoetst*, Den Haag, 11 juli 1994.

Tabel 2.4 Instrumenten voor parkeerbeleid, uitgedrukt in percentage van de grootteklasse (meerdere antwoorden zijn mogelijk)

Instrumenten parkeerbeleid	grootteklasse				Totaal	
	< 20.000	20.000-50.000	50.000-100.000	≥100.000		
	n=	97	55	29	19	200
<i>Type parkeerplaats</i>						
- aandacht voor parkeren op of aan straat		76	71	55	37	68
- aandacht voor parkeergarage of -terrein		40	76	72	84	59
<i>Prijs</i>						
- overall gratis parkeren		12	18	3	0	12
- betaald parkeren zonder prijsdifferentiatie		78	51	25	0	55
- betaald parkeren met prijsdifferentiatie		10	31	72	100	34
<i>Vergunningen</i>						
- middel: uitgifte parkeervergunningen		50	67	93	100	66
<i>Doelgroep</i>						
- bewoners		21	22	24	33	25
- bezoekers		23	28	31	43	31

Bron: IOO-enquête onder 200 gemeenten.

Type parkeerplaats

Er zijn grofweg twee typen parkeerplaatsen te onderscheiden: op of langs de openbare weg (straatparkeren) of verwijderd van de openbare weg (parkeerterrein of parkeergarage). Kleinere gemeenten leggen bij de uitvoering van het parkeerbeleid meer nadruk op parkeren op of langs de openbare weg. Grotere gemeenten leggen juist meer nadruk op parkeerterreinen (20.000-50.000 inwoners) of parkeergarages (meer dan 50.000 inwoners).

Prijs

Een kleine minderheid van de respondenten (12%) zegt dat hun gemeente er expliciet voor kiest het parkeren overall gratis aan te bieden. Opmerkelijk genoeg komt dit instrument in beperkte mate ook nog voor in de grote middelgrote gemeenten (50.000 - 100.000 inwoners). De overige respondenten (88%) vertegenwoordigen gemeenten waar betaald parkeren wordt gehanteerd als beleidsinstrument. Kleinere gemeenten zetten dit instrument in zonder verdere prijsdifferentiatie. Naarmate de gemeente groter is, wordt vaker prijsdifferentiatie toegepast. Grote gemeenten met meer dan 100.000 inwoners passen allemaal prijsdifferentiatie toe. Het gaat hierbij meestal om differentiatie naar parkeerlocatie.

Vergunningen

Tweederde van de gemeenten hanteert een vergunningstelsel voor parkeren. Het toepassen van een vergunningstelsel neemt toe met de omvang van de gemeenten. Van de kleinste grootteklasse hanteert 50% een dergelijk stelsel en de grootste gemeenten doen dit allemaal. Het is in de vragenlijst niet duidelijk geworden of het vergunningen-

stelsel uitsluitend bedoeld is voor mindervaliden of daarnaast ook is bestemd voor andere doelgroepen.

Doelgroepen

Zes van de tien respondenten hebben gezegd dat het beleid in hun gemeente is gericht op een speciale doelgroep. Soms gaat de aandacht hierbij vooral uit naar bewoners (25% van de gemeenten) en soms naar bezoekers (31% van de gemeenten). Er zijn op dit terrein geen noemenswaardige verschillen naar grootteklasse.

Mix van instrumenten voor optimaal parkeerbeleid

Waarschijnlijk zullen de gemeenten in toenemende mate een mix van instrumenten (type parkeerplaats, parkeerduur, tariefdifferentiatie, betaald parkeren vooraf, betaald parkeren achteraf, handhaving) moeten inzetten om hun doelstellingen te bereiken. Zo wordt in de gemeente Den Haag per wijk een optimale mix van instrumenten ingezet om de parkeerdoelstellingen te bereiken. De gemeente Den Haag onderscheidt tien verschillende woonmilieus die geclusterd worden in drie parkeermilieus.²³ Of Den Haag hiermee een ontwikkeling inluidt is moeilijk te voorzien.

2.6 Uitdagingen

Druk van bedrijfsleven en bewoners

Op de gemeentebesturen zal - evenals in het verleden - druk uitgeoefend worden om de binnenstad bereikbaar te houden. Het vergt een grote mate van balanceerkunst om de diverse doelen van het gemeentelijk parkeerbeleid (bereikbaarheid, leefbaarheid, mobiliteitsbeïnvloeding) met elkaar in overeenstemming te brengen. Bij beslissingen over het parkeerbeleid zijn alle burgers (emotioneel) betrokken en divergeren de belangen aanzienlijk.

Differentiatie en mix van beleidsmaatregelen

In het gemeentelijk parkeerbeleid zal het voortdurend een uitdaging blijven om een goede mix te kiezen van de beschikbare instrumenten (type parkeerplaatsen, aard van de regulering, tarieven, tariefdifferentiatie, normen, verbodsbepalingen en handhaving). Het bepalen van de meest effectieve reguleringsmix is voor veel gemeenten niet eenvoudig vanwege de belangenverschillen, de emoties en het gebrek aan inzicht in de omvang en in het gebruik van het parkeerareal. Het is niet ondenkbaar dat een goede prijsstelling van de parkeervoorzieningen, waarbij de maatschappelijke kosten in het tarief zijn verdisconteerd, een belangrijke bijdrage kan leveren aan het bereiken

²³ Dienst Stedelijke Ontwikkeling, *Parkeren en Wonen; een kader voor parkeren in de woonwijken van Den Haag, Den Haag, 1999*. Voor het belanghebbendenparkeren geldt een zeer fijnmazige gebiedsindeling en een differentiatie van de tarieven en het aantal bedrijfsvergunningen per 10 werknemers/bedrijf.

van het welvaartsoptimum.²⁴ In de mix van maatregelen dienen eenvoud en maatwerk afgewogen te worden. De keuzes die gemeenten hierin maken, verschillen aanzienlijk.

Verbeterde benutting

Door private parkeerplaatsen ook open te stellen voor het publiek (mede- of duaal gebruik) kan op efficiëntere wijze gebruikgemaakt worden van schaarse ruimte en kan de parkeerdruk op sommige momenten in de week verminderd worden. Zo heeft de gemeente Zoetermeer particuliere bedrijven in het betaaldparkerengebied verplicht om buiten de kantooruren de eigen parkeerplaatsen open te stellen voor openbaar gebruik.²⁵

Om tot duaal gebruik te besluiten, hanteren zowel bedrijf als gemeente een kosten-batenafweging. Veelal blijken de financiële en gepercipieerde kosten op dit moment te hoog om tot deze stap te besluiten. Private bedrijven in het centrum van Rotterdam met eigen parkeervoorzieningen zien volgens het Parkeerbedrijf Rotterdam allerlei bottlenecks (veiligheid, vandalisme, aansprakelijkheid e.d.) die duaal gebruik onmogelijk maken. Deze bottlenecks zijn dermate groot dat de bereidheid van de gemeente om alle investeringskosten om duaal gebruik mogelijk te maken voor haar rekening te nemen de kosten-batenanalyse van de bedrijven niet doet omslaan. Hierdoor worden de mogelijkheden voor een betere benutting van de parkeer-capaciteit in de gemeente onvoldoende benut. Een betere, maatschappelijke prijsstelling van de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen zal een stimulans zijn om te komen tot een betere benutting van het private parkeerareaal.

Transparantie

Betrokkenheid van alle actoren bij de ontwikkeling van het parkeerbeleid is van belang om draagvlak te krijgen voor het complexe verdelingsvraagstuk van de (schaarse) ruimte. Deze betrokkenheid wordt verbeterd als het gemeentelijk parkeerbeleid transparant is: transparantie in doelen, doelgroepen, instrumenten, tarieven, tariefdifferentiatie, te verwachten effecten en kruissubsidiëring tussen type parkeervoorzieningen, type gebruikers en tussen wijken.

Tariefdifferentiatie

De variatie in de tarieven tussen en binnen de gemeenten is zeer groot. Uurtarieven voor straatparkeren variëren van 0,57 euro tot 2,60 euro, bewonersvergunningen variëren van 12,43 euro per jaar tot 190,59 euro per jaar en bedrijfsvergunningen variëren tussen 18 euro per jaar en 626,16 euro per jaar (zie tabellen 2.7 en 2.8). Daar-

²⁴ Zie ook het pleidooi van staatssecretaris Ybema in een toespraak naar aanleiding van de Nota Ruimtelijk Economisch Beleid. "In plaats van regels op te leggen voor bedrijfsvestiging kunnen we ook kiezen voor marktwerking (...). Een creatieve(re) oplossing zou zijn in plaats van normen te stellen een duidelijk prijskaartje te hangen aan parkeergelegenheid voor bedrijven, in combinatie met goede alternatieven voor openbaar en bedrijfsvervoer". Persbericht ministerie van Economische Zaken 'Ybema pleit voor marktwerking bij parkeerbeleid in steden', 13 oktober 1999.

²⁵ Zie <http://www.pgn.nl/parkeren/zoetermeer/informatie/garage.htm>

naast zijn er nog legio gemeenten die geen betaald parkeren hebben ingevoerd. Er wordt ten aanzien van de tariefdifferentiatie nauwelijks ervaring uitgewisseld en systematisch geleerd. De bepaling van de parkeertarieven is voor gemeenten vaak een kwestie van 'trial and error'.²⁶ De kennisontwikkeling en -uitwisseling ten aanzien van tariefhoogtes en tariefdifferentiatie kan aanzienlijk verbeterd worden. Op lokaal niveau treden vaak negatieve effecten op van verschillen in tariefdifferentiatie waarop men niet goed anticipeert.²⁷

Optimalisatie tariefstructuur

De optimalisatie van de tariefstructuur vindt in veel gemeenten plaats langs de weg van trial and error in een complex bestuurlijk en politiek krachtenveld. Mede door ontbrekende ex ante inzichten in het gedrag van bewoners, werknemers en bezoekers op korte- en lange-termijngedrag in lokale situaties zal het zoeken van de optimale tariefstructuur een uitdaging blijven. Concrete monitoring van gedrag, gedragsexperimenten, pilots en technologische ontwikkelingen (online tariefwijzigingen bij veranderingen in parkeerdruk gedurende de dag en de week) kunnen de kennis op een hoger niveau brengen. Voor het bereiken van een optimale tariefstructuur is het ook van belang om inzicht te hebben in de feitelijke (maatschappelijke) kosten van de parkeerplaatsen in de gemeente.

Rechtmatigheid tariefdifferentiatie

Een zwak punt in het gemeentelijk parkeerbeleid is de onderbouwing en de rechtmatigheid van de tariefdifferentiatie tussen bewoners- en bedrijfsvergunningen. Indien bedrijven naar de rechter stappen en gemeenten genoodzaakt zijn om de feitelijke kostprijs van de bedrijfsvergunning aan te tonen, is niet op voorhand zeker of veel gemeenten een overtuigend bewijs op tafel kunnen leggen. Bij het toenemen van de tarieven kunnen gemeenten verwachten dat dergelijke (proef)processen in de nabije toekomst uitgelokt gaan worden.

Maatschappelijke beprijzing

Het is voor de gemeenten een uitdaging om in de prijs van een openbare parkeerplaats de maatschappelijke kosten beter tot uitdrukking te laten komen. Door de impliciete subsidie zichtbaar te maken die momenteel niet in de tarieven is opgenomen, worden besluitvormingsprocedures over wijzigingen in het gemeentelijk parkeerbeleid waarschijnlijk makkelijker. De volgende doelen die gemeenten nastreven in het gemeentelijk parkeerbeleid (bereikbaarheid, spreiden parkeerdruk, minder parkeerdruk, leefbaarheid, veiligheid, vergroten areaal, verminderen autogebruik, meer parkeergarages, bevorderen gebruik openbaar vervoer en fiets, realiseren opbrengsten, positief saldo kosten en baten) worden waarschijnlijk makkelijker bereikt als een stap in deze richting wordt gezet.

²⁶ André de Vos, *De toekomst is aan de oeverdekte parkeerplaats*, in: *Binnenlands Bestuur*, jrg. 13, 2 april 1999, blz. 22.

²⁷ Zie bijvoorbeeld als illustratief voorbeeld de verslechterde parkeersituatie in de woonwijken rondom In de Boogaard in Rijswijk omdat er een prijsverschil is tussen een abonnement bij de particuliere exploitant en de vergunning van de gemeente. Parkeernota Gemeente Rijswijk, Rijswijk 2001, par. 4.2.4; <http://www.rijswijk.nl/parkeernota>.

Maatschappelijk draagvlak

Voor (grootschalige) wijzigingen in het parkeerbeleid is draagvlak nodig bij bewoners en bij bedrijven. Dit draagvlak dient per type gebruiker, per wijk en/of per deelgemeente georganiseerd te worden. Het realiseren van een integrale aanpak met een duidelijke visie (ruimtelijke ordening, economie, OV, fiets, type parkeervoorzieningen, spreiding van parkeervoorzieningen, tarieven) en timing zal een belangrijke uitdaging blijven voor gemeenten. Alle communicatiemiddelen en inzichten (kosten-baten) zullen hierbij aangewend moeten worden.

Voorkomen beleidsconcurrentie

Het parkeerbeleid wordt door veel gemeenten nog gezien als een concurrentiemiddel in de strijd om de bezoeker. Om deze reden zijn veel gemeenten terughoudend om een stringent parkeerbeleid door te voeren, worden de eigen tarieven met die van de omringende gemeenten vergeleken, en wordt er slechts schoorvoetend samengewerkt.²⁸

Benchmarking

Opvallend is de grote mate van heterogeniteit en de onvergelijkbaarheid van de parkeergegevens tussen gemeenten. Benchmarking van het gemeentelijk parkeerbeleid is daardoor nagenoeg onmogelijk. Hierdoor worden leerprocessen in het verbeteren van het gemeentelijk parkeerbeleid vertraagd. Initiatieven in het verleden om tot uitwisselbare gegevens te komen (onder andere door middel van de Parkeerdisk CROW en vergelijkingskringen parkeerbeleid van de SGBO-VNG) zijn onvoldoende opgepakt.

Handhaving en controle

Handhaving en controle zijn cruciaal in de uitvoering van een goed gereguleerd parkeerbeleid. De mate van controle en handhaving correleert met de betaalbereidheid van de parkeerders. De wijze van organiseren van de handhaving (eigen dienst, uitbesteding, politie, prestatieafspraken), de integratie van de handhaving ten behoeve van de inkomsten van de eigen gemeente (fiscale naheffing), en de organisatie van de handhavingsactiviteiten ten behoeve van gereguleerde parkeervoorzieningen waar geen inkomsten tegenover staan (belanghebbendenparkeren, blauwe zone) zullen ook voor de toekomst een uitdaging blijven voor de gemeenten. Wellicht kan gezien het succes van de fiscalisering van de parkeerboete voor de implementatie van het sturend parkeerbeleid op gemeenteniveau een soortgelijk gemeentelijk incentive bedacht worden voor de Mulder-zaken. Een

²⁸ Er zijn in de regio Arnhem en Nijmegen (KAN) en de regio Twente voorbeelden dat een regionaal parkeerbeleid wordt ontwikkeld in het kader van een regionaal verkeers- en vervoersplan. L. van Horen, P. van Geffen en R. van den Heuvel, *Sturend parkeerbeleid in het KAN, balanceren op het randje*, in: *Verkeerskunde, juli/augustus 1999*; *Verkeerskunde, KAN ontwikkelt geïntegreerd openbaar vervoer- en parkeerbeleid, januari 2000*; L.P.J. Mosch, *Regionaal parkeerbeleid Twente*, in: *Vexpansie, nr. 1, maart 2000*. Uit de interviews is naar voren gekomen dat verder beleids- en tariefconcurrentie voorkomen wordt door regelmatig overleg tussen Roosendaal en Bergen-op-Zoom, tussen de Brabantse gemeenten Tilburg, Breda, Eindhoven en 's-Hertogenbosch, en tussen de G-4-gemeenten.

herallocatie van de budgetten van het ministerie van BZK (Gemeentefonds) en Justitie (parkeerboetes) zou de budgettaire problemen voor het ministerie van Justitie vanwege de inkomstenderving kunnen ondervangen.

Technologische ontwikkelingen

De gemeenten zullen in de toekomst op allerlei technologische ontwikkelingen moeten inspelen. Deze technologische ontwikkelingen hangen samen met nieuwe wijzen van betalen (mobiele telefonie) en van beprijzen (flexibele variabilisatie gedurende de dag en de week). Daarnaast zullen er economische mogelijkheden ontstaan voor mechanische en hydraulische ondergrondse parkeervoorzieningen. De introductie van nieuwe technologische mogelijkheden wordt waarschijnlijk bevorderd door de juiste beprijzing van de openbare parkeerplaatsen.

3 Aantal openbare parkeerplaatsen

3.1 Inleiding

Het totale aantal openbare parkeerplaatsen per gemeente of voor heel Nederland is niet bekend. De diensten ruimtelijke ordening of gemeentelijk wegbeheer houden deze informatie niet bij omdat er geen behoefte is aan deze beleidsinformatie. Het aantal openbare parkeerplaatsen is meestal alleen bij de inrichting van nieuwe wijken een beleidsvraag. De diensten, afdelingen of bedrijven die het parkeerbeleid van gemeenten uitvoeren, houden zich bezig met het *reguleren* van openbare parkeerplaatsen. En de gereguleerde openbare parkeerplaatsen vormen slechts een fractie van het totale aantal openbare parkeerplaatsen. Over deze gereguleerde plaatsen zijn in veel gemeenten gegevens beschikbaar. Deze gemeentelijke gegevens over de gereguleerde openbare parkeerplaatsen zijn niet zonder meer te aggregeren tot nationale totalen.²⁹

In de wetenschappelijke literatuur bestaat geen eenduidigheid over de finale definiëring van de begrippen openbaar en publiek parkeren, publieke kosten en opbrengsten parkeren. In dit rapport is daarom gekozen voor een praktische uitwerking die zoveel mogelijk aansluit bij de beleidsdoelen. Als vertrekpunt is in dit rapport gekozen voor de 'openbare parkeerplaatsen'. Dit zijn alle parkeerplaatsen die voor eenieder (betaald, niet-betaald, vergunningplichtig, niet-vergunningplichtig) toegankelijk zijn en die zich niet bevinden op eigen terrein (bedrijfspand, eigen erf, inpandige garage, carport). Het eigendom en de exploitatie van deze openbare plaatsen kan publiek (gemeenten) of privaat (private bedrijven) zijn. Bij gebrek aan gegevens zijn de eigen parkeerplaatsen van bedrijven en instellingen die (deels) openbaar toegankelijk zijn (overdag, avonden, weekenden, evenementen) niet meegenomen bij de openbare parkeerplaatsen.

In dit hoofdstuk combineert IOO daarom diverse bronnen en gegevens om tot een raming te komen van het totale aantal openbare parkeerplaatsen in Nederland. Het aantal openbare parkeerplaatsen wordt onderscheiden naar drie typen: de plaatsen op en langs de straat (par. 3.3), de plaatsen op terreinen (par. 3.4) en de plaatsen in garages (par. 3.5). Dit is een veelgebruikt onderscheid omdat het ruimtelijke orderings- of verkeersbeleid zich richt op dit type parkeerplaatsen en omdat de kosten verschillen voor deze typen parkeerplaatsen. Met behulp van kengetallen wordt het totale aantal openbare parkeerplaatsen in Nederland geraamd.

²⁹ Zie onder andere F.R. Bruinsma, M. Koetse, P. Rietveld en R. Vreeker, *Raming maatschappelijke kosten van ruimtetegebruik door het verkeer; efficiënte prijzen voor het verkeer*, AVV, Rotterdam, 2000, blz. 15.

3.2 Raming aantal parkeerplaatsen

Keuze van de goede volumemaat

Om de publieke kosten en opbrengsten van parkeren te kunnen bepalen, is inzicht nodig in het aantal parkeerplaatsen en de kosten en opbrengsten per parkeerplaats. Dit hoofdstuk houdt zich bezig met het aantal openbare parkeerplaatsen, terwijl in de volgende hoofdstukken ingegaan wordt op de kosten en opbrengsten.

Openbare parkeerplaatsen in belangrijke mate publiek bekostigd

IOO heeft als invalshoek gekozen voor het volume aan parkeerplaatsen: de openbare parkeerplaatsen. Het leeuwendeel van de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen zal door de aanleg van wegen, parkeerhavens en van pleinen, de inrichting van wijken en door het plaatsen van parkeermeters met publieke middelen zijn aangelegd. Daarnaast zijn er openbare parkeerplaatsen die met private middelen zijn aangelegd; voor deze openbare parkeerplaatsen zal meestal een parkeertarief betaald moeten worden. Over deze betaalde parkeerplaatsen is relatief veel informatie voorhanden die gebruikt wordt bij de raming van het aantal openbare parkeerplaatsen. Privaat gefinancierde parkeerplaatsen die zonder betaling openbaar toegankelijk zijn, zullen slechts in beperkte mate voorkomen; over deze plaatsen is geen informatie beschikbaar.

Geen kwantitatieve gegevens voorhanden over de openbare parkeerplaatsen

Aantal openbare parkeerplaatsen onbekend

Over het totale aantal openbare parkeerplaatsen blijkt op gemeentelijk noch landelijk niveau eenduidige, complete en toegankelijke informatie beschikbaar te zijn. Dit wordt verklaard door de geringe beleidsaandacht voor het totaal volume aan openbare parkeerplaatsen. Een verklaring hiervoor is dat er buiten de stedelijke centra voldoende plaatsen zijn, de openbare niet-gereguleerde parkeerplaats als een verworven recht door bewoners wordt gezien en actieve bemoeienis van de gemeente (regulering, betaald parkeren) over het algemeen stuit op weerstand van bewoners en bedrijven. Uit de vraaggesprekken met beleidsambtenaren kwam naar voren dat geen kwantitatieve gegevens verzameld worden over het totale aantal openbare parkeerplaatsen en dat de inzichten van een dienst 'parkeerbeheer', 'verkeer en vervoer' en 'ruimtelijke ordening' niet worden gecombineerd tot een totaaloverzicht over het aantal openbare parkeerplaatsen.

Geen beleidsaandacht

Ook een telefonische enquête onder tweehonderd gemeenten en een schriftelijke enquête onder achtenvijftig gemeenten bracht aan het licht dat slechts voor een deelverzameling van de openbare parkeerplaatsen, de zogenaamde gereguleerde plaatsen, gegevens beschikbaar zijn. Op deze plaatsen richt de uitvoering van het gemeentelijke parkeerbeleid zich. Voor deze plaatsen noopt parkeerdruk tot regulering en voor deze plaatsen worden de vragen van bereikbaarheid en leefbaarheid het meest indringend gesteld. Deze plaatsen dienen ingericht te worden, voor deze plaatsen gelden verbodsbepalingen, op deze plaatsen dient toezicht gehouden te worden, voor deze plaatsen moeten vergunningen uitgegeven worden, moet betaald worden of worden concessies uitgegeven.

Ramen van het totale aantal openbare parkeerplaatsen via variabelen die direct of indirect gerelateerd zijn aan parkeerplaatsen

IOO heeft diverse statistische gegevens gecombineerd (aantal woningen, aantal auto's, weglengtes, aantal arbeidsplaatsen) om tot een raming te komen van het aantal openbare parkeerplaatsen. Deze variabelen zijn op directe of indirecte wijze verbonden met parkeerplaatsen. Omdat het aantal openbare parkeerplaatsen, en vooral het aantal gereguleerde parkeerplaatsen, zal verschillen naar grootte van de gemeente worden de statistische gegevens geordend in vier groepen gemeenten: gemeenten met minder dan 20.000 inwoners, gemeenten met tussen de 20.000 en 50.000 inwoners, gemeenten met tussen de 50.000 en 100.000 inwoners en gemeenten met 100.000 inwoners of meer (tabel 3.1).

Raming met behulp van kengetallen

Het ramen van het totale aantal openbare parkeerplaatsen met behulp van variabelen die indirect een relatie hebben met parkeerplaatsen is eerder overwogen.³⁰ In deze benadering wordt impliciet uitgegaan van de vraag naar parkeerplaatsen en wordt aangenomen dat het aanbod redelijk op de vraag is afgestemd. Deze veronderstelling is redelijk omdat het parkeerbeleid in belangrijke mate vraagvolgend is geweest. Alléén in grotere steden en centrumgebieden is het beleid in de afgelopen jaren sturend geweest door het vaststellen van maximum parkeernormen en het invoeren van betaald parkeren. In deze gebieden is de vraag groter dan het aanbod. Voor allerlei functies in de kern zijn parkeernormen vastgesteld; maar ook deze normen bepalen globaal de vraag naar parkeerplaatsen. Deze ramingstechniek is ook herkenbaar in de simpele vuistregel die, bij gebrek aan beter, de afgelopen tien jaar voortdurend opduikt: vanwege de drie motieven voor het verplaatsingsgedrag van de autobezitter (wonen, werken en bezoeken) zijn voor iedere auto gemiddeld drie parkeerplaatsen beschikbaar.³¹

Raming eerder overwogen

... en zeer rudimentair toegepast

³⁰ Het beoogde onderzoek om te komen tot een landelijk beeld van het parkeerareaal is uiteindelijk niet uitgevoerd.

³¹ Deze raming wordt ontleend aan de nota Uitvoeringsnotitie parkeerbeleid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uit 1991. Zie W. Drees, Parkeersubsidie smooit distributieland, in: Openbare Uitgaven, 1994, nr. 2, blz. 54-61; F.R. Bruinsma, M. Koetse, P. Rietveld en R. Vreeker, Raming maatschappelijke kosten van ruimtegebruik door het verkeer; efficiënte prijzen voor het verkeer, AVV, Rotterdam, 2000, blz. 15, 69.

Tabel 3.1 Kenmerken van gemeenten per groep gemeenten naar grootteklasse, 2000

Kenmerken per groep gemeenten	< 20.000	20.000 - 50.000	50.000 - 100.000	≥ 100.000	totaal
Aantal gemeenten	311	167	34	25	537
Totaal bevolking (x 1.000)	3.621	4.979	2.368	4.896	15.864
<i>Kenmerken gemeenten:</i>					
- Aantal woningen	1.389.800	1.974.900	1.019.900	2.203.500	6.588.100
- Aantal eengezinswoningen	1.079.000	1.485.700	661.800	1.176.500	4.403.000
- Aantal personenauto's	1.504.400	2.030.600	954.600	1.853.600	6.343.200
- Aantal bedrijfsauto's	243.500	286.400	123.300	230.500	883.700
- Aantal arbeidsplaatsen	968.300	1.735.600	1.085.600	2.676.400	6.465.900
- Weglengte binnen bebouwde kom (km)	14.700	20.000	8.500	14.900	58.100

Bron: IOO bv, bewerking van CBS-gegevens uit het jaar 2000.

Legenda: aantal gemeenten, bevolking, auto's, woningvoorraad: 1 januari 2000; aantal arbeidsplaatsen: 31 december 1999; weglengtes: 1 januari 1998.

3.3 Openbare parkeerplaatsen op straat

Aantal parkeerplaatsen op en langs de weg onbekend

Parkeerplaatsen op en langs de weg onbekend

Het aantal parkeerplaatsen op en langs de weg is niet bekend. De plaatsen worden niet geteld en de totale oppervlakte die met dit ruimtegebruik gepaard gaat, is dan ook niet bekend. Wel worden incidenteel in parkeeronderzoeken van gemeenten het feitelijke aantal geparkeerde auto's en het feitelijke aantal parkeerplaatsen op een bepaald tijdstip geteld. Deze onderzoeken worden uitgevoerd in wijken met parkeerdruk zodat de bezettingsgraad en de parkeerdruk bepaald worden, en eventueel besloten kan worden tot invoering van een (regulerend) parkeerbeleid in de desbetreffende wijk of om het bestaande beleid te wijzigen.³² Door alle parkeeronderzoeken in Nederland te inventariseren, kan theoretisch voor een deel het feitelijke aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen bepaald worden. Omdat deze onderzoeken slechts voor een beperkt aantal wijken in een beperkt aantal gemeenten beschikbaar zijn, levert deze aanpak slechts een partieel beeld op. Vanwege het partiële inzicht, de onbekende representativiteit en het zeer tijdrovende karakter om alle onderzoeken te inventariseren, is deze aanpak niet gevolgd.

Steekproef van aantal gemeentelijke wegen en telling van aantal parkeerplaatsen

Raming met behulp van weglengtes en % parkeermogelijkheden

Als alternatief kan het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen binnen een gemeente bepaald worden door vast te stellen op welke weggedeelten binnen de bebouwde kom enkelzijdig of dubbelzijdig

³² Bijvoorbeeld: Groen Licht Verkeeradvisen BV: Parkeeronderzoek Leiden; inventarisatie situatie november 2000, Tilburg, 2001.

geparkeerd kan en mag worden.³³ De lengte van de wegen is een infrastructuurkenmerk dat statistisch bekend is.³⁴ Op deze wijze kan het aantal openbare parkeerplaatsen op en langs de straat geraamd worden.

Indien in de toekomst in de fysieke tellingen van het aantal bezette parkeerplaatsen in de gemeentelijke parkeeronderzoeken óók de lengte van de wegen wordt vermeld in de telling kan het aantal waarnemingen uitgebreid worden (zie tabel 3.2 en tabel 3.3). Helaas zijn deze gegevens op dit moment niet voorhanden, zodat eigen veldwerk verricht is.

Veldonderzoek eenvoudig te verbreden

Kengetallen verkregen uit steekproef in wijken

Omdat onbekend is hoeveel openbaar toegankelijke parkeerplaatsen per kilometer openbare weg aanwezig zijn, heeft IOO deze kengetallen geconstrueerd met behulp van een beperkte, representatieve steekproef. IOO heeft woonwijken die verschillen in ouderdom en wijken in zeer verschillende binnensteden geselecteerd om tot een globaal kengetal te kunnen komen over het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen per weg. In elke wijk is een aantal aselekt gekozen straten belopen of bereden met een kilometerteller en is bepaald voor welk percentage op en langs de weglengte geparkeerd kan worden. De wijken vormen een representatieve afspiegeling van de wijken die in Nederland aangetroffen worden. De steekproef in het najaar van het jaar 2001 heeft bestaan uit diverse typen vooroorlogse woonwijken (tabel 3.2) en diverse soorten naoorlogse woonwijken (tabel 3.3) in zeer verschillende steden.³⁵

Percentage bepaald door middel van steekproef

De percentages parkeerplaatsen op de wegen in de wijken (70-75%) geven een voorzichtige raming van het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen op en langs straten. De raming is voorzichtig omdat geen rekening is gehouden met tweezijdig parkeren in de onderzochte straten (komt betrekkelijk weinig voor), met dubbelparkeren op stoepen én straten (indicatie voor het benodigde aantal parkeerplaatsen en de parkeerdruk), met parkeerhavens haaks op de lengterichting van de wegen (hierdoor zijn er méér parkeerplaatsen per strekkende meter) en met de parkeerreinen in de wijken (komt in beperkte mate voor). Daar staat tegenover dat het aantal parkeerplaatsen enigszins overschat is omdat in stadscentra en enkele nieuwe wijken ook autovrije straten aangetroffen worden. Deze straten zijn niet opgenomen in de gelopen of gereden route om het aantal parkeerplaatsen te tellen en maken derhalve geen deel uit van het percentage weg waar niet geparkeerd kan en mag worden. Om deze reden mag ver-

³³ Met dank aan de heer J.T.C.M. van Roosmalen, hoofd van het Parkeerbedrijf in de gemeente Eindhoven, voor de suggestie om op deze wijze te werk te gaan.

³⁴ Centraal Bureau voor de Statistiek.

³⁵ In de toekomst is het denkbaar deze meetsystematiek te verfijnen door meer typen wijken te onderscheiden. Zo onderscheidt de gemeente Den Haag tien verschillende woonmilieus en een daarbij behorende variatie aan inwoners en woningen. De gemeente Den Haag is mede op basis hiervan verdeeld in drie parkeermilieus. Deze parkeermilieus worden onderscheiden op basis van de woningdichtheid, het aantal werkzame personen, autobezit en de parkeerbezetting in de openbare ruimte. Den Haag, *Parkeren en Wonen: een kader voor parkeren in de woonwijken in Den Haag*, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, directie Economie en verkeer door de werkgroep *Parkeren in Woonwijken*, december 1999, blz. 8.

ondersteld worden dat in deze wijken het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen iets is overschat. Per saldo wordt aangenomen dat het aantal openbare parkeerplaatsen via de gekozen benadering in beperkte mate wordt onderschat.

Parkeren op en langs de weg in vooroorlogse wijken

Typering van de geselecteerde vooroorlogse wijken

De wijken in de steden die opgenomen zijn in de steekproef, verschillen in bebouwing, weginfrastructuur, parkeerdruk en aantal parkeerplaatsen. In de wijk Soesterkwartier in Amersfoort kan in diverse straten dubbelzijdig geparkeerd worden, wordt in beperkte mate ook op de stoep geparkeerd en hebben een aantal huizen een eigen oprit waarop geparkeerd kan worden. In het centrum van Delft kan op ongeveer 36% van de weglengte niet geparkeerd worden vanwege bruggen, bomen, fietsenstallingen en smalle doorgaande wegen.³⁶ Voorzover er in de smalle straten in het centrum van Delft waar men met de auto kan komen, geparkeerd kan worden, is het slechts aan één kant van de straat. De wijk Bezuidenhout in Den Haag heeft een zeer gevarieerde bebouwing met woningen en oude en nieuwe kantoorgebouwen en een hoge parkeerdruk. Diverse kantoren hebben eigen parkeerterreinen met in- en uitritten waar niet openbaar geparkeerd kan worden. In de wijk Oud-Crooswijk in Rotterdam wordt veelal tweezijdig, en soms driezijdig, geparkeerd. Bij de nieuwbouw in de oude wijk zijn daarnaast tientallen parkeerplaatsen ingericht op een parkeerterrein achter de huizen.

Tabel 3.2 Percentage van de wegen in de bebouwde kom waar minimaal enkelzijdig geparkeerd kan worden, vooroorlogse wijken (2001)

Gemeenten en wijken	%
Amersfoort, Soesterkwartier	95
Arnhem, Transvaalbuurt	71
Assen, oude woonwijken (17% eigen erf)	83
Delft, wijk Centrum	64
Den Bosch, Wolfsdonken	77
Den Haag, Bezuidenhout	64
Gorinchem, Harwijck	70
Gouda	50
Haarlem, Zijlwijk/Leidsebuurt	81
Rotterdam, wijk Oud-Crooswijk	57
Tilburg, Hasselt/Goirke	69
Zaanstad	66
Rekenkundig gemiddelde	71

Bron: Steekproef IOO in woonwijken; Assen, Zaanstad en Gouda opgave gemeente.

³⁶ Per 1-1-2002 is in Delft-Centrum volledig betaald parkeren en vergunningparkeren ingevoerd. Vanaf dat moment is het aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen exact bekend bij de gemeente.

Gemiddeld kan volgens de metingen in diverse woonwijken en opgaven van gemeenten in 2001 eenenzeventig procent van de weglengte in de oudere vooroorlogse wijken benut worden voor parkeren.³⁷

Parkeren op en langs de straat in naoorlogse wijken

De naoorlogse wijken die in de steekproef opgenomen zijn, variëren in de aard van de bebouwing, de ruimtelijke structuur en het aantal mogelijke parkeerplaatsen. In de woonwijken Amersfoort/Kruiskamp, Bergen op Zoom/Gageldonk-West en Bergen op Zoom/Meilust-Noord kan bijna de hele straatlengte benut worden voor parkeren. In de wijk Kruiskamp (Amersfoort) veelal enkelzijdig, in de brede straten van de wijk Gageldonk-West (Bergen op Zoom) veelal dubbelzijdig en met parkeerplaatsen die haaks op de lengterichting van de straat liggen, en in de wijk Meilust-Noord (Bergen op Zoom) in vele straten dubbelzijdig, met parkeerplaatsen dwars op de rijrichting, met parkeerreinen in de wijk en met enkele woningen met carports en garages. In de wijk Buitenhof in Delft kan langs 30% van de weglengte niet geparkeerd worden vanwege doorgaande wegen, in- en uitritten, straathoeken, afvalcontainers en bomen. Op ongeveer 10% van de weglengte zijn parkeerplaatsen dwars op de lengterichting van de straat; dit verdrievoudigt de parkeercapaciteit van dit weggedeelte. Verder bevat de wijk enkele straten waarin dubbelzijdig geparkeerd wordt en zijn er in de wijk vele parkeerreinen bij flats. Met de laatste drie kenmerken is geen rekening gehouden bij het bepalen van de parkeercapaciteit. In de wijk het Lageland in Rotterdam zijn relatief weinig auto's vanwege een relatief oude bevolking. De aanwezige parkeercapaciteit, vergroot door dubbelzijdig parkeren en parkeerplaatsen dwars op de lengterichting van de weg, wordt benut door langparkeerders van buiten de wijk en voor de stalling van marktkramen. Op sommige plaatsen in de wijk is zelfs 1½ parkeerplaats geteld voor één woning.

Alle metingen en opgaven zijn in tabel 3.3 opgenomen en worden gebruikt om een gemiddeld percentage weg te bepalen dat gebruikt kan worden voor openbare parkeerplaatsen.

*Typering van de naoorlogse
geselecteerde wijken*

³⁷ Door in de toekomst metingen toe te voegen aan tabel 3.2 kan de betrouwbaarheid van de steekproefresultaten verhoogd worden. Mede vanwege de onderschattingen (alléén eenzijdig parkeren gemeten, uitgegaan van alléén parkeerplaatsen in de lengterichting van de straat en géén rekening gehouden met parkeerreinen) en de overschatting (geen rekening gehouden met autovrije straten in wijken) valt er geen duidelijke uitspraak te doen over het betrouwbaarheidsinterval van het gemiddelde percentage. Waarschijnlijk kan het beste uitgegaan worden van een percentage tussen 61 en 81% voor de vooroorlogse wijken. Door in de toekomst meer waarnemingen aan tabel 3.2 toe te voegen, kan het veronderstelde betrouwbaarheidsinterval verkleind worden.

Tabel 3.3 Percentage van de wegen in de bebouwde kom waar minimaal enkelzijdig geparkeerd kan worden, naoorlogse wijken (2001)

Gemeenten en wijken	%
Amersfoort, Kruiskamp	97
Arnhem, Presikhaaf 1 en 2	76
Assen, nieuwe woonwijken (42% eigen erf)	58
Bergen op Zoom, wijk Gageldonk-West	91
Bergen op Zoom, wijk Meilust-Noord	94
Delft, wijk Buitenhof	70
Den Bosch, De Vliert	75
Den Haag, Zuiderpark	75
Gorinchem, Wijdschild	78
Haarlem, Zuiderpolder	71
Nieuwegein	75
Rotterdam, Lage Land	60
Rotterdam, Molenlaankwartier	77
Tilburg, Reeshof/Dalem	72
Veenendaal	60
Zwijndrecht	70
Rekenkundig gemiddeld percentage	75

Bron: Steekproef IOO in woonwijken: Assen, Nieuwegein, Veenendaal en Zwijndrecht opgave gemeente.

In de naoorlogse wijken die opgenomen zijn in de steekproef en waarvoor opgaven beschikbaar zijn, kan gemiddeld op 75% van de weglengte geparkeerd worden en op 25% van de weglengte niet (tabel 3.3).³⁸

Raming totaal aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen op en langs de straat in voor- en naoorlogse wijken

De weglengtes binnen de bebouwde kom die gebruikt kunnen worden als openbare parkeerplaats (percentages van tabel 3.2 en 3.3) kunnen via een standaardlengtemaat voor de parkeerplaats omgezet worden naar aantal parkeerplaatsen. De lengtemaat voor een parkeerplaats varieert tussen de vijf en zes meter. In wijken met een hoge parkeerdruk zal niet meer dan vijf meter ingenomen worden, terwijl in wijken met een lage parkeerdruk meer ruimte benut kan worden. Voor de berekening van het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen is gerekend met zes meter per auto en wordt eenvoudigheidshalve aangenomen dat van alle weglengtes binnen de bebouwde kom in Nederland 74 procent enkelzijdig benut wordt voor parke-

7,2 miljoen openbare parkeerplaatsen op en langs de weg

³⁸ Door in de toekomst metingen toe te voegen aan tabel 3.3 kan de betrouwbaarheid van de steekproefresultaten verhoogd worden. Mede vanwege de onderschattingen (alléén eenzijdig parkeren gemeten, uitgegaan van alléén parkeerplaatsen in de lengterichting van de straat en géén rekening gehouden met parkeerterreinen) en de overschatting (geen rekening gehouden met autovrije straten in wijken) valt er geen uitspraak te doen over het betrouwbaarheidsinterval van de steekproefresultaten. Waarschijnlijk kan het beste uitgegaan worden van een percentage tussen 65 en 85% voor de naoorlogse wijken.

ren.³⁹ Het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen op en langs de weg kan voorzichtigheidshalve geraamd worden op ruim 7 miljoen. Omdat de kans van onderschattingen groter is dan de kans van overschattingen kan ervan uitgegaan worden dat in het jaar 2001 het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen op en langs de openbare weg waarschijnlijk feitelijk tussen de 7 en 10 mln. ligt.

7 - 10 mln. plaatsen:
betrouwbare schatting

Box 3.1 Raming van het aantal openbare parkeerplaatsen op en langs de straat

De totale weglengte binnen de bebouwde kom in meters (tabel 3.1) * 0,74/6 = (58.100.000 * 0,74)/6 = 7.166.000. Indien ervan uitgegaan wordt dat op 20% van de wegen binnen de bebouwde kom dubbelzijdig geparkeerd kan worden, neemt het aantal parkeerplaatsen met 1,9 miljoen toe. Indien uitgegaan wordt van 5 meter lengte per parkeerplaats in plaats van 6 meter, neemt het aantal parkeerplaatsen met 1,4 miljoen plaatsen toe. Indien een betrouwbaarheidsinterval wordt verondersteld van 64-84% van de wegen waar openbaar geparkeerd kan worden, varieert het aantal parkeerplaatsen tussen 6,2 en 8,1 miljoen. Omdat de kans van onderschattingen groter is dan de kans van overschattingen kan ervan uitgegaan worden dat het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen op en langs de openbare weg waarschijnlijk feitelijk tussen de 7 en 10 mln. ligt.

Omdat de weglengtes binnen de bebouwde komen per gemeente bekend zijn (zie tabel 3.1), kan op dezelfde wijze per groep gemeenten naar grootteklasse het aantal openbare parkeerplaatsen op en langs de straat geraamd worden (tabel 3.4).

Tabel 3.4 Aantal geraamde openbare parkeerplaatsen op en langs de straat per groep gemeenten naar grootteklasse in 2000

Kenmerken per groep gemeenten	< 20.000	20.000 - 50.000	50.000 - 100.000	> 100.000	totaal
Weglengtes binnen bebouwde kom (km)	14.700	20.000	8.500	14.900	58.100
Aantal openbare parkeerplaatsen op en langs de straat	1.813.000	2.467.000	1.048.000	1.838.000	7.166.000

Bron: Steekproef IOO in 21 woonwijken plus 7 opgaven van de gemeente Gouda, Zaanstad, Assen, Nieuwegein, Veenendaal en Zwijndrecht.

Legenda: gemiddeld kan op en langs 74% van de wegen binnen de bebouwde komen geparkeerd worden, lengte per parkeerplaats 6 meter.

3.4 Openbare parkeerplaatsen op terreinen

Twee complementaire benaderingen

In de vorige paragraaf is via de weglengtes in de bebouwde kom voor heel Nederland het aantal openbare parkeerplaatsen op en langs de straat geraamd. Het leeuwendeel van deze parkeerplaatsen wordt niet gereguleerd door gemeenten. De openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen bij flats, in woonerven en in hoven worden in de ramingsystematiek van IOO niet geraamd via de weglengtes. Daarom

³⁹ De vooroorlogse woningvoorraad bedraagt 22% van de totale woningvoorraad (zie tabel 4.1). Het gemiddelde percentage is $0,22 \cdot 71\% + 0,78 \cdot 75\% = 74\%$.

wordt via het aantal wooneenheden in flats het aantal openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen geraamd. De andere benadering maakt gebruik van de opgaven van de gemeenten uit de enquête die is uitgevoerd.

Gereguleerde parkeerplaatsen op parkeerterreinen

8,7 gereguleerde parkeerplaatsen op terreinen per 1.000 inwoners = 225.000 parkeerplaatsen op terreinen

In de enquête onder gemeenten hebben 56 gemeenten het aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen opgegeven (gemiddeld 8,7 plaats per 1.000 inwoners) (tabel 3.5).⁴⁰ Er wordt verondersteld dat deze gemeenten en dit kengetal voldoende representatief zijn om voor heel Nederland het aantal gereguleerde parkeerplaatsen op parkeerterreinen per grootteklasse van gemeenten te ramen. Dit levert een aantal van 225.000 gereguleerde parkeerplaatsen op parkeerterreinen in Nederland.

Box 3.2 Ramingen van het aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen op terreinen

*Het gewogen gemiddelde aantal gereguleerde parkeerplaatsen op terreinen in Nederland bedraagt 8,7 per 1.000 inwoners (zie tabel 3.5). Wordt dit kengetal gebruikt om het aantal gereguleerde parkeerplaatsen op terreinen in Nederland te ramen dan zijn er 138.000 gereguleerde parkeerplaatsen op terreinen $((8,7/1.000) * 15.864.000$ inwoners) (zie tabel 3.1). Het relatief geringe aantal gereguleerde plaatsen op terreinen in de grote gemeenten, die goed vertegenwoordigd zijn in de steekproef, drukt het gewogen kengetal naar beneden. Daarom is ervoor gekozen het totale aantal te ramen via de kengetallen per grootteklasse (zie tabel 3.5). Dit levert een aantal van 225.000 gereguleerde parkeerplaatsen op parkeerterreinen in Nederland.*

Niet-gereguleerde parkeerplaatsen op parkeerterreinen

Niet-gereguleerde parkeerplaatsen op terreinen = 0,6 plaats norm per wooneenheid = 1,3 plaatsen

Naast gereguleerde plaatsen zijn er niet-gereguleerde openbare parkeerplaatsen op terreinen. Vele van deze openbare parkeerplaatsen bevinden zich op terreinen en hoven bij flats. Deze openbare parkeerplaatsen zijn niet geraamd via de weglengtes (par. 3.3) of via de gereguleerde openbare parkeerplaatsen. Met behulp van het aantal wooneenheden in flats en een gemiddeld aantal parkeerplaatsen per wooneenheid wordt het aantal openbare, niet-gereguleerde, parkeerplaatsen op terreinen bij flats geraamd. Dit aantal wordt toegevoegd aan het aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen op terreinen om het totaal openbare parkeerplaatsen op terreinen te ramen. De gemeenten hanteren - afhankelijk van de grootte, de locatie of de prijs van een wooneenheid - veelal een parkeernorm van tussen 0,6 en 1,3 parkeerplaats per wooneenheid.⁴¹ Omdat niet *alle* parkeerplaatsen voor flatbewoners op terreinen en hoven liggen - een deel zal zich op en langs de straat bevinden of in bewonersgarages - wordt veronder-

⁴⁰ Het betrof 16 gemeenten in de grootteklasse 1.000 - 20.000 inwoners, 13 gemeenten in de grootteklasse 20.000 - 50.000 inwoners, 14 gemeenten in de grootteklasse 50.000 - 100.000 inwoners en 11 gemeenten in de grootteklasse > 100.000 inwoners.

⁴¹ Ontleend aan de parkeernormen van Eindhoven, Bergen op Zoom, Nieuwegein, Zoetermeer, Gouda en Assen. Voor seniorenwoningen, serviceflats en studentenflats gelden lagere normen dan 0,6 parkeerplaats per wooneenheid.

steld dat het gemiddelde aantal terreinparkeerplaatsen in Nederland per wooneenheid 0,6 bedraagt. Uit deze berekening vloeit voort dat er 1,3 miljoen openbare, niet-gereguleerde, parkeerplaatsen zijn op terreinen (tabel 3.5).

Door de gereguleerde openbare parkeerplaatsen (225.000 plaatsen) en de niet-gereguleerde openbare parkeerplaatsen (1.311.000) bij elkaar op te tellen, kan geraamd worden dat er 1.536.000 openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen zijn in Nederland in 2000 (tabel 3.5).

Tabel 3.5 Raming aantal openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen per groep gemeenten naar grootteklasse in 2000

Kenmerken per groep gemeenten	< 20.000	20.000 - 50.000	50.000 - 100.000	≥ 100.000	Totaal
<i>Aantal openbare gereguleerde plaatsen op parkeerterreinen per 1.000 inwoners</i>	12,8	24,5	14,8	4,5	8,7
Aantal openbaar gereguleerde plaatsen op parkeerterreinen alle gemeenten	46.000	122.000	35.000	22.000	225.000
<i>Aantal flatwoningen e.d.</i>	310.800	489.200	358.100	1.027.000	2.185.100
Aantal openbaar toegankelijke plaatsen op parkeerterreinen en -hoven bij flats	186.500	293.500	214.800	616.200	1.311.000
Totaal aantal plaatsen op terreinen	232.500	415.500	249.800	638.200	1.536.000

Bron: IOO bv; aantal flatwoningen CBS, aantal gereguleerde plaatsen op parkeerterreinen per 1.000 inwoners enquête IOO.

Legenda: gemiddeld aantal gereguleerde parkeerplaatsen op terreinen gebaseerd op opgaven van 56 gemeenten: aantal parkeerplaatsen op terreinen bij flats: 0,6 per wooneenheid.

3.5 Parkeerplaatsen in parkeergarages

Parkeermontor

De meest uitgebreide (empirische) informatie over de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen in parkeergarages in Nederland wordt gepubliceerd in de Parkeermontor van Goudappel Coffeng. De parkeerplaatsen in bewonersgarages en in bedrijfsgarages die niet openbaar toegankelijk zijn, zijn niet meegenomen. In de Parkeermontor zijn alle gemeenten met meer dan 50.000 inwoners opgenomen en 111 kleinere gemeenten (23% van de gemeenten met minder dan 50.000 inwoners). Omdat in gemeenten met minder dan 50.000 inwoners zelden openbaar toegankelijke parkeergarages aanwezig zijn, onderschat de Parkeermontor het aantal parkeerplaatsen in garages om die reden nauwelijks. Er kan aangenomen worden dat het aantal openbare parkeerplaatsen in parkeergarages in de Parkeermontor nagenoeg volledig is om als landsdekkende bron te gebruiken. Uit de Parkeermontor volgt dat er in totaal in Nederland 162.000 openbare parkeerplaatsen in parkeergarages zijn (tabel 3.6).

162.000 parkeerplaatsen in garages geteld

Tabel 3.6 Aantal parkeerplaatsen in Parkeermeter per groep gemeenten naar grootteklasse in 1999

	< 20.000	20.000 - 50.000	50.000 - 100.000	> 100.000	totaal
Aantal gemeenten opgaven Parkeermeter	27	84	34	25	170
Parkeerplaatsen in parkeergarages in winkelgebieden	730	22.603	31.914	107.000	162.247

Bron: Goudappel Coffeng, Parkeermeter, 1999.

IOO-enquête

160.200 parkeerplaatsen in garages geraamd via kengetal uit enquête

Gebaseerd op de opgaven van 66 gemeenten in de enquête is geraamd dat er per 1.000 inwoners 10,1 geregeerde openbare parkeerplaatsen in parkeergarages zijn in 2000. Wordt dit gewogen gemiddelde kengetal toegepast op de Nederlandse bevolking, dan resulteert nagenoeg hetzelfde aantal als uit de Parkeermeter: 160.200 openbare parkeerplaatsen in parkeergarages.⁴² Omdat het aantal plaatsen in de Parkeermeter daadwerkelijk geteld is, wordt dit aantal verder gebruikt.

3.6 Samenvatting aantal openbare parkeerplaatsen

Totaaloverzicht

Door middel van een raming van de openbare parkeerplaatsen op en langs de straat, op parkeerterreinen en in parkeergarages wordt een totaalraming verkregen van het aantal openbare parkeerplaatsen in Nederland (tabel 3.7). Van het totale aantal openbare parkeerplaatsen (8,9 miljoen) bevindt zich 81% op en langs de straat, 17% op terreinen en 2% in parkeergarages.

Tabel 3.7 Totaal aantal openbare parkeerplaatsen in Nederland, 2000

	< 20.000	20.000 - 50.000	50.000 - 100.000	> 100.000	Totaal
Op en langs de straat	1.813.000	2.467.000	1.048.000	1.838.000	7.166.000
Op terreinen	232.500	415.500	249.800	638.200	1.536.000
In parkeergarages	700	22.600	31.900	107.000	162.200
Totaal	2.046.200	2.905.100	1.329.700	2.583.200	8.864.200

Bron: IOO bv.

Kwaliteit van de raming van het aantal openbare parkeerplaatsen

Raming totaal 8,9 miljoen plaatsen met onbekende statische bandbreedte

De raming van het totale aantal openbare parkeerplaatsen in 2000 is met 8,9 miljoen plaatsen waarschijnlijk aan de voorzichtige kant (tabel 3.7). Bij de openbare plaatsen op en langs de straten is geen rekening gehouden met dubbelzijdig parkeren en met parkeerplaatsen haaks op de lengterichting van de weg. Mede gezien het veronderstelde betrouwbaarheidsinterval voor de parkeerplaatsen op en langs de weg bedraagt het aantal openbare parkeerplaatsen op en langs de weg feitelijk waarschijnlijk 7 tot 10 miljoen. Gevoegd bij het aantal

⁴² Het aantal inwoners (tabel 3.1) * 10,1 = 15.864 * 10,1 = 160.226 openbare parkeerplaatsen in parkeergarages.

geraamde parkeerplaatsen op parkeerterreinen en in garages, en de veronderstelde betrouwbaarheidsintervallen, kan ervan uitgegaan worden dat het aantal openbare parkeerplaatsen ligt tussen 8,5 en 11,5 miljoen.

Verder is bij gebrek aan kwantitatieve gegevens het aantal openbare parkeerplaatsen buiten de bebouwde kom, bij recreatievoorzieningen en bij bedrijven die hun private parkeerplaatsen (deels) ook voor het publiek openstellen niet geraamd. Er wordt aangenomen dat het aantal openbare parkeerplaatsen buiten de bebouwde kom, bij recreatievoorzieningen en vanwege de openstelling voor het publiek van private parkeerplaatsen niet meer is dan ½ miljoen. Het maximum aantal komt dan uit op 12 miljoen openbare parkeerplaatsen.

De raming van het aantal openbare parkeerplaatsen van 8,5 - 12 miljoen is niet in tegenspraak met de raming van tien miljoen publieke parkeerplaatsen van Vossestein.⁴³

Alle openbaar toegankelijke parkeerplaatsen hebben één of meerdere functies. In het volgende hoofdstuk wordt onderzocht of de berekende capaciteit met een bandbreedte van 8½ - 12 miljoen parkeerplaatsen voldoende is om tegemoet te komen aan de vraag naar woning-, bedrijfs- en bestemmingsgebonden openbare parkeerplaatsen.

*Waarschijnlijk feitelijk
8,5 - 11,5 miljoen plaatsen*

*Bovengrens naar schatting 12
miljoen plaatsen*

*Eerdere raming van 10 miljoen
publieke parkeerplaatsen niet
gefalsificeerd*

⁴³ Marcel Vossestein, *Als we mobiliteit op prijs stellen*, in: *Bundeling van bijdragen aan Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk*, 1999, blz. 1046.

4 Functies en kenmerken van de openbare parkeerplaatsen

4.1 Inleiding

De openbare parkeerplaatsen worden benut voor drie bestemmingen of functies: woninggebonden, bedrijfsgebonden of bestemmingsgebonden. Daarbij kan een openbare parkeerplaats gedurende de dag volgtijdelijk gebruikt worden voor meerdere functies. Het totale aantal openbare parkeerplaatsen $8\frac{1}{2}$ - 12 miljoen moet voldoende zijn om te voorzien in de functies, en via het benodigde aantal plaatsen voor de bestemmingen kan het geraamde aantal openbare parkeerplaatsen nader onderbouwd worden.

Drie functies: woninggebonden, bedrijfsgebonden en bestemmingsgebonden

Met behulp van het aantal woningen in Nederland naar type kan het aantal *woninggebonden* openbaar toegankelijke parkeerplaatsen geraamd worden (par. 4.2). Het aantal openbaar toegankelijke *bedrijfsgebonden* parkeerplaatsen is minder eenvoudig te bepalen omdat vele bedrijfsgebonden parkeerplaatsen zich op eigen terrein bevinden. Hierover zijn geen tellingen voorhanden. Het aantal openbare parkeerplaatsen voor eigen werknemers en bezoekers kan slechts op globale wijze geraamd worden (par. 4.3). Om het aantal *bestemmingsgebonden* parkeerplaatsen te bepalen, bestaat meer houvast. Gemeenten hanteren normen voor allerlei voorzieningen die bezoekers trekken. Bovendien zijn de bestemmings- en winkelgebonden parkeerplaatsen veelal betaalde parkeerplaatsen, en juist het aantal betaalde parkeerplaatsen is vrij goed bekend.

Uit de enquête die IOO onder 73 gemeenten heeft gehouden, kan het aantal *gereguleerde* openbare parkeerplaatsen bepaald worden (par. 4.5). De gereguleerde openbare parkeerplaatsen zijn de openbare parkeerplaatsen waarop het gemeentelijk parkeerbeleid zich richt; voor deze groep parkeerplaatsen worden de kosten van het gemeentelijke parkeerbeleid gemaakt. De gereguleerde parkeerplaatsen vormen 19% van de openbare parkeerplaatsen (19%). Een ander bijzonder kenmerk van de openbare parkeerplaatsen betreft het private of publieke eigendom van de parkeerplaatsen (par. 4.6). Het hoofdstuk vat in paragraaf 4.7 de functies en kenmerken van de openbare parkeerplaatsen samen.

4.2 Woninggebonden parkeerplaatsen

Aantal parkeerplaatsen per woning in bestemmingsplannen

Het aantal openbare en private parkeerplaatsen wordt deels bepaald door in bestemmingsplannen opgenomen normen. Deze normen verschillen per type woning. De parkeernormen die gemeenten hanteren, hangen af van het type woning, de prijs van de woning en de locatie. Deze normen worden gebruikt ten behoeve van de woningbouw vanaf begin jaren zeventig in de vorige eeuw. De normen vari-

1,2 - 2,0 parkeerplaats per woning in nieuwe wijken

Toenemend aantal parkeerplaatsen per woning

eren van 1,2 tot 2,0 parkeerplaats per woning.⁴⁴ Zo hanteren bijvoorbeeld de gemeenten Bergen op Zoom, Utrecht, Zaanstad, Tilburg en Nijmegen de norm van 1,5 parkeerplaats per woning, terwijl de gemeente Zoetermeer uitgaat van 1,2 tot 1,7 parkeerplaats per laagbouwwoning. De gemeente Nieuwegein gaat uit van 1,25 parkeerplaats per woning zonder parkeerplaatsen op eigen terrein en 1,65 parkeerplaats per woning met parkeerplaatsen op eigen terrein (één plaats op eigen terrein en 0,65 plaats op en langs de straat). Lelystad gaat uit van twee parkeerplaatsen per woning: 0,8 plaats op eigen terrein en 1,2 plaats op en langs de openbare weg. De nieuwe wijk IJburg in Amsterdam wordt ingericht met in totaal 1¼ parkeerplaats per woning, waarbij elke woning een inpandige garage heeft en in de openbare ruimte een kwart parkeerplaats per woning voorzien is.⁴⁵ Er is duidelijk sprake van een opwaartse druk op de parkeernormen per woning. Volgens een deskundige van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer in Amsterdam had de norm in de nieuwe wijk IJburg beter 1,5 parkeerplaats per woning kunnen zijn (1 inpandige eigen plaats en ½ openbare plaats op en langs de straat). Nu moet volgens de Amsterdamse deskundige dezelfde parkeerdruk als op de Oostelijke eilanden gevreesd worden; hier is duidelijk te krap gepland met 1,1 parkeerplaats per woning (waarvan 50% inpandig en 50% op en langs de straat). Volgens een deskundige van de gemeente Utrecht moeten er tegenwoordig twee parkeerplaatsen per woning zijn om aan de vraag tegemoet te komen.

IOO gaat ervan uit dat in 2000 voor de woningvoorraad gebouwd ná 1970 gemiddeld uitgegaan kan worden van 1,5 parkeerplaats per woning.⁴⁶ Met behulp van dit gemiddelde aantal parkeerplaatsen per woning kan het aantal woninggebonden parkeerplaatsen bepaald worden.

De woninggebonden parkeerplaatsen deels op eigen terrein en deels in de openbare ruimte

Kengetallen voor parkeerplaatsen op eigen erf en in de openbare ruimte voor nieuwe woningen

Echter niet alle parkeerplaatsen bij woningen bevinden zich in de openbare ruimte en zijn openbaar toegankelijk. Er wordt van uitgegaan dat 50% van de woningen gebouwd ná 1970 over een parkeerplaats op eigen erf beschikt (box 4.1). Dit percentage is niet empirisch bekend en kan slechts benaderd worden. Van de totale woningvoorraad beschikt 34% van de woningen over een garage en/of carport, terwijl een belangrijk deel van de vrijstaande woningen en twee-onder-een-kapwoningen (26% van de woningvoorraad) over een eigen parkeerplaats zal beschikken.⁴⁷ Tegelijkertijd blijkt uit onderzoek van enkele gemeenten dat ondanks de parkeerplaatsen op eigen terrein vele auto's in de openbare ruimte worden geparkeerd. Het blijkt

⁴⁴ Parkeernormen van diverse gemeenten en informatie verkregen in interviews met parkeerdeskundigen bij de gemeenten.

⁴⁵ Volgens de recente ruimtelijke-orderingsinzichten in Amsterdam had dit, naast de garageplaats per woning, beter ½ parkeerplaats in de openbare ruimte kunnen zijn. De planning van ½ parkeerplaats per woning is in de besluitvorming gehalveerd tot ¼ parkeerplaats per woning in de openbare ruimte.

⁴⁶ Dit gemiddelde wordt ook gehanteerd in: F.R. Bruinsma, M. Koetse, P. Rietwerk en R. Vreeker, *Raming maatschappelijke kosten van ruimtegebruik door het verkeer; efficiënte prijzen voor het verkeer*, AVV, Rotterdam, 2000, blz. 70.

⁴⁷ CBS, *Statistisch Jaarboek 2001, Voorburg/Heerlen, 2001, blz. 190.*

niet ongewoon te zijn dat 50% van deze garages en carports niet voor parkeren gebruikt wordt. Diverse gemeenten hanteren de volgende uitgangspunten: een garage met oprit telt voor 1 eigen parkeerplaats, een garage zonder oprit voor 0,5 plaats, een carport voor 0,7 plaats en een tuinparkeerplaats voor 0,5 parkeerplaats.

Voor de 3,3 miljoen woningen gebouwd na 1970 (de helft van alle woningen) zullen daarom de volgende uitgangspunten gehanteerd worden:

- gemiddeld 1,5 parkeerplaats per woning,
- 50% van de woningen maakt gebruik van 0,7 parkeerplaats op eigen erf en 0,8 parkeerplaats op en langs de openbare weg,⁴⁸
- 50% van de woningen maakt gebruik van 1,5 openbare parkeerplaats.

Voor de nieuwere wijken kan op deze wijze berekend worden dat per woning uitgegaan kan worden van 1,2 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte (box 4.1).

*Kengetal woningen na 1970
gebouwd: 1,2 openbare
parkeerplaats per woning*

Box 4.1 Berekening van het aantal openbare parkeerplaatsen per woning gebouwd na 1970

*Er wordt verondersteld dat 50% van de 3,3 miljoen woningen beschikt over een parkeerplaats op eigen erf (1,7 miljoen parkeerplaatsen op eigen erf). Hiertoe behoort naar verwachting een belangrijk deel van de 2,2 miljoen woningen met een garage en/of carport (34% van 6,6 miljoen woningen), van de 979.400 vrijstaande woningen, van de 755.800 twee-onder-een-kapwoningen en een minder belangrijk deel van de 2.689.900 hoek- of tussenwoningen (CBS, Statistisch Jaarboek 2001, blz. 190). De 1,7 miljoen woningen met parkeerplaatsen op eigen terrein maken gebruik van 1,4 miljoen openbare parkeerplaatsen (1,7 * 0,8 openbare plaats). De 1,6 miljoen woningen (3,3 - 1,7) van na 1970 zonder parkeervoorzieningen op eigen erf gebruiken gemiddeld 1,5 openbare parkeerplaats. Het aantal woninggebonden parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor deze woningen bedraagt 2,4 miljoen parkeerplaatsen (1,6 * 1,5). Gemiddeld is per woning gebouwd na 1970 naar verwachting 1,2 openbare parkeerplaats benodigd: (1,4 + 2,4) : 3,3.*

Voor de oudere wijken van voor 1970 kunnen de normen voor de woningen gebouwd na 1970 niet gehanteerd worden. Gebaseerd op de inschattingen van enkele gemeenten wordt aangenomen dat voor de woningen gebouwd tussen 1945 en 1970 uitgegaan kan worden van één parkeerplaats op en langs de straat per woning en voor de woningen gebouwd vóór 1945 van 0,8 parkeerplaats per woning. In deze normen is reeds rekening gehouden met het relatief beperkte aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bij deze woningen.

*Kengetal voor oudere
woningen: 0,8 - 1,0 openbare
parkeerplaats per woning*

⁴⁸ Het rekenkundig gemiddelde van de uitgangspunten die diverse gemeenten hanteren over het gebruik van garages met en zonder oprit, carports en tuinparkeerplaatsen: (1 + 0,5 + 0,7 + 0,5) : 4 = 0,7 parkeerplaats op eigen erf.

7,0 miljoen woninggebonden plaatsen

Met bovenstaande gegevens en aannames kan het aantal woninggebonden parkeerplaatsen geraamd worden op 7,0 miljoen openbare parkeerplaatsen. Dit is afgerond gemiddeld 1,1 openbare parkeerplaats per woning (tabel 4.1).

Tabel 4.1 Woningvoorraad per 1 januari 2000 en raming aantal woninggebonden openbare parkeerplaatsen

Woningvoorraad naar bouwperiode	Aantal woningen (x 1.000)	Aantal openbare parkeerplaatsen per woning	Aantal openbare parkeerplaatsen (x 1.000)
vóór 1945	1.447,3	0,8	1.160
1945 - 1970	1.822,1	1,0	1.820
1970 - 1999	3.318,7	1,2	3.980
Totaal/gemiddeld	6.588,1	1,1	6.960

Bron: Aantal woningen naar bouwperiode: CBS, Statistisch Jaarboek 2001, Voorburg/Heerlen, 2001, blz. 191; overige berekeningen IOO bv.

Met behulp van het aantal woningen per groep gemeenten kan het totale aantal woninggebonden openbare parkeerplaatsen in Nederland verdeeld worden over de gemeenten naar grootteklasse (tabel 4.2).

Tabel 4.2 Aantal woninggebonden openbare parkeerplaatsen per groep gemeenten 2000

Kenmerken per groep gemeenten	< 20.000	20.000 - 50.000	50.000 - 100.000	≥ 100.000	totaal
Aantal woningen	1.389.800	1.974.900	1.019.900	2.203.500	6.588.100
Aantal woninggebonden openbare parkeerplaatsen	1.468.200	2.086.400	1.077.500	2.327.900	6.960.000

Bron: IOO bv.

4.3 Bedrijfsgebonden parkeerplaatsen

Benadering via de normen van het ABC-locatiebeleid

Normen om aantal bedrijfsgebonden plaatsen te ramen

In 1988 heeft het Ministerie van VROM het ABC-locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen geïntroduceerd. Het doel van dit beleid is om het juiste bedrijf op de juiste plaats te vestigen en om het auto-gebruik te verminderen door maximumparkeernormen te hanteren (tabel 4.3).⁴⁹

⁴⁹ Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Locatiebeleid in uitvoering; een tussenstand, Den Haag, 1994.

Tabel 4.3 De SVV-parkeernormen

Norm per locatie	Aantal parkeerplaatsen per 100 werknemers	Eén parkeerplaats per m ² b.v.o.
A-locaties Randstad, stedelijke knooppunten en overige stadsgewesten	10	250
A-locaties elders	20	125
B-locaties Randstad, stedelijke knooppunten en overige stadsgewesten	20	125
B-locaties elders	40	65

Bron: Tweede Kamer, Parkeerbeleid, vergaderjaar 1996-1997, 22 383, nr. 9, blz. 6.

Op strategisch planniveau is de doorwerking van dit beleid succesvol geweest omdat het ABC-locatiebeleid is opgenomen in vele provinciale, regionale of gemeentelijke vervoersplannen. De uitvoering van het beleid is duidelijk minder succesvol. In veel gevallen hechten de gemeenten meer aan de economische belangen die verbonden zijn aan de vestiging van een bedrijf binnen de gemeentegrenzen dan aan de automobilitateitsgevolgen van zo'n vestiging.⁵⁰ De uitvoering wordt ook belemmerd omdat de openbaarvervoervoorzieningen bij potentiële A-locaties van onvoldoende kwaliteit zijn. Dit dwingt de gemeenten om (tijdelijk) af te zien van de strengste normen, wat weer aanleiding is voor intergemeentelijke concurrentie. Ook zijn er gemeenten die geen behoefte hebben aan de strenge locatienormen omdat er geen congestieproblemen zijn die nopen tot reductie van de automobilitateit. Ten slotte wordt in de dagelijkse (vastgoed)praktijk de uitvoering van het beleid belemmerd omdat *nieuwe* locaties met de beperkende parkeernormen in concurrentie zijn met *bestaande* gebouwen met relatief veel parkeerplaatsen.⁵¹

Normen geen exacte codificatie van de feitelijke situatie

Benadering via combinatie van gegevens

Omdat geen landelijke informatie beschikbaar is over het aantal openbare parkeerplaatsen in gebruik door werknemers, worden de parkeernormen van het ABC-beleid gebruikt om tot een eerste benadering te komen. Daarbij moet bedacht worden dat het leeuwendeel van de bedrijfslocaties vóór 1990 tot stand is gekomen toen er nog geen maximumnormen waren, het ABC-beleid pas recent in gang is gezet, en dat de normen niet stringent gehanteerd worden. Om deze reden worden niet zonder meer de ABC-normen zoals ook weergegeven in het SVV-II-beleid gehanteerd (tabel 4.3), maar worden (summiere) empirische gegevens van de Rijksplanologische Dienst gebruikt per type locatie (tabel 4.4).

Normen voorzichtig hanteren als eerste benadering van het aantal bedrijfsgebonden parkeerplaatsen

⁵⁰ Karel Martens, *ABC-locatiebeleid in de praktijk; de rol van gemeenten, provincies en inspecties Ruimtelijke Ordening in de doorwerking van het ABC-locatiebeleid in strategisch beleid en operationele beslissingen, vakgroep Planologie KU Nijmegen, rapport nummer 16, Nijmegen, 1996.*

⁵¹ Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *Locatiebeleid in uitvoering; een tussenstand, Den Haag, 1994, blz. 18.*

Ongeveer 2,9 miljoen bedrijfsgebonden parkeerplaatsen

Aantal bedrijfsgebonden parkeerplaatsen

Door het combineren van deze gegevens kan berekend worden dat er ongeveer 2,9 miljoen bedrijfsgebonden parkeerplaatsen zijn (tabel 4.4).⁵²

In de Monitor ABC-locaties van de Rijksplanologische Dienst is het aantal bedrijfslocaties in 1996 verdeeld naar type (kolom 1 tabel 4.3) en is een zeer beperkte opgave opgenomen van het gemiddelde aantal werkzame personen per parkeerplaats voor kantoorlocaties in 1997. Voor slechts 37 kantoren (24 A-locaties, 5 B-locaties en 8 C-locaties) zijn de gemiddelde parkeernormen bekend. Deze empirische gegevens (kolom 5) worden - bij gebrek aan beter - gebruikt om het totale aantal bedrijfsgebonden te ramen bij alle bedrijfs- en kantoorlocaties. Het gebruik van deze norm geeft waarschijnlijk betrouwbaarder resultaten dan de streefnormen uit het locatiebeleid. Voor de restlocaties en de niet-geclassificeerde locaties is aangenomen dat er één parkeerplaats is per twee werknemers.⁵³

Tabel 4.4 Aantal ABC-locaties in 1996, parkeernormen per locaties, aantal werknemers per type locatie en aantal bedrijfsgebonden parkeerplaatsen

Type locaties	Aantal locaties	In %	Aantal arbeidsplaatsen	In %	Aantal werknemer per parkeerplaats	Aantal parkeerplaatsen
A	154	4	258.636	4	8,1	31.930
B	245	6	387.954	6	3,6	107.770
C	258	7	452.613	7	3,9	116.050
Restlocaties	2.828	72	4.655.448	72	2,0	2.327.720
Niet geclassificeerd	417	11	711.249	11	2,0	355.620
Totaal	3.902	100	6.465.900	100		2.939.090

Bron: Rijksplanologische Dienst, Monitor ABC-locaties; basisrapportage, Den Haag, 1998, blz. 8, B16; berekeningen IOO bv.

Legenda: het totale aantal arbeidsplaatsen (6.465.900) is procentueel verdeeld over de locaties volgens de procentuele verdeling van kolom 2.

Bedrijfsgebonden parkeerplaatsen op eigen terrein en in de openbare ruimte

De bedrijfsgebonden parkeerplaatsen bevinden zich deels op eigen terrein en deels op openbare parkeerplaatsen. Omdat vele gemeenten het beleid voeren dat de bedrijfsgebonden parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd moeten worden, zal het leeuwendeel van de bedrijfsgebonden parkeerplaatsen zich ook daadwerkelijk op eigen ter-

⁵² Diverse gemeenten hanteren ook parkeernormen per oppervlakte van de bedrijfslocaties. Nader onderzoek kan uitwijzen of een berekening van het aantal bedrijfsgebonden parkeerplaatsen via de oppervlakenorm in belangrijke mate afwijkt van de berekening via het aantal arbeidsplaatsen.

⁵³ Een gemiddelde norm gebaseerd op de norm uit SVV-II van 40 parkeerplaatsen per 100 arbeidsplaatsen (openbaarvervoerlocatie) en 60 parkeerplaatsen per 100 arbeidsplaatsen (autolocatie). Uit Beleidsnota parkeren 1998 van de gemeente Nieuwegein blijkt dat de gemeente in woongebieden uitgaat van 1 parkeerplaats per 2½ werknemers; Goudappel Coffeng, Beleidsnota parkeren Nieuwegein 1998, 2^e concept, Deventer, 1998, blz. 15. Aangenomen mag worden dat in niet-woongebieden een ruimere norm aangehouden kan worden. Ook om deze reden is gekozen voor een gemiddelde norm van 2 werknemers per parkeerplaats.

rein bevinden. Met behulp van een vijftal gedetailleerde studies van de B&A Groep kan geraamd worden dat gemiddeld 80% van de bedrijfsgebonden parkeerplaatsen zich op eigen terrein bevindt en 20% van de bedrijfsgebonden parkeerplaatsen op openbare parkeerplaatsen (tabel 4.5). Het lage percentage bedrijfsgebonden openbare parkeerplaatsen is niet onwaarschijnlijk omdat de gemeenten - naast de formele verplichtingen - ook financiële prikkels hanteren om te bevorderen dat zo veel mogelijk bedrijfsgebonden parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden. Zo kunnen bedrijven die geen eigen terrein hebben in bepaalde gemeenten de verplichting afkopen; zij betalen dan de kosten van de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen. Verder zijn de kosten voor bedrijfsvergunningen doorgaans hoger dan voor bewoners (zie tabel 2.9).

80% bedrijfsgebonden parkeerplaatsen op eigen terrein en 20% in de openbare ruimte

Tabel 4.5 Aantal bedrijfsgebonden parkeerplaatsen op eigen terrein en gebruik van openbare parkeerplaatsen gebaseerd op bedrijfsenquêtes in 1999

Locaties	Op eigen terrein en bijgehuurd		Openbare parkeerplaatsen	
	aantal	in %	aantal	in %
Rijswijk Plaspoelpolder	9.216	66	4.810	34
Amsterdam Zuid-Oost	13.250	87	2.005	13
Rotterdam Brainpark	970	93	71	7
Utrecht Centrum	2.015	98	44	2
Leiden Stationsgebied	4.481	89	536	11
Totaal en gewogen gemiddelde	29.932	80	7.466	20

Bron: Vijftal studies B&A-Groep.

De inzichten uit tabel 4.5 worden gebruikt om het aantal bedrijfsgebonden openbare parkeerplaatsen te ramen. Twintig procent van de 2,9 miljoen bedrijfsgebonden parkeerplaatsen wordt verondersteld zich in de openbare ruimte te bevinden. Op deze wijze kan geraamd worden dat er 587.800 bedrijfsgebonden openbare parkeerplaatsen benodigd zijn.

587.800 bedrijfsgebonden openbare parkeerplaatsen

Vervolgens worden de bedrijfsgebonden openbare parkeerplaatsen via het aantal arbeidsplaatsen per groep gemeente (zie tabel 3.1) verdeeld over de groep gemeenten naar grootteklasse (tabel 4.6).

Tabel 4.6 Raming aantal bedrijfsgebonden openbare parkeerplaatsen per groep gemeenten in 2000

Kenmerken per groep gemeenten	< 20.000	20.000 - 50.000	50.000 - 100.000	> 100.000	totaal
Aantal arbeidsplaatsen	968.300	1.735.600	1.085.600	2.676.400	6.465.900
Aantal bedrijfsgebonden openbare parkeerplaatsen	88.030	157.780	98.690	243.300	587.800

Bron: IOO bv.

Aantal bedrijfsgebonden parkeerplaatsen via vergunningverlening

Met behulp van het aantal vergunningen voor bedrijven kan gecontroleerd worden of de raming van het aantal bedrijfsgebonden openbare parkeerplaatsen aannemelijk is. Het aantal bedrijfsvergunningen moet minder zijn dan het aantal bedrijfsgebonden openbare parkeerplaatsen. Afhankelijk van het gebied hanteren gemeenten normen voor het aantal vergunningen dat een bedrijf per werknemer kan krijgen. Verder is voor een aantal gemeenten bekend hoeveel vergunningen zijn verstrekt aan bedrijven en aan bewoners en/of bezoekers. Hieruit kan geconcludeerd worden dat 23% van de vergunningen bedrijfsvergunningen betreft en 77% bewonersvergunningen (tabel 4.7).

Tabel 4.7 Aantal vergunningen voor bewoners en bedrijven in verschillende gemeenten (excl. bezoekers, incidentele en tijdelijke vergunningen)

Gemeente	Bewonersvergunningen		Bedrijvenvergunningen	
	Aantal	in %	aantal	in %
Amsterdam	86.107	82	18.440	18
Rotterdam	15.603	60	10.418	40
Den Haag	17.000	72	6.500	28
Utrecht	9.727	83	1.934	17
Nijmegen	3.425	64	1.900	36
Dordrecht	4.260	77	1.250	23
Gouda	3.843	85	652	15
Eindhoven	868	74	304	26
Veenendaal	945	84	174	15
Totaal/gemiddeld	141.778	77	41.572	23

Bron: informatie van gemeenten

86.000 bedrijfsgebonden
vergunningplaatsen

Uit de enquête onder de Nederlandse gemeenten kan verder geconcludeerd worden dat er per 1.000 inwoners in het jaar 2000 ongeveer 47,2 vergunningplaatsen voor bewoners en bedrijven zijn. Met behulp van de kengetallen 'aantal vergunningen per 1.000 inwoners' per groep gemeente kan geraamd worden dat er in Nederland 373.000 vergunningplaatsen zijn voor bewoners en bedrijven.⁵⁴ Indien 23% van deze vergunningplaatsen bedrijfsgebonden is, resulteren 86.000 bedrijfsgebonden vergunningparkeerplaatsen. Dit is 15% van het aantal openbare bedrijfsgebonden plaatsen.

⁵⁴ Het aantal vergunningplaatsen in Nederland geraamd met de kengetallen per groep gemeenten (16,4 per 1.000 inwoners in de gemeenten met 50.000 – 100.000 inwoners en 68,2 per 1.000 inwoners in de gemeenten met meer dan 100.000 inwoners): $2.368 * 16,4 + 4.896 * 68,2 = 373.000$ vergunningparkeerplaatsen. Drieëntwintig procent van deze vergunningplaatsen geeft 86.000 bedrijfsgebonden vergunningplaatsen.

4.4 Bestemmingsgebonden parkeerplaatsen

Planningsnormen voor het aantal parkeerplaatsen per type voorziening

Voor een groot aantal voorzieningen zijn (bestemmingsgebonden) parkeerplaatsen gerealiseerd. Het betreft onder meer winkels, postkantoren, gemeentehuizen, politiebureaus, sociaal-culturele voorzieningen, sociaal-medische voorzieningen, horeca en vermaak. Bij de planning van dergelijke stedelijke voorzieningen hanteren gemeenten verschillende normen (tabel 4.8). Zo varieert de norm voor het aantal bestemmingsgebonden parkeerplaatsen bij winkels tussen twee en vier parkeerplaatsen per 100 m² per bruto vloeroppervlakte, voor ziekenhuizen tussen 0,8 en 1,2 parkeerplaats per bed, en voor scholen voor hoger onderwijs tussen 1 en 1½ parkeerplaats per lokaal of tussen 1 parkeerplaats per lokaal en 1 parkeerplaats per lokaal plus 1 parkeerplaats per 12 studenten. De grote spreiding van de normen (ondanks de CROW-richtlijnen die vele gemeenten hanteren) en de grote verscheidenheid maken het onmogelijk om voor heel Nederland de bestemmingsgebonden parkeerplaatsen via normen en richtlijnen te bepalen.⁵⁵ Verder zijn de normen niet representatief voor de feitelijke situatie voor het aantal bestemmingsgebonden parkeerplaatsen omdat de normen alleen bij de recente voorzieningen gehanteerd worden.

Aantal bestemmingsgebonden parkeerplaatsen niet te ramen via de gemeentelijke normen en richtlijnen per type bestemming

⁵⁵ Zo kunnen er binnen de groep 'sociaal-culturele voorzieningen' verschillende parkeernormen zijn voor een gebedshuis, een theater, een bioscoop, een congreszaal, een museum, een wijkcentrum, een crèche, een bibliotheek, een uitvaartcentrum of een crematorium. Verder blijkt dat de meeteenheid per bestemming tussen de gemeenten kan verschillen. Het ramen van de bestemmingsgebonden parkeerplaatsen in Nederland via de gemeentelijke normen vergt een zeer omvangrijke dataverzameling (aantal voorzieningen en de normen per voorziening per gemeente).

Tabel 4.8 Parkeernormen per bestemmingverkeersvoorziening in 2001

	Minimum	Maximum
Supermarkt	4 pp/100 m ² b.v.o.	8 pp/100 m ² b.v.o.
Winkels	2 pp/100 m ²	4 pp/100 m ²
Gemeentehuis	1,4 pp/100 m ²	1,8 pp/100 m ²
Politiebureau	1 pp/100 m ²	3 pp/100 m ²
Postkantoor	1,3 pp/100 m ²	1,7 pp/100 m ²
Bibliotheek	0,5 pp/100 m ²	1,7 pp/100 m ²
Sociaal-cultureel	1,7 pp/100 m ² of 0,2 pp/zitplaats	4 pp/100 m ²
Kerk	0,05 pp/zitplaats of 5 pp/100 m ²	0,3 pp/zitplaats of 10 pp/100 m ²
Sociaal-medisch	1,4 pp/100 m ²	2,7 pp/100 m ²
Ziekenhuizen	0,8 pp/bed	1,2 pp/bed
Sportvoorzieningen	7 pp/zaal of veld	36 pp/zaal of veld
Zwembad	8 pp/100 m ² bassin	12 pp/100 m ² bassin
Scholen hoger onderwijs	1 pp/lokaal	1,5 pp/lokaal of 1 pp/lokaal + 1 pp per 12 leerlingen
Horeca en vermaak	2 pp/100 m ²	13½ pp/100 m ²

Bron: IOO bv gebaseerd op opgaven van enkele gemeenten (Zoetermeer, Nieuwegein, Gouda, Bergen op Zoom, Zaanstad); niet alle gemeenten volgen precies de CROW-normen, de normen variëren rond de CROW-normen.

Legenda: pp = parkeerplaats, b.v.o. = bruto vloeroppervlakte.

Raming van het aantal bestemmingsgebonden parkeerplaatsen

Ondanks de grote variatie in de normen, kan met behulp van enkele aannames onderzocht worden of het aantal bestemmingsgebonden parkeerplaatsen voor enkele belangrijke voorzieningen (winkels, scholen, ziekenhuizen) aannemelijk is per groep gemeenten. Het geraamde aantal bestemmingsgebonden parkeerplaatsen voor deze voorzieningen maakt deel uit van het totale aantal openbare parkeerplaatsen.

Minimaal 514.000 bestemmingsgebonden openbare parkeerplaatsen

Voor de ziekenhuizen en scholen per gemeente is IOO uitgegaan van respectievelijk één parkeerplaats per bed en één parkeerplaats per lokaal in de scholen voor middelbaar, hoger en wetenschappelijk onderwijs.⁵⁶ De bestemmingsgebonden parkeerplaatsen voor winkelgebieden zijn rechtstreeks ontleend aan de Parkeermonitor van Goudappel Coffeng (zie tabel 4.9). Geraamd kan worden dat er minimaal 514.000 bestemmingsgebonden parkeerplaatsen zijn. Naar de aard van de functie wordt aangenomen dat deze bestemmingsgebonden parkeerplaatsen volledig openbaar toegankelijk zijn.

⁵⁶ In de berekening is uitgegaan van het aantal studenten per gemeente. Er is verondersteld dat gemiddeld 30 leerlingen een lokaal delen.

Tabel 4.9 Raming aantal openbare parkeerplaatsen per groep gemeenten naar enkele bestemmingen

Bestemmingsgebonden parkeerplaatsen	< 20.000	20.000 - 50.000	50.000 - 100.000	> 100.000	totaal
<i>Ten behoeve van:</i>					
o winkels in parkeergarages	730	22.603	31.914	107.000	162.247
o winkels op straat/terreinen	18.514	75.098	43.008	80.878	217.498
o scholen	76	1.759	3.339	17.285	22.459
o ziekenhuizen	1.143	10.015	14.440	27.553	53.151
o attractieparken ⁵⁷	-	26.500	650	31.270	58.420
o .....	.....	.....	.....	.....	.....
o .....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaal (afgerond)	20.500	136.000	93.400	264.100	514.000

Bron: IOO bv en winkelgebonden uit Parkeermontitor.

De bestemmingsgebonden openbare parkeerplaatsen uit tabel 4.9 betreft niet alle voorzieningen. Niet alle openbaar toegankelijke parkeerplaatsen bij recreatievoorzieningen, voetbalstadia en bij attractieparken zijn opgenomen en de openbare parkeerplaatsen voor het bestemmingsverkeer voor sociaal-culturele voorzieningen en horecagelegenheden zijn bij gebrek aan gegevens in het geheel niet geraamd. Voorzichtigheidshalve kan er voor het bestemmingsverkeer het beste van uitgegaan worden dat hiervoor 600.000 - 700.000 parkeerplaatsen nodig zijn.

Waarschijnlijk 600.000 - 700.000 bestemmingsgebonden openbare parkeerplaatsen

4.5 Gereguleerde openbare parkeerplaatsen

4.5.1 Totaal aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen

De gemeenten hebben in de enquête veelal opgegeven hoeveel openbare parkeerplaatsen *gereguleerd* worden door de dienst/afdeling parkeerbeheer. Het betreft merendeels parkeerplaatsen waarvoor het gebruik betaald moet worden, waarvoor vergunningen worden uitgegeven of waarvoor in de binnenstad of in de wijkcentra parkeerplaatsen zijn ingericht. Over het algemeen beschikten de gemeenten - op enkele uitzonderingen na (weergegeven in box 4.2) - niet over informatie over het totale aantal openbare parkeerplaatsen (gereguleerd én niet-gereguleerd).

⁵⁷ Raming parkeerplaatsen (tussen haakjes) voor personenauto's bij enkele attractieparken: Burgers' Zoo, Arnhem (25.000), Six Flags Holland, Biddinghuizen (5.000), Six Flags, Biddinghuizen (inclusief velden) (20.000), Efteling, Kaatsheuvel (5.000), Autotron, Rosmalen (3.000), Attractiepark Duinen Zathe, Appelscha (1.500), Diergaarde Blijdorp, Rotterdam (1.400), Duinrell, Den Haag (935), Archeon, Alphen a.d. Rijn (650), Artis, Amsterdam (500), Madurodam, Den Haag (350), Omniversum, Den Haag (85).

 Box 4.2 Het aantal openbare parkeerplaatsen versus het aantal gereguleerde

openbare parkeerplaatsen: voorbeelden

- Gemeente Hoogeveen: er zijn in de gemeente naar schatting 20.000 openbare parkeerplaatsen: ± 8.000 op straat, ± 9.500 langs de straat, ± 500 P+R-plaatsen en ± 2.000 plaatsen op terreinen; van de openbare plaatsen zijn 2.247 plaatsen betaald.
 - Gemeente Velsen: ongeveer 40.000 openbare plaatsen voor ongeveer 25.000 woningen: ± 29.000 op straat, ± 10.000 in parkeerhavens langs de straat, 100 P+R-plaatsen en ± 1.000 plaatsen op terreinen; van de 40.000 plaatsen zijn 220 plaatsen betaald.
 - Gemeente Veenendaal: 30.000 - 40.000 gemarkeerde plaatsen, waarvan 3.591 gereguleerde parkeerplaatsen in de binnenstad.
 - Gemeente Dordrecht: 40.000 - 100.000 openbare parkeerplaatsen, waarvan circa 10.000 gereguleerd.
 - Gemeente Den Haag: circa 175.000 openbare parkeerplaatsen, waarvan 34.798 betaald.
-

Tabel 4.10 vat de gegevens uit de IOO-enquête van 66 gemeenten samen. Met behulp van het aantal inwoners per gemeente kunnen kengetallen berekend worden over het aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen per 1.000 inwoners. In de kleine gemeenten zijn gemiddeld 60 gereguleerde openbare parkeerplaatsen per 1.000 inwoners, terwijl in de gemeenten met meer dan 50.000 inwoners er iets meer dan 100 gereguleerde plaatsen zijn per 1.000 inwoners (tabel 4.10).

Tabel 4.10 Aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen in steekproef per groep gemeenten naar grootteklasse (tussen haakjes aantal gemeenten waarvan informatie is verkregen)

Aantal parkeerplaatsen	1.000 - 20.000 (28)	20.000 - 50.000 (13)	50.000 - 100.000 (14)	> 100.000 (11)	totaal (66)
Aantal openbare gereguleerde parkeerplaatsen	19.501	61.396	98.560	326.721	506.178
Gemiddeld per 1.000 inwoners	60,2	143,5	105,3	107,5	107,2

Bron: IOO-enquête.

Legenda: bij 73 gemeenten is informatie ingewonnen over het aantal gereguleerde parkeerplaatsen per type, van 66 is informatie gekregen; de gemiddelde kengetallen per 1.000 inwoners zijn berekend met behulp van het aantal inwoners van de gemeenten waarvan informatie is gekregen.

Door de berekende kengetallen per 1.000 inwoners uit de steekproef toe te passen op alle Nederlandse gemeenten kan geraamd worden dat in 2000 in Nederland 1,7 miljoen gereguleerde openbare parkeerplaatsen aanwezig zijn (tabel 4.11).

Tabel 4.11 Aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen per groep gemeenten naar grootteklasse in 2000: landelijk totaal

Kenmerken per groep gemeenten	< 20.000 (311)	20.000 - 50.000 (167)	50.000 - 100.000 (34)	≥ 100.000 (25)	totaal (537)
Aantal inwoners (x 1.000)	3.621	4.979	2.368	4.896	15.864
Aantal <i>gereguleerde</i> openbare parkeerplaatsen per 1.000 inwoners (steekproef)	60,2	143,5	105,3	107,5	107,2
Aantal <i>gereguleerde</i> openbare parkeerplaatsen	218.000	714.500	249.300	526.300	1.708.100

Bron: Het kengetal aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen per 1.000 inwoners is berekend uit de resultaten van de IOO-enquête; aantal inwoners: CBS.

4.5.2 Aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen naar soort

Kengetallen per 1.000 inwoners

Door middel van interviews en enquêtes is van 66 gemeenten informatie verkregen over de kenmerken van het aantal gereguleerde parkeerplaatsen: 'op en langs de straat', 'op terreinen', 'in parkeergarages', 'betaald' en/of 'vergunningplaatsen'. Voor deze gemeenten zijn de aantallen per groep gemeente naar grootteklasse omgezet in kengetallen per 1.000 inwoners (tabel 4.12). Deze kengetallen worden voldoende representatief geacht om te gebruiken voor de raming van het totale aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen in Nederland.

Tabel 4.12 Kengetallen per 1.000 inwoners van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen in steekproef per groep gemeenten naar grootteklasse (tussen haakjes aantal gemeenten waarvan informatie is verkregen), 2000

Aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen per 1.000 inwoners	1.000 - 20.000 (28)	20.000 - 50.000 (13)	50.000 - 100.000 (14)	> 100.000 (11)	totaal (66)
Totaal aantal <i>gereguleerde</i> openbare parkeerplaatsen	60,2	143,5	105,3	107,5	107,2
waarvan:					
- Op en langs de straat	47,5	115,1	81,5	90,6	88,1
- Op terreinen	12,8	24,5	14,8	4,5	8,9
- In parkeergarages	0	3,9	9,0	12,4	10,1
- Betaalde plaatsen	≈ 0	8,8	37,2	73,7	55,4
- Belanghebbenden plaatsen	≈ 0	≈ 0	16,4	68,2	47,2

Bron: IOO-steekproef.

Legenda: bij 73 gemeenten is informatie ingewonnen over de kenmerken van de gereguleerde parkeerplaatsen, van 66 is informatie gekregen; de gemiddelde kengetallen per 1.000 inwoners zijn berekend met behulp van het aantal inwoners van de gemeenten waarvan informatie is gekregen.

*Herweging steekproefresultaten
naar landelijke totalen*

Aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen in Nederland

Bij de raming van het aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen dient rekening gehouden te worden met de samenstelling van de steekproef ten opzichte van de populatie. In de steekproef van 66 gemeenten maakt het aantal inwoners in de gemeenten met meer dan 100.000 inwoners 65% uit van het totale aantal inwoners in alle steekproefgemeenten, terwijl de inwoners in deze gemeenten 31% uitmaken van de totale Nederlandse bevolking. Door de oververtegenwoordiging van de grote gemeenten in de steekproef is het gewogen gemiddelde kengetal per 1.000 inwoners over alle gemeenten (kolom 'totaal' in tabel 4.12) niet bruikbaar om de nationale totalen te ramen. Om de nationale totalen te berekenen, wordt uitgegaan van de kengetallen per 1.000 inwoners per groep gemeenten. Op deze wijze heeft de oververtegenwoordiging van de grote gemeenten geen invloed op de berekende nationale totalen (tabel 4.13). De 1,4 miljoen gereguleerde openbare parkeerplaatsen vormen 81% van het totale aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen. De overige 19% wordt verdeeld over de gereguleerde openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen (225.000 plaatsen) en in parkeergarages (101.400 plaatsen).⁵⁸ Voor 492.700 gereguleerde openbare parkeerplaatsen moet betaald worden (29% van het totale aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen) en voor 372.700 gereguleerde openbare parkeerplaatsen is een vergunning nodig (22% van het totale aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen).

Tabel 4.13 Kenmerken van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen per groep gemeenten naar grootteklasse: totaal aantal plaatsen in Nederland in 2000

Aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen	< 20.000 (311)	20.000 - 50.000 (167)	50.000 - 100.000 (34)	≥ 100.000 (25)	totaal (537)
Totaal	218.000	714.500	249.300	526.300	1.708.100
<i>waarvan:</i>					
- Op en langs de straat	172.000	573.100	193.000	443.600	1.381.700
- Op terreinen	46.000	122.000	35.000	22.000	225.000
- In parkeergarages	0	19.400	21.300	60.700	101.400
- Betaalde plaatsen	≈ 0	43.800	88.100	360.800	492.700
- Belanghebbenden plaatsen	≈ 0	≈ 0	38.800	333.900	372.700

Bron: IOO bv.

Legenda: aantal inwoners zie tabel 3.1, kengetallen per groep gemeenten naar grootteklasse tabel 4.12.

⁵⁸ Wordt voor de gereguleerde openbare parkeerplaatsen in parkeergarages wel uitgegaan van het gewogen gemiddelde kengetal per 1.000 inwoners (10,1 parkeerplaats) dan resulteert een totaal van 160.200 parkeerplaatsen (15.864 * 10,1). Dit getal komt in belangrijke mate overeen met het aantal plaatsen in parkeergarages uit de Parkeermonitor.

4.6 Eigendom en exploitatie van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen

Met behulp van de enquêteresultaten van 66 gemeenten kan bepaald worden dat alle gereguleerde openbare parkeerplaatsen op en langs de weg eigendom van de gemeenten zijn, terwijl 81% van de gereguleerde parkeerplaatsen op parkeerterreinen (incl. P+R-terreinen) en 42% van de parkeerplaatsen in parkeergarages eigendom van de gemeenten is. Vanwege het grote gewicht van de parkeerplaatsen op en langs de straat is het gemiddelde percentage gereguleerde openbare parkeerplaatsen in eigendom van gemeenten 93%. Op dezelfde wijze is informatie verkregen over de exploitatie door de gemeenten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen: 100% van de plaatsen op en langs de straat wordt geëxploiteerd door de gemeenten, 74% van de plaatsen op terreinen en 45% van de plaatsen in parkeergarages. Gemiddeld wordt voor 93% van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen de exploitatie door de gemeenten uitgevoerd. Het komt voor dat gereguleerde plaatsen in eigendom zijn van de gemeente, maar privaat geëxploiteerd worden en omgekeerd (tabel 4.14).⁵⁹

Tabel 4.14 Percentage gereguleerde openbare parkeerplaatsen in eigendom en in exploitatie van gemeenten per groep gemeenten naar grootteklasse (tussen haakjes aantal gemeenten waarvan informatie is verkregen), 2000

Percentage gereguleerde openbare parkeerplaatsen	1.000 - 20.000 (28)	20.000 - 50.000 (13)	50.000 - 100.000 (14)	> 100.000 (11)	totaal (66)
<i>In eigendom gemeenten:</i>					
- Op en langs de straat	100%	100%	100%	100%	100%
- Op terreinen	63%	80%	77%	91%	81%
- In parkeergarages	-	41%	52%	40%	42%
Totaal	94%	95%	93%	93%	93%
<i>In exploitatie van gemeenten:</i>					
- Op en langs de straat	100%	100%	100%	100%	100%
- Op terreinen	30%	65%	79%	91%	74%
- In parkeergarages	-	55%	52%	43%	45%
Totaal	85%	93%	93%	93%	93%

Bron: IOO-enquête.

In kwantitatieve zin zijn het private eigendom en de private exploitatie van openbaar toegankelijke parkeerplaatsen nog van beperkte betekenis. Van alle gereguleerde openbare parkeerplaatsen is 93% in handen van de gemeente en wordt 93% ook geëxploiteerd door de gemeente. Het bezit en de exploitatie zijn nog in sterke mate een publieke taak.

93% van de openbare parkeerplaatsen in publiek bezit en publiek geëxploiteerd

⁵⁹ Het eerste is het geval bij de gereguleerde openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen: 81% van de plaatsen is eigendom van de gemeenten en 74% van de plaatsen wordt geëxploiteerd door de gemeenten. Het tweede komt voor bij de gereguleerde openbare parkeerplaatsen in parkeergarages: 42% van de plaatsen is eigendom van de gemeenten en 45% van de plaatsen wordt door de gemeenten geëxploiteerd.

Naar schatting 98½% van alle openbare parkeerplaatsen publiek eigendom

De beperkte betekenis van de private sector voor het eigendom en de exploitatie van de openbare parkeerplaatsen, en bijgevolg de zeer belangrijke rol van de publieke sector, blijkt ook uit de kwantitatieve verhoudingen. Er wordt aangenomen dat alle openbare parkeerplaatsen op en langs de straat in publiek eigendom en publieke exploitatie zijn. Verder dat alle parkeerplaatsen op parkeerterreinen ook in publieke handen zijn, met uitzondering van 19% van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen die in private handen zijn, terwijl van de openbare parkeerplaatsen 58% in private handen is. Met deze veronderstellingen kan geraamd worden dat 98½% van de openbare parkeerplaatsen publiek eigendom is (8,7 miljoen parkeerplaatsen) en 1½% privaat eigendom is (137.000 parkeerplaatsen) (tabel 4.15).

Tabel 4.15 Totaal aantal openbare parkeerplaatsen in Nederland in privaat en publiek eigendom, 2000

	Publiek eigendom	Privaat eigendom	Totaal
Op en langs de straat	7.166.000	-	7.166.000
Op terreinen	1.493.250	42.750	1.536.000
In parkeergarages	68.124	94.076	162.200
Totaal	8.727.374	136.826	8.864.200

Bron: IOO bv.

Legenda: openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen in privaat eigendom: 19% van 225.000 gereguleerde openbare parkeerplaatsen (zie tabel 3.13); openbare parkeerplaatsen in parkeergarages in privaat eigendom: 48% van 162.200 openbare plaatsen.

4.7 Samenvatting functies en kenmerken van de openbare parkeerplaatsen

8,9 miljoen openbare parkeerplaatsen is voldoende capaciteit

De functies van de openbare parkeerplaatsen worden in tabel 4.16 samengevat. Er kan geconcludeerd worden dat het aantal openbare parkeerplaatsen in 2000 (8,9 miljoen) voldoende is voor de plaatsen die nodig zijn voor de functievervulling (8,1 miljoen). Zelfs als gerekend wordt met 0,6 tot 0,7 miljoen bestemmingsgebonden parkeerplaatsen voldoet de capaciteit. De capaciteit is zeker voldoende als ook rekening gehouden wordt met de openbare parkeerplaatsen die meerdere functies vervullen. De bedrijfsgebonden, winkel- en schoolgebonden parkeerplaatsen in de openbare ruimte kunnen in de avonden gedeeltelijk gebruikt worden voor het stallen van de auto bij de woning.⁶⁰ Wordt rekening gehouden met gedeeltelijk dubbelgebruik van de openbare parkeerplaatsen gedurende de dag, dan mag aangenomen worden dat 10-15% van de capaciteit gedurende de dag bestaat uit overcapaciteit.

10-15% overcapaciteit

⁶⁰ *Het dubbelgebruik zal geen zeer grote vormen aannemen. Bij vele bedrijfsgebonden en bestemmingsgebonden parkeerplaatsen zullen geen woningen in de directe omgeving zijn, terwijl in veel gebieden de capaciteit dusdanig groot is dat dubbelgebruik niet nodig is. Alleen in de binnensteden van de grotere gemeenten zal de capaciteit onvoldoende zijn om gedurende de dag in alle functies te kunnen voorzien.*

Tabel 4.16 Raming aantal openbare parkeerplaatsen in 2000 per groep gemeenten naar bestemming

Aantal openbare parkeerplaatsen	< 20.000	20.000 - 50.000	50.000 - 100.000	> 100.000	totaal
Aantal openbare parkeerplaatsen	2.046.200	2.905.100	1.329.700	2.583.200	8.864.200
Naar functie:					
- Woninggebonden	1.468.200	2.086.400	1.077.500	2.327.900	6.960.000
- Bedrijfsgebonden	88.030	157.780	98.690	243.300	587.800
- Bestemmingsgebonden	20.500	136.000	93.400	264.100	514.000
Totaal plaatsen naar functie	1.576.730	2.380.180	1.269.590	2.835.300	8.061.800

Bron: IOO bv.

Verder kan uit tabel 4.16 geconcludeerd worden dat het totale aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen niet op goede wijze door middel van de achtergrondvariabelen en kengetallen over de gemeenten naar grootteklasse 'verdeeld' wordt. In de gemeenten met meer dan 100.000 inwoners wordt het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen onderschat of het aantal functiegebonden openbare parkeerplaatsen overschat.

Nationaal totaal robuuster dan totalen per type gemeente

Voor 19% van de openbare parkeerplaatsen vindt enige vorm van regulering plaats (tabel 4.17). Voor deze parkeerplaatsen worden vergunningen uitgegeven, moet betaald worden of geldt een beperkte parkeerduur. Voor slechts 6% van de openbare parkeerplaatsen dient een parkeerbelasting of vergunningtarief betaald te worden. Uit de analyse blijkt dat het gemeentelijke parkeerbeleid zich op een kleine minderheid van de openbare parkeerplaatsen richt en dat de kosten van alle parkeerplaatsen en het parkeerbeleid doorbelast worden aan 6% van de openbare parkeerplaatsen.

Bij slechts 6% van de openbare parkeerplaatsen de kosten direct doorbelast aan de gebruiker

Tabel 4.17 Raming aantal openbare parkeerplaatsen per groep gemeenten in 2000: gereguleerd en niet-gereguleerd

Aantal openbare parkeerplaatsen	< 20.000	20.000 - 50.000	50.000 - 100.000	> 100.000	totaal
Aantal openbare parkeerplaatsen	2.046.200	2.905.100	1.329.700	2.583.200	8.864.200
<i>Waarvan gereguleerde plaatsen:</i>					
- Op en langs de straat	172.000	573.100	193.000	443.600	1.381.700
- Op terreinen	46.000	122.000	35.000	22.000	225.000
- In parkeergarages	0	19.400	21.300	60.700	101.400
- Betaalde plaatsen	≈ 0	43.800	88.100	360.800	492.700
- Belanghebbendenplaatsen	≈ 0	≈ 0	38.800	333.900	372.700
Totaal aantal gereguleerde plaatsen	218.000	714.500	249.300	526.300	1.708.100

Plausibele raming aantal parkeerplaatsen

De functie en kenmerken van de openbare parkeerplaatsen uit dit hoofdstuk worden in tabel 4.18 nog eens samengevat. Bij dit overzicht dient voor ogen gehouden dat alle aantallen gebaseerd zijn op ramingen en benaderingen die met onzekerheid zijn omgeven. Alleen het aantal openbare parkeerplaatsen in parkeergarages is verkregen door een telling (162.200 parkeerplaatsen); het betreft 1,9 procent van het totale aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen. Wel kan tevens geconcludeerd worden dat de aantallen zich logisch tot elkaar verhouden en ook door incidentele gemeentelijke opgaven bevestigd worden. Het geraamde aantal openbare parkeerplaatsen is voldoende voor alle functies die de openbare parkeerplaatsen dienen te vervullen, en de geraamde overcapaciteit is aannemelijk. Hierdoor ontstaat een redelijk robuust en betrouwbaar beeld van het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen.

Tabel 4.18 Totaal aantal openbare parkeerplaatsen in Nederland naar functies en kenmerken (x 1.000), 2000

Aantal openbare parkeerplaatsen (8.864,2 plaatsen)	Functies	In %	Eigendom	In %	Gereguleerd	In %
<i>waarvan:</i>						
- Woninggebonden	6.960,0	78,5				
- Bedrijfsgebonden	587,8	6,6				
- Bestemmingsgebonden	514,0	5,8				
- In publiek eigendom			8.727,4	98,5		
- In privaat eigendom			136,8	1,5		
- Gereguleerde plaatsen					1.708,1	19,2
- Betaalde plaatsen					492,7	5,6
Totaal	8.061,8	100,0	8.864,2	100,0	2.200,8	24,8

Bron: IOO bv

Uit de raming van het aantal bestemmingsgebonden parkeerplaatsen kan geen onderbouwing gevonden worden voor de oude vuistregel dat er drie parkeerplaatsen per auto zijn, oftewel 21 miljoen parkeerplaatsen.⁶¹ Uitgaande van 8,9 miljoen openbare parkeerplaatsen kan geraamd worden dat er, inclusief de parkeerplaatsen op eigen erf, 12½ parkeerplaatsen in Nederland zijn. Wordt uitgegaan van een maximale raming van het aantal openbare parkeerplaatsen (12 miljoen) dan is het aantal openbare en niet-openbare parkeerplaatsen maximaal 15,6 miljoen parkeerplaatsen (tabel 4.19). Dit is 25% minder dan de raming van het departement van Verkeer en Waterstaat uit het begin van de jaren negentig van de vorige eeuw.

Tabel 4.19 Raming totaal aantal parkeerplaatsen in Nederland (miljoen)

Openbare en private parkeerplaatsen	Aantal raming	Aantal maximaal
Openbare parkeerplaatsen	8,9	12,0
Raming parkeerplaatsen op eigen erf bij woningen	1,2	1,2
Raming parkeerplaatsen op eigen erf bij bedrijven	2,4	2,4
Totaal	12,5	15,6

Bron: IOO bv; zie paragraaf 3.6, box. 4.1 en tabel 4.5

⁶¹ Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Uitvoeringsnotitie parkeerbeleid*, Tweede Kamer, 1991-1992, 22.383, nr. 1.

5 De kosten van openbare parkeerplaatsen

5.1 Inleiding

De kosten van alle openbare parkeerplaatsen in Nederland zijn niet zonder meer te bepalen. Er zijn geen kengetallen voorhanden over de kosten en baten van de verschillende soorten openbare parkeerplaatsen. En de kosten en baten lopen per gemeente sterk uiteen vanwege de lokale omstandigheden, de wijze van toerekening van kosten en baten aan de verschillende soorten parkeerplaatsen en de verschillen in de opbouw van de gemeentelijke begrotingen en rekeningen.⁶² Elke gemeente volgt een eigen systematiek in de mate waarin kapitaalkosten, personeelskosten, overhead en grondkosten worden doorberekend. Daarbij worden niet alle kosten doorberekend in de parkeerplaatsen. Geen van bronnen die gebruikt kan worden, geeft daarom een volledig inzicht in de totale financiële kosten en in de maatschappelijke kosten van de openbare parkeerplaatsen. Daarom probeert IOO langs verschillende benaderingen en door verschillende kostendefinities te hanteren het meest volledige inzicht te krijgen in de kosten van de openbare parkeerplaatsen (par. 5.2). In elke paragraaf worden de kosten geraamd van de openbare parkeerplaatsen per type parkeerplaats: 'op en langs de straat', 'op parkeerterreinen' en 'in parkeergarages'.

Om de totale financiële kosten van de openbare parkeerplaatsen te bepalen, moeten alle kostenposten tegen de juiste prijs opgenomen zijn in de kostprijs. De investeringskosten moeten via afschrijvingen opgenomen zijn in de jaarlijkse exploitatiekosten, alle kostensoorten moeten doorbelast worden (grondkosten, arbeidskosten, kapitaalkosten, onderhoud, overhead et cetera) en de juiste kostenniveaus moeten gehanteerd worden zodat geen sprake is van een impliciete subsidie. Aan deze voorwaarden is over het algemeen niet voldaan in de gemeentelijke exploitatieoverzichten van het parkeerbeleid.

Daarom wordt stapsgewijs een volledige kostenopbouw van de openbare parkeerplaatsen (afschrijving van de investeringskosten, exploitatiekosten en grondkosten) nagebootst (par. 5.3). Omdat van diverse aannames uitgegaan moet worden bij de kostenopbouw van de volledige financiële kosten worden de resultaten vergeleken met een benadering van de totale financiële kosten via de marktprijzen (par. 5.4). Uit de vergelijking van beide ramingen van de totale financiële kosten van de openbare parkeerplaatsen, wordt een conclusie getrokken. Deze conclusie bevat de meest betrouwbare raming van de totale financiële kosten van de parkeerplaatsen (par. 5.5).

Naast een analyse van de totale financiële kosten van de openbare parkeerplaatsen dient ook rekening gehouden te worden met de maatschappelijke kosten vanwege de negatieve externe effecten van de openbare parkeerplaatsen. In paragraaf 5.6 wordt een verkennende analyse uitgevoerd van deze maatschappelijke kosten.

In paragraaf 5.7 worden de samenvattende conclusies gepresenteerd.

⁶² F.J.M. van Opbergen, *Bundeling van financiën in parkeerfonds maakt gericht parkeerbeleid mogelijk*, in: *CROW, Parkeren en mobiliteit*, nr. 6, januari 1993, blz. 18.

5.2 Vele verschillende definities van kosten

5.2.1 Inleiding

Er zijn velerlei partiële inzichten en definities van kosten van parkeerplaatsen. De gemeenten nemen in hun rekeningen de kosten op van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen (par. 5.2.2). Omdat niet altijd alle kosten volledig doorbelast worden en omdat ook voor de niet-gereguleerde openbare parkeerplaatsen kosten gemaakt worden, worden de totale financiële kosten van alle openbare parkeerplaatsen geraamd door de investeringskosten (par. 5.2.3), exploitatiekosten (par. 5.2.4) en de grondkosten (par. 5.2.5) te ramen en op te tellen. Door de diverse aannames en de aard van het gebruikte gegevens bestaat nog geen zekerheid dat de volledige financiële kosten van de parkeerplaatsen geraamd zijn. Daarom worden de analyseresultaten vergeleken met de marktprijzen van de parkeerplaatsen (par. 5.2.6). Uit de afweging van beide benaderingen van de volledige financiële kosten worden conclusies getrokken over de totale financiële kosten van de openbare parkeerplaatsen. Naast de totale financiële kosten veroorzaken de openbare parkeerplaatsen ook maatschappelijke kosten (par. 5.2.7). Deze kosten kunnen opgeteld worden bij de totale financiële kosten.

Door diverse gegevens van gemeenten, secundaire bronnen en van de IOO-enquête te combineren, ontstaat stapsgewijs een globaal inzicht in de totale kosten van de openbare parkeerplaatsen. De aanpak van de studie en de combinatie van gegevens is sterk pionierend en kan in de toekomst door nader onderzoek verder aangevuld en verfijnd worden.

5.2.2 Kosten in gemeentelijke rekeningen en begrotingen

In de gemeentelijke rekeningen en begrotingen worden de baten en lasten die verband houden met de gereguleerde parkeervoorzieningen vastgelegd (personeelskosten, parkeerpoliciewachters, parkeermeters, onderhoudskosten, afschrijvingen, parkeerbelastingen en dergelijke) (tabel 5.1).

Tabel 5.1 Gemeentelijke lasten parkeerbelastingen 2000, 2001, 2002 (mln. Euro)

Gemeenten	2000	2001	2002
< 5.000 inwoners	0,1	0,1	0,1
5.000 – 10.000	1,1	1,0	0,9
10.000 – 20.000	5,6	5,3	6,0
20.000 – 50.000	31,5	34,4	39,8
50.000 – 100.000	43,5	49,7	55,5
100.000 – 150.000	38,1	41,7	44,7
150.000 – 250.000	42,2	30,4	42,8
≥ 250.000	165,5	200,4	253,8
Totaal	327,6	363,0	443,6

Bron: CBS, Functionele specificatie gemeentelijke heffingen (functie 214)

Legenda: alle lasten die verband houden met parkeervoorzieningen, inclusief parkeerpolitiewachters en parkeermeters.

In sommige gemeenten wordt de voeding van een mobiliteitsfonds ook gerekend tot de kosten van de parkeervoorzieningen. Dit maakt de onderlinge vergelijkbaarheid van de kosten van de gereguleerde parkeerplaatsen tussen de gemeenten problematisch. Verder blijkt uit de IOO-enquête onder gemeenten dat de grondkosten over het algemeen niet worden toegerekend aan de parkeervoorzieningen. De overige kostenposten (personeelskosten, kapitaalkosten, materiaalkosten, onderhoudskosten, huisvestingskosten, automatiseringskosten, incassokosten, kosten uitbestede werkzaamheden en de overheadkosten van de dienst/afdeling) worden over het algemeen wel (deels) toegerekend aan de parkeervoorzieningen, al kunnen uit de enquête geen conclusies getrokken worden over de kwaliteit van de toerekeningen en doorbelastingen.

Geen vergelijkbare kostentoerekeningen

De kosten in de gemeentelijke rekeningen en begrotingen hebben alleen betrekking op het parkeerbeleid en op de gereguleerde parkeervoorzieningen in en nabij het stadscentrum. Zoals in hoofdstuk 3 aan de orde is gekomen, betreft dit slechts een beperkt deel van alle openbare parkeerplaatsen. Omdat in de gemeentelijke rekeningen niet alle kosten zijn meegenomen, kostendefinities verschillen en de kosten van een beperkt aantal openbare parkeerplaatsen (alleen de gereguleerde parkeerplaatsen) bekend zijn, bepaalt IOO op andere wijze de totale financiële kosten van alle openbare parkeerplaatsen.

Alleen de kosten van een beperkt aantal parkeerplaatsen

5.2.3 Investeringskosten

De investeringskosten van de openbare parkeerplaatsen moeten door middel van jaarlijkse afschrijvingen in de exploitatiekosten opgenomen worden. Door de investeringskosten per soort parkeerplaats (straat, terrein, garage) en de jaarlijkse afschrijvingen te ramen, kan onderzocht worden of in de exploitatiekosten de afschrijving van de investeringskosten volledig is opgenomen.

Exploitatiekosten slechts partieel inzicht in de totale financiële kosten

Kostenbepaling zonder grondkosten onvolledig

Doel: minder verkwisting schaarse ruimte

Grondkosten tegen marktprijs

5.2.4 Exploitatiekosten

De jaarlijkse exploitatiekosten van de parkeerplaatsen bestaan uit de kosten van personeel (handhaving, onderhoud, administratie), onderhoud, uitbesteding, huisvesting, automatisering, overhead, kapitaal en grond. De gegevens die beschikbaar zijn worden gebruikt om een eerste inzicht te krijgen in de exploitatiekosten van de parkeerplaatsen. Omdat niet altijd alle kosten (grond, kapitaal, investeringen) volledig doorbelast worden of bekend zijn, ontstaat door de exploitatiekosten slechts een partieel inzicht dat aangevuld moet worden.

5.2.5 Grondkosten

In de kosten van parkeerplaatsen worden meestal de grondkosten niet meegerekend. Gemeenten hanteren de opvatting dat deze kosten deel uitmaken van de kosten van de openbare ruimte, dat deze kosten reeds verdisconteerd zijn in de aanleg en het onderhoud van de weg, dat de restruimte van de weg die gebruikt wordt voor parkeren nauwelijks een alternatieve aanwending kan hebben of dat de bewoners van een nieuwbouwwijk deze kosten reeds dragen via de kosten van de gronduitgifte. Alhoewel deze opvatting van gemeenten niet per se onjuist is, worden de feitelijke kosten van de parkeerplaatsen hierdoor onderschat. Door deze onderschatting van de feitelijke kosten wordt vanuit maatschappelijke optiek te veel geïnvesteerd in openbare parkeerplaatsen, zijn de parkeerplaatsen te goedkoop, wordt schaarse ruimte verkwist en wordt de openbare ruimte vanuit de prioriteiten van de burgers suboptimaal benut. Wil men deze maatschappelijke effecten verminderen dan kunnen gemeenten besluiten om de uitgiftekosten van grond en de erfpacht te verminderen met de grondkosten voor de openbare parkeerplaatsen en deze kosten rechtsreeks door te belasten aan de openbare parkeerplaatsen. Door deze substitutie van een deel van de grondkosten van huizen en bedrijfsgebouwen naar de grondkosten van openbare parkeerplaatsen wordt er voor gezorgd dat de gebruiker van een openbare parkeerplaats de feitelijke kosten betaalt en niet de huiseigenaar/niet-autobezitter/belastingbetaler.

Ten aanzien van de grondkosten kan men verschillende standpunten innemen. Men kan ervan uitgaan dat de grond op en langs de weg die voor parkeren wordt aangewend geen alternatieve aanwending kan hebben; de kosten van de grond zijn dan nihil. Men kan van mening zijn dat de werkelijke schaarste van grond tot uiting komt in de marktprijs van de grond of men kan een tussenpositie innemen.⁶³ In de benadering van IOO wordt de marktprijs van grond volgens de opgaven van gemeenten verdisconteerd in de prijs van een openbare parkeerplaats.

⁶³ Patrick Snijders, *De economische balans van parkeren; verkennend onderzoek in drie gemeenten*, AVV, Rotterdam, 1995, blz. 12.

5.2.6 Alle financiële kosten: optelsom van drie kostensoorten

Door de jaarlijkse afschrijving van de investeringskosten, de exploitatiekosten en het renteverlies van het grondgebruik op te tellen, ontstaat een eerste benadering van de totale financiële kosten van de parkeerplaatsen. Door de aard van de gebruikte gegevens en de aannames die gehanteerd moeten worden, bestaat nog geen zekerheid dat de raming van de totale financiële kosten de werkelijkheid benadert. Kosten kunnen onderschat of overschat zijn en in de gebruikte investerings- of exploitatiekosten kunnen bepaalde kostensoorten tegen te lage niet-marktprijzen opgenomen zijn. Daarom wordt de benadering van alle financiële kosten volgens de optelsom van investeringskosten, exploitatiekosten en grondkosten aangevuld en vergeleken met de benadering van alle financiële kosten via de marktprijzen van parkeerplaatsen.

5.2.7 Alle financiële kosten: marktprijzen

Omdat in de investerings- en exploitatiekosten bepaalde kostensoorten (kapitaal, personeel, huisvesting, automatisering overhead et cetera) niet altijd volledig zijn doorbelast, kunnen de totale financiële kosten onderschat worden. Door bij bepaalde kosten niet uit te gaan van de “juiste” prijzen vindt een impliciete subsidiëring plaats van de openbare parkeerplaatsen die de feitelijke kosten maskeert.

Naar verwachting zijn in de marktprijzen van openbare parkeerplaatsen wel alle kosten tegen de juiste prijzen opgenomen. Daarbij zijn de marktprijzen van garageplaatsen het meest betrouwbaar. Voor deze plaatsen bestaat een echte markt. De ‘marktprijzen’ voor straatplaatsen kunnen slechts benaderd worden; voor deze plaatsen bestaat geen echte vrije markt. De markt voor parkeerplaatsen op terreinen neemt een tussenpositie in tussen de markt voor garageplaatsen en straatplaatsen. Daarom wordt de analyse van de marktprijzen per soort parkeerplaats (straat, terrein, garage) aangevuld met een analyse van de marktprijzen van de openbare parkeerplaatsen volgens de afkoopregeling die gemeenten hanteren. Bij de laatste analyse die het meest betrouwbaar wordt geacht en die een echte markt van de openbare parkeerplaatsen het dichtst benadert, is het soort parkeerplaats onbekend.

In de marktprijzen die voor de analyse gebruikt worden, zijn de grondkosten soms wel en soms niet opgenomen. Daarom is de analyse van de totale financiële kosten volgens de marktprijzen ook niet volledig betrouwbaar. Uit de vergelijking en beoordeling van de totale financiële kosten volgens enerzijds de som van kostensoorten (investerings-, exploitatie- en grondkosten) en anderzijds de marktprijzen ontstaat het meest betrouwbare beeld van de totale financiële kosten van de openbare parkeerplaatsen.

In marktprijzen alle kosten tegen de juiste prijzen opgenomen

Vergelijking en beoordeling van twee benaderingen: conclusie totale financiële kosten

Combinatie van bronnen nodig om marktprijzen te kennen

5.2.8 Maatschappelijke kosten

Inleiding

De financiële kosten uit de exploitatierekening plus de grondkosten en de marktkosten van een openbare parkeerplaats weerspiegelen niet de maatschappelijke kosten van een openbare parkeerplaats. Om de maatschappelijke kosten van een openbare parkeerplaats te bepalen, moeten niet alleen alle ingezette productiefactoren zijn meegenomen (personeelskosten, kapitaalkosten, grondkosten) en moeten niet alleen de productiefactoren geprijsd zijn volgens de werkelijke schaarsteverhoudingen (marktprijzen), maar moeten ook alle externe effecten in de kosten tot uitdrukking komen. Van een dergelijke veeleisende kostentoe rekening wordt tot nu toe niet uitgegaan bij de kostenbepaling van parkeerplaatsen. Dit wordt ook bemoeilijkt omdat de benodigde informatie om de externe effecten van parkeerplaatsen te ramen, ontbreekt.

Maatschappelijke kosten weerspiegelen ook alle externe effecten

Maatschappelijke baten: positieve externe effecten

Parkeerplaatsen hebben positieve externe effecten: de bereikbaarheid wordt vergroot, de lokale economie wordt gestimuleerd, de productie- en consumptiemogelijkheden nemen toe, welvaart wordt gemaximaliseerd en de bedrijven kunnen de beste vestigingsplaats kiezen.

Positieve externe effecten vooral lokaal

Positieve externe effecten deels al in parkeertarieven opgenomen

De omvang van deze positieve externe effecten van de openbare parkeerplaatsen is voor de samenleving in zijn totaliteit waarschijnlijk gering. Deze externe positieve effecten zijn in belangrijke mate lokaal en bestaan uit substitutie-effecten. De positieve externe effecten die zich in de ene gemeente voordoen vanwege de toegenomen bestedingsmogelijkheden en betere vestigingsvoorwaarden, treden niet op in een andere gemeente. Juist om deze reden houden omringende gemeenten elkaars verkeersbeleid nauwlettend in de gaten. In de nationale welvaart treedt nauwelijks verbetering op. Verder zijn deze positieve externe effecten waarschijnlijk reeds in belangrijke mate in de prijs van de parkeerplaatsen opgenomen.⁶⁴ Vanwege de positieve externe effecten die voortvloeien uit bereikbaarheid kunnen de prijzen in parkeergarages in binnensteden aanzienlijk zijn, en hierin weerspiegelen zich de positieve externe effecten. Wel is het denkbaar dat de internalisering van de positieve externe effecten (de baten van bereikbaarheid) vooral geldt voor de parkeertarieven van bedrijven en bezoekers en dat dit voor de parkeertarieven voor bewoners (nog) niet geldt.

⁶⁴ Deze conclusies gelden voor de auto en zijn niet specifiek geanalyseerd voor de openbare parkeerplaatsen. E.T. Verhoef, *Economic Efficiency and Social Feasibility in the Regulation of Road Transport Externalities*, Tinbergen Institute, Amsterdam, 1996; W. Rothengatter, *Externalities of transport*, in: J.B. Polak en A. Heertje (eds.), *European Transport Economics*, Oxford, 1993; CE, *Efficiënte prijzen voor het verkeer, raming van maatschappelijke kosten van het gebruik van verschillende vervoersmiddelen*, Delft, 1999. Een voorbeeld van het opnemen van de positieve externe effecten in de parkeertarieven is de detaillist die om klanten te behouden de parkeertarieven vergoed. "De kosten van deze parkeervergoeding vindt de ondernemer wel meevallen. Het afgelopen eerste half jaar betaalde ik de klanten tussen de veertien- en achttien honderd gulden terug. Voor dat bedrag stel je heel wat klanten tevreden en het is bovendien aftrekbaar van de belasting, aldus de parfumerist". Kosmetiek, *Creatieve parkeeracties moeten klanten terug lokken*, september 1998.

Maatschappelijke kosten: negatieve externe effecten

Met de openbare parkeerplaatsen gaan ook een aantal negatieve externe effecten gepaard die samenhangen met het ruimtegebruik. Het betreft de aantasting van het leefmilieu, de negatieve kwaliteit van de woonomgeving, de 'vervuiling' vanwege luchtvervuiling, geluidshinder, "blik op straat", het ontbreken van speelruimte voor kinderen, aantasting van het wijkgroen, verkeersonveiligheid, vandalisme en criminaliteit. Indien de parkeerdruk te groot is en de auto's ook op trottoirs geparkeerd worden, neemt de overlast verder toe, neemt de verkeersveiligheid voor voetgangers verder af, en wordt de speelruimte voor kinderen nog verder ingeperkt. Vanwege deze negatieve externe effecten probeert een aantal grote gemeenten de parkeerplaatsen op straat te verminderen door het vergroten van de in pandige parkeerplaatsen.⁶⁵

Dit beleid kan alleen succesvol zijn bij een goede beprijzing van de schaarse openbare ruimte voor de openbare parkeerplaatsen. Indien de parkeerplaatsen op straat niet de maatschappelijke kosten dragen en de parkeergarages wel zijn de straatplaatsen te goedkoop. Substitutie van straatplaatsen naar garageplaatsen zal dan op grote weerstand stuiten van bewoners, bezoekers en bedrijfsleven. Zet men het beleid toch door dan zal men genoodzaakt zijn om voor de bewoners de garageplaatsen expliciet te subsidiëren om de prijskloof met de medebewoners die nog een vergunning voor een straatplaats hebben niet te groot te laten zijn.

Indien er te weinig parkeerplaatsen zijn, nemen de negatieve externe (milieu)effecten toe omdat auto's door de schaarste aan parkeerplaatsen relatief lang moeten rondrijden op zoek naar een vrije parkeerplaats. Om deze reden hanteren diverse gemeenten de doelstelling dat de bezettingsgraad op piekmomenten niet hoger mag zijn dan 90%.⁶⁶

Een andere negatief extern effect is dat de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor een toename van het autoverkeer zorgt. De mate waarin het aantal parkeerplaatsen het totale aantal autokilometers beïnvloedt, is niet precies bekend. Wel is het waarschijnlijk dat het aantal plaatsen en de kosten van een parkeerplaats het autogebruik beïnvloeden.⁶⁷ Op deze wijze leidt een toename van het aantal parkeerplaatsen tot een verhoging van de negatieve effecten die samenhangen met meer autoverkeer. De externe effecten van autoverkeer zijn omvangrijk en divers. In de literatuur worden externe kosten van

Diverse negatieve externe effecten: leefbaarheid, milieuvervuiling, veiligheid, criminaliteit

Leefbaarheidsdoelstellingen beter bereikbaar door negatieve externe effecten in prijs te verdisconteren

Parkeerplaatsen voorwaarde voor mobiliteit en bijbehorende negatieve externe effecten

⁶⁵ Zie o.a. Dienst Stedelijke Ontwikkeling, *Parkeren en Wonen; een kader voor parkeren in de woonwijken van Den Haag*, Den Haag, 1999.

⁶⁶ De gemiddelde overcapaciteit in Nederland is geraamd op 10-15%; zie paragraaf 4.7. In de benchmark gemeentelijk ondernemersklimaat varieert de bezettingsgraad van betaalde parkeerplaatsen tussen de 30 en 80% (m.u.v. Amsterdam 's nachts en zondag); Marnix de Bruin c.s., *Benchmark gemeentelijk ondernemingsklimaat, thematische rapportage*, Research voor Beleid, Leiden, 1999, blz. 92.

⁶⁷ W. Drees, *Parkeersubsidie smooit distributieland*, in: *Openbare Uitgaven*, 1994, nr. 2, blz. 54 - 61. Volgens een Finse studie daalt het autogebruik met 8-14 procent als de parkeertarieven in Helsinki met 30% zouden toenemen en met 21-38% als de parkeertarieven zouden verdubbelen; Jari Kurri, *Parking policy measures and their effects on shopping and work trips - a case study in the Helsinki metropolitan area*, NECTAR conference no. 6, *Transport Innovations, Competitiveness and Sustainability in the Information Age*, 16-18 May, 2001, Espoo, Finland.

verkeersongevallen, externe milieukosten en externe congestiekosten als belangrijkste externe kosten van verkeer genoemd.⁶⁸ In het verleden is daarom wel geopperd om het autoverkeer te reguleren door het parkeerbeleid.⁶⁹ Hierbij is de gedachte dat parkeerbeleid een middel kan zijn om de externe kosten van autoverkeer te compenseren. De vraag naar parkeren kan - als complementair goed - gereguleerd worden om de negatieve externe effecten van verkeer te verminderen.

Negatieve externe effecten niet alleen in stedelijke gebieden

De negatieve externe effecten zijn hoger naarmate meer actoren worden blootgesteld aan deze externe effecten. Vandaar dat op het eerste gezicht geconcludeerd kan worden dat parkeerterreinen in stedelijke gebieden hogere externe kosten met zich meebrengen dan parkeerterreinen in landelijke gebieden. Dit hoeft echter niet altijd op te gaan. Geluidshinder kan in natuurgebieden verstoring veroorzaken en de slechtere lokale luchtkwaliteit beïnvloedt de gezondheid van het omliggende ecosysteem. Omdat de (directe) omgeving van de parkeerplaatsen de hoogte van de locatiespecifieke externe kosten bepaalt, verschillen de externe kosten per parkeerplaats. Dit betekent dat idealiter per parkeerplaats de negatieve externe kosten bepaald moeten worden. Dit is een onmogelijke opgave. Op grond van de literatuur zijn de negatieve externe effecten van luchtverontreiniging, geluidshinder en verkeersslachtoffers bekend. De negatieve externe effecten van de kwaliteit van de leefomgeving zijn niet bekend.

Omvang negatieve externe effecten locatiespecifiek

De negatieve externe effecten van parkeerplaatsen kunnen bepaald worden via een viertal methoden:

- schadewaardering (schade van luchtverontreiniging, schade aan de menselijke gezondheid en verlies aan leefbaarheid);
- betalingsbereidheid om schade te voorkomen (willingness to pay) of bedrag waarvoor men bereid is om de schade te accepteren (willingness to accept);
- betalingsbereidheid blijkend uit marktprijzen (bijvoorbeeld de invloed van geluidshinder en luchtverontreiniging op de verkoop- of huurprijzen van woningen);
- uitgespaarde preventiekosten.⁷⁰

Negatieve externe effecten: vier empirische benaderingen

IOO zal voorzover de gegevens dat mogelijk maken de omvang van de negatieve externe effecten van parkeerplaatsen via bovengenoemde methoden inventariseren.

Negatieve externe effecten verkeer: 95% t.l.v. parkeren en 5% t.l.v. rijden

Vanuit diverse studies heeft het Centrum voor Energiebesparing en Schone Technologie (CE) de negatieve externe effecten van het wegverkeer samengevat. De middenvariant is gebaseerd op vrij harde

⁶⁸ E.T. Verhoef, *Economic effects and social costs of road transport*, in: *Transportation Research*, vol. 28a, nr. 4, blz. 273-287; Verhoef, E.T., *Economic Efficiency and Social Feasibility in the Regulation of Road Transport Externalities*, Tinbergen Institute, Amsterdam, 1996; K.J. Button, *Overview of Internalizing the Social Costs of Transport*, in: *ECMT, Internalising the Social Costs of Transport*, OECD, Parijs, 1994; CE, *Efficiënte prijzen voor het verkeer, raming van maatschappelijke kosten van het gebruik van verschillende vervoersmiddelen*, Delft, 1999; J. de Wit en H. van Gent, *Economie en transport*, Utrecht, 1996; ECN, *External Costs of Transport and Internalisation*, Pettem, 1996.

⁶⁹ E.T. Verhoef, *Economic Efficiency and Social Feasibility in the Regulation of Road Transport Externalities*, Tinbergen Institute, Amsterdam, 1996.

⁷⁰ CE, *Maatschappelijke kosten van het verkeer; literatuuroverzicht*; Delft, 1994.

studieresultaten en vormt hiermee een schatting van de externe kosten van verkeer die waarschijnlijk ten minste zullen optreden. Tabel 5.2 laat zien dat de externe kosten van het wegverkeer in de middenvariant ruim 11 miljard gulden bedragen (5,1 miljard euro). Per liter brandstof komt dit in 1990 gemiddeld overeen met f 1,12 (0,51 euro). IOO volgt de redenering dat 'rijden' en 'parkeren/stallen' onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden; de ene vorm van autogebruik (rijden) kan niet zonder de andere vorm (parkeren/stallen) en visa versa. Vanuit de onlosmakelijkheid van beide vormen van autogebruik kan er voor gekozen worden om de negatieve effecten van het rijden met een auto naar rato te verdelen over 'parkeren' en 'rijden'. Omdat de auto 95% van de tijd stilstaat, kan 95% van de externe kosten toegerekend worden aan 'parkeren'. De externe effecten bedragen derhalve 95% van 66% van 11,32 mld. gulden = 7,1 mld. gulden (3,2 miljard euro). Deze kosten kunnen naar rato over het aantal openbare parkeerplaatsen naar soort verdeeld worden.

Tabel 5.2 Externe kosten van het wegverkeer in drie waarderingsvarianten (cijfers, 1990); miljarden guldens en guldens per liter brandstof

	Laag	Midden	Hoog
NO _x -emissies	0,49	2,57	3,28
VOS-emissies	0,23	1,80	2,64
SO ₂ -emissies	0,01	0,03	0,09
CO ₂ -emissies	0,95	2,62	11,66
Geluidshinder	0,20	0,64	1,09
Verkeersdoden	0,73	1,80	2,02
Gewonden	0,48	1,87	4,33
Totaal (mld. gld.)	3,09	11,32	25,09
Gemiddelde externe kosten van verkeer per liter brandstof	0,31	1,12	2,49
In procenten van de brandstofprijs	18%	66%	147%

Bron: CE, *Maatschappelijke kosten van het verkeer; literatuuroverzicht, Delft, 1994, blz. 35.*

Om de negatieve externe effecten van parkeerplaatsen te bepalen, zijn de schadebepalingsmethode, de betalingsbereidheidsmethode blijkend uit de marktprijzen, de betalingsbereidheidsmethode gebaseerd op enquêtes en de preventiemethode zeer geschikt. Men kan bepalen welke investeringen in garages men moet doen om de leefomgeving op het niveau te brengen zonder geparkeerde auto's (preventiemethode) of welke investeringen men moet doen voor speelruimtes en groenvoorzieningen die nu opgeofferd worden voor de auto's (schadebepaling). Verder kunnen de huizenprijzen vergeleken worden van woningen zonder geparkeerde auto's op en langs de straat en met groen- en speelvoorzieningen met vergelijkbare woningen met geparkeerde auto's op en langs de straat en zonder groen- en speelvoorzieningen. De betalingsbereidheid van burgers voor auto-vrije wijken en straten - en daarmee de omvang van de externe effecten van geparkeerde auto's - kan ook vastgesteld worden door middel

Omvang negatieve externe effecten volgens twee verkennende analyses:

- alle plaatsen in garages,
- alle plaatsen volledig compenseren d.m.v. groenvoorzieningen

van zorgvuldig ontworpen vagenlijsten. Opmerkelijk genoeg zijn dergelijke analyses nog niet verricht om de negatieve externe effecten van openbare parkeerplaatsen te bepalen. Hier ligt een onontgonnen terrein voor verder onderzoek. IOO zal in paragraaf 5.6 een verkennende kwantitatieve benadering uitvoeren door de negatieve externe effecten te ramen door middel van de preventiemethode (garageplaatsen i.p.v. plaatsen in de open lucht) en de schadebepalingsmethode (compenserende investeringen in groenvoorzieningen voor het oppervlakte ingenomen door openbare parkeerplaatsen).

Maatschappelijke kosten exclusief de kosten van de parkeerplaatsen op eigen erf

Bij de negatieve externe effecten van de parkeerplaatsen wordt alleen rekening gehouden met de negatieve externe effecten van de openbare parkeerplaatsen. De negatieve externe effecten van de parkeerplaatsen op eigen erf en de maatschappelijke kosten die deze parkeerplaatsen veroorzaken zijn buiten beschouwing gelaten.

5.3 Alle financiële kosten: optelsom van drie kostensoorten

5.3.1 Inleiding

De totale financiële kosten van de parkeerplaatsen omvat de afschrijving van de investeringskosten, de exploitatiekosten en de grondkosten. In deze paragraaf wordt met behulp van deze kostensoorten de totale financiële kosten geraamd.

5.3.2 Investeringskosten

Inleiding

Investeringskosten onderdeel exploitatiekosten, geen aparte kostenpost

In deze paragraaf worden de inzichten van de investeringskosten van de openbare parkeerplaatsen op en langs de straat, van de parkeerplaatsen op parkeerterreinen en van de parkeerplaatsen in parkeergarages samengevat. De investeringsgegevens worden geïnventariseerd om bepaalde berekeningen te kunnen uitvoeren (negatieve externe effecten volgens de preventiemethode) en om te kunnen inschatten of de afschrijving van de investeringskosten is opgenomen in de exploitatiekosten. Als zodanig maken de investeringskosten geen deel uit van de kosten van de openbare parkeerplaatsen. Ter afronding van de paragraaf zijn de geraamde gemiddelde investeringsbedragen per openbare parkeerplaats vermenigvuldigd met het aantal (gereguleerde)openbare parkeerplaatsen. Het geraamde investeringsbedrag is fictief benodigd als alle openbare of alle gereguleerde openbare parkeerplaatsen opnieuw zouden moeten worden aangelegd.

Openbare parkeerplaatsen op en langs de straat

De investeringskosten die worden gemaakt voor openbare parkeerplaatsen op en langs de straat worden in belangrijke mate bepaald door de apparatuur die benodigd is voor een betaalde parkeerplaats. De investeringskosten van aanschaf, installatie en aansluiting van parkeermeters en parkeerautomaten variëren tussen 6.800 en 11.350 euro. De apparatuur vormt ongeveer tweederde van de investeringskosten. De andere investeringskosten zijn de kosten van de verharding voor de parkeerplaats. Voor deze investeringskosten

kunnen geen algemene kengetallen gebruikt worden. Deze kosten zijn sterk afhankelijk van de ondergrond, van de gebruikte materialen, van de bouwtijd (o.a. voor de zetting bij een slappe ondergrond) en van de overige kenmerken ter plaatse (zandverplaatsing, afvoer van hemelwater, verplaatsen van bomen, tijdelijke verkeersvoorzieningen et cetera). Bij een ondergrond van zand, zonder veel zandverzet en sloopwerkzaamheden, kost een verharding met een levensduur van dertig jaar, ongeveer 30 euro per m². De kosten kunnen ook een veelvoud hiervan bedragen bij een slappe bodem, het aanleggen van een tijdelijk zandlichaam voor de zetting, het toepassen van piepschuim of schuimbeton als ondergrond, en bij het moeten reguleren van de grondwaterstand tijdens de aanleg.⁷¹

Op grond van een negental opgaven van gemeenten en/of bronnen wordt aangenomen dat de aanleg van een parkeerplaats op en langs de straat gemiddeld 1.350 euro vergt (tabel 5.3). Gezien de aard van de gebruikte bronnen mag aangenomen worden dat dit de investeringskosten van een niet-gereguleerde parkeerplaats enigszins overschat en de investeringskosten van een gereguleerde, betaalde parkeerplaats op en langs straat onderschat.

*Investeringskosten straatplaats:
€ 1.350*

Tabel 5.3 *Investeringskosten per parkeerplaats op en langs de straat*

Parkeerplaatsen/bronnen	euro	euro (gemiddeld)
Utrecht (excl. grondkosten)	318	318
Leiden	454 - 681	568
Inrichting taxistandplaatsen	690 - 2.041	1.366
Den Haag, parkeerplaatsen op brede middenbermen en kaden	1.089	1.089
Lelystad (excl. grondkosten)	1.134	1.134
Rotterdam (excl. parkeermeter)	1.134	1.134
Veenendaal (incl. grond, geen betaald parkeren)	1.361 - 1.815	1.588
Rotterdam (incl. parkeermeter)	2.269	2.269
Dordrecht (incl. grondkosten)	2.723	2.723
Gemiddeld (rekenkundig)	1.241 - 1.467	1.354

Bron: zie bijlage 2.

Parkeerplaatsen op parkeerterreinen

De investeringskosten van parkeerplaatsen op parkeerterreinen worden in belangrijke mate bepaald door de benodigde apparatuur (betaalautomaat, slagboom) als het een betaalde parkeerplaats betreft. De grondkosten zijn veelal in de openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen niet inbegrepen. Gemiddeld zijn de investeringskosten per gereguleerde openbare parkeerplaats op een parkeerterrein afgerond 1.720 euro (tabel 5.4).

*Investeringskosten gereguleerde
terreinplaats: € 1.720*

⁷¹ Volgens de opgaven van diverse gemeenten in 2001.

Tabel 5.4 Investeringskosten per parkeerplaats op parkeerterreinen

Parkeerplaatsen/bronnen	euro	euro (gemiddeld)
Eindhoven (verhard, betaalautomaat, 50 plaatsen)	726 - 1.021	874
Lelystad	1.134	1.134
Stallingsterreinen gemeente Rotterdam	1.137	1.137
Rijksgebouwendienst parkeerplaats op parkeerterrein	1.621	1.621
Diergaarde Blijdorp, Rotterdam (excl. grond)	2.178	2.178
P+R-plaatsen op maaiveldniveau	2.269	2.269
NS Vastgoed	2.269	2.269
Centraal Beheer Rotterdam	2.269	2.269
Gemiddelde (rekenkundig)	1.700 - 1.737	1.719

Bron: zie bijlage 2

Investeringskosten niet-gereguleerde parkeerplaats: € 570

Er wordt aangenomen dat de investeringskosten van een niet-gereguleerde parkeerplaats ongeveer éénderde bedraagt van het gemiddelde investeringsbedrag van een gereguleerde parkeerplaats (€ 570 per parkeerplaats). De apparatuur bij een gereguleerde, betaalde parkeerplaats vormt ongeveer tweederde van de investeringskosten.

Investeringskosten 60% van exploitatiekosten

Parkeerplaatsen in parkeergarages

De gemiddelde investerings- en exploitatiekosten van parkeerplaatsen in parkeergarages zijn zeer moeilijk te bepalen. De verhouding tussen de kapitaallasten en de overige kosten (beheer, management, onderhoud, energie, verzekeringen, belastingen) is globaal 60:40. De kapitaallasten, beheerskosten, inkomsten en rendement zijn volgens Van Loon afhankelijk van acht locatiefactoren (omgevingsfactoren van de garage), acht garagefactoren (kenmerken van het gebouw), acht gebruikersfactoren (factoren die invloed hebben op het gebruik), vier beleidsfactoren (wetten, regels, normen en eisen) en twee concurrentiefactoren (andere vervoersmiddelen en parkeervoorzieningen).⁷² Er bestaat derhalve geen 'representatieve' parkeergarage. Ook navraag bij deskundigen wijst uit dat er geen gemiddelden zijn te geven. De kosten zijn van te veel factoren afhankelijk en deze kosten worden bovendien niet eenduidig toegerekend of doorberekend. Vergelijkingen worden bemoeilijkt omdat de kosten niet erg gedetailleerd doorberekend zijn en er verschillende bronnen bestaan die van elkaar afwijken. Grondkosten worden bij parkeergarages soms wel maar soms ook niet doorberekend (zelfs binnen één gemeente kan dit onderscheid voorkomen). De reden van het niet-doorberekenen van de grondkosten zit hem in het vestzak-broekzakidee: men zou kosten doorrekenen die men zelf moet betalen. Ook wordt de grond van de parkeergarages vaak tevens gebruikt om een gebouw te huisvesten. Het betreffende gebouw draagt in dat geval de grondkosten.

Geen eenduidige vuistregels

⁷² Pim van Loon, *Exploitatie van openbare parkeergarages, Vexpansie, september 2000, blz. 16-25.*

Tabel 5.5 Stichtingskosten per parkeerplaats in parkeergarages (1995-2001)

Parkeergarages/bronnen	euro	euro (gemiddeld)
Amsterdam (twee recente ondergrondse garages)	47.647	47.647
Leiden (ondergrondse parkeergarage)	34.034	34.034
Rijksgebouwendienst parkeerkelder	26.693	26.693
Breda Chassé Parking	22.689	22.689
Lelystad	22.689	22.689
Spijkenisse	22.689 - 27.227	24.958
CROW ontwerpwijzer (driehoog of tweediep, excl. grondkosten)	22.462 - 33.353	27.908
Rotterdam (buiten centrum)	18.151 - 20.420	19.286
NS Vastgoed (onderkelderd)	18.151 - 22.689	20.420
Bergen op Zoom (ondergronds)	18.151	18.151
Rotterdam (vier stallingsgarages: drie verdiept, een halfverdiept)	16.224	16.224
Amsterdam (Zuid-Oost)	15.882	15.882
Leiden (bovengrondse parkeergarage)	15.882	15.882
Veenendaal	15.882 - 26.319	21.101
Parkconsult (kelder)	13.613 - 18.151	15.882
Rotterdam (twee gemengde garages, verdiept en halfverdiept)	13.471	13.471
Bergen op Zoom (bovengronds)	12.706	12.706
Rijksgebouwendienst (garage op maaiveld)	11.440	11.440
Amsterdam (Sloterdijk)	11.345	11.345
NS Vastgoed (halfverdiept)	11.345 - 13.613	12.479
Rotterdam (twee openbare garages, verdiept en halfverdiept)	10.917	10.917
Den Haag verdiept (9 garages van 40 - 200 plaatsen)	10.284 - 13.501	11.893
CROW ontwerpwijzer (tweehoog of ééndiep, excl. grondkosten)	9.756 - 15.202	12.479
Den Haag halfverdiept (9 garages van 40 - 200 plaatsen)	9.543 - 11.423	10.483
CROW Ontwerpwijzer (bovengronds 383 plaatsen)	9.462	9.462
Parkconsult (halfverdiept)	9.076 - 12.252	10.664
Parkconsult (maaiveld)	7.941 - 11.345	9.643
Den Haag bovengronds (9 garages van 40 - 200 plaatsen)	7.512 - 10.700	9.106
P+R-plaatsen op een dek (Rotterdam)	6.807	6.807
Arnhem (twee parkeergarages)	4.224 - 7.361	5.793
CROW ontwerpwijzer (éénhoog, excl. grondkosten)	3.403 - 5.218	4.311
CROW ontwerpwijzer (maaiveld, excl. grondkosten)	1.134 - 1.588	1.361
Gemiddelde (rekenkundig)	25.397 - 30.452	27.924

Bron: zie bijlage 2.

De investeringskosten worden in sterke mate bepaald door de aard van de parkeergarage. Een parkeergarage op maaiveldniveau is veel goedkoper dan een parkeergarage in een kelder of een parkeergarage die bestaat uit meerdere verdiepingen.

Indien grondkosten worden doorberekend en de bodemgesteldheid zeer slecht is, kunnen de investeringskosten van een ondergrondse

*Investeringskosten garageplaats:
€ 28.000 gemiddeld; grote
variëteit*

parkeerplaats bijna 50.000 euro zijn (Amsterdam). In andere plaatsen kunnen de investeringskosten een fractie van dit bedrag zijn. In tabel 5.5 zijn uit velerlei bronnen de stichtingskosten van een parkeerplaats in een parkeergarage opgenomen. De gegevens betreffen de stichtingskosten van parkeergarages die in de periode 1995-2001 zijn gerealiseerd. Gemiddeld bedragen de investeringskosten afgerond 28.000 euro per parkeerplaats.

Samenvatting investeringskosten

Met behulp van de gemiddelde geraamde investeringskosten per type parkeerplaats en het aantal (gereguleerde) openbare parkeerplaatsen kunnen de totale investeringskosten geraamd worden van de openbare parkeerplaatsen in Nederland. Indien alle openbare parkeerplaatsen opnieuw aangelegd zouden moeten worden dan is het investeringsbedrag van tabel 5.6. benodigd: € 5 miljard voor de gereguleerde openbare parkeerplaatsen, € 10 miljard voor de niet-gereguleerde openbare parkeerplaatsen en € 15 miljard voor alle openbare parkeerplaatsen.

Tabel 5.6 Totale investeringskosten alle openbare parkeerplaatsen (x mln. €)

	Gereguleerd		Niet-gereguleerd			Totaal
	IK/pp (€)	Aantal pp (x 1.000)	IK/Σ pp (x mln. €)	IK/pp (€)	Aantal pp (x 1.000)	IK/Σ pp (x mln. €)
Op en langs straat	1.350	1.382	1.865	1.350	5.784	7.809
Parkeerterreinen	1.720	225	387	570	1.311	747
Parkeergarages	28.000	101	2.839	28.000	61	1.702
Totaal		1.708	5.091		7.156	10.258

Bron: IOO bv

Legenda: IK = investeringskosten, pp = parkeerplaats, à pp = alle parkeerplaatsen

*Investeringskosten in 20 jaar
afgeschreven; fictie alle investeringen
in het jaar 2000*

De totale investeringskosten dienen omgezet te worden in jaarlijkse afschrijvingen. Daarbij wordt verondersteld dat alle investeringen in het jaar 2000 zijn verricht en in twintig jaar worden afgeschreven. Deze aanname moet gehanteerd worden omdat de feitelijke economische levensduur van alle openbare parkeerplaatsen in Nederland onbekend is. De geraamde afschrijving van de investeringskosten is overschat omdat geen rekening is gehouden met de historische investeringskosten van de parkeerplaatsen en kan over- of onderschat zijn indien de economische levensduur van een openbare parkeerplaats langer of korter is. De jaarlijkse afschrijving van de investeringskosten wordt geraamd op 770 miljoen euro (tabel 5.7).

Tabel 5.7 Raming van de jaarlijkse afschrijving van de investeringskosten van alle openbare parkeerplaatsen (x mln. €)

	Gereguleerd	Niet-gereguleerd	Totaal alle openbare parkeerplaatsen
Op en langs straat	90	390	480
Parkeerterreinen	20	40	60
Parkeergarages	140	90	230
Totaal	250	520	770

Bron: IOO bv

Legenda: De investeringskosten uit tabel 5.6 zijn gedeeld door twintig om de jaarlijkse afschrijving van de investeringskosten te benaderen; de geraamde jaarlijkse afschrijvingen zijn afgerond op tientallen miljoenen euro.

In de volgende paragraaf zal onderzocht worden of in de jaarlijkse exploitatiekosten van allerlei soorten parkeerplaatsen uit velerlei bronnen de jaarlijkse afschrijving van de investeringskosten meegenomen zijn. Naast de overige exploitatielasten moeten de jaarlijkse exploitatiekosten minimaal 770 miljoen bedragen om de investeringskosten te kunnen terugverdienen.⁷³

5.3.4 Exploitatiekosten

Inleiding

De exploitatiekosten worden – als alle kosten zijn doorberekend – vooral bepaald door de afschrijving van de investeringskosten en de kosten van de parkeercontroles (salariskosten, informatieverwerkingskosten, communicatiekosten, huisvesting, voertuigen, apparatuur, kosten deurwaarders). Verder zijn er exploitatiekosten voor het legen van de meters en de automaten, de onderhoudskosten, de kosten van vandalisme, de administratie en de overhead.

De exploitatiekosten van een parkeerplaats waarvoor niet betaald hoeft te worden, liggen veel lager dan die voor een betaalde of gereguleerde parkeerplaats. De investering, het plaatsen en het onderhoud van een parkeerautomaat of een parkeermeter en het benodigde toezicht zijn omvangrijke kostenposten die niet voorkomen bij een onbetaalde parkeerplaats. Het komt in alle gevallen niet voor dat de grondkosten doorberekend worden aan de parkeerplaatsen op en langs de straat. Vele gemeenten huldigen de opvatting dat deze kosten deel uitmaken van de kosten voor de openbare ruimte en/of al doorberekend zijn aan de bewoners bij de gronduitgifte.

*Exploitatiekosten exclusief
grondkosten*

⁷³ Bij de fictie van nieuwbouw van alle openbare parkeerplaatsen in het jaar 2002 en een veranderde economische levensduur van 20 jaar.

Exploitatiekosten gereguleerde straatplaats: € 400

Parkeerplaatsen op en langs de straat

Op grond van de opgaven van enkele gemeenten en/of secundaire bronnen kan voor de gereguleerde parkeerplaatsen op en langs de straat uitgegaan worden van gemiddeld 400 euro per parkeerplaats per jaar (tabel 5.8).

Tabel 5.8 Exploitatiekosten per parkeerplaats op en langs de straat per jaar, 2000

Parkeerplaatsen/bronnen	euro
Stallingplaatsen op straat (Rotterdam)	82
Amersfoort (betaald parkeerplaatsen)	259
Bergen op Zoom	325
Apeldoorn (betaald parkeerplaatsen)	331
Apeldoorn	444
Gemeente Den Haag (geconcentreerd parkeren op maaiveld)	489
's-Hertogenbosch	492
Breda	544
Rotterdam (stallen en parkeren op straat: 27.166 plaatsen)	610
Gemiddelde (rekenkundig)	397

Bron: zie bijlage 2.

Exploitatiekosten niet-gereguleerde straatplaats: € 50

Voor de niet-gereguleerde parkeerplaatsen (geen toezicht en handhaving, geen apparatuur, geen administratie) zal IOO uitgaan van 50 euro exploitatiekosten per parkeerplaats per jaar. In deze exploitatiekosten zijn de grondkosten niet meegenomen (zie par. 5.3.5).

Exploitatiekosten alle straatplaatsen: € 842 mln. per jaar

De exploitatiekosten van de openbaar toegankelijke parkeerplaats op en langs de straat per jaar zijn 842 miljoen euro (tabel 5.9). Eenderde van de exploitatiekosten van de parkeerplaatsen op en langs de straat wordt gemaakt voor de niet-gereguleerde parkeerplaatsen (81% van het totale aantal openbare parkeerplaatsen op en langs de straat) en tweederde van de exploitatiekosten voor de gereguleerde parkeerplaatsen (19% van het totale aantal openbare parkeerplaatsen op en langs de straat).

Tabel 5.9 Aantal openbare parkeerplaatsen in Nederland op en langs de straat in 2000 en hun jaarlijkse exploitatiekosten per grootteklasse van gemeenten (x 1.000 en x 1.000 euro, prijzen 2000)

Aantal en kosten (x 1.000)	< 20.000	20.000 - 50.000	50.000 - 100.000	> 100.000	Totaal
Op en langs de straat (aantal)	1.813,0	2.467,0	1.048,0	1.838,0	7.166,0
- niet-gereguleerd (aantal)	1.641,0	1.893,9	855,0	1.394,4	5.784,3
50 euro pp/jr.					
x 1.000 euro	82.050	94.695	42.750	69.720	289.215
- gereguleerd (aantal)	172,0	573,1	193,0	443,6	1.381,7
400 euro pp/jr.					
x 1.000 euro	68.800	229.240	77.200	177.440	552.680
Totaal (x 1.000 euro)	150.850	323.935	119.950	247.160	841.895
Gemiddelde kosten pp (€)	83	131	114	134	117

Bron: IOO bv, tabel 3.7 en 4.13 voor de aantallen.

Parkeerplaatsen op parkeerterreinen

De exploitatiekosten van een gratis parkeerplaats op een parkeerterrein of een P+R-terrein zijn gering. De kosten van een betaalde parkeerplaats zijn vanwege de afschrijving van de apparatuur, de onderhoudskosten van de apparatuur en de handhavingskosten vele malen hoger. De kosten per parkeerplaats worden in sterke mate bepaald door de omvang van het parkeerterrein. De omslag van de relatief omvangrijke investerings- en handhavingskosten over een klein aantal parkeerplaatsen maakt de exploitatie per parkeerplaats duur. Voor de bepaling van de exploitatiekosten per gereguleerde parkeerplaats zal uitgegaan worden van ongeveer 280 euro per parkeerplaats per jaar (tabel 5.10). De exploitatiekosten van een niet-gereguleerde openbare parkeerplaats op een parkeerterrein worden geraamd op € 35 per jaar. In deze exploitatiekosten zijn de grondkosten niet meegenomen.

Exploitatiekosten gereguleerde terreinplaats: € 280 per jaar

Tabel 5.10 Exploitatiekosten per parkeerplaats op parkeerterreinen

Parkeerplaatsen/bronnen	euro	euro (gemiddeld)
P+R-plaatsen op maaiveldniveau (gratis parkeren) (excl. financieringskosten)	23	23
P+R-plaatsen op dek (gratis parkeren) (excl. financieringskosten)	68	68
P+R-plaatsen op maaiveldniveau (betaald parkeren) (excl. financieringskosten)	82	82
Carpoolpleinen	159 - 295	227
P+R-plaatsen op dek (betaald parkeren) (excl. financieringskosten)	163	163
NS Vastgoed (15 - 20 parkeerterreinen, incl. grondkosten)	197 - 590	394
Diergaarde Blijdorp, Rotterdam (excl. grond)	273	273
P+R-plaatsen Rotterdam	285	285
Gemiddelde (rekenkundig)	265 - 324	283

Bron: zie bijlage 2.

Exploitatiekosten alle terrein-
plaatsen: € 109 mln. per jaar

Met behulp van de gemiddelde exploitatiekosten per jaar voor een geregeleerde terreinplaats (€ 280) en voor een niet-geregeleerde plaats (€ 35) kan geraamd worden dat de exploitatiekosten van de openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen 109 miljoen euro per jaar bedraagt in het jaar 2000 (tabel 5.11).

Tabel 5.11 Aantal openbare parkeerplaatsen in Nederland op parkeerterreinen in 2000 en hun jaarlijkse exploitatiekosten per grootteklasse van gemeenten (x 1.000 en x 1.000 euro, prijzen 2000)

Aantal en kosten (x 1.000)	< 20.000	20.000 - 50.000	50.000 - 100.000	> 100.000	Totaal
Op terreinen (aantal)	232,5	415,5	249,8	638,2	1.536,0
- niet-geregeleerd (aantal)	186,5	293,5	214,8	616,2	1.311,0
35 € pp/jr.					
X 1.000 €	6.528	10.273	7.518	21.567	45.885
- geregeleerd (aantal)	46,0	122,0	35,0	22,0	225,0
280 € pp/jr.					
X 1.000 €	12.880	34.160	9.800	6.160	63.000
Totaal (x 1.000 Euro)	19.408	44.433	17.318	27.727	108.885
Gemiddelde kosten pp (€)	83	107	69	43	71

Bron: IOO bv, tabel 3.7 en 4.13 voor de aantallen.

Parkeerplaatsen in parkeergarages

Exploitatiekosten garageplaats:
€ 1.310 per jaar

De exploitatiekosten bestaan uit de kosten voor personeel, groot onderhoud, energie, belasting, verzekering, kapitaallasten, afschrijving, overhead, erfpacht of toegerekende grondkosten. Niet in alle gevallen worden de grondkosten toegerekend aan de parkeergarage; soms draagt het gebouw waarin de parkeergarage is opgenomen alle grondkosten. Verder variëren de kosten op grond van de ligging, de kwaliteit en de dimensies van de parkeerplaatsen. Zo zijn de plaatsen

van bezoekersgarages ruimer gedimensioneerd dan de plaatsen van bewonersgarages. Gemiddeld bedragen de exploitatiekosten van een parkeergarageplaats ongeveer 1.310 euro per jaar (tabel 5.12).

Tabel 5.12 Exploitatiekosten per parkeerplaats in parkeergarages

Parkeergarages/bronnen	euro	euro (gemiddeld)
CROW ontwerpwijzer (driehoog of tweediep, excl. grond)	2.904 - 4.492	3.698
Gemeente 's-Hertogenbosch (vier garages: gemiddeld)	2.773	2.773
Gemeente Amersfoort	2.269	2.269
Rotterdam (2.861 plaatsen)	2.265	2.265
Den Haag (bovengronds, ondergronds)	1.502 - 1.790	1.646
CROW ontwerpwijzer (tweehoog of ééndiep, excl. grond)	1.271 - 2.087	1.679
Rotterdam 7 parkeergarages (buiten centrum, bezoekers en bewoners)	1.172	1.172
Rotterdam (negen openbare garages, excl. kapitaallasten)	1.115	1.115
Tilburg (vijf parkeergarages: gemiddeld)	1.099	1.099
Arnhem (twee parkeergarages: gemiddeld)	1.050	1.050
's-Hertogenbosch (excl. grondkosten)	1.014	1.014
Rotterdam 4 parkeergarages hoogste kwaliteit (centrum, ligging, dimensies)	896	896
Apeldoorn (excl. grondkosten)	836	836
Parkconsult (maaiveld, half verdiept en kelder)	726 - 1.611	1.169
Breda (excl. grondkosten)	655	655
Rotterdam parkeergarages (buiten centrum, alleen bewoners en werknemers)	476	476
CROW ontwerpwijzer (éénhoog, excl. grond)	454 - 726	590
Amersfoort	336	336
CROW ontwerpwijzer (maaiveld, excl. grond)	136 - 227	182
Gemiddelde (rekenkundig)	1.208 - 1.415	1.312

Bron: zie bijlage 2.

Gecumuleerd over alle openbaar toegankelijke parkeerplaatsen in parkeergarages bedragen de exploitatiekosten 212 miljoen euro (tabel 5.13).

Exploitatiekosten alle
garageplaatsen:
€ 212 mln. per jaar

Tabel 5.13 Aantal openbare parkeerplaatsen in Nederland in parkeergarages in 2000 en hun jaarlijkse exploitatiekosten per grootteklasse van gemeenten (x 1.000 en x 1.000 euro, prijzen 2000)

Aantal en kosten (x 1.000)	< 20.000	20.000 - 50.000	50.000 - 100.000	> 100.000	Totaal
Parkeergarages (aantal x 1.000)	0,7	22,6	31,9	107,0	162,2
- 1.310 euro pp/jr.					
Totaal (x 1.000 euro)	917	29.606	41.789	140.170	212.482

Bron: IOO bv, tabel 3.7 voor de aantallen.

Omdat niet in alle gevallen de grondkosten zijn toegerekend aan de parkeergarageplaats, zal IOO aannemen dat in de helft van de gevallen in de exploitatiekosten alle kosten zijn opgenomen en dat in de

In helft garageplaatsen grond-
kosten niet doorberekend

andere helft van de gevallen de grondkosten niet zijn verdisconteerd (zie paragraaf 5.3.5).

Samenvatting exploitatiekosten

Met behulp van de gemiddelde geraamde exploitatiekosten per type parkeerplaats en het aantal (gereguleerde) openbare parkeerplaatsen kunnen de totale exploitatiekosten geraamd worden van de openbare parkeerplaatsen in Nederland. De totale exploitatiekosten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen wordt geraamd op € 749 miljoen (tabel 5.14). Dit is ruim het dubbele van de exploitatielasten zoals deze geregistreerd worden in de gemeentelijke rekeningen (zie tabel 5.1). Worden de niet-gereguleerde openbare parkeerplaatsen aan de totale exploitatielasten toegevoegd dan nemen de exploitatielasten toe tot € 1,2 miljard.

Tabel 5.14 Totale exploitatiekosten alle openbare parkeerplaatsen (x mln. €)

	Gereguleerd			Niet-gereguleerd			Alle pp
	E/pp (€)	Aantal pp (x 1.000)	E/Σ pp (x mln. €)	E/pp (€)	Aantal pp (x 1.000)	E/Σ pp (x mln. €)	E/Σ pp (x mln. €)
Op en langs straat	400	1.382	553	50	5.784	289	842
Parkeerterreinen	280	225	63	35	1.311	46	109
Parkeergarages	1.310	101	133	1.310	61	80	212
Totaal	440	1.708	749	60	7.156	415	1.163

Bron: IOO bv

Legenda: E = exploitatiekosten, pp = parkeerplaats, à pp = alle parkeerplaatsen

In exploitatiekosten niet alle kosten opgenomen

Indien een afschrijvingstermijn van twintig jaar gehanteerd wordt voor de investeringskosten van de openbaar parkeerplaatsen dan dienen de jaarlijkse exploitatiekosten minimaal € 770 miljoen te zijn om alleen al de investeringskosten goed te kunnen maken via de exploitatie van de parkeerplaatsen (zie tabel 5.7).⁷⁴ Voor alle overige exploitatiekosten (personeel, onderhoud, overhead et cetera) resteert dan nog jaarlijks € 393 miljoen voor 8,9 miljoen parkeerplaatsen. Dit lijkt aan de lage kant en kan een aanwijzing zijn dat in de exploitatiekosten niet alle kosten zijn opgenomen.

5.3.5 Grondkosten

De grondkosten zijn slechts zelden opgenomen in de exploitatie- of investeringskosten van de openbaar parkeerplaatsen. Alleen in enkele gevallen zijn in de investerings- of exploitatiekosten van garageplaatsen de grondkosten doorbelast. Door geen rekening te houden met de grondkosten worden de feitelijke financiële kosten van de openbare parkeerplaatsen onderschat. In deze paragraaf wordt geïnventariseerd op welke wijze voor deze omissie gecorrigeerd kan worden om de totale financiële kosten te ramen.

⁷⁴ Omdat de economische levensduur van de openbaar parkeerplaatsen niet bekend is, is uitgegaan van de fictie dat alle investeringen in het jaar 2000 zijn verricht.

Parkeerplaatsen op en langs de straat

Voor elke parkeerplaats wordt gerekend met 17,5 m² (lengte parkeervak = 7,0 m, breedte parkeervak = 2,5 m), terwijl de grondkosten verkregen zijn uit de enquête onder gemeenten.⁷⁵ De jaarlijkse kosten van de openbare parkeerplaatsen op en langs de straat nemen met 1,7 miljard euro toe door de grondkosten op te nemen in de kosten van de openbare parkeerplaatsen (tabel 5.15).⁷⁶

Maatschappelijke kosten grondkosten alle straatplaatsen: € 1,7 mld. per jaar

Tabel 5.15 Grondkosten openbare parkeerplaatsen op en langs de straat in Nederland

Aantal en kosten (x 1.000)	< 20.000	20.000 - 50.000	50.000 - 100.000	> 100.000	Totaal
Op en langs de straat (aantal x 1.000)	1.813	2.467	1.048	1.838	7.166
- A: grondgebruik (x 1.000 m ²)	31.728	43.172	18.340	32.165	125.405
- B: kosten per m ² (euro)	198	264	297	363	
- C = (A+B): kosten 'aankoop' grond t.b.v. parkeerplaatsen (x 1.000 euro)	6.282.144	11.397.408	5.446.980	11.675.895	34.802.427
- D: renteverlies grondgebruik: 5% (x 1.000 euro)	314.107	569.870	272.349	583.795	1.740.121
Grondkosten per parkeerplaats (€)	173	231	260	318	243

Bron: IOO bv.

Indien de grondkosten doorbelast worden in de kosten van de openbare parkeerplaatsen op en langs de straat dan nemen de jaarlijkse kosten gemiddeld per plaats toe met 243 euro.

Grondkosten: € 243 pp/jr

Parkeerplaatsen op parkeerterreinen

Voor elke parkeerplaats wordt gerekend met 24,5 m² (lengte parkeervak = 7,0 m, breedte parkeervak = 3,5 m), terwijl de grondkosten verkregen zijn uit de enquête onder gemeenten. De maatschappelijke kosten grondkosten van de openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen bedragen 566 miljoen euro; dit is gemiddeld 368 euro per parkeerplaats (tabel 5.16).

Grondkosten alle terreinplaatsen: € 566 mln. per jaar

Grondkosten: € 368 pp/jr

⁷⁵ Zie voor de oppervlaktenormen AVV, *Taxistandplaatsen: rijen of rijden?*, Rotterdam, 1999, blz. 52 en AVV, *Raming maatschappelijke kosten van ruimtegebruik door het verkeer; efficiënte prijzen voor het verkeer*, Rotterdam, 2000, blz. 70.

⁷⁶ Er kan ook gerekend worden met 24,5 m² per parkeervak: lengte parkeervak = 7,0 m en breedte parkeervak = 3,5 m., in het laatste geval stijgen de kosten van het renteverlies voor het grondgebruik met 40% ten opzichte van de berekening gebaseerd op de parkeervakken van 17½ m².

Tabel 5.16 Grondkosten openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen in Nederland

Aantal en kosten (x 1.000)	< 20.000	20.000 - 50.000	50.000 - 100.000	> 100.000	Totaal
Op terreinen (aantal x 1.000)	233	416	250	638	1.536
- grondgebruik (x 1.000 m ²)	5.709	10.192	6.125	15.631	37.657
- kosten per m ² (euro)	198	264	297	363	
- kosten 'aankoop' grond t.b.v. parkeerplaatsen (x 1.000 euro)	1.130.382	2.690.688	1.819.125	5.674.053	11.314.248
- renteverlies grondgebruik: 5% (x 1.000 euro)	56.519	134.534	90.956	283.703	565.712
Grondkosten per parkeerplaats (€)	243	324	364	445	368

Bron: IOO bv, per parkeerplaats wordt gerekend met 24,5 m² (lengte parkeervak = 7,0 meter, breedte parkeervak = 3,5 meter, inclusief op- en afritten).

Parkeerplaatsen in parkeergarages

Gemiddeld bedragen de exploitatiekosten van een parkeergarageplaats 1.310 euro per jaar (zie tabel 5.12 en 5.14). Omdat niet in alle gevallen de grondkosten zijn toegerekend aan de parkeergarageplaats neemt IOO aan dat in de helft van de gevallen in de exploitatiekosten alle kosten zijn opgenomen en dat in de andere helft van de gevallen de grondkosten niet zijn verdisconteerd. Op deze wijze worden de maatschappelijke kosten van de parkeerplaatsen in parkeergarages benaderd. De jaarlijkse kosten van de parkeerplaatsen in parkeergarages nemen hierdoor met 42 miljoen euro toe (tabel 5.17). Door de grondkosten op te nemen in de jaarlijkse kosten nemen de kosten per openbare parkeerplaats in parkeergarages toe met gemiddeld € 261 per plaats per jaar.

Grondkosten: € 261 pp/jr

Tabel 5.17 Maatschappelijke kosten grondkosten openbare parkeerplaatsen in Nederland in parkeergarages per grootteklasse van gemeenten, 2000

Aantal en kosten (x 1.000)	< 20.000	20.000 - 50.000	50.000 - 100.000	> 100.000	Totaal
In parkeergarages (aantal x 1.000)	0,7	23	32	107	162
- 50% goede prijsstelling	0,35	11,3	16,0	53,5	81,1
- 50% geen goede prijsstelling	0,35	11,3	16,0	53,5	81,1
- grondgebruik (x 1.000 m ²)	11	362	512	1.712	2.597
- kosten per m ² (euro)	198	264	297	363	
- kosten 'aankoop' grond t.b.v. parkeerplaatsen (x 1.000 euro)	2.178	69.696	152.064	621.456	845.394
- renteverlies grondgebruik: 5% (x 1.000 euro)	109	3.485	7.603	31.073	42.270
Grondkosten per parkeerplaats (€)	156	154	238	290	261

Bron: IOO bv, de parkeereenheid omvat circa 26 - 38 m²; CROW, Gebouwde parkeervoorzieningen, ontwerpwijzer, publicatie 99, Ede, 1996, blz. 24; IOO heeft gerekend met gemiddeld 32 m² per parkeervoorziening.

Samenvatting grondkosten

De grondkosten van een gereguleerde openbare parkeerplaats verschilt niet van de grondkosten van een niet-gereguleerde openbare parkeerplaats. Van alle openbare parkeerplaatsen bedragen de grondkosten € 2,3 miljard (tabel 5.18). De grondkosten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen bedraagt hiervan € 445 miljoen.⁷⁷

Tabel 5.18 Totale grondkosten van alle openbare parkeerplaatsen (x mln. €)

Alle openbare plaatsen	GK/pp (€)	GK/pp (€) gemiddeld	Aantal pp (x 1.000)	GK/Σ pp (x mln. €)
Op en langs straat	154 – 318	243	7.166	1.740
Parkeerterreinen	243 – 445	368	1.536	566
Parkeergarages	154 – 290	261	162	42
Totaal		260	8.864	2.348

Bron: IOO bv

Legenda: GK = grondkosten, pp = parkeerplaats, à pp = alle parkeerplaatsen

⁷⁷ Het aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen * de gemiddelde grondkosten per parkeerplaats: 1.381.700 * € 243 (straat) + 225.000 * € 368 (terrein) + 101.400 * € 261 = € 445 mln; zie tabel 4.13 voor de aantallen en tabel 5.18 tot 5.20 voor de grondkosten per parkeerplaats.

Totale financiële kosten alle openbare parkeerplaatsen per jaar: » < € 4,3 miljard

5.3.6 Totale financiële kosten: som van drie kostensoorten

Door de geraamde jaarlijkse afschrijving van de investeringskosten, de exploitatiekosten en het jaarlijkse renteverlies van de grondkosten op te tellen, ontstaat een benadering van de totale financiële kosten voor alle openbare parkeerplaatsen. De totale financiële kosten van de openbare parkeerplaatsen worden geraamd op jaarlijks 4,3 miljard euro (tabel 5.19). Door de fictie dat de investeringskosten van alle openbare parkeerplaatsen in het jaar 2002 gemaakt zijn, worden de totale financiële kosten hoogstwaarschijnlijk overschat. Ondanks het feit dat de kosten ook onderschat worden omdat er geen zekerheid is dat alle kosten tegen de juiste (markt)prijzen in de investerings- en exploitatiekosten zijn opgenomen.

Tabel 5.19 Totale financiële kosten openbare parkeerplaatsen: benadering som van drie kostensoorten (x mln. €)

	Geraamde jaarlijkse afschrijving investeringskosten	Geraamde jaarlijkse exploitatiekosten	Geraamde jaarlijkse grondkosten	Alle financiële kosten
Op en langs straat	≈ 480	842	1.740	≈ 3.062
Parkeerterreinen	≈ 60	109	566	≈ 735
Parkeergarages	≈ 230	212	42	≈ 484
Totaal (x mln. €)	≈ 770	1.163	2.348	≈ 4.281
Totaal (in %)	18%	27%	55%	100%

Bron: IOO bv

Legenda: Geraamde investeringskosten afgeschreven in twintig jaar (zie tabel 5.8), tabel 5.15 en tabel 5.19

Aanvullende analyse en toetsing via raming marktprijzen

Omdat onbekend is in welke mate de investeringskosten en alle overige kosten (arbeidskosten, overhead e.d.) in de exploitatielasten zijn opgenomen is de raming van de totale financiële jaarlijkse kosten van alle openbare parkeerplaatsen (€ 4,3 miljard) een eerste benadering. De kwaliteit van de raming wordt gecontroleerd door de totale financiële jaarlijkse kosten van de openbare parkeerplaatsen ook te ramen via de marktprijzen.

5.4 Totale financiële kosten: marktprijzen

In marktprijzen komen de feitelijke schaarsteverhoudingen tot uiting

Omdat niet altijd alle kosten zijn opgenomen in de gemeenterekeningen en niet altijd de echte marktprijzen worden gehanteerd in de kostendoorrekening kan er niet zonder meer van uit gegaan worden dat de investeringskosten en de exploitatiekosten de juiste kostprijzen omvat. Om deze reden wordt ook onderzocht welke marktprijzen aangetroffen worden voor de openbare parkeerplaatsen. Deze kostenraming is aanvullend aan de raming van de totale financiële kosten volgens de optelsom van kostensoorten (investeringskosten, exploitatiekosten en grondkosten). Door beide ramingen van de totale financiële kosten te vergelijken, ontstaat het meest betrouwbare beeld van de feitelijke financiële kosten van de openbare parkeerplaatsen.

De kosten tegen marktprijzen van de openbare parkeerplaatsen worden volgens verschillende invalshoeken geraamd. Daarbij is onvoldoende informatie voorhanden om per type parkeerplaats een duidelijk onderscheid aan te brengen tussen de kosten tegen marktprijzen van enerzijds de gereguleerde en anderzijds de niet-gereguleerde parkeerplaatsen.

5.4.1 Parkeerplaatsen op en langs de straat

Over de marktprijzen van parkeerplaatsen op en langs de straat zijn geen gegevens voorhanden. De prijzen die gemeenten in rekening brengen voor de parkeervergunningen op en langs de straat zijn geen afspiegeling van de echte schaarsteverhoudingen. Het enige aanknopingspunt - zonder informatie over het soort parkeerplaats - biedt de hoogte van de afkoopregeling die sommige gemeenten hanteren voor artikel 258 van de Model-Bouwverordening. De marktprijzen kunnen ook benaderd worden vanuit de investeringskosten. Uit tabel 5.4 blijkt dat de gemiddelde investeringskosten per parkeerplaats afgerond 1.350 euro bedragen. Indien gerekend wordt met acht procent kapitaallasten, bedragen de jaarlijkse kosten per parkeerplaats tegen marktprijzen ongeveer 110 euro. Dit ligt in dezelfde orde van grootte als de gemiddelde exploitatiekosten van de openbare parkeerplaatsen op en langs de straat (tabel 5.9).

*Marktprijs straatplaats:
€ 110 per jaar*

De totale kosten van de openbare parkeerplaatsen op en langs de straat tegen marktprijzen bedragen jaarlijks 788 miljoen euro.⁷⁸

Marktprijzen alle straatplaatsen: € 788 mln. per jaar

5.4.2 Parkeerplaatsen op parkeerterreinen

Indien uitgegaan wordt van de marktprijzen van parkeerplaatsen in een aantal gemeenten kan geconcludeerd worden dat de gemiddelde marktprijs voor een parkeerplaats ruim 32.000 euro is (tabel 5.20). Indien uitgegaan wordt van een rendement van 8%, inclusief onderhoudskosten, zijn de jaarlijkse kosten tegen marktprijzen voor een parkeerplaats ruim 2.500 euro. Dit is bijna tienmaal meer dan de exploitatiekosten per jaar van een gereguleerde parkeerplaats volgens de bronnen uit tabel 5.10. Hierin komt tot uitdrukking dat niet alle kosten (grondkosten, investeringskosten, financieringskosten) tegen de juiste prijzen in de exploitatiekosten zijn opgenomen.

*Marktprijs terreinplaats:
€ 2.500 per jaar*

⁷⁸ Aantal (7.166.000) * € 110 = € 788.260.000.

Tabel 5.20 Marktprijzen van parkeerplaatsen op parkeerterreinen in euro's

Aanbod	Koop
Amsterdam	90.756
Amsterdam	45.378
's-Gravenhage	26.092
Leiden	23.823
Amsterdam	22.689
Gouda	22.689
Leiden	22.008
Capelle a.d. IJssel	7.941
Gemiddeld (rekenkundig)	32.672

Bron: www.parkeermakelaar.nl; omgezet in euro's door IOO.

Exploitatiekosten alle terrein-
plaatsen: € 3.840 mln. per jaar

De totale kosten van de openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen tegen marktprijzen bedragen jaarlijks 3.840 miljoen euro.⁷⁹

5.4.3 Parkeerplaatsen in parkeergarages

Parkeerplaatsen in parkeergarages, garageboxen en parkeerboxen worden ook vrij verhandeld. In de marktprijzen én in de wachtlijsten voor vergunningen komen de werkelijke schaarsteverhoudingen tot uitdrukking. Gemiddeld is de prijs in een parkeergarage 56.000 euro en de prijs in een garage of parkeerbox 23.000 euro (tabel 5.21). Indien een rendement benodigd is van 8%, inclusief de onderhoudskosten, dan dienen de jaarlijkse exploitatielasten 4.500 euro te zijn voor een parkeergarage en 1.800 euro voor een garage of parkeerbox. De jaarlijkse kosten van een garageplaats tegen marktprijzen is 240% hoger dan de jaarlijkse exploitatielasten uit tabel 5.11. Dit is wederom een aanwijzing dat in economische zin de jaarlijkse kosten van parkeerplaatsen in garages aan de te lage kant zijn en dat bepaalde kostenposten niet of niet volledig zijn doorberekend.

Marktprijs garageplaats:
€ 4.500 per jaar

De totale kosten van de openbare parkeerplaatsen in parkeergarages straat tegen marktprijzen bedragen jaarlijks 730 miljoen euro.⁸⁰

Exploitatiekosten alle garage-
plaatsen: € 730 mln. per jaar

⁷⁹ Aantal (1.536.000) * € 2.500 = € 3.840 miljoen.

⁸⁰ Aantal (162.200) * € 4.500 = € 729.900.000.

Tabel 5.21 Marktprijzen van parkeerplaatsen in parkeergarages in euro's

Aanbod	Parkeergarage	Garage/Parkeerbox
Amsterdam	90.756	23.823 - 102.101
Utrecht	79.412	
Breda	44.470	11.345
Den Haag		23.823 - 30.630
Amersfoort		13.613 - 15.655
Eindhoven	11.345	8.622 - 15.655
's-Hertogenbosch		19.286
Maastricht		15.882
Gemiddeld (rekenkundig)	56.496	23.354

Bron: www.parkeermakelaar.nl; omgezet in euro's door IOO; zie ook Carlijne Vos, Parkeerplaats van twee ton geen uitzondering, in: De Volkskrant, 14 december 2000.

5.4.4 Gemiddelde marktprijzen per openbare parkeerplaats

Complementair aan de voorafgaande analyse van de marktprijzen per type parkeerplaats kan ook een andere bron gebruikt worden die waarschijnlijk een betrouwbaarder beeld geeft van de marktprijzen van openbare parkeerplaatsen in diverse gemeenten.

Op grond van een regeling overeenkomstig artikel 258 van de Model-Bouwverordening kan de aanvrager van een bouwvergunning door de gemeente worden verplicht om voorzieningen te treffen om de parkeerbehoefte op te vangen. De gemeente kan bedrijven, winkels of nieuwbouwwoningen van deze verplichting vrijstellen en een bedrag in rekening brengen om deze verplichting af te kopen. De gemeente is dan verplicht om binnen redelijke termijn in de nabijheid van het betreffende perceel vervangende parkeervoorzieningen te realiseren. Over de hoogte van de afkoopregeling die sommige gemeenten hanteren, zijn gegevens beschikbaar. Men mag aannemen dat de gemeenten de kosten tegen marktprijzen in rekening brengen voor de vervangende parkeerplaatsen. Zo gaat de gemeente Rotterdam bij de vaststelling van de hoogte van de afkoopsom uit van de uitgifteprijs van de grond, de aanlegkosten van de parkeerplaats en de jaarlijkse onderhoudskosten. Gemiddeld bedragen de investeringskosten voor een openbare parkeerplaats ruim 5.000 euro (tabel 5.22).⁸¹ Ook met deze gegevens kunnen de kosten tegen marktprijzen voor de openbare parkeerplaatsen benaderd worden. De aard van de vervangende parkeerplaats is niet gespecificeerd (op en langs de straat, op terreinen of in garages), maar aangenomen mag worden dat het veelal openbare parkeerplaatsen op en langs de straat en op parkeerterreinen betreft.

Investeringskosten alle plaatsen tegen marktprijzen: € 5.000 per plaats

⁸¹ Dit is ruim tweemaal zo hoog als het uitgangspunt van Vossestein dat een parkeerplaats f 5.000,- kost. Marcel Vossestein, Als we mobiliteit op prijs stellen, in: Colloquium Vervoerplanologisch Speurwerk, 1999, blz. 1046.

Tabel 5.22 Investeringskosten per parkeerplaats gebaseerd op afkoopregeling artikel 258 Model-Bouwverordening

Parkeerplaatsen/bronnen	euro
Rotterdam (A-zone: centrum, Zuidplein, Kop van Zuid)	15.882
Den Haag (voorgestelde verhoging voor centrum en schil)	12.479
Rotterdam (centrum en schil)	7.941
Rotterdam (B-zone: buiten A-zone in woongebieden)	6.807
Den Haag	6.807
Rotterdam (C-zone)	4.538
Apeldoorn	4.538
Den Bosch	3.403
Gouda	3.403
Rotterdam (rest stadsgebied)	3.403
Maastricht	2.723
Zeist	2.723
Groningen	2.269
Rotterdam (haven- en industriegebied)	2.269
Baarn (centrum)	2.269
Baarn (buiten centrum)	1.134
Gemiddelde (rekenkundig)	5.162

Bron: CROW, *Parkeren en mobiliteit, brochure nr. 6, januari 1993*; Gouda: *informatie gemeente (december 2001)*; Rotterdam: *aanpassing van de hoogte van de afkoop-sommen met betrekking tot de parkeereis bij of in gebouwen, SOB 99/2631, 26 augustus 1999*.

Marktprijs alle plaatsen p/jr:
€ 410 (niet-gereguleerd) of € 570 (gereguleerd)

Deze investeringskosten vertalen zich in jaarlijkse kapitaallasten van ongeveer 410 euro per jaar per parkeerplaats.⁸² Dit zijn dan tevens de jaarlijkse kosten tegen marktprijzen van de niet-gereguleerde parkeerplaatsen. Voor de gereguleerde parkeerplaatsen en de betaaldparkeerplaatsen komt hier nog eens 40% bovenop voor beheer en onderhoud. De jaarlijkse kosten tegen marktprijzen bedragen dan 570 euro per plaats. De totale kosten van de openbare parkeerplaatsen volgens bovenstaande marktprijzen bedraagt €974 mln. voor de gereguleerde parkeerplaatsen plus € 2,9 miljard voor de niet-gereguleerde parkeerplaatsen (tabel 5.23).

5.4.5 Samenvatting totale financiële kosten: marktprijzen

Kosten tegen marktprijzen 3 x hoger dan exploitatiekosten

Met behulp van de gemiddelde kosten tegen marktprijzen voor de gereguleerde en de niet-gereguleerde openbare parkeerplaatsen kunnen de totale kosten geraamd worden van de openbare parkeerplaatsen. IOO acht de gemiddelde kosten tegen marktprijzen van alle gereguleerde en niet-gereguleerde parkeerplaatsen (onderste regel tabel 5.23) de meest betrouwbare raming. In totaal bedragen de kosten

⁸² Er wordt een rendement verondersteld van 8%, inclusief de grootonderhoudskosten.

tegen marktprijzen van alle openbare parkeerplaatsen € 3,9 miljard. Dit is ruim driemaal meer dan de geraamde exploitatiekosten van alle openbare parkeerplaatsen (zie tabel 5.14). Dit is een aanwijzing dat in de geraamde exploitatiekosten niet alle kosten (investeringskosten, kapitaalkosten, grondkosten) tegen de juiste (markt)prijzen die de feitelijke schaarsteverhoudingen weerspiegelen, zijn opgenomen.

Tabel 5.23 Totale kosten tegen marktprijzen van alle openbare parkeerplaatsen (x mln. €)

	Gereguleerd		Niet-gereguleerd			Alle pp	
	M/pp (€)	Aantal pp (x 1.000)	M/Σ pp (x mln. €)	M/pp (€)	Aantal pp (x 1.000)	M/Σ pp (x mln. €)	M/Σ pp (x mln. €)
Op en langs straat	110	1.382	152	110	5.784	636	788
Parkeerterreinen	2.500	225	563	2.500	1.311	3.278	3.840
Parkeergarages	4.500	101	456	4.500	61	274	730
Totaal		1.708	1.171		7.156	4.187	5.358
Gemiddeld alle pp	570	1.708	974	410	7.156	2.934	3.908

Bron: IOO bv

Legenda: M = kosten tegen marktprijzen, pp = parkeerplaats, Σ pp = alle parkeerplaatsen

Indien de kosten van een openbare parkeerplaats alle kosten (grond, kapitaal, personeel, onderhoud e.d.) bevat tegen de juiste (markt)prijzen dan weerspiegelen de kosten tegen marktprijzen op adequate wijze de daadwerkelijke financiële kosten van die parkeerplaats. Omdat niet volledig zeker is dat de grondkosten in alle gevallen in de marktprijzen zijn opgenomen, is ook separaat geanalyseerd wat de grondkosten zijn per parkeerplaats en wat de totale financiële kosten geraamd door de kostensoorten (waaronder de grondkosten) op te tellen.

5.5 Raming totale financiële kosten

De raming van de totale financiële kosten volgens de optelsom van kostensoorten (investeringskosten, exploitatiekosten en grondkosten) overschat mogelijk de kosten. De overschatting kan optreden omdat de investeringen afgeschreven worden uitgaande van de fictie dat de investeringen in alle openbare parkeerplaatsen in het jaar 2000 zijn gerealiseerd, in de exploitatiekosten de investeringskosten soms reeds zijn opgenomen, en de grondkosten – los van de kwaliteit van de grond - doorbelast worden tegen de volledige marktprijzen. De kosten kunnen daarentegen deels ook onderschat zijn omdat niet alle kosten (arbeidskosten, kapitaalkosten, huisvesting, overhead) in alle opgaven tegen de juiste prijzen in de investerings- en exploitatiekosten zijn opgenomen.

Tabel 5.24 Totale financiële kosten alle openbare parkeerplaatsen: twee benaderingen en conclusie (x mln. €)

Totale financiële kosten	Gereguleerde plaatsen (x mln. €)	Niet-gereguleerde plaatsen (x mln. €)	Alle openbare plaatsen (x mln. €)
Totale financiële kosten: Σ kosten	1.451	2.831	4.282
Totale financiële kosten: marktprijzen	974	2.934	3.908
Totale financiële kosten: conclusie	1.180	2.820	4.000

Bron: IOO bv

Legenda: De totale financiële kosten: \hat{a} kosten bestaat uit de jaarlijkse afschrijving van de investeringskosten (tabel 5.7), de exploitatiekosten (tabel 5.14) en de jaarlijkse grondkosten (tabel 5.18); zie voor totaal tabel 5.19. De totale financiële kosten: marktprijzen zie tabel 5.23. De totale kosten: conclusie (€ 4 miljard) verdeeld over gereguleerde (30%) en niet-gereguleerde plaatsen (70%) volgens de rekenkundig gemiddelde verdeling van de kosten naar beide type parkeerplaatsen in de eerste twee regels.

Kosten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen tweehalf

De totale financiële kosten van de gereguleerde openbare plaatsen (€ 1.180 miljoen) zijn 260% hoger dan de lasten van het parkeerbeleid in de gemeentelijke boekhouding (€ 327,6 miljoen). Wordt rekening gehouden met de totale financiële kosten van alle openbare parkeerplaatsen (€ 4 miljard) dan toont de gemeentelijke boekhouding slechts 8% van de totale kosten.

5.6 Maatschappelijke kosten: negatieve externe effecten

Aan de analyse kan nog één stap toegevoegd worden. In de kosten kunnen ook de negatieve externe kosten (leefbaarheid, milieuvervuiling, veiligheid) opgenomen worden die de parkeerplaatsen veroorzaken. Op deze wijze ontstaat een totaal beeld van de maatschappelijke kosten van de openbare parkeerplaatsen. De maatschappelijke kosten van deze negatieve externe effecten kunnen via drie benaderingen geraamd worden. Er wordt in de calculatie geen rekening gehouden met de negatieve externe effecten van de parkeerplaatsen op eigen erf.

Positieve externe effecten komen reeds in belangrijke mate in de opbrengsten tot uiting

Er wordt geen rekening gehouden met positieve externe effecten. Er wordt verondersteld dat deze maatschappelijke opbrengsten reeds in belangrijke mate in de marktprijzen zijn geïncorporeerd of dat deze effecten alleen op lokaal niveau voorkomen en niet op nationaal niveau.

5.6.1 Op en langs straat

Negatieve externe effecten straatplaatsen:

- € 2,6 mld. (verkeer)
- € 16,0 mld. (garages)
- € 1,2 mld. (groen)

Op basis van de schadewaarderingsmethode van de negatieve externe effecten van verkeer kan 2,6 miljard euro negatieve externe kosten aan de kosten van de parkeerplaatsen toegevoegd worden.⁸³ Indien men vanwege de leefbaarheid de 7,2 miljoen parkeerplaatsen op en langs de weg in parkeergarages zou willen situeren, vergt dat een in-

⁸³ Het aantal openbare parkeerplaatsen op en langs de weg bedraagt 81% van het totale aantal openbare parkeerplaatsen. De negatieve externe kosten volgens de schadebepalingsmethode voor deze parkeerplaatsen zijn 81% van 3,2 miljard euro.

vestering van 200 miljard euro (preventiemethode).⁸⁴ Het jaarlijkse renteverlies over deze investering betekent jaarlijkse exploitatielasten van 16 miljard euro (excl. personeelskosten, onderhoudskosten, afschrijving garage en apparatuur et cetera).

Voor de 7,2 miljoen openbare parkeerplaatsen op en langs de straat is 12.540 ha benodigd. Er kan ook voor gekozen worden om deze 12.540 ha om te zetten in groenvoorzieningen en speelvoorzieningen (schademethode). De omvang van deze maatschappelijke investering om de schade van de negatieve externe effecten te compenseren, bedraagt dan globaal 1,2 miljard euro (12.540 hectare * 9,78 euro per vierkante meter gemiddelde kosten voor een vakbeplanting).⁸⁵ De schaduwprijs van deze investering in groenvoorzieningen is de benadering van de maatschappelijke kosten.

Voor de raming van de kosten van de negatieve externe effecten dient men één methode te kiezen; de berekende kosten volgens de drie methoden kunnen niet opgeteld worden.⁸⁶ Deze geraamde negatieve externe effecten kunnen naar rato van het aantal openbare parkeerplaatsen op en langs de straat per groep gemeenten naar grootteklasse verdeeld worden (tabel 5.25).

Tabel 5.25 *Maatschappelijke kosten negatieve externe effecten van de openbare parkeerplaatsen op en langs de straat in Nederland (x 1.000 euro)*

Aantal en kosten (x 1.000)	< 20.000	20.000 - 50.000	50.000 - 100.000	> 100.000	Totaal
Op en langs de straat (aantal x 1.000)	1.813	2.467	1.048	1.838	7.166
<i>Volgens drie benaderingen:</i>					
- schademethode leefbaarheid	303.600	413.118	175.495	307.787	1.200.000
- schademethode verkeer	657.801	895.088	380.240	666.871	2.600.000
- preventiemethode	4.048.004	5.508.233	2.339.939	4.103.824	16.000.000

Bron: IOO bv.

Uit de globale verkenning van de maatschappelijke kosten vanwege de negatieve externe effecten van de openbare parkeerplaatsen op en langs de straat blijkt dat deze effecten aanzienlijk kunnen zijn. Afhankelijk van de gekozen methode bedragen deze maatschappelijke kosten € 1,2 miljard tot € 16,0 miljard. De maatschappelijke kosten per parkeerplaats op en langs de straat nemen vanwege het negatieve extern effect 'leefbaarheid' met 170 euro toe. Indien de leefbaarheidsverbetering gezocht wordt in het vervangen van alle plaatsen in de open lucht door garageplaatsen dan kunnen de negatieve externe effecten geraamd worden op € 2.200 per parkeerplaats. Indien rekening gehouden wordt met de negatieve mobiliteitseffecten van het ver-

Negatieve externe effecten per parkeerplaats 170 – 2.200 euro

⁸⁴ De investeringskosten voor een parkeerplaats in een parkeergarage bedragen 28.000 euro (zie tabel 5.5). Met dit gegeven zijn de preventiekosten berekend.

⁸⁵ De aanlegkosten worden gelijk afgeschreven en er wordt geen rekening gehouden met jaarlijkse onderhoudskosten.

⁸⁶ Bij de jaarlijkse kosten van garageplaatsen i.p.v. plaatsen in open lucht (preventiemethode) of de complementaire investeringen in groenvoorzieningen voor de oppervlakte van de openbare parkeerplaatsen (schademethode) kunnen eventueel de negatieve externe effecten van verkeer toerekenbaar aan het parkeren (schademethode) opgeteld worden.

keer, die mede dankzij de openbare parkeerplaatsen kunnen optreden, dan nemen de maatschappelijke kosten per parkeerplaats met € 360 toe (negatief extern effect 'verkeer').

5.6.2 Parkeerplaatsen op parkeerterreinen

Op basis van de schadewaarderingmethode van de negatieve externe effecten van verkeer kan 544 miljoen euro negatieve externe kosten aan de kosten van de parkeerplaatsen toegevoegd worden.⁸⁷ Indien de 1,5 miljoen parkeerplaatsen op parkeerterreinen omgezet worden in plaatsen in parkeergarages is een investering van 43 miljard euro nodig (preventiemethode).⁸⁸ Het jaarlijkse renteverlies over deze investering betekent jaarlijkse exploitatielasten van 3,4 miljard euro (excl. personeelskosten, onderhoudskosten, afschrijving garage en apparatuur et cetera). De 1,5 miljoen openbare parkeerplaatsen op terreinen nemen 3.763 ha in. Indien ervoor gekozen wordt om deze 3.763 ha om te zetten in groenvoorzieningen en speelvoorzieningen (schademethode) vergt dat een maatschappelijke investering om de schade van de negatieve externe effecten te compenseren, van globaal 368 miljoen euro (3.763 hectare * 9,78 euro per vierkante meter gemiddelde kosten voor een vakbeplanting). Deze geraamde negatieve externe effecten kunnen naar rato van het aantal openbare parkeerplaatsen op en langs de straat per groep gemeenten naar grootteklasse verdeeld worden (tabel 5.26).

Negatieve externe effecten terreinplaatsen:

- € 544 mln. (verkeer)
- € 3,4 mld. (garages)
- € 368 mln. (groen)

Tabel 5.26 Maatschappelijke kosten negatieve externe effecten van de openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen in Nederland (x 1.000 euro)

Aantal en kosten (x 1.000)	< 20.000	20.000 - 50.000	50.000 - 100.000	> 100.000	Totaal
Op parkeerterreinen (aantal x 1.000)	232	416	250	638	1.536
Volgens drie benaderingen:					
- schademethode leefbaarheid	55.583	99.667	59.896	152.854	368.000
- schademethode verkeer	82.167	147.333	88.542	225.958	544.000
- preventiemethode	513.542	920.833	553.385	1.412.240	3.400.000

Bron: IOO bv.

Uit de verkenning van de maatschappelijke kosten vanwege de negatieve economische effecten van openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen blijkt dat deze effecten per parkeerplaats aanzienlijk kunnen zijn: € 240 (leefbaarheid), € 350 (verkeer) of € 2.200 (preventiemethode).

⁸⁷ Het aantal openbare parkeerplaatsen op terreinen bedraagt 17% van het totale aantal openbare parkeerplaatsen. De negatieve externe kosten volgens de schadebepalingsmethode voor deze parkeerplaatsen is 17% van 3,2 miljard gulden.

⁸⁸ De investeringskosten voor een parkeerplaats in een parkeergarage bedraagt 28.000 euro (zie tabel 5.5). Met dit gegeven zijn de preventiekosten berekend.

5.6.3 Parkeerplaatsen in parkeergarages

Op basis van de schadewaarderingsmethode van de negatieve externe effecten van verkeer kan 65 miljoen euro negatieve externe kosten aan de kosten van de parkeerplaatsen toegevoegd worden of € 400 per parkeerplaats (tabel 5.27).⁸⁹ De twee overige methoden om de negatieve externe effecten te bepalen, zijn voor de openbare parkeergarages niet relevant. De leefbaarheid is reeds verbeterd omdat blik van straat is gehaald en de vrijgekomen ruimte benut kan zijn voor groenvoorzieningen. De maatschappelijke kosten waarvoor de schaduwprijs van investeringen in groenvoorzieningen en in parkeergarages een benadering kan zijn, maken reeds onderdeel uit van de totale financiële kosten van de parkeergarages.

*Negatieve externe effecten
garageplaatsen:
- € 65 mln. (verkeer)*

Tabel 5.27 *Maatschappelijke kosten negatieve externe effecten van de openbare parkeerplaatsen in parkeergarages in Nederland (x 1.000 euro)*

Aantal en kosten (x 1.000)	< 20.000	20.000 - 50.000	50.000 - 100.000	> 100.000	Totaal
In parkeergarages (aantal x 1.000)	0,7	22	32	107	162
<i>Volgens drie benaderingen:</i>					
- schademethode leefbaarheid	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
- schademethode verkeer	280	9.040	12.760	42.800	64.880
- preventiemethode	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Bron: IOO bv.

De schademethode 'verkeer' wordt gehanteerd omdat de aanname is dat 'autorijden' en 'parkeren' onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Er kan niet gereden worden als er niet geparkeerd kan worden en visa versa. Naar rato van het tijdsgebruik van de auto over 'rijden' en 'parkeren' worden de maatschappelijke kosten vanwege verkeer toegerekend aan de parkeerplaatsen. Deze benadering sluit aan bij de gedachte dat parkeerplaatsen en parkeergarages verkeer en mobiliteit aantrekken en mogelijk maken. De maatschappelijke kosten van parkeergarages voor eigen gebruik van bewoners en bedrijven zijn niet in de berekening meegenomen.

5.6.4 Samenvatting maatschappelijke kosten negatieve externe effecten

In tabel 5.28 zijn de geraamde maatschappelijke kosten vanwege de negatieve externe effecten per openbare parkeerplaats samengevat. Daarbij verschillen de maatschappelijke kosten niet tussen de gereguleerde en de niet-gereguleerde openbare parkeerplaatsen. De negatieve externe effecten per parkeerplaats vanwege de schademethode 'leefbaarheid' (M.) varieert tussen 170 en 240 Euro per plaats. De negatieve externe effecten per parkeerplaats vanwege de schademethode

⁸⁹ Het aantal openbare parkeerplaatsen in parkeergarages bedraagt 2% van het totale aantal openbare parkeerplaatsen. De negatieve externe kosten volgens de schadebepalingsmethode voor deze parkeerplaatsen zijn 2% van 3,2 miljard euro.

'verkeer' (M_v) varieert tussen 350 en 400 Euro per plaats. Terwijl de negatieve externe effecten indien uitgegaan wordt van de preventiemethode (M_p) € 2.200 per plaats kost (tabel 5.25). Voor de raming van de totale maatschappelijke kosten vanwege de negatieve externe effecten is uitgegaan van de benaderingswijze met laagste maatschappelijke kosten per type parkeerplaats. De totale maatschappelijke kosten vanwege de negatieve externe effecten van de parkeerplaatsen wordt geraamd op € 1,7 miljard.

Tabel 5.28 Totale maatschappelijke kosten negatieve externe effecten van alle openbare parkeerplaatsen (x mln. €)

	Alle openbare plaatsen			Minimumraming	
	M/pp (€)	M_v/pp (€)	M_p/pp (€)	Aantal pp (x 1.000)	M_i of M_v/Σ pp (x mln. €)
Op en langs straat	170	360	2.200	7.166	1.218
Parkeerterreinen	240	350	2.200	1.536	369
Parkeergarages	n.v.t.	400	n.v.t.	162	65
Totaal				8.864	1.652

Bron: IOO bv

Legenda: M_i = maatschappelijke kosten negatief extern effect 'leefbaarheid', M_v = maatschappelijke kosten negatief extern effect 'verkeer', M_p = maatschappelijke kosten negatief extern effect 'preventiemethode', pp = parkeerplaats, Σ pp = alle parkeerplaatsen. *Cursief de maatschappelijke kosten per parkeerplaats waarmee de totale maatschappelijke kosten zijn bepaald.*

5.7 Samenvatting kosten per openbare parkeerplaats (€)

Kosten per gereguleerde openbare parkeerplaats per jaar

De jaarlijkse kosten per gereguleerde openbare parkeerplaats naar soort zijn in tabel 5.29 samengevat.

Tabel 5.29 Jaarlijkse kosten per gereguleerde plaats (€ in prijzen van 2000)

Kosten per plaats (x €)	Op straat	Op terreinen	In parkeergarages	Gemiddeld
Kosten per plaats in de gemeenteadministratie	n.a.	n.a.	n.a.	190
Totale financiële kosten: conclusie per plaats	110	2.520	4.540	690
Maatschappelijke kosten leefbaarheid (MK)	170	240		
Maatschappelijke kosten verkeer (MK _v)			400	190
Totale kosten (financieel & maatschappelijk)	280	2.760	4.940	880

Bron: IOO bv.

Legenda: De kosten per plaats voor de totale financiële kosten zijn aangepast voor de conclusie over de totale financiële kosten.

De kosten per parkeerplaats opgenomen in de gemeenteadministratie vormt slechts 21% van de totale financiële en maatschappelijke kosten.

Gemeente registreert slechts eenvijfde van alle kosten van de parkeerplaatsen

Kosten per openbare parkeerplaats per jaar

De jaarlijkse kosten per openbare parkeerplaats (gereguleerd en niet-gereguleerd) naar soort zijn in tabel 5.30 samengevat.

Tabel 5.30 Jaarlijkse kosten per openbare plaats (€ in prijzen van 2000)

Kosten per openbare plaats (x €)	Op straat	Op terreinen	In parkeergarages	Gemiddeld
Kosten per plaats in de gemeenteadministratie	n.a.	n.a.	n.a.	40
Totale financiële kosten: conclusie per plaats	80	1.810	3.970	450
Maatschappelijke kosten leefbaarheid (MK)	170	240		
Maatschappelijke kosten verkeer (MK _v)			400	190
Totale kosten (financieel & maatschappelijk)	250	2.050	4.370	630

Bron: IOO bv.

Legenda: De kosten per plaats voor de totale financiële kosten zijn aangepast voor de conclusie over de totale financiële kosten

De kosten per parkeerplaats opgenomen in de gemeenteadministratie vormt slechts 6% van de totale financiële en maatschappelijke kosten.

5.8 Samenvatting kosten alle parkeerplaatsen (mln. €)

De jaarlijkse kosten van alle openbare parkeerplaatsen kunnen op verschillende wijzen gepresenteerd worden: naar soort kosten (alle financiële kosten, maatschappelijke kosten en totale kosten), per soort parkeerplaats (op en langs de straat, op parkeerterreinen, in parkeergarages) of per groep gemeenten naar grootteklasse.

garages) of per groep gemeenten naar grootteklasse. Bovengenoemde invalshoeken komen in de samenvatting aan de orde. Detailinformatie over de investeringskosten, exploitatiekosten, grondkosten en marktprijzen van alle openbare parkeerplaatsen kan in de voorafgaande paragrafen gevonden worden.

Totale kosten van alle gereguleerde openbare parkeerplaatsen

Met behulp van de kosten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen per plaats en het aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen uit de voorafgaande paragrafen kunnen de totale jaarlijkse kosten geraamd worden. Daarbij worden de geraamde kosten afgezet tegen de kosten zoals deze opgenomen zijn in de gemeentelijke rekeningen (tabel 5.31).

*Totale maatschappelijke kosten:
€ 1,5 miljard*

De totale kosten, rekening houdend met alle ingezette productiefactoren tegen de juiste (markt)prijzen ('totale financiële kosten: conclusie') zijn ruim drieënhalve maal hoger dan de kosten in de gemeentelijke administraties voor deze plaatsen. Wordt uitgegaan van een voorzichtige raming van de maatschappelijke kosten dan zijn de totale kosten € 1,5 miljard.

Tabel 5.31 Samenvatting jaarlijkse kosten (mln. € in prijzen van 2000) van alle gereguleerde openbare parkeerplaatsen in 2000

Kosten alle plaatsen (x mln. euro)	Op straat	Op terreinen	In parkeergarages	Totaal
Kosten in de gemeenteadministratie	n.a.	n.a.	n.a.	328
Totale financiële kosten: conclusie	150	570	460	1.180
Maatschappelijke kosten leefbaarheid (MK)	240	50		290
Maatschappelijke kosten verkeer (MK _v)			40	40
Totale kosten (financieel & maatschappelijk)	390	620	500	1.510

Bron: IOO bv.

*Maatschappelijke kosten van
gereguleerde parkeerplaatsen
4½ duurder dan volgens de
gemeente-administraties*

De totale kosten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen zijn daarmee ruim vierenhalve maal meer dan de kosten volgens de gemeentelijke administraties.

Totale kosten alle gereguleerde openbare parkeerplaatsen naar gemeenten per grootteklasse

Afhankelijk van het aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen per groep gemeenten naar soort parkeerplaats (straat, terrein of garage) kunnen de totale financiële kosten en de totale kosten (inclusief de maatschappelijke kosten) verdeeld worden over de gemeenten naar grootteklasse. De kleine gemeenten (< 20.000 inwoners) met 23% van de inwoners zijn verantwoordelijk voor 13% van de kosten van alle gereguleerde openbare parkeerplaatsen in Nederland, de kleine middelgrote gemeenten (20.000 – 50.000 inwoners) met 31% van de inwoners voor 41% van de kosten, de grote middelgrote gemeenten (50.000 – 100.000 inwoners) met 15% van de inwoners voor 15% van de kosten en de grote gemeenten met 31% van de inwoners voor eveneens 31% van de kosten (tabel 5.32).

Tabel 5.32 *Totale kosten alle gereguleerde openbare parkeerplaatsen in 2000 (€ mln.) in gemeenten naar grootteklasse*

Kosten gereguleerde parkeerplaatsen	< 20.000	20.000 - 50.000	50.000 - 100.000	≥ 100.000	Totaal
Kosten in de gemeenteadministratie	7	31	44	246	328
Totale financiële kosten: conclusie	150	495	170	365	1.180
Maatschappelijke kosten	40	130	50	110	330
Totale kosten (financieel & maatschappelijk)	190	625	220	475	1.510
Totale kosten in procenten	13	41	15	31	100

Bron: IOO bv.

Totale kosten van alle openbare parkeerplaatsen

De gemeenten maken niet alleen kosten voor de gereguleerde openbare parkeerplaatsen maar ook voor de niet-gereguleerde openbare parkeerplaatsen. Het aantal niet-gereguleerde openbare parkeerplaatsen is zelfs vier maal groter dan het aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen. De optelsom van de gereguleerde en niet-gereguleerde openbare parkeerplaatsen is het totaal aantal openbare parkeerplaatsen. Bij de kostenvergelijking moet bedacht worden dat in de gemeentelijke rekeningen en administraties niet uitgegaan wordt van de kosten van *alle* openbare parkeerplaatsen.

Totale financiële kosten alle openbare parkeerplaatsen 4,0 miljard euro

De totale jaarlijkse financiële kosten (alle kosten tegen de juiste prijzen) van de 8,9 miljoen openbare parkeerplaatsen in Nederland kunnen geraamd worden op 4,0 miljard euro (tabel 5.33). Dit is ruim twaalf maal meer dan de kosten blijkend uit de gemeentelijke rekeningen. Het kostenverschil tussen de totale financiële kosten van alle openbare parkeerplaatsen (€ 4,0 miljard) en de kosten in de gemeentelijke administratie van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen (€ 328 miljoen) van bijna € 3,7 miljard wordt voor 23% verklaard door de onderschatting van de totale financiële kosten (omdat niet alle kosten op juiste wijze in de exploitatiekosten zijn opgenomen) en voor 77% door de kosten van de niet-gereguleerde openbare parkeerplaatsen.

Tabel 5.33 Samenvatting jaarlijkse kosten (mln. € in prijzen van 2000) van alle openbare parkeerplaatsen in 2000

Kosten (x mln. euro)	Op straat	Op terreinen	In parkeergarages	Totaal
Kosten in de gemeenteadministratie	n.a.	n.a.	n.a.	328
Totale financiële kosten alle plaatsen	580	2.770	650	4.000
Maatschappelijke kosten leefbaarheid (MK _l)	1.220	310		1.530
Maatschappelijke kosten verkeer (MK _v)			60	60
Totale kosten (financieel & maatschappelijk)	1.800	3.080	710	5.590

Bron: IOO bv.

Totale maatschappelijke kosten alle openbare parkeerplaatsen 5,6 miljard euro

Wordt bovendien rekening gehouden met de maatschappelijke kosten van de openbare parkeerplaatsen vanwege de negatieve externe effecten dan bedragen de totale (maatschappelijke) kosten van alle openbare parkeerplaatsen op jaarbasis 5,6 miljard euro. De kosten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen in de gemeenteboekhouding registreren slechts 6% van de totale (maatschappelijke) kosten van alle openbare parkeerplaatsen.

Totale kosten alle openbare parkeerplaatsen naar gemeenten per grootteklasse

De totale financiële kosten per jaar van alle openbare parkeerplaatsen en de totale kosten (inclusief maatschappelijke kosten) kunnen ook verdeeld worden over de gemeenten naar grootteklasse (tabel 5.34).

Tabel 5.34 Totale kosten alle openbare parkeerplaatsen in 2000 (€ mln.) in gemeenten naar grootteklasse

Kosten openbare parkeerplaatsen	< 20.000	20.000 - 50.000	50.000 - 100.000	≥ 100.000	Totaal
Kosten in de gemeenteadministratie	7	31	44	246	328
Totale financiële kosten alle plaatsen	870	1.360	600	1.170	4.000
Maatschappelijke kosten	350	500	240	500	1.590
Totale kosten (financieel & maatschappelijk)	1.220	1.860	840	1.670	5.590

Bron: IOO bv.

6 De opbrengsten van parkeerplaatsen

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden vanuit verschillende bronnen en invalshoeken de opbrengsten die gegenereerd worden met de openbare parkeerplaatsen geraamd. In paragraaf 6.2 en 6.3 wordt ingegaan op de (ontwikkeling van) de parkeertarieven en de vergunningtarieven in Nederland. Paragraaf 6.4 gaat in op de bruto-inkomsten van het gemeentelijke parkeerbeleid: omvang, hoogte per inwoner, per openbare parkeerplaats, per gemeente naar grootteklasse, aard van de opbrengsten en aanwending van de opbrengsten. De bruto opbrengsten komen tot stand door de betaald parkeerplaatsen, de vergunningparkeerplaatsen, het niet-voldoen van de parkeerbelasting (gemeenten) en door overtredingen van de verkeersregels (Rijk).

De kosten worden veroorzaakt door het parkeerbeleid, de gereguleerde openbare parkeerplaatsen (> betaald parkeerplaatsen) en door de niet-gereguleerde openbare parkeerplaatsen (zie hoofdstuk 5). De opbrengsten worden in paragraaf 6.5 achtereenvolgens vergeleken met de kosten van het parkeerbeleid (par. 6.5.1), de kosten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen (par. 6.5.2) en de kosten van alle openbare parkeerplaatsen (par. 6.5.3.). Op deze wijze kunnen de daadwerkelijke netto-opbrengsten van de (gereguleerde) openbare parkeerplaatsen bepaald worden. Het hoofdstuk wordt in paragraaf 6.6 afgesloten met een samenvatting.

6.2 Parkeertarieven openbare parkeerplaatsen

Hoogte van de parkeertarieven

De prijsstelling van gemeenten kent een grote mate van differentiatie naar type parkeerplaats, naar tijdstip en naar soort gebruik. In tabel 6.1 zijn per gemeente de hoogste tarieven genomen (veelal het betaald parkeren in het centrumgebied) om de tarieven tussen de gemeenten te kunnen vergelijken. Binnen een gemeente kunnen de tarieven van de betaalde parkeerplaatsen op straat een factor vijf verschillen.⁹⁰ Van negentien middelgrote gemeenten (50.000 - 100.000 inwoners) variëren de hoogste parkeertarieven tussen 0,57 euro per uur (Veenendaal) en 2 euro per uur (Delft en Leeuwarden). Gemiddeld bedraagt het tarief 1,17 euro per uur met een aanzienlijke spreiding.⁹¹ Van alle vijftientig grote gemeenten (> 100.000 inwoners)

Grote differentiatie parkeertarieven binnen en tussen gemeenten

⁹⁰ De gemeente Rotterdam gaat nog een stap verder. Voor alle parkeerplaatsen binnen de ring kan een parkeerbelasting geheven worden. Daarbij kan het nultarief geheven worden. Dit biedt de mogelijkheid om de tarieven per straat, per dagdeel of per evenement te doen variëren tussen nul en vijf gulden per uur. Hiermee wil de gemeente optimaal aansluiten op de werkelijke parkeerdruk. In de toekomst wil de gemeente zelfs online het parkeertarief per straat, per deel van de straat of per periode van de dag aanpassen aan de feitelijke parkeerdruk. Verkeerskunde, Rotterdam: parkeertarieven per straat, november 1999 en interview met mevrouw Van Buitenen, Parkeerbedrijf Rotterdam.

⁹¹ Van de gemeente Hoorn is bekend dat in het centrum een blauwe zone geldt en in de gemeente Nieuwegein is het parkeren gratis. Laatstgenoemde gemeente is niet meegenomen in het aantal gemeenten waarover een tarief bekend is en is niet opgenomen in de berekening van het gemiddelde.

zijn de tarieven bekend. Het goedkoopste tarief wordt gehanteerd door Emmen (0,79 euro per uur) en het hoogste tarief door Amsterdam (2,60 euro per uur). Gemiddeld bedraagt het tarief 1,57 euro per uur. Er kan benaderd worden dat de tarieven in vijf jaar tijd met 27-91% zijn gestegen, oftewel gemiddeld 5-14% procent per jaar.⁹²

Tabel 6.1 *Tarieven voor straatparkeren in euro's (hoogste tarieven per gemeente) 2001/2002 in gemeenten naar grootteklasse*

Tarieven voor straatparkeren in gemeenten naar grootteklasse	50.000 - 100.000 (34)	>100.000 (25)
Aantal gemeenten waarvan opgave	19	25
- laagste tarief per uur	0,57	0,79
- hoogste tarief per uur	2,00	2,60
- gemiddeld	1,17	1,57
- standaardafwijking	0,41	0,47

Bron: www.volkskrant.nl/gemeenten; aangevuld met gegevens van websites en uit interviews van gemeenten die niet zijn opgenomen in het Volkskrantonderzoek 'Gemeenten Gemeten'; zie voor het Volkskrantonderzoek Michiel Kruijt, Amsterdam haalt veruit het meest uit parkeerautomaat, 19 februari 2002.

Profilering met gratis parkeerplaatsen

Tussen de gemeenten verschillen niet alleen de tarieven, maar ook de situatie ten aanzien van het aantal gratis parkeerplaatsen dat beschikbaar is in en rond het centrum, en in de winkelgebieden. Zo kent bijvoorbeeld Hoogeveen weliswaar betaald parkeren in het centrum (0,68 euro per uur), maar profileert de gemeente zich tegelijkertijd met de slogan "de best bereikbare binnenstad van Noord-Nederland" en wordt onder de aandacht gebracht dat "Hoogeveen bijna duizend gratis parkeerplaatsen heeft binnen loopafstand van het winkelgebied".⁹³ Hoogeveen is hierin niet uniek. Ook gemeenten als Nieuwegein en Zoetermeer proberen zich te onderscheiden met gratis parkeren voor winkelbezoekers.

Tariefdifferentiatie met verschillende oogmerken

Tariefdifferentiatie naar type parkeerplaats

De gemeenten hanteren verschillende prijsstrategieën per type parkeerplaats. Met de tariefdifferentiatie per type parkeerplaats worden bepaalde beleidsdoelen nagestreefd of in de tariefdifferentiatie komen de verschillende kostprijzen tot uiting.

Onder andere verbeteren van leefbaarheid

Er zijn vele gemeenten (onder andere Amsterdam, Rotterdam, 's-Hertogenbosch, Haarlem, Nijmegen, Amersfoort, Maastricht) die het straat-parkeren doelbewust veel duurder maken dan het garageparkeren. Het doel is om de leefbaarheid in de straten te verbeteren. In Rotterdam ligt in het jaar 2001 het maximumtarief in de openbare parkeergarages 25 procent onder het maximale straattarief, terwijl de maximale parkeerduur in parkeergarages is opgeheven. In Nijmegen is het garagetarief een derde goedkoper dan het tarief voor straatpar-

⁹² In 1995 zijn de tarieven geïnventariseerd in 58 gemeenten. Het maximumtarief varieerde tussen 0,45 en 1,36 euro. Twijnstra Gudde, *Parkeermeter 1995: Inventarisatie van organisatie en prestaties van gemeentelijk parkeerbeleid*, Amersfoort, maart 1997, blz. 6.

⁹³ Zie website van de gemeente: <http://www.hoogeveen.nl/gemeente/bowo/park-fol.htm>.

keren. De gemeente 's-Hertogenbosch hanteert verschillende tarieven voor verschillende plaatsen om een zekere sturing van het parkeren te bewerkstelligen. De hoogste uurtarieven gelden op drie plaatsen in de binnenstad, terwijl op plaatsen op enige afstand van het centrum een dagtarief wordt geheven. Op deze wijze wil de gemeente duidelijk maken dat op doordeweekse dagen op deze plaatsen lang geparkeerd kan worden, terwijl op straat 24 uur per dag voor het parkeren betaald moet worden. Om het aantal auto's op straat te verminderen zijn bovendien de gemeentelijke parkeergarages 's avonds gratis.⁹⁴ Deze tariefdifferentiatie weerspiegelt niet de kostenverhoudingen. De kosten van een parkeerplaats in een parkeergarage tegen marktprijzen zijn gemiddeld 42 maal hoger dan een parkeerplaats op en langs de straat.⁹⁵

Andere gemeenten volgen in de prijsstelling de kostprijs van de parkeerplaatsen. Dit zorgt ervoor dat het straatparkeren goedkoper is dan het garageparkeren.

Parkeertarieven ná invoering van de euro

Het ministerie van Financiën heeft op verzoek van de Tweede Kamer een uitgebreid overzicht gepubliceerd over de parkeertarieven vóór en ná invoering van de euro in 134 gemeenten. De tarieven per uur variëren van € 0,20 (Delfzijl) tot € 2,80 (Amsterdam). Het leeuwendeel van de gemeenten hanteert een uurtarief van rond één euro per uur. Er lijkt geen eenduidig verband te zijn tussen de hoogte van de tarieven en de grootte van de gemeenten of andere kenmerken van de gemeenten (tabel 6.2).

Het grootste deel van de gemeenten is volgens het ministerie zorgvuldig omgegaan met de omzetting van de parkeertarieven. Een aantal heeft in het geheel afgezien van aanpassing (o.a. Den Bosch, Utrecht en Zeist) of heeft afgerond naar een lager naastgelegen "rond" eurobedrag (o.a. Almelo, Den Haag en Maastricht). In veel gevallen is al wel in 2000 of 2001 met de tariefaanpassing geanticipeerd op "hanteerbare" europrijzen (o.a. Amstelveen, Venray en Zaanstad). Andere gemeenten hebben volgens de eigen opgaven de prijsstijging gecompenseerd met een langere of kortere parkeertijd (o.a. Culemborg, Haaksbergen en Rotterdam).

Een flink aantal gemeenten heeft de omzetting naar de euro samen laten vallen met een – soms aanzienlijke – tariefverhoging. In 46 van de 134 gevallen is er sprake van een verhoging die hoger is dan het inflatietempo. Redenen die gemeenten hebben opgegeven zijn: het vastliggen van een meerjarig tariefaanpassingsbeleid (o.a. Leeuwarden), het lange tijd niet verhoogd hebben van de tarieven (o.a. Dor-

Kruissubsidiëring tussen soorten parkeerplaatsen

Tarieven € 0,20 - € 2,80: geen relatie met kenmerken gemeenten

⁹⁴ S. Stienstra, 's-Hertogenbosch: ook 's avonds betaald parkeren op straat, maar de garages zijn gratis, in: *Vexpansie*, nr. 1, maart 2000; *Verkeerskunde*, Rotterdam, parkeertarieven per straat, november 1999; *Parkeerbedrijf Rotterdam, Jaarplan 2001 van het parkeerbedrijf Rotterdam*, 21 juni 2000, blz. 61; overige gegevens van de websites van de desbetreffende gemeenten.

⁹⁵ De jaarlijkse kosten van een parkeerplaats in een parkeergarage bedragen € 4.500, terwijl de kosten van een straatplaats € 108 zijn (zie tabel 5.21). Door rekening te houden met de maatschappelijke kosten wordt het verschil tussen beide typen parkeerplaatsen in belangrijke mate minder. Hierin komt op dezelfde wijze de politieke prioriteit tot uiting zoals deze in de tariefdifferentiatie per soort parkeerplaats tot uiting komt.

drecht), het terugverdienen van infrastructurele parkeerprojecten (o.a. Oldenzaal), budgettaire problemen (o.a. Muiden) of een combinatie van redenen (o.a. Veendam). In een twintigtal gevallen hebben de gemeenten bij de tariefomzetting ‘eenvoudig’ door twee gedeeld in plaats van 2,20371.⁹⁶

Tabel 6.2 Parkeertarieven in de binnenstad van 134 gemeenten per 1-1-2002 (€)

Tarieven € per uur	Aantal gemeenten	Namen van gemeenten
≥ 2,00 – 2,80	7	Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Dordrecht, Delft, Amersfoort, Apeldoorn.
≥ 1,50 – 2,00	11	Goes, Oosterhout, Groningen, Zwolle, Alkmaar, Noordwijk, Leiden, Breda, Zandvoort, 's-Gravenhage, Hoorn.
≥ 1,25 – 1,50	10	Muiden, Almere, Eindhoven, Nijmegen, 's-Hertogenbosch, Arnhem, Amstelveen, Zaanstad, Leerdam, Maastricht.
≥ 1,00 – 1,25	35	Hardenberg, Weert, Texel, Barneveld, Doetichem, Dongeradeel, Purmerend, Gouda, Zoetermeer, Bergen op Zoom, Waalwijk, Valkenburg aan de Geul, Venlo, Leeuwarden, Sneek, Oss, Zijpe, Sittard-Geleen, Deventer, Den Helder, Vlaardingen, Rijswijk, Hengelo (O), Velsen, Zeist, Haarlem, Spijkenisse, Roosendaal, Venray, Helmond, Gorichem.
≥ 0,75 – 1,00	22	Geldermalsen, Heusden, Etten-Leur, Valkenswaard, Harderwijk, Roermond, Alphen a.d. Rijn, Lelystad, Meppel, Vlissingen, Harlingen, Assen, Almelo, Woerden, Haarlemmermeer, Weesp, Katwijk, Oostburg, Emmen, Schouwen-Duiveland, Ede, Schiedam.
≥ 0,50 – 0,75	35	Kampen, Oldenzaal, Veendam, Ridderkerk, Steenwijk, Rhden, Simpelveld, Bloemendaal, Heerenveen, Wageningen, Oud-Beijerland, Hulst, Terneuzen, Zijndrecht, Bostel, Haren, Cuyk, Bergen NH, Bussum, Veere, Tilburg, Lochem, Heemstede, Haaksbergen, Zaltbommel, Kerkrade, Winschoten, Veenendaal, Deurne, Geldrop, Hoogeveen, Dene-kamp (ootmarsum), Oisterwijk, Zutphen, Raalte.
≥ 0,20 – 0,50	14	Doesburg, Veldhoven, Gulpen-Wittern, Smallingerland, Uden, Tiel, Nijkerk, Delfzijl, Veghel, Beverwijk, Nijefurd, Breukelen, Culemborg, Franekeradeel.
Totaal	134	

Bron: Ministerie van Financiën, bijlage bij brief aan Tweede Kamer FM 2002 - 00787M dd. 10 juni 2002

6.3 Vergunningtarieven parkeerplaatsen

De tarievenstructuur van de bewoners- en bedrijfsvergunningen kent een nog grotere variëteit dan de tarieven van het straatparkeren. De tarieven variëren naar gebied, omvang van het gebied, geldigheid gedurende dagen en uren van de week, eerste of tweede vergunning per huishouden et cetera.

Vergunningtarieven bewoners

Bewonersvergunningen: € 12
tot € 190 per jaar

Het goedkoopste tarief voor een bewonersvergunning in middelgrote gemeenten bedraagt 16,80 euro per jaar (Hoorn) en het duurste tarief 145 euro per jaar (Leeuwarden). Gemiddeld bedraagt het tarief over 16 middelgrote gemeenten 71,59 euro per jaar (tabel 6.3). Van drie middelgrote gemeenten is bekend dat de bewoners hun vergunning

⁹⁶ Brief minister van Financiën aan de voorzitter van de Tweede Kamer over de parkeertarieven van gemeenten, FM 2002-00787 M, 11 juni 2002.

gratis kunnen verkrijgen (Veenendaal, Spijkenisse en Nieuwegein). Van de overige vijftien middelgrote gemeenten die in de IOO-enquête zijn opgenomen, is niet bekend of zij bewonersvergunningen kennen als onderdeel van hun parkeerbeleid. Waarschijnlijk zet een groot aantal van deze vijftien gemeenten dit instrument (nog) niet in.

Alle vijftientwintig grote gemeenten (> 100.000 inwoners) hanteren bewonersvergunningen als onderdeel van hun parkeerregulering. De spreiding van de tarieven is groter dan bij de middelgrote gemeenten. De goedkoopste gemeente vraagt 12,43 euro per jaar (Zoetermeer) en de duurste gemeente 190,59 euro per jaar (Rotterdam). De bewonersvergunningen in de duurste gemeente (Rotterdam) zijn vier procent duurder dan die in Amsterdam en 17% duurder dan die in Maastricht en Utrecht. Gemiddeld kost in de grote gemeenten een bewonersvergunning 101,48 euro per jaar.

Tabel 6.3 *Tarieven voor bewoners- en bedrijfsvergunningen in euro's per jaar 2001/2002 in gemeenten naar grootteklasse*

Vergunningtarieven per groep gemeenten	50.000 - 100.000 (34)	>100.000 (25)
<i>Vergunningen bewoners</i>	16	25
- laagste tarief per jaar	16,80	12,43
- hoogste tarief per jaar	145,00	190,59
- gemiddeld	71,59	101,48
- standaardafwijking	43,79	47,19
<i>Vergunningen bedrijven</i>	18	24
- laagste tarief per jaar	18,00	68,06
- hoogste tarief per jaar	500,00	626,16
- gemiddeld	275,12	294,29
- standaardafwijking	147,66	160,34

Bron: www.volkskrant.nl/gemeenten; aangevuld met gegevens van websites en uit interviews van gemeenten die niet zijn opgenomen in het Volkskrantonderzoek 'Gemeenten Gemeten'; zie voor het Volkskrantonderzoek Michiel Kruijt, Amsterdam haalt veruit het meest uit parkeerautomaat, 19 februari 2002.

Vergunningtarieven bedrijven

Naast de bewonersvergunningen verstrekken de gemeenten ook bedrijfsvergunningen. Deze vergunningen zijn veel duurder dan de bewonersvergunningen (tabel 6.3). De goedkoopste bedrijfsvergunning in de middelgrote gemeenten kost 18 euro per jaar (Smallingerland) en de duurste vergunning 500 euro per jaar (Purmerend). In twee middelgrote gemeenten met gratis bewonersvergunningen dienen bedrijven wel voor hun vergunning te betalen: Veenendaal (181,51 euro per jaar) en Spijkenisse (326,76 euro per jaar). Alleen in Nieuwegein zijn zowel de bewoners- als de bedrijfsvergunningen gratis. De overige vijftien middelgrote gemeenten kennen geen bedrijfsvergunningen of van deze gemeenten is geen informatie verkregen. In de 25 grote gemeenten (> 100.000 inwoners) is van 24 gemeenten bekend dat zij bedrijfsvergunningen verstrekken. De goedkoopste

Bedrijfsvergunningen: € 18 tot € 626 per jaar

Geen verband hoogte bedrijfsvergunning en kenmerken gemeenten

bedrijfsvergunning in deze grote gemeenten kost 68,06 euro per jaar (Zaanstad) en de duurste bedrijfsvergunning 626,16 euro per jaar (Apeldoorn en Groningen). Gemiddeld vragen de grote gemeenten 294,29 euro per jaar voor een bedrijfsvergunning (tabel 6.3).⁹⁷ Opmerkelijk genoeg liggen de tarieven voor de bedrijfsvergunningen in de allergrootste steden onder het maximum dat andere gemeenten hanteren. Het tarief voor een bedrijfsvergunning kost in Den Haag 235,20 euro per jaar, in Amsterdam 364,80 euro per jaar, in Rotterdam 381,18 euro per jaar en in Utrecht 490,20 euro per jaar.

Tarieven bewoners- versus bedrijfsvergunningen

Bedrijfsvergunningen in belangrijke mate duurder dan de bewonersvergunningen

De vergunningtarieven voor bedrijven en voor bewoners verschillen in belangrijke mate tussen de gemeenten. Dit geldt ook voor de tariefpolitiek. Gemiddeld zijn de bedrijfsvergunningen 430% duurder dan de bewonersvergunningen (tabel 6.4). Dit gemiddelde wordt in sterke mate beïnvloed door de vier gemeenten waarbij de bedrijfsvergunningen meer dan 1.000 procent duurder zijn dan de bewonersvergunningen. Dit is het geval in Zoetermeer (bedrijfsvergunning 41 maal duurder dan de bewonersvergunning), Rijswijk (bedrijfsvergunning 28 maal duurder dan de bewonersvergunning), Purmerend (bedrijfsvergunning 12 maal duurder dan de bewonersvergunning) en Hoorn (bedrijfsvergunning 12 maal duurder dan de bewonersvergunning).

⁹⁷ Uit een telefonische enquête onder bedrijven in 21 grote gemeenten in 1999 blijkt dat de gemiddelde kosten voor een parkeervergunning op de duurste plek 536,95 euro bedragen. Dit is 82% meer dan blijkt uit tabel 6.2. Marnix de Bruin, Remon Enting, Nico Nieboer, Ben Crum, Benchmark gemeentelijk ondernemingsklimaat, Research voor Beleid, Leiden, 1999, blz. 97.

Tabel 6.4 Mate van verschil tussen de tarieven voor bedrijfsvergunningen en bewonersvergunningen in 42 grote en middelgrote gemeenten

Verskil tussen tarief bewoners- en bedrijfsvergunningen	Aantal
Tarief bedrijfsvergunning < tarief bewonersvergunning	1
Tarief bedrijfsvergunning = tarief bewonersvergunning	6
Tarief bedrijfsvergunning > tarief bewonersvergunning, waarvan	
- 8 tot 100% duurder	3
- 100 tot 200% duurder	9
- 200 tot 300% duurder	7
- 300 tot 500% duurder	7
- 500 tot 1.000% duurder	3
- > 1.000% duurder	4
- bewoners gratis, bedrijfsvergunning > 0 euro	2
Totaal	42
Bedrijfsvergunningen gemiddeld duurder dan bewonersvergunningen	430%

Bron: www.volkskrant.nl/gemeenten; aangevuld met gegevens van websites en uit interviews van gemeenten die niet zijn opgenomen in het Volkskrantonderzoek 'Gemeenten Gemeten'; zie voor het Volkskrantonderzoek Michiel Kruijt, Amsterdam haalt veruit het meest uit parkeerautomaat, 19 februari 2002.

Acceptatie hoogte vergunningtarieven

Over het algemeen zijn de vergunningtarieven voor bedrijven veel duurder dan voor bewoners. Bij 84% van de middelgrote en grote gemeenten zijn de bedrijfsvergunningen duurder dan de bewonersvergunningen. Veertien procent van de gemeenten hanteert dezelfde tarieven voor bewoners als voor bedrijven, terwijl alleen de gemeente Zwolle de tarieven voor bedrijfsvergunningen iets lager stelt dan voor de bewoners.⁹⁸ Ondernemers ergeren zich eraan wanneer de kosten van een vergunning voor zakelijk gebruik hoger zijn dan voor particulier gebruik. Een dergelijk tariefverschil kan wettelijk alleen als de bedrijfsvergunning ruimere gebruiksmogelijkheden heeft dan de bewonersvergunning. Veel gemeenten differentiëren niet of nauwelijks in de gebruiksmogelijkheden tussen de bedrijfs- en de bewonersvergunningen. Voor zover er kwaliteitsverschillen zijn, liggen deze veelal op het vlak van een ruimere gebiedsafbakening en een geldigheidsduur gedurende meer dagen per week of uren per dag. Zo is in Amsterdam de vergunning voor ondernemers geldig in twee vergunninggebieden en voor bewoners slechts in één.⁹⁹

Veelal onvoldoende economische onderbouwing tariefverschillen

Het negatieve oordeel van de ondernemers over de kosten van de parkeervergunning blijkt slechts voor een deel af te hangen van de hoogte van deze kosten. Zeker zo belangrijk is of de ondernemer de

⁹⁸ Vergelijking van de vergunningtarieven tussen bewoners en bedrijven van 42 gemeenten volgens de inventarisatie van SGB0 voor de Volkskrant in maart 2002, zie www.volkskrant.nl/gemeenten en de inventarisatie van IOO voor de ontbrekende gemeenten.

⁹⁹ Marnix de Bruin, Remon Enting, Nico Nieboer, Ben Crum, Benchmark gemeentelijk ondernemingsklimaat, Research voor Beleid, Leiden, 1999, blz. 97, 98; Twijnstra Gudde, Parkeermeter 1995; Inventarisatie van organisatie en prestaties van gemeentelijk parkeerbeleid, Amersfoort, maart 1997, blz. 8.

noodzaak van het vergunningsstelsel inzicht. Dat is bijvoorbeeld eerder het geval in de Randstad dan elders in het land. Zeker in de kleinere steden (Apeldoorn, Helmond) wordt daarbij ook de vergelijking met het goedkope of gratis parkeren in de omgeving gemaakt.¹⁰⁰

Over het algemeen hebben de gemeenten de allergrootste politieke moeite om de vergunningtarieven van bewoners te verhogen en geaccepteerd te krijgen.

Stijging van de vergunningtarieven

Nauwelijks toename van de vergunningtarieven

Uit een globale vergelijking van overigens niet goed vergelijkbare bronnen blijkt dat de tarieven in vijf jaar tijd nauwelijks zijn gestegen of zelfs zijn gedaald. In 1995 varieerde het tarief voor bewonersvergunningen in 58 gemeenten tussen 11,34 en 226,89 euro per jaar, terwijl het tarief voor de bedrijfsvergunningen lag tussen 4,54 en 544,54 euro per jaar. Gemiddeld over deze 58 gemeenten is het tarief in 1995 voor bewonersvergunningen 119,12 euro per jaar en voor bedrijfsvergunningen 274,54 euro per jaar.¹⁰¹ Het gemiddelde ligt vijf jaar later voor bewonersvergunningen op 86,54 euro per jaar (27% lager) en voor bedrijfsvergunningen op 284,71 euro per jaar (4% hoger). De beperkte stijging van de vergunningtarieven is opmerkelijk in vergelijking met de toename van de parkeertarieven.

6.4 Bruto-opbrengsten openbare parkeerplaatsen

De bruto-opbrengsten van de openbare parkeerplaatsen in Nederland zijn bekend als de baten van het product 'parkeren' van de gemeenten (par. 6.4.1) en als de opbrengsten van de parkeerbelasting van gemeenten (par. 6.4.2). De gemeentelijke parkeerbelasting is een onderdeel van de gemeentelijke parkeerbaten. Naast de opbrengsten van gemeenten moet ook rekening gehouden worden met de baten van private exploitanten en eigenaren van openbare parkeerplaatsen en de opbrengsten van het Rijk (par. 6.4.3). In paragraaf 6.4.4. wordt aangegeven op welke wijze de gemeenten de opbrengsten gebruiken.

6.4.1 De baten van het parkeerbeleid

*Baten > parkeerbelasting:
€ 362 mln. in 2000*

In de gemeentelijke rekeningen en begrotingen worden de baten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen verantwoord onder het product 'parkeren'. De baten bevatten alle opbrengsten van de gemeenten vanuit parkeertarieven, parkeerbelastingen, overtredingen van de parkeerbelasting, parkeervergunningen en concessies. De definitie van baten is breder dan de opbrengsten van de gemeentelijke parkeerbelasting (zie par. 6.4.2). In de baten zijn de parkeerboetes volgens de Wet Mulder die naar het Rijk toevloeien niet opgenomen. In het jaar 2000 zijn de opbrengsten € 362 miljoen, in het jaar 2001 € 392 miljoen en in het jaar 2002 € 474 miljoen (tabel 6.5).¹⁰² In deze drie jaar stijgen de opbrengsten met gemiddeld 9% per jaar.

¹⁰⁰Marnix de Bruin, Remon Enting, Nico Nieboer, Ben Crum, Benchmark gemeentelijk ondernemingsklimaat, Research voor Beleid, Leiden, 1999, blz. 97.

¹⁰¹Twijnstra Gudde, Parkeermeter 1995; Inventarisatie van organisatie en prestaties van gemeentelijk parkeerbeleid, Amersfoort, maart 1997, blz. 7.

¹⁰²Extrapolatie van de gemeentegegevens uit de IOO-enquête tot landelijke opbrengsten leiden tot nagenoeg hetzelfde resultaat.

Tabel 6.5 Gemeentelijke baten 'parkeren' 2000, 2001, 2002 (mln. Euro)

Gemeenten	2000	2001	2002
< 5.000 inwoners	0,2	0,1	0,1
5.000 – 10.000	1,3	1,4	1,4
10.000 – 20.000	6,9	6,9	7,6
20.000 – 50.000	37,6	40,5	47,3
50.000 – 100.000	50,1	56,2	61,5
100.000 – 150.000	45,0	49,2	53,0
150.000 – 250.000	46,4	34,5	47,4
≥ 250.000	174,2	203,6	255,3
Totaal	361,7	392,4	473,6

Bron: CBS, Functionele specificatie gemeentelijke heffingen per product (functie 214)
 Legenda: alle baten en lasten die verband houden met parkeervoorzieningen, inclusief parkeerpollitiewachters en parkeermeters. Voorts behoort hiertoe de opbrengst van de parkeerbelastingen

De gemiddelde baten van 'parkeren' per gemeente naar grootte kunnen omgezet worden naar de opbrengsten per inwoner en per gemeente (tabel 6.6). Gemiddeld zijn in het jaar 2000 de baten van het parkeerbeleid € 23 per inwoner, € 41 per openbare parkeerplaats en € 764.000 per gemeente.

Tabel 6.6 Baten 'parkeren' per inwoner, per openbare parkeerplaats en per gemeente naar grootteklasse gemeenten in 2000 (in euro's)

Type gemeente	Per inwoner	Per openbare parkeerplaats	Per gemeente
< 20.000 inwoners	2	4	27.000
20.000 – 50.000 inwoners	8	13	225.000
50.000 - 100.000 inwoners	21	38	1.474.000
≥ 100.000 inwoners	54	103	10.624.000
Gemiddeld alle gemeenten	23	41	

Bron: CBS, Functionele specificatie gemeentelijke heffingen per product (functie 214)

6.4.2 De opbrengsten van de parkeerbelasting

In het jaar 2000 zijn de bruto-opbrengsten van de gemeenten uit de parkeerbelasting – een onderdeel van de gemeentelijke baten van het product 'parkeren' – € 285 miljoen bedragen (tabel 6.7). Vooral bij de grote gemeenten (> 100.000 inwoners) stijgen de opbrengsten aanzienlijk in de periode 1995-2000: een gemiddelde jaarlijkse toename van 16%.¹⁰³

Parkeerbelasting: € 285 mln.

¹⁰³ Zie ook Ed Verburg, Parkeergelden groeien door, in: Maandstatistiek Verkeer 2000/04, blz. 9.

Tabel 6.7 Parkeerbelasting naar grootteklasse gemeente en begrotingsjaar 1995-2000 (mln. euro's)

Groote gemeente	1995	1996	1997	1998	1999	2000
< 20.000 inwoners	6,0	6,9	6,5	7,4	7,0	7,5
20.000 - 50.000 inwoners	20,2	23,8	26,7	27,4	31,0	35,3
50.000 - 100. 000 inwoners	37,0	33,2	37,7	40,0	44,3	45,6
> 100.000 inwoners	92,8	131,0	138,5	163,1	173,9	196,9
Totaal alle gemeenten	156,0	194,9	209,4	237,9	256,2	285,3

Bron: CBS Statline, gemeentebegrotingen; door IOO omgezet in euro's.

6.4.3 Raming van de totale opbrengsten

Publieke opbrengsten

Gemeentelijke naheffingen
parkeerbelasting: 22% van de
opbrengsten

Uit de IOO-enquête blijkt dat achtenzeventig procent van de opbrengsten van gemeenten (€ 361,7 miljoen) bestaat uit de opbrengsten van de parkeerbelastingen, parkeertarieven, vergunning-opbrengsten en concessie-opbrengsten. Tweeëntwintig procent van de gemeentelijke opbrengsten bestaat uit de opbrengsten van de boetes en aanslagen op grond van overtredingen van de gemeentelijke parkeerbelasting. Vierentwintig gemeenten hebben in de enquête de opbrengsten kunnen onderscheiden in enerzijds de gefiscaliseerde boetes en anderzijds de opbrengsten van de parkeerbelastingen, parkeertarieven en vergunningen. Met behulp van deze gegevens kan berekend worden dat 17% van de opbrengsten van de kleine gemeenten (2) bestaat uit boetes en aanslagen, 20% van de opbrengsten van de kleine middelgrote gemeenten (5), 18% van de opbrengsten van grote middelgrote gemeenten (10) en 24% van de opbrengsten van grote gemeenten (7). Deze gegevens zijn gebruikt om de publieke opbrengsten van het gemeentelijk parkeerbeleid te verdelen naar aard van de opbrengsten (tabel 6.8).

Parkeerboetes Justitie:
€ 39 miljoen

Ook het ministerie van Justitie realiseert 'parkeeropbrengsten'. Bij overtredingen van de Wet Mulder legt de politie een boete op. In het jaar 2000 zijn 996.757 sancties opgelegd voor parkeerovertrredingen.¹⁰⁴ Gemiddeld wordt aangenomen dat de opbrengst per sanctie € 40 bedraagt. Het totaal van de opbrengsten van het Rijk kan derhalve geraamd worden op € 38,7 miljoen (tabel 6.8).

Alle opbrengsten: € 400
miljoen

De totale publieke opbrengsten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen in het jaar 2000 kan geraamd worden op 400 miljoen euro.

¹⁰⁴Opgave van het Centraal Justieel Incasso Bureau in Leeuwarden van het aantal ingestroomde WAHV-zaken in het jaar 2000 per politieregio.

Tabel 6.8 Publieke opbrengsten gereguleerde openbare parkeerplaatsen (mln. €) naar gemeenten per grootteklasse (in 1.000 inwoners) in het jaar 2000

Publieke opbrengsten	≤ 20	20 – 50	50 – 100	> 100	totaal
<i>Gemeenten:</i>					
- Parkeerbelastingen, tarieven en vergunningen	7,0	30,1	41,1	201,9	280,1
- Boetes en aanslagen vanwege overtreding parkeerbelasting	1,4	7,5	9,0	63,7	81,6
Totaal gemeenten	8,4	37,6	50,1	265,6	361,7
Rijk (boetes Wet Mulder)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	38,7
Totaal gemeenten en Rijk					400,4

Bron: CBS, Functionele specificatie gemeentelijke heffingen (functie 214), schriftelijke IOO-enquête, raming opbrengsten op basis van opgave instroom WAHV-zaken in het jaar 2000 van het Centraal Justieel Incasso Bureau

Daarbij is geen rekening gehouden met de positieve economische effecten en maatschappelijke baten (bereikbaarheid, economische dynamiek, concurrentiepositie, vestigingsplaatsfactor, locatiefactor e.d.) van de openbaar parkeerplaatsen. Deze maatschappelijke opbrengsten zijn moeilijk te meten, doen zich vooral lokaal voor en zijn deels in de parkeertarieven reeds geabsorbeerd.

Private opbrengsten van de openbare parkeerplaatsen

Bij de opbrengsten in tabel 6.8 is geen rekening gehouden met de opbrengsten van de openbare parkeerplaatsen in parkeergarages en op parkeerterreinen die privaat eigendom zijn en privaat geëxploiteerd worden (135.000–150.000 plaatsen). Indien aangenomen wordt dat de opbrengsten minimaal voldoende zijn om hun jaarlijkse financiële kosten (incl. grondkosten) goed te maken dan wordt met deze plaatsen ongeveer € 535 – 552 miljoen bruto-opbrengsten gegenereerd (tabel 6.9).

Raming ongeveer 550 miljoen private opbrengsten per jaar met openbare parkeerplaatsen

Tabel 6.9 Raming jaarlijkse private opbrengsten openbare parkeerplaatsen in privaat bezit en private exploitatie (mln. €)

Aard parkeerplaats	Eigendom privaat			Exploitatie privaat		
	aantal	kosten per plaats	mln. €	aantal	kosten per plaats	mln. €
Terreinplaats	42.750	2.520	108	58.500	2.520	147
Garageplaats	94.076	4.540	427	89.210	4.540	405
Totaal	136.826		535	147.710		552

Bron: IOO bv, zie tabel 4.14, tabel 4.15 en tabel 5.29; kosten per plaats: totale financiële kosten (afschrijving investeringskosten, exploitatiekosten en grondkosten)

Deze kostenraming van de private opbrengsten kan overschat zijn omdat een deel van de parkeerplaatsen in publiek eigendom is en privaat geëxploiteerd wordt; de gemeenten zullen hiervoor een vergoeding ontvangen die reeds in de gemeentelijke baten is opgenomen. De bruto-opbrengsten kunnen ook overschat zijn omdat niet in alle

gevallen de grondkosten zijn doorbelast (feitelijke jaarlijkse kosten < totale financiële kosten). De bruto-opbrengsten van de private openbare parkeerplaatsen kunnen onderschat zijn omdat in de kosten geen rekening is gehouden met een positief exploitatieresultaat.

Totale opbrengsten van de openbare parkeerplaatsen

*Totale opbrengsten:
€ 945 miljoen*

In het jaar 2000 zijn de totale publieke en private opbrengsten van het parkeerbeleid en van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen € 945 miljoen. Deze opbrengsten vloeien voor 38% naar gemeenten, voor 4% naar het Rijk en voor 58% naar de private eigenaren en exploitanten van openbare parkeerterreinen en parkeergarages (tabel 6.10).

Tabel 6.10 Publieke en private opbrengsten gereguleerde openbare parkeerplaatsen (mln. €) in het jaar 2000

Publieke opbrengsten	mln. €	%
<i>Publieke opbrengsten:</i>		
- Gemeenten	361	38
- Rijk (boetes Wet Mulder)	39	4
Totaal publieke opbrengsten	400	42
<i>Geraamde private opbrengsten (gemiddeld)</i>		
	545	58
Totale opbrengsten	945	100

Bron: CBS, raming op basis van gegevens CJ I B, IOO-enquête

Deze opbrengsten worden gegenereerd door de 492.7000 betaald parkeerplaatsen. Per betaalde parkeerplaats zijn de jaarlijkse opbrengsten gemiddeld € 1.918. Worden de opbrengsten verdeeld over alle gereguleerde openbare parkeerplaatsen (1.708.100) of alle openbare parkeerplaatsen (8.864.200) dan bedragen de jaarlijkse opbrengsten per plaats € 553 respectievelijk € 107.

6.4.4 Aanwending van de opbrengsten

*Parkeeropbrengsten onderdeel
van de algemene middelen
gemeenten*

De gemeenten voeden met de opbrengsten van het parkeerbeleid in belangrijke mate de algemene middelen (41%) of zij wenden de opbrengsten aan voor zowel de algemene middelen als het eigen parkeerbeleid (45%). Het komt slechts in beperkte mate voor dat de gemeenten de opbrengsten weer volledig mogen aanwenden voor het parkeerbeleid (tabel 6.11).

Tabel 6.11 Bestemming voor de gemeentelijke parkeeropbrengsten in procenten (n=22)

Bestemming	%
Volledig algemene middelen	41
Volledig parkeerbeleid	14
Deels algemene middelen en deels naar het parkeerbeleid	45
Totaal	100

Bron: IOO-enquête (de gemeenten met inkomsten die deze vraag beantwoord hebben)

6.5 Netto-opbrengsten openbare parkeerplaatsen

Inleiding

De opbrengstgegevens uit dit hoofdstuk worden gecombineerd met de kostengegevens uit het voorafgaande hoofdstuk om de netto-opbrengsten van de openbare parkeerplaatsen in Nederland te ramen. Daarbij worden drie invalshoeken gekozen: de netto-opbrengsten van het gemeentelijk parkeerbeleid volgens de kosten opgenomen in de gemeentelijke administraties (par. 6.5.1), de netto-opbrengsten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen indien rekening gehouden wordt met de totale financiële kosten (par. 6.5.2) en de netto-opbrengsten van alle openbare parkeerplaatsen indien rekening gehouden wordt met de totale kosten (financieel & maatschappelijk) (par. 6.5.3).

*Gemeentelijke rekeningen:
netto-opbrengst € 34 miljoen*

6.5.1 Netto-opbrengsten gemeentelijk parkeerbeleid

Netto-opbrengsten volgens de gemeentelijke administraties

De gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek over de baten en lasten van het gemeentelijk parkeerbeleid kunnen gebruikt worden om de netto-opbrengsten (baten minus lasten) van het beleid te bepalen. In het jaar 2000 bedragen de totale netto-opbrengsten volgens de gemeenten € 34 miljoen (tabel 6.12). Dit is € 20 op jaarbasis in 2000 per gereguleerde openbare parkeerplaats en € 4 per openbare parkeerplaats.¹⁰⁵ Uit de gegevens in tabel 6.12 kan *niet* geconcludeerd worden dat de gereguleerde openbare parkeerplaatsen voor de gemeenten een belangrijke inkomensbron is. Bovendien nemen de netto-opbrengsten in de afgelopen drie jaar niet toe.

¹⁰⁵ Netto-opbrengsten per parkeerplaats berekend door de opbrengsten (€ 34,1 miljoen) te delen door 1,7 miljoen gereguleerde openbare parkeerplaatsen en door 8,9 miljoen openbare parkeerplaatsen.

Tabel 6.12 Totaal baten minus lasten parkeerheffingen in gemeenten naar grootteklasse 2000, 2001, 2002 (mln. euro)

Gemeenten	2000	2001	2002
< 5.000 inwoners	0,1	0,0	0,0
5.000 – 10.000	0,2	0,4	0,5
10.000 – 20.000	1,3	1,6	1,6
20.000 – 50.000	6,1	6,1	7,5
50.000 – 100.000	6,6	6,5	6,0
100.000 – 150.000	6,9	7,5	8,3
150.000 – 250.000	4,2	4,1	4,6
≥ 250.000	8,7	3,2	1,5
Totaal	34,1	29,4	30,0

Bron: CBS, Functionele specificatie gemeentelijke heffingen (functie 214)

Legenda: alle baten en lasten die verband houden met parkeervoorzieningen, inclusief parkeerpolitiewachters en parkeermeters. Voorts behoort hiertoe de opbrengst van de parkeerbelastingen

Omvang netto-opbrengsten
afhankelijk van
kostentoerekening

De beperkte netto-opbrengsten van het gemeentelijk parkeerbeleid kunnen mogelijkserwijs ook verklaard worden door de kostentoerekening van de gemeenten. Indien bijvoorbeeld donaties aan een mobiliteitsfonds uit de parkeeropbrengsten tot de lasten van het parkeerbeleid gerekend worden, nemen de netto-opbrengsten af.

Netto-opbrengsten van individuele gemeenten

Met behulp van de begrotingen van individuele gemeenten is onderzocht of de geaggregeerde gegevens van het Centraal Bureau over de baten en lasten van het gemeentelijk parkeerbeleid herkenbaar zijn. In het jaar 2000 zijn de netto-opbrengsten per inwoner van het gemeentelijk parkeerbeleid volgens de geaggregeerde gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek € 3,85.¹⁰⁶ De netto-opbrengsten per inwoner varieert van -/- € 6 in Amsterdam tot € 13 in Eindhoven (tabel 6.13). De gegevens in tabel 6.13 maken duidelijk dat de conclusies over de netto-opbrengsten van het gemeentelijk parkeerbeleid erg afhankelijk zijn van wijze van toerekening van kosten en opbrengsten aan het parkeerbeleid in de gemeentebegrotingen en -rekeningen.

¹⁰⁶ De netto-opbrengsten € 34,1 (tabel 6.13) gedeeld door 8.864.200 inwoners.

Tabel 6.13 Gemeentelijke lasten en baten parkeerbelastingen van enkele gemeenten in 2001 of 2002 (1.000 Euro)

Gemeenten	Aantal inwoners (1-1-2000)	Baten	Lasten	Saldo
Pijnacker	22.404	0	45	-/ 45
Diemen	23.807	0	39	-/ 39
Culemborg	24.768	63	72	-/ 9
Hellendoorn	35.674	9	133	-/ 124
Doetichem	46.967	1.998	1.830	168
Assen	58.445	2.117	2.062	55
Venlo	64.864	4.395	3.861	534
Zwolle	105.801	5.744	5.064	680
Leiden	117.191	4.690	4.115	575
Breda	160.615	8.136	8.136	0
Eindhoven	201.728	6.226	3.623	2.603
Utrecht	233.667	13.948	13.662	286
's-Gravenhage	441.094	19.469	16.260	3.209
Rotterdam	592.673	31.358	26.135	5.223
Amsterdam	731.288	134.567	138.716	-/ 4.149 ¹⁰⁷

Bron: Begrotingen gemeenten (functie 214)

Legenda: alle baten en lasten die verband houden met parkeervoorzieningen, inclusief parkeerpolitiewachters en parkeermeters. Voorts behoort hiertoe de opbrengst van de parkeerbelastingen

6.5.2 Netto-opbrengsten gereguleerde parkeerplaatsen

Voor de gemeenten zijn de kosten van het parkeerbeleid verbonden met alle *gereguleerde* openbare parkeerplaatsen. Terwijl de opbrengsten van het Rijk (overtredingen van de Wet Mulder) overal gerealiseerd kunnen worden (binnen en buiten de bebouwde kom, gereguleerd en niet-gereguleerd gebied). Ook de geraamde opbrengsten van de private exploitanten van openbare parkeerplaatsen kunnen niet verdeeld worden over de gemeenten naar grootteklasse.

De totale publieke en private opbrengsten worden afgezet tegen de totale financiële en maatschappelijke kosten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen uit het voorafgaande hoofdstuk (tabel 6.14). Bij de kosten is geen rekening gehouden met de verwervings- en verwerkingskosten van de Rijksinkomsten.

Netto-opbrengsten tegen totale financiële kosten: € 235 tot € 565 miljoen negatief

¹⁰⁷ Onder de lasten in de begroting 2002 heeft de gemeente Amsterdam een voeding van het Mobiliteitsfonds opgenomen van 16 mln. Euro.

Tabel 6.15 Netto-opbrengsten gereguleerde openbare parkeerplaatsen (mln. €) naar gemeenten per grootteklasse (in 1.000 inwoners) in het jaar 2000

Netto-opbrengsten alle gereguleerde plaatsen	≤ 20	20 – 50	50 – 100	> 100	totaal
Publieke inkomsten gemeenten	8	38	50	266	361
Publieke inkomsten Rijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	39
Geraamde private opbrengsten	onbekend	onbekend	onbekend	onbekend	545
Totale publieke en private opbrengsten	onbekend	onbekend	onbekend	onbekend	945
Totale financiële kosten: conclusie	150	495	170	365	1.180
Publieke netto-opbrengsten (financieel)	-/- 142	-/- 457	-/- 120	-/- 99	-/- 779
Publieke en private netto-opbrengsten (financieel)	onbekend	onbekend	onbekend	onbekend	-/- 235
Totale kosten: financieel & maatschappelijk	190	625	220	475	1.510
Publieke netto-opbrengsten (maatschappelijk)	-/- 182	-/- 587	-/- 170	-/- 209	-/- 1.109
Publieke en private netto-opbrengsten (maatschappelijk)	onbekend	onbekend	onbekend	onbekend	-/- 565

Bron: zie tabel 6.11 en tabel 5.32.

Als de opbrengsten van gemeenten, Rijk en private exploitanten (€ 945 miljoen) afgezet worden tegen de totale financiële kosten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen (€ 1.180 miljoen) dan zijn de netto-opbrengsten € 235 miljoen negatief. De opbrengsten vormen 80% van de totale financiële kosten.

Opbrengsten dekken 63% van de kosten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen

Als de publieke en private opbrengsten vergeleken worden de totale maatschappelijke kosten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen (€ 1.510 miljoen) dan dekken de opbrengsten 63% van de kosten. Dit betekent dat de gemeenschap de gebruikers van parkeerplaatsen jaarlijks een impliciete "subsidie" verstrekt van € 565 miljoen of € 330 per gereguleerde openbare parkeerplaats.

Netto-opbrengsten alle openbare parkeerplaatsen: € 3,6 tot € 5,2 miljard negatief

6.5.3 Netto-opbrengsten openbare parkeerplaatsen

Zoals in hoofdstuk 5 is besproken, worden niet alleen kosten gemaakt voor de gereguleerde openbare parkeerplaatsen (1.708.100) maar ook voor de niet-gereguleerde openbare parkeerplaatsen (7.156.100). De totale financiële kosten van alle openbare parkeerplaatsen (8.864.200) bedraagt € 4 miljard in het jaar 2000. Wordt ook rekening gehouden met de maatschappelijke kosten dan bedragen de totale kosten van deze parkeerplaatsen € 5,6 miljard. De publieke en private opbrengsten dekken slechts 24% (financieel) of 17% van de kosten (maatschappelijk) (tabel 6.16).

Tabel 6.16 Netto-opbrengsten alle openbare parkeerplaatsen (mln. €) naar gemeenten per grootteklasse (in 1.000 inwoners) in het jaar 2000

Netto-opbrengsten alle openbare plaatsen	≤ 20	20 – 50	50 – 100	> 100	totaal
Publieke inkomsten gemeenten	8	38	50	266	361
Publieke inkomsten Rijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	39
Geraamde private opbrengsten	onbekend	onbekend	onbekend	onbekend	545
Totale publieke en private opbrengsten	onbekend	onbekend	onbekend	onbekend	945
Totale financiële kosten: conclusie	870	1.360	600	1.170	4.000
Publieke netto-opbrengsten (financieel)	-/ 862	-/ 1.322	-/ 550	-/ 904	-/ 3.599
Publieke en private netto-opbrengsten (financieel)	onbekend	onbekend	onbekend	onbekend	-/ 3.055
Totale kosten: financieel & maatschappelijk	1.220	1.860	840	1.670	5.590
Publieke netto-opbrengsten (maatschappelijk)	-/ 1.212	-/ 1.822	-/ 790	-/ 1.404	-/ 5.189
Publieke en private netto-opbrengsten (maatschappelijk)	onbekend	onbekend	onbekend	onbekend	-/ 4.645

Bron: zie tabel 6.11 en tabel 5.34

De opbrengsten van gemeenten, Rijk en private exploitanten (€ 945 miljoen) schieten ten opzichte van de totale financiële kosten van alle openbare parkeerplaatsen (€ 4.000 miljoen) € 3.055 miljoen te kort. Deze negatieve netto-opbrengsten kunnen ook beschouwd worden als een “subsidie” van de belastingbetaler aan de openbaar parkeerder. Deze “subsidie” bedraagt zelfs € 4.645 miljoen als rekening wordt gehouden met de maatschappelijke kosten van deze parkeerplaatsen, oftewel € 290 per inwoner of € 524 per openbare parkeerplaats.

Maatschappelijke subsidie van € 524 per openbare parkeerplaats per jaar

6.6 Samenvatting opbrengsten openbare parkeerplaatsen

Parkeertarieven

De hoogte van de parkeertarieven van gemeenten kent een grote mate van differentiatie naar type parkeerplaats, naar tijdstip en naar soort gebruik. In de variatie van de parkeertarieven is geen eenduidig patroon zichtbaar naar gemeentekennmerken (grootte, aard van de stedelijkheid, regio) (tabel 6.17).

Tabel 6.17 Parkeertarieven (€) in de binnenstad van 134 gemeenten per 1-1-2002 geordend naar hoogte van de tarieven en spreiding binnen de groep

Tarieven € per uur	Aantal gemeenten	Namen van gemeenten
≥ 2,00 – 2,80	7	Hoogste tarief binnen groep € 2,80: Amsterdam (731.288 inwoners), Laagste tarief binnen groep € 2,00: Delft (96.095 inwoners).
≥ 1,50 – 2,00	11	Hoogste tarief binnen groep € 1,82: Leiden (117.191), Laagste tarief € 1,50: Groningen (173.139) en Oosterhout (52.291).
≥ 1,25 – 1,50	10	Hoogste tarief binnen groep € 1,41: Eindhoven (201.728), Laagste tarief binnen groep € 1,25: Nijmegen (152.200).
≥ 1,00 – 1,25	35	Hoogste tarief binnen groep € 1,20: Texel (13.425) en Enschede (149.505), Laagste tarief € 1,00 : Valkenburg aan de Geul (17.879) en Haarlem (148.484).
≥ 0,75 – 1,00	22	Hoogste tarief binnen groep € 0,95: Meppel (29.652), Laagste tarief binnen groep € 0,75 : Etten-Leur (37.023) en Emmen (105.972).
≥ 0,50 – 0,75	35	Hoogste tarief binnen groep € 0,70: Bergen NH (13.736) en Tilburg (193.116), Laagste tarief binnen groep € 0,50 : Simpelveld (11.589) en Rheden (44.313).
≥ 0,20 – 0,50	14	Hoogste tarief binnen groep € 0,45: Beverwijk (35.802), Laagste tarief binnen groep € 0,20 : Delfzijl (29.015).
Totaal	134	

Bron: Ministerie van Financiën, bijlage bij brief aan Tweede Kamer FM 2002 - 00787M dd. 10 juni 2002; aantal inwoners per gemeente 1-1-2000 (CBS).

Vergunningtarieven

Grote variëteit vergunningtarieven

De tarievenstructuur van bewoners- en bedrijfsvergunningen kent een nog grotere variëteit dan de tarieven van het straatparkeren. In zestien grote middelgrote gemeenten (50.000–100.000 inwoners) kost een bewonersvergunning gemiddeld € 72 per jaar en in 25 grote gemeenten (> 100.000 inwoners) € 101 per jaar. Binnen beide groepen gemeenten is de spreiding van de bewonerstarieven rond het gemiddelde aanzienlijk. Over het algemeen bestaat er binnen de gemeenten aanzienlijke politieke weerstand tegen het verhogen van de vergunningtarieven voor bewoners.

Voor de bedrijfsvergunningen is de spreiding van de kosten nog aanzienlijker. In achttien grote middelgrote gemeenten (50.000–100.000 inwoners) kost een bedrijfsvergunning gemiddeld € 275 per jaar en in 24 grote gemeenten gemiddeld € 294 per jaar. Het laagste tarief voor een bedrijfsvergunning in deze 42 gemeenten bedraagt € 18 per jaar en het hoogste tarief € 626 per jaar. In de tariefdifferentiatie is geen patroon te ontdekken. Het hoogste tarief voor bedrijven wordt in rekening gebracht door Apeldoorn en Groningen. De tarieven in de grootste steden hier duidelijk onder liggen: Den Haag (€ 235 per jaar), Amsterdam (€ 365 per jaar), Rotterdam (€ 381 per jaar) en Utrecht (€ 490 per jaar).

Bedrijfsvergunningen aanzienlijk duurder dan bewonersvergunningen

Gemiddeld zijn de bedrijfsvergunningen 430% duurder dan de bewonersvergunningen. Het tariefverschil tussen een bedrijfsvergunning en een bewonersvergunning is in een aantal gemeenten niet of nauwelijks onderbouwd. De hoogte van de tarieven ondervindt dan ook weerstand bij het bedrijfsleven.

Publieke opbrengsten

De publieke opbrengsten van het parkeerbeleid in Nederland in 2000 het jaar zijn € 362 miljoen euro in het jaar 2000. Per inwoner gemiddeld € 23 en per openbare parkeerplaats € 41. De publieke opbrengsten verschillen aanzienlijk per gemeenten naar grootteklasse (tabel 6.18).

Aanzienlijke spreiding opbrengsten per gemeente

Tabel 6.18 Publieke opbrengsten parkeren per inwoner, per openbare parkeerplaats per gemeente naar grootteklasse gemeenten in 2000 (in euro's)

Type gemeente	Per inwoner (€)	Per openbare parkeerplaats (€)	Per gemeente (1.000 €)
< 20.000 inwoners	2	4	27
20.000 – 50.000 inwoners	8	13	225
50.000 - 100. 000 inwoners	21	38	1.474
≥ 100.000 inwoners	54	103	10.624
Gemiddeld alle gemeenten	23	41	

Bron: CBS

De baten van het gemeentelijk parkeerbeleid in tabel 6.18 omvatten in principe alle opbrengsten van het gemeentelijke parkeerbeleid: inkomsten uit parkeerbelasting, boetes vanwege de overtreding van de parkeerbelastingregels, inkomsten van vergunningen, parkeertarieven en inkomsten uit concessies. De enige vorm van inkomsten die nog niet is meegenomen, zijn de inkomsten vanwege de overtreding van de verkeersregels. Deze boetes komen ten goede aan het ministerie van Justitie en kunnen geraamd worden op € 39 miljoen (tabel 6.19).

Publieke opbrengsten € 400 miljoen

Tabel 6.19 Publieke inkomsten parkeerplaatsen in het jaar 2000 (€ mln.)

Aard van de bruto-inkomsten	€ miljoen
<i>Gemeenten:</i>	
Parkeerbelastingen, tarieven, vergunningen	280,1
Boetes en aanslagen overtreding parkeerbelasting	81,6
<i>Totaal gemeenten</i>	<i>361,7</i>
<i>Rijk (boetes Wet Mulder)</i>	<i>38,7</i>
Totaal gemeenten & Rijk	400,4

Bron: CBS, IOO-enquête en CJIB

De gemeenten gebruiken de parkeeropbrengsten voor de algemene middelen (41% van de gemeenten) of voor zowel de algemene middelen als het parkeerbeleid (45% van de gemeenten).

Publieke en private inkomsten parkeerbeleid

Een deel van de opbrengsten van de openbare parkeerplaatsen komt ten goede aan de private exploitanten en eigenaren van openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen en in parkeergarages. Het aantal

*Totale opbrengsten openbare
parkeerplaatsen € 945 miljoen*

openbare parkeerplaatsen in privaat eigendom en onder private exploitatie wordt geraamd op 135.000 – 152.000 plaatsen. In het onderzoek is geraamd dat hiermee jaarlijks € 535-552 miljoen (gemiddeld € 545 miljoen) opbrengsten worden gegenereerd. Waarschijnlijk is deze raming geen onderschatting van de opbrengsten.

De publieke parkeerplaatsen én private inkomsten van de openbare parkeerplaatsen kunnen geraamd worden op € 945 miljoen (tabel 6.20).

Tabel 6.20 Publieke en private inkomsten alle openbare parkeerplaatsen (mln. €)

Publieke en private inkomsten	mln. €	%
Publieke inkomsten gemeenten	361	38
Publieke inkomsten Rijk	39	4
Private inkomsten	545	58
Totale publieke en private inkomsten	945	100

*Ogenschijnlijk € 72 miljoen
netto-opbrengsten*

Netto-opbrengsten gereguleerde openbare parkeerplaatsen

De gemeenten voeren hun parkeerbeleid uit voor 1,7 miljoen gereguleerde openbare parkeerplaatsen en behalen hun opbrengsten uit parkeertarieven, parkeerbelastingen, naheffingen parkeerbelasting, vergunningen en concessies. De betaalde openbare parkeerplaatsen, die voor de inkomsten zorgen, vormen 30% van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen. Indien bij de opbrengsten van de gemeenten de parkeerboetes van het Rijk (Mulderzaken) opgeteld worden dan zijn in het jaar 2000 de publieke opbrengsten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen € 400 miljoen. Volgens de gemeentelijke administratie zijn de lasten van het gemeentelijk parkeerbeleid € 328 miljoen. Ogenschijnlijk bedraagt de netto-opbrengst van het parkeerbeleid € 72 miljoen. Bij deze raming van de netto publieke inkomsten is geen rekening gehouden met de handhavings- en heffingskosten voor de Rijksinkomsten (tabel 6.20).

Wordt ook rekening gehouden met de kosten en opbrengsten van de gereguleerde, betaalde openbare parkeerplaatsen die in private handen zijn en privaat geëxploiteerd worden dan blijven de netto-opbrengsten € 72 miljoen. De netto-opbrengsten zijn € 42 per gereguleerde openbare parkeerplaats of € 8 per inwoner.

Tabel 6.20 Netto jaarlijkse opbrengsten gereguleerde openbare parkeerplaatsen in 2000 (mln. €)

Netto-opbrengsten (€ mln.)	Gemeentelijke administratie	Publieke en private exploitatierekeningen	Alle financiële kosten	Maatschappelijke kosten
Inkomsten	400	945	945	945
Kosten	328	873	1.180	1.510
<i>Netto-opbrengsten (mln. €)</i>	<i>72</i>	<i>72</i>	<i>-/ 235</i>	<i>-/ 565</i>
- per gereguleerde openbare parkeerplaats (€)	42	42	-/ 138	-/ 330
- per inwoner (€)	5	5	-/ 15	-/ 36

Bron: IOO bv

Omdat de gemeenten niet *alle* kosten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen kosten *volledig* doorbelasten aan de parkeerplaatsen (onder andere investeringskosten, kapitaalkosten, grondkosten, overhead) worden de netto-inkomsten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen in de gemeentelijke exploitatierekeningen overschat. Indien IOO voor deze onderschatting corrigeert dan is de conclusie dat de jaarlijkse netto-opbrengsten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen niet positief zijn, maar 235 miljoen euro negatief zijn. De opbrengsten van gemeenten, Rijk en private exploitanten dekken slechts 80% van de totale financiële kosten.

Netto-opbrengsten gereguleerde parkeerplaatsen feitelijk € 235 tot € 565 miljoen negatief

Indien bovendien rekening gehouden wordt met de kosten van de negatieve externe effecten van de parkeerplaatsen (aantasting leefbaarheid, milieu, veiligheid) en deze maatschappelijke kosten van de gereguleerde openbare parkeerplaatsen vergeleken worden met de publieke en private bruto-opbrengsten dan schieten de opbrengsten 565 miljoen euro te kort. De opbrengsten dekken de maatschappelijke kosten voor slechts 63%. Dit betekent tevens dat uit algemene middelen elke gereguleerde openbare parkeerplaats jaarlijks voor 330 euro “gesubsidieerd” wordt.

Jaarlijks een impliciete “subsidie” van 140 – 330 euro per gereguleerde openbare parkeerplaats

Netto-opbrengsten alle openbare parkeerplaatsen

In de analyse van IOO zijn er vele niet-gereguleerde openbare parkeerplaatsen (7.156.000) naast de gereguleerde openbare parkeerplaatsen (1.708.100). Ook de niet-gereguleerde openbare parkeerplaatsen vergen investeringskosten, maken gebruik van schaarse ruimte en vergen (in beperkte mate) onderhoudskosten. In totaal bedragen de jaarlijkse financiële kosten van alle 8,9 miljoen openbare parkeerplaatsen vier miljard euro. De parkeeropbrengsten van alle gemeenten en het Rijk vormt slechts tien procent van de kosten (tabel 6.21).

Opbrengsten dekken 17- 24% van de kosten van alle openbare parkeerplaatsen

Tabel 6.21 Netto jaarlijkse opbrengsten alle openbare parkeerplaatsen in 2000 (mln. €)

Kosten en opbrengsten (€ miljoen)	Alle financiële kosten	Maatschappelijke kosten
Opbrengsten gemeenten, Rijk en private partijen	945	945
Kosten	4.000	5.590
<i>Netto-opbrengsten (mln. €)</i>	<i>-/ 3.055</i>	<i>-/ 4.645</i>
- per openbare parkeerplaats (€)	-/ 345	-/ 524
- per inwoner (€)	-/ 193	-/ 292

Bron: IOO bv

Indien ook rekening gehouden wordt met de kosten van de negatieve externe effecten van de parkeerplaatsen (aantasting leefbaarheid, milieu, veiligheid) nemen de jaarlijkse kosten van de openbare parkeerplaatsen toe tot 5,6 miljard euro. De publieke en private opbrengsten van het parkeerbeleid maken slechts 17% van de maatschappelijke kosten van alle openbare parkeerplaatsen goed.

De belastingbetaler "subsidieert" elke openbare parkeerplaats jaarlijks voor € 345 (financieel) tot € 524 (maatschappelijk).

Wel is denkbaar dat de burgers en automobilisten via andere belastingen en heffingen (OZB, loonbelasting, accijnzen) de facto toch een groter deel van de feitelijke kosten van de openbare parkeerplaatsen betalen. Door slechts 17% van de maatschappelijke kosten van alle openbare parkeerplaatsen *rechtstreeks* in rekening te brengen, betaalt de gebruiker slechts in beperkte mate voor zijn en haar directe gebruik van de openbare parkeerplaats. Het leeuwendeel van de maatschappelijke kosten van de openbare parkeerplaatsen wordt door de belastingbetaler betaald en niet door de gebruiker. De belastingbetaler "subsidieert" elke openbare parkeerplaats jaarlijks voor € 345 (financieel) tot € 524 (maatschappelijk).

Door niet alle kosten direct door te belasten, zijn beleidsdoelstellingen moeilijker te bereiken

Door niet de juiste kosten volledig in rekening te brengen in de parkeer- en vergunningtarieven wordt het voor gemeenten moeilijker om gemeentelijke doelstellingen ten aanzien van leefbaarheid, veiligheid en mobiliteit te bereiken. Omdat de vervuiler/gebruiker slechts in beperkte mate rechtstreeks betaalt voor zijn vervuiling, gebruik en mobiliteit vindt overconsumptie plaats, wordt te veel geïnvesteerd in openbare parkeerplaatsen en wordt schaarse ruimte verspild. De negatieve netto-opbrengsten betekenen dat de parkeerplaatsen gesubsidieerd worden vanuit andere gemeentelijke inkomsten en dat ook de gemeenten niet tot goede maatschappelijke afwegingen kunnen komen. Bovendien is opmerkelijk dat de niet-automobilist de automobilist subsidieert voor zijn en haar gebruik van openbare parkeerplaatsen.

Indien aangenomen wordt dat alle grondkosten van de 8,9 miljoen openbare parkeerplaatsen doorbelast zijn en worden in de grondkosten van de huizen en bedrijfsgebouwen dan kunnen de totale financiële kosten (excl. grondkosten) geraamd worden op € 1,8 miljard en de totale maatschappelijke én financiële kosten (excl. grondkosten) op

€ 3,4 miljard.¹⁰⁸ De opbrengsten dekken dan 53 respectievelijk 28% van de kosten en nog steeds wordt een aanzienlijke “subsidie” uit algemene belastingmiddelen verstrekt aan de autobezitter/gebruiker van openbare parkeerplaatsen.

Ten aanzien van de openbare parkeerplaatsen is de situatie nog lang niet bereikt dat de gebruiker van een parkeerplaats zelf alle kosten draagt. Dit heeft ten gevolge dat vanuit maatschappelijke optiek te veel wordt geïnvesteerd in openbare parkeerplaatsen, dat schaarse ruimte wordt verspild, dat parkeerplaatsen op eigen erf niet worden benut omdat de openbare parkeerplaatsen op straat ogenschijnlijk gratis zijn en dat de niet-autobezitter bijdraagt aan de kosten van een parkeerplaats voor de autobezitter. De niet-autobezitter ondervindt waarschijnlijk in sterkere mate dan de autobezitter de negatieve externe effecten van de openbare parkeerplaatsen en moet desalniettemin aan het gebruik mee betalen. Ten aanzien van de bekostiging van de openbare parkeerplaatsen wordt het Pareto -optimum dichterbij gebracht als de openbare parkeerplaatsen de financiële en maatschappelijke kosten volledig dragen en de doorbelasting van de ontsluitingskosten aan de grondkosten van huizen en bedrijfspanden worden geschoond voor de investeringskosten van de openbare parkeerplaatsen.

Zelfs indien de grondkosten niet tot de directe kosten van parkeerplaatsen gerekend worden noch steeds een aanzienlijke “impliciete”subsidie

De gebruiker van een parkeerplaats betaalt slechts in beperkte mate voor het gebruik

¹⁰⁸ Uit tabel 5.19 blijkt dat de geraamde grondkosten 55% uitmaken van alle financiële kosten en dat 45% bestaat uit de jaarlijkse afschrijving van de investeringskosten en de exploitatiekosten ($0,45 * 4 \text{ miljard} = 1,8 \text{ miljard}$).

Bijlage 1 Gebruikte begrippen

ABC-locatiebeleid	Door maximumparkeernormen te hanteren in de ruimtelijke ordening wordt beoogd om het juiste bedrijf zich op de juiste plaats te laten vestigen en om het autogebruik te verminderen. Op A-locaties in de Randstad, stedelijke knooppunten en overige stadsgewesten zijn minder parkeerplaatsen per 100 werknemers of per m ² bruto vloeroppervlakte beschikbaar dan op B-locaties buiten de Randstad, stedelijke knooppunten en overige stadsgewesten.
Afschrijving van investeringskosten	De spreiding van de investeringskosten over de economische levensduur van een parkeerplaats. Er wordt uitgegaan van een jaarlijkse lineaire afschrijving van de investeringskosten gedurende twintig jaar. Er is uitgegaan van de fictie dat alle investeringen in het jaar 2000 zijn verricht omdat de levensduur van alle openbare parkeerplaatsen onbekend is.
Effecten, positieve externe	De “opbrengsten” die parkeerplaatsen genereren voor de samenleving die niet zonder meer meetbaar zijn en niet toegerekend worden aan de parkeerplaatsen: de maatschappelijke opbrengsten van een betere bereikbaarheid, toegenomen bedrijvigheid, aantrekkelijker vestigingsplaats et cetera
Effecten, negatieve externe	De “kosten” die niet zichtbaar zijn en niet in rekening gebracht worden aan de parkeerplaatsen; deze kosten komen tot uiting in het welvaartsverlies van gebruikers en niet-gebruikers van parkeerplaatsen vanwege: milieuverontreiniging, lawaai, horizonvervuiling, leefbaarheid en veiligheid.
Grondkosten parkeerplaatsen	Het jaarlijkse renteverlies van 5% over de marktwaarde van de grond. Parkeerplaatsen op en langs straat: 17½ m ² , parkeerplaatsen op terreinen: 24½ m ² , parkeerplaatsen in garages: 32 m ² .
Investeringskosten	De kosten die gemaakt moeten worden om een parkeerplaats aan te leggen (veelal exclusief de grondkosten). De investeringskosten worden door middel van jaarlijkse afschrijvingen opgenomen in de financiële kosten van de parkeerplaatsen.
Kosten, exploitatie	De kosten voor toezicht, incasso, energie, onderhoud, verzekeringen, overhead, erfpacht en toegerekende grondkosten. In de praktijk zijn bij hoge uitzondering de grondkosten van de parkeerplaatsen doorberekend in de exploitatiekosten.

Kosten, financiële	De jaarlijkse afschrijving van de investeringskosten, de exploitatiekosten en het renteverlies voor grondgebruik.
Kosten, maatschappelijke	De kosten van openbare parkeerplaatsen bestaande uit de financiële kosten en de negatieve externe effecten van de parkeerplaatsen. De positieve externe effecten zijn niet opgenomen als negatieve kosten of als baten.
Kosten, publieke	De kosten voor overheden als publiekrechtelijke organen.
Kosten tegen marktprijzen	De kosten die voor parkeerplaatsen in rekening gebracht worden in het vrije handelsverkeer.
Opbrengsten, bruto	De opbrengsten die gegenereerd worden met de parkeerplaatsen met parkeertarieven, parkeervergunningen, parkeerbelastingen, parkeerboetes
Opbrengsten, netto	Bruto-opbrengsten minus de kosten.
Parkeerbeleid, sturend	Beleid om het gedrag van automobilisten te beïnvloeden en om het vestigingsgedrag van bewoners en bedrijven in de gewenste richting te sturen.
Parkeernormen	Normen die gemeenten gebruiken in de ruimtelijke ordening om de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein en de benodigde openbare parkeerplaatsen bij allerlei voorzieningen (woningen, scholen, ziekenhuizen, sociaal-maatschappelijke voorzieningen, culturele voorzieningen e.d.) te ramen.
Parkeerplaats	Een plaats of ruimte die is bestemd en/of gebruikt wordt om autovoertuigen na een volbrachte rit neer te zetten of te stallen.
Parkeerplaatsen, gereguleerde	Parkeerplaatsen waar het parkeren aan beperkingen in gebonden (gebruik, duur, kosten, toegankelijkheid).
Parkeerplaatsen, openbare	Parkeerplaatsen die voor eenieder – al dan niet tegen betaling – toegankelijk zijn en die zich niet bevinden op eigen terrein.
Parkeerplaatsen op eigen terrein	Parkeerplaatsen bij een woning of bedrijfspand die niet vrij toegankelijk zijn.
Parkeerplaatsen op en langs straat	Parkeerplaatsen die zich in de lengte- of dwarsrichting van de weg bevinden en waarvoor geen verbodsbepalingen gelden; de parkeerplaatsen hoeven niet als parkeerplaats herkenbaar te zijn (gemiddeld ruimtebeslag 17½ m ²).
Parkeerplaatsen op terreinen	Parkeerplaatsen op parkeerterreinen; de parkeerplaatsen hoeven niet als parkeerplaats herkenbaar te zijn; gemiddeld ruimtebeslag 24½ m ²).

Parkeerplaatsen in (parkeer)garages

Parkeerplaatsen in parkeergarages; voor de bepaling van de grondkosten in uitgegaan van een gemiddeld ruimtebeslag van 32 m².

Bijlage 2 Gebruikte bronnen voor de kosten van parkeerplaatsen

Investeringskosten parkeerplaatsen op en langs de straat

Den Haag: Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Parkeren en Wonen; een kader voor parkeren in de woonwijken van Den Haag, december 1999; Rotterdam: Kolpron Consultants, Beleidsadvies inzake de financiering en organisatie van parkeren in Rotterdam tot en met 2010, augustus 1999; Lelystad: interview; Dordrecht: interview; Leiden: interview; Dordrecht: interview; Amsterdam: interview; Eindhoven: interview; Veenendaal: interview; Inrichting taxistandplaatsen: AVV, Taxistandplaatsen: rijen of rijden?, november 1999, blz. 52-59 (excl. BTW).

Exploitatiekosten parkeerplaatsen op en langs de straat

Den Haag, Parkeren en Wonen, dec. 1999; Kolpron, Beleidsadvies inzake de financiering en organisatie van het parkeren in Rotterdam tot en met 2010, 1999; Jaarrekening 2001 gemeente Rotterdam; Apeldoorn: schriftelijke informatie gemeente; Amersfoort: schriftelijke informatie gemeente.

Investeringskosten parkeerplaatsen op parkeerterreinen

Diergaarde Blijdorp: interview; algemeen: Rijksgebouwendienst, Rijkskantoorgebouwen in cijfers, prijspeil januari 2000; Den Haag, Parkeren en Wonen, dec. 1999; Kolpron, Beleidsadvies inzake de financiering en organisatie van het parkeren in Rotterdam tot en met 2010, 1999; Patrick Snijders, De economische balans van parkeren, een verkennend onderzoek in drie gemeenten, AVV, Rotterdam, 1995, blz. 48.

Exploitatiekosten parkeerplaatsen op parkeerterreinen

AVV, Kansen voor carpoolen, Rotterdam, 2000; Diergaarde Blijdorp: interview; Jaarrekening 2001 gemeente Rotterdam; Patrick Snijders, De economische balans van parkeren, een verkennend onderzoek in drie gemeenten, AVV, Rotterdam, 1995, blz. 30, 36 en 42 (gemiddelde van 'parkeermeters/automaten' en 'vergunningplaatsen').

Investeringskosten parkeerplaatsen in parkeergarages

Amsterdam: interview; Leiden: interview; Lelystad: interview; Veenendaal: interview; Den Haag: Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Parkeren en Wonen; een kader voor parkeren in de woonwijken van Den Haag, december 1999; Rotterdam: Kolpron Consultants, Beleidsadvies inzake de financiering en organisatie van parkeren in Rotterdam tot en met 2010, augustus 1999, gegevens van Parkeerbedrijf Rotterdam, aanpassing van de hoogte van de afkoopsommem met betrekking tot parkeereis bij of in gebouwen, SOB 99/2631, d.d. 26

augustus 1999; Amersfoort: informatie gemeente; Bergen op Zoom: informatie gemeente; 's-Hertogenbosch: informatie gemeente; Arnhem: schriftelijke informatie gemeente; Tilburg: schriftelijke informatie gemeente; Breda: www.parkeermakelaar.nl/nieuws.7.html; algemeen: CROW, Gebouwde parkeervoorzieningen, ontwerpwijzer, Ede, 1996, blz. 45 en 47 (globale kencijfers kosten parkeergarages; excl. grondverwervingskosten, kosten management, parkeerbeheersingssysteem en tijdelijke verkeervoorzieningen tijdens uitvoering); Rijksgebouwendienst, Rijkskantoorgebouwen in cijfers, prijspeil januari 2000.

Exploitatiekosten parkeerplaatsen in parkeergarages

Amsterdam: interview; Leiden: interview; Lelystad: interview; Veenendaal: interview; Den Haag: Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Parkeren en Wonen; een kader voor parkeren in de woonwijken van Den Haag, december 1999; Rotterdam: Kolpron Consultants, Beleidsadvies inzake de financiering en organisatie van parkeren in Rotterdam tot en met 2010, augustus 1999 en gegevens van Parkeerbedrijf Rotterdam, waaronder begroting 2001; Amersfoort: Jaarrekening 1999 gemeente; 's-Hertogenbosch: Patrick Snijders, De economische balans van parkeren, een verkennend onderzoek in drie gemeenten, AVV, Rotterdam, 1995, blz. 42, en informatie gemeente; Arnhem: schriftelijke informatie gemeente; Tilburg: schriftelijke informatie gemeente; Breda: Patrick Snijders, De economische balans van parkeren, een verkennend onderzoek in drie gemeenten, AVV, Rotterdam, 1995, blz. 36 en www.parkeermakelaar.nl/nieuws.7.html, Apeldoorn: informatie Dienst Milieu, Mobiliteit en Openbare Ruimte, en Patrick Snijders, De economische balans van parkeren, een verkennend onderzoek in drie gemeenten, AVV, Rotterdam, 1995, blz. 30; algemeen: CROW, Gebouwde parkeervoorzieningen, ontwerpwijzer, Ede, 1996, blz. 45 en 47 (globale kencijfers kosten parkeergarages; excl. grondverwervingskosten, kosten management, parkeerbeheersingssysteem en tijdelijke verkeervoorzieningen tijdens uitvoering).

Bijlage 3 Databank 'parkeren in Nederland'

Alle bedragen in gulden; 1 gulden = 0,45378 euro

Variabele	Bron	Gebruikt
<i>Algemene kenmerken</i>		
Gemeentecode	CBS	
Corop-gebied	CBS	
Gemeentenaam	CBS	✓
Aantal inwoners 1-1-2000	CBS	✓
Gemeentegrootte in klassen	CBS	✓
Dichtheid (inwoners/km ² land)	CBS	
Woningdichtheid (woningen/ km ² land)	CBS	
Stedelijkheid	CBS	
Centrale plaatsen	Bosatlas	
Lengte weg binnen bebouwde kom	CBS	✓
Lengte weg buiten bebouwde kom	CBS	✓
Oppervlakte gemeente in ha	CBS	
Aantal woningen	CBS	✓
Aantal woningen naar type	CBS	✓
Aantal arbeidsplaatsen werknemers	CBS	✓
Aantal bedrijfsterreinen	IBIS	
Oppervlakte bedrijfsterreinen	IBIS	
Aantal kantoorlocaties	IBIS	
Oppervlakte kantoorlocaties	IBIS	
Aantal MBO-instellingen/studenten	CBS	✓
Aantal HBO-instellingen/studenten	CBS	✓
Universiteiten	CBS	✓
Aantal personenauto's	CBS	✓
Aantal bedrijfsauto's	CBS	
<i>Kenmerken parkeren:</i>		
Aantal parkeergarages	Parkeermonitor	
Aantal parkeerplaatsen in parkeergarages	Parkeermonitor	✓
Capaciteit parkeergarages in 1999	Parkeermonitor	
Aantal parkeerplaatsen op straat in winkelgebieden	Parkeermonitor	✓
Aantal parkeerplaatsen op terreinen in winkelgebieden	Parkeermonitor	✓
Aantal parkeerplaatsen op straat en terreinen in winkelgebieden	Parkeermonitor	✓
Capaciteit op straat in 1999	Parkeermonitor	
Maximumtarief parkeergarage eerste uur	Parkeermonitor	
Maximumtarief parkeergarage eerste uur 1999	Parkeermonitor	
Maximumtarief eerste uur op straat 1999	Parkeermonitor	
Maximumtarief parkeergarage eerste uur	Parkeermonitor	
Hoogste parkeertarief op straat	De Volkskrant/ SGBO, websites gemeenten, schriftelijke IOO- enquête	✓

Variabele	Bron	Gebruikt
Vloeroppervlakte detailhandel	Parkeermonitor	
Totaal aantal plaatsen	Parkeermonitor	
Capaciteit in 1999	Parkeermonitot	
Gereguleerde openbare parkeerplaatsen op en langs straat	SE-IOO	✓
Gereguleerde openbare parkeerplaatsen op terreinen	SE-IOO	✓
Gereguleerde openbare parkeerplaatsen in garages	SE-IOO	✓
Alle gereguleerde openbare parkeerplaatsen	SE-IOO	✓
Betaalde openbare parkeerplaatsen	SE-IOO	✓
Aantal vergunningen in 2000	SE-IOO	✓
Gereguleerde openbare parkeerplaatsen op en langs straat in eigendom gemeente	SE-IOO	✓
Gereguleerde openbare parkeerplaatsen op terreinen in eigendom gemeente	SE-IOO	✓
Gereguleerde openbare parkeerplaatsen in garages in eigendom gemeente	SE-IOO	✓
Gereguleerde openbare parkeerplaatsen op en langs straat in exploitatie gemeente	SE-IOO	✓
Gereguleerde openbare parkeerplaatsen op terreinen in exploitatie gemeente	SE-IOO	✓
Gereguleerde openbare parkeerplaatsen in garages in exploitatie gemeente	SE-IOO	✓
Bedrag boetes en aanslagen op grond van Wet Mulder in 2000	SE-IOO	✓
Bedrag boetes en aanslagen op grond van overtredingen parkeerbelasting in 2000	SE-IOO	✓
Totale opbrengsten parkeerbeleid in 2000	SE-IOO	✓
Baten gemeentelijk parkeerbeleid	CBS, functionele specificatie gemeentelijke heffingen, functie 214	✓
Totale kosten uitvoering van het gemeentelijk parkeerbeleid	SE-IOO	✓
Lasten gemeentelijk parkeerbeleid	CBS, functionele specificatie gemeentelijke heffingen, functie 214	✓
Gemiddelde grondprijs in centrum gemeente per m ²	SE-IOO	✓
Gemiddelde grondprijs buiten centrum gemeente per m ²	SE-IOO	✓
Kosten bedrijfsvergunning	De Volkskrant/SGBO, websites gemeenten, schriftelijke IOO-enquête	✓

SE-IOO = schriftelijke enquête IOO

Bijlage 4 Telefonische enquête IOO

In deze bijlage zijn de vragen van de telefonische vragenlijst opgenomen. Na elke vraag volgt het antwoord van de respondenten. Indien mogelijk en relevant zijn de antwoorden gecategoriseerd naar grootteklasse van gemeenten.

Vraag 01

Vaak liggen aan het concrete parkeerbeleid van gemeenten meer algemene doelstellingen ten grondslag. Welke algemene doelstellingen streeft u na met uw parkeerbeleid?

Tabel B4.01 Doelstellingen parkeerbeleid naar grootteklasse gemeente, uitgedrukt in percentages van de grootteklasse (meerdere antwoorden zijn mogelijk)

	grootteklasse gemeente				totaal
	<20.000	20.000-50.000	50.000-100.000	>100.000	
n =	97	55	29	19	200
bereikbaarheid	21	27	45	58	30
spreiden parkeerdruk	17	24	24	42	22
geen doel	33	11	3	0	20
minder parkeerdruk	8	20	24	37	17
instandhouden areaal of norm	21	15	14	0	16
gratis parkeren	12	18	3	0	12
leefbaarheid en veiligheid	5	9	17	42	12
vergroten areaal	13	7	17	5	12
gratis of lage tarieven bewoners	3	15	24	5	10
verminderen autogebruik	7	4	21	26	10
gratis of lage tarieven bij winkels	0	6	14	5	4
meer parkeergarages	0	2	3	26	4
bevorderen OV en fiets	0	2	3	26	4
realiseren opbrengsten	1	2	10	5	3
positief saldo kosten-baten	0	2	14	0	3

Vraag 02

Is er bij de doelstellingen sprake van differentiatie, bijvoorbeeld naar gebied, of naar doelgroep?

Tabel B4.02 Differentiatie in het parkeerbeleid naar grootteklasse gemeente, uitgedrukt in percentages van de grootteklasse

	grootteklasse gemeente				totaal
	<20.000	20.000-50.000	50.000-100.000	>100.000	
n =	97	55	29	19	200
Ja	40	67	90	79	59
Nee	60	33	10	21	41
Totaal	100	100	100	100	100

Vraag 03

Is uw parkeerbeleid momenteel in beweging?
Als Vraag 03 is nee of weet niet dan door naar Vraag 04

Tabel B4.03 Beweging in het parkeerbeleid naar grootteklasse gemeente, uitgedrukt in percentages van de grootteklasse

	grootteklasse gemeente				totaal
	<20.000	20.000-50.000	50.000-100.000	>100.000	
n =	97	55	29	19	200
Ja	53	56	72	79	59
Nee	46	44	28	21	41
weet niet/wnz	1				1
Totaal	100	100	100	100	100

Vraag 03A

Wat zijn dan de discussiepunten en wat is de aanleiding voor deze discussie?

Tabel B4.03A Door gemeenten genoemde discussiepunten, uitgedrukt in percentage van het aantal gemeenten met parkeerbeleid in beweging (er zijn meer antwoorden mogelijk)

	n =
beschikbaarheid parkeermogelijkheden voor bezoekers winkels / centrum	29
evalueren of herijken van parkeerbeleid	26
beschikbaarheid parkeervoorzieningen voor bewoners	21
het aanbod is te beperkt	21
Invoeren of uitbreiden van betaald parkeren	17
vergunningstelsel invoeren of uitbreiden	16
beter benutten huidige aanbod of spreiden van de parkeerdruk	16
meer parkeergarages	13
bereikbaarheid van het centrum of uitgaanscentra verbeteren	10
tariefdifferentiatie invoeren of (her)overwegen	10
aanbod parkeerplaatsen vergroten	9
aanbod op straat verkleinen	6
leefbaarheid en veiligheid	5
minder autoverkeer en meer OV stimuleren via parkeerbeleid	3
positief saldo van kosten en baten bewerkstelligen	3

Legenda: Er zijn meer antwoorden mogelijk.

Vraag 04

Welke doelgroep heeft volgens u in uw parkeerbeleid de meeste aandacht?

Tabel B4.04 Doelgroep met de meeste aandacht naar grootteklasse gemeente, uitgedrukt in percentages van de grootteklasse

	Grootteklasse gemeente				totaal
	<20.000	20.000-50.000	50.000-100.000	>100.000	
n =	97	55	29	19	200
geen specifieke doelgroep	43	34	38	42	40
bewoners	21	20	34	26	23
invaliden	11	9	-	-	8
bezoekers	22	34	21	26	25
werknemers	3	2	7	5	3
Totaal	100	100	100	100	100

Vraag 05

Welk type parkeerplaatsen krijgt in uw parkeerbeleid de meeste aandacht?

Tabel B4.05 Type parkeerplaats met de meeste aandacht naar grootteklasse gemeente, uitgedrukt in percentages van de grootteklasse

	Grootteklasse gemeente				totaal
	<20.000	20.000-50.000	50.000-100.000	>100.000	
n =	97	55	29	19	200
parkeren op en langs openbare weg	76	71	55	37	68
parkeerterreinen	39	67	48	47	49
parkeergarages	7	16	55	74	23
weet niet	6	2	7		5

Vraag 05A**Als Vraag 05 is parkeren op en langs de openbare weg**

Gaat het daarbij vooral om parkeerplaatsen OP de openbare weg of om parkeerplaatsen LANGS de openbare weg?

Tabel B4.05A Gemeenten met aandacht voor parkeren op of langs de openbare weg, %

n =	138
Parkeerplaatsen op de openbare weg (straatparkeren)	12
Parkeerplaatsen langs de openbare weg (parkeerhavens)	28
Beide, zowel op als langs de openbare weg	59
Weet niet	1

Vraag 05B**Als Vraag 05 is parkeerterreinen**

Gaat het daarbij vooral om:

- 1: openbare transferia en P+R-voorzieningen
- 2: andere geheel openbaar toegankelijke parkeerterreinen
- 3: deels openbaar toegankelijke parkeerterreinen
- 4: niet-openbare parkeerterreinen van bedrijven of instellingen
- 5: weet niet/w.n.z.

Tabel B4.05B Gemeenten met aandacht voor parkeerterreinen, %

n =	99
openbare transferia en P+R-voorzieningen	76
andere geheel openbaar toegankelijke parkeerterreinen	19
deels openbaar toegankelijke parkeerterreinen	17
niet-openbare parkeerterreinen van bedrijven of instellingen	5
Weet niet	6

Vraag 05C**Als Vraag 05 is parkeergarage**

Voor wie zijn de parkeerplaatsen in deze parkeergarages vooral bestemd?

Tabel B4.05C Gemeenten met aandacht voor parkeergarages, %

n =	46
Bezoekers	91
Bewoners	41
Bedrijven	37
het gaat vooral om transferia en P+R-voorzieningen	-
weet niet	2

Vraag 06

In sommige gemeenten worden in bepaalde gebieden de eigen parkeerplaatsen van bedrijven buiten kantoor- en bedrijfsuren voor het publiek opengesteld. Hoe is dit in uw gemeente geregeld?

Tabel B4.06 Beleid ten aanzien van bedrijfsparkeerplaatsen, %

n =	200
verplicht in gemeente	2
niet verplicht maar wel gebruikelijk	16
zowel verplicht als niet verplicht	4
komt niet voor in gemeente	78
weet niet	2

Vraag 07

Indien beschikbaarstelling verplicht is, om hoeveel parkeerplaatsen gaan het ongeveer in uw gemeente?

Tabel B4.07 Aantal verplicht beschikbaar gestelde bedrijfsparkeerplaatsen

n =	34
Minimum genoemd aantal plaatsen	10
Maximum genoemd aantal plaatsen	900
Mediaan	80

Vraag 08

Werkt u in uw gemeente met parkeervergunningen?

Tabel B4.08 Werkt uw gemeente met een parkeervergunning? (%)

	grootteklasse gemeente				totaal
	<20.000	20.000-50.000	50.000-100.000	>100.000	
n =	97	55	29	19	200
Ja	49	67	93	100	66
Nee	51	33	7	0	35
Totaal	100	100	100	100	100

Vraag 09

Als Vraag 08 is ja, Is er op dit moment een wachtlijst voor vergunningen?

Tabel B4.09 Indien parkeervergunning, is er op dit moment een wachtlijst? (%)

	grootteklasse gemeente				totaal
	<20.000	20.000-50.000	50.000-100.000	>100.000	
n =	48	37	27	19	131
Ja	6	8	41	68	23
Nee	90	84	59	32	73
weet niet/wnz	4	8			4
Totaal	100	100	100	100	100

Vraag 10

Als Vraag 09 is ja, Hoelang is deze wachtlijst momenteel, om hoeveel maanden gaat het?

Tabel B4.10 Wachtijden parkeervergunningen naar grootteklasse gemeente

	grootteklasse gemeente				totaal
	<20.000	20.000-50.000	50.000-100.000	>100.000	
n =	1	2	8	9	20
gemiddeld aantal maanden	3	8	8	15	11

Vraag 11

Maakt u bij de uitvoering van uw parkeerbeleid gebruik van de diensten van private partijen?

Tabel B4.11 Gebruik private partijen bij uitvoering parkeerbeleid naar grootteklasse gemeente, uitgedrukt in percentage van de grootteklasse

	grootteklasse gemeente				totaal
	<20.000	20.000-50.000	50.000-100.000	>100.000	
n =	97	55	29	19	200
Ja	8	22	34	74	22
Nee	90	78	66	26	77
weet niet/wnz	2				1
Totaal	100	100	100	100	100

Als Vraag 11 is nee of weet niet dan door naar Vraag 13A

Vraag 12

Voor welke van de volgende functies of activiteiten is dat?

Tabel B4.12 Activiteiten die worden uitbesteed, % (meer antwoorden zijn mogelijk)

	N=43
Exploitatie parkeerplaatsen/parkeergarages	47
Handhaving	44
Onderhoud	40
Wegslepregelingen/wielklemdienst	33
Anders	33
Weet niet/wnz	2

Vraag 13

Indien private partijen betrokken bij uitvoering

Zijn private exploitanten van parkeerplaatsen vrij in de prijsstelling?

Tabel B4.13 Vrije prijsstelling bij private exploitanten, %

	N=20
Ja	15
Ja, wel melding aan gemeente	20
Nee	60
Weet niet/wnz	5

Vraag 13A

Wordt er wat betreft parkeren in uw gemeente een differentiatie in prijzen gehanteerd?

Tabel B4.13A Differentiatie parkeertarief naar grootteklasse gemeente, uitgedrukt in percentage van de grootteklasse

	grootteklasse gemeente				totaal
	<20.000	20.000-50.000	50.000-100.000	>100.000	
n =	97	55	29	19	200
Ja	10	25	72	100	32
Nee	86	73	28		66
weet niet/wnz	4	2			3
Totaal	100	100	100	100	100

Als Vraag 13A is nee of weet niet dan door naar Vraag 15

Vraag 13B

Waarnaar differentieert u?

Tabel B4.13B Tariefdifferentiatie naar (%)

	N=64
Ligging/locatie	45
Doelgroep	14
Tijdstip	11
Gebied	9
Combinatie	9
Van straat naar parkeergarage	3
Parkeerdruk te	2
Weet niet	2
Anders	5
Totaal	100

Vraag 14

Wat wordt er met deze differentiatie in prijzen beoogd?

Tabel B4.14 Beoogd doel van prijsdifferentiatie (%)

	N=63
Kort parkeren bevorderen	24
Bereikbaarheid	22
Parkeerruimte optimaal benutten	21
Centrum autovrij	11
Parkeren op straat ontmoedigen	10
Financieel motief	5
OV stimuleren	2
Anders	6
Totaal	100

Vraag 15

Wij willen dit telefonisch interview binnenkort vervolgen met een schriftelijke vragenlijst. Bent u bereid hieraan uw medewerking te verlenen?

- 1: ja
- 2: nee
- 3: weet niet/w.n.z.

Vraag 16

Dank u wel. Zou ik dan uw naam en adresgegevens mogen noteren?

Bijlage 5 Schriftelijke enquête IOO

Algemeen

Definitie:

Onder “openbaar toegankelijke parkeerplaatsen” in deze vragenlijst verstaan wij:

alle parkeerplaatsen die voor iedere automobilist, al dan niet tegen betaling, toegankelijk zijn.

1. Hoeveel openbaar toegankelijke parkeerplaatsen heeft uw gemeente binnen de bebouwde kom?

..... (aantal)

2. Hoe zijn deze openbaar toegankelijke parkeerplaatsen verdeeld over de volgende **soorten** parkeerplaatsen?

aantal

- ◆ (a) parkeerplaatsen *op* de openbare weg ('straatparkeren')
 - ◆ (b) parkeerplaatsen *langs* de openbare weg ('parkeerhavens')
 - ◆ (c) openbare transferia en P+R-voorzieningen
 - ◆ (d) andere geheel openbaar toegankelijke parkeerterreinen
 - ◆ (e) openbare parkeergarages±
- totaal (= *totaal vraag 1*)

3. Hoeveel van deze openbaar toegankelijke parkeerplaatsen (*vraag 1*) zijn parkeerplaatsen waar altijd of op bepaalde momenten betaald moet worden?

..... (aantal)

4. Hoe zijn deze openbaar toegankelijk parkeerplaatsen (*vraag 1*) verdeeld naar kort parkeren, middellang parkeren en lang parkeren?

- | | |
|---|---------------|
| | <i>aantal</i> |
| ◆ kort parkeren (<i>tot een uur</i>) | ..... |
| ◆ middellang parkeren (<i>één tot drie uur</i>) | ..... |
| ◆ lang parkeren (<i>langer dan drie uur</i>) | <u>.....+</u> |
| totaal (= <i>totaal vraag 1</i>) | ..... |

Eigendomsverhoudingen

→ Indien er in uw gemeente géén openbare transferia en P+R-voorzieningen zijn (*vraag 2c = 0*), kunt u vraag 5 overslaan.

5. Hoeveel van de parkeerplaatsen van transferia en P+R-voorzieningen zijn eigendom van de gemeente?

..... (*aantal*)

→ Indien er in uw gemeente géén andere geheel openbaar toegankelijke parkeerterreinen zijn (*vraag 2d = 0*), kunt u vraag 6 overslaan.

6. Hoeveel van de parkeerplaatsen op geheel openbaar toegankelijke parkeerterreinen zijn eigendom van de gemeente?

..... (*aantal*)

→ Indien er in uw gemeente géén openbare parkeergarages zijn (*vraag 2e = 0*), kunt u vraag 7 overslaan.

7. Hoeveel van de parkeerplaatsen in openbare parkeergarages zijn eigendom van de gemeente?

..... (*aantal*)

Exploitatie

→ Indien er in uw gemeente géén openbare transferia en P+R-voorzieningen zijn (*vraag 2c = 0*), kunt u vraag 8 overslaan.

8. Hoeveel van de parkeerplaatsen van transferia en P+R-voorzieningen worden door de gemeente geëxploiteerd?

..... (*aantal*)

→ Indien er in uw gemeente géén andere geheel openbaar toegankelijke parkeerterreinen zijn (vraag 2d = 0), kunt u vraag 9 overslaan.

9. Hoeveel van de parkeerplaatsen op geheel openbaar toegankelijke parkeerterreinen worden door de gemeente geëxploiteerd?

..... (aantal)

→ Indien er in uw gemeente géén openbare parkeergarages zijn (vraag 2e = 0), kunt u vraag 10 overslaan.

10. Hoeveel van de parkeerplaatsen in openbare parkeergarages worden door de gemeente geëxploiteerd?

..... (aantal)

11. Welke van de volgende vormen van betaald parkeren of restrictief parkeren, komen in uw gemeente voor?

	<i>ja</i>	<i>nee</i>
◆ betaald parkeren voor onbepaalde duur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
◆ betaald parkeren voor beperkte duur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
◆ betaald parkeren voor slechts een dagdeel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
◆ parkeren voor uitsluitend gebruikers/bezoekers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
◆ parkeren op parkeerplaatsen voorzien van beugels	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
◆ parkeren voor vergunninghouders	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
◆ aan de ene kant van de straat parkeren en aan de andere kant een parkeerverbod	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
◆ parkeren met blauwe schijf	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12. Hoeveel boetes en aanslagen op grond van de Wet-Mulder zijn er in het jaar 2000 in uw gemeente uitgeschreven? Het gaat hier dus om boetes en aanslagen waarvan de opbrengsten naar het Rijk vloeien.

..... (aantal)

13. En welk bedrag was er met deze boetes en aanslagen in totaal gemoeid?

f

14. Hoeveel boetes en aanslagen op grond van overtredingen van de parkeerbelasting zijn er in het jaar 2000 in uw gemeente uitgeschreven? Het gaat hier dus om boetes en aanslagen waarvan de opbrengsten naar de gemeente vloeien.

..... (aantal)

15. En welk bedrag was er met deze boetes en aanslagen in totaal gemoeid?

f

Kosten en opbrengsten

16. Hoeveel bedroeg de totale opbrengst van het parkeerbeleid in uw gemeente in het jaar 2000, exclusief de opbrengst uit boetes en aanslagen op grond van overtreding van de parkeerbelasting?

f

17. Hoe is deze opbrengst van het parkeerbeleid te verdelen naar de volgende categorieën?

◆ parkeergelden %
◆ belanghebbende parkeren %
◆ opbrengsten uit concessies %
◆ overige opbrengsten, te weten:	<u>..... %</u>
totale omzet	100 %

18. Hoeveel bedroegen de totale kosten van de uitvoering van uw parkeerbeleid in het jaar 2000?

f

19. In hoeverre worden de volgende kosten aan uw parkeerbeleid toegerekend?

	<i>volledig toegere- kend</i>	<i>deels toegere- kend</i>	<i>geheel niet toe- gerekend</i>
◆ personeelskosten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
◆ kapitaalkosten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
◆ materiaalkosten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
◆ onderhoudskosten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
◆ huisvestingskosten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
◆ automatiseringskosten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
◆ incassokosten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
◆ kosten van uitbestede werkzaamheden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
◆ overheadkosten van de dienst/afdeling	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
◆ grondkosten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

20. Hoeveel bedraagt in het centrum van uw gemeente de gemiddelde grondprijs per vierkante meter?

f per m²

21. Hoeveel bedraagt buiten het centrum van uw gemeente de gemiddelde grondprijs per vierkante meter?

f per m²

→ Indien de 'grondkosten' in uw gemeente (*vraag 19 = geheel niet*) niet aan uw parkeerbeleid worden toegerekend, kunt u vraag 22 overslaan.

22. Worden de grondkosten van een parkeerplaats tegen marktconforme prijzen doorbelast?

(*gelieve slechts 1 antwoord aan te kruisen*)

- ja, bij alle typen parkeerplaatsen
- ja, bij sommige typen parkeerplaatsen
- nee

23. Streeft u voor de volgende typen parkeerplaatsen volledige kostendekking na?

	<i>ja</i>	<i>nee</i>
◆ bewonersgebonden parkeerplaatsen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
◆ bezoekersgebonden parkeerplaatsen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
◆ bedrijfsgebonden parkeerplaatsen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
◆ parkeerplaatsen in elk gebied	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

24. Waar vloeien de parkeeropbrengsten naar toe?

(gelieve slechts 1 antwoord aan te kruisen)

- volledig naar de algemene middelen
- volledig naar het parkeerbeleid
- deels naar de algemene middelen en deels naar het parkeerbeleid
- anders, te weten:

Wij danken u hartelijk voor uw medewerking aan het wetslagen van het onderzoek

Bijlage 6 Literatuur

Algemeen Dagblad, *Ondernemers: stadscentra verpauperen door parkeerbeleid*, 18 maart 1997, blz.5.

Althuisius, R., *Slecht parkeren om prettig te winkelen; zoeken naar het evenwicht tussen kwaliteit en bereikbaarheid*, in: *Vexpansie*, 2000, nr. 1.

Althuisius, R. en R. Meilof, *Kwaliteit en bereikbaarheid uitwisselbaar, goede stadscentra vaak slecht bereikbaar per auto*, in: *Verkeerskunde*, mei 1999.

AGV Adviesgroep voor verkeer en vervoer en dienststadsontwikkeling Gemeente Rotterdam, *Quickscan Tarifiering Park+ Ride Terreinen*, 2000.

ANWB, *Het nieuwe P+R plan in het teken van de keten*, Den Haag, 2000.

Arentze, Theo e.a., *Economische effecten van parkeermaatregelen in Noord-Brabant; onderzoek naar de economische effecten van parkeermaatregelen in winkelgebieden in Noord-Brabant*, European Institute of Retailing and service Studies (EIRASS), s.l. 1998.

AVV, *Taxistandplaatsen: rijen of rijden?*, Rotterdam, 1999.

AVV, *Raming maatschappelijke kosten van ruimtegebruik door het verkeer; efficiënte prijzen voor het verkeer*, Rotterdam, 2000.

AVV, *Kansen voor carpoolen*, Rotterdam, 2000.

B&A Groep (1999), *Parkeer- en locatiebeleid op A- en B-locaties, deel 1-8*, Den Haag.

B&A Groep Beleidsonderzoek en -Advies, *Kennisvragen over parkeren; verslag van een expertmeeting parkeren op 27 september 2000*, Den Haag, 2000.

Beek, P. van, H. Meurs en F. Rosenberg, *Kwantitatieve effecten van parkeerbeleid; ervaringen in de praktijk*, Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, 1996, blz. 623-636.

Binnenlands Bestuur, *Rotterdam fiscaliseert voortaan de verkeersboetes*, 1993.

Bleijenberg, A.N., W.J. van den Berg, G. de Wit, *Maatschappelijke kosten van het verkeer; literatuuroverzicht*, Delft, 1994.

Brekveld, Bas, *De arrogantie van een gemeentelijke Dorknoper of een vergissing van het Gerechtshof?; of misschien allebei*, in: *Vexpansie*, september 2000, blz. 29-31.

BRO Adviseurs/O&S Bestuursdienst Arnhem, *Parkeren en economisch functioneren binnenstad Arnhem*, Arnhem, 1995.

Bruin, Marnix de e.a., *Benchmark gemeentelijk ondernemingsklimaat, thematisch rapportage*, Research voor Beleid bv, Leiden, december 1999.

Bruinsma, F.R. e.a., *Raming maatschappelijke kosten van ruimtegebruik door het verkeer; efficiënte prijzen voor het verkeer*, AVV, Rotterdam, 2000.

Button, K.J. (1994), *Overview of Internalizing the Social Costs of Transport*", Paris, in: ECMT, *Internalising the Social Costs of Transport*, Parijs, 1994.

BVA, *Uitwerking Parkeerbeleidsplan Gemeente Lelystad*, 22 november 2000.

CBS, *Statistiek der wegen*; enige statistiek aangaande in exploitatie zijnde parkeerplaatsen, 1996.

CBS, *Functionele specificatie gemeentelijke heffingen per product (functie 214)*.

CBS, *Meer investeren in wegen*, E.N. Verburg, Financiële maandstatistiek, 98/9.

CBS, *Meer investeren in infrastructuur*, E.N. Verburg, Financiële maandstatistiek, 98/11.

CBS, *Bevolking der gemeenten van Nederland*, 2000.

CBS, *Statistisch Jaarboek*, Voorburg/Heerlen, 2001.

College voor Ziekenhuisvoorzieningen, *Advies inzake parkeervoorzieningen in de intramurale gezondheidszorg*, Utrecht, 1988.

Consumentenbond, Rover en ANWB, *Parkeervoorzieningen bij stations*, s.l., 2000.

CROW, *Parkeren en mobiliteit (acht delen)*. Introductie project Parkeren en Mobiliteit (deel 1), Het parkeerbeleid in relatie tot het mobiliteitsbeleid (deel 2), Beïnvloeding gebruik gerealiseerde parkeervoorzieningen (deel 3), De organisatie van parkeren (deel 4), Locatiekeuze van parkeervoorzieningen (deel 5), Exploitatie en beheer van parkeervoorzieningen (deel 6), Effecten van parkeerbeleid voor de detailhandel (deel 7), Autoluwe Binnensteden (special), Ede, 1991-1993.

CROW, *Leidraad sturend parkeerbeleid: beleidsformulering en beleidsuitvoering*, Ede, 1994.

CROW, *Parkeren bij bedrijven (acht delen)*. Kantoorlocaties (deel I), Publieke voorzieningen (deel II), Buitenland (deel III), Stationsloca-

ties (deel IV), Binnensteden (deel V), Bedrijfsterrein (deel VI), Parkeerwijzer (deel VII) en Ziekenhuizen (deel VIII), Ede, 1994-1996.

CROW, *Gebouwde parkeervoorzieningen; ontwerpwijzer*, nr. 99, Ede, 1996.

CROW, *Stadsgesprekken economie en verkeer binnensteden; visievorming als basis voor verkeersmaatregelen*, Platform voor Duurzaam Stadsverkeer, Ede, 1998.

CROW, *Effecten van parkeermaatregelen*, nr. 159, Ede, 2001.

CROW, *Kwaliteit straatparkeren: leidraad voor beleid, richtlijn voor de uitvoering* nr. 162, Ede, 2001.

Detailhandel Magazine, *Economische effecten van een autoluwe binnenstad*, nr. 1, 1997, blz. 25.

Detailhandel Magazine, *Parkeerbeperkingen jagen consumenten weg*, 1 oktober 1997, nr. 10, blz. 30.

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer Gemeente Amsterdam, *Parkeren is manoeuvreren*, Amsterdam, 2000,

Dienst Stedelijke Ontwikkeling Den Haag (1999), *Parkeren en Wonen; een kader voor parkeren in de woonwijken van Den Haag* Den Haag.

Dings, J.M.W., P. Janse, B.A. Leurs, M.D. Davidson, *Efficiënte prijzen voor het verkeer, raming van maatschappelijke kosten van het gebruik van verschillende vervoersmiddelen*, CE, Delft, 1999.

Drees, W., *Parkeersubsidie smooft distributieland*, in: *Openbare Uitgaven*, 1994, nr. 2. blz. 54-61.

Ecorys en Grontmij, *Hoofdpuntennotitie: visie op geïntegreerd parkeren*, februari 2002.

ECN, *External Costs of Transport and Internalisation*, Petten, 1996.

Elsevier, *Parkeerbeleid: het laatste wapen tegen de verkeerschaos*, nr. 38, 21 september 1996, blz. 38.

Financieele Dagblad, *Parkeerbeleid bevordert inventiviteit*, 28 maart 1996, nr. 63, blz. 6.

Gemeente Gouda, *Concept evaluatie belanghebbenden parkeren*, 16 augustus 2000.

Gemeente Tilburg, *Dienstmarap 2000-3 bedrijven*.

Gemeente Utrecht, *Plan van Aanpak; invoering betaald parkeren Hagelbuurt, Pijlsweer-Noord, Tuinwijk-Noord en Zeeheldenbuurt-Oost*, Parkeerbedrijf Gemeente Utrecht, september 2000.

Gemeente Utrecht, *Ontwerpparkeernota 2001; stilstaan bij bereikbaarheid en leefbaarheid*, oktober 2001.

Gemeente Rijswijk, *Parkeernota Gemeente Rijswijk*, Rijswijk, 2001.

Gemeente Zaanstad, *Nota Bouwen & Parkeren*, Dienst Stadsontwikkeling, milieu en beheer, oktober 1999.

Gemeente Zoetermeer, *Betaald parkeren*, Stadswerken, 2000.

Gemeente Zoetermeer, *Parkeernota 95*, Stadswerken, s.a.

Goudappel Coffeng, *Effecten van bereikbaarheid, Deventer, 2001*.

Goudappel Coffeng (i.s.m. MuConsult), *Kwantitatieve effecten van parkeerbeleid*; eindrapport, in opdracht van AVV, Deventer, 1996

Goudappel Coffeng, *Filerijders getypeerd: een vervolgstudie op marktprofiel van de filerijder; eindrapportge*, Deventer, 1997.

Goudappel Coffeng, *Beleidsnota parkeren 2 concept Gemeente Nieuwegein*, december 1998.

Goudappel Coffeng, *Parkeermonitor© 2000*.

Groen Licht Verkeersadviezen, *Parkeeronderzoek Leiden; inventarisatie situatie november 2000*, Tilburg, maart 2001.

Groenewegen. Annet, *Parkeer uw beleid; een onderzoek naar de noodzaak en de mogelijkheden voor het wijzigen van het parkeerbeleid en de parkeernormering in woongebieden in de gemeente Zoetermeer*, Zoetermeer, 2001.

Grotenhuis, Aertjan en Kees van Hooft, *Parkeren als juridisch hoogstandje*, in: NRC Handelsblad, 24 november 2001.

Hoff, J.P. van het, en D.C. Zoutendijk, *Monitorstelsel Planwet verkeer en vervoer, T99-21*, Veenendaal, 1999.

Hoogeveen, C.P., *De dynamiek van de parkeerbalans; reactie op het Grontmij-rapport 'Parkeerbalans, instrument voor mobiliteitsbeleid'*, Quattro Management Consult, Delft, 1996.

Horen, L. van der P. van Geffen en R. van der Heuvel, *Sturend parkeerbeleid in het KAN, balanceren op het randje*, 1999.

Huibers-Haneveld, I.H.G., *Effecten van de autoluwe binnenstad*, 1994.

Hulsbeek, B. van de en G.S. Tchang, *Economische effecten van parkeermaatregelen*, in: Verkeerskunde, jrg. 47, nr. 10, oktober 1996, blz. 42-45.

Koens, B., A.J. Kooiman en R.H. van der Velden, *Gratis parkeren bestaat niet*, in: Verkeerskunde, jrg. 48, 1997, nr. 11, blz. 46-52.

Kolpron Consultants, *Beleidsadvies inzake de financiering en organisatie van parkeren in Rotterdam tot en met 2010*, Rotterdam, augustus 1999.

Kosmetiek, *Creatieve parkeeracties moeten klanten terug lokken*, september 1998.

Kruijt, Michiel, *Amsterdam haalt veruit het meest uit parkeerautomaat*, in: *Volkskrant* 19 februari 2002.

Kuijpers, C.B.F., *Meer ruimte voor parkeren?*, in: *Vexpansie*, 1999, nr. 4.

Kurri, J., *Parking policy measures and their effects on shopping and work trips – a case study in the Helsinki metropolitan area*, Nectar Conference, no. 6, 16-18 mei 2001, Espoo, Finland.

Ligtermoet, Dirk en Rien Sleurink, *De effectruimte van vraagbeïnvloedend mobiliteitsbeleid*, Gouda, 1998.

Loon, Pim van, *Exploitatie van openbare parkeergarages*, in: *Vexpansie*, september 2000, blz. 16-25.

Meurs, H., E. Meijer, J. Pommer, *No parking, no business?*, in: *Verkeerskunde*, jrg. 48, 1997, nr. 9, blz. 24-28.

Martens, Karel, *ABC-locatiebeleid in de praktijk; de rol van gemeenten, provincies en Inspecties Ruimtelijke Ordening in de doorwerking van het ABC-locatiebeleid in strategisch beleid en operationele beslissingen*, Nijmegen, 1996.

Ministerie van Economische Zaken, *Ybema pleit voor marktwerking bij parkeerbeleid in steden*, Den Haag, 1999.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DG Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, *PRIM-A; globale schatting stedelijk parkeerareaal op landelijk niveau, fase 1 (concept)*, s.l., s.a.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Structuurschema Verkeer en Vervoer*, 1976.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Evaluatie Parkeerbeleid; de Hoeksteen Getoetst*, Den Haag, 1994.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Beleideffectrapportage 1999: Beleideffectmeting Verkeer en Vervoer*, Den Haag, 2000.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2000), *"Nationaal Verkeers- en Vervoersplan"*

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *Locatiebeheer in uitvoering; een tussenstand*, Den Haag, 1994.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Rijkswaterstaat (in samenwerking met MuConsult BV), *Monitor ABC-locaties*, Den Haag, 1998.

Moor, A.P.G. de, J.S. van Vliet en H. de Groot, *Financiële scenario's voor stads- en streekvervoer*, IOO, Den Haag, 1993.

Mosch, L.P.J., *Regionaal parkeerbeleid Twente*, in: Vexpansie, 2000.

MuConsult, *Ruimtelijke effecten prijsbeleid, hoofd rapport en achtergrond document*, in opdracht van AVV, Amersfoort, 2000.

Nederveen, A.J.J. en L. Molenkamp, *Autoluwe binnenstad; het parkeerprobleem verplaatst naar de schil, een onderzoek naar overlast en mogelijke maatregelen*, Delft, 1997.

Opbergen, F.J.M. van, *Bundeling van financiën in parkeerbonds maakt gericht parkeerbeleid mogelijk*, in: CROW, *Parkeren en mobiliteit*, nr. 6, Ede, januari 1993.

Opwal, Harmen e.a. (EIRASS) (1997), *Economische effecten van parkeermaatregelen: winkelcentrum en vervoerswijze keuze van consumenten in Noord Brabant*, in: *Sturend parkeerbeleid in het KAN, balanceren op het randje Verkeerskunde*, juli/augustus 1999. @@@@

Parkeerbedrijf Rotterdam, *Jaarplan 2001 van het Parkeerbedrijf Rotterdam*, 21 juni 2000.

Parkeerbedrijf Rotterdam, *Jaarverslag 1999 van het Parkeerbedrijf Rotterdam*.

Parkeerbedrijf Rotterdam, <http://www.parkeerbedrijf.rotterdam.nl>

Parkeergroep Nederland, *Jaarrapportage 2000 betaald parkeren Veenendaal*.

Parkeermakelaar, de, <http://www.parkeermakelaar.com>.

Parkeersite, de nationale, <http://www.parkeerlijn.nl>.

PvdA Maastricht, *Trendbreuk parkeerbeleid*, <http://www.pvda.nl/~maastricht/parkeren.html>, 2000.

Raad voor Verkeer en Waterstaat, *Externe effecten en verkeer- en vervoerbeleid*; achtergrond document bij *Kiezen en sturen advies over de verbetering van de bereikbaarheid in Nederland*, Den Haag, november 1996.

Raad voor de Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en het Milieubeheer (VROM-Raad), *Mobiliteit met beleid, Advies 017*, Den Haag, 1999.

Rijksgebouwendienst, *Rijkskantoor gebouwen in cijfers, prijspeil januari 2000*, Den Haag.

Rozemeijer, Frida, *Fiscale wielklem; parkeerbelasting aftrekbaar, boete niet*, in: Vexpansie, september 2000, blz. 31.

Rothengatter, W, *Externalities of transport*, in: J.B. Polak en A. Heer-
tje (eds.), *European Transport Economics*, 1993.

Snijders, Patrick, *De economische balans van parkeren; verkennend onder-
zoek in drie gemeenten*, AVV, Rotterdam, 1995.

Sociaal Economische Raad, *Doorberekening van maatschappelijke kosten
bij verkeer en vervoer*, 99/01, Den Haag, 1999.

Tweede Kamer, vergaderjaar 1991-1992, 22 383, nr. 1, *Uitvoeringsno-
titie parkeerbeleid*.

Tweede Kamer, vergaderjaar 1996-1997, 22 383, nr. 9, *Parkeerbeleid*.

Twijnstra Gudde, *Parkeermeter 1995; inventarisatie van organisatie en
prestaties van gemeentelijk parkeerbeheer*, Amersfoort, 1997.

Verburg, Ed, *Parkeergelden groeien door*, in: *Maandstatistiek Verkeer
2000/04*, blz. 9.

Verhoef, E.T., *External effects and social costs of road transport*, in: *Trans-
portation Research*, 1994, vol. 28a, nr. 4, blz. 273-287.

Verhoef, Erik, Peter Nijkamp en Piet Rietveld, *The economics of regu-
latory parking policies: the (im)possibilities of parking policies in traffic regula-
tion*, in: *Transportation Research A*, vol. 29, nr. 2, maart 1995, blz.
141-156.

Verhoef, E.T. (Tinbergen Institute) (1996), *"Economic Efficiency and
Social Feasibility in the Regulation of Road Transport Externalities"*, Am-
sterdam.

Verkeerskunde, *Consument koopt steeds meer in eigen regio, parkeerruimte
veel belangrijker dan parkeertarief*, januari 2000.

Vexpan, *Derde Nationale Gids voor de Parkeermarkt*, 2001,
<http://www.parking-net.com/VEXPAN/Parkgids.htm>.

Vos, Carlijne, *Parkeerplaats van twee ton geen uitzondering*, in: *Volks-
krant* 14 december 2000.

VNG/SGBO, *Parkeerbeleid loont; de uitvoering van gemeentelijk
parkeerbeleid*, Den Haag, 1997.

VNG/RVM, *Van wielklem tot transferium; hoofdlijnen van het gemeente-
lijk verkeers- en vervoersbeleid*, Den Haag, 1995, blz. 39-47.

Vos, André de, *De toekomst is aan de overdekte parkeerplaats*, in: *Bin-
nenlands Bestuur*, 1999, nr. 13, blz. 22.

Vossestein, Marcel, *Als we mobiliteit op prijs stellen*, in: *bundeling van
bijdragen aan Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk* 1999.

Wit, J. de en H. van Gent, *Economie en transport*, Utrecht, 1996.

Witbreuk, M.J.G. en J.G.M. Halsema, *Parkeerreguleringen geëvalueerd: opinie van belanghebbenden over parkeerreguleringen binnen de gemeente Enschede*, Universiteit Twente, Twente, 1998.

Zwartjes, S.J., Koos van Dijken en Cees Harteveld, *De publieke kosten van parkeren, wie betaalt wat?*, Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk (CVS), 2001, blz. 571-585.