



Kennisplatform  
Verkeer en Vervoer

# Parkeerbeleid op middellange termijn

*Hoe vangen we de parkeerdruk in de toekomst op?*

*Een discussiekader*

*September 2008*





# Parkeerbeleid op middellange termijn

*Hoe vangen we de parkeerdruk in de toekomst op?*

*Een discussiekader*

*September 2008*

---

## Colofon

### *Uitgave*

Kennisplatform Verkeer en Vervoer

Postbus 1031  
3000 BA Rotterdam  
Boompjes 200  
3011 XD Rotterdam

T 010 282 5000  
E [info@kpvv.nl](mailto:info@kpvv.nl)  
I [www.kpvv.nl](http://www.kpvv.nl)

### *KpVV*

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) ondersteunt als onafhankelijk instituut de decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeers- en vervoerbeleid. Daarbij staat de huidige en toekomstige klantvraag centraal.

### *Productie*

Tekst : Sjoerd Stienstra, Grontmij Parkconsult met medewerking van John Bongarts, ParkKing en Bram van Luipen, KpVV  
Vormgeving : Ruud Overweg, KpVV  
Druk: : TDS printmaildata, Schiedam

### *Fotoverantwoording*

Kraaijvanger.Urbis : cover<sup>©</sup>, blz. 4<sup>©</sup> en 34<sup>©</sup>  
KpVV : blz. 6, 14, 16, 19 en 44  
Zwarts & Jansma Architecten : blz. 8, 15, 28 en 33  
Gemeente Groningen : blz. 23  
JMW Architectenbureau : blz. 37  
ParkKing : blz. 39, 42

### *Contactpersoon*

Bram van Luipen  
T 010 282 5047  
E [bram.vanluipen@kpvv.nl](mailto:bram.vanluipen@kpvv.nl)

### *Nabestellen*

Secretariaat KpVV  
T 010 282 5000  
E [secretaritaat@kpvv.nl](mailto:secretaritaat@kpvv.nl)

© KpVV, 2008, Gebruik van informatie uit dit rapport is toegestaan met bronvermelding.  
Gebruik van het fotomateriaal is niet toegestaan.

---

# Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b>	5
<b>1 Een toekomstperspectief voor parkeerbeleid</b>	6
<b>2 Parkeerbeleid, een gedeelde verantwoordelijkheid</b>	8
2.1 Een primaire verantwoordelijkheid van het lokale bestuur	8
2.2 Maar ook de verantwoordelijkheid van anderen	11
<b>3 Relevante ontwikkelingen voor parkeerbeleid</b>	13
3.1 Inleiding	13
3.2 Parkeerdruk, een olievlek	13
3.3 Demografie	17
3.4 Economie	19
3.5 Ruimte	21
<b>4 De gevolgen voor parkeerbeleid</b>	24
4.1 Doelstelling van parkeerbeleid	24
4.2 Vraagpunten bij het huidige parkeerbeleid	24
4.3 De parkeerproblemen van de toekomst	24
<b>5 Oplossingsrichtingen</b>	28
5.1 Centrumgebieden	28
5.2 Woongebieden	29
5.3 Bedrijvenlocaties	31
5.4 Financiën	32
5.5 Parkeren, een onderdeel van de bereikbaarheid	33
<b>6 Stellingen</b>	34





---

## Voorwoord

Op vele terreinen binnen het vakgebied verkeer en vervoer wordt vooruit gekeken, ver vooruit zelfs. De toekomstbeelden van de gebroeders Das - inmiddels literatuur uit de vorige eeuw - zijn daar een sprekend voorbeeld van. Zo niet met parkeren, er zijn wel futuristische plaatjes van parkeeroplossingen, maar systematische beschouwingen ontbreken.

Het autopark blijft maar groeien en sinds 2007 leeft de helft van de mensheid in stedelijke gebieden. Stedelijke gebieden die we om tal van redenen willen bundelen en verdichten. Dat trekt een wissel op parkeren en dwingt ons om ook op dat gebied naar de toekomst te kijken. Hoe je dat dan doet is de vraag.

Met deze notitie wil het KpVV de discussie over parkeerbeleid op middellange termijn in gang zetten. Met onder meer een schets van ontwikkelingen op het vlak van demografie, economie en ruimte - die ook goed te gebruiken is als onderlegger bij discussies over andere terreinen binnen het verkeer en vervoerbeleid - biedt dit document hiervoor een grondige basis.

Als try-out hebben we de inhoud en stellingen van deze notitie in 2007 op het World Parking Symposium in State College Pennsylvania gepresenteerd. Dat leidde daar tot de bevinding dat we met het gedachtengoed uit dit document op de goede weg zitten.

De bedoeling van deze notitie is niet alleen het debat aanjagen. Het gaat ons er om met u paden uit te stippelen op weg naar een scherper beeld van de vragen in toekomst op het vlak van parkeren en welke passende oplossingsrichtingen vanuit de vakwereld ontwikkeld kunnen worden.

Dat uw reactie meer dan welkom is spreekt voor zich.

Wim van Tilburg  
Directeur KpVV

---

*Foto links (en op de cover)  
Domus locatie,  
Rotterdam*



VISA  
MasterCard  
AMERICAN EXPRESS

The top sign is a blue cube-shaped structure with three logos on each of its visible faces. The logos are arranged vertically: VISA at the top, MasterCard in the middle, and AMERICAN EXPRESS at the bottom. The VISA logo is white with a yellow and blue border. The MasterCard logo consists of two overlapping circles, one red and one yellow. The AMERICAN EXPRESS logo is a white square with a blue border and the text 'AMERICAN EXPRESS' inside.

P  
328

The bottom sign is a blue cube-shaped structure with a large white 'P' on each of its visible faces. Below the 'P' is a small white icon of a mobile phone, followed by the number '328' in white. The sign is mounted on a grey metal pole that curves to the right.



---

## 1 Een toekomstperspectief voor parkeerbeleid

Parkeerbeleid is vooral gericht op de korte termijn, op het oplossen van de problemen van vandaag. Uit een onderzoek onder 200 gemeenten (IOO, 2002) blijkt dat de belangrijkste doelstellingen van gemeentelijk parkeerbeleid zijn:

- Optimalisering van de benutting van de bestaande parkeervoorzieningen
- Uitbreiden of handhaven van het huidige parkeeraanbod
- Genereren van (voldoende) parkeerinkomsten
- Verminderen van de parkeervraag

In veel gevallen is parkeerbeleid daarmee reactief. Er vindt over het algemeen onvoldoende bezinning plaats over de ontwikkelingen op langere termijn, waardoor structurele oplossingen onvoldoende voet aan de grond kunnen krijgen. Slechts in de grotere gemeenten wordt in beperkte mate nagedacht over beheersing van de vraag naar parkeerruimte.

Dit is een probleem dat zich op meerdere vlakken in ruimtelijk-infrastructurele planvorming voordoet. De tijdshorizon waarop deze plannen worden beoordeeld is aanzienlijk korter dan de levensduur van infrastructuur en gebouwde omgeving, zeker wanneer ook nog rekening wordt gehouden met de lange voorbereidingstijd alvorens de plannen worden gerealiseerd. Projecten als de Betuwelijn, Vinex-locaties of de Rijnboog in Arnhem vragen jaren, zo niet decennia van voorbereiding en bouw, waardoor bij het begin van feitelijk functioneren de dimensionering is gebaseerd op inzichten die inmiddels kunnen zijn ingehaald door versnelling of ombuiging van trends, nieuwe inzichten of trendbreuken (bijvoorbeeld maatschappelijke veranderingen, economische ontwikkelingen, automatisering; zie de column 'De robuustheid van ruimtelijk-infrastructurele plannen' van Bert van Wee in Verkeerskunde, maart 2006).

De tijdshorizon die wordt gebruikt om ruimtelijk-infrastructurele plannen te beoordelen, is veel korter dan de levensduur van infrastructuur en de gebouwde omgeving. Daardoor blijft een groot deel van de levensduur van infrastructuur en ruimte buiten beeld in de gangbare ex ante evaluaties.

Bert van Wee, 'De robuustheid van ruimtelijk-infrastructurele plannen', Verkeerskunde, maart 2006

Het is daarom zinvol op een meer samenhangende wijze na te denken over de toekomst van het parkeren in de stad. Er komt dan meer zicht op kansrijke, structurele mogelijkheden om de continue spanning tussen leefbaarheid en kwaliteit van de ruimtelijke inrichting versus parkeren, bereikbaarheid en mobiliteit in een beter evenwicht te brengen.

Daarbij zal ook een inschatting moeten worden gemaakt van het maatschappelijk draagvlak dat voor de mogelijke, wellicht onconventionele, toekomstrichtingen, verkregen zou kunnen worden.

---

Uitgangspunt van de overheid bij het huidige mobiliteitsbeleid is dat automobilititeit op zich niet wordt beperkt. We zullen dan ook dienen te zorgen voor een goede infrastructuur –waaronder de parkeerinfrastructuur- waarbij de vraag- en aanbodzijde beter met elkaar in balans is.

Verder is het interessant eens te bezien of het huidige beleid en daarbij behorende parkeeropbrengsten, die nu nog positieve bedrijfsresultaten kennen, in de toekomst niet zullen veranderen in grote kostenposten voor de lokale overheden door de consequenties van de huidige beleidskeuzen in samenhang met de ontwikkeling van de parkeermarkt.

Er zullen structurele keuzes gemaakt moeten worden om de toenemende parkeerdruk in centra en woongebieden op te kunnen vangen, en tegelijkertijd het parkeersysteem realiseerbaar en financieerbaar te houden. (Ondergrondse) parkeervoorzieningen, niet alleen in de stadscentra, maar ook voor vergunninghouders in de omliggende woongebieden, kunnen daarin een essentiële rol spelen; niet alleen voor de structurering van de parkeerproblematiek, maar ook voor een verbetering van de woonomgeving. Door het automatisme van ‘de auto voor de deur’ te doorbreken kan een selectiever autogebruik op gang komen, met alle positieve gevolgen voor leefomgeving en gezondheid van dien. Om deze ontwikkelingen mogelijk te maken zijn evenwel onconventionele maatregelen noodzakelijk, bijvoorbeeld in juridische en fiscale zin.

In dit discussiedocument worden een aantal van deze perspectieven van het parkeerbeleid op (middel-)lange termijn verkend. Het onderzoek voor dit document en de rapportage zijn uitgevoerd door Sjoerd Stienstra van Grontmij Parkconsult. Bram van Luipen (KPVV) en John Bongarts (ParkKing) vervulden daarbij een nuttige en inspirerende klankbordfunctie.

Met dit rapport wordt een aanzet gegeven tot een discussie over een structurele, duurzame vormgeving van het parkeerbeleid voor de toekomst, door dilemma's en keuzes die daarbij spelen in beeld te brengen. Verwacht wordt dat daarmee een bijdrage zal worden geleverd tot een herbezinning op de uitgangspunten van parkeerbeleid en een herziening van de aanpak van de parkeerproblemen.

---

*Plan Amfora, Amsterdam*



---

## 2 Parkeerbeleid, een gedeelde verantwoordelijkheid

### 2.1 Een primaire verantwoordelijkheid van het lokale bestuur

Parkeerbeleid is een primaire verantwoordelijkheid van het lokale bestuur. De regionale verantwoordelijkheid beperkt zich tot het niveau van locatiebeleid, waarin bereikbaarheid een randvoorwaarde is en tot het niveau van aanvaardbare bandbreedtes voor gemeentelijke parkeernormen.

In het verleden heeft de rijksoverheid een sterkere invloed op het parkeren gehad, en –onder invloed van het toenemende autobezit– is het niet ondenkbaar dat ook in de toekomst een situatie gaat ontstaan waar op nationaal niveau meer overheidsbemoeienis met het parkeren ontstaat. Zo heeft het Ruimtelijke Planbureau een onderzoek uitgevoerd naar de te verwachten ontwikkeling van het autobezit in woonwijken met de strategische vraag of dit een nationaal probleem wordt. (Resultaat komt medio 2008.)

Parkeernormen leveren een bijdrage aan de lokale bereikbaarheid, de economie en de leefomgeving. In beginsel is het aan de gemeenten om daaraan in hun plannen invulling te geven. Indien gemeenten in een regio niet tot overeenstemming komen over parkeernormen per locatie, leggen provincies en WGR-plusregio's via de essentiële onderdelen in de PVVP's en RVVP's bandbreedtes vast voor locatiegerichte parkeernormen, waarbinnen gemeenten uiteindelijk per locatie de bijbehorende parkeernormen vaststellen.

Gemeenten voeren een actief onderling afgestemd parkeerbeleid dat gericht is op een goede parkeerregulering en het tegengaan van parkeeroverlast.

Bron: Nota Mobiliteit deel III, Kabinetsstandpunt, Essentiële onderdelen blz. 122

Door de sterke inperking van het centrale en regionale beleid is een grote diversiteit van regels ontstaan bij de gemeenten. Ook de inzichten hoe het parkeerprobleem moet worden opgelost verschillen per gemeente. Het oplossen van parkeerproblemen is vaak maatwerk en daardoor ook niet allemaal te vatten binnen een centraal beleid.

Veel gemeenten hebben het parkeerbeleid verankerd in parkeernota's en proberen te sturen op basis van het aantal parkeerplaatsen, de ruimtelijke verdeling van de parkeerplaatsen en door middel van prijs en kwaliteit.

De dagelijkse praktijk van het opzetten en uitvoeren van parkeerbeleid is dat daarmee een oplossing wordt gezocht voor de problemen van vandaag. In steeds meer gemeenten raken daarbij de grenzen van de oplossingsmogelijkheden in zicht, terwijl de problematiek zich nog steeds verder ontwikkelt. De groei van het autobezit, plus de tendens dat de gemiddelde auto groter, breder en hoger wordt, leidt er toe dat de druk van het parkeren op de openbare ruimte verder toeneemt, en zich als een olievlék uitbreidt over de gebouwde omgeving.



---

### Politieke kleur en parkeerbeleid

Per gemeente verschillen de karakters van de plaatselijke partijen en de zetelverhouding. De PvdA van de ene gemeente is weer anders dan die van de andere gemeente. Dit geldt voor alle partijen gelieerd aan landelijke partijen en voor alle plaatselijke partijen. Het is daarom moeilijk om een algemeen gestelde relatie te suggereren tussen politieke kleur en het parkeerbeleid. Toch zijn er herkenbare verschillen te zien tussen duidelijk progressieve partijen en dito liberale partijen. Hieronder wordt een (zwart/wit gestelde) typering weergegeven, die in de praktijk vaak zichtbaar is, maar af kan wijken. Daarnaast zijn er natuurlijk ook nog meningen van partijen in het middenveld die invloed hebben op uiteindelijke keuzes.

Een meer progressief beleid ('links') uit zich als minder vraagvolgend wat de inpassing van parkeergarages betreft, maar meer sturend. Daarin worden de parkeervoorzieningen meer naar de rand van bestemmingsgebieden gestuurd, wat ten goede komt van de verblijfskwaliteit en het milieu.

De markt wordt meer op afstand gehouden, omdat de doelen van de markt (veel geld verdienen) niet overeenstemmen met de sociale doelen van links (groepen met lage inkomens voldoende mobiliteitsmogelijkheden verschaffen). Progressieven zien in de regel meer taken als hun verantwoordelijkheid en kiezen er dan vaak voor taken binnen de gemeentelijke organisatie uit te voeren. Bij een kerntakendiscussie zullen progressieven meer geneigd zijn tot het afslanken van de organisatie door het op afstand plaatsen van gemeentelijke onderdelen en door samenwerking tussen gemeenten (meer voor minder).

Bij liberalen ('rechts') zal parkeerbeleid meer vraagvolgend worden ingezet. Parkeervoorzieningen moeten worden geplaatst op de locaties waar de automobilist wil zijn. De parkeerplek heeft dan ook meer waarde.

Samenwerken met de markt is voor liberaal georiënteerden in de regel een soort geloof. Marktpartijen hebben in haar ogen de beste kwaliteiten om parkeertaken te verrichten. De ambtelijke organisatie moet zich in haar ogen beperken tot de taken die niet uit te besteden zijn. Bij een kerntakendiscussie zullen liberalen geneigd zijn tot het afslanken van de organisatie door het uitbesteden van taken aan de markt (bijvoorbeeld door Publiek Private Samenwerking).

Bron: Parkeertaken bij gemeenten, KpVV, maart 2007

Nu wordt hierop nog vaak gereageerd door het op steeds grotere schaal invoeren van zones voor vergunninghoudersparkeren voor bewoners. Op termijn zal dit echter geen oplossing kunnen bieden, ook al omdat door een dergelijke maatregel de gebruiksmogelijkheden van de (schaarse) parkeerruimte worden beperkt in plaats van geïntensiveerd.

Verder valt het gebrek aan expertise binnen veel gemeentelijke organisaties dagelijks in de markt waar te nemen. Bij de gemeenten is expertise op het gebied van de uitvoerende taken van het straatparkeren veelal wel beschikbaar, doch kan nog veel worden verbeterd aan kennis en ervaring op het gebied van de bedrijfseconomische en marketing aspecten van parkeren.

Er zouden honderden miljoenen bespaard kunnen worden wanneer de bedrijfseconomische kant van het parkeren op gemeentelijk niveau meer aandacht zou krijgen. Dit zou ook kunnen leiden tot een positiever imago van de consument voor de parkeer-

Inwoners Huiswaard luiden noodklok over toekomstig parkeerprobleem

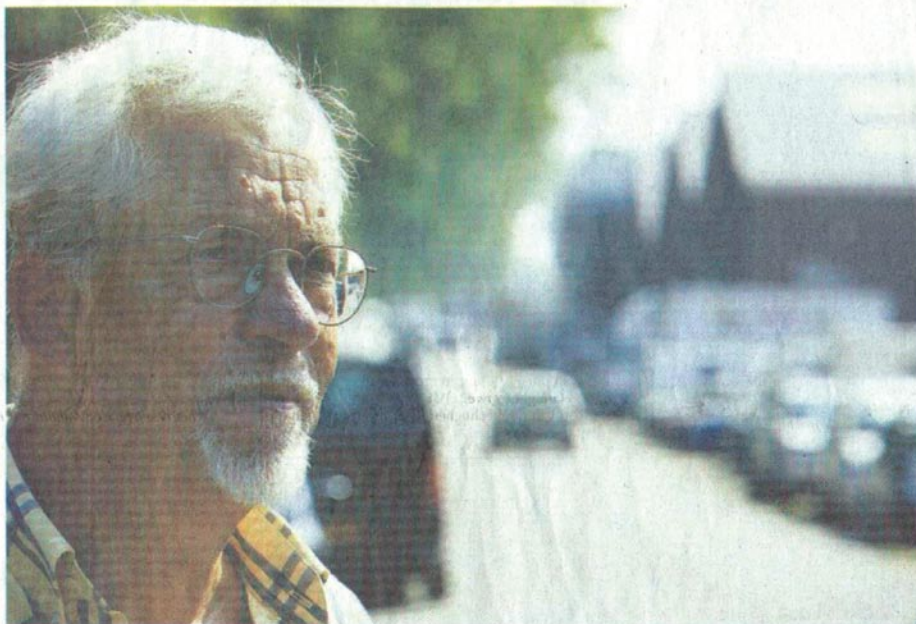
## Vrees voor 'luchtbed-effect'

DOOR EVELINE ROSLOOT

ALKMAAR - In en om de wijk Huiswaard staan een hoop veranderingen op stapel. De Wijkraad heeft daar op zich niets op tegen, maar voorspelt bij monde van Wim Visser dat parkeren in de wijk steeds problematischer gaat worden. Daarom roept de Wijkraad de gemeente op om in hun plannen ook aandacht te hebben voor de parkeerproblemen die de hervormingen in hun wijk zullen geven.

Het meest prangende probleem op dit moment vormt de invoering van betaald parkeren in Overstad. Alleen in de Zijperstraat kan nog gratis worden geparkeerd, maar binnenkort zullen ook in deze straat parkeermeters komen te staan. Het gevolg, zo vrezen de bewoners van Huiswaard, is dat de mensen die nu de auto nog gratis in Overstad zetten, straks het spoor overduiken en in hun straat de plekken innemen. Ook het nieuwe gebouw van het Horizon College, achter het gerechtsgebouw, zal voor meer parkeerders zorgen, denken de bewoners. Daarnaast wordt Muiderwaard hervormd en komt er een parkeergarage bij het station Alkmaar-Noord. Deze ontwikkelingen zullen de parkeermogelijkheden in de buurt onder druk zetten, denkt Visser van de Wijkraad Huiswaard. „Omdat het hier in de wijk nog steeds gratis parkeren is, zijn wij straks de pineut. Het is als met een luchtbed. Als je ergens drukt, gaat de lucht naar de omliggende plekken.”

De 'B-waarden' - de straten



Wim Visser in de Zijperstraat, nu zomers rustig, normaal gesproken uitpuilend van de gratis parkeerders.

FOTO JIFOTO/TOM RUIJTER

Bannewaard, Bregwaard en Broekerwaard - die het dichtst bij Overstad liggen, hebben er al mee te kampen. Peter Harms, woonachtig op de Bannewaard, bevestigt dit. „Veel mensen parkeren hier, halen een fiets uit hun auto en gaan dan verder naar het centrum.” Zijn overbuurvrouw Sonja

Stam ondervindt ook overlast. „Soms rijd ik 's ochtends weg en als ik even later terugkom, kan ik alleen nog aan het eind van de straat of zelfs in een andere straat mijn auto kwijt.”

De buurtbewoners denken dat ook hun wijk straks van meters wordt voorzien of een parkeergebied voor belanghebbenden

wordt. In beide gevallen gaat het hun geld kosten en zal het overlast bezorgen voor familie en vrienden die op visite komen. Wethouder Arie Epskamp verzekert echter dat van betaald parkeren nog lang geen sprake is. „Dat is de allerlaatste optie. We zitten nu nog in de studiefase en hopen rond september of okto-

ber een voorstel te hebben.” Uitgangspunt is dat de buurtbewoners geen overlast krijgen van het 'verdringingseffect', ook al kan de wethouder niet uitsluiten dat bepaalde plekken in de wijk toch hinder zullen ondervinden. „We willen een totaalpakket voor de wijk en niet voor ieder hoekje een eigen oplossing.”

maatregelen, wanneer deze worden ondersteund door een betere voorlichting en een commerciële aanpak op het gemeentelijk niveau.

De trend in parkeerbeleid is dat parkeerbeleid steeds meer een integraal onderdeel zal worden van stedelijke planning. Het Europese COST-342 project heeft dat duidelijk aangetoond. Parkeermaatregelen worden daarin een instrument om een gebied én bereikbaar te houden én de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.

Uit dat onderzoek bleek ook dat Nederland één van de landen is waar deze ontwikkeling het eerst te verwachten is. Parkeren als onderdeel van stedelijke planning vergt echter een omslag in het denken bij de verschillende betrokken diensten van de lokale overheid, die voor een groot deel nog zijn beslag zal moeten krijgen.

Eigenlijk is het niet zo vreemd dat Revenue Management (RM) nog nauwelijks in de praktijk toegepast wordt. Voor het 'spelen' met tarieven is kennis van het parkeergedrag van klanten nodig. Op dit moment ontbreekt die kennis of is op zijn minst onvoldoende. Dat is jammer, want daarmee is er geen basis om met vertrouwen na te denken over het invoeren van RM in de parkeerindustrie.

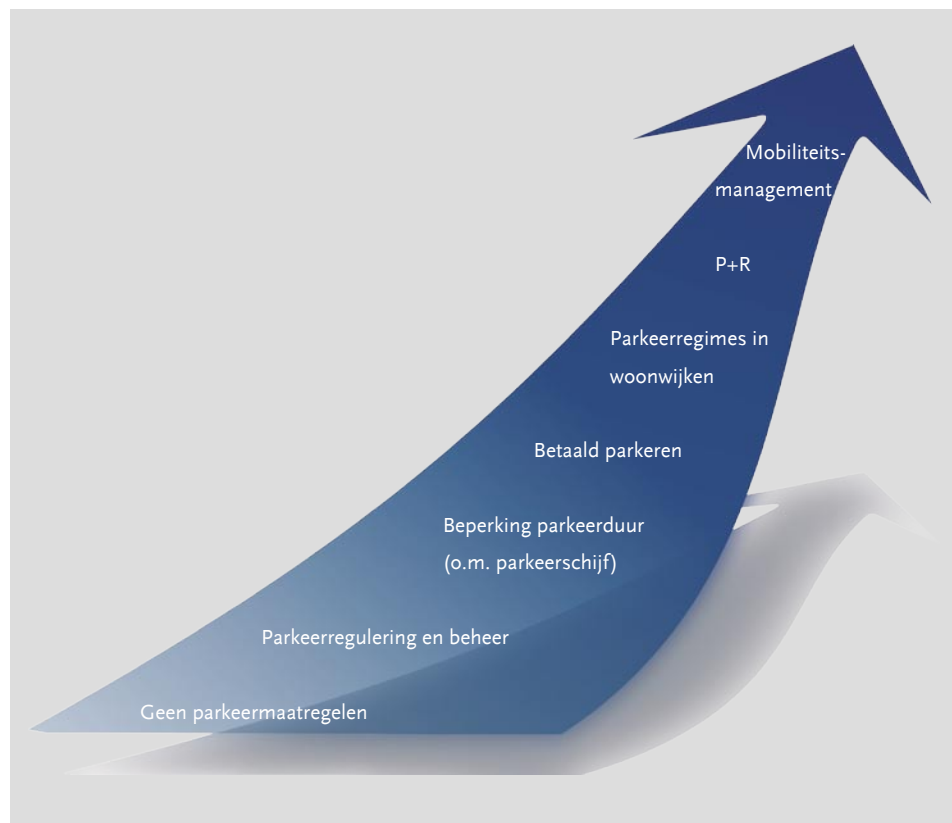
Er wordt bij parkeerbedrijven het nodige onderzoek gedaan naar het gedrag van klanten. Toch ontbreekt er veel informatie om verantwoorde commerciële beslissingen te nemen. Vaak is de volgende informatie beschikbaar:

- Ervaringscijfes en –getallen. Derhalve de kennis in de hoofden van degenen die betrokken zijn bij de dagelijkse operatie van de garages. Deze kennis wordt maar in beperkte mate onderbouwd met harde data;
- Informatie uit periodiek onderzoek onder (potentiële) klanten en gegevens uit eenmalige of periodieke tellingen in en rond de parkeergarage. Op zijn best bevat deze informatie gegevens met momentopnamen van het gebruiksgedrag.
- De standaardrapportages die door de parkeerapparatuur worden gegenereerd. Deze vormen vaak slechts een deel van hetgeen beschikbaar zouden kunnen zijn en moeten soms ook met veel kunst en vliegwerk worden opgediept.

Het is al lang bekend dat in de parkeerapparatuur een schat aan data wordt opgeslagen. In beginsel wordt door de apparatuur ieder parkeerhandeling (inrijden, uitrijden, betaling) geregistreerd. Al die handelingen bij elkaar geven een beeld van het parkeergedrag in de garage. Als de exploitant die data met moderne business intelligence software gaat analyseren dan is RM toch binnen hand bereik?

Bron: Zonder goede informatie begin je niets!, Ernst Bos, Erik Braun; Verkeerskunde dec. 2003

*Parking evolution  
Eindrapport COST-342  
'Parking measures and  
their effects on mobility  
and the local economy'*





---

## 2.2 Maar ook de verantwoordelijkheid van anderen

Een goede bereikbaarheid, en daarmee ook een goed parkeerbeleid vraagt een goed samenspel tussen de verschillende betrokken partijen. Parkeerbeleid is daarom niet alleen een zaak van de lokale overheid, maar vraagt ook een actieve participatie van betrokken burgers en bedrijfsleven.

In de nota over lokatiebereikbaarheid van de Raad voor verkeer en Waterstaat, onder de toepasselijke titel 'ieder zijn deel' (juni 2004) is dit nader uitgewerkt. De adviezen van deze raad in het volgende kader weergegeven.

### Locatiebereikbaarheid: ieder zijn deel

#### Adviezen aan de locatie gebruiker

- Werk samen met de overige gebruikers
- Maak van goede bereikbaarheid een kosten bespaarder en/of een inkomstenbron

#### Adviezen aan de locatie-gebruiker

- Exploiteer de locatie als dagelijks evenement
- Zorg voor balans bij de exploitatie van vastgoed en ontsluiting

#### Adviezen aan de locatie-ontwikkelaar

- Ontwikkel vastgoed als de bereikbaarheid is gegarandeerd
- Zorg voor balans bij de exploitatie van vastgoed en ontsluiting

#### Adviezen aan de rijksoverheid in het bijzonder

- Scherp de verantwoordelijkheidsverdeling en samenwerking aan
- Pas wetgeving aan zodat er ruimte voor nieuwe bereikbaarheidsoplossingen ontstaat
- Ontwikkel en trek een actieprogramma 'naar dienstverlening in bereikbaarheid'
- Kies in de Nota Mobiliteit voor een duidelijke (her)verdeling van rijks gelden
- Verbreed het financiële instrumentarium voor bereikbaarheid

#### Adviezen aan overheden in het algemeen voor verdeling van geld en aandacht

- Kies voor verschillende schaalniveaus
- Kies voor een combinatie van criteria
- Bepaal vooraf de spelregels voor de keuze.

Uit: Ieder zijn deel, locatiebereikbaarheid anders aanpakken; Raad voor Verkeer en Waterstaat, juni 2004





---

## 3 Relevante ontwikkelingen voor parkeerbeleid

### 3.1 Inleiding

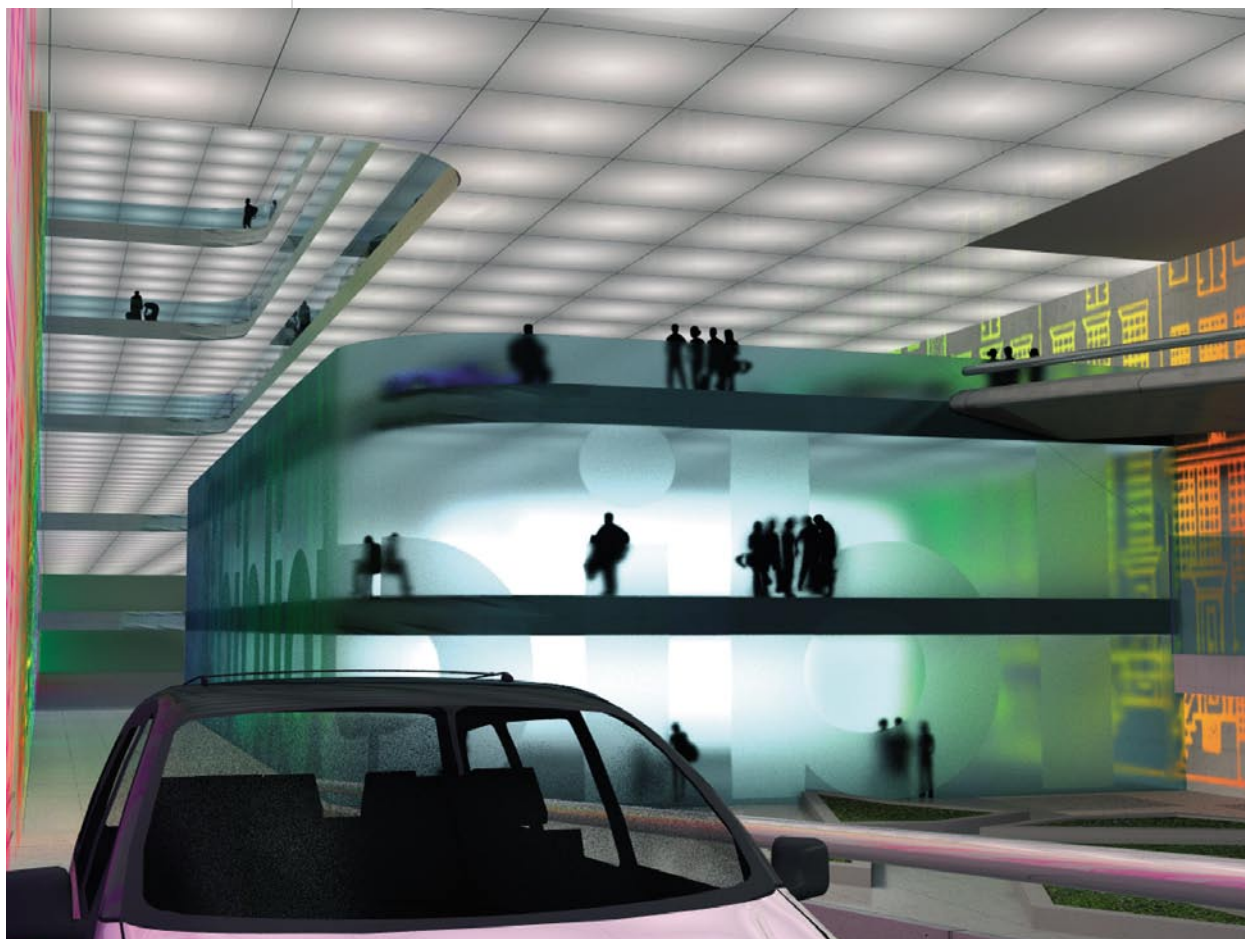
Dit hoofdstuk beschrijft de ontwikkelingen op het gebied van parkeerdruk, demografie, economie en ruimte. Dit biedt de context van waaruit de dilemma's rond het parkeren in de nabije toekomst zichtbaar worden en oplossingsrichtingen ontworpen kunnen worden.

### 3.2 Parkeerdruk, een olievlek

Onlangs zijn nieuwe cijfers verschenen over een verdere toename van het autobezit in Nederland. In tien jaar tijd is het aantal auto's in Nederland met ruim 25% toegenomen, en het laat zich aanzien dat de toename van het aantal auto's in Nederland zich de komende jaren verder zal voortzetten.

Als het autobezit wordt uitgedrukt in aantallen per vierkante kilometer blijkt Nederland als geheel wel het meest automobiele land van Europa, op elke km<sup>2</sup> staan/rijden 162 auto's. (bron: CPB) In verstedelijkte gebieden in binnen- en buitenland zullen waarschijnlijk nog hogere dichtheden worden bereikt.

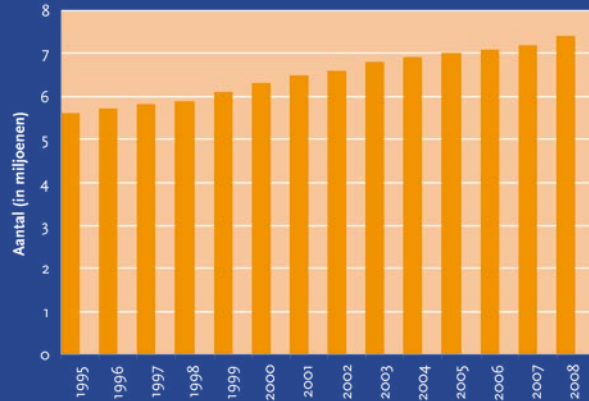
.....  
*Plan Amfora, Amsterdam*





Op 1 januari 2008 stonden er in Nederland bijna 7,4 miljoen personenauto's geregistreerd. Het autopark is daarmee in tien jaar tijd met ruim 25% toegenomen.

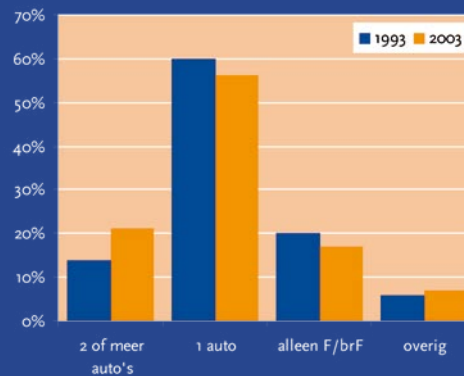
Aantal personenauto's op  
1 januari  
Bron CBS



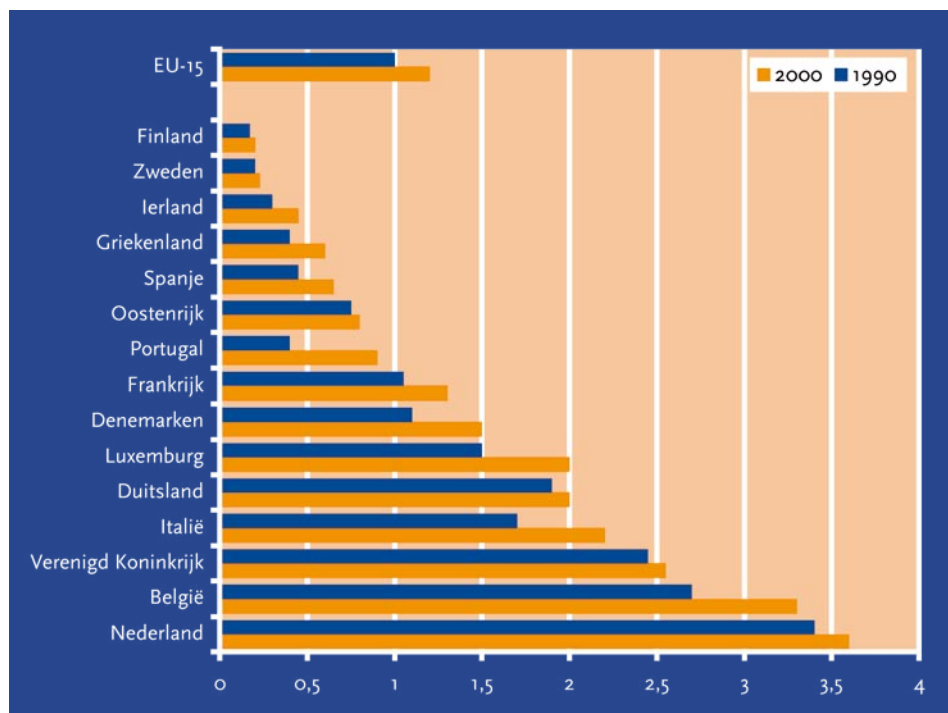
De groei van het autopark overtreft in sterke mate de toename van de bevolkingsomvang. De bevolking nam in dezelfde periode slechts toe met ruim 5%.

De groei van het autopark is mede een gevolg van het toenemende bezit van tweede en derde auto's. Beschikte in 1993 nog 14% van alle huishoudens over twee of meer auto's, in 2003 was dat al opgelopen naar 21%.

Huishoudens en voertuigbezit  
1993 en 2003  
Bron CBS



Dichtheid autobezit per km<sup>2</sup> in Europa  
 (bron: De sociale staat van Nederland 2003, CPB)

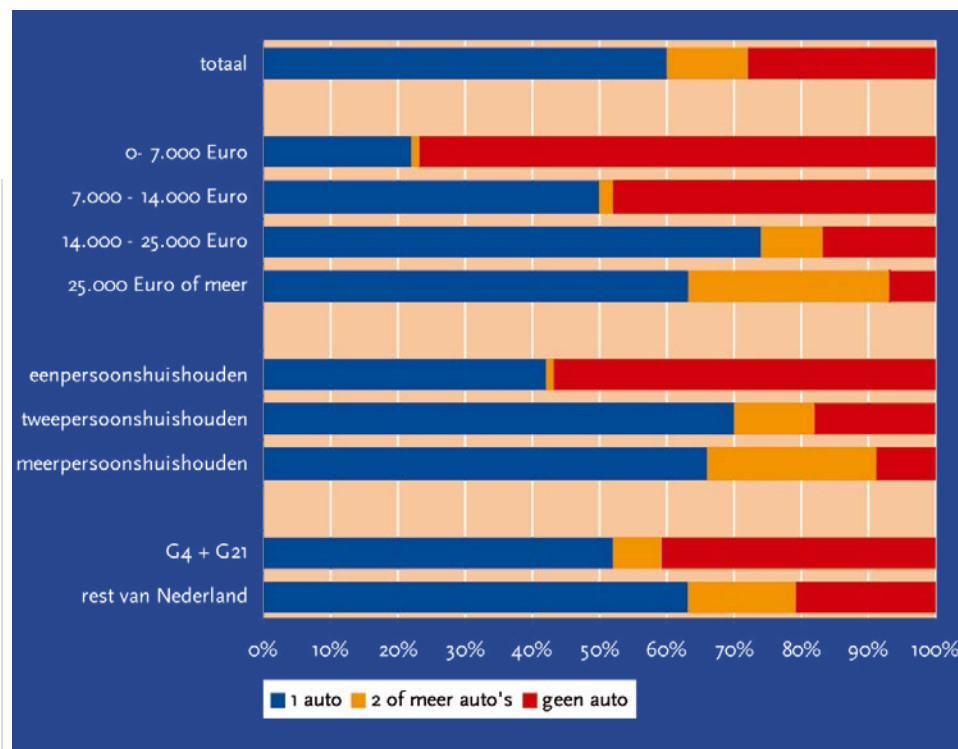


Inmiddels beschikt driekwart van de huishoudens over een auto, een op de vijf zelfs over twee of meer auto's (in 1990 was dit nog 13%). Toch bestaan er (nog) wel grote verschillen in het al dan niet hebben van de auto tussen de diverse typen huishoudens. Met name het huishoudinkomen lijkt hier bepalend. Hoe hoger het inkomen, des te groter het autobezit: slechts een derde van de huishoudens met een jaarinkomen tot 14.000 euro heeft de beschikking over een auto; boven de 14.000 euro neemt het autobezit aanzienlijk toe, van 70% in de categorie 14.000 tot 20.000 euro tot bijna 95% in de huishoudens met een jaarinkomen van meer dan 27.000 euro.

Het tweede autobezit neemt vooral toe in huishoudens met een inkomen van meer dan 20.000 euro; in de hoogste inkomensgroep ligt het inmiddels op bijna 40%. De grootte van het huishouden en het al dan niet hebben van kinderen lijkt voornamelijk van invloed op het bezit van een tweede auto: hoe groter het huishouden en hoe meer kinderen, des te vaker heeft men een tweede auto. Ook de verstedelijkingsgraad speelt een rol: in de grote steden beschikken minder mensen over een auto dan daarbuiten (hoofdzakelijk dankzij het kwalitatief hoogwaardige openbaar vervoer in grote en middelgrote steden).

De sociale staat van Nederland 2003, L. Harms, CPB, 2003

Autobezit naar kenmerken van huishoudens  
(bron: De sociale staat van Nederland 2003, CPB)



Er zal de komende jaren hierdoor een nog groter beslag worden gelegd op de schaarse openbare ruimte en het zal daarom nog meer creativiteit vergen van de beleidsmakers om te komen tot een effectief en beheersbaar parkeerbeleid. Een recent onderzoek van de Volkskrant toonde aan dat dit probleem niet alleen speelt in de oudere woonwijken, die zijn ontworpen in tijden dat het autobezit nog laag tot zeer laag was, maar zich ook in de meest recente Vinex-wijken voordoet. In vrijwel alle onderzochte Vinex-wijken wordt inmiddels getracht het aantal parkeerplaatsen te verhogen; vaak met 15 tot 20% of meer ten opzichte van de oorspronkelijk ontworpen parkeercapaciteit. (De Volkskrant, 16 maart 2006).

### 3.3 Demografie

In de vorige eeuw is de bevolkingsgroei explosief gegroeid. Rond 1900 bedroeg het aantal inwoners van Nederland 5 miljoen, in 2000 was dat gestegen tot bijna 16 miljoen. De verwachting is dat hierin de komende decennia een omslagpunt wordt bereikt, vanaf omstreeks 2035 wordt verwacht dat de bevolking van Nederland zich zal stabiliseren of in omvang zal gaan afnemen. In sommige delen van Nederland (Zuid-Limburg, Noordoost-Groningen) is deze bevolkingsdaling reeds ingezet, of zal dat op korte termijn gaan gebeuren. Tot 2035 zal de bevolking weliswaar nog licht toenemen, maar niet meer in hetzelfde tempo als in de 20<sup>e</sup> eeuw. De te verwachten bevolkingskrimp is overigens niet uniek voor Nederland, maar is een wereldwijd verschijnsel. In Oost-Europa is de daling al ingezet, en vanaf circa 2075 wordt wereldwijd een dalend bevolkingsaantal verwacht.



Oorspronkelijke en  
bijgestelde parkeernor-  
meringen vinex-wijken  
Bron: onderzoek Volks-  
krant; 'Iedere avond veel  
te veel blik in de wijk', 16  
maart 2006

	Parkeernormering (pp/ woning)		
	Oorspronkelijk	Latere uitbreiding tot	Procentuele toename
Vathorst	1,6	1,9	19 %
De Grootte Wielen	1,3	1,8	39 %
De Volgerlanden	1,5	1,7	13 %
Brandevoort	1,6	1,7	6 %
Almere-Poort	1,6	1,6	0 %
Houten-Zuid	1,4	1,6	16 %
Wateringse veld	1,35	1,6	20 %
Haarlemmermeer	1,5	1,6	7 %
Leidscheveen	1,25	1,6	24 %
Ypenburg	1,23	1,5	22 %
Carnisseland-Portland	1,3	1,5	15 %
Meerhoven	1,3	1,5	15 %
Leidsche Rijn	1,2	1,5	25 %
Oosterheem	1,5	1,5	2 %
Saendelft	1,3	1,5	12 %
IJburg	1	1,25	25 %

De twintigste eeuw was ook de eeuw van de 'ontgroening'; het aandeel 0-19 jarigen in de totale bevolking daalde van 44% in 1900 tot 24% aan het eind van de eeuw. Het aantal ouderen (60+) is vooral aan het eind van de eeuw gaan toenemen, van 9% in 1900 en 11% in 1950 naar 18% van de totale bevolking in 2000 (Bron: Bevolkingsatlas van Nederland, demografische ontwikkelingen van 1850 tot heden, NIDI, 2003). De prognose is dat de ontgroening zich niet verder zal doorzetten, maar dat de vergrijzing verder zal gaan en rond 2038 een maximum zal bereiken. Een van de gevolgen daarvan is dat er in Nederland al op korte termijn rekening zal moeten worden gehouden met een daling van de omvang van de potentiële beroepsbevolking.



---

**Enkele conclusies uit het rapport 'Structurele Bevolkingsdaling, een urgente nieuwe invalshoek voor beleidsmakers, W. Derks, P. Hovens, L. Klinkers, februari 2006**

1. De 21e eeuw wordt de eeuw van de overgang van groei naar krimp van de bevolking: de wereld als geheel rond 2075, Nederland rond 2035. Noch met bevolkingspolitiek, noch met immigratie valt die daling tegen te gaan.
2. De vergrijzing en bevolkingsdaling vormen geen bedreiging voor de welvaart. De bron van de doorgaande groei is de stijging van de arbeidsproductiviteit.
3. De lichte groei van de bevolking in de komende decennia is geconcentreerd in de Randstad. De perifere provincies krijgen te maken met een aanzienlijke bevolkingsafname.
4. Er zal er een concurrentie ontstaan tussen landen en tussen regio's om mensen aan te trekken en vast te houden. Zonder een bepaalde hoeveelheid inwoners/ werkzame beroepsbevolking, ontstaat er overcapaciteit aan kantoren, bedrijventerreinen, scholen, energiecentrales, wegen, spoorwegen et cetera – en dus kapitaalverlies.
5. Structurele krimp van de potentiële beroepsbevolking, begint zich in Nederland op steeds grotere schaal voor te doen en is over ruim vijf jaar vrij algemeen.
6. Nu de Nederlandse economie uit het dal klimt gaat de vraag naar arbeidskrachten weer groeien, bij een teruglopende potentiële beroepsbevolking. De werkloosheid zal daarom snel gaan dalen en de arbeidsparticipatie zal verder stijgen.
7. De aankomende daling van het aantal werkenden zal leiden tot een daling van het woon-werkverkeer en daarmee op den duur tot een afname van de fileproblematiek.
8. De structurele krapte op de arbeidsmarkt en de aankomende daling van het aanbod van arbeidskrachten kan grote invloed hebben op de behoefte aan bedrijventerreinen.
9. De behoefte aan groei van het aantal woningen blijft nog lang bestaan, maar de omvang de groei neemt geleidelijk af, en de samenstelling van de vraag verandert. Als gevolg van de veranderende samenstelling van de bevolking qua leeftijd (vergrijzing), gevoegd bij ontwikkelingen als individualisering, langer in eigen huis wonen door ouderen en extramurale huisvesting van gehandicapten moet de woningvoorraad meer groeien dan op basis van de ontwikkeling van het aantal inwoners verwacht zou kunnen worden.
10. De aanpassing van de woningvoorraad aan de veranderende behoefte zal steeds minder via de groei van de woningvoorraad en steeds meer via sloop en vervangende nieuwbouw plaats vinden.
11. In het kielzog van de autonome bevolkingsdaling in perifere regio's dreigen ook de voorzieningen te verdwijnen: middenstand, banken, kleine ziekenhuizen, buslijnen, postkantoren, supermarkten et cetera. Het is denkbaar dat zich daardoor een verhoogde emigratie uit dergelijke gebieden gaat voordoen in de richting van centrumgemeenten waar medische -, zorg-, mobiliteits- en culturele voorzieningen nog aanwezig zijn.

---

### Reactie van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op het rapport 'Structurele bevolkingsdaling'

Vanuit nationaal perspectief is krimp van de bevolking (...) een zwaar woord, stagnatie van de bevolkingsgroei typeert de ontwikkeling van de bevolkingsomvang beter. Volgens de nationale prognose van het CBS stijgt het inwonertal van Nederland van nu 16,3 miljoen naar 17,0 miljoen in 2035, daarna zet een zeer langzame daling in tot 16,9 miljoen inwoners in 2050. ...

De beroepsbevolking gaat al veel eerder dalen: de potentiële beroepsbevolking blijft tot 2011 constant op ca. 11 028 000 waarna, een langzame daling inzet tot 10,6 miljoen in 2046.

Regionaal verschilt het tijdstip waarop de verwachte krimp inzet wel: in regio's als Zuid-Limburg, delen van Oost-Groningen, Zeeuws-Vlaanderen en Haarlem is de bevolkingsdaling al ingezet, terwijl in andere regio's ook in de toekomst de bevolking naar verwachting zal blijven groeien. ...Door de ontwikkeling van de woningbouwbehoefte zorgvuldig te monitoren kan eventueel tijdig gereageerd worden.

Bij dit soort lange termijn prognoses is overigens enige relativisering op zijn plaats. ...Met een scenario-aanpak zijn onzekerheden rond economische ontwikkeling, gedrag, mobiliteit of bevolkingsontwikkeling beter in beeld te brengen. Momenteel zijn de samenwerkende planbureaus bezig hun grote lange termijn scenario studie Welvaart en Leefomgeving bezig af te ronden.

Een nuancering bij het rapport ten aanzien van de mobiliteitsontwikkeling is echter dat niet alleen de ontwikkeling van de beroepsbevolking bepalend is voor de omvang en de aard van het verkeersaanbod, maar bijvoorbeeld ook ruimtelijke verdunning en spreiding, economische ontwikkelingen en de ontwikkeling van vrijetijdsbesteding. Vele factoren samen zullen invloed hebben op de ontwikkeling van de mobiliteit. Na verschijning van de WLO-scenario's zal het ministerie van Verkeer en Waterstaat daar eventueel nader sociaal economisch onderzoek naar laten verrichten.

Brief van de Minister van VROM, Tweede Kamervergaderjaar 2005-2006, 30 300 XI, nr 121

Ouderen zijn in het algemeen minder mobiel dan jongere leeftijdsgroepen. Voor een belangrijk deel heeft dit te maken met de soorten activiteiten; na 65 jaar valt het woon-werkmotief als belangrijke verplaatsingsreden weg (zie ook figuur 8.2). Maar ook voor andere bezigheden buitenshuis zijn ouderen minder vaak actief: 65-plussers verplaatsen zich minder veelvuldig voor huishoudelijke en vrijetijdsactiviteiten dan de 35-64-jarigen. Uit cohorteffectonderzoek is bekend dat dit echter gedeeltelijk een generationeel verschijnsel is: elke generatie genereert meer mobiliteit dan de voorgaande (zie bv. Mu-Consult 1998). Anders gesteld: de ouderen van de toekomst zullen naar verwachting meer mobiliteit genereren dan de huidige generatie ouderen.

De sociale staat van Nederland 2003, CPB



---

De veranderingen in de omvang en samenstelling van de bevolking zullen ingrijpende gevolgen op sociaal en economisch gebied, en ook op het vlak van de mobiliteit zullen effecten verwacht kunnen worden. Zo zal een daling van de beroepsbevolking –zeker als dit gecombineerd zou gaan met een verdere toename van telewerken- leiden tot een afname van woon-werkverkeer. De toename van het aandeel (mobielere) ouderen zou gelijktijdig een toename van verkeer met ‘vrije-tijds’- motieven op gang kunnen brengen. Per saldo zou dit zeer wel kunnen leiden tot een afname van aantal en omvang van files in de ochtendspits. In de avondspits zal dit effect waarschijnlijk geringer zijn, omdat daarin naar verhouding veel meer vrije-tijdsverkeer aanwezig is (ochtendspits ca 5% vrije-tijdsverkeer, avondspits circa 30%; bron: Op weg in de vrije tijd, context, kenmerken en dynamiek van vrijetijds mobiliteit; SCP, 2006)

### 3.4 Economie

Vergrijzing, ontgroening, bevolkingsdaling: wat betekent dat voor de economische ontwikkeling? Derks betoogt dat de verwachte demografische ontwikkeling geen ingrijpende gevolgen voor de economische ontwikkeling zal hebben; niet de omvang van de economie, maar veeleer de (toename van de) arbeidsproductiviteit is bepalend voor de mate van welvaart die bereikbaar is.

Daarnaast is de vraag of toename van de materiële welvaart in de komende decennia een even belangrijk issue zal blijken te zijn als in de afgelopen (halve) eeuw. Er zijn tekenen die er op wijzen dat immateriële waarden (duurzaamheid, leefomgeving) in belang gaan toenemen. De ondertoon van reacties van het publiek op de verminderende bevolkingsgroei is ook overwegend positief, waarbij gewezen wordt op een mindere belasting van het milieu en de beschikbare ruimte, in combinatie met het besef dat ‘welzijn niet alleen afhankelijk is van groei’. Daarbij wordt er ook op gewezen dat groei en welvaart gewoonlijk worden uitgedrukt per hoofd van de bevolking, waardoor een vermindering van het bevolkingsaantal gunstig zou kunnen uitpakken.

Als gevolg van de demografische ontwikkeling zijn er naar verwachting binnen tien jaar onvoldoende mensen in Nederland om de werkgelegenheid nog te laten groeien.

Sociaal-economisch komt er dus een ‘nieuwe jaren zestig’ van structurele krapte op de arbeidsmarkt. Zal er ten aanzien van normen en waarden ook een ‘nieuwe jaren zestig’ komen?

Het einde van het ik-tijdperk? Afkeer van materiële eenzijdigheid? Afkeer van het primaat van de economie, het primaat van de markt? Reactie op het menselijk teveel? Er zijn aanwijzingen voor dergelijke veranderingen. Het thema van de maand (april) van de filosofie was vorig jaar ‘Overvloed en onbehagen’ en er verschijnen steeds meer publicaties in die sfeer (zie bijvoorbeeld De Boer, 2005; Claassen, 2004; Layard, 2005; NRC, 2005).

Wim Derks; Van groei naar afname, Rooilijn, 2006 nr 2

---

Het primaire doel van parkeermaatregelen is het reguleren van (de lokatie van) de parkeervraag van verschillende doelgroepen, om daarmee een evenwichtige ruimtelijke verdeling van de parkeerdruk te bewerkstelligen. De tendens daarbij is dat de kosten van de daarvoor noodzakelijke investeringen (ten dele) worden gedragen door de gebruikers ervan. In het huidige parkeerbeleid is sprake van een scheefgroei tussen de kosten van het vinden van parkeeroplossingen, en de financiering daarvan. De belangrijkste bron voor het financieren van parkeervoorzieningen wordt gevonden in de parkeertarieven voor bezoekersparkeren. Om te voorkomen dat deze kortparkeerders, dan wel de langparkeerders die voorheen in het centrumgebied parkeerden het betaald parkeren ontwijken worden in toenemende mate de omgeving rond het betaald parkeren zones voor vergunninghoudersparkeren ingevoerd. Daarbij wordt dan veelal gekozen voor lage tarieven voor vergunninghouders, tarieven die in geen enkele verhouding staan tot de kosten die zijn verbonden aan deze parkeergebieden (bijvoorbeeld handhavingskosten). Consequentie daarvan is dan weer dat de parkeertarieven voor bezoekers verder moeten worden verhoogd, waardoor bezoekers in feite de kosten van het parkeren voor bewoners mee subsidiëren. Desondanks kan worden geconstateerd dat op macroschaal de inkomsten uit parkeertarieven onvoldoende lijken om de kosten van een adequaat parkeersysteem te kunnen dekken. Intrinsiek zit in deze ontwikkeling verder het gevaar dat de kortparkeertarieven dermate hoog worden dat deze prohibitief gaan werken op de (binnenstads-)bezoekers, waarmee het functioneren van bedrijven onder druk komt te staan en de vitaliteit en levendigheid van de stadscentra op het spel staat.

Belangrijke vragen die in dit verband beantwoord moeten worden, en die van gebied tot gebied kunnen verschillen, zijn:

- Wie zijn de veroorzakers van de parkeerproblematiek waarvoor een oplossing door middel van regulering wordt gezocht (overloop (kortparkeren en/of langparkeren) uit aanliggend gebied, hoge eigen vraag bewoners en/of bedrijven in het gebied zelf of combinatie).
- Wie hebben er baat bij de te nemen maatregelen (bewoners, bedrijven in het gebied, bedrijvigheid in het aanliggende gebied, of anderen)

Naar aanleiding van deze vragen kan dan een evenwichtige afweging plaatsvinden welke partijen in welke mate een bijdrage zouden moeten kunnen leveren in de kosten van het reguleren in het overloop gebied.

---

*Impressie Damsterdiep,  
Groningen*



### Parkeren: melkkoe of schip van bijleg?

Een landelijk onderzoek (Parkeren in Nederland, Omvang, kosten, opbrengsten, beleid; IOO, 2002) schat dat de overheid per jaar per openbare parkeerplaats een bedrag van circa € 500 moet bijleggen. Voor deze berekening zijn een aantal aannames gedaan over de kosten van parkeren, en ook het aantal openbare parkeerplaatsen is gebaseerd op 'globale empirie, en met onzekerheid omgeven'.

Bij de aannames in dit onderzoek zijn echter wel kanttekeningen te maken. Zo zijn, in het bedrag van € 500 niet alleen de financiële, maar ook 95% (!) van de maatschappelijke kosten van autoverkeer toegerekend aan het parkeren. Een groot deel van deze maatschappelijke kosten worden echter veroorzaakt door *het rijdend verkeer*, niet door geparkeerde auto's. Verder zijn de maatschappelijke *baten* in de berekening buiten beschouwing gebleven. Als ook de maatschappelijke baten in de beschouwing zouden zijn betrokken zou zelfs gesteld kunnen worden dat –gezien de geringe maatschappelijke weerstand tegen overheidsuitgaven voor parkeervoorzieningen- de maatschappelijke waarde van openbare parkeerplaatsen kennelijk zo groot is dat deze bijdrage gerechtvaardigd is.

In de strikt financiële kosten van het parkeren is ook de grondwaarde van de parkeervoorzieningen opgenomen. Ook dit is discutabel: veel gemeenten stellen zich op het standpunt dat deze kosten al verdisconteerd zijn in de kosten van de openbare ruimte of in de aanleg en het onderhoud van de weginfrastructuur danwel in de grondprijs van de woningen.

Wanneer alleen de investerings- en beheerskosten worden beschouwd liggen, gerekend over alle openbare parkeerplaatsen in Nederland, de jaarlijkse bijdragen van de overheid eerder in de orde van grootte van € 100 per parkeerplaats per jaar.

Gerekend over de (investerings- en beheers-)kosten en baten van alléén de gereguleerde openbare parkeerplaatsen kan worden geraamd dat deze uitkomen op een positief saldo van € 242 per parkeerplaats per jaar.

Er zijn zelfs geluiden uit economische hoek dat macro gezien de auto (inclusief de kosten/ baten van parkeren) netto meer bijdraagt aan de nationale overheidsrekening dan dat hij kost.

## 3.5 Ruimte

Het aantal auto's in Nederland neemt voortdurend toe. Alleen in het laatste decennium is het autobezit, uitgedrukt in het aantal auto's per 1000 inwoners, met zo'n 25% toegenomen. In doorsnee ligt het autobezit inmiddels boven één auto per huishouden.

Zowel het autobezit per hoofd van de bevolking als het aantal inwoners van Nederland neemt nog steeds toe, zodat ook de groei van het aantal auto's in Nederland nog verder zal gaan. In de meest recente parkeerkencijfers (CROW, 2004) is dan ook ten opzichte van eerdere waarden een sterk opwaartse trend te bespeuren, zeker wanneer het gaat om de parkeerbehoefte bij woningen

Het aantal parkeerplaatsen is niet in hetzelfde tempo gegroeid.. Het aantal parkeerplaatsen zal zeker zijn toegenomen, maar een verdubbeling in 25 jaar, of een toename met ruim een kwart over het laatste decennium is niet opgetreden. De gevolgen (zoals overvolle parkeergelegenheden) zijn dan ook in menig stadscentrum te bespeuren, om over woonwijken maar te zwijgen. De vraag naar parkeerplaatsen neemt toe, maar de ruimtelijke mogelijkheden om daaraan tegemoet te komen ontbreken vaak.



---

Er zijn in die vijftientig jaar (1975 – 2000) ruim 3 miljoen auto's bijgekomen; twee keer zoveel auto's op hetzelfde grondgebied. 15% van de Nederlandse huishoudens heeft nu al minstens twee auto's, een feit waarmee noch bij de bouw van nieuwe wijken, noch bij het aanleggen van parkeerruimte in de buurt voldoende rekening wordt gehouden.

Onze leefsituatie is ook heel sterk veranderd. Het opleidingsniveau van onze bevolking is buitengewoon snel gestegen. Een kwart van de werkende bevolking heeft op dit moment een hogere beroepsopleiding en/of een wetenschappelijke opleiding. Dat lag nog maar 25 of 30 jaar geleden ruim onder de 10%. Toen had ongeveer 60% van de beroepsbevolking nauwelijks meer dan lager onderwijs gevolgd. Wij realiseren ons deze enorme verandering, die in een heel korte tijd heeft plaatsgevonden, veelal niet. Zo staan we er nauwelijks bij stil dat dit ook enorme consequenties zal hebben voor de maatschappelijke positie van ouderen in de toekomst. Meer dan nu zullen zij maatschappelijk mondig, financieel onafhankelijk en qua voorzieningen veeleisend zijn.

Sociaal en Cultureel Rapport 1998- 25 jaar sociale verandering; inleiding prof. Dr. P. Schnabel tijdens Neprom jaarvergadering 1999

Veel stedelijke gebieden zijn niet gebouwd voor het (huidige) autobezit, denk bijvoorbeeld aan:

- **Historische binnensteden**

Bevolking in die tijd weinig mobiel, verplaatsingen grotendeels te voet, goederen-transport vaak over water. Behoeftte aan parkeerplaatsen voor voertuigen beperkt.

- **Negentiende eeuwse woonwijken**

Urbanisatie als gevolg van industriële revolutie. Hoge dichtheden. Lage mobiliteit; verplaatsingen lokaal vooral te voet, opkomst fiets en openbaar vervoer (trekschuit, trein, paardentram). Eigen voertuigbezit minimaal.

- **Dertiger jaren wijken**

Economische depressie. Geen massa-motorisering. Meer behoefte aan parkeerruimte voor de fiets dan voor motorvoertuigen.

- **VINEX**

Lage parkeernormering, beleid gericht op bevordering van andere vervoerwijzen dan de auto. (zie eerder kader)

Als gevolg van deze oorzaken (hoge dichtheden, explosieve toename autobezit niet voorzien, (te) krappe parkeernormen) zien veel steden zich geconfronteerd met een schaarste aan parkeerplaatsen, in verhouding tot de parkeervraag van bewoners en/of bezoekers.

Ruimtelijke structuren van steden zijn aan het veranderen. Verstedelijking doet zich steeds minder voor als (uitdijning van) monocentrische steden, maar veeleer als een complexere spreiding van stedelijke functies, oude kernen en nieuwe kernen over een groter stedelijk gebied (netwerkstad)

---

### Meer samenhang in stedelijke zones

De ontwikkeling van een netwerksamenleving manifesteert zich ruimtelijk door het ontstaan van stedelijke netwerken waarbinnen niet langer alles gericht is op één stad of één stadsgewest. In plaats daarvan komen verschillende centra tot ontwikkeling en verplaatsen burgers zich kriskras over grotere afstanden op basis van individuele keuzen en wensen. Er ontstaan meerkernige stedelijke zones.....

In de netwerksamenleving doen zich spreidingstendensen voor, die ontstedelijking in de hand werken en beslag leggen op de open ruimten tussen de steden.

Ruimte maken, ruimte delen; Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020; Ministerie van VROM, RPD, januari 2001

Schaalvergroting hangt hiermee nauw samen: veel sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen leiden tot een grotere schaal waar zich activiteiten afspelen. Wonen, werken, winkelen en andere activiteiten vinden ruimtelijk steeds meer gespreid plaats, onder meer door concentratietendensen van voorzieningen. Daarbij krijgen autobereikbare lokaties steeds vaker de voorkeur (grootschalige voorzieningen zoals winkels, ziekenhuizen en stadions naar de rand van de stad). Toenemend autobezit is zowel een gevolg als een stimulerende factor in deze processen.

Demografische ontwikkelingen zullen ook op de ruimtelijke structuur van het land hun invloed uitoefenen (zie ook 2.2). Een stagnerende bevolkingsgroei, c.q. afname van het aantal inwoners, gevoegd bij reeds langer optredende schaalvergrotingstendensen in detailhandel, sociaal-medische voorzieningen enz., kunnen op den duur leiden tot een grotere concentratie van zowel de bevolking als de voorzieningen in grotere (stedelijke) concentraties. Kleinere kernen daarentegen verliezen hun voorzieningen, waardoor ruimtelijke schaalvergroting ontstaat met dito mobiliteits en parkeereffecten.. Ook de veranderende samenstelling van de bevolking (vergrijzing) heeft zijn effecten: het toenemend aantal (mobiele) ouderen heeft een grotere vrijheid in zijn keuze van tijdstip en plaats van bestemming van zijn verplaatsingen.

De mogelijke gevolgen daarvan zijn een toenemende druk op de centrumsteden, zowel op het vlak van winkelen, als op sociaal-cultureel en medisch gebied. Daardoor ontstaat in die steden een toenemende parkeerdruk op het centrumparkeren, en een olievlekwerking naar randzones

De verkeers- en parkeerdruk zal zich naar verwachting nog sterker dan nu concentreren in de stedelijke gebieden, en met name in de Randstad. Bij een landelijk dalende bevolkingssomvang zal een vergrote druk op de voorzieningencentra ontstaan, zowel als woonplaats als voor activiteiten (van eigen en regiobevolking). Derks voorziet –bij een nationaal dalend bevolkingsaantal- een lichte groei van het aantal inwoners van de Randstad. Dit betekent dat de bevolkingsdichtheid daar verder zal toenemen. Dit kan zowel leiden tot een toenemende parkeerdruk in woongebieden, als tot mogelijkheden voor vermindering van het gebruik van de auto.

---

Het overheidsbeleid blijft er op gericht om –gezien de voortgaande druk op kwetsbare (buiten-)gebieden- de extra ruimtebehoefte voor wonen en werken zoveel mogelijk een plek te geven in bestaand bebouwd gebied. Ook op die wijze is een intensivering van het ruimtegebruik en stimulering van centrumvorming te verwachten.

In de vijfde nota Ruimtelijke Ordening werd daarom nog geconcludeerd dat er meer ondergrondse parkeervoorzieningen zouden dienen te komen, om het bovengrondse ruimtebeslag van de auto in straten en op pleinen te verminderen. Bovendien werd gesteld dat overal waar de parkeerruimte schaars is betaald parkeren zou moeten worden ingevoerd, om daarmee negatieve effecten van bovengronds parkeren te voorkomen en de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.

#### Voertuigen leggen beslag op schaarse ruimte

De omvang van het wagenpark groeit van 6,3 miljoen personenauto's in 2000 tot 8,8 miljoen in 2020. Behalve extra mobiliteit brengt dit ook een toename van het ruimtebeslag om te parkeren met zich mee. Vooral in stedelijke gebieden is hiervoor maar beperkt ruimte beschikbaar.

Nota Mobiliteit; Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2005

Deze aandacht voor het onderwerp parkeren op Rijksoverheidsniveau is in de Nota Ruimte (2005) verdwenen. Het onderwerp parkeren komt in die Nota niet voor, en ook in Nota Mobiliteit (2005) is het parkeren geen onderwerp, anders dan als mogelijk sturingsinstrument bij het stimuleren van fiets en openbaar vervoer. Uitwerking van parkeerbeleid wordt primair gelegd bij de gemeenten, met een coördinerende rol van de provincies.

#### De auto in de gracht

In Amsterdam worden door het Amsterdams Parkeerfonds plannen uitgewerkt om op grote schaal ondergrondse, automatische parkeergarages te realiseren onder de Amsterdamse grachten. Met de bouw van een eerste pilot van 400 tot 500 parkeerplaatsen wordt in 2007 gestart. Verwacht wordt dat deze garage in 2008 operationeel kan zijn. Op termijn is de ambitie van het Fonds om op deze wijze circa 10.000 parkeerplaatsen te creëren in Amsterdam, in een periode van 10 tot 15 jaar. Deze parkeervoorzieningen zijn primair bedoeld voor bewoners, bedrijven en hun bezoekers. Centrumbezoekers krijgen daardoor meer parkeermogelijkheden in de openbare parkeervoorzieningen, en door het verdwijnen van de geparkeerde auto uit het straatbeeld krijgt de openbare ruimte een enorme kwaliteitsimpuls. Door de hoge bebouwingsintensiteit in dit deel van de stad blijven de loopafstanden van de woning tot de parkeervoorzieningen op een acceptabel niveau.

Website Amsterdams Parkeerfonds

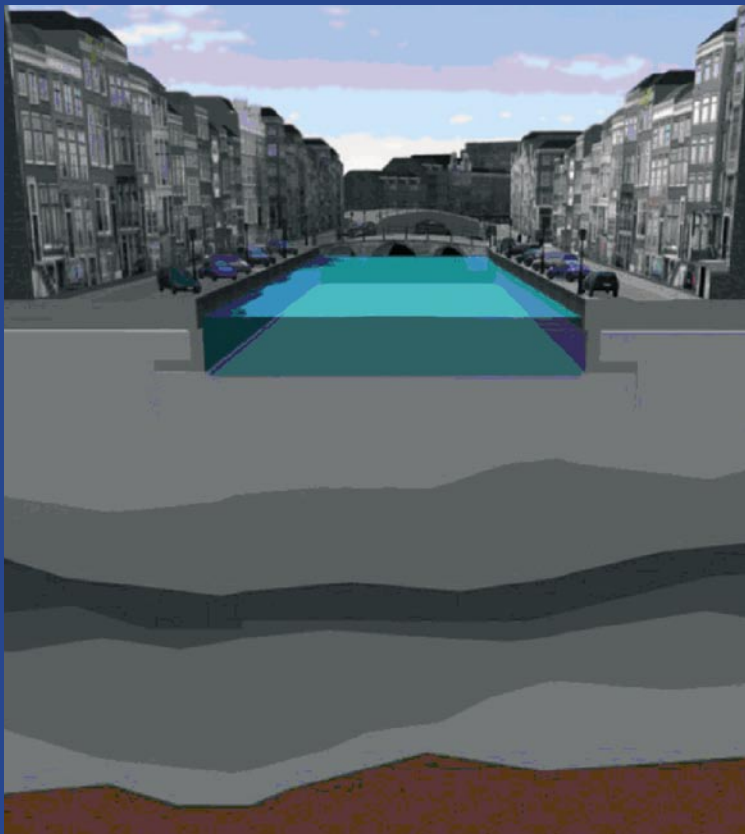


Ontwikkelingen zoals die door het Amsterdams Parkeerfonds worden uitgewerkt vormen een interessante aanzet om de parkeerproblematiek in dichtbebouwde gebieden het hoofd te bieden, mits voldaan kan worden aan de eisen die door potentiële gebruikers worden gesteld aan de acceptabele loopafstand. Tot nu toe bestaat alleen voor winkelbezoek nader inzicht in acceptatie van loopafstanden. Voor andere doelgroepen (bijvoorbeeld acceptabele loopafstand in de woonomgeving, voor recreatieverkeer of voor woon-werkverkeer) ontbreekt dit inzicht. Nader onderzoek naar acceptatie van loopafstanden door verschillende typen parkeerders is dan ook dringend noodzakelijk om verantwoorde onconventionele parkeeroplossingen uit te kunnen werken.

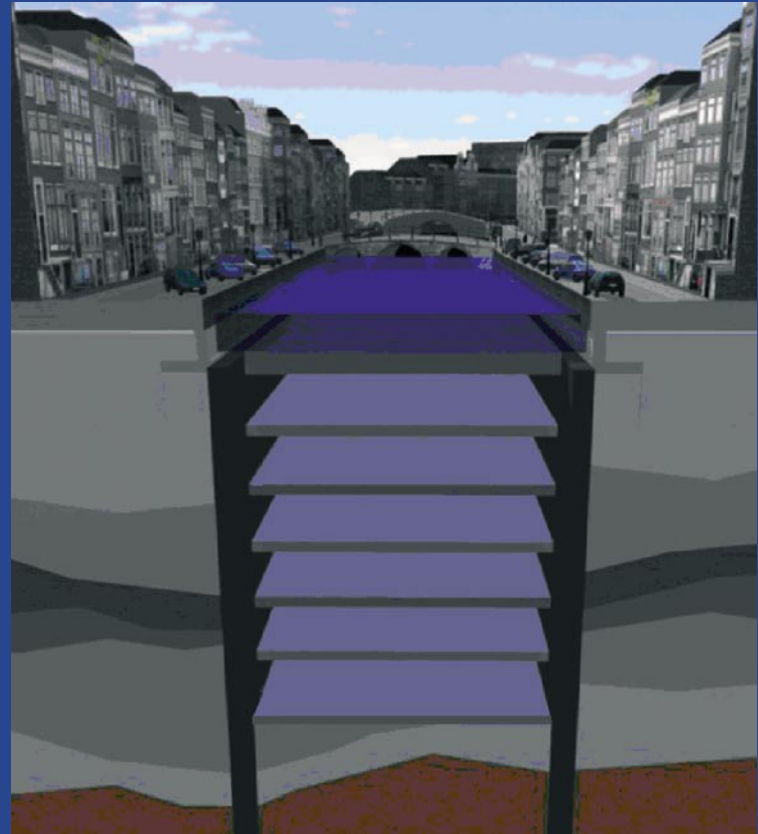
Algemeen kan geconstateerd worden dat er door de toenemende parkeervraag een toenemende druk op de schaars beschikbare ruimte ontstaat. Daardoor neemt –vooral in stedelijke concentraties- de behoefte aan regulering van het parkeren over grotere gebieden toe.

Aan de andere kant leiden met name demografische ontwikkelingen er op den duur toe dat in kleinere kernen de concurrentieslag om parkeerruimte juist afneemt, en daar mogelijk op den duur parkeerregulerende maatregelen kunnen worden ingetrokken.

*Plan Amfora, Amsterdam*



Voor de realisatie



Na de realisatie

---

## 4 De gevolgen voor parkeerbeleid

### 4.1 Doelstelling van parkeerbeleid

De doelstelling van het gemeentelijk parkeerbeleid is grosso modo een optimalisering van het gebruik van de openbare (parkeer-)ruimte, waarin een al dan niet expliciet benoemd evenwicht wordt gezocht tussen belangen van woon- en leefklimaat, bereikbaarheid en economie. De effecten van dit parkeerbeleid worden echter vaak niet geëvalueerd c.q. inzichtelijk gemaakt.

De vraag die gesteld zou moeten worden is of het gekozen pakket aan parkeermaatregelen wel het beoogde resultaat oplevert. Daarbij moet worden bedacht dat de beoogde resultaten niet alleen liggen op het vlak van organisatie en beheer van het parkeren, maar dat de beoogde resultaten zich ook, en in steeds sterkere mate, kunnen uitstrekken naar de kwaliteit van de bereikbaarheid en de ruimtelijke omgeving.

### 4.2 Vraagpunten bij het huidige parkeerbeleid

De vraag is of de huidige praktijk van het gevoerde parkeerbeleid, met het oog op een verdere toename van het autobezit, ook voldoende perspectief biedt voor de toekomst.

Zijn de doorkijk naar de toekomst en de financiële gevolgen voldoende in kaart gebracht?

Bieden de huidige parkeernormen en uitgangspunten voldoende basis voor het maken van nieuw beleid? Er worden momenteel in multifunctionele gebieden normen gehanteerd die het gevaar van een overdimensionering van gebouwde parkeervoorzieningen tot gevolg hebben, doordat meervoudig gebruik van parkeerruimte door verschillende doelgroepen onvoldoende wordt meegewogen, en de parkeerkenmerken van de verschillende doelgroepen nog onvoldoende in kaart zijn gebracht. Dit leidt tot grote exploitatieverliezen op de op basis daarvan ontworpen parkeergarages.

Er dient meer inzicht te komen in de hierboven geschetste vraagpunten met betrekking tot de effectiviteit van het parkeerbeleid, om daarmee de gemeenten instrumenten in handen te kunnen geven voor een parkeerbeleid dat ook op langere termijn hout snijdt.

### 4.3 De parkeerproblemen van de toekomst

#### Slechte benutting van parkeervoorzieningen in binnensteden

In binnensteden bestaat de dreiging dat parkeervoorzieningen worden gebouwd voor de leegstand; parkeervoorzieningen worden onvoldoende intensief gebruikt. Beleid om langparkeerders (woon-werk) te weren uit de binnenstad leidt tot inefficiënt gebruik van parkeervoorzieningen. Van maandag t/m vrijdag bieden de parkeerplaatsen voldoende reserveruimte om op zijn minst een deel van de langparkeerders een

plek te bieden. Langparkeerders wijken uit naar de omliggende wijken, met als reactie vergunninghoudersparkeren (olievlek/ waterbed)

### Parkeerschaarste in woongebieden

Woongebieden, zowel rond de binnenstad als op andere plaatsen, hebben te maken met een toenemend autobezit.

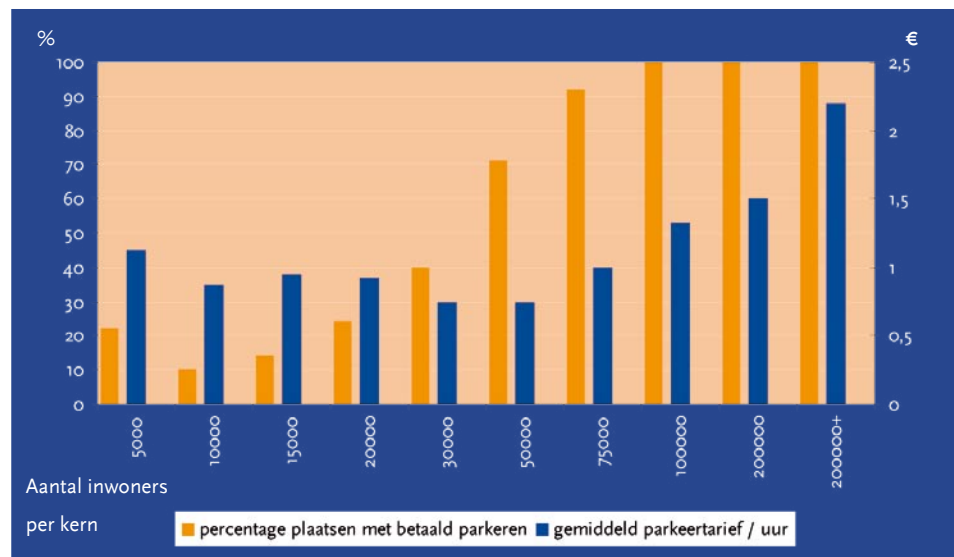
In het laatste decennium is het autobezit, uitgedrukt in het aantal auto's per 1000 inwoners, met zo'n 25% toegenomen. De bevolkingsgroei bedroeg in datzelfde laatste decennium ongeveer 6 à 7%. Als we ook daarmee rekening houden kan worden becijferd dat het aantal auto's in Nederland alleen in de laatste tien jaar al is toegenomen met meer dan 30%. In de meest recente parkeerkencijfers (CROW, 2004) is dan ook ten opzichte van eerdere waarden een sterk opwaartse trend te bespeuren, zeker wanneer het gaat om parkeerbehoefte bij woningen

De parkeerdruk in woongebieden is navenant gestegen. Het aantal klachten over parkeeroverlast in de woonomgeving in de avonduren en in de weekenden neemt de laatste tijd sterk toe. Vaak hebben de straten slechts een geringe breedte en zijn de straatprofielen niet berekend op het huidige autobezit van de bewoners. Voor deze vorm van parkeeroverlast, die voortkomt uit het toenemende autobezit van buurtbewoners, gecombineerd met de beperkte ruimte om deze auto's te parkeren, biedt invoeren van betaald parkeren geen afdoende oplossing. De ruimte is te beperkt om op maaiveld extra parkeerplaatsen aan te leggen. Dit zou ten koste gaan van eveneens schaarse openbare ruimte (voetpaden, speelplaatsen, groen). Ook kunnen de kosten van aanleg van parkeerruimte een bezwaar vormen.

Parkeren in woongebieden ontwikkelt zich dan ook in rap tempo tot het parkeerprobleem voor de (nabije) toekomst.

### Betaald parkeren in kleinere centra

Om tot een eerlijker verdeling van schaarste aan parkeerruimte over te gaan wordt in en rond steeds meer stads- en dorpscentra overgegaan tot regulering van het parkeren, vaak door een combinatie van parkeerdurregulering en reservering van parkeerruimte voor doelgroepen (vergunninghouders). In de loop der jaren is betaald parkeren als reguleringsinstrument steeds meer gemeengoed geworden. In plaatsen





---

‘We zullen ons bij de ruimtelijke inrichting van ons land niet alleen moeten prepareren op de zaken die waarschijnlijk gaan gebeuren. Maar we moeten ons vooral gaan voorbereiden op trendbreuken. Dergelijk omslagen vergen flexibiliteit in planning, een aspect waarin onze huidige planprocedures niet bepaald uitblinken.

In het verlengde van de voorspelde omslag moeten we ermee rekening houden dat de afschrijvings-termijn van publieke duurzame goederen (wegen, voorzieningen, infrastructuur) korter wordt. Een dergelijke ontwikkeling zien we nu al bij privaat onroerend goed, waar kantoorgebouwen die niet meer aan de eisen van deze tijd voldoen, gesloopt worden.

De conclusie dat we kunnen minderen met investeringen in de infrastructuur is op zijn minst gevaarlijk’.

De bevolkingsgroei voorbij; Willem van der Velden, website Rabobank

boven de 20.000 inwoners ziet men steeds vaker betaald parkeren, en in centra van plaatsen boven de 50.000 inwoners is inmiddels vrijwel overal een vorm van betaald parkeren ingevoerd. Het is te verwachten dat deze grenzen in de loop van de tijd nog verder zullen dalen. Toch zit daaraan ook een gevaar verbonden. Deze kleinere centra zijn vooral op boodschappen doen gericht, een activiteit die een hogere frequentie en een lagere toegevoegde waarde kent dan ‘winkelen’. De maatschappelijke weerstand om te betalen voor parkeren wordt dan groter, en de alternatieven om elders boodschappen te doen zijn vaak nabij. Invoering van parkeerregulering zal altijd rekening moeten houden met de functionele positie van het centrumgebied.

‘We zullen ons bij de ruimtelijke inrichting van ons land niet alleen moeten prepareren op de zaken die waarschijnlijk gaan gebeuren. Maar we moeten ons vooral gaan voorbereiden op trendbreuken. Dergelijk omslagen vergen flexibiliteit in planning, een aspect waarin onze huidige planprocedures niet bepaald uitblinken.

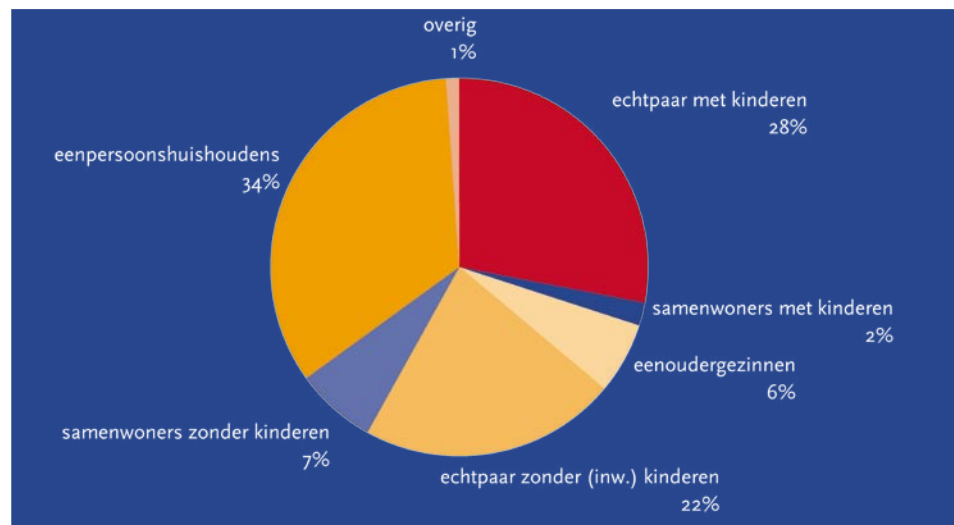
In het verlengde van de voorspelde omslag moeten we ermee rekening houden dat de afschrijvings-termijn van publieke duurzame goederen (wegen, voorzieningen, infrastructuur) korter wordt. Een dergelijke ontwikkeling zien we nu al bij privaat onroerend goed, waar kantoorgebouwen die niet meer aan de eisen van deze tijd voldoen, gesloopt worden.

De conclusie dat we kunnen minderen met investeringen in de infrastructuur is op zijn minst gevaarlijk’.

De bevolkingsgroei voorbij; Willem van der Velden, website Rabobank

### **Bevolkingsverdunding versterkt parkeerproblematiek**

Bevolkingsverdunding draagt bij aan de toename van de parkeerproblematiek, 61% van de huishoudens bestaat uit één- en tweepersoonshuishoudens. Gevoegd bij de tendens tot stedelijke verdichtingsprocessen leidt dit tot steeds meer auto’s op minder oppervlak



### De gemeentelijke spagaat

Van oudsher is het parkeerbeleid van gemeenten vooral gericht op de binnensteden. De parkeerdruk strekt zich echter inmiddels vaak uit tot (ver) buiten het centrum. Omzet en investeringen zijn sterk gegroeid. Het parkeerbedrijf is inmiddels een volwaardige bedrijfstak geworden. Meer dan 100 gemeenten in Nederland hebben intussen betaald parkeren ingevoerd, en per jaar worden honderden miljoenen euro's omgezet. Daartegenover staan toenemende investeringskosten in nieuwe, steeds meer ondergrondse, parkeervoorzieningen. Daarom kunnen de financiële risico's bij gebouwde parkeervoorzieningen vaak aanzienlijk zijn.

De gemeentelijke exploitatie komt vaak in de spagaat van tegenstrijdige belangen: gemeentelijk mobiliteitsbeleid (terughoudend autogebruik) en rendabele exploitatie van parkeervoorzieningen (meer auto's is meer omzet).

'Het parkeerbedrijf bouwen we om tot een mobiliteitsbedrijf. Bij een duurzaam centrum hoort immers het verder stimuleren van het openbaar vervoer en het fietsgebruik'

Voorjaarsnota 2006, gemeente Oss

### Parkeervoorzieningen worden steeds duurder

Door de verdere toename van het autobezit zal het gevecht om de openbare ruimte alleen maar toenemen en zullen de investeringskosten voor parkeervoorzieningen verder stijgen. Straatparkeren (hoog rendement) zal steeds meer worden vervangen door parkeren in gebouwde (ondergrondse) parkeervoorzieningen met een lager, zo niet negatief rendement.

### Parkeertarieven dreigen te hoog te worden

De verwachting is dat de parkeerexploitaties van gemeenten op termijn onder druk komen te staan. Rendabele plaatsen in hartje binnenstad moeten nu nog vaak de

---

tekorten op onrendabele plaatsen elders, inclusief (te goedkope) vergunninghouderszones, afdekken. Hierdoor ontstaat een opwaartse druk op de parkeertarieven voor kortparkeren in het centrum. En dat terwijl in vergelijking met het buitenland de Nederlandse tarieven al relatief hoog zijn.

Hierdoor kan zelfs het functioneren van de binnenstad onder druk komen te staan. Kortparkeerders zijn gevoelig voor vergroting van loopafstanden, het verschuiven van parkeercapaciteit naar verder weg gelegen zones tast het bereikbaarheidsimago van de binnenstad aan. Ook kan niet ongebreideld het parkeertarief worden opgeschroefd. De prijselasticiteit van parkeertarieven is weliswaar gering, maar dat slechts binnen bepaalde marges.

#### **Private sector aast op de mooiste plaatsen**

De private sector zal er naar streven om de beste parkeerlocaties in het centrum te verwerven, waardoor voor de gemeente op termijn alleen de onrendabele plaatsen overblijven en de exploitatie verder onder druk komt te staan.

---

*Plan Amfora, Amsterdam*

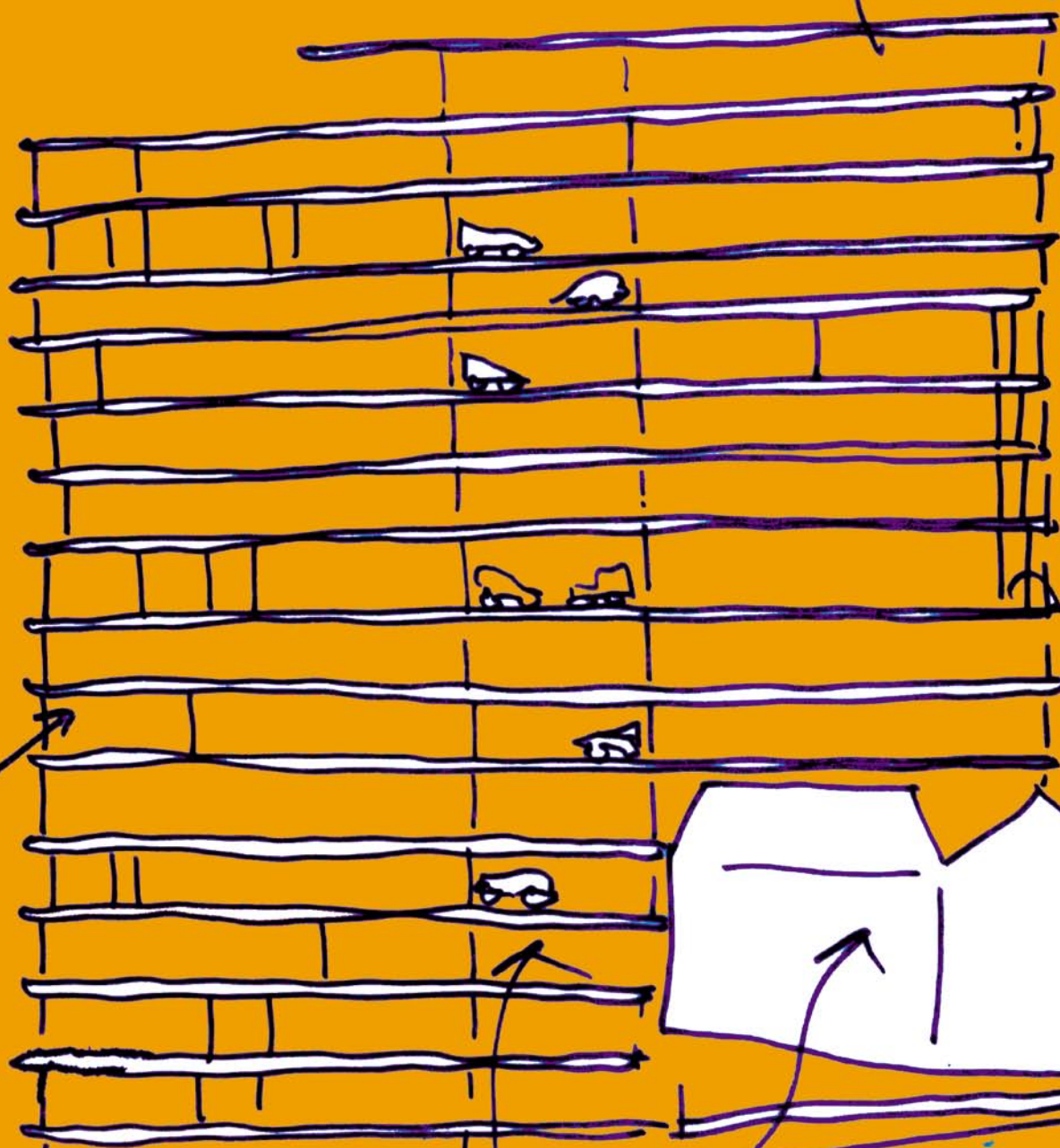


Straatbeeld langs de gracht voor de realisatie

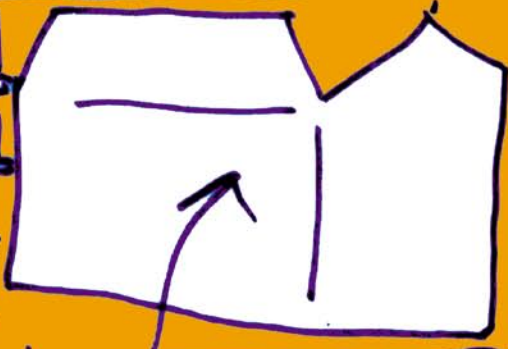


Straatbeeld langs de gracht na de realisatie

RESTAURANT



EXPRESSIVE  
ARTS WORK



ZICHT

ZICHT OP  
AUTOS





---

## 5 Oplossingsrichtingen

### 5.1 Centrumgebieden

#### **Marketing parkeren als onderdeel van binnenstadspromotie**

Gemeenten zullen zich moeten heroriënteren op de vraag wat zij als parkeerbedrijf willen bieden aan de bezoekers van de binnenstad. De klant, de parkeerder, staat daarbij centraal. Parkeren vormt onderdeel van de karakteristieken van de binnenstad. De klant komt als bezoeker van de binnenstad, het binnenstadsbezoek is het primaire doel. De klant komt niet om te parkeren. Parkeren is daarmee evenwel niet onbelangrijk. Parkeren is, evenals bereikbaarheid, geen attractiefactor van een binnenstad, maar wel een belangrijke randvoorwaarde. Dat geldt zowel voor de bezoekers van de binnenstad, de bewoners van het gebied als voor de daar gevestigde bedrijven. Parkeren maakt onderdeel uit van het totale binnenstadsbezoek. De marketing van de binnenstad, en daarbinnen van het parkeren, moet daarop gericht zijn.

#### **Structurele oplossingen voor bewoners- en werkersparkeren**

Veel gemeenten hebben in hun beleidsplan voor parkeren als doelstelling de criteria “benutten en beprijzen” staan. Deze doelstellingen zullen de komende decennia nog meer doorgevoerd gaan worden om de parkeerbehoefte goed te kunnen reguleren. Immers in de stedelijke gebieden wordt de openbare ruimte voor parkeren alsnog zwaarder belast als gevolg van de verdere toename van het autobezit. Een verdere toename van het autobezit zal de gemeente dwingen te kiezen voor meer structurele oplossingen voor bewoners en werkers parkeren. De daarmee gemoeide investeringen zullen doorbelast worden aan de belanghebbenden in welke vorm dan ook.

#### **Dalurenbeleid**

De huidige tendens is dat bezoekers (kortparkeerders) in toenemende mate de (financiële) druk van de exploitatie van de parkeervoorzieningen op hun schouders krijgen. De parkeertarieven voor bewonersvergunningen zijn veruit onvoldoende om de financiële kosten te kunnen dekken, en langparkeerders (werknemers van bedrijven) worden in toenemende mate geweerd uit de binnenstedelijke parkeervoorzieningen. Het gevolg daarvan is dat de bezettingsgraad van de parkeervoorzieningen ongunstiger wordt; de daluren in bezoekersparkeren kunnen minder worden opgevuld met langparkeerders op werkdagen.

#### **Parkeermakelaar**

Gemeenten zouden kunnen zoeken naar mogelijkheden om tot een betere benutting van de parkeermogelijkheden te kunnen komen. Sturing van de parkeerdruk over de verschillende parkeermogelijkheden is daarbij gewenst. De inzet van een parkeermakelaar kan daarbij een nuttig instrument zijn. Hiermee is in Zwolle ervaring opgedaan. De parkeermakelaar zet zich in om particuliere parkeeraccommodaties (bijvoorbeeld bij bedrijven) ‘bij te kunnen schakelen’ op de momenten dat er vanuit de primaire functie nauwelijks of geen parkeervraag is, bijvoorbeeld op kopavonden en zaterdagmiddagen.

### Geavanceerd parkeermanagement

Momenteel komen ook zeer geavanceerde technieken op de markt waarmee de parkeerdruk beter per doelgroep kan worden bestuurd. De invoering van een citypas waarbij iedere inwoner van de stad en eventueel regio een parkeerpas krijgt behoren tot de mogelijkheden. Met dit systeem kunnen uitstekend bepaalde doelgroepen worden bestuurd, ter geleiding van de verkeersstromen en parkeeraanbod.

### Concessies

Om de sturing van de parkeerdruk optimaal te kunnen toepassen is het van belang dat de exploitatie van de verschillende parkeermogelijkheden in een (centrum-)gebied aan elkaar verbonden is: niet dat particuliere exploitanten de parkeergarages op lucratieve locaties exploiteren, en de gemeente blijft zitten met verliesgevende vergunninghoudersgebieden. Ook in deze opzet zou er zeker een rol kunnen zijn voor marktpartijen, die bijvoorbeeld in de vorm van een concessie het parkeren in een bepaald gebied (binnenstad, gereguleerd gebied, hele gemeente) zouden kunnen exploiteren, inclusief de bezoekersgarages én de vergunninghoudersgebieden.

### Lastenverdeling

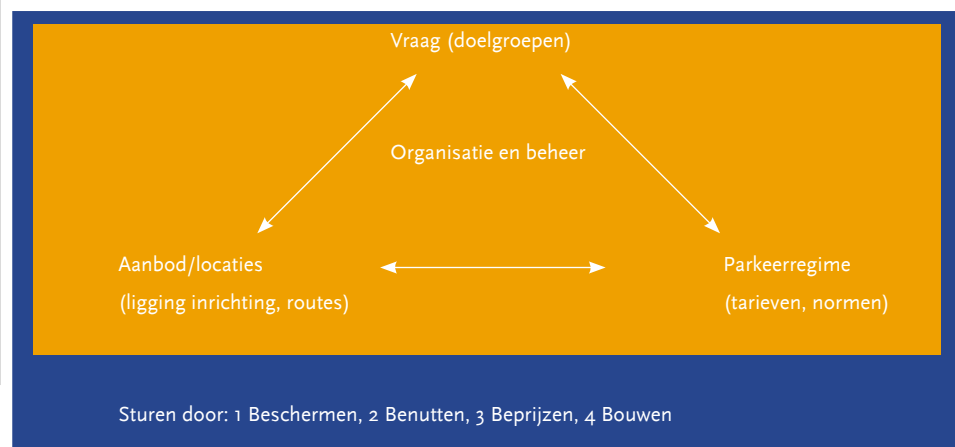
Daarnaast is de vraag aan de orde in hoeverre de kosten en investeringen van parkeren zouden moeten worden opgebracht door de gebruikers (de parkeeders) en/of door de partijen die belang hebben bij een goede bereikbaarheid van de binnenstad. Is parkeren een drempel die de bezoeker moet nemen om de binnenstad te kunnen bereiken of is het een commodity die wordt aangeboden door de binnenstadsbedrijven? Of anders gezegd: betaalt de gebruiker, of betaalt de belanghebbende?

### Rekening-parkeren

De maatschappelijke trend op dit moment is dat de gebruiker betaalt. Met de ontwikkeling naar 'rekening rijden' komt ook de mogelijkheid naar 'rekening parkeren' in beeld. Als auto's (automobilisten) kunnen worden belast naar het gebruik van de weg (gedifferentieerd naar plaats en tijdstip), wordt het ook mogelijk de bezitter van een voertuig het gebruik van openbare parkeerruimte door te berekenen, gedifferentieerd naar plaats van parkeren en parkeerduur. Dit biedt mogelijkheden naar veel verdergaande differentiëring van parkeertarieven; alleen daadwerkelijk gebruikte parkeertijd afrekenen, progressieve of degressieve parkeertarieven, verfijning tariefzones, tarifiering afhankelijk van tijdstip of actuele parkeerdruk, enzovoort.

Parkeren is organisatie-  
vraagstuk

Bron: S. Tjepkema,  
gemeente Zwolle



---

## 5.2 Woongebieden

### Probleem aanpakken bij de bron

Door de toenemende druk op de parkeerruimte in de binnenstad en de reguleringsmaatregelen die worden getroffen worden de effecten in de omliggende wijken merkbaar. Het aantal vergunninghoudersplaatsen in wijken rondom de binnensteden neemt met sprongen toe (beschermen woonomgeving).

Echter ook door het toenemend aantal auto's van bewoners zelf ontstaat een toenemende parkeerdruk in vele woonwijken, waarop de beschikbare (openbare) ruimte vaak niet berekend is. Woongebieden kunnen dus zowel te maken hebben met een elders liggende bron van parkeerdruk (overloopparkeren) als met een autonome 'eigen' parkeerdruk. Zowel qua oplossingen als qua financiering zullen deze problematieken van elkaar verschillen. Een goede analyse van de oorzaak van de parkeerproblematiek in woongebieden is dan ook noodzakelijk.

### Tarieven in overeenstemming met kosten

De lage tarieven voor vergunningen staan in geen verhouding tot de kosten voor invoering en handhaving van vergunninghoudersparkeren, en de mogelijk daardoor weglekende opbrengsten. Om te voorzien in de exploitatietekorten door de bezoekerstarieven te verhogen is geen optie, zie 3.2. Dit geldt des te meer wanneer de bron van de parkeerproblematiek is gelegen in de toename van het eigen autobezit van de bewoners.

De parkeerproblematiek in woonwijken kan eenvoudig worden opgelost door de tarieven voor vergunninghouders op te trekken naar een reëel peil, waardoor de automobilist ook in dit geval wordt geconfronteerd met de reële kosten van autobezit en –gebruik.

Bij veel overheden en bij bewoners bestaat een weerstand tegen hoge(re) tarieven voor parkeervergunningen voor bewoners, met als motivering dat de kosten voor de parkeerplaatsen op de openbare weg al zijn verdisconteerd in de woningprijzen (in nieuwbouwwijken), en dat er daardoor een ongelijkheid ontstaat ten opzichte van bewoners die 'gratis' op eigen erf kunnen parkeren. Parkeren op eigen erf is evenwel zeker niet gratis (zie kader blz. 36)

---

*Urban Drive-in*



Kosten van parkeren op eigen erf  
*Pricing of Parking & Tariff structures; inleiding van Peter Martens (Q-Park) op het Europees Parkeercongres, Geneve, september 2005*



Gratis, geen kosten



€ 3.000 - € 10.000



€ 10.000 - € 20.000



€ 25.000 - € 45.000

tegen 6%: € 125 - € 225 / maand

#### Parkeerbeleid op wijkniveau

Met betrekking tot parkeren in (suburbane) woonwijken is het van belang te bevorderen dat er meer autoluwe woonwijken komen door een reductie van 'maaiveldparkeren' en het zoeken naar qua openbare ruimtekwaliteit verantwoorde parkeeroplossingen, waarbij de auto op grotere afstand van de woning geparkeerd wordt.

....

Parkeerbeleid op wijkniveau biedt burgers grotere keuzemogelijkheden in typen woonomgeving. De Raad meent evenwel dat de overheid zich moet onthouden van een oordeel over de wenselijkheid van het bezit van een of meerdere auto's. Dat is niet haar verantwoordelijkheid, en ze mist inzicht in de achtergronden voor keuzen van burgers. De Raad bepleit een parkeerbeleid waarbij ook in het suburbane gebied de kosten van parkeergelegenheid betaald worden door de gebruiker in plaats van door de belastingbetaler. Anders gezegd: de ontwikkeling zal moeten gaan in de richting van: hetzij parkeren op eigen grond, hetzij betalen voor ruimtebeslag en -inrichting

Mobiliteit met beleid, VROM-Raad, Den Haag, 1999

#### Investeren in gebouwde parkeervoorzieningen

Wanneer openbaar parkeren in woongebieden op de juiste waarde wordt geschat ontstaat ook investeringsruimte om te investeren in duurzame oplossingen. Kleinschalige gebouwde, mogelijk mechanische parkeervoorzieningen op maximaal 100



---

meter van de woning, zodat de eigenaar een stukje moet lopen om zijn auto op te halen, komen dan in beeld. Dit zal leiden tot een aanmerkelijke verbetering van de woonomgevingskwaliteit in woonwijken die nu avond aan avond (over-)vol lopen met geparkeerde auto's. Ook blijkt een 'parkeerplaats op afstand' bevorderend te werken op het gebruik van andere vervoerwijzen (voet, fiets, OV) voor korte afstanden [Mobiliteit begint bij de woning, Mu Consult, 2000]. Een dergelijke oplossing is dan ook een stimulans voor bewust/ selectief autogebruik, mogelijk ook voor autodelen. Tenslotte kan door dergelijke centrale parkeerlocaties voor woongebieden de intensiteit van parkeercontroles worden bevorderd, d.i. kostenbesparend.

*Kleinschalige mechanische parkeergarage in Oisterwijk*



#### **Concrete initiatieven**

Het parkeerbedrijf ParkKing heeft een nieuw concept ontwikkeld waarbij het mogelijk is dat bewoners voor 50 a 60 euro per maand een parkeerplaats kunnen kopen. Een eerste concept wordt momenteel concreet uitgewerkt in samenwerking met de Gemeente Nijmegen.

Ook het Amsterdam Parkeerfonds ontwikkelt interessante initiatieven, die passen binnen dit kader. Uitgangspunt zijn mechanische parkeergarages onder de Amsterdamse grachten, waarbij gelijktijdig de overblijvende parkeerplaatsen op maaiveld uitsluitend worden gereserveerd voor laad-/losmogelijkheden. Een eerste project (Boerenwetering) zou in 2008 operationeel moeten zijn.

---

## 5.3 Bedrijvenlokaties

### Geconcentreerd parkeren

Op veel bedrijventerreinen beschikt ieder bedrijf over zijn eigen parkeervoorzieningen, niet zelden als gevolg van de bij de bouw opgelegde voorwaarde dat bij de bouw het bedrijf zelf zou moeten voorzien in voldoende eigen parkeerplaatsen. Door verschillende oorzaken (piektijden verschillend, bedrijfsmutaties, toenemend werknemersbestand, toename autogebruik, enzovoort) leidt dit in veel bedrijvenlokaties op den duur tot parkeerproblemen, waarbij het ene bedrijf een tekort aan parkeervoorzieningen heeft terwijl bij buurbedrijven voldoende reservecapaciteit beschikbaar is, die echter onbereikbaar is omdat de plaatsen voor eigen medewerkers worden gereserveerd.

Door op bedrijvenlokaties geconcentreerde parkeeraccommodaties aan te bieden (al dan niet als gebouwde parkeervoorziening) kan de parkeervraag van meerdere bedrijven worden 'gepooled', wat leidt tot een evenwichtiger benutting van de parkeervoorzieningen en in de praktijk veelal ook tot een beperking van het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen.

### Strategische branchering

Het positief effect van het aanbieden van geconcentreerde parkeervoorzieningen neemt toe naarmate de branchesamenstelling van bedrijven en andere voorzieningen op de lokatie meer gevarieerd is. De parkeer- en mobiliteitsprofielen van de aanwezige bedrijven zullen in de praktijk dan ook sterker van elkaar verschillen (tijdstip van hoogste parkeervraag in de ochtend, middag of zelfs 's avonds; verloop van de parkeerdruk over de verschillende dagen van de week; vakantiepatronen, e.d.), waardoor een gelijkmatiger uitnutting van de parkeercapaciteit kan worden bereikt.

Door hierop te sturen in de branchering van bedrijventerreinen kan gericht een optimaal gebruik van de parkeervoorzieningen worden bereikt.

### Dubbelgebruik bevorderen

Ook bij een optimale branchering van bedrijventerreinen zullen perioden met een lage bezetting van de parkeervoorzieningen voorkomen (weekenden, avonden). Dan kan worden gezocht naar mogelijkheden om de dan beschikbare parkeercapaciteit in te zetten om bij te dragen in het opvangen van de parkeervraag van naburige voorzieningen, bijvoorbeeld recreatievoorzieningen, shuttle-service naar de binnenstad, of zelfs de (nachtelijke) parkeervraag van naburige woongebieden. Bij het vinden van deze –lokatiespecifieke– oplossing kan een parkeermakelaar (zie 4.1) ook goede diensten bewijzen.

### Parkeerheffing

Specifiek in kantoorgebieden (een specifieke vorm van bedrijvenlokaties) is de mogelijkheid van een A-lokatie parkeerheffing een mogelijkheid. Het aantal eigen parkeerplaatsen wordt in aantal dan sterk beperkt; de toedeling van het gebruik er van valt onder verantwoordelijkheid van de werkgever.

---

### **Afstand tot de werkplek variabel**

Het is denkbaar dat ook op bedrijvenlocaties de parkeerplaatsen meer gezoneerd worden aangeboden: een beperkt aantal (duurdere) plekken nabij de werkplek, bijvoorbeeld voor ambulante functies, minder valide werknemers, en dergelijke, en daarnaast op grotere afstand goedkopere parkeerplaatsen voor die werknemers waarvoor een korte loopafstand minder noodzakelijk is.

## **5.4 Financiën**

### **Reële kosten toerekenen**

De verwachting is dat het parkeersysteem in de toekomst, bij ongewijzigd beleid, onbetaalbaar zal worden. Doordat voor bepaalde deelgroepen 'sociale' tarieven worden gehanteerd, de kostprijzen stijgen, en er in toenemende mate (duurdere) ondergrondse voorzieningen worden gevraagd, lopen kosten en opbrengsten steeds verder uiteen (inleiding S. Tjepkema (gemeente Zwolle) op middagsymposium Vexpan, 12 oktober 2006).

Veel kosten van parkeren zijn nu verborgen kosten, zoals bleek uit eerder in dit rapport aangehaalde voorbeelden. Een juiste volgorde zou kunnen zijn om eerst de werkelijke kosten van parkeren in beeld te brengen. Daarbij zullen heldere afspraken gemaakt moeten worden welke kosten daarbij moeten worden meegewogen (maatschappelijke kosten (en baten)?, afschrijvingen?). Vervolgens zal dan een principiële keuze gemaakt moeten worden wie deze kosten moet dragen. Daarbij is denkbaar dat een deel van de kosten aan de ene stakeholder wordt toegewezen, terwijl andere kostensoorten juist worden toegerekend aan andere stakeholders.

### **Bijdrage lokale overheid**

Ten aanzien van de gedachte centrale parkeervoorzieningen te ontwikkelen in woongebieden is het denkbaar dat gemeenten het kopen/ bouwen van eigen parkeervoorzieningen voor bewoners stimuleren met een gemeentelijke bijdrage uit het parkeerfonds. (Overigens ontvangt de gemeente de subsidie op termijn weer terug in de vorm van een hogere OZB, als gevolg van een hogere taxatiewaarde van de woning met parkeervoorziening).

Een aspect dat hierbij aandacht behoeft is het fiscale. Op het moment dient een parkeervoorziening binnen een bepaalde afstand van de woning te liggen om mee te worden gewogen in de fiscale waardering van de woning. Voor het stimuleren van de aanleg van geconcentreerde parkeermogelijkheden in de woonomgeving is het zeker gewenst dat deze voldoen aan de fiscale voorwaarden voor meetelling van de parkeerplaats in de waarde van de woning. Daarvoor zullen de fiscale voorwaarden wellicht moeten worden aangepast.

### **Parkeeropbrengsten 'terugploegen'**

Ook het aanwenden van gelden die worden gegenereerd door het invoeren van betaald parkeren of het verhogen van parkeertarieven voor maatregelen die bijdragen aan een verbetering van de woon- en verblijfsomgeving maken een verhoging van de kosten voor parkeren voor de gebruiker acceptabel. Zelfs in een 'car-oriented

---

society'als de Verenigde Staten gaat dit op (The high cost of free parking, Donald Shoup, 2005). Automobilisten blijken bereid te zijn een zeker bedrag voor hun mobiliteit te betalen, wanneer ze daarvoor in de praktijk ook een zichtbaar resultaat terug zien. Dat geldt zowel voor parkeren (beter gebruik van parkeervoorzieningen, kwaliteit woonomgeving) als bijvoorbeeld voor rekening rijden (minder congestie, uitbreiding infrastructuur).

### **5.5 Parkeren, een onderdeel van de bereikbaarheid**

Parkeren gaat meer en meer een onderdeel uitmaken van een totaalvisie op bereikbaarheid (en stedelijke kwaliteit). Dat betekent dat er eerst nagedacht moet worden over de organisatie van de bereikbaarheid en vervolgens hoe parkeermaatregelen daar in passen. Dit type denken is binnen mobiliteitsmanagement, een nieuw vakgebied binnen het verkeer en vervoer, verder uitgewerkt en is nu sterk in ontwikkeling.





---

## 6 Stellingen

In dit rapport zijn een aantal gedachten geschetst over de verdere ontwikkeling van parkeerbeleid in de toekomst.

Hiermee wordt een aanzet gegeven tot een discussie over een structurele, duurzame vormgeving van het parkeerbeleid voor de toekomst. Verwacht wordt dat daarmee een bijdrage zal worden geleverd tot een herbezinning op de uitgangspunten van parkeerbeleid en een herziening van aanpak van de parkeerproblemen.

In een dergelijke opzet past niet dat het rapport wordt afgesloten met conclusies, of zelfs maar met aanbevelingen.

Ter structurering van de discussie wordt daarom volstaan met een aantal stellingen, die weliswaar hun wortels vinden in het voorgaande, maar die niet noodzakelijkerwijs de enige daaruit volgende gevolgtrekking vormen.

### **Het parkeerbeleid van vandaag lost alleen de problemen van gisteren op.**

- Zie het betoog in hoofdstuk 1.

### **In de toekomst is parkeren bij de voordeur een illusie**

- Ondanks de te verwachten daling van de beroepsbevolking en een vrijwel niet meer groeiend, zo niet dalend, aantal inwoners is in stedelijke gebieden een verder toenemende parkeerdruk te verwachten.
- Parkeerbeleid wordt nu vrijwel alleen gevoerd op bestemmingslokaties. In de toekomst zal ook parkeerbeleid op herkomstlokaties (lees woonwijken) gevoerd moeten worden.
- Om tot een aantrekkelijker woonklimaat en vermindering van het gebruik van de auto voor korte ritten te komen, verdient het aanbeveling in woongebieden centrale, kleinschalige (gebouwde) parkeeraccomodaties te realiseren, waarvoor door de gebruikers een reële kostprijs wordt betaald.
- Bedrijfslokaties zijn gebaat bij centrale, geconcentreerde openbare parkeervoorzieningen. Eigen parkeerplaatsen bij bedrijven zullen moeten worden geminimaliseerd.
- Voorwaarden voor een optimale inzet van centrale parkeervoorzieningen in zowel woon- als werkgebieden liggen onder meer in de fiscale sfeer.
- Parkeren is een integraal onderdeel van mobiliteitsmanagement. Parkeren zal daarom steeds meer worden ingezet als een instrument om, met behoud van optimale bereikbaarheid, de ruimtelijke kwaliteit van een gebied te verbeteren.

### **Gratis parkeren bestaat niet!**

- Wie betaalt bij winkelgebieden? De klant (als gast), de winkelier (als gastheer) en/ of de overheid (dus wij allemaal!) Kortom parkeren wordt onvoldoende 'gewaardeerd'. Zo zullen parkeerkosten explicieter inzichtelijk gemaakt moeten worden, en moeten worden toegerekend aan de (verschillende) doelgroepen die baat hebben bij het parkeren.

---

### **We praten over parkeren en zwijgen over parkeeronderzoek**

- Kernvraag is: wie is de probleemeigenaar?
- Zorgpunten zijn: de ergernis van iedereen, maar niemand's verantwoordelijkheid en nauwelijks discussie op niveau
- Het is nodig dat overheden meer investeren in fundamenteel onderzoek naar (gedrag van) de verschillende parkeerders (doelgroepen), onder meer naar de acceptatie van loopafstanden bij verschillende verplaatsingsmotieven.

---

*Parkeergarage in  
Valencia, Spanje*





