

# Parkeren en Ruimte



# Parkeren en Ruimte

E. van Savooyen

E. Bos

M. Blankendaal

P. Delleman



Berghauser Pont Publishing

Postbus 14580

1001 LB Amsterdam

[www.berghauserpont.nl](http://www.berghauserpont.nl)



1ste druk 2014

ISBN: 9789491930225

NUR: 823

© 2014 Berghauser Pont Publishing

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet van 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voor zover het maken van reprografische verveelvoudigingen uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16h Auteurswet 1912 dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan Stichting Reprorecht (Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, [www.reprorecht.nl](http://www.reprorecht.nl)). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) kan men zich wenden tot Stichting PRO (Stichting Publicatie- en Reproductierechten Organisatie, Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, [www.cedar.nl/pro](http://www.cedar.nl/pro)).

Hoewel aan de totstandkoming van deze uitgave de uiterste zorg besteed is, aanvaarden de auteur(s), redacteur(en) en uitgever geen enkele aansprakelijkheid voor eventuele (druk) fouten en onvolledigheden, noch voor gevolgen hiervan.\*

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced in any form, by print, photo print, microfilm or any other means, without the publishers prior written permission.

## Voorwoord

Het parkeren van voertuigen is met de sterke groei van het aantal voertuigen in de afgelopen decennia een steeds groter stempel gaan drukken op de ruimtelijke omgeving. Dit geldt vooral voor personenauto's die door hun omvang veel ruimte innemen, maar ook fietsen zorgen regelmatig voor overlast als er onvoldoende stallingsmogelijkheden zijn. Vooral op plaatsen die veel publiek trekken dat zijn auto of fiets kwijt wil: in stadscentra, bij winkelconcentraties, bij kantoren en op bedrijfsterreinen, maar ook in woonwijken, bij evenementenlocaties, ziekenhuizen en stations. Allemaal plaatsen die vragen om adequate parkeervoorzieningen. Vaak is voldoende parkeerruimte goed ruimtelijk inpasbaar, maar niet zelden is meer dan alleen een plek nodig. Dan vraagt de schaarse ruimte om regulering van het parkeren, zodat gewenste doelgroepen goed gefaciliteerd worden en ongewenste doelgroepen geweerd door middel van betaald parkeren of beperking van de parkeerduur.

Dit boek begint met het parkeren te plaatsen binnen de kaders van diverse ontwikkelingen. Waar hebben we het bij parkeren over, hoe is het zo gekomen en wie zijn de belanghebbenden?

Daarna wordt het parkeren in de ruimtelijke context geplaatst. Worden handvatten gegeven hoe parkeren ruimtelijk kan worden ingepast, hoe het gebruik kan worden gereguleerd en welke wettelijke kaders op parkeren van toepassing zijn. De vele soorten parkeervoorzieningen en hun toepassingsmogelijkheden zoals we die nu kennen worden beschreven, maar ook toekomstige ontwikkelingen als de zelfrijdende auto worden benoemd.

Naast de ruimtelijke context komen ook de financiële aspecten ruimschoots aan bod. Parkeerplaatsen kosten immers geld, moeten aangelegd of gebouwd worden en beheerd en geëxploiteerd. Zeker in die gevallen dat parkeerplaatsen alleen in een gebouwde voorziening gerealiseerd kunnen worden gaat het om veel geld. Bij veel nieuwe ontwikkelingen of de herontwikkeling van locaties leidt het oplossen van het parkeervraagstuk tot hoofdbrekers en soms zelfs dusdanige kosten dat een plan niet

realiseerbaar blijkt. Een tijdige signalering van mogelijke parkeerproblemen biedt kansen om op een integrale wijze een passend parkeerconcept in het ontwerptraject mee te nemen. Maar dat vraagt wel dat alle stakeholders zich in het ontwikkeltraject bewust zijn van wat kan en wat niet kan. Dat gemeenten zorgen voor een beleidskader dat bijdraagt aan een haalbaar plan, en initiatiefnemers het belang van goede parkeervoorzieningen zien en het tot hun eigen verantwoordelijkheid rekenen om die te realiseren. In het laatste hoofdstuk van dit boek komt uitgebreid aan de orde hoe partijen samen kunnen bijdragen aan de totstandkoming en instandhouding van beheersbare en betaalbare parkeervoorzieningen.

De auteurs zijn allen dagelijks betrokken bij parkeervraagstukken en ervaren met de vele invalshoeken waaruit parkeren wordt benaderd en de vele betrokken stakeholders de complexiteit van het onderwerp. Met dit boek hopen zij hun kennis te delen, het onderwerp van kaders te voorzien en bij te dragen aan de totstandkoming van betere parkeervoorzieningen en een betere ruimtelijke omgeving. Zij danken Trees van der Schoot en Arie Pijp voor het meelesen en hun inhoudelijke bijdrages aan dit boek.

# Inhoud

<b>Voorwoord</b>		<b>V</b>
<b>Over de auteurs</b>		<b>XI</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1	Wat vooraf ging	1
1.2	Parkeren en Ruimte - demarcatie en ambitie	3
1.3	Facts & figures	4
1.3.1	Inleiding	4
1.3.2	Parkeerplaatsen totaal	5
1.3.3	Openbare parkeerplaatsen op straat en terreinen	6
1.3.4	Openbare parkeerplaatsen in garages	6
1.3.5	Gebruik openbare plaatsen	8
1.3.6	De overheid als dominante stakeholder	8
1.3.7	Parkeren kost geld	9
1.4	Relevante ontwikkelingen	10
1.4.1	Algemeen	10
1.4.2	Demografische ontwikkelingen	10
1.4.3	Economische ontwikkelingen	11
1.4.4	Ruimtelijke ontwikkelingen	12
1.4.5	Technologische ontwikkelingen	12
1.4.6	Ontwikkelingen mobiliteit en parkeren	13
1.5	Ontwikkelingen in de parkeermarkt	14
1.5.1	Algemeen	14
1.5.2	Gemeenten	14
1.5.3	Projectontwikkelaars en beleggers	15
1.5.4	Zorg- en onderwijsinstellingen	16
1.5.5	Woningcorporaties	16
1.5.6	Bedrijven	17
1.5.7	Parkeerexploitanten	17
1.5.8	Leveranciers, aannemers, installateurs	17
1.6	Maatschappelijke politieke gevoeligheid	17

<b>2</b>	<b>Relevante kaders en wetgeving</b>	<b>21</b>
2.1	Algemeen	21
2.2	Ruimte	22
2.2.1	Algemeen	22
2.2.2	De structuurvisie	22
2.2.3	Het bestemmingsplan	23
2.2.4	Het stedenbouwkundig plan	27
2.2.5	De omgevingsvergunning	28
2.3	Parkeren	30
2.3.1	Algemeen	30
2.3.2	Parkeerbeleid binnen het wettelijk kader	31
2.3.3	Parkeernormen	32
2.3.4	Parkeerhandhaving	35
<b>3</b>	<b>Parkeerbeleid nader beschouwd</b>	<b>41</b>
3.1	Samenhang tussen beleidsterreinen	41
3.1.1	Inleiding	41
3.1.2	Beleid Ruimtelijke Ordening en mobiliteit	42
3.1.3	Gemeentelijk parkeerbeleid	43
3.1.4	Privaat parkeerbeleid	45
3.2	De 'probleemeigenaren'	46
3.2.1	Inleiding	46
3.2.2	Verschillende rollen	47
3.2.3	Verschillende belangen	48
3.2.4	Risico's	49
3.3	Parkeerdoelgroepen	50
3.3.1	Inleiding	50
3.3.2	Primaire doelgroepen	51
3.3.3	Secundaire doelgroepen	52
3.4	Parkeerbeleidsinstrumenten	54
3.4.1	Inleiding	54
3.4.2	Parkeercapaciteit	55
3.4.3	Parkeerbeheer	57
3.4.4	Parkeerverwijzing en communicatie	60



<b>4</b>	<b>Parkeren vanuit financieel perspectief</b>	<b>63</b>
4.1	Inleiding	63
4.2	De PEX als basis	64
4.2.1	Algemeen	64
4.2.2	Parkeeropbrengsten	65
4.2.3	Beheer en exploitatiekosten	67
4.2.4	Algemene financiële uitgangspunten	71
4.2.5	Risico's	73
4.2.6	Exploitatieresultaat	75
4.2.7	Kapitaalslasten en (rest)waardeontwikkeling	76
4.3	Voor Gemeenten: het Besluit Begroting en Verantwoording	84
4.4	Relatie met de grondexploitatie (GREX)	87
4.4.1	Algemeen	87
4.4.2	Grondwaarde	92
<b>5</b>	<b>Parkeren in ruimtelijke context</b>	<b>95</b>
5.1	Inleiding	95
5.2	Typologie van gebieden	95
5.2.1	Algemeen	95
5.2.2	Woonwijken	96
5.2.3	Bedrijventerreinen en kantoorwijken	97
5.2.4	Stadscentra	98
5.3	Typologie van parkeervoorzieningen	99
5.3.1	Inleiding	99
5.3.2	Parkeren op straat	100
5.3.3	Parkeergarages	102
5.3.4	Fietsenstallingen	112
5.3.5	Overige stallingen (motoren, scooters, et cetera)	115
5.4	Welke type parkeervoorziening kiezen we?	115
5.4.1	Algemeen	115
5.4.2	Parkeerbehoefte	116
5.4.3	Beschikbare ruimte	116
5.4.4	Ontsluiting	118
5.5	Te stellen eisen	119
5.5.1	Algemeen	119

5.5.2	Inrichtingseisen straatparkeren en parkeerterreinen	119
5.5.3	Inrichtingseisen traditionele parkeergarages	120
5.5.4	Inrichtingseisen mechanische parkeergarages	121
5.5.5	Inrichtingseisen fietsparkeervoorzieningen	122
5.6	Technologische ontwikkelingen met ontwerpconsequenties	123
5.6.1	Algemeen	123
5.6.2	De zelfrijdende auto	124
5.6.3	De parkeergarage als energiebron	127
<b>6</b>	<b>Parkeren binnen het ontwikkelproces</b>	<b>129</b>
6.1	Algemeen	129
6.2	Ontwikkeling parkeervoorzieningen	129
6.2.1	Algemeen	129
6.2.2	Bepaling Parkeerbehoefte	130
6.2.3	Ontwikkelproces	132
6.2.4	Parkeereis	142
6.3	Exploitatie	143
6.3.1	Algemeen	143
6.3.2	Parkeerexploitatie	143
6.3.3	Parkeeropbrengsten	144
<b>7</b>	<b>Literatuurregister</b>	<b>149</b>
7.1	Literatuur	149

## Over de auteurs

**Ed van Savooyen** is gespecialiseerd in integrale parkeervraagstukken in de (beleidsmatige) context van economie, ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer en milieu. Binnen die vraagstukken staat de samenhang tussen de parkeerbehoefte (beleidsnormen versus werkelijk gebruik), de te stellen kwaliteitseisen, de eigendoms- en (beheer)organisatieaspecten en de financiële haalbaarheid centraal. In opdrachten bekleed hij vaak de rol van analist, coach of project- of procesmanager.

**Ernst Bos'** specialisme is de exploitatie, organisatie en financiële waardering van parkeervoorzieningen. Het parkeren op een adequate wijze regelen zodat parkeren zo min mogelijk gedoe is voor gebruikers, is zijn vertrekpunt bij een parkeeropgave. Om daarna organisatie en exploitatie binnen strikte financiële en ruimtelijke kaders te structureren. Waar mogelijk en gewenst initieert hij nieuwe ontwikkelingen om parkeren positief te laten bijdragen aan een veranderende ruimtelijke en economische omgeving.

**Martin Blankendaal** is gespecialiseerd in de ontwikkeling van parkeervoorzieningen, zowel uit oogpunt van het ontwerp als vanuit de inrichting, exploitatie en het beheer. Martin adviseert op onder meer deze aspecten diverse opdrachtgevers uit zowel de publieke als de private sector. Hij heeft op dit vakgebied regelmatig gepubliceerd. Zo schreef hij onder meer een CROW-brochure over mechanisch parkeren en was mede auteur van NEN 2443 – Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages.

**Pieter Delleman** heeft zich na een opleiding tot sociaal geograaf intensief bezig gehouden met diverse ruimtelijke projecten op het snijvlak van ruimtelijke ordening, milieu en verkeer & vervoer. Als project- en procesmanager bij verschillende gebiedsontwikkelingen raakte hij overtuigd dat parkeren vooral kansen biedt om een goed functionerende en kwalitatief betere ruimte te realiseren. Graag werkt hij mee aan de verwezen-

lijking van concrete en innovatieve oplossingen, waarbij onder andere digitalisering een rol kan spelen.

Alle auteurs zijn werkzaam bij Spark, adviesbureau voor parkeervraagstukken. Spark adviseert en ondersteunt gemeenten, ontwikkelaars, beleggers, detailhandelaren, et cetera van een te formuleren visie op bereikbaarheid en parkeren tot het operationaliseren daarvan. Van weerstand naar draagvlak. Van onduidelijkheid naar inzicht. Van bedreigingen naar kansen.

# 1 Inleiding

## 1.1 Wat vooraf ging

'Parkeren is een beladen thema en heeft in de laatste jaren een steeds belangrijkere plek gekregen in de maatschappelijke en politiek agenda van steden en regio's. De groeiende belangstelling voor parkeren is niet altijd hand in hand gegaan met de ontwikkeling van kennis. Zoals in bijna elk vakgebied begint het met een beperkte vraag en een zich stapsgewijs ontwikkelen van kennis en kunde. Als we ons bedenken dat het vakgebied parkeren eigenlijk pas ontstaan is met de noodzaak om schaarse ruimte voor parkeren te reguleren en in gebouwde garages te laten plaatsvinden, dan is sprake van een relatief nieuw vakgebied. Ontstaan in de tweede helft van de vorige eeuw. Door de toename van de welvaart nam het autobezit na de periode van wederopbouw snel toe. Mensen kregen meer vrije tijd en trokken er met de pas verworven auto op uit. Suburbanisatie zorgde bovendien voor meer woon-werkverkeer. Dit alles zorgde voor een groei van het autogebruik en daarmee op diverse plaatsen tot parkeerproblemen.

Door deze ontwikkelingen ontstond de noodzaak om meer kennis over parkeren op te doen. Inmiddels weten we meer en doen we ook meer onderzoek. Onderzoek naar het gebruik van parkeerplaatsen door consumenten. Onderzoek naar de beleving van de openbare ruimte en de kwaliteit van parkeergarages. Naar de prijs die parkeeders bereid zijn te betalen, maar ook onderzoek naar slimme en efficiënte bouwwijzen. Toch zien we ook dat nog steeds en te vaak discussies en beslissingen rond parkeren en parkeerbeleid gebaseerd worden op louter beleving en emotie. Terwijl er al veel ervaringen en feiten beschikbaar zijn en gedeeld kunnen worden.

Parkeren is ook 'business' geworden, althans het is een stelling die steeds vaker gehoord wordt. Maar business voor wie? Voor de beleggers, de ontwikkelaars, voor de gemeenten? Voor de ontwerpers, de bouwers of de beheerders? Betekent meer autobezit en autogebruik automatisch

ook meer business, en is dat dan ook een interessante business? Wat zijn hiervan de effecten voor grondprijzen? Is een grondprijs 'onder' parkeren überhaupt wel mogelijk? Wat zijn de effecten voor de waarde van het parkeerproduct?

De parkeerplek is immers nooit de bestemming van de parkeerder, dat is namelijk zijn woning, zijn werkplek, de winkel die hij bezoekt en ga zo maar door. Wat maakt dan, anders dan hetgeen speelt bij de ontwikkeling, realisatie en exploitatie van woningen, kantoren en bedrijven, dat een parkeerplaats 'waarde' kan hebben?

We zitten al weer enkele jaren in een omwenteling voor wat betreft mobiliteit in Nederland. De nationale kader- en beleidsnota's vlogen ons de afgelopen jaren om de oren. Wat het precies is gaan inhouden, is inmiddels duidelijk geworden. Namelijk dat uitwerkingen van het parkeren en het parkeerbeleid vooral lokaal moeten plaatsvinden. Dit betekent dat het Rijk geen spelregels meer aangeeft en dat de lokale overheden aan zet zijn. Echter, gemeenten zijn niet de enige 'probleemeigenaren' van het parkeervraagstuk. Het betreft iedereen die vanuit zijn rol en belang betrokken is bij de ontwikkeling, realisatie of exploitatie van parkeervoorzieningen, zoals de ontwikkelaar, de belegger, de woningcorporatie, de zorginstelling, het onderwijsinstituut, et cetera. En juist doordat nationale kaders verdwijnen, ontstaan er 'kansen' voor alle bij deze opgave betrokken partijen.

In de laatste decennia van de vorige eeuw heeft de overheid sterk ingezet op het terugdringen van het gebruik van de auto, ten gunste van het openbaar vervoer. Kantorenlocaties werden gebonden aan strikte parkeernormen om de groei van het autogebruik te remmen en daarmee de negatieve gevolgen van al die auto's in te perken. Door minder automobiliteit zouden er minder parkeerproblemen zijn en minder congestie, zo was het idee. Nadat bleek dat dit beleid nauwelijks vruchten afwierp is het roer om gegaan. Automobilititeit lijkt weer te mogen en parkeren speelt hierin toenemende mate een rol. Parkeren is en blijft (natuurlijk) een belangrijk onderdeel van het gehele mobiliteitsvraagstuk. Maar parkeren is meer..... Parkeren draagt ook bij aan een leefbare woon- en

werkomgeving en is van belang voor een economisch vestigingsklimaat. Ook in de context van milieudoelstellingen kan parkeren een rol spelen. Het gaat dan ook altijd om de juiste hoeveelheid parkeerplaatsen voor de beoogde doelgroepen, op de juiste plaats, in of op goede parkeervoorzieningen.

De werkelijkheid is dat er meer auto's en fietsen komen en de beschikbare ruimte voor het parkeren daarvan steeds beperkter wordt. Dit vormt een steeds grotere uitdaging voor eenieder die bij deze opgave betrokken is.

## 1.2 Parkeren en Ruimte - demarcatie en ambitie

Dit boek behandelt parkeren in brede zin. Niet alleen het parkeren van auto's waar als eerste aan gedacht wordt, maar ook het stallen van andere individuele vervoermiddelen als fietsen en scooters. Buiten het kader van dit boek vallen vrachtwagens en specifieke bedrijfsvoertuigen. Voor een uitgebreide begrippenlijst wordt verwezen naar [www.parkeerwoordenboek.nl](http://www.parkeerwoordenboek.nl).

De parkeeropgave wordt verder voornamelijk beschouwd vanuit de wens of ambitie om een locatie of gebied te (her)ontwikkelen en de vraag hoe het parkeervraagstuk zich dan aandient. Want ruimte en parkeren raakt elkaar direct, maar de vanzelfsprekendheid om het integraal c.q. 'gezamenlijk' te benaderen is eerder uitzondering dan regel. We hebben elkaar echter nodig. Want de huidige situatie kan als zorgelijk worden benoemd, maar tegelijkertijd kunnen we dat onderkennen als een kans voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. We nemen u als lezer mee in deze twee werelden die elkaar nog niet vanzelf vinden. In welke kaders acteren de 'ruimtemensen' en in welke kaders de 'parkeermensen'? De centrale vraag is hoe we die kunnen verbinden.

Parkeren en ruimte heeft immers alles met elkaar te maken. Met een stijgende vraag naar parkeerplaatsen is een wisselwerking ontstaan. De aanpak van parkeren kan ruimtelijke invullingen beïnvloeden, terwijl

ruimtelijke invullingen de parkeersituatie beïnvloeden. Die wisselwerking wordt in de praktijk vaak niet of te laat gezien. Voor mensen met een primaire blik op de ruimtelijke ontwikkeling is parkeren vaak ‘volgend’ bij een ruimtelijk vraagstuk, terwijl beleidsmakers met een blik op verkeer en vervoer parkeren graag willen sturen.

## 1.3 Facts & figures

### 1.3.1 Inleiding

Op welke feiten en aantallen kan de ‘parkeermarkt’ haar visie en standpunten baseren als het gaat om algemene vragen over de aard, omvang en het gebruik van het parkeerareaal? Een relatief makkelijke vraag maar helaas is het antwoord minder makkelijk te geven. Zeker als het gaat om het aanbod van parkeerplaatsen. We weten wel nauwkeurig de omvang van het aantal te faciliteren motorvoertuigen en tweewielers te benoemen, namelijk 7,9 miljoen personenauto’s, 815.000 bestelauto’s, 654.000 motorfietsen, bijna 1,1 miljoen brom- en snorfietsen en brommobielen en ongeveer 18 miljoen fietsen.<sup>1</sup> Maar hoeveel parkeerplaatsen daarvoor beschikbaar zijn, is nog nauwelijks goed in beeld gebracht.

Zie hier één van de zwaktes van ‘de parkeermarkt’. Als aard, omvang én prestatie van het parkeerareaal niet eenduidig is, hoe kun je dan relevante beleidsmatige en financieel-/economische keuzes formuleren en beslissingen nemen? Hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig voor de realisatie van een bepaald ontwikkelingsprogramma als we niet goed weten te benoemen hoeveel parkeerplaatsen er al zijn en hoe die gebruikt worden. Dan wordt het ook lastig om te prognosticeren hoe nieuwe parkeerplaatsen gebruikt zullen gaan worden.

Op nationaal niveau zijn de handen van het parkeerdossier al enige decennia geleden afgetrokken; de verantwoordelijkheid is verplaatst naar lokaal niveau. Maar helaas is daar de verantwoordelijkheid nog niet tot

---

<sup>1</sup> Aantallen per 2014. Bronnen: CBS en Fietsersbond.



wasdom gekomen. In veel gemeenten beperken de inzichten in de aard, omvang, beschikbaarheid en prestatie van het parkeerareaal zich over het algemeen tot dat deel van het parkeerareaal dat een vorm van parkeerregulering (betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren, blauwe zone e.d.) kent.

Gelukkig zijn de eerste initiatieven om over meer en betere informatie te kunnen beschikken wel gaande. Zo wordt er gewerkt aan een Nationaal Parkeer Register (NPR, zie [www.nationaalparkeerregister.nl](http://www.nationaalparkeerregister.nl)). Tegelijkertijd zien we gemeenten enorm worstelen met het verzamelen van informatie over het onder hun regie vallende parkeerareaal (aard, omvang én gebruik) alsmede de ontsluiting van die informatie.

Het niet-gereguleerde parkeerareaal alsmede het areaal dat wordt geëxploiteerd door private partijen (beleggers en exploitanten) is meestal niet eenduidig gedefinieerd. Bijkomend probleem is dat de private partijen tot op heden maar in beperkte mate bereid zijn om data 'te delen'. De één meer dan de ander. Elke exploitant ontsluit wel via meerdere kanalen (o.a. eigen websites) de omvang, ligging, tarieven en beschikbaarheid per locatie van haar parkeerlocaties. Er is echter nog geen overkoepelende database.

Wat we wel 'weten' van het parkeerareaal op nationaal niveau, is in de hierna volgende paragrafen kort samengevat.

### 1.3.2 Parkeerplaatsen totaal

In 2002 heeft de Stichting Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven (IOO) een onderzoek gedaan naar het parkeerareaal in Nederland. Sindsdien hebben geen herhaalonderzoeken plaatsgevonden, maar als we de uitkomsten van het onderzoek uit 2002 (met data van jaren daaraan voorafgaand) extrapoleren naar heden (voornamelijk op basis van data inzake de ontwikkeling van het autobezit en de bevolkingsgroei) dan bestaat het parkeerareaal op hoofdlijnen thans uit:

- 10 miljoen openbare parkeerplaatsen, waarvan:
  - 8,0 miljoen plaatsen op straat;
  - 1,79 miljoen parkeerplaatsen op terreinen;

- 0,21 parkeerplaatsen in garages;
- 3 miljoen parkeerplaatsen bij bedrijven (ten behoeve van werknemers/bezoekers);
- 1,4 miljoen parkeerplaatsen bij woningen (op eigen terrein, carports, et cetera).

### **1.3.3 Openbare parkeerplaatsen op straat en terreinen**

Er zijn naar schatting dus bijna 9,8 miljoen parkeerplaatsen op straat en op parkeerterreinen.

Hiervan zijn naar schatting 1,2 miljoen parkeerplaatsen gereguleerd (betaald parkeren/blauwe zone/vergunningen, et cetera). De lokale overheden (gemeenten) zijn hiervoor verantwoordelijk (eigendom en exploitatie).

### **1.3.4 Openbare parkeerplaatsen in garages**

Er zijn naar schatting 210.000 parkeerplaatsen in openbare parkeergarages (exclusief ca. 50.000 parkeerplaatsen bij ziekenhuizen). Deze 210.000 parkeerplaatsen zijn gelegen in circa 500 parkeervoorzieningen.

Van deze 210.000 parkeerplaatsen zijn ongeveer 120.000 parkeerplaatsen gereguleerd (betaald parkeren). Deze 120.000 parkeerplaatsen vertegenwoordigen in ieder geval het privaat geëxploiteerde deel van de openbare plaatsen in garages. De overige circa 90.000 parkeerplaatsen zijn openbaar toegankelijk. Wat niet wil zeggen dat ze daarmee niet privaat geëxploiteerd worden. Er wordt in ieder geval geen parkeertarief geheven in deze garages.

De aanname is dat ongeveer 80% van alle parkeergarageplaatsen (= 168.000 plaatsen) privaat wordt geëxploiteerd, mede vanwege het fiscale kader (Btw-afdracht en -terugvordering).

Er van uitgaande dat de 80% van alle parkeergarageplaatsen privaat wordt geëxploiteerd en deze verhouding ook zou gelden voor het aantal parkeervoorzieningen, zou betekenen dat van de in totaal 500 parkeer-

voorzieningen ongeveer 400 privaat en 100 publiek worden geëxploiteerd.

We weten wel dat circa 45% van de 210.000 parkeerplaatsen publiek eigendom is, derhalve ongeveer 94.500 plaatsen. De overige 115.500 plaatsen zijn privaat eigendom. Ook hiervan geldt dat niet bekend is hoe dit is verdeeld over de 500 parkeervoorzieningen. Ook hier zou dit naar rato kunnen zijn, dus 225 parkeergarages in publiek eigendom en 275 parkeergarages in privaat eigendom.

Uitgaande van alle 168.000 privaat geëxploiteerde parkeerplaatsen, gelegen in 400 parkeergarages, betreft het hier derhalve:

- 55% privaat eigendom = 300 parkeergarages met 115.500 parkeerplaatsen;
- 45% gemeentelijk eigendom = 100 parkeergarages met 94.500 parkeerplaatsen.

Van het gemeentelijk eigendom (100 garages met 94.500 plaatsen) is onbekend hoeveel daarvan door de gemeenten zelf wordt geëxploiteerd en hoeveel er door marktpartijen wordt geëxploiteerd.

Voor zover de parkeergarages privaat eigendom zijn c.q. privaat worden geëxploiteerd, zijn de volgende vijf private parkeerexploitanten het meest actief in Nederland:

- Q-Park
- Interparking
- Apcoa
- P1
- PCH

De lijst met private eigenaren en exploitanten is echter oneindig, mede gezien veelal op lokaal niveau acterende solisten. Een exacte opgave hiervan is dan ook niet voorhanden. Zo ook niet wat het relatieve aandeel is van de vijf genoemde, meest voorkomende private partijen.

### 1.3.5 Gebruik openbare plaatsen

Het openbare parkeerareaal wordt voornamelijk gebruikt voor het faciliteren van het autobezit (parkeren door bewoners). Zelfs in een binnenstad, waar vaak een hoge parkeerdruk ontstaat vanwege de aldaar aanwezige bezoekers aantrekkende functies, is het (mede)gebruik van parkeerplaatsen door bewoners toch nog vaak dominant. Op zich niet vreemd, vanuit de wetenschap dat een bewoner zijn voertuig - gewogen gemiddeld -120 à 130 uur per week nabij zijn woning heeft geparkeerd. Uiteraard is dat afhankelijk van en heeft het een directe relatie met de mate waarin een binnenstad 'bewoond' is.

#### **Straat- versus garageparkeren**

Uit beschikbare parkeeronderzoeken blijkt dat er gemiddeld niet of nauwelijks een verschil is tussen de parkeerduur van consumenten op straat en in parkeergarages. Het aandeel ultrakortparkeerders (tot 15 minuten) is op straat wel groter dan in parkeergarages. Niet verwonderlijk omdat deze parkeerders zeer dichtbij hun bestemming wensen te parkeren. De totale gemiddelde parkeerduur van consumenten - waarmee bedoelend de binnenstad-bezoekers - bedraagt grosso modo 1 uur en 45 minuten. De gemiddelde parkeerduur is gerelateerd aan het parkeermotief. Wanneer dat motief 'winkelen' is, neemt de parkeerduur toe met de omvang en aantrekkelijkheid van de bestemming. Zo is de gemiddelde parkeerduur in Amsterdam op sommige locaties ruim 4 uur. Het is niet aannemelijk dat de aard van de eigenaar of exploitant (publiek of privaat) van invloed is op de parkeerduur van de gebruiker. In de meeste gevallen is de gebruiker niet op de hoogte van de eigenaar van de garage c.q. speelt dit nauwelijks een rol in zijn parkeerlocatiekeuze (deze is vooral ingegeven door ligging en bekendheid).

### 1.3.6 De overheid als dominante stakeholder

Doordat het straat- en terreinparkeren het grootste aandeel in het parkeeraanbod vervult, aangevuld met circa 45% van alle plaatsen in parkeergarages die ook door gemeenten worden geëxploiteerd, is al snel

de gemeente dominant in de wijze waarop het areaal wordt benut en de condities daarvan (zoals de wijze van beprijzing, de betaalmogelijkheden, de dienstverlening, et cetera).

Desalniettemin zijn er ook steden waarbij een relevant deel (soms > 20%) van de openbare plaatsen door private partijen wordt geëxploiteerd.

Dit komt meestal voor in grotere gemeenten met aantrekkelijke binnensteden omdat aldaar - in het verlengde van het beprijzingsbeleid van de gemeente - een investeringsklimaat voor private partijen is ontstaan.

### 1.3.7 Parkeren kost geld

Met parkeren in Nederland is een noemenswaardig bedrag gemoeid. Indien we ons beperken tot de 10 miljoen openbare parkeerplaatsen en rekening houden met de verschijningsvorm daarvan (straat, terreinen en garages) alsmede de aanvullende maatregelen die op een deel van die parkeerplaatsen wordt genomen om die betreffende plaatsen te reguleren, dan zien we dat dit openbaar parkeerareaal in totaal ongeveer € 4,6 miljard per jaar kost. Waarvan circa € 3,6 miljard voor de 8,7 miljoen niet-gereguleerde plaatsen (ruim € 400,- per plaats per jaar) en € 1,0 miljard voor de 1,3 miljoen gereguleerde plaatsen (bijna € 800,- per plaats per jaar).

De € 3,6 miljard per jaar voor de niet-gereguleerde parkeerplaatsen wordt betaald vanuit algemene heffingen (belastingen) die niet gerelateerd zijn aan wie in welke mate gebruik maakt van de betreffende parkeerplaatsen. De € 1,0 miljard per jaar voor de gereguleerde parkeerplaatsen wordt in het algemeen wel toegerekend aan de gebruikers van die parkeerplaatsen. Waarbij bewoners – en vaak ook de bezoeker van de bewoner – veelal een fractie betalen van die kosten ten opzichte van bijvoorbeeld bezoekers van een binnenstad. Wat verklaarbaar is omdat beprijzing op zich ook een reguleringsmaatregel is (de hoogte van het parkeertarief is van invloed op de duur van het gebruik). Op basis van nieuwe technieken behoeven reguleren en beprijzen echter niet meer te worden gecombineerd om de juiste parkeerder op de juiste plaats te faciliteren. Een nieuwe maatschappelijke dialoog dient zich derhalve aan.

En dat is een zeer gewenste dialoog die niet alleen voortkomt uit technologische ontwikkelingen, maar ook omdat we zien dat in de gemeentelijke begrotingen de inkomsten uit parkeren nog steeds toenemen. In 2014 werd uitgegaan van een toename van 2,2% ten opzichte van 2013. En tegelijkertijd zien we dat het gebruik van parkeerplaatsen in binnensteden afneemt (zie [www.parkerbarometer.nl](http://www.parkerbarometer.nl)). Dus de toename van opbrengsten kan alleen het gevolg zijn van verdere tariefgroei, meer gereguleerde parkeerplaatsen en langere betaaltijden. Maar met 'meer en langer' zijn ook extra kosten gemoeid. Het exploitatieresultaat (opbrengst minus kosten) zal er niet beter op worden.

## **1.4 Relevante ontwikkelingen**

### **1.4.1 Algemeen**

Zoals hiervoor omschreven is het fundament onder parkeerbeleid en parkeermaatregelen 'broos'. Niet alleen op nationaal niveau, maar ook op lokaal niveau weten we vaak niet nauwkeurig te benoemen wat de omvang van de beschikbare parkeercapaciteit is en hoe het gebruikt wordt. Tegelijkertijd weten we ook dat wat er nu is, aan veranderingen onderhevig is. De belangrijkste ontwikkelingen worden hierna genoemd.

### **1.4.2 Demografische ontwikkelingen**

De Nederlandse bevolking verandert meer van samenstelling en het totale aantal inwoners in Nederland blijft groeien. De komende 10 tot 20 jaar zal de mobiliteit nog steeds toenemen. Pas als het aandeel 50- tot 65-jarigen in de bevolking relatief meer de overhand krijgt, zal de groei van de automobiliteit naar verwachting wat afzakken. Door de toename van het aantal ouderen, maar ook door de sociaal-culturele trend van individualisering, is het aantal huishoudens relatief sterk toegenomen. In de toekomst zal deze groei naar verwachting minder groot zijn waardoor dus ook de groei van het autobezit zal afzakken. Deze verwachting is gebaseerd op een aantal tendensen die zichtbaar zijn. Zo blijkt dat jonge-

ren minder gebruik maken van de auto dan vroeger<sup>2</sup> en onder hen groeit het aantal deelauto's fors.<sup>3</sup>

### 1.4.3 Economische ontwikkelingen

De groei van het besteedbaar inkomen levert meer consumptiemogelijkheden op. Dit is merkbaar in de toename van zowel het personenverkeer als het aantal goederenverplaatsingen. Groei van de werkgelegenheid (meer banen) zorgt voor meer werkgerelateerde verplaatsingen. Een vraag die zich daarbij thans aandient is wat het effect is van de huidige recessie op de korte en middellange termijn. Effecten zijn nog niet echt meetbaar, anders dan dat men kritischer omgaat met het gebruik van de auto en de aanschaf/vervanging van de auto.

Sociaaleconomische ontwikkelingen die van belang zijn voor de toekomstige mobiliteit zijn flexibilisering, emancipatie en de toename van vrije tijd. Flexibilisering hangt samen met meer mogelijkheden voor tele- en thuiswerk. Ook de verruiming van de winkelopeningstijden is een voorbeeld van flexibilisering. Deze ontwikkelingen zorgen voor een ander verplaatsingsgedrag. En tot slot door toename van de hoeveelheid vrije tijd stijgt ook het aantal kilometers sociaal-recreatief verkeer.

#### **Economische trends - vraagzijde**

De consument is de afgelopen periode veranderd. De leeftijdsopbouw is anders geworden. De groep jongeren neemt af terwijl de groep ouderen toeneemt. Aspecten als service in winkels en goede toegankelijkheid zullen in belang toenemen. De samenstelling van de huishoudens is veranderd. Kleine huishoudens komen steeds meer voor en daarmee de vraag naar producten die hierop zijn toegesneden. Het tijdsaspect is veranderd. Mensen hebben of nemen minder tijd om boodschappen te doen, terwijl er wel meer tijd besteed wordt aan winkelen. Winkelen wordt gezien als vorm van vrijetijdsbesteding. Hierdoor neemt ook de afstand die mensen

<sup>2</sup> Mobiliteitsbalans 2012 van het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid).

<sup>3</sup> onderzoek CROW-KpVV maart 2014.

bereid zijn af te leggen voor aankopen, sterk toe en daarmee de mobiliteit. De auto neemt een grotere rol in bij winkelbezoek waardoor ook parkeergelegenheid en bereikbaarheid een steeds belangrijkere rol voor de consument gaan vervullen.

### **Economische trends - aanbodzijde**

In de detailhandel voltrekt zich een proces van schaalvergroting. In de dagelijkse sector zijn het vooral de supermarkten die de oude standards door nieuwe vervangen.

In de niet-dagelijkse sector manifesteert deze trend zich onder meer in de bouwmarktenwereld, bij tuincentra en in de woonwereld (meubelboulevards). Schaalvergroting vraagt om fysieke ruimte die in bestaande winkelgebieden niet altijd te accommoderen is. Enerzijds door de beperkte ruimte voor uitbreiding en anderzijds door de slechte bereikbaarheid voor consument en toeleveranciers. Dit geldt ook voor parkeervoorzieningen. Hierdoor worden steeds meer winkelgebieden op goed bereikbare locaties geopend, hetgeen weer leidt tot een ander autogebruik. Ook de mogelijkheden van het internet worden steeds meer benut voor het doen van aankopen.

#### **1.4.4 Ruimtelijke ontwikkelingen**

De druk op de ruimte neemt toe. Naarmate de steden groeien, ontstaan er secundaire centra aan de randen van de stad. De uitdijende stedelijke ruimte wordt mede mogelijk door een steeds grotere reissnelheid. De vervlechting en schaalvergroting van de ruimtelijke relaties leiden tot een grotere vraag naar mobiliteit en grotere verplaatsingsafstanden.

#### **1.4.5 Technologische ontwikkelingen**

Vanaf 1999 is het dataverkeer explosief toegenomen. De uiteindelijke gevolgen voor verkeer en vervoer zijn nog moeilijk te voorspellen. De verwachting is dat ICT-ontwikkelingen per saldo niet zullen leiden tot een noemenswaardige afname van de mobiliteit maar wel tot een gelijkmati-



gere spreiding over de dag. Er komen bijvoorbeeld steeds meer flexibele werkplekken thuis of op locaties die minder gevoelig zijn voor de spits.

Ook in de parkeerwereld wordt gebruik gemaakt van technologische ontwikkelingen. Hierbij kan gedacht worden aan het chip-only parkeren, het betalen met pin, credit card of via de mobiele telefoon en de transponder-technologie. En we wachten - ondanks alles - met spanning op de verdere ontwikkeling en toepassingsmogelijkheden van de ov-chipkaart. Deze betaal- en identificatietechnieken dragen bij aan de servicegerichtheid naar de klant en zijn welbevinden, de mogelijkheid om bepaalde doelgroepen effectiever te koppelen aan daarvoor bestemde parkeercapaciteit.

#### **1.4.6 Ontwikkelingen mobiliteit en parkeren**

Het personenverkeer (vooral de automobiteit) blijft naar verwachting zeker tot 2020 toenemen. De groei zit niet in het aantal verplaatsingen maar in de afstand per verplaatsing. De groei van het autokilometrage valt naar verwachting tot 2020 mee in verhouding tot de geraamde ontwikkeling van het autobezit. Dit duidt op een toegenomen aandeel van het bezit van tweede (en derde) auto's. Het kilometrage per huishouden wordt verdeeld over meerdere auto's. Het autopark is in tien jaar tijd met ruim een kwart toegenomen.

De groei van het autopark overtreft in sterke mate de toename van de bevolkingsomvang. De bevolking nam de laatste 10 jaar met maar 5% toe. Door deze ontwikkeling is ook de gemiddelde autodichtheid sterk toegenomen. Uitgesplitst naar provincie vertoont het autobezit opmerkelijke verschillen. In Noord- en Zuid-Holland zijn er nog geen 400 auto's per duizend inwoners terwijl Noord-Brabant en Flevoland richting de 500 auto's per duizend inwoners gaan. In 1994 beschikte 14% van alle huishoudens over twee of meer auto's en inmiddels is dit toegenomen tot ruim 20%. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door het groeiende aandeel van auto's in bezit van vrouwen. Volledigheidshalve; het fiets- en bromfietsbezit is in de afgelopen periode gedaald.

Wat we hiervan onder meer dagelijks merken is dat de toename van het autopark ook leidt tot steeds meer verkeer op de Nederlandse wegen. Maar nog veel relevanter: door toename van het autopark neemt ook de vraag naar parkeerplaatsen toe.

## **1.5 Ontwikkelingen in de parkeermarkt**

### **1.5.1 Algemeen**

Naast de hiervoor genoemde algemene ontwikkelingen zijn er ook ontwikkelingen gaande in de parkeermarkt zelf. Parkeren wordt in toenemende mate als ‘business’ benaderd, mede door het invoeren van steeds meer vormen van betaald parkeren. Door de steeds hogere tarieven is ook het (rendabel) investeringskapitaal in parkeervoorzieningen toegenomen.

Daarnaast neemt het aantal parkeergarages in steden toe en wordt de vraag naar nieuwe technieken (o.a. mechanisch parkeren, transponder-technologie, ‘parkeren op kenteken’, sensortechnologie) groter.

Er komen meer private en publieke partijen op de markt die zich bezighouden met dienstverlening, advies, levering van goederen, regulering, handhaving, et cetera. Maar, gezien de beperkte inzichten in werkelijke omvang en werkelijk gebruik, kan dat nog veel beter.

Hoe dan ook: de parkeermarkt is in beweging en alle partijen worden geconfronteerd met de veranderende omstandigheden en met nieuwe vraagstukken en uitdagingen. De belangrijkste ‘spelers’ in de parkeermarkt worden hierna benoemd.

### **1.5.2 Gemeenten**

Gemeenten blijven een belangrijke rol spelen in de parkeermarkt. Zij zijn autonoom waardoor zij zelfstandig de vertaalslag kunnen maken van de landelijk en regionale beleidsdoelstellingen naar het lokale (parkeer) beleid. Zij kunnen hiertoe beleidsplannen opstellen en vervolgens doelgerichte maatregelen afkondigen. Andere relevante ontwikkelingen voor gemeenten zijn de komst van de Wet Brede Doeluitkering (BDU,

december 2004) de komst van de bestuurlijke boete (januari 2009) en de toenemende behoefte aan parkeerkennis en -ervaring.

De BDU-gelden kunnen ingezet worden voor de uitvoering van verkeer- en vervoerprojecten, waaronder parkeerprojecten. In het kader van de bestuurlijke boete speelt enerzijds de beheersbaarheid (o.a. handhaving) van parkeerovertredingen en anderzijds de optimalisatie van daarmee gemoede kosten en opbrengsten. Er gaat op dit moment nog altijd een deel van de parkeeropbrengsten naar de staatskas, dat - volgens de mening van velen - naar de gemeentekas zou kunnen en moeten gaan en vanaf 2009 ook als zodanig gedeeltelijk is geëffectueerd.

Een aantal gemeenten overweegt het toepassen van tolheffing, enerzijds om daarmee de verkeersintensiteiten op het stedelijk wegennet te beperken en/of te spreiden en anderzijds als alternatief voor het 'betaald parkeren'. De aanwezigheid van de auto wordt namelijk via registratie van het kenteken vastgelegd, waarna een naheffing voor door de stad gereden kilometers en/of de verblijfsduur – de parkeertijd - volgt.

### **1.5.3 Projectontwikkelaars en beleggers**

Voor projectontwikkelaars en beleggers is het parkeren een steeds belangrijkere randvoorwaarde bij zowel het ontwikkelen van locaties als het in eigendom hebben of nemen van (parkeer)vastgoed. Zij maken hierbij veelal gebruik van eigen, landelijke of aan hen opgelegde kengetallen, die zij zelf willen interpreteren. Zij willen het gebruik en de achtergronden van deze kengetallen kennen, en evenals de eventuele processen en procedures om te komen tot de gewenste parkeeroplossing. Opvallend is dat er ook steeds meer behoefte is aan het 'integraal' doorgronden van de samenhang tussen de beleidsmatige (vraagsturende) en commerciële (vraagvolgende) parkeerbehoefte, de verschijningsvorm van de parkeervoorziening, de eigendomssituatie en de wijze van beheer- en exploitatie om een betrouwbare financiële analyse (rendementsverkenning) op te stellen.

#### 1.5.4 Zorg- en onderwijsinstellingen

De ontwikkelingen op het gebied van huisvesting in de gezondheidszorg gaan door zoals ook blijkt uit de vele bouwplannen en de renovatieplannen. Er is wel sprake van een steeds kritischere houding van zowel het Rijk als de zorgverzekeraars. Dit leidt tot meer discussies, waardoor de plannings- en ontwikkelings- en bouwactiviteiten in de tijd naar achteren lijken te schuiven. Er zijn voor het parkeren bij zorginstellingen normen of bouwmaatstaven<sup>4</sup> van toepassing. Beperkte parkeermogelijkheden bij zorg- en onderwijsinstellingen noodzaken ook tot een kritische blik op het vervoersgedrag van bijvoorbeeld medewerkers. Er is de laatste tijd veel aandacht voor vervoersmanagement en vervoerplannen. Zowel de zorg- als de onderwijsinstellingen beseffen zich inmiddels steeds meer dat het goed faciliteren van de parkeerbehoefte een belangrijk aspect is voor hun bereikbaarheid. Daarmee ontstaat ook het besef dat deze organisaties de beheer- en exploitatietaken zelf moeten organiseren of uitbesteden.

#### 1.5.5 Woningcorporaties

De aandacht voor parkeervraagstukken in deze markt is in opkomst. De parkeerplaats is een onlosmakelijk onderdeel van de woning geworden, waarvoor de corporaties zich ook verantwoordelijk voelen. Corporaties achten de oplossing van het parkeervraagstuk steeds minder een taak van de, vaak bij ontwikkelingen medeparticiperende overheid (gemeente) en steeds meer een taak van zichzelf. Corporaties onderzoeken welke rol en mogelijkheden zij binnen het parkeervraagstuk hebben en welke eventuele risico's daarbij spelen.

---

4 College Bouw Ziekenhuisvoorzieningen: Regeling bouwmaatstaven parkeervoorzieningen in de zorgsector.

### **1.5.6 Bedrijven**

Bedrijven worden zich steeds meer en tijdig bewust (vaak gedwongen) van de problemen die het verkeer met zich mee kan brengen. Hiertoe kunnen zij maatregelen nemen op het gebied van mobiliteitsmanagement; juist omdat dat deel van het vraagstuk (de 'vraagzijde') voor hen beïnvloedbaar en beheersbaar is. Hierbij kan gedacht worden aan het opstellen van een vervoerplan of het nemen van vervoersmanagementmaatregelen.

### **1.5.7 Parkeerexploitanten**

Parkeren is 'handel'. Het merendeel van de parkeergarages is of bij particuliere bedrijven in eigendom en/of wordt door hen geëxploiteerd en/of is bij hen in beheer. Een relatief klein gedeelte is in handen bij gemeenten. Parkeerexploitanten passen hun producten en diensten steeds meer aan op de groter wordende behoefte van de 'probleemeigenaren'. Behalve het risicodragend exploiteren en beheren kunnen zij ook ontwikkelen en/of financieren.

### **1.5.8 Leveranciers, aannemers, installateurs**

De parkeermarkt is dynamisch. In de afgelopen jaren zijn veel nieuwe bedrijven tot deze markt toegetreden. Dit is veroorzaakt door de toename van parkeerregulering (meer vraag naar parkeermanagementsystemen e.d.), de vele bouwprojecten, de komst van specifieke nieuwe parkeerproducten zoals gsm-parkeren, de ontwikkelingen in de communicatietechnologie en de groeiende belangstelling voor mechanische parkeersystemen. Steeds meer bedrijven tonen interesse voor dit specifieke marktgebied en profileren zich als zodanig.

## **1.6 Maatschappelijke politieke gevoeligheid**

De financiële paragraaf van de parkeeropgave staat onder druk (zie 1.3.7). En die druk neemt toe vanwege de toenemende (maatschappelijke)

weerstand tegen de hoogte van de parkeertarieven. Een gegeven dat al dan niet terecht wordt aangegrepen als verklaring voor de dalende trend in het binnenstadbezoek. (Lokale) politiek blijkt gevoelig voor dit argument en zoekt naar oplossingen met maatregelen als 'gratis parkeren op zondag'. Maar uit effectmetingen blijkt dat dit per saldo niet tot meer bezoekers leidt; wel tot minder parkeerinkomsten. De politiek overweegt nu soms zelfs een afschaffing van 'betaald parkeren'. Echter, 'gratis parkeren' bestaat niet (zie hiervoor).

Wie betaalt dan de kosten? Hierover worden nog geen uitspraken gedaan. Terwijl iedereen snapt dat parkeervoorzieningen geld kosten. Maar wat de werkelijke kosten zijn, wordt meestal niet in de overwegingen meegenomen. Vaak omdat transparantie daarover ontbreekt. Een betere voedingsbodem voor maatschappelijke weerstand kun je eigenlijk niet voorstellen; we weten niet hoeveel plaatsen er zijn, hoe ze gebruikt worden en wat ze exact kosten. En tegelijkertijd moeten er keuzes gemaakt worden over wie in welke mate voor parkeren betaalt.

Maar naast de financiële kant van zaken staan ook aspecten als milieu, ruimte en economie in de belangstelling van de politiek. Een economisch vitale stad moet immers goed bereikbaar zijn voor auto's en fietsen. Daar waar de middenstand in een stad of dorp te maken krijgt met teruglopende verkopen, wordt al snel naar het parkeertarief of het aanbod aan parkeerplaatsen gekeken en stallingsvoorzieningen. Economie en parkeren zijn daarom niet los van elkaar te zien.

Maar een aantrekkelijke stad is ook een stad waarin de hoeveelheid 'blik op straat' verantwoord wordt ingepast en fietsen op gewenste plekken worden gestald, zonder de voetganger daarbij te hinderen. Te veel auto's en fietsen in het straatbeeld worden niet geassocieerd met ruimtelijke kwaliteit. Parkeergarages en fietsenstallingen bieden dan kansen om de ruimte op straat te verlossen van te veel auto's en fietsen, maar hebben niet zelden een dusdanige omvang dat deze niet zomaar in te passen is in een stedelijke structuur.

Tenslotte is de uitstoot van fijnstof en CO2 door auto's, motoren en scooters in een stad een onderwerp dat regelmatig zorgt voor maatschappelijke en politieke onrust. Het credo dat "er nog een wereld is te winnen" gaat hier zowel letterlijk als figuurlijk op.