

# Parkeermijthes doorbroken

6 juni 2024



Vismarkt Groningen, vroeger en nu

NATUUR  
& MILIEU

**Om de leefbaarheid en bereikbaarheid van steden te verbeteren, is goed parkeerbeleid cruciaal. Dit stuit echter regelmatig op weerstand bij bewoners, winkeliers en politici. Soms begrijpelijk, maar vaak onterecht. Daarom hier: drie grote parkeermythes doorbroken.**

Veel gemeenten willen meer ruimte voor groen, goede bereikbaarheid en minder luchtvervuiling. Vooral in steden staan de leefbaarheid en bereikbaarheid onder druk. Dit komt met name door het autobezit en -gebruik. Auto's nemen veel ruimte in beslag, wat leidt tot files en volle straten met weinig groen. Ook zorgt de uitstoot van al die auto's voor een ongezonde lucht en voor klimaatverandering. De komende jaren zullen steden nog verder groeien waardoor de druk op de ruimte, bereikbaarheid en leefbaarheid ook verder toeneemt.

## Hoe maken we steden leefbaar en bereikbaar?

Een oplossing hiervoor is vaker kiezen voor lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Deze manieren van reizen zijn veel schoner en nemen minder ruimte in. De straten worden leefbaarder voor alle inwoners en de bereikbaarheid verbetert.<sup>1</sup> Maar hoe zorg je ervoor dat mensen de auto vaker laten staan?

Het parkeerbeleid speelt hierbij een cruciale rol. Door betaald parkeren in te voeren en het aantal parkeerplaatsen te verminderen, wordt het minder aantrekkelijk voor mensen om een auto te gebruiken of bezitten.

Maar juist dit parkeerbeleid leidt vaak tot weerstand bij inwoners, politici en winkeliers. Die weerstand kan ervoor zorgen dat het beleid wordt afgezwakt of uitgesteld. Dit bleek bijvoorbeeld in Amersfoort, waar de komende jaren ruim tienduizend woningen worden gebouwd. Om de stad daarbij goed bereikbaar te houden, wilde de gemeente het betaald parkeren uitbreiden. Maar in een referendum stemden de bewoners hiertegen. Vervolgens werden de parkeerplannen afgezwakt.<sup>2</sup> In Haarlem zorgde een referendum ervoor dat het voorgenomen strengere parkeerbeleid helemaal werd stopgezet.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> <https://www.goudappel.nl/nl/themas/brede-welvaart/modal-shift>

<sup>2</sup> <https://www.ad.nl/amersfoort/amersfoorts-parkeerplan-niet-in-prullenbak-wel-aanpassingen-vergunning-is-geen-melkkoe~ab98418a/>

<sup>3</sup> [Coalitie Haarlem moet terug naar de tekentafel om parkeerproblemen aan te pakken | Trouw](#)

Zijn de inwoners dan tegen groen of betere bereikbaarheid? Veel weerstand zit in het idee dat de auto te veel gaat kosten en dat de autobezitter wordt benadeeld. Ook bestaat de angst dat het winkelende publiek wegblijft. Maar hoe realistisch zijn die zorgen?

## Parkeermithes houden verandering voor leefbaarheid tegen

Zowel onder inwoners als politici en winkeliers bestaan er misverstanden over parkeren die de discussie beperken. Deze misverstanden zijn vaak economisch van aard. Wij noemen de misverstanden in het onderliggende literatuuronderzoek 'parkeermithes'. Drie van deze mithes komen vaak terug in de discussie:

1. De auto is door het betaald parkeren een melkkoe van de gemeente;
2. Betaald parkeren is slecht voor de omzet van winkeliers;
3. Voor nieuwbouw zijn genoeg parkeerplekken nodig, anders wil niemand er wonen.

Er is veel onderzoek gedaan naar deze mithes. Wij hebben de literatuur erover verzameld en presenteren hier de belangrijkste conclusies. Dit helpt deze mithes in perspectief te plaatsen. Het helpt gemeenten, bewoners en winkeliers om de gevolgen van het parkeerbeleid te waarderen. En het helpt ook om de eventuele economische kansen te zien van parkeerbeleid.

## Samenvatting en conclusies

**Is de auto de melkkoe van de gemeente?** Uit ons onderzoek blijkt dat een volledig en transparant overzicht van met name de kosten van openbaar parkeren ontbreekt. In 2006 is hier voor het laatst uitgebreid onderzoek naar gedaan voor heel Nederland. Destijds bleek dat de werkelijke financiële kosten voor parkeren in Nederland twaalfmaal hoger lagen dan de door gemeenten gerapporteerde kosten: 4 miljard euro in plaats van de gerapporteerde 327,6 miljoen euro. De inkomsten waren 'slechts' een kleine 1 miljard euro.

Dit verschil in kosten wordt verklaard door enerzijds een onderschatting van de gerapporteerde kosten en anderzijds doordat niet alle kosten worden meegenomen door gemeenten. De werkelijke financiële kosten van parkeren bestaan uit:

- de investeringskosten (aanleg parkeerplaatsen);
- de exploitatiekosten (aanleg, onderhoud en afschrijving);
- de grondkosten (ruimtebeslag in combinatie met grondprijs).

Deze kosten zijn niet altijd duidelijk te achterhalen, omdat ze onder andere posten worden gerekend dan parkeren, zoals wegonderhoud. Daarnaast worden de kosten voor ruimtebeslag niet altijd meegerekend, doordat gemeenten de betreffende parkeerruimte bijvoorbeeld als niet anders bruikbaar beschouwen. Deze kosten vallen dan vaak onder een algemeen budget, wat door alle inwoners wordt betaald.<sup>4</sup> Hierdoor is het niet direct duidelijk wat een gemeente betaalt aan parkeren. Tot slot is het merendeel van de parkeerplaatsen in Nederland niet-gereguleerd en worden de kosten hiervoor vaak niet meegerekend door gemeenten.

Parkeren wordt zo dus deels uit maatschappelijk geld betaald. Inwoners die geen auto bezitten betalen daardoor ook mee aan deze kosten. In Nederland heeft gemiddeld een kwart van de huishoudens geen auto.<sup>5</sup> In steden ligt dat aantal vaak zelfs hoger: tot wel 60 procent heeft daar geen auto. Toch betalen deze huishoudens allemaal mee aan voorzieningen voor de automobilist.

Het helpt gemeenten en inwoners dus om inzichtelijk te maken wat de kosten zijn van parkeren. Zo ontstaat er een eerlijker beeld van wat een automobilist de gemeente eigenlijk kost en hoe dat wordt betaald.

**Lopen winkeliers omzet mis door betaald parkeren en minder parkeerplekken?** Wij hebben vastgesteld dat de omzet van winkeliers niet wordt bepaald door betaald parkeren. Dat deze mythe bestaat, is echter goed te verklaren.

Ten eerste overschatten de meeste winkeliers het aandeel bezoekers dat met de auto komt. Ten tweede geven mensen die met de auto komen per keer wel meer uit, maar komen ze veel minder vaak dan voetgangers en fietsers. Het resultaat is dus dat uiteindelijk winkeliers meer verdienen aan voetgangers en fietsers.

Ook blijkt uit onderzoek dat de aantrekkelijkheid van een winkelgebied een positief effect heeft op het aantal bezoekers. Dat komt doordat mooie loopomgevingen mensen langer in het gebied houden, en zo stijgt de kans dat ze iets kopen.<sup>6</sup> Het is dus belangrijker dat winkeliers zich richten op de vraag: hoe maken we het winkelgebied aantrekkelijk?

---

<sup>4</sup> Coevering, P. van de, Zaaijer, L., Nabielek, K. & Snellen, D. (2008). *Parkeerproblemen in woongebieden. Oplossingen voor de toekomst*. Den Haag: PBL. - p.47

<sup>5</sup> Zijlstra, T., Wite, J. en Bakker, S. (2022). *De maatschappelijke effecten van het wijdverbreide autobezit in Nederland*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

<sup>6</sup> Zie: [Gemeente Utrecht - Actieplan Voetganger - 2015-2020 p.7](#), [Straatbeeld.nl - Groene winkelgebieden goed voor mens, natuur, klimaat en economie](#) en [Stadszaken.nl - Een bruisende winkelstraat in vijf stappen](#)

Het helpt zowel gemeenten als winkeliers om andere vragen te stellen over het aantrekken van bezoekers. Want juist onaantrekkelijke winkelcentra zijn vatbaarder voor het wegblijven van bezoekers.

**Is het nodig om een ruim aanbod aan parkeerplekken te hebben voor woningbouw?** Klopt het dat anders niemand er wil wonen omdat ze dan niet bereikbaar zijn? Wij hebben vastgesteld dat dit wereld op zijn kop is. Woningbouw wordt juist tegengehouden door de eis van een ruim aanbod van parkeerplekken.

Bij nieuwbouw wordt aan de hand van een parkeernorm bepaald hoeveel parkeerplekken er per woning komen. Lage parkeernormen zouden de woningen onaantrekkelijk maken. Maar dit klopt niet. In Nederland ligt de parkeernorm hoog, vaak hoger dan het autobezit in de wijk. De hoge parkeernormen drijven de prijs van de woningbouwprojecten op. Daardoor krijgen projectontwikkelaars het financiële plaatje met de parkeereisen niet rond. Vervolgens wordt het aantal woningen naar beneden gebracht, of loopt de woningbouw vertraging op.

Dat er veel parkeerplaatsen moeten zijn voor bereikbaarheid, is een kokervisie. Parkeren wordt zo gelijkgesteld aan bereikbaarheid. Terwijl al dat autoverkeer de bereikbaarheid juist beperkt door files en ruimtegebrek. Ook is deze benadering niet inclusief. Want waar is de bereikbaarheid voor de voetganger, die fietser, de ov-reiziger? Het is effectiever om per vervoerswijze een score te geven op bereikbaarheid, in plaats van alleen voor de automobilist een norm te hebben.

Woningbouw opofferen voor parkeerplekken is het blik voor de mens zetten. We hebben juist meer woningen nodig in leefbare steden. Dat kan door te focussen op brede bereikbaarheid. En door faciliteiten te leveren voor voetgangers, fietsers, en gebruikers van deelvervoer en openbaar vervoer. Door de mensen weer centraal te stellen, zorgen we voor brede bereikbaarheid voor iedereen.

## Aanbevelingen

Dat deze parkeermithes bestaan, is vaak logisch. Kosten zijn niet duidelijk en de inkomsten worden overschat. Beleidsconcepten als 'parkeernormen' en 'parkeerdruk' kunnen ertoe leiden dat bewoners en bestuurders zich blindstaren op maar één soort bereikbaarheid: die van de auto. Vragen als: hoe zorgen we dat voorzieningen voor iedereen bereikbaar zijn? Hoe kunnen we een winkelgebied zo inrichten dat mensen er zo lang mogelijk willen blijven? En vinden we het wel eerlijk dat in steden waar de autobezitter al zoveel ruimte inneemt, hij ook nog eens kostbare grond krijgt? Waaraan de rest van de bewoners ook moeten meebetalen?

Op basis van deze inzichten hebben wij de volgende aanbevelingen opgesteld voor gemeenten:

- Vanwege het ontbreken van duidelijke data over de kosten en opbrengsten van parkeren, bestaan er veel misverstanden over hoe parkeerfaciliteiten in gemeenten worden betaald. Het is daarom belangrijk dat gemeenten zelf duidelijk gaan maken wat de totale kosten en opbrengsten zijn van parkeren. Het CROW zou bijvoorbeeld een handreiking kunnen opstellen voor landelijke rapportagerichtlijnen, waarmee gemeenten op transparante en eenduidige wijze de kosten en opbrengsten in kaart kunnen brengen. Objectieve data zijn namelijk nodig om de dialoog transparant te kunnen voeren.
- Laat winkeliers meedenken met de verandering van parkeren naar flaneren, want dat levert ze het meeste op. Zorg ervoor dat winkeliers inzichten krijgen in de voor- en nadelen van het betaald parkeerbeleid. Laat de winkeliers meedenken in hoe ze het winkelgebied zo aantrekkelijk mogelijk maken voor mensen om er langere tijd te verblijven. Er zijn al veel steden die maatregelen hebben genomen voor leefbare winkelgebieden, zoals Groningen of de G4 steden. Zorg ervoor dat er kennisuitwisseling is met deze steden, met name tussen winkeliers. Hoe hebben zij de transitie ervaren, hoe hebben zij zich aangepast en welke gevolgen heeft dit gehad voor hen?
- Taal is een belangrijk onderdeel in beleidsvorming. Door de woorden parkeernormen en parkeerdruk, vergeten gemeenten overige vormen van bereikbaarheid te noemen. Zet bijvoorbeeld de eerlijke verdeling van de ruimte in de gemeente centraal, of de eerlijke verdeling van bereikbaarheid. Hoe ervaren voetgangers, fietsers en openbaar vervoer reizigers in de gemeenten de bereikbaarheid? Juist door te beginnen bij andere taal, krijg je ook andere gesprekken. De vraag is niet: meer of minder parkeerplekken, maar hoe zorgen we ervoor dat iedereen belangrijke voorzieningen kan bereiken met de ruimte en de middelen die de gemeente heeft?

## Mythe 1: De auto als melkkoe: parkeren levert de gemeente meer geld op dan het kost

*Betaald parkeren en parkeervergunningen worden gezien als een manier om geld te verdienen aan de autobezitter.<sup>7</sup> Door deze mythe is het lastig om betaald parkeren in te voeren of om parkeertarieven te verhogen, beide maatregelen die helpen om leefbaarheid te verbeteren en autobezit en -gebruik terug te dringen. De vraag is: verdienen we als samenleving hier wel geld aan? Of kost parkeren ons meer dan het oplevert?*

Het totale kostenplaatje van parkeerruimte in Nederland is niet transparant en onduidelijk, met name aan de uitgaven kant. Het meest volledige onderzoek naar de kosten en opbrengsten van parkeren dateert uit 2006 en liet een negatief resultaat zien.<sup>8</sup> Destijds berekende onderzoeks- en adviesorganisatie Ecorys in opdracht van het CROW, dat de financiële kosten voor de toen geschatte 8,9 miljoen openbare parkeerplaatsen in Nederland, uitkwamen op circa 4 miljard euro per jaar.<sup>9</sup> De werkelijke kosten lagen daarmee ruim twaalf keer hoger dan de gerapporteerde 327,6 miljoen euro door gemeenten. De opbrengsten werden geschat op een kleine 1 miljard euro. Het tekort kwam daarmee dus neer op ca. 3 miljard euro voor parkeren.

Of het verschil tussen kosten en opbrengsten hetzelfde is gebleven, gestegen of gedaald is, blijft onduidelijk door het ontbreken van data. Sinds die tijd zijn in veel steden de tarieven van parkeren gestegen. Maar door inflatie en dure grondprijzen, zijn ook de kosten van parkeren sterk gestegen. Waar de tarieven relatief hoog liggen, zoals in de grote steden, liggen ook de grondprijzen hoger.

Het onderzoek door Ecorys is een van de eerste en ook laatste onderzoeken geweest waarin alle parkeerkosten zijn meegenomen. Juist deze volledigheid ontbreekt tegenwoordig zowel in begrotingen als in databanken. Uit dit onderzoek bleek dus dat parkeren deels uit gemeenschappelijk belastinggeld werd betaald – en daarmee dus ook door mensen zonder auto. In Nederland beschikt een kwart van de huishoudens niet over een eigen auto om uiteenlopende redenen.<sup>10</sup> In grote steden ligt het aantal autolozen hoger. Zo hebben in Rotterdam, Maastricht en Utrecht vier op de tien huishoudens geen auto. In Amsterdam is dit zelfs meer dan de helft: zes op de tien. Toch betalen zij mee aan de kosten van parkeren.<sup>11</sup>

<sup>7</sup> Parkeergeld levert gemeenten ruim miljard euro op (nos.nl)

<sup>8</sup> CROW (2006). *Openbaar parkeren, de kosten, de opbrengsten en de maatschappelijke lasten*. Ede: CROW.

<sup>9</sup> CROW (2006). *Openbaar parkeren, de kosten, de opbrengsten en de maatschappelijke lasten*. Ede: CROW.

<sup>10</sup> Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2022). *De maatschappelijke effecten van het wijdverbreide autobezit in Nederland. Achtergrondrapport*. Den Haag: KiM.

<sup>11</sup> CBS - Afstand tot het station en autobezit per gemeente.

## Hoeveel parkeerplekken hebben we in Nederland?

Schattingen over het aantal parkeerplaatsen in Nederland zijn niet eenduidig. Dit komt onder meer doordat het onderscheid tussen openbare en particuliere parkeerplaatsen niet altijd duidelijk is. Ook is vaak onduidelijk of er langs de weg geparkeerd mag worden, en of dit ook voor beide zijden geldt.<sup>12</sup> Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gaat ervan uit dat er minimaal 19 miljoen parkeerplaatsen zijn in Nederland.<sup>13</sup> Hiervan wordt geschat dat zo'n 94 procent onbetaald is, oftewel: is dus gratis. Kosten voor deze parkeerplaatsen worden vaak niet meegenomen onder parkeren.<sup>14</sup> Dat geldt ook voor parkeerplaatsen die als restruimte worden gezien, zoals aan de kant van weg. Kosten voor deze parkeerplaatsen worden weggezet onder algemene posten zoals wegbeheer en niet onder parkeren.<sup>15</sup>

## Kosten van parkeren verstoep in andere posten

De totale financiële kosten van een parkeerplaats bestaan voor gemeenten uit de jaarlijkse afschrijving van de investeringskosten (realisatie parkeerplaatsen), de exploitatiekosten (handhaving, onderhoud, afschrijving) en het renteverlies van het grondgebruik (ruimtebeslag gecombineerd met grondprijis).<sup>16</sup> Gemeenten nemen de grondkosten vaak niet mee in de kosten van parkeerplekken.<sup>17</sup> Dit komt omdat zij deze kosten vaak onderbrengen onder andere posten, zoals de kosten voor de openbare ruimte of de aanleg en onderhoud van de weg, en worden daarmee door alle burgers gedragen.<sup>18</sup> Of de kosten zijn al verrekend via de gronduitgifte van nieuwbouwwoningen. Daarnaast wordt de restruimte van een weg waar geparkeerd wordt, vaak beschouwd als nauwelijks anders te gebruiken. Deze redeneringen leiden er echter onder meer toe dat parkeerplekken te goedkoop worden, omdat de feitelijke kosten hierdoor worden onderschat.

Dit beeld komt overeen met de manier waarop gemeentelijke kosten en opbrengsten van parkeren worden verzameld en gerapporteerd. Het CBS verzameld de gegevens uit gemeenterekeningen welke inzicht geven in bijvoorbeeld de kosten en opbrengsten van parkeren. Ook Open State Foundation<sup>19</sup> maakt gebruik van deze CBS data voor het opstellen van overzichten van gemeentelijke begrotingen. Deze data zijn te vinden onder Open Spending.<sup>20</sup> Uit deze verzamelde gegevens van gemeenten, wordt duidelijk dat er geen

---

<sup>12</sup> VEXPAN

<sup>13</sup> Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2018). *Sturen in parkeren*. Den Haag: KiM. - p.18

<sup>14</sup> CROW (2006). *Openbaar parkeren, de kosten, de opbrengsten en de maatschappelijke lasten*. Ede: CROW. - p.14

<sup>15</sup> Coevering, P. van de, Zaaijer, L., Nabielek, K. & Snellen, D. (2008). *Parkeerproblemen in woongebieden. Oplossingen voor de toekomst*. Den Haag: PBL. - p.47

<sup>16</sup> Instituut voor Onderzoek naar Overheidsuitgaven (2002). *Parkeren in Nederland. Omvang, kosten, opbrengsten en beleid*. Zoetermeer: IOO. En: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2018). *Sturen in parkeren*. Den Haag: KiM.

<sup>17</sup> CROW (2003). *Openbaar parkeren - de kosten, de opbrengsten en de maatschappelijke lasten*. Ede: CROW. - p.12

<sup>18</sup> Coevering, P. van de, Zaaijer, L., Nabielek, K. & Snellen, D. (2008). *Parkeerproblemen in woongebieden. Oplossingen voor de toekomst*. Den Haag: PBL. - p.47

<sup>19</sup> Open State Foundation is een onafhankelijke stichting met als missie het bijdragen aan een digitaal transparante overheid en daarmee aan een controleerbare en vitale democratie.

<sup>20</sup> Zie Open Spending: <https://openspending.nl/>



overzicht is van alle kosten en baten van parkeren. Hoewel er een post is voor de kosten en baten uit parkeren, worden hier niet alle kosten meegenomen. Zo worden bijvoorbeeld de kosten voor parkeerwachters en handhaving onder een andere post dan parkeren genoemd. Verder worden investeringskosten voor parkeren ook niet altijd duidelijk weergegeven. Zo kunnen de kosten voor de bouw van een parkeergarage uit gemeentelijke reserveringen zijn betaald, waardoor deze niet terugkomen in de kosten van parkeren (zoals afschrijvingen). Hierdoor is het lastig om te bepalen hoeveel geld er is gegaan naar parkeergarages en parkeerplaatsen en wat uiteindelijk de totale kosten zijn.

Voor de opbrengsten is het wat eenvoudiger om het totaaloverzicht te verkrijgen, maar ook hier staat niet alles onder dezelfde post. Onder de parkeerbaten vallen namelijk niet de parkeerbelastingen. Deze heeft een aparte categorie. Voor het inzichtelijk krijgen van de baten moeten er dus twee categorieën bij elkaar worden opgeteld, de opbrengsten van de parkeerpost en de parkeerbelastingen.<sup>21</sup> Zo ontstaat er een redelijk transparant overzicht van de inkomsten. Maar ook hier zouden de opbrengsten inzichtelijker gemaakt kunnen worden door gemeenten, door alle gegevens onder één categorie te plaatsen.

## **Conclusie**

De totale kosten van parkeren worden onderschat. Dat komt onder andere dat niet alle kosten voor parkeren worden meegenomen onder de post parkeren. Zo nemen gemeenten de grondkosten niet altijd op als een kostenpost. Ook zijn investeringskosten niet altijd opgenomen als afschrijvingskosten, omdat de investering bijvoorbeeld betaald is uit gemeentelijke reserveringen. Zelfs de exploitatiekosten zijn verdeeld over andere posten dan parkeren. Als laatste is het merendeel van de parkeerplaatsen in Nederland nog steeds ongereguleerd en worden kosten hiervoor helemaal niet opgenomen. Het is daarom zeer waarschijnlijk dat de kosten van parkeren vele malen hoger liggen dan de opbrengsten.

De werkelijke prijs van openbaar parkeren – en de maatschappelijke bijdrage hieraan – blijft echter onzeker doordat de totale kosten van parkeren voor gemeenten vaak niet duidelijk te herleiden zijn. Hierdoor blijft de overtuiging bij het publiek bestaan dat de auto een melkkoe is voor gemeenten.

Om de werkelijke financiële kosten van parkeren helder te krijgen, is het noodzakelijk dat er op transparante en overeenkomstige wijze wordt gerapporteerd door gemeenten. Juist bij gemeenten waar het parkeerbeleid tot polarisatie leidt, is een eerlijk overzicht cruciaal.

---

<sup>21</sup> Amsterdam | Open Spending

## Mythe 2: Betaald parkeren is slecht voor de omzet van winkeliers

Onder winkeliers leeft nog altijd de stellige overtuiging dat de winkelkeuze van klanten bepaald wordt door de parkeermogelijkheden.<sup>22</sup> Ook zouden hoge parkeertarieven leiden tot minder winkelomzet.<sup>23</sup> Maar herhaaldelijk onderzoek laat zien dat dit niet klopt.

### Waar komt deze foute aanname vandaan?

Het dogma *no parking, no business* is een hardnekkige overtuiging onder winkeliers.<sup>24</sup> Deze gaat ervan uit dat:

1. De meeste klanten met de auto komen.
2. Klanten die met de auto komen het meeste uitgeven.
3. Parkeermogelijkheden leidend zijn voor de winkelkeuze van de automobilist.

Onderzoek wijst echter herhaaldelijk uit dat het aandeel klanten dat daadwerkelijk met de auto komt, stelselmatig wordt overschat door winkeliers.<sup>25</sup> Bovendien geldt voor het invoeren van parkeermaatregelen, zoals betaald parkeren en parkeren op afstand, dat bezoekers de stad nog steeds kunnen bereiken met de auto en de last-mile eventueel met het ov moeten doen. Voor dorpen geldt ook dat er altijd een zekere mate van parkeerruimte zal zijn.

### Geven automobilisten het meeste uit?

Hoewel klanten die met de auto komen per bezoek meer uitgeven, komen zij minder frequent dan fietsers en voetgangers. Klanten die lopend of fietsend komen geven per bezoek minder uit. Maar: doordat ze vaker komen, leveren ze winkeliers per maand 25 procent meer op dan automobilisten of reizigers met het openbaar vervoer. Dit laat grootschalig onderzoek in achttien centrumgebieden in Nederland zien.<sup>26</sup> Dit is in lijn met eerder onderzoek dat werd uitgevoerd in het stadscentrum van Breda. Daaruit bleek dat fietsers per week meer uitgaven dan automobilisten.<sup>27</sup> Ook onderzoek in Rotterdam toonde eerder al aan dat fietsers en lopende bezoekers een hogere bezoekfrequentie hebben dan de automobilist en dat hier voetgangers het meeste uitgaven op weekbasis.<sup>28</sup>

<sup>22</sup> Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2018). *Sturen in parkeren*. Den Haag: KiM.

<sup>23</sup> [Elf waarheden over parkeren, mobiliteit en retail - CROW](#)

<sup>24</sup> Zie: Mingardo, G. (2016). *Articles on Parking Policy*. [Dissertation (TU Delft), Delft University of Technology]. TRAIL Research School. & Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2018). *Sturen in parkeren*. Den Haag: KiM.

<sup>25</sup> Zie: Sustrans. (2006). *Real and Perceived Travel Behavior in Neighborhood Shopping Areas in Bristol. Final report prepared by Sustrans on behalf of Bristol City Council*. Sustrans. En: Sustrans. (2003). *Traffic restraint and retail vitality*. Sustrans.

<sup>26</sup> [Voetgangers en fietsers belangrijker voor bestedingen in binnensteden dan gedacht - Ingenieursbureau Movares - adviseurs en ingenieurs](#)

<sup>27</sup> Christiaens, B. (2000) 'Fiets en auto om(ge)zet: een onderzoek naar de relatie van vervoerswijzekeuze fiets en auto op winkelomzetten in binnensteden'. SOAB, Breda

<sup>28</sup> Roelands. (2015). *Parkeren in binnensteden*. Presentatie Nationaal Parkeercongres 2015. Deventer: Goudappel Coffeng.

## **Is parkeren leidend voor de winkelkeuze?**

Niet parkeermogelijkheden, maar de aantrekkelijkheid van een winkelgebied blijkt de belangrijkste factor voor klanten die voor het plezier komen winkelen.<sup>29</sup> Zij letten op zaken als het winkelaanbod, de sfeer en de kwaliteit van winkels. Verder blijkt dat automobilisten vaak niet op de hoogte te zijn van het geldende parkeertarief.<sup>30</sup> Voor de dagelijkse boodschappen is de nabijheid van winkels de doorslaggevende factor in de winkelkeuze. En dus niet een kenmerk als gratis kunnen parkeren.

Een analyse van tachtig grote winkelgebieden in Nederland legde het werkelijke verband tussen parkeertarieven en winkelomzet per vierkante meter bloot: hoe hoger de parkeertarieven, hoe hoger de winkelomzet.<sup>31</sup> De verklaring is dat aantrekkelijke winkelgebieden vaak weinig parkeerruimte hebben. Zij kunnen dus een hogere prijs vragen voor de schaarse parkeerplekken.

Heeft de hoogte van het parkeertarief dan geen enkel effect op het aantal bezoekers en de winkelomzet? Bij winkelgebieden met een lage aantrekkelijkheid kan parkeren wel een lichte belemmering vormen voor het winkelend publiek.<sup>32</sup> Toch is hierbij het werkelijke probleem niet de hoogte van de parkeertarieven, maar de lage aantrekkelijkheid van het winkelgebied.

## **Conclusie**

Klanten worden dus niet aangetrokken tot winkelgebieden met lage parkeertarieven. Ze komen af op zaken als winkelaanbod en sfeer. Of in het geval van de dagelijkse boodschappen: nabijheid.

Aantrekkelijkheid en nabijheid wegen dus zwaarder in de winkelkeuze dan parkeerkosten. Ook wordt de omzet niet hoofdzakelijk bepaald door automobilisten, maar door voetgangers en fietsers. De omzet van een winkelier is dus niet afhankelijk van de hoogte van parkeertarieven.

---

<sup>29</sup> [Elf waarheden over parkeren, mobiliteit en retail - CROW](#)

<sup>30</sup> Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2018). *Sturen in parkeren*. Den Haag: KiM. - p.17

<sup>31</sup> Mingardo, G., & Van Meerkerk, J. (2012). Is parking supply related to turnover of shopping areas? The case of the Netherlands. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 19(2), 195-201.

<sup>32</sup> [Elf waarheden over parkeren, mobiliteit en retail - CROW](#)

## Mythe 3: Parkeerplekken zijn cruciaal bij nieuwbouw

*Er worden te weinig parkeerplekken gebouwd bij nieuwbouwprojecten parkeerplekken. Deze overtuiging heeft verstrekkende gevolgen. Ten eerste ontstaat er een 'lock-in systeem' van autobereikbaarheid. De focus op het faciliteren van autobezit en -bereikbaarheid, door veel parkeerplekken te bieden, vormt juist een rem op de ontwikkeling van brede en duurzame bereikbaarheid. Ten tweede worden er minder woningen gebouwd en worden woningbouwprojecten vertraagd door te hoge eisen aan het aantal parkeerplekken. In tijden van een woningcrisis is het opmerkelijk dat we kiezen voor parkeerplaatsen in plaats van woningen.*

### Hoe wordt het aantal parkeerplekken bepaald?

De gemeente bepaalt het aantal parkeerplekken dat bij nieuwbouwprojecten moet komen. Deze 'parkeernorm' wordt afgeleid van de landelijke gemiddelde parkeerbehoefte, die in kaart wordt gebracht door het CROW. De parkeernorm gaat ervan uit dat de parkeerbehoefte een gegeven is, terwijl het hebben van een auto geen doel op zichzelf is. Het grootste deel van de mensen heeft een auto om ergens te komen: werk, supermarkt, school, sport, recreatie, et cetera. Parkeerbehoefte is een afgeleide van de bereikbaarheidsbehoefte. In de meeste gemeenten liggen de parkeernormen hoger dan het autobezit in de betreffende omgeving. In hoogstedelijke gebieden ligt dit anders. Daar liggen de parkeernormen vaak lager dan de landelijke richtlijnen.<sup>33</sup>

### Waarom moeten er minder parkeerplekken worden gebouwd?

Door verschillende maatschappelijke opgaven zoals woningbouw, leefbaarheid (meer groen en ruimte voor recreatie), gezondheid (schone lucht) en klimaat (verlaging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot), is een verschuiving van voornamelijk autobereikbaarheid naar schone en toegankelijke bereikbaarheid noodzakelijk. Steeds meer gemeenten sturen daarom op de zogenaamde *modal shift*: een verschuiving van autoritten naar lopen, fietsen en gebruik van ov en deelmobiliteit. De privéauto zou de laatste vervoersoptie moeten zijn, omdat deze veel kostbare ruimte inneemt en geen inclusieve vorm van bereikbaarheid is. Het gevoerde parkeerbeleid sluit echter vaak niet aan bij de *modal shift*-ambities. Het overgrote deel van de gemeenten hanteert namelijk parkeernormen die haaks staan op het beleid om de auto terug te dringen, terwijl er voor andere modaliteiten niet of nauwelijks normen of richtlijnen zijn.

### Wat is het probleem van te veel parkeerplekken?

Hoge parkeernormen belemmeren de woningbouw in de steden. Een onderzoek van REBEL naar acht woonprojecten in Zuid-Holland laat zien dat er tot 20 procent minder woningen zijn gerealiseerd als gevolg

<sup>33</sup> BPD <https://www.bpd.nl/media/ljhnansr/bpd-parkeernormen.pdf> p. 11-16

van de parkeeropgave.<sup>34</sup> De provincie Zuid-Holland heeft vervolgens verder onderzoek gedaan naar de gevolgen van te hoge parkeernormen, door betrokken partijen te vragen waar parkeren een negatief effect heeft of heeft gehad op de ontwikkeling van woningen.<sup>35</sup> Gemeenten, ontwikkelaars en corporaties leverden voorbeelden aan die de conclusie van REBEL bevestigde. Woningbouwprojecten worden vertraagd of komen helemaal niet van de grond, en woningcorporaties die kampen met structurele onderbezetting van parkeergarages. Ontwikkelaars kwamen zelfs met voorbeelden van onderbezette parkeergarages in het hele land. Alle voorbeelden die werden gegeven waren recent opgeleverde woningbouwprojecten nabij hoogwaardig ov. De kosten voor deze desinvesteringen worden geschat op zo'n 17 miljoen euro, het equivalent van 170 betaalbare woningen. Het hanteren van een te hoge parkeernorm kost de maatschappij dus uiteindelijk niet alleen veel geld, maar ook de realisatie van waardevolle woningen.

Ook zitten hoge parkeernormen de verdichtingsopgave in de weg. Steden bouwen binnen bestaande wijken meer woningen. Dit heeft veel voordelen, want voorzieningen zijn al aanwezig, zoals winkels, openbaar vervoer, scholen en gezondheidszorg. Maar hoge parkeernormen gaan niet samen met verdichten, want dat leidt tot meer autoverkeer en die ruimte is er niet in bestaande wijken.

Parkeerplekken drijven tot slot de prijzen van woningen op. Zo kunnen grondgebonden woningen met een eigen parkeergelegenheid tot wel 10 procent duurder zijn dan vergelijkbare woningen.<sup>36</sup> En in hoogstedelijk gebied kan de koop- of huursom tot wel 25 procent verhogen als gevolg van de realisatie van parkeerruimte.<sup>37</sup>

## Conclusie

De hoge parkeernorm is niet meer van deze tijd. Het staat grote maatschappelijke opgaven als woningbouw en de verduurzaming van bereikbaarheid in de weg. Huizen worden onnodig duurder en er worden minder woningen gebouwd. Het faciliteren van de auto beperkt de overstap naar andere oplossingen op het gebied van bereikbaarheid en legt een onnodig beslag op kostbare ruimte. Om te kunnen bouwen voor de toekomst, met meer leefbaarheid, groen en nabijheid van voorzieningen, moeten we dus afstappen van hoge parkeernormen. Dat gaat simpelweg niet samen.

---

<sup>34</sup> REBEL (2016). *MIRT-onderzoek complexe transformatieopgaven*.

<sup>35</sup> Provincie Zuid-Holland (2017). *Parkeren en verstedelijking*.

<sup>36</sup> Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2022). *De maatschappelijke effecten van het wijdverbreide autobezit in Nederland. Achtergrondrapport*. Den Haag: KiM. - p.92

<sup>37</sup> Provincie Zuid-Holland (2017). *Parkeren en verstedelijking*. - p.5