

# Balanceren met betaald parkeren

Effecten van betaald parkeren op economisch functioneren  
en omgevingskwaliteit van centra in middelgrote kernen

Auteur:

Dhr. R.P.L van der Sanden

Opleiding Planologie

Faculteit der Managementwetenschappen

Radboud Universiteit Nijmegen

Begeleider: Prof. Dr. H.J. Meurs

Goudappel Coffeng BV

Begeleider: Drs. G.F. Scheerder

Nijmegen, augustus 2012

# Balanceren met betaald parkeren

Effecten van betaald parkeren op economisch functioneren en omgevingskwaliteit van centra in middelgrote kernen

## Keywords

Economisch functioneren, omgevingskwaliteit, betaald parkeren

## Colofon

Dit onderzoek is uitgevoerd door de Radboud Universiteit Nijmegen, in samenwerking met Goudappel Coffeng BV.

Faculteit der Managementwetenschappen  
Master Planologie  
Nijmegen, augustus 2012

### *Thesis begeleider:*

Prof. Dr. H.J. Meurs

In samenwerking met:

Goudappel Coffeng BV

Begeleider: Drs. G.F. Scheerder

### *Auteur:*

Ries van der Sanden

Studentnr.

### *Correspondentie:*

Adres:

Tel.:

Email:

# Voorwoord

Parkeerbeleid is een erg divers onderwerp. Gemeenten bepalen in Nederland hoe ze het parkeerbeleid vormgeven, hierdoor zijn er aanzienlijke verschillen tussen gemeenten. Vooraf was mijn verwachting dat dit een interessant aspect van deze thematiek zou zijn en dat is gebleken. Betaald parkeren kan een gevoelig onderwerp zijn, of de meningen hierover nu positief zijn of niet, naar mijn mening maakt het dit alleen maar boeiender doordat deze gevoeligheid veronderstelt dat er effecten zijn.

Bij het beoordelen van deze effecten bleek er sprake te zijn van vele causale verbanden. Het is een lang onderzoeksproces geweest om hier uiteindelijk een juiste selectie uit te kunnen bepalen. Het is na deze lange onderzoeksperiode voor mij een opluchting dat er nu dit resultaat is.

Mijn dank gaat uit naar verschillende personen, zonder wie ik dit onderzoek niet had kunnen voltooien. In de eerste plaats wil ik graag mijn begeleider Henk Meurs bedanken. En daarnaast Casper Stelling van MuConsult. Dit onderzoek had niet voltooid kunnen worden zonder de verschillende respondenten, daarvoor mijn dank. Verder wil ik iedereen bedanken die mij met tips en suggesties verder hebben geholpen en het vertrouwen hebben gehouden dat aan het lange proces toch eindelijk een einde zou komen. Als het gaat om ondersteuning vanuit de Radboud Universiteit wil ik in het bijzonder Jacky van de Walle bedanken en daarnaast Renate Moelands van het Academisch schrijfcentrum. Als laatste maar zeker niet het minste, wil ik aangeven dat ik mijn familie en mijn vriendin, Stijntje, erg dankbaar ben.



# Inhoudsopgave

Voorwoord .....	3
Samenvatting.....	7
1 Inleiding .....	13
1.1 Probleemverkenning .....	13
1.2 Doelstelling.....	13
1.3 Relevantie 1.3.1 Maatschappelijke relevantie .....	14
1.3.2 Wetenschappelijke relevantie.....	15
1.3.3 Planologische relevantie .....	15
1.4 Leeswijzer .....	15
2 Theoretisch kader .....	17
2.1 Conceptueel model .....	17
2.2 Parkeerbeleid.....	18
2.2.1 Parkeerregulering.....	18
2.2.2 Instrumentarium parkeerbeleid.....	19
2.2.3 Het formuleren van beleid .....	20
2.3 Ruimtelijke kwaliteit; Economische functioneren.....	21
2.3.1 inleiding .....	21
2.3.2 Ruimtelijk gedrag van consumenten.....	22
2.3.3 Concurrentie en kwaliteit detailhandel.....	23
2.4 Ruimtelijke kwaliteit; omgevingskwaliteit .....	24
2.4.1 Omgevingskwaliteit, parkeren en parkeerproblemen .....	24
2.4.2 Omgevingskwaliteit en economisch functioneren.....	25
2.5 Effecten van betaald parkeren op ruimtelijke kwaliteit.....	25
2.5.1 inleiding .....	25
2.5.2 Effecten van betaald parkeren en parkeertarieven op omgevingskwaliteit.....	26
2.5.3 effecten van betaald parkeren en parkeertarieven op economisch functioneren.....	28
2.6 Hypothesen .....	30
2.6.1 Samenvatting hypothesen.....	33
3 Methodiek .....	35
3.1 Methode literatuuronderzoek theorie.....	35
3.2 Methodiek empirisch onderzoek .....	36



3.2.1	Methodiek kwalitatief empirisch onderzoek .....	36
3.2.1.1	Te onderzoeken relaties .....	37
3.2.1.2	Databronnen .....	37
3.2.1.3	Onderzoeksmodel .....	38
3.2.2	Methodiek kwalitatief onderzoek .....	39
3.3	Discussie methode.....	40
4	Resultaten empirisch onderzoek.....	42
4.1	Ontwikkeling parkeertarieven.....	42
4.2	Ontwikkeling Verkoopvloeroppervlakte .....	42
4.3	Vloerproductiviteit in relatie tot parkeertarieven .....	44
4.4	Koopkrachtbinding in relatie tot parkeertarief .....	46
4.5	Koopkrachttoevoeiing in relatie tot parkeertarief .....	46
4.6	Conclusie .....	47
5	Resultaten kwalitatief empirisch onderzoek.....	48
5.1	Inleiding .....	48
5.2	Aanvullend/ alternatief parkeerbeleid .....	48
5.2.1	Aanvullend parkeerbeleid in gemeentes met betaald parkeren .....	48
5.2.2	Parkeerregulering in gemeentes zonder betaald parkeren .....	49
5.3	Effecten betaald parkeren.....	50
5.3.1	Effecten van betaald parkeren op omgevingskwaliteit.....	51
5.3.2	Effecten van betaald parkeren op het economisch functioneren .....	52
5.4	Effecten aanvullend parkeerbeleid op omgevingskwaliteit en economisch functioneren	5.4.1
	Positieve effecten van aanvullend parkeerbeleid op omgevingskwaliteit van centra.....	54
5.4.3	Negatieve effecten van aanvullend parkeerbeleid op omgevingskwaliteit en economisch functioneren van centra.....	55
5.5.1	Positieve effecten .....	55
6	Conclusie .....	58
7	Aanbevelingen.....	62
	Literatuurlijst .....	63
	Bijlage I Begeleidende vragenlijst interviews .....	65
	Bijlage 2: Gegevens kwantitatief onderzoek.....	67
	Bijlage 3: institutionele theorie .....	70
	Bijlage 4: Effecten van parkeertariefbeleid in relatie tot menselijk gedrag. ....	73



# Samenvatting

Het autobezit en autogebruik in Nederland neemt nog altijd toe. Door deze ontwikkelingen is er in de grote en middelgrote steden al jaren sprake van capaciteitsgebrek en ruimtegebrek. In de centra van deze grote en middelgrote steden is er dan ook al vele decennia sprake van een vorm van parkeerregulering, waarbij zones met betaald parkeren een vast element zijn. Veel kleine gemeenten (20.000-40.000 inwoners) krijgen hedentendage te maken met dezelfde problematiek waar het tekort aan parkeerplaatsen nu op eenzelfde niveau is als in grote steden (KPVV, 2007). Deze ontwikkelingen maken de parkeerkenmerken in kleine steden tot een interessant onderzoeksobject. Doel van dit onderzoek is dan ook het verschaffen van inzicht in effecten van parkeerbeleid en de ontwikkeling in parkeertarieven in middelgrote gemeenten, op het economisch functioneren van detailhandel en de omgevingskwaliteit van het centrum, teneinde aanbevelingen te kunnen doen over effecten van parkeertarieven.

Deze studie onderzoekt de relatie tussen verandering in parkeerbeleid enerzijds en ruimtelijke kwaliteit, waaronder economisch functioneren en omgevingskwaliteit anderzijds. Een theoretisch kader is gemaakt, waaruit de volgende hypothesen naar voren zijn gekomen:

- De parkeerruimte in centra van middelgrote gemeenten is in mindere mate toereikend.
- Om negatieve gevolgen van deze beperktere beschikbaarheid van parkeerplaatsen te beperken zijn er verschillende maatregelen mogelijk om parkeerstromen te reguleren.
- Betaald parkeren is een vorm van regulering die in toenemende mate wordt ingevoerd in middelgrote kernen.
- Betaald parkeren heeft in middelgrote kernen in eerste instantie een negatief effect op het economisch functioneren, hierna kan een economisch herstel opleveren, maar dat is uitsluitend het geval indien er dan een duidelijke verbetering in beschikbaarheid van parkeerplaatsen optreedt.
- Betaald parkeren kan in middelgrote kernen leiden tot een beperkte verbetering van omgevingskwaliteit van het centrumgebied.
- Tegelijkertijd is er in het direct omringende gebied een verslechtering te zien in omgevingskwaliteit.
- Betaald parkeren vormt een onderdeel van maatregelen om leefbaarheid, aantrekkelijkheid en economisch functioneren te vergroten.

## Methode

Om de bovenstaande hypothesen te testen is er voor gekozen om gebruik te maken van literatuuronderzoek, kwalitatief empirisch onderzoek en kwantitatief empirisch onderzoek. Literatuuronderzoek is gedaan om tot een theoretisch kader te komen. Als het gaat om de effecten van parkeerbeleid werd in eerste instantie gezocht naar literatuur over de Nederlandse situatie. Hiermee is rekening gehouden met een zo optimaal mogelijke aansluiting op dit onderzoek. In veel gevallen ging het hier om Nederlandstalige literatuur in een aantal gevallen om Engelstalige literatuur. Bij deze literatuurstudie is gebruik gemaakt van universitaire zoeksystemen. Boeken en artikelen van universitaire bibliotheken van Radboud Universiteit, Erasmus Universiteit Rotterdam,

Universiteit Utrecht en Universiteit van Amsterdam (UVA) zijn opgevraagd. Er is gebruik gemaakt van de zoeksystemen PiCarta waarin boeken en tijdschriften van 400 Nederlandse bibliotheken zijn opgenomen. Voor tijdschriftartikelen is gebruik gemaakt van Web of Science en van het zoekstelsel Scopus.

De relatie tussen parkeerbeleid en ruimtelijke kwaliteit kan op veel verschillende manieren worden onderzocht. Gedurende dit onderzoek is er voor gekozen om deze relatie te onderzoeken met kwantitatieve en kwalitatieve onderzoeksmethodiek. In de kwantitatieve analyse zal gebruik worden gemaakt van meerdere economische indicatoren. Hierbij moet worden gedacht aan het Verkoopvloeroppervlak, de koopkrachtbinding en uurtarieven. Voor deze indicatoren worden verschillende gemeenten met elkaar vergeleken met (log)-lineaire regressie, waarbij het gaat om het onderscheid tussen gemeenten met betaald parkeren en gemeenten zonder betaald parkeren. De relatie tussen parkeertarief en economisch functioneren is onderzocht door gebruik te maken van de Parkeermonitor 2005/2006 en Koopstromenonderzoeken van de Randstad 2004 en Overijssel 2005. Uit de hierboven beschreven databronnen zijn er 33 geschikte databronnen gevonden, 9 met betaald parkeren en 24 zonder betaald parkeren.

Voor het kwantitatief empirisch onderzoek zijn er bij 10 verschillende gemeenten met een inwoneraantal tussen de 20.000 en 40.000 inwoners interviews gehouden. Er is bewust voor gekozen om vijftig procent van de interviews uit te voeren onder beleidsmedewerkers van gemeentes waarin geen betaald parkeren is ingevoerd en 50 procent van de gemeentes waaronder wel betaald parkeren is ingevoerd. Als gesprekpartners bij de geselecteerde gemeenten zijn de personen belast met het parkeerbeleid voor de betreffende gemeenten geïnterviewd waarbij er voor gewaakt is dat deze respondent binnen zijn of haar functie dagelijks te maken krijgt met het parkeerbeleid in de betreffende gemeente. Bij het opstellen van de begeleidende vragenlijst voor de interviews is getracht zowel positieve als negatieve effecten van de invoering van betaald parkeren alsmede de ontwikkeling in parkeertarieven in de vragen te verwerken

### *Resultaten*

Het kwalitatief empirisch onderzoek maakt duidelijk dat het aantal gemeenten dat overgaat van niet-betaald naar betaald parkeren in de periode van 1999 tot 2005 maar beperkt toeneemt van een aandeel van 32% in 1999 tot 35% in 2005. Er is echter een significante stijging te zien in de parkeertarieven voor gemeentes waar betaald parkeren aanwezig is. Er zijn zowel in de deelperiodes, 1999 -2001, 2001-2002 als 2002-2005 geen significante verschillen waarneembaar in het verkoopvloeroppervlakte voor gemeentes met betaald parkeren als zonder betaald parkeren, daar waar in een evenredig aantal gemeentes het verkoopvloeroppervlakte daalt als stijgt.

Bij het vergelijken van de relatie tussen omzet per vierkante meter vloeroppervlakte en parkeertarief toont de log-lineaire regressie een elasticiteit van -13%, dit betekent dat verhoging van het parkeertarief van 100% een verlaging van de omzet veroorzaakt van 13%. Er is vooral een sterk negatief verband te zien tussen stijging van parkeertarieven en de omzet van dagelijkse producten. Voor niet dagelijkse producten is een licht positief verband te zien. Ook voor koopkrachtbinding zijn deze relaties waar te nemen. Voor de dagelijkse producten is een negatieve relatie aanwezig tussen koopkrachtbinding en parkeertarief. Voor dagelijkse artikelen wijken inwoners uit middelgrote gemeentes dus uit naar andere winkelcentra. Voor de niet dagelijkse koopkrachtbinding is er dan weer een positieve relatie tussen betaald parkeren en koopkrachtbinding. De



koopkrachttoevloeiingscijfers (Figuur 4.6 en 4.7) laten zien dat gemeenten met betaald parkeren als parkeerregulering een hogere mate van koopkrachttoevloeiing kennen.

Uit het kwantitatief empirisch onderzoek over de effecten van betaald parkeren en effecten van aanvullend parkeerbeleid op omgevingskwaliteit en economisch functioneren is af te leiden dat alternatief parkeerbeleid bij veel gemeenten dezelfde effecten oplevert als betaald parkeren. De drempel die de overstap naar betaald parkeren oplevert is vrij hoog en er kunnen met alternatieve maatregelen ook al aardig wat positieve effecten gerealiseerd worden. De overeenkomst tussen de effecten van betaald parkeren en die van alternatieve parkeermaatregelen verschilt echter wel in de sterkte van de effecten. Met behulp van een adequate tariefstelling kunnen zoals al eerder is aangehaald de juiste effecten worden versterkt en daarmee kunnen gemeentelijke doelstelling nog beter worden gehaald. Daarnaast is het mogelijk om specifieke doelgroepen aan te spreken en het beleid en de tariefstelling hierop aan te passen.

### Conclusie

Concluderend levert een eerste verkenning van het kwalitatief empirische materiaal inhoudelijk gezien een redelijk genuanceerd beeld op, waarbij kan worden gesteld dat betaald parkeren een overwegende negatieve invloed heeft op de vloerproductiviteit van een winkelgebied en koopkrachtbinding van dagelijkse artikelen maar daarentegen ook een overwegend positieve invloed op koopkrachtbinding van niet dagelijkse artikelen en koopkrachttoevloeiing van alle artikelen.

De conclusie kan worden getrokken dat de positieve effecten op economisch functioneren en omgevingskwaliteit van de centra van middelgrote kernen door betaald parkeren voor gebieden met een goed en divers winkelaanbod op de langere termijn ruimschoots opwegen tegen de nadelen, zoals uitwijkinggedrag naar woonwijken en maatschappelijke weerstand. Op de kortere termijn is er in veel gemeenten wel sprake van een tijdelijke lichte dip in economische prestaties na de invoering van betaald parkeren, die vooral wordt veroorzaakt door het achterblijven van de omzet in dagelijkse producten. In combinatie met een juiste tariefstelling voor verschillende doelgroepen in verschillende gebieden kan een gemeente niet alleen inzetten op bepaalde effecten maar ook de sterkte van die effecten bepalen. Het is echter de vraag of gemeenten het noodzakelijk achten om een dergelijk zwaar middel in te zetten terwijl met alternatief parkeerbeleid ook al aanzienlijke effecten kunnen worden gerealiseerd.

# Summary

Car ownership and car use are still increasing in the Netherlands. Due to these developments there is a matter of lack of capacity and lack of space in large and medium cities during the last years. In the centres of these cities, parking regulation with zones of paid parking has become common during the last decades. Nowadays, a lot of smaller towns (20.000-40.000 citizens) have experienced the same problems, as the lack of parking capacity is nowadays at the same level in small towns as in large cities (KPVV,2007). These developments are making the parking symptoms in smaller towns an interesting study object. The aim of this study is therefore to provide insight into the effects of parking policy and parking fares on the development of medium-sized municipalities in the economic functioning of retail and the environmental quality of the center in order to make recommendations regarding the effects of parking fares.

This study examines the relationship between change in parking policy on one side and economic performance and environmental quality on the other side. A theoretical framework is established, from which the following hypotheses have emerged:

- Lack of parking in centres of medium-sized municipalities is moderate increasing.
- For restraining negative consequences of this limited availability of parking facilities, there are several possible measures to regulate parking streams.
- Paid parking is a form of regulation that is increasingly being introduced in medium-sized municipalities.
- Paid parking in medium sized municipalities initially has got a negative impact on the economic functioning, hereafter it would may pose an economic recovery, but that is only the case if a clear improvement in the availability of parking occurs.
- Paid parking in medium sized municipalities can cause a limited improvement of environmental quality of the city centre.
- At the same time in the immediate surrounding area, there is deterioration in environmental quality.
- Paid parking is part of measures to enlarge livability, attractiveness and economic functioning.

## *Method*

In order to arrive at a theoretical framework literature research has been applied. Regarding the effects of parking policy in the first place there is searched for literature on the Dutch situation. This type of literature was considered to have a connection to this research. In many cases, Dutch literature is used and in some cases English literature is used. To search literature university databases have been used. Books and articles of academic libraries from Radboud University, Erasmus University Rotterdam, Utrecht University and University of Amsterdam (UVA) are requested. Use has been made of the database PiCarta in which books and magazines of 400 Dutch libraries are included. For journal articles Scopus search system and Web of Science are consulted.

The relationship between parking and spatial quality can in many ways be explored. During this study it was decided to investigate this relationship with quantitative and qualitative research methodology. For the quantitative analysis several economic indicators will be used. They should

include the sales surface, the amount of purchase power retained within the municipality and hourly parking rates. For these indicators, several municipalities are compared with (log)linear regression, which involves the distinction between municipalities with paid parking and municipalities without paid parking. The relationship between parking and economic functioning has been investigated by using the Parking Monitor 2005/2006 (*Parkeermonitor 2005/2006*) and yearly turnover of the shopping areas, found in Koopstromenonderzoek Randstad 2004 and Koopstromenonderzoek Overijssel 2005. These databases are investigating shopping areas located in 2 different regions in the Netherlands. From the above data sources, there are 33 data sources found suitable, 9 with paid parking and 24 without paid parking.

For the quantitative empirical research there are interviews applied in 10 different municipalities with a population between 20,000 and 40,000 inhabitants. There has consciously chosen to fifty percent of the interviews to be carried out under the policy staff of municipalities where no paid parking is introduced and 50 percent of the municipalities including paid parking is introduced. People within municipalities that are responsible for the parking for the municipalities are interviewed. Hereby it was a condition that this respondent in his or her daily job was dealing with the parking in the municipality. In preparing the accompanying questionnaire for the interviews both questions of the positive as negative effects of the introduction of paid parking were introduced.

### *Results*

The qualitative empirical research shows a limited increase of the number of municipalities that goes from unpaid to paid parking in the period from 1999 to 2005. There is an increase of 32% in 1999 to 35% in 2005. However, a significant increase can be seen in the parking rates for municipalities where paid parking is available. There are in the sub-periods, 1999 -2001, 2001-2002 and 2002-2005 no significant differences in the sales area for municipalities with and without paid parking paid parking, where in a proportionate number of municipalities the sales area decreases as increases.

When comparing the relationship between turnover per square meter of floor space and parking shows the log-linear regression an elasticity of 13%, this means that an increase in the parking fee of 100% of sales caused a reduction of 13%. Especially a strong negative correlation was seen between increased parking fees and sales of everyday products. For not-daily (not-everyday) products a slightly positive correlation can be seen. Also for purchasing power within a shopping area (*koopkrachtbinding*), these relationships can be observed. For daily products a negative relationship exists between turnover and parking. For daily articles neighbourhood residents of medium municipalities are going in that case more often to other shopping centers. For non-routine turnover characteristics there is a positive relationship between paid parking and turnover. The turnover databases (*koopkrachttoevloeiing*, figure 4.6 and 4.7) shows that municipalities with paid parking show a higher degree of turnover obtained from outside, out of other communities.

From the quantitative empirical research on the effects of paid parking and effects of additional parking on environmental quality and economic performance can be deduced that alternative parking regulation in many municipalities show the same results as paid parking. The threshold of the transition to paid parking is quite high and with alternative measures also different benefits can be realized. The results between the effects of paid parking and those of alternative parking measures differ, however, in the strength of the effects. Using an appropriate pricing can, as already cited,

cause the right effects and in this way municipal objective can be better achieved. Additionally it is possible to address specific policies to different target groups as inhabitants and visitors. However, this may also be possible by additional parking policies, both in combination with paid parking as alternative parking policies without using parking fares. Figure 5.5 and 5.6 above shows that the municipalities surveyed are satisfied with their own parking and not soon will shift from non-paid parking to paid parking and vice versa.

### *Conclusion*

There can be concluded that an initial exploration of the qualitative empirical material matter shows results with a lot of nuances. Which can be said that paid parking supplies a dominant negative effect on floor productivity of a shopping area and purchasing power within a community (*koopkrachtbinding*) of everyday items, but instead a predominantly positive impact on purchasing power from the own community (*koopkrachtbinding*) regarding not daily articles and purchasing power coming from other communities (*koopkrachttoevloeiing*) of all articles.

The conclusion can be given that the positive effects on economic performance and environmental quality of the centers of medium municipalities by paid parking in shopping areas with a good and diverse retail offer, in the long run far outweigh the disadvantages, such as public resistance and a move from commercial parking behavior into residential areas. In the shorter term, in many communities, there was a temporary slight dip in economic performance following the introduction of paid parking, which is mainly caused by the lagging sales in everyday products. In combination with an appropriate pricing for different target groups (with various parking motives) in different areas, a municipality can not only reach the aimed effect but also determine the strength of these effects determine. However, it is doubtful whether municipalities think it is necessary to make such a drastic measure in cases where with alternative parking although significant effects can be achieved.

# 1 Inleiding

## 1.1 Probleemverkenning

In de centra van de grote steden is er al vele decennia sprake van een vorm van parkeerregulering, waarbij zones met betaald parkeren een vast element zijn. In alle grote steden is betaald parkeren een vast element. Ook in de centra van alle middelgrote steden in Nederland is er een vorm van betaald parkeren ingevoerd. Mede vanwege capaciteitsgebrek en ruimtegebrek werd dit door diverse gemeenten als een noodzakelijke stap beschouwd.

Het autobezit en autogebruik neemt echter nog altijd toe. Een gevolg hiervan is dat ook kleinere steden in toenemende mate te maken krijgen met parkeerproblemen, zoals die eerder alleen in de wat grotere steden te zien waren. In veel kleine steden is nu eenzelfde niveau aan tekort aan parkeerplaatsen (KPVV, 2007). Gemeenten en gebruikers moeten dan ook vaak balanceren met de beschikbare parkeerplaatsen. Deze ontwikkelingen maken de parkeerkenmerken in kleine steden tot een interessant onderzoeksobject.

## 1.2 Doelstelling

Het is van belang te kijken naar de mogelijke effecten van wijzigingen in het parkeerbeleid van middelgrote kernen. Middelgrote kernen zijn in dit onderzoek gedefinieerd als kernen tussen de 20.000 en 40.000 inwoners. Wijzigingen in het parkeerbeleid hebben namelijk invloed op diverse gebieden als detailhandel en omgevingskwaliteit. Doelstelling van dit onderzoek is dan ook:

*Het verschaffen van inzicht in effecten van parkeerbeleid en de ontwikkeling in parkeertarieven in middelgrote gemeenten op het economisch functioneren van detailhandel en de omgevingskwaliteit van het centrum teneinde aanbevelingen te kunnen doen over effecten van parkeertarieven.*

Om dit doel te bereiken moet antwoord gegeven worden op de volgende vraag:

*Wat zijn de effecten van de aanwezigheid van betaald parkeren en de ontwikkeling van parkeertarieven in middelgrote kernen op het economisch functioneren van detailhandel en de omgevingskwaliteit van het centrum en welke aanbevelingen kunnen in dit kader over parkeertarieven en betaald parkeren worden gedaan?*

De centrale vraag wordt beantwoord door onderzoek naar zeven deelvragen. De beantwoording van de eerste deelvraag geeft een uitwerking van het probleemgebied:

### **Deelvraag 1:**

*Is de parkeerruimte in de centra van middelgrote kernen nog toereikend?*

Deelvraag 2 en deelvraag 3 onderzoeken het huidige parkeerbeleid in middelgrote kernen:

**Deelvraag 2:**

*Welke beleidsmaatregelen worden er getroffen om parkeerstromen in middelgrote kernen te reguleren?*

**Deelvraag 3**

Wordt in middelgrote kernen in toenemende mate betaald parkeren ingevoerd?

Deelvragen 4 en 5 geven inzicht op het economisch functioneren en de ruimtelijke kwaliteit van centra van middelgrote kernen.

**Deelvraag 4:**

Welke invloed heeft betaald parkeren op economisch functioneren van detailhandel in winkelcentra van middelgrote kernen?

**Deelvraag 5:**

Welke invloed heeft betaald parkeren op omgevingskwaliteit van centra in middelgrote kernen ?

Deelvraag 6 geeft inzicht op ruimtelijke kwaliteit van woonwijken aangrenzend aan de centra van middelgrote kernen.

**Deelvraag 6:**

Welke invloed heeft betaald parkeren op omgevingskwaliteit van aangrenzende woonwijken van centra in middelgrote kernen?

Deelvraag 7 is tenslotte een concluderende deelvraag, die de voor en nadelen van betaald parkeren op economisch functioneren en ruimtelijke kwaliteit in middelgrote kernen onderzoekt.

**Deelvraag 7:**

Welke effecten worden er beoogd met betaald parkeren in centra van kleine gemeenten en worden de beoogde effecten bereikt?

## 1.3 Relevantie

### 1.3.1 Maatschappelijke relevantie

Deze studie beoogt een bijdrage te leveren door het uitwerken van de parkeerproblematiek en tegelijkertijd een aantal effecten van een vorm van een mogelijk oplossing, de aanwezigheid van betaald parkeren, uiteen te zetten. Inzicht in de effecten van betaald parkeren kan nuttig zijn voor het gemeentelijk bestuur, maar ook voor onder andere bezoekers, bewoners en ondernemers in een winkelgebied, daar waar vaak veel maatschappelijk weerstand bestaat tegen invoering van betaald parkeren.

Dat het een actueel maatschappelijk belang betreft, wordt ondersteund door het feit dat de aanleiding van het starten aan dit onderzoek een vraag van een landelijk opererend verkeerskundig

adviesbureau betreft. Bij verkeerskundig adviesbureau Goudappel-Coffeng was er bij aanvang van het onderzoek interesse in meer inzicht in de relatie tussen parkeren en economisch functioneren voor kleine steden. Tevens was er interesse in meer inzicht in de samenhang tussen parkeren en economisch functioneren.

### 1.3.2 Wetenschappelijke relevantie

Veel onderzoeken richten zich op parkeren in grotere of middelgrote steden (>50.000 inwoners). Echter, in deze studie zijn de kleinere steden, ofwel middelgrote kernen (20.000-40.000) onderwerp van onderzoek. Daarmee wordt er een ander object van studie gekozen en daarmee is het belang van deze studie, dat er een stap gezet wordt in meer inzicht in dit onderzoeksobject. Hetzelfde geldt voor de gekozen insteek van onderzoek binnen dit onderzoeksobject, welke anders is dan in onderzoeken met een vergelijkbaar onderwerp. Veel onderzoeken richten zich ofwel op parkeerthema's ofwel op detailhandel. Dit onderzoek maakt nadrukkelijk de koppeling tussen het parkeerthema 'betaald parkeren' en het functioneren van detailhandel. Hiermee beoogt deze studie een bijdrage te leveren aan kennisontwikkeling over het al dan niet aanwezig zijn van samenhangende relaties tussen functioneren van detailhandel en parkeren.

### 1.3.3 Planologische relevantie

Parkeerbeleid vormt een onderdeel van mobiliteitsbeleid. Bij mobiliteitsbeleid zijn er aanmerkelijke raakvlakken met ruimtelijk beleid (KPVV, 2007). Het onderwerp parkeren is een onderwerp dat duidelijk ruimtelijke raakvlakken in zich heeft. Juist deze ruimtelijke raakvlakken worden in dit onderzoek opgezocht. In het onderzoek is er uitgebreid aandacht voor ruimtelijke kwaliteit. Ruimtelijke kwaliteit is één van de kernaandachtspunten naast economische effecten. De manier waarop naar economische effecten gekeken wordt, heeft een sterk geografisch karakter doordat er een focus is op verschillen tussen diverse steden met hun specifieke locatonele kenmerken. Economische en ruimtelijke effecten komen samen in het onderzoek in een soort van synthese van deze belangen en samenhangend hiermee het belang voor verschillende partijen. De focus op de visie en samenwerking tussen verschillende partijen, is een ander aspect waaruit planologische relevantie blijkt.

## 1.4 Leeswijzer

In de hierop volgende paragrafen en hoofdstukken zal dit onderzoek verder worden uitgewerkt en een beeld van het uitgevoerde empirische onderzoek worden geschetst.

In hoofdstuk 2 zal het theoretische kader van dit onderzoek verder worden uitgewerkt. Hierbij zullen de theorieën die als fundament voor dit onderzoek en de veronderstelde causale relaties fungeren nader worden uitgewerkt. Tevens zal een conceptueel model worden uitgedacht waarbinnen de invloed van parkeerbeleid op ruimtelijke en economische kwaliteit zal worden verduidelijkt.

In hoofdstuk 3 zal aandacht besteedt worden aan de mogelijke onderzoeksmethodieken en zal getracht worden een goed onderbouwde keuze te maken voor de juiste onderzoeksmethodiek(en).

Hoofdstuk 4 zal het kwantitatieve empirische materiaal nader beschouwen en niet alleen een inhoudelijke verkenning van het materiaal bieden maar ook de mogelijkheden van het materiaal voor het verdere onderzoek beschouwen.

Hoofdstuk 5 zal een kwalitatief onderzoek behelzen. In dit kader is onderzoek gedaan binnen meerdere gemeenten naar de effecten van parkeerbeleid op ruimtelijke en economische kwaliteit binnen diezelfde gemeenten.

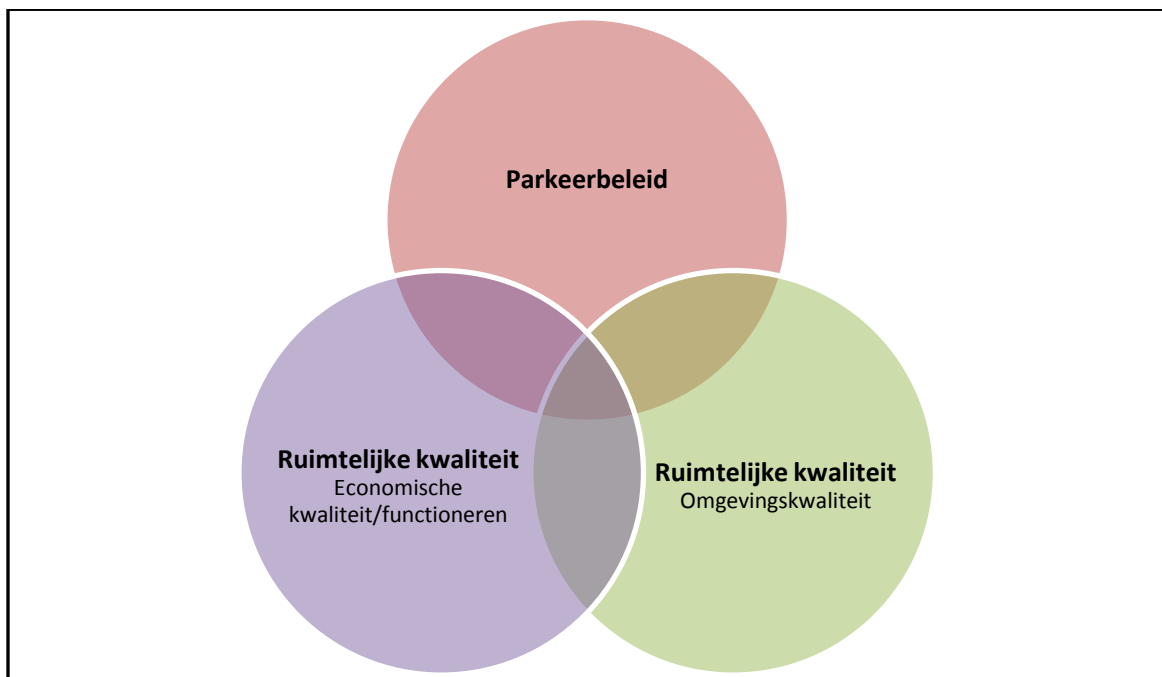
Vervolgens zullen in hoofdstuk 6 de gestelde onderzoeksvragen en opgestelde hypothesen tegen het licht worden gehouden. Het beeld dat het empirische onderzoek heeft opgeleverd wordt verwacht de onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden. Wanneer een en ander is afgerond zal worden getracht conclusies en aanbevelingen op te stellen.



## 2 Theoretisch kader

### 2.1 Conceptueel model

De koppeling tussen ruimtelijke kwaliteit als overkoepelend begrip voor omgevings- en economische kwaliteit zal in dit theoretische kader worden gelegd. In deze paragraaf zal tevens worden getracht het conceptuele model zoals dit toepasbaar is in dit onderzoek nader uit te werken. In de paragrafen 2.2, 2.3 en 2.4 zullen de genoemde begrippen diepgaander worden beschouwd. Het gaat in deze paragrafen met name om de begrippen economisch functioneren/kwaliteit, omgevingskwaliteit en parkeerbeleid.



Figuur 2.1 : Conceptueel kader, bron: eigen bewerking 2011.

In figuur 2.1 is het conceptuele model voor dit onderzoek uitgewerkt en grafisch weergegeven. De figuur laat de belangrijkste veronderstelde relaties binnen het onderzoek zien en maakt met name duidelijk dat ruimtelijke kwaliteit niet alleen wordt beschouwd als een esthetisch en ruimtelijk begrip, maar vooral ook als een begrip met een economisch component. Met name als je kijkt naar stadskernen en gebieden met veel detailhandel, dan zul je zien dat ruimtelijke planning en ordening verbonden is met economische factoren. In de volgende paragrafen zullen eerst de begrippen parkeerbeleid, ruimtelijke kwaliteit op het economisch functioneren en omgevingskwaliteit nader verklaart worden. Vervolgens zullen de relaties tussen de verschillende gebieden, zoals te zien is in figuur 1, nader belicht worden, waarna concluderend op dit theoretische kader, hypotheses uit de onderzoeksvragen uit hoofdstuk 1 gemaakt worden.

## 2.2 Parkeerbeleid

In deze paragraaf worden ontwikkelingen en instrumentarium van een parkeerbeleid uitgewerkt. Het parkeerbeleid is van belang omdat het beleid de onderbouwing vormt van de te maken keuzen wat betreft mogelijke tarifiering.

### *Volgend parkeerbeleid*

Bij een volgend parkeerbeleid wordt er tegemoet gekomen aan de parkeervraag. Winkels zijn voor hun omzet voor een aanzienlijk deel afhankelijk van bezoekers die met de auto komen. Tegemoet komen aan deze wensen blijkt een volgend parkeerbeleid goed te functioneren in de economische kwaliteit van detailhandel. Echter toenemende milieuoverlast, negatieve omgevingskwaliteit en een gebrek aan ruimte kunnen nadelen van een volgend parkeerbeleid zijn.

### *Sturend parkeerbeleid*

Bij een sturend parkeerbeleid wordt er getracht meer aan milieu en omgevingsdoelen tegemoet te komen; parkeerplaatsen kunnend daarom niet ongebreideld toenemen. Door een sturend parkeerbeleid kan een centra economisch slechter gaan functioneren, omdat er niet altijd voldoende parkeerplaatsen zijn, maar door toename van omgevingskwaliteit kan er wel een beter winkelklimaat gecreëerd worden, wat zal resulteren in een positief economisch functioneren. Naast dit alles is het in die tijd een bekend fenomeen, dat gemeenten elkaar beconcurreren door bedrijven ruimere parkeervoorzieningen aan te bieden. Tevens kan het bedrijfsparkeren op eigen terrein moeilijk gereguleerd worden, hierdoor is en blijft de invloed van het parkeerbeleid beperkt. Daarnaast heeft in het kader van het sturend parkeerbeleid woninggebonden parkeren nauwelijks aandacht. Dit is in principe niet logisch. Juist het parkeren in woonwijken zou invloed kunnen hebben op de vervoerskeuze van mensen, met name op korte afstand.

De vraag wat het effect is van parkeermaatregelen is belangrijk voor de keuze om een volgend dan wel sturend parkeerbeleid te volgen. Omgevingsdoelen en economische doelen hoeven echter niet altijd tegengesteld te zijn. Feit is wel dat 'leefbaarheid' en 'bereikbaarheid' twee afzonderlijke hoofddoelen zijn, die gewoonlijk afzonderlijk worden beschouwd (Dijken, 2002). Er kunnen effecten zijn op zowel economie als op ruimtelijke kwaliteit. Hoe groot het effect op één van deze elementen is, dat is niet altijd zo gemakkelijk te bepalen. Het is een vraag die parallel ligt met de hoofdvraag van deze studie. Wat zijn de effecten op economische en op ruimtelijke kwaliteit.

### 2.2.1 Parkeerregulering

Parkeerregulering is een middel om tot een sturend parkeerbeleid te komen. Vormen van parkeerregulering zijn: betaald parkeren, parkeerschijfzones en vergunninghoudersparkeren. Voordat een gemeente kiest voor de invoering van betaald parkeren, zal zij eerst een afweging moeten maken of er al dan niet gereguleerd moet worden. De vorm van regulering moet passen bij het beleid en bij de effecten die de gemeente van de maatregel verwacht. Daarbij geldt dat het vooral de plaatselijke omstandigheden zijn, die de keuze beïnvloeden (KPVV, 2007,9).

Grote steden onderbouwen uitgebreider hun gemaakte keuzen ten aanzien van te voeren parkeerbeleid. Van Dijken (2002) geeft aan dat de middelgrote steden daarbij vooral kunnen leren

van de grote steden. Kleine steden hebben in veel gevallen een nog minder expliciet parkeerbeleid. Daarbij is overigens wel op te merken dat , wanneer er minder of geen regulering aanwezig is het daarbij ook minder relevant is om een uitgebreide verantwoording van gemaakte beleidskeuze te verwachten. Pas indien er parkeerregulering wordt ingevoerd, dient aangegeven te worden waarom deze keuze gemaakt is. Tegelijkertijd is het de vraag of het bij het niet invoeren van parkeerregulering deze keuze om het niet te doen, het wellicht toch van zorgvuldige beleidsvoering zou getuigen indien desondanks aangegeven wordt waarom de keuze is gemaakt om dit niet te doen. Dit is met name het geval wanneer de parkeer- of andere problematiek dermate groot is, dat het invoeren van parkeerregulering tot een serieus alternatief gerekend kan worden.

### 2.2.2 Instrumentarium parkeerbeleid.

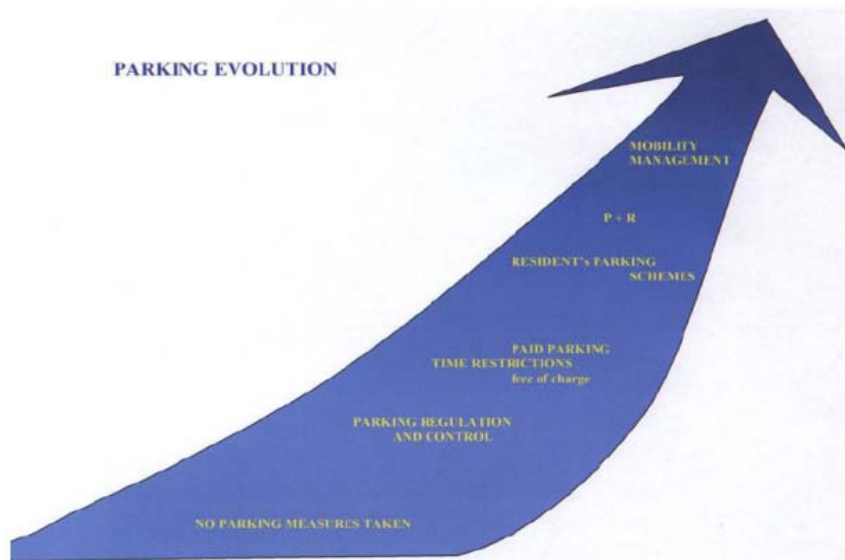
Binnen Nederland hebben gemeenten momenteel een groot aantal mogelijkheden tot zich om het parkeren binnen haar gemeentegrenzen te beïnvloeden. Binnen het ruimtelijke ordeningsinstrumentarium en de bouwverordening heeft de gemeente het instrumentarium tot zich om de capaciteit van het parkeerareaal, de ruimtelijke spreiding van het parkeerareaal en de parkeervoorzieningen op eigen terrein te bepalen. Tevens heeft de gemeente een bepaalde taakstelling en bevoegdheden als wegbeheerder, waardoor parkeerverboden ingesteld kunnen worden of bepaalde parkeervoorzieningen voor geselecteerde doelgroepen behouden kunnen worden. Naast de ruimtelijke spreiding en het selecteren van doelgroepen en het verbieden van parkeren kan een gemeente ook invloed uitoefenen op de duur van parkeren. Door middel van blauwe zones, waar met parkeerschijven wordt gewerkt kan langparkeren worden tegengegaan. Vaak kan met behulp van deze zogenaamde parkeerschijven een maximum aan de parkeertijd worden gesteld. Deze kan bijvoorbeeld worden gesteld op twee uur.

Een ander zwaarder instrument dat gemeenten toe kunnen passen is het instellen van betaald parkeren. Gewoonlijk wordt met betaald parkeren bedoeld dat tegen betaling voor een bepaalde parkeerduur geparkeerd kan worden (KPVV, 2007) . Daarbij moet gedacht worden aan parkeerduren van een dag, enkele uren of een deel van een uur. In dit onderzoek wordt onder betaald parkeren deze laatste vorm van betaald parkeren verstaan. Gewoonlijk geschiedt betaling hierbij door middel van parkeerapparatuur, hoewel een vorm als betalen per mobiele telefoon ook mogelijk is (CROW, 2000). Er zijn verschillende varianten hierin mogelijk betreffende de tarief hoogte en de ontwikkeling hierin. Gemeenten kunnen binnen hun grondgebied bepaalde zones aanwijzen waar mensen moeten betalen om te parkeren. Per zone worden aparte tarieven bepaald. Betaald parkeren kan worden ingevoerd aan de hand van een vlak tarief, waarin een vast tarief per uur wordt gehanteerd. Een dergelijk tarief heeft een positief effect op de bereikbaarheid van een centrum voor kort parkeerders en niet-dagelijks parkerende autogebruikers, de parkeerdruk daalt namelijk. Naast het vlak tarief kennen we ook nog een progressief tarief. Een progressief tarief begint met een laag bedrag dat moet worden betaald en dit bedrag neemt sterk toe naarmate de automobilist langer parkeert. Middels dit instrument wordt langparkeren door bezoekers zoveel mogelijk voorkomen. Het tegenovergestelde van een progressief tarief, namelijk een degressief tarief behoort ook tot de mogelijkheden. Een degressief tarief is bedoeld om kortparkeren sterk te ontmoedigen. Dergelijk tarief wordt vaak ingezet in woon- of werkgebieden, die meer geschikt en bedoeld zijn voor langparkeerders of vergunninghouders. In de directe omgeving van dergelijke gebieden vinden we

vaak bepaalde functies die kortparkeerders aantrekken. Denk hierbij aan ziekenhuizen of winkelcentra.

Om bewoners, bedrijven en winkeliers binnen een betaald parkeerzone tegenmoet te komen wordt er binnen deze zone ook vaak gebruik gemaakt van parkeervergunningen. Voor de volledigheid dient aangegeven te worden dat een vergunningsstelsel, waarbij doelgroepen (bewoners, bedrijven en winkeliers) tegen betaling een vergunning kunnen aanschaffen volgens Van Dijken (2002) ook als een vorm van betaald parkeren kan gezien worden. Vaak wordt in woonwijken rondom een betaalde parkeerzone ook een vergunningstelsel aangebracht voor de omliggende bewoners en om uitwijking van winkelende parkeerders tegen te gaan.

Betaald parkeren wordt vaak pas ingevoerd nadat parkeerschijfzone niet meer toereikend is, de volgende figuur illustreert dit:



Figuur 2.2: Evolutie van het parkeerbeleid (Luipen e.a., 2008, p. 5)

### 2.2.3 Het formuleren van beleid

“Het vergt een grote mate van balanceerkunst om de diverse doelen van het gemeentelijk parkeerbeleid (bereikbaarheid, leefbaarheid, mobiliteitsbeïnvloeding) met elkaar in overeenstemming te brengen. Bij beslissingen over het parkeerbeleid zijn alle burgers (emotioneel) betrokken en divergeren de belangen aanzienlijk” (Dijken, 2002). Deze quote maakt op een juiste manier inzichtelijk waarom de moeilijkheidsgraad bij het formuleren en handhaven van parkeerbeleid zo hoog is. Juist dit veelvoud aan belangen en de tegenstrijdigheid tussen veel van deze belangen maakt het “balanceren” hiertussen vaak moeilijk, mede ook omdat het veelal een kwestie van politiek is waar dergelijke beleidsthema’s in terecht komen. Bij het gemeentelijk beleid dient rekening gehouden te worden met deze verschillende belangen. Hoe deze belangen ten opzichte van elkaar samenhangen wordt uitgewerkt in institutionele theorieën. Deze zijn te vinden in bijlage 3.

Naast de aanwezigheid van veel vaak tegenstrijdige belangen moet een gemeente ook nog eens het juiste instrumentarium verkiezen om de binnen haar gemeentegrenzen aanwezige problematiek adequaat op te lossen. Hier kleven twee problemen aan. Allereerst is het binnen een gemeente vaak moeilijk om te bepalen welke instrumenten het meest adequaat zijn, omdat de verschillende belangen in een gemeentebestuur en bij andere stakeholders dan weer om de hoek komt kijken. Daarnaast is het ook nog eens moeilijk om het parkeerprobleem binnen een gemeente inzichtelijk te maken en adequaat te benoemen. Wat voor de ene partij een probleem is hoeft dat voor de andere partij natuurlijk nog niet te zijn. Het afwegen van al deze belangen, het inzichtelijk maken van het probleem en het verkiezen van het juiste parkeerreguleringsinstrumentarium is concluderend zo gemakkelijk nog niet.

Uiteraard is het voorkomen van dergelijke problemen een kwestie van zorgvuldig beleidsmaken en het creëren van een stevig en langdurig draagvlak onder de verschillende partijen, niet alleen binnen een gemeenteraad maar ook onder de overige stakeholders. Dit dwingt gemeenten vaak om transparant in haar parkeerbeleid te zijn. Duidelijke doelstellingen, normstellingen en taakstellingen zijn hier een voorbeeld van. Daarnaast is een heldere onderbouwing van de gemaakte keuzes binnen dit parkeerbeleid van groot belang. Het instellen van een bepaald parkeertarief alleen is niet meer afdoende. Het helder onderbouwen en afwegen van de juiste belangen in alle openbaarheid is misschien nog wel het belangrijkste om het benodigde draagvlak te creëren voor het beste parkeerbeleid.

Volgens Marsden heeft het parkeerbeleid ook een doel in het totale mobiliteitbeleid. Parkeerbeleid dient niet afzonderlijk, maar als deel van het mobiliteitsbeleid te bezien (Marsden & May, 2006). Tevens is het wenselijk dat het onderdeel is van het regionale beleid (Marsden, 2006, p. 4). Als onderdeel van het ruimtelijk beleid zou parkeerbeleid tegemoet moeten komen aan de volgende doelen:

- “a strong and vibrant economy supported by an efficient transport system
- better accessibility
- a clean and high quality urban environment
- a safe and secure environment
- a more equitable society” (Marsden, 2006, p. 5).

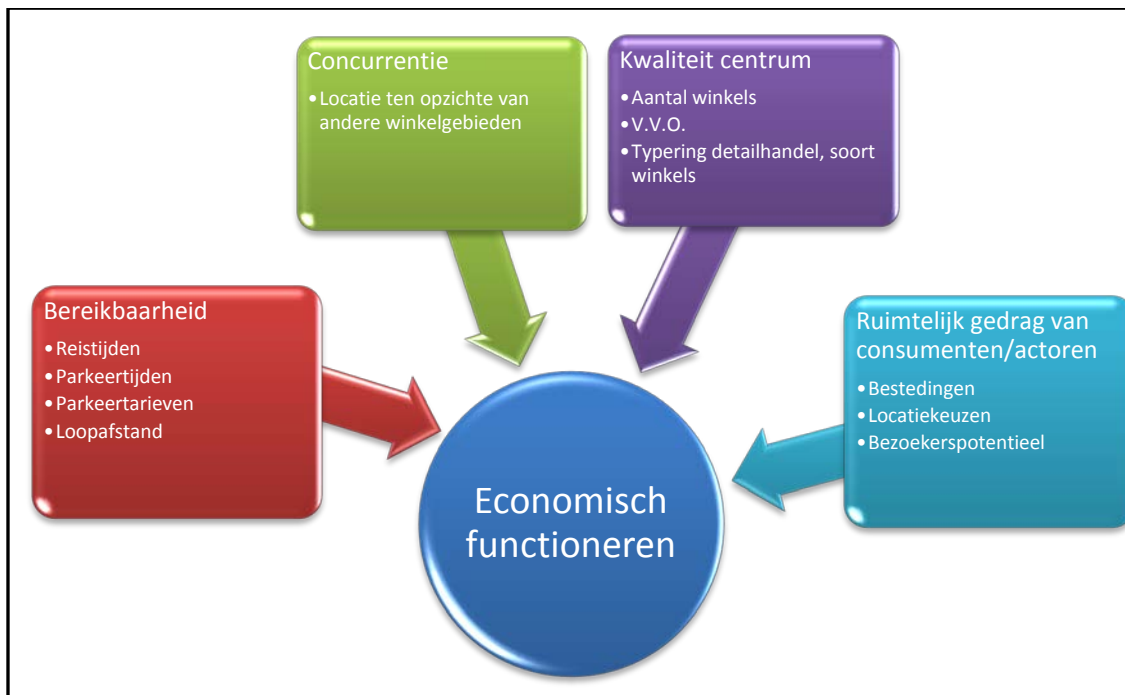
## 2.3 Ruimtelijke kwaliteit; Economische functioneren

### 2.3.1 Inleiding

In een advies van de VROM-raad (verkenning ruimtelijke kwaliteit, VROM-raad, 2011.) wordt het begrip ruimtelijke kwaliteit uiteengezet en in het bijzonder het falen van dit begrip benoemd. Sinds de jaren '80 is ruimtelijke kwaliteit namelijk al als begrip in de planningspraktijk geïntroduceerd. Het was bedoeld als centraal ordeningsbegrip, als een coördinerend thema binnen de ruimtelijke ordening. In de loop der jaren heeft het begrip echter aan integraliteit, coördinatie en haar centrale positie verloren. De VROM-raad adviseert in haar verkenning (VROM-raad, 2011.) dan ook om na te denken over eventuele meekoppelende belangen. Hoe kun je het begrip ruimtelijke kwaliteit concretiseren, toepasbaarder maken maar tegelijkertijd ook interessanter voor marktpartijen?

Economische aspecten, moeten in dit kader een meer centrale rol krijgen (VROM-raad, 2011.). Naast omgevingseffecten zal er meer aandacht nodig zijn voor economische aspecten.

In deze paragraaf zal de inhoud en met name de afhankelijke variabelen van het economische functioneren van stedelijke centra en winkelgebieden uiteen worden gezet. In figuur 3 worden de indicatoren die van invloed zijn op het economisch functioneren schematisch weergegeven. Op deze indicatoren wordt in deze paragraaf verder ingegaan.



Figuur 2.3: Afhankelijke variabelen van invloed op economisch functioneren, bron: eigen bewerking, 2011.

### 2.3.2 Ruimtelijk gedrag van consumenten

Het te verwachten bezoekgedrag van mensen hangt ten eerste samen met de aantrekkingskracht van een centrumgebied; vinden mensen een centrumgebied aantrekkelijk als winkelgebied? Vinden ze het de moeite waard? Een tweede element is de vraag hoeveel moeite het kost om bij een winkelgebied te komen. Of om bij een ander winkelgebied te komen.

Het keuzegedrag van mensen wordt onderzocht in het *behaviorisme of de behaviorale geografie* (Dietvorst, 1984). De behaviorale geografie gaat in op het keuzegedrag van mensen en op een begrip van de innerlijke processen bij de mens. De wijze van perceptie van de omgeving bepaalt op welke plaats er activiteiten worden ondernomen, het bepaalt de locatiekeuze van consumenten en hiermee waar de bestedingen plaats vinden. Op basis van gedrag van mensen in een bepaald gebied, met een bepaalde bevolkingsdichtheid is een verwacht aantal bezoekers af te leiden, dit is het bezoekerspotentieel. Door middel van een bepaald aantal aannames over de omgeving, de aanwezige consumenten en de toekomstige trends en ontwikkelingen kunnen er aantallen worden geschat met betrekking tot het aantal te verwachten bezoekers en de hoogte van omzetdata.

### 2.3.3 Concurrentie en kwaliteit detailhandel

Het economisch functioneren van detailhandel in centra hangt nauw samen met de kwaliteit en de bereikbaarheid die geboden wordt.

#### *Bereikbaarheid detailhandel*

De kwaliteit die detailhandel weet te bieden in samenhang met de bereikbaarheid van een winkelgebied en de locatie van een ander winkelcentrum zijn de voorwaarde voor een goede concurrentiepositie. Bereikbaarheid is van invloed op de keuze op welke plaats mensen gaan winkelen of boodschappen doen. Detailhandel op haar beurt is afhankelijk van dit winkelgedrag van mensen en daarmee is bereikbaarheid uiteindelijk ook van invloed op de locatiekeuze van deze mensen. Volgens Bruinsma (2002) en (Geurs, 2004) dient bereikbaarheid niet alleen verkeerskundig, door te kijken naar vertragingen op verkeersverbindingen, maar vooral geografisch te worden opgevat. Dus: hoeveel activiteiten zijn binnen hoeveel tijd bereikbaar? Bij de locatie van een winkelgebied is de locatie ten opzichte van bezoekers en tevens de locatie ten opzichte van andere winkelgebieden van belang:

- Locatie ten opzichte van bezoekers;  
Bij de locatie van een winkelgebied is al ingegaan op de locatie ten opzichte van andere winkelcentra, maar dat is natuurlijk niet het enige element het gaat ook om de locatie ten opzichte van de bezoekers van het winkelcentrum, de doelgroepen. Hierbij kan gekeken worden naar de omwonenden.
- Locatie ten opzichte van andere winkelgebieden;  
De moeite dat het waard is om een bepaald winkelgebied te bezoeken moet in relatie tot andere winkelcentra gezien worden. Als de reistijd van een winkelcentrum op zich acceptabel is, als een ander centrum dichterbij ligt, dan gaan ze daar heen. Kwaliteit is relatief en moet altijd ten opzichte van andere centra beschreven worden. Dat is de reden waarom locatie op deze plaats, in samenhang met kwaliteit detailhandel wordt beschreven.

Er is sprake van een wisselwerking tussen doelgroep die in het omringende winkelgebied rond het winkelcentrum is en de doelgroep die een bepaald type winkelcentrum aantrekt. De consument maakt een keuze om een winkelcentrum te bezoeken aan de hand van de vraag of een winkelcentrum de moeite waard is en daarnaast aan de vraag of het voldoende goed bereikbaar is. Indien er voor inwoners van een gemeente veel detailhandelvoorzieningen te bereiken zijn binnen een korte reistijd dan is er een hoge mate van geografische bereikbaarheid in dit opzicht voor inwoners. Daarbij is het relevant te onderkennen dat bereikbaarheid niet uitsluitend bepaald wordt door *reistijd*, maar eveneens door reiskosten, en reiscomfort. De moeite die het kost en de moeite die mensen willen of kunnen nemen (in tijd, kosten en comfort) kan worden omschreven als de 'reisweerstand'. Eén van de onderdelen van de reiskosten kunnen gevormd worden door *parkeertarieven*. Bij reistijd gaat het om de reistijd benodigd van deur tot deur. Indien de auto gebruikt wordt dan gaat het behalve de rit ook om de eventuele zoektijd naar een parkeerplaats en de looptijd naar een locatie. De gezamenlijke optelsom van gemaakte keuzen is van invloed op het concurrentievermogen van een winkelcentrum.

Een van de aannames in dit kader is de volgende: de doelgroep van een kleine stad wordt doorgaans niet gevormd door mensen die van ver komen om er een leuk dagje uit van te maken, maar door de mensen die er komen omdat ze ook echt iets nodig hebben. Ze zijn op weg om boodschappen te doen of andere zaken aan te schaffen, niet om een dag te winkelen en op het terras te eindigen. Dit heeft uiteraard grote gevolgen voor de eisen die aan bereikbaarheid en dus de locatie van een winkelcentrum worden gesteld. Korte nuttige bezoeken aan een winkelcentrum mogen niet al te veel tijd en geld kosten. Betaald parkeren moet dus of afwezig of relatief goedkoop zijn en daarnaast moet het gemakkelijk zijn om in korte tijd in het centrum te kunnen komen. Het type bezoekers komen immers uit de directe omgeving, of regio.

#### Kwaliteit detailhandel

Naast deze factoren speelt natuurlijk de concurrentie met andere winkelcentra in grote mate mee. Wanneer de kwaliteit die wordt geboden in verhouding tot andere winkelcentra onvoldoende is dan zullen bezoekers snel hun heil elders zoeken.

De geboden kwaliteit van de detailhandel is een goedmaker voor de geboden reisweerstand, waarbij de aantekening gemaakt kan worden dat het soort detailhandel van invloed is op het bezoekgedrag. Er zijn verschillende kwaliteitsfactoren wat betreft aantrekkelijkheid te onderscheiden, deze kwaliteitsfactoren bepalen mede het economisch functioneren en de waardering van consumenten. Aantrekkelijkheid bevat ondermeer kwalitatieve factoren zoals (Marsden, 2006) :

- diversiteit,
- kwaliteit
- prijs van aangeboden goederen en diensten.
- aanwezigheid van 'trekkers' (o.a. winkels met grote aantal bezoekers)

In principe wordt binnen het keuzegedrag van bezoekers constant getracht een optimum te zoeken tussen de te accepteren reisweerstand en de kwaliteit die ervoor wordt geboden. Wanneer deze verhouding elders beter is dan zullen bezoekers ervoor kiezen om elders te gaan winkelen.

## 2.4 Ruimtelijke kwaliteit; omgevingskwaliteit

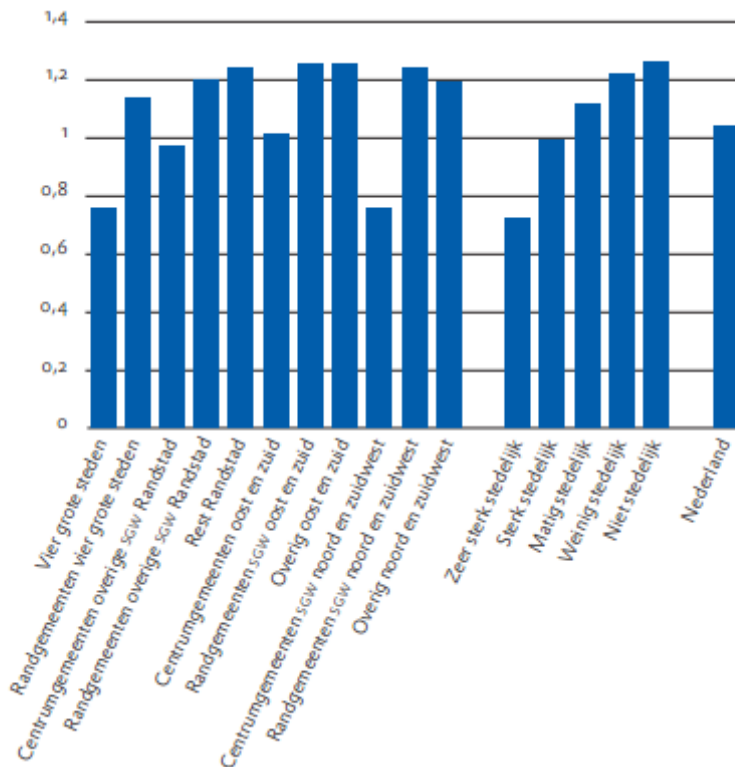
### 2.4.1 Omgevingskwaliteit, parkeren en parkeerproblemen

Binnen dit onderzoek wordt omgevingskwaliteit gezien als een separaat onderdeel van ruimtelijke kwaliteit in zijn geheel. Het gaat hierbij om de meer esthetische en functionele aspecten van de directe omgeving. Hoe een gebied is ingedeeld naar functies en hoe er architectonisch is gebouwd zijn ondermeer dergelijke aspecten. Bij omgevingskwaliteit is er een onderscheid te maken tussen een ideaalbeeld (welke (beleids)doelen zijn er) en bedreigingen (externe effecten parkeren). In dit kader zal er dus voornamelijk gekeken worden hoe de omgevingskwaliteit van de onderzochte gebieden is beoogd en welke effecten er optreden door de invoering en aanwezigheid van parkeren. Daarnaast is het ook belangrijk om te onderscheiden dat er omgevingskwaliteit is die gebiedsoverschrijdend is. Veranderingen in het parkeerbeleid in een stadscentrum kunnen uiteraard effecten hebben op omliggende gebieden. Denk hierbij aan wildparkeren, zoekverkeer en geluids- en stankoverlast. Als gekeken wordt naar ruimtelijke situering van winkelgebieden en woonwijken dan



valt in kleine steden op dat woongebieden zeer dicht bij de winkelgebieden gelegen zijn of zelfs deels samenvallen. Er ontstaan kortom omstandigheden die het woongenot in de wijk kunnen aantasten (CROW, 2000, -4)

Het ruimtelijk beeld wordt eveneens bepaald door het aantal auto's dat aanwezig is in een gebied. Hoe 'vol' een woongebied is hangt af van het autobezit. Van de Coevering (2008) geeft aan dat het autobezit in landelijk en matig stedelijk gebied, en dat zijn de verstedelijkingswaarde waar we over praten bij 20.000 tot 40.000 inwoners, waarden heeft die hoger liggen dan 'stedelijk gebied' (zie figuur 2.4).



Figuur 2.4: Gemiddeld autobezit naar ruimtelijke kenmerken woonadres (Van de Coevering 2008, p 66)

## 2.4.2 Omgevingskwaliteit en economisch functioneren

Dit onderzoek benadert zowel de effecten op economische kwaliteit als omgevingskwaliteit. Het is niet ondenkbaar dat omgevingskwaliteit effecten heeft op het economisch functioneren van een stedelijke kern. Het onderling beïnvloeden van omgevingskwaliteit en economisch functioneren behoort niet tot de scope van dit onderzoek en zal als gevolg hiervan ook niet nader worden onderzocht.

## 2.5 Effecten van betaald parkeren op ruimtelijke kwaliteit.

### 2.5.1 inleiding

De invoering handhaving en latere ontwikkeling van betaald parkeren en parkeertarieven hebben invloed op het keuzegedrag van mensen. Deze ontwikkelingen hebben met name invloed op het

keuzegedrag van mensen ten opzichte van ruimtelijke kwaliteit, zowel economische als omgevingskwaliteit, binnen kleinere stedelijke kernen. Deze paragraaf moet inzichtelijk maken hoe een verandering in keuzegedrag van mensen door betaald parkeren invloed heeft op de omgevingskwaliteit van kleinere stedelijke kernen. De hierop volgende paragraaf moet inzichtelijk maken hoe eenzelfde verandering in keuzegedrag gevolgen kan hebben in het economische functioneren van kleinere stedelijke kernen.

In een studie naar de kwantitatieve effecten van parkeren (AVV, 1996) worden effecten van de invoering en ontwikkeling van betaald parkeren gegeven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen primaire, secundaire en tertiaire effecten. Primaire effecten zijn effecten op het parkeersysteem, secundaire effecten betreffen de effecten op het verkeerssysteem, en bij tertiaire effecten gaat het om de hier weer aan gerelateerde effecten, dat wil zeggen de effecten op het ruimtelijk-economisch functioneren. Deze effecten worden hieronder benoemd. Een uitgebreide beschrijving is te vinden in bijlage 4.

Primaire effecten:

- Effecten in de bezettingsgraad.
- De overloop van parkeerders naar andere gebieden
- Voorkeur van een consument op een bepaald type parkeerplaats.
- Verminderde zoektijd naar een parkeerplaats.
- Verhoogde acceptabele loopafstand voor parkeerplaatsen.
- Verandering van totale parkeertijd.

Secundaire effecten:

- Verandering van vervoermiddelkeuze
- Bestemmingskeuze van winkelcentra
- Afname van congestie

Tertiaire effecten

- Bedrijfsverhuizingen

Dit overzicht van de mogelijke effecten die de invoering van betaald parkeren en de tariefsontwikkeling kunnen hebben functioneert in deze paragraaf als raamwerk waarbinnen de specifieke effecten worden benoemd op ruimtelijke kwaliteit, die teweeg zouden kunnen worden gebracht door de invoering van betaald parkeren of een ontwikkeling in het parkeertarief.

### **2.5.2 Effecten van betaald parkeren en parkeertarieven op omgevingskwaliteit.**

Zoals in paragraaf 2.4 als is verwoord wordt voor dit onderzoek het begrip omgevingskwaliteit als een ruimtelijk, functioneel en esthetisch begrip beschouwd. Er wordt gekeken in welke mate de omgeving voldoet aan de eisen en wensen van gebruikers. De mate waarin hieraan wordt voldaan, wordt binnen dit werk beschouwd als omgevingskwaliteit.

Bewoners van een woonwijk verwachten immers een rustigere en schonere omgeving dan bezoekers in een winkelgebied. Wanneer in diezelfde woonwijk een verkoper mensen aanspreekt en zijn product probeert te verkopen dan doet dit afbreuk aan de mate van omgevingskwaliteit. Als dezelfde

verkoper in een winkelgebied zou gaan staan dan zou deze afbreuk een stuk kleiner zijn, of misschien wel afwezig. Elk gebied kent zijn eigen gebruikers met eigen eisen en wensen. De mate waarin hieraan wordt voldaan bepaalt de omgevingskwaliteit van een gebied. Omgevingskwaliteit vormt een punt van overweging bij het parkeerbeleid zoals dat door een gemeente gevoerd wordt (KPVV, 2007), in vervolghoofdstukken van dit onderzoek zullen hierop interviewvragen gericht zijn. Deze paragraaf laat zien dat een goede omgevingskwaliteit door diverse elementen bepaald wordt.

### **Negatieve effecten op omgevingskwaliteit**

De invoering van betaald parkeren en de ontwikkeling in parkeertarieven zou theoretisch gezien negatieve effecten kunnen hebben op de omgevingskwaliteit. Met name wanneer de overloop van effecten op andere gebieden wordt bekeken dan zou hier sprake van kunnen zijn. De invoering van betaald parkeren in winkelgebieden zou er voor kunnen zorgen dat bezoekers van deze winkelgebieden op zoek gaan naar gratis parkeerplekken in andere gebieden. Hierdoor ontstaat zoekverkeer in die andere gebieden en ook een toegenomen parkeerdruk in deze gebieden. Met name wanneer corrigerende maatregelen op korte termijn in deze aangrenzende gebieden achterwege blijven dan zullen negatieve effecten in overloopgebieden te merken zijn. Daarnaast moet vooral ook niet vergeten worden dat de invoering van betaald parkeren een toename in verkeer tot gevolg kan hebben. Zowel in de eerder besproken overloopgebieden waar bij de afwezigheid van corrigerende maatregelen een toename in zoekverkeer kan worden geconstateerd maar ook in het winkelgebied zelf. Het gebied wordt immers beter bereikbaar doordat de parkeerdruk afneemt. Langparkeerders zullen immers op zoek gaan naar alternatieven wanneer parkeerkosten worden geïntroduceerd of toenemen.

Deze verbeterde bereikbaarheid kan voor bezoekers en kortparkeerders een motief zijn om eerder en vaker naar een winkelgebied te gaan met de auto, de bereikbaarheid draagt immers bij aan de kwaliteit van het winkelcentrum of de omgeving en maakt de toename of introductie van parkeerkosten/reiskosten meer dan goed. Uiteraard geldt dit alleen bij vlakke lagere tarieven, of progressieve tarieven. Deze toename in verkeer zal uiteraard invloed hebben op de omgevingskwaliteit van een winkelgebied en uiteraard ook van andere gebieden door de toegenomen geluidshinder, uitstoot en een verslechterde veiligheidssituatie in de omgeving. Een bijkomend effect in dit hele verhaal is het feit dat in dit onderzoek de effecten van betaald parkeren en parkeertarieven in kleinere steden wordt onderzocht. In dergelijke steden liggen functioneel verschillende gebieden vaak dicht bij elkaar of soms ook door elkaar. Woonwijken zullen dus sneller en in sterkere mate de gevolgen ondervinden van veranderd parkeerbeleid in kleinere steden dan in grotere steden, waar het makkelijker is om gebieden functioneel te scheiden of van apart beleid te voorzien (Coevering, 2008, p. ..).

### **Positieve effecten op omgevingskwaliteit**

Omgevingskwaliteit en de daarmee samenhangende problematiek is sterk georiënteerd op specifieke geografische omstandigheden en daarom is een hypothese dat er voor specifieke ruimtelijke problemen uiteenlopende dilemma's spelen voor zowel grote steden als kleine steden. De invoering van betaald parkeren en de ontwikkeling van parkeertarieven hebben meer positieve effecten op de omgevingskwaliteit van winkelcentra in kleinere steden dan negatieve effecten.

Wanneer we kijken naar het raamwerk van effecten dat in de inleiding van deze paragraaf uiteen is gezet dan zullen in veel van deze categorieën wel positieve effecten te vinden zijn op de omgevingskwaliteit van winkelgebieden in centra van kleinere steden.

De meeste positieve effecten hangen samen met de volgende elementen:

- **Leefbaarheid woonwijken**  
Met name in kleinere steden zullen niet alleen de negatieve effecten sneller merkbaar zijn in omliggende gebieden zoals woonwijken, omdat deze in kleinere steden nu eenmaal dichter bij elkaar liggen. Ook de positieve effecten van betaald parkeren en de ontwikkeling in parkeertarieven zullen in kleinere steden merkbaarder zijn in de omliggende gebieden. Woongebieden zien dus met name in deze kleinere steden een afname in parkeerdruk, met name van langparkeerders. Hier moet echter wel de nuance worden aangebracht in welke mate de woongebieden zijn vervlochten met het winkelgebied of grenzen aan het winkelgebied.
- **Meer parkeerplaatsen omwonenden**  
In het verlengde van het vorige punt zullen bij de invoering van betaald parkeren of bij een verhoging van het parkeertarief met name meer parkeerplaatsen beschikbaar komen voor omwonenden. Door de invoering van betaald parkeren wordt de parkeerdruk verlaagd en zijn er meer plaatsen beschikbaar voor kortparkeerders. Omwonenden kunnen vaak ook gebruik maken van deze parkeerplaatsen maar dan alleen indien er sprake is van een aanvullend parkeervergunningen stelsel. Omwonenden kunnen met een dergelijke vergunning gebruik maken van de vrij gekomen parkeerplaatsen die langparkeerders van omliggende winkels of bedrijven voorheen bezet hielden.
- **Luchtkwaliteit**  
Door parkeerregulering met behulp van betaald parkeren of een verhoging van parkeertarieven zal de parkeerdruk verlaagd worden. Slechts noodzakelijk verkeer zal het gebied bewust betreden en gebruik maken van parkeerplaatsen. Minder zoekverkeer en minder aanrijverkeer zorgen voor een verbeterde luchtkwaliteit in de directe omgeving van het betaald parkeergebied.
- **Beeldkwaliteit**  
Er zal een afname zijn van geparkeerde auto's in de straat, minder mensen parkeren er immers gedurende een hele dag. Daarnaast zullen in omliggende gebieden indien gebruik wordt gemaakt voor een aanvullend vergunningenstelsel ook minder geparkeerde auto's gedurende de dag aanwezig zijn.
- **Ruimtebeslag (Harms, 2008)**  
Minder ruimte voor parkeren meer ruimte voor winkelen, recreatie en andere functies behoort tot de mogelijkheden bij de invoering van betaald parkeren. Mensen zoeken immers naar alternatieven wanneer de kosten te hoog worden
- **Verminderde geluidsoverlast**  
Net als bij de verbeterde luchtkwaliteit zullen dezelfde effecten optreden in het kader van geluidsoverlast. Minder auto's in het betreffende gebied, minder zoekverkeer en minder aanrijdverkeer betekend minder geluidsoverlast.

### 2.5.3 effecten van betaald parkeren en parkeertarieven op economisch functioneren

De invoering, handhaving en latere ontwikkeling van betaald parkeren en parkeertarieven hebben invloed op het keuzegedrag van mensen. Met name het keuzegedrag van bezoekers in een commercieel gebied wordt beïnvloed. De verwachte effecten van betaald parkeren en parkeertarieven op economisch functioneren vormen een kernelement waarop gemeenten hun beleid zullen definiëren (KPVV, 2007). Bovendien is dit een vraagstuk waarover discussie van betrokken partijen te

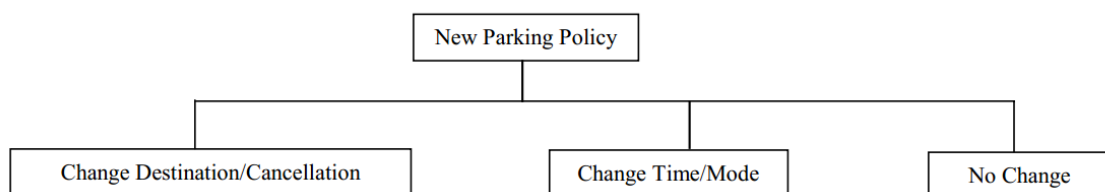
verwachten valt. In deze paragraaf wordt deze relatie beschreven aan de hand van theoretische bronnen.

De invoering van betaald parkeren en de ontwikkeling in die parkeertarieven zou theoretisch gezien een negatief effect kunnen hebben op de economische prestaties/ kwaliteit van dit winkelgebied. (Rietveld, Koetse, Woudenberg, 2002.) Bezoekers zouden immers de keuze kunnen maken hun bestedingen elders te gaan doen waar er wel wordt voorzien in gratis parkeerfaciliteiten. Naast deze redistributie van omzet en winst zouden er ook negatieve welvaartseffecten kunnen worden waargenomen. Centrale winkelgebieden behelzen vaak immers meer dan alleen commerciële mogelijkheden. Vaak is een winkelhart van een stad het culturele, sociaal en toeristische hart van de stad en regio. Deze winkelcentra profiteren van een synergie tussen de verschillende aanwezige functies van de stad. Deze synergie is afwezig op de eerder genoemde alternatieve winkellocaties aan de rand van de stad, maar vaak ziet men zich wel gedwongen om voor deze locaties te kiezen uit financieel economisch oogpunt. Met andere woorden het historische centrum van een grotere stad heeft een toegevoegde waarde een extra welvaartsniveau en dus een voorsprong op alternatieve winkelgebieden elders in de stad of in de regio.

Om te kunnen beoordelen of de invoering van betaald parkeren en de ontwikkeling van de parkeertarieven uiteindelijk leiden tot een afname in verkoopcijfers moeten we uiteraard het keuzegedrag van de consument in al haar facetten beschouwen en ons realiseren dat het keuzegedrag van bezoekers in een winkelcentrum op meer manieren kan worden beïnvloed ((Rietveld, Koetse, Woudenberg, 2002). Het keuzegedrag van bezoekers kan ondermeer op de volgende manieren worden beïnvloed:

- Verandering in de keuze van de parkeerlocatie nabij hetzelfde winkelgebied.
- Ander transportmiddel.
- Andere winkellocatie.
- Mensen gaan dezelfde inkopen in minder tijd doen (efficiënter winkelen).

Shiftan haalt eveneens het belang van transportmiddel, locatie en tijd aan:



Figuur 2.5: Shiftan, 2006

Met name wanneer mensen een andere winkellocatie op gaan zoeken, of wanneer men efficiënter gaat winkelen dan zou dit gevolgen kunnen hebben op de economische prestaties van winkelgebieden, zoals reeds is genoemd.

Er kan ook een positief effect uitgaan op het economische functioneren van winkelcentra, er komen immers meer parkeerplekken vrij voor kortparkeerders en mensen die geld komen besteden. Hier moet wel goed worden gekeken naar de positie van verschillende actoren in deze commerciële markt en ieders sturende belangen.

Winkeliers zijn over het algemeen tegen het invoeren van betaald parkeren. Betaald parkeren zou het economisch functioneren negatief beïnvloeden. Door winkeliers wordt aangegeven dat voldoende parkeerplaatsen nodig zijn om het winkelcentra goed te laten functioneren en dan bij voorkeur gratis parkeerplaatsen. Bezoekers zijn tegen betaald parkeren, maar het niet beschikbaar zijn van een parkeerplaats schrikt hen meer af. Een positief effect van het invoeren van betaald parkeren is dat er parkeerplaatsen vrij komen voor bezoekers (die eerst door de winkeliers of werknemers van de winkels werden gebruikt)”. Door betaald parkeren wordt bereikt dat langparkeerders niet meer op deze plek terecht kunnen. Bij het invoeren van betaald parkeren gebruikt de gemeente ten opzichte van de ondernemers vaak het argument dat dit juist in het voordeel is van de ondernemers. De langparkeerders (de werknemers in de binnenstad) worden immers geweerd ten gunste van de kort verblijvende bestedende bezoekers. “Bij de invoering van betaald parkeren zal de ondernemer veelal aanvankelijk tegen zijn, maar hij zal zich tevens realiseren dat er vaak langparkeerders bij hem in de buurt staan die plekken innemen van zijn klanten. Vervolgens zal de ondernemer wellicht een eerste uur gratis parkeren bepleiten” (CROW, 2001, p. 20)’.

Opmerkelijk is dat er bij de invoering van betaald parkeren gewoonlijk sprake blijkt te zijn van ‘een tijdelijke dip, dit blijkt onder andere uit KPVV (2007): “wij gaan ervan uit dat invoeren betaald parkeren een positief of neutraal economisch effect heeft. Maar het hangt natuurlijk wel af van concurrentiefactoren. Typisch is dat er gewoonlijk een tijdelijke dip is na de invoering is van betaald parkeren. Let wel: parkeren is maar één van de elementen. Het is zo dat er allerlei indicatoren en rol spelen bij het functioneren van winkelcentra, denk aan sfeer, aanwezigheid van winkels en bereikbaarheid is daarbij slechts één van de indicatoren. Hierop volgt dat van bereikbaarheid parkeren weer één indicator is.” Het is kortom al lastig om een relatie tussen betaald parkeren en economisch functioneren van een winkelcentrum in een kleinere stad te herkennen en vast te stellen er zijn immers te veel andere verklarende variabelen.

Naast deze effecten worden de keuzen die bezoekers van een commercieel gebied maken natuurlijk ook door andere zaken veroorzaakt (Rietveld, 2004, p. 9 en 10):

- Aanwezigheid en kwaliteit van alternatieve winkelcentra.
- Aanwezigheid en kwaliteit van alternatieve vervoersmiddelen.
- Karakteristieken van de aanwezige consumentenpopulatie.
- Reactie van de aanwezige winkeliers en bedrijven.

Het KPVV geeft aan dat winkelcentra winkeliers mogelijk verbeteren op andere punten na de invoering van betaald parkeren. Daarnaast blijken bezoekers te wennen aan de nieuwe ontstane situatie. Het CROW laat een grafiek zien waarin is aangenomen dat het omzeteffect op korte termijn negatief is, terwijl dat op den duur geheel naar de positieve kant omslaat’.

## 2.6 Hypothesen

Vanuit het theoretisch kader, wat beschreven is in voorgaande paragrafen zijn er hypothesen gemaakt met betrekking tot de deelvragen die beschreven zijn in hoofdstuk 1.

## **Parkeerruimte**

Is de parkeerruimte in de centra van middelgrote kernen nog toereikend?

Het autobezit en autogebruik in Nederland neemt nog altijd toe. Een gevolg hiervan is dat ook kleinere steden in toenemende mate te maken krijgen met parkeerproblemen zoals die eerder alleen in de wat grotere steden te zien waren. In veel kleine steden is nu eenzelfde niveau aan tekort aan parkeerplaatsen (KPVV, 2007).

Het CROW geeft aan dat er een soort van drempelwaarde bestaat, waarbij het parkeeraanbod de vraag niet meer aan kan. Deze drempelwaarde verschuift naar plaatsen met een kleiner inwoneraantal, momenteel ontstaan er parkeerproblemen bij middelgrote kernen met ongeveer 30.000 inwoners (CROW, 2000o, p. 22).

Hypothese 1: De parkeerruimte in centra van middelgrote kernen is in minder mate toereikend.

## **Beleidsmaatregelen**

Welke beleidsmaatregelen worden er getroffen om parkeerstromen in middelgrote kernen te reguleren?

Van Dijken (2002) geeft aan dat gemeenten verschillende mogelijkheden hebben om parkeren te reguleren. Zij kunnen parkeerverboden instellen of parkeerplaatsen voor bepaalde doelgroepen reserveren. Het langparkeren kan worden tegengegaan door middel van parkeerschijfzones (blauwe zones). Daarnaast kunnen zij betaald parkeren instellen. Voor de volledigheid dient aangegeven te worden dat een vergunningsstelsel, waarbij doelgroepen (bewoners, bedrijven en winkeliers) tegen betaling een vergunning kunnen aanschaffen volgens Van Dijken (2002) ook als een vorm van betaald parkeren kan gezien worden. Gewoonlijk wordt onder betaald parkeren echter parkeren tegen betaling voor een duur van minuten, uren of een dag beschouwd (KPVV, 2007). In dit onderzoek wordt onder betaald parkeren deze laatste vorm van betaald parkeren verstaan. Gewoonlijk geschiedt betaling hierbij door middel van parkeerapparatuur, hoewel een vorm als betalen per mobiele telefoon ook mogelijk is (CROW, 2000c).

Hypothese 2: Doelgroepenvergunningenbeleid, parkeerschijfzones en betaald parkeren zijn beleidsmaatregelen die worden getroffen om parkeerstromen in middelgrote kernen te reguleren.

Betaald parkeren

*Wordt in middelgrote kernen in toenemende mate betaald parkeren ingevoerd?*

Middelgrote kernen gaan steeds meer over tot het invoeren van betaald parkeren. Zo blijkt uit de Parkeermonitor 2005/2006 van Goudappel Coffeng dat in 1999 24% van de gemeenten een vorm van betaald parkeren hadden, terwijl in 2005 dit aandeel is gestegen tot 40%. Aangezien alle grotere gemeenten in 1999 al betaald parkeren ingevoerd hadden, is deze stijging met name toe te schrijven aan de kleine gemeenten (KPVV, 2007, -19).

*Hypothese 3: In middelgrote kernen wordt in toenemende mate betaald parkeren ingevoerd*

## **Economisch functioneren**

Welke invloed heeft betaald parkeren op economisch functioneren van detailhandel in winkelcentra van middelgrote kernen?

Het KPVV (2007) gaat ervan uit dat invoeren betaald parkeren een positief of neutraal economisch effect heeft. Maar het hangt natuurlijk wel af van concurrentiefactoren. Parkeren kan pas een rol spelen in de concurrentie als het gaat om gebieden met een vergelijkbare kwaliteit (CROW, 2001, p. 26, Sönmez, 2003). Typisch is dat er gewoonlijk een tijdelijke dip is na de invoering van betaald parkeren. In eerste instantie gaan bestedingen naar beneden. Bezoekers zien in eerste instantie vooral de nadelen van het betaald parkeren. Dit is vooral het geval in middelgrote kernen waar men minder aan parkeertarieven gewend is dan in grotere gemeenten. Vervolgens herstellen bestedingen om uiteindelijk op een hoger niveau uit te komen. Dit is het geval op het moment dat bezoekers ontdekken dat er na invoering van parkeertarieven meer parkeerplaatsen op korte afstand van de winkelvoorzieningen vrij komen. Dit effect is ook in middelgrote kernen te zien. In middelgrote kernen worden in vergelijking tot grotere gemeenten veel boodschappen gedaan, oftewel dagelijkse artikelen aangekocht. Boodschappencentra kunnen zich meer onderscheiden op parkeren (Goudappel Coffeng, 2007). Zowel vrije parkeerplaatsen als gratis parkeren zijn daarbij positieve kenmerken van parkeren.

*Hypothese 4: Betaald parkeren heeft in middelgrote kernen in eerste instantie een negatief effect op het economisch functioneren, hierna kan een economisch herstel opleveren.*

## **Omgevingskwaliteit**

Welke invloed heeft betaald parkeren op omgevingskwaliteit van centra in middelgrote kernen ?

Parkeren kan negatieve effecten hebben op de omgevingskwaliteit van centrumgebieden (CROW, 2001). In middelgrote kernen zijn deze effecten minder op te lossen. 'In de kleinere steden en buiten de centra zijn de parkeerproblemen moeilijker op te lossen. Het ontbreekt vaak aan schaalgrootte of massa om een parkeergarage te bouwen' (KPVV, 2007, p. 22). Betaald parkeren in combinatie met de realisatie van parkeergarages laat een duidelijke verbetering van de omgevingskwaliteit zien (Van Dijken, 2002). Voor uitsluitend betaald parkeren zonder aanvullende maatregelen is dit effect kleiner. Door betaald parkeren kan echter wel beter gestuurd worden op locatie en tijdstip, waardoor verbeteringen van omgevingskwaliteit kunnen optreden (KPVV, 2007).

Hypothese 5: Betaald parkeren kan in middelgrote kernen resulteren in een beperkte verbetering van omgevingskwaliteit.

## **Omgevingskwaliteit aangrenzende woonwijken**

Welke invloed heeft betaald parkeren op omgevingskwaliteit van aangrenzende woonwijken van centra in middelgrote kernen?

Wanneer een gemeente start met het invoeren van betaald parkeren in het centrum en als gevolg daarvan de centrumbezoekers uitwijken naar de gratis parkeerplaatsen aan het centrum, ontstaan er



omstandigheden die het woongenot in de wijk kunnen aantasten (CROW, 2000q, -4), er zal bijvoorbeeld in de woonwijken parkeeroverlast ontstaan (Dijken, 2002, p.32).

Hypothese 6: Zonder aanvullende maatregelen veroorzaakt betaald parkeren negatieve effecten op nabijgelegen woonwijken door 'uitwijkparkeergedrag'.

Deelvraag 7: Welke effecten worden er beoogd met betaald parkeren in centra van kleine gemeenten en worden de beoogde effecten bereikt?

'Van alle doelen is die van een optimale benutting van het bestaande parkeeraanbod het meest genoemd. Zowel kleine als grotere gemeenten leggen hier het vaakst de prioriteit (Dijken, 2002, p. 28). Een optimale benutting houdt in dat er niet overmatig, maar juist wel voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, dit komt het economisch functioneren van winkelcentra ten goede. Door middel van regulering willen gemeenten een verbetering van de openbare ruimte bereiken, ze willen de aantrekkelijkheid van een centrumgebied en omliggende (woon)gebied vergroten en het economisch functioneren van het centrum versterken. Betaald parkeren is daarbij één van de ogelijke vormen van regulering. Bij middelgrote kernen zullen gemeenten bij invoering van betaald parkeren rekening houden met de aanwezigheid van nabijgelegen winkelkernen met een vergelijkbaar aanbod en dit meewegen in hun beslissing om betaald parkeren in te voeren (Van Luipen, 2008). De vraag of beoogde effecten bereikt worden hangt af van de vraag of het aanwezige parkeertarief niet te veel en niet te weinig beschikbare parkeerplaatsen oplevert voor doelgroepen als bezoekers en bewoners (Crow, 2001).

Hypothese 7: Middelgrote kernen beogen een verbetering van economisch functioneren van het centrumgebied en een verbetering van aantrekkelijkheid en leefbaarheid van het centrum en omliggende woonwijken door middel van betaald parkeren. De vraag hoe goed parkeervraag en parkeeraanbod op elkaar aansluiten is mede bepalend voor de vraag of gemeenten er in slagen de beoogde effecten te bereiken.

### 2.6.1 Samenvatting hypothesen

De parkeerruimte in centra van middelgrote gemeenten is in minder mate toereikend (hypothese 1). Om negatieve gevolgen van deze beperktere beschikbaarheid van parkeerplaatsen te beperken zijn er verschillende maatregelen mogelijk om parkeerstromen te reguleren. Betaald parkeren is een vorm van regulering die in toenemende mate wordt ingevoerd (hypothese 3). Betaald parkeren kan positieve gevolgen hebben voor de beschikbaarheid van parkeerplaatsen en hiermee ook positief zijn voor het economisch functioneren. Parkeerkenmerken wegen in middelgrote gemeenten zwaarder mee bij de keuze van bezoekers om het winkelcentrum te bezoeken. Bij deze keuze gaat het in de eerste plaats om de beschikbaarheid en in de tweede plaats de vraag of er gratis geparkeerd kan worden. Parkeertarieven kunnen anderzijds ook weer negatief zijn voor het economisch functioneren indien er in een nabijgelegen vergelijkbare winkelcentrum gratis geparkeerd kan worden (hypothese 4). Naast het economisch belang is de omgevingskwaliteit van belang. Hier vallen aspecten zoals de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de centrumomgeving onder. Betaald parkeren kan in middelgrote kernen een beperkte verbetering van omgevingskwaliteit van het centrumgebied veroorzaken (hypothese 5). Terwijl in de centrumgebieden een (beperkte) verbetering optreedt, is er tegelijkertijd in het direct omringende gebied een verslechtering te zien. Bezoekers wijken zonder aanvullende maatregelen uit naar nabijgelegen woonwijken (hypothese 6).

Middelgrote gemeenten zien graag een goed economisch functioneren van detailhandel in hun kernen. Tegelijkertijd dient de omgevingskwaliteit van zowel het centrumgebied als direct aansluitende woongebied goed te zijn. Betaald parkeren vormt een onderdeel van maatregelen om dit bereiken in een situatie dat er een tekort is aan parkeergelegenheid voor bepaalde doelgroepen zoals bezoekers en bewoners (hypothese 7).



## 3 Methodiek

Op basis van het eerder geformuleerde conceptuele model en de vanuit de literatuur uitgewerkte mogelijke effecten van parkeerbeleid op de ruimtelijke kwaliteit kan de stap worden gemaakt naar empirisch onderzoek. Het conceptuele model biedt immers een aantal causale verbanden, die worden verondersteld aanwezig te zijn tussen parkeerbeleid en ruimtelijke kwaliteit. Als gevolg van deze causale verbanden zijn er een aantal effecten die mogelijk kunnen worden waargenomen in de praktijk. Juist deze effecten zijn de elementen waar dit onderzoek zich op focust. Hoe het parkeerbeleid tot uitdrukking komt in de vormgeving en fysieke aanwezigheid van ruimtelijke kwaliteit en dus economisch functioneren en omgevingskwaliteit is het kernelement waar dit onderzoek op is gestoeld en de onderzoeksvragen op zijn gericht.

In de volgende paragraaf en verder zal worden bekeken welke mogelijkheden kwantitatieve onderzoeksmethoden op dit gebied bieden en welke mogelijkheden er zijn op kwalitatief gebied. Tevens zal de keuze voor een bepaald methodiek of een accent hierop worden toegelicht. De specifieke data-eigenschappen van bijvoorbeeld kwantitatief onderzoek en de geïnterviewde gemeenten voor kwalitatief onderzoek zullen in hierop volgende hoofdstukken apart op de juiste plaatsen worden verwerkt. Hierbij gaat het vooral om keuzes die zijn gemaakt in databronnen, gesprekspartners bij interviews en dergelijke. De vooraf opgestelde werkhypothesen omtrent de onderzoeksmethodiek zullen als afwegingskader dienen bij de keuzes die zijn gemaakt in dit hoofdstuk.

### 3.1 Methode literatuuronderzoek theorie

Om tot het theoretisch kader te komen is er gebruik gemaakt van literatuurstudie. Bij deze literatuurstudie is gebruik gemaakt van universitaire zoeksystemen. Boeken en artikelen van universitaire bibliotheken van Radboud Universiteit, Erasmus Universiteit Rotterdam, Universiteit Utrecht en Universiteit van Amsterdam (UVA) zijn opgevraagd. Er is gebruik gemaakt van de zoeksystemen PiCarta waarin boeken en tijdschriften van 400 Nederlandse bibliotheken zijn opgenomen. Voor tijdschriftartikelen is gebruik gemaakt van Web of Science en van het zoekstelsel Scopus. Gezocht is naar zoektermen rondom de termen parkeerbeleid, betaald parkeren, economisch functioneren, koopkrachtbinding en toevloeiing, regulering, sturend en volgend parkeerbeleid, parkeren in woongebieden, omzet van detailhandel, ruimtelijke kwaliteit. Ook op internet is gezocht naar deze zoektermen. Behalve zoeken op zoektermen is er gezocht met behulp van de sneeuwbalmethode, dat wil zeggen dat aan de hand van literatuurlijsten verder is gezocht naar andere relevante literatuur.

Gezocht is uitsluitend naar Nederlandstalige en Engelstalige literatuur. In eerste instantie is gezocht naar literatuur over de Nederlandse situatie. Als het gaat om de effecten van parkeerbeleid werd in eerste instantie gezocht naar literatuur over de Nederlandse situatie. Hiermee is rekening gehouden met een zo optimaal mogelijke aansluiting op dit onderzoek. In veel gevallen ging het hier om Nederlandstalige literatuur in een aantal gevallen om Engelstalige literatuur. In enkele uitzonderingsgevallen is gebruik gemaakt van buitenlandse Engelstalige literatuur. Bij het analyseren

van deze literatuur is in dat geval wel de vraag gesteld in hoeverre dit aansluit bij de Nederlandse situatie. Literatuur voor 1990 is buiten beschouwing gelaten, situatie wat betreft autobezit en parkeersituatie was voor die tijd niet vergelijkbaar met de huidige situatie (Harms, 2007). Het jaartal 1990 is als ondergrens aangehouden, maar daarbij moet wel aangetekend worden dat literatuur van de jaren negentig met de nodige kritische beschouwingen is geanalyseerd indien dit gebruikt werd. In mindere mate ging ditzelfde op voor literatuur van de eerste jaren van de 21<sup>e</sup> eeuw.

### **3.2 Methodiek empirisch onderzoek**

Vaak wordt bij de overweging of betaald parkeren een goed middels is om het parkeren binnen een gemeente te reguleren gelijk geroepen dat dit een negatieve invloed heeft op de economische prestaties van het commerciële winkelareaal. Betaald parkeren kost immers geld, dit was voorheen gratis en is elders nog steeds gratis, dus bezoekers zullen wegtrekken. Dergelijke redeneringen worden vaak in verband met het onderzoeksonderwerp gehoord. De vraag is echter hoe reëel deze aannames zijn. Is het wel zo dat betaald parkeren een negatieve invloed heeft op economische en commerciële prestaties van een winkelgebied? Deze en meer gelijksoortige vragen zullen in het empirische onderdeel van dit onderzoek tegen het licht worden gehouden. De relatie tussen parkeerbeleid en ruimtelijke kwaliteit kan op veel verschillende manieren worden onderzocht. Gedurende dit onderzoek is er voor gekozen om deze relatie te onderzoeken met kwantitatieve en kwalitatieve onderzoeksmethodiek.

Er wordt alleen onderzoek gedaan naar gemeenten met een inwoneraantal tussen de 20.000 en 40.000 inwoners die voldoen aan bovengenoemde kenmerken. De aangehaalde literatuur en genoemde effecten spreken namelijk over middelgrote plaatsen met een inwoneraantal tussen de 20.000 en 40.000 inwoners. Deze grenzen worden niet verlegd om aan meer respondenten te komen die adequate data bevatten.

#### **3.2.1 Methodiek kwalitatief empirisch onderzoek**

Het conceptueel model zoals deze is geschetst in hoofdstuk 2 maakt het mogelijk inzicht te geven in de relatie tussen parkeerregulering en ruimtelijke kwaliteit, maar maakt het niet mogelijk om definitieve oorzaak gevolg relaties aan te tonen. Het kwantitatieve onderzoek tracht gestaafd door getallen inzicht te geven in de relaties tussen parkeerbeleid en ruimtelijke kwaliteit en dan met name gericht op betaald parkeren en parkeertarieven. Hierbij wordt getracht met behulp van datamodellering en andere vormen van databewerking iets te kunnen zeggen over bestaande oorzakelijke verbanden en andere mogelijke effecten. Met het kwantitatieve onderzoek zullen zowel de hypothesen omtrent economische kwaliteit worden getoetst. De hypothesen omtrent omgevingskwaliteit zullen niet worden getoetst omdat hier geen indicatoren voor zijn gevonden.

Voor de vraagstelling die in dit onderzoek centraal staat is het lastig om vooraf precies te bepalen wat de mogelijkheden van de aanwezige data zijn en daarmee dus ook hoe een eventuele kwantitatieve onderzoeksmethodiek eruit zal gaan zien. Mede hierdoor is ervoor gekozen om een iteratieve benaderingswijze te hanteren op dit gebied. Indien het kwantitatieve onderzoek niet voldoet om de vragen en hypothesen van het onderzoek te beantwoorden of te toetsen dan zal van verdergaand kwantitatief onderzoek worden afgezien, simpelweg omdat er niet meer data beschikbaar is op dit moment en kwalitatief onderzoek dus kansrijker lijkt te zijn.

### 3.2.1.1 Te onderzoeken relaties

De te onderzoeken relaties tussen het parkeertarief en het economisch functioneren zijn gevisualiseerd in tabel 3.1

Tabel 3.1: *Onderzochte relaties in het kwantitatief onderzoek*

Economische factor	
Parkeertarief	Vloerproductiviteit voor dagelijkse artikelen
Parkeertarief	Vloerproductiviteit voor dagelijkse artikelen
Parkeertarief	Totale vloerproductiviteit
Parkeertarief	Koopkrachtbinding voor dagelijkse artikelen
Parkeertarief	Koopkrachtbinding voor niet-dagelijkse artikelen
Parkeertarief	Koopkrachttoevoeiing voor dagelijkse artikelen
Parkeertarief	Koopkrachttoevoeiing voor niet-dagelijkse artikelen

Om verschillende winkelgebieden met verschillende grootteklassen onderling te kunnen vergelijken is de van de omzet per vierkante meter vloeroppervlak bruikbaar dan de omzet ongedeeld voor het aantal meters, daarom wordt de omzet per vierkante meter winkeloppervlak gebruikt in dit onderzoek.

### 3.2.1.2 Databronnen

In de kwantitatieve analyse zal gebruik worden gemaakt van meerdere economische indicatoren. Hierbij moet worden gedacht aan het Verkoopvloeroppervlak, de koopkrachtbinding en uurtarieven. Voor deze indicatoren worden verschillende gemeenten met elkaar vergeleken waarbij het gaat om het onderscheid tussen gemeenten met betaald parkeren en gemeenten zonder betaald parkeren. Er wordt dus getracht op deze manier niet alleen de ontwikkeling in indicatoren inzichtelijk te maken maar tevens het verschil in deze ontwikkelingen tussen gemeenten met betaald parkeren en gemeenten zonder betaald parkeren. Gemeenten zonder betaald parkeren kunnen dus zowel gemeenten met een "blauwe zone" zijn als gemeenten met vormen van parkeerregulering anders dan betaald parkeren en gemeenten zonder enige vorm van parkeerregulering. Voor het kwantitatieve onderzoeksgedeelte dat is verricht in het kader van dit onderzoek is gebruik gemaakt van een tweetal databronnen. Deze zullen hieronder worden uiteengezet.

#### *Parkeermonitor 2007*

De Parkeermonitor uit 2007 is een databestand waarin voor verschillende deelgebieden/parkeergebieden in verschillende gemeenten een aantal belangrijke kengetallen en typeringen betreffende het parkeerbeleid in die gemeenten worden bijgehouden. Hierbij moet ondermeer worden gedacht aan het type parkeerregulering dat wordt gebruikt binnen de gemeente en het specifieke parkeergebied, de hoogte en ontwikkeling in parkeertarieven, kengetallen voor de parkeerdruk in gemeenten en het parkeergebied, gebiedstypering voor de specifiek onderzochte

deelgebieden etc. Deze database biedt voor de onderzochte gemeenten inzicht in de mate van parkeerregulering. Deze database biedt geen inzicht op de effecten van dit beleid op bijvoorbeeld de parkeerdruk en ontwikkelingen in nabijgelegen gebieden.

### *Koopstromenonderzoek*

Om een representatieve weergave te krijgen voor Nederland is er voor dit onderzoek gebruik gemaakt van het koopstromenonderzoek Randstad 2004 (Koopstromenonderzoek Randstad 2004) en het koopstromenonderzoek Overijssel 2005 (Koopstromenonderzoek Overijssel 2005). De relaties tussen economisch functioneren en betaald parkeren zijn dus geanalyseerd voor de Randstad en voor Overijssel. In de Randstad gaat het om Zuid-Holland, Utrecht en het zuidelijk deel van de provincie Noord-Holland. Bij elkaar opgeteld gaat het om de gegevens van plaatsen verspreid over 4 verschillende provincies in Nederland. Met de Randstad is er aandacht voor steden in het stedelijk gebied. De plaatsen in Overijssel zijn veelal in landelijk gebied gelegen, en in tegenstelling tot de Randstad met steden zoals Amsterdam, Rotterdam en Den Haag zijn grote steden in Overijssel nergens in de nabijheid van de geselecteerde steden, simpelweg doordat steden van dit formaat niet in Overijssel bestaan.

De koopstromenonderzoeken geven economische kengetallen die een indicatie bieden voor de economische prestaties binnen verschillende winkelgebieden en biedt zo een kijk in de ontwikkeling in economische prestaties van verschillende winkelgebieden.. De gebruikte economische kengetallen zijn ondermeer de omzet, vloerproductiviteit, koopkrachtbinding en toevloeiing. De data is geselecteerd door een gemiddelde te pakken over een periode van 5 jaar.

### *Steekproefgrootte*

De eis is gesteld dat voor gemeenten met betaald parkeren en zonder betaald parkeren, een minimum van aantal van vijf datasets aanwezig moest zijn. Uit de hierboven beschreven databronnen zijn er 33 geschikte databronnen gevonden, 9 met betaald parkeren en 24 zonder betaald parkeren. Omdat er voor koopkrachtbinding en koopkrachttoevloeiing geen gegevens beschikbaar waren voor de provincie Overijssel zijn er voor deze datavergelijkingen maar 26 databronnen gebruikt, 5 met betaald parkeren en 21 zonder betaald parkeren.

#### **3.2.1.3 Onderzoeksmodel**

Om de bovengenoemde relaties tussen parkeertarief en economisch functioneren kwantitatief te onderzoeken is gebruik gemaakt van lineaire regressie volgens het volgend model:

$$Y_i = \beta_i + X_i \cdot \beta_i + \varepsilon_i \quad \{1\}$$

*Waarin:*

- $Y_i$  = De economische factor
- $\beta_i$  = De gemiddelde omzet bij onbetaald parkeren
- $X_i$  = Parkeertarief
- $\varepsilon_i$  = Foutterm

Om daarnaast de elasticiteit te onderzoeken voor de vloerproductiviteit in relatie tot het parkeertarief is de natuurlijke logaritme van de omzet per vierkante meter genomen en is er dus log-lineaire regressie toegepast:

$$\ln Y_i = \beta_0 + X_i \cdot \beta_1 + \varepsilon_i \quad \{2\}$$

De correlatiecoëfficiënt  $R$  en determinatiecoëfficiënt  $R^2$  zijn berekend om een uitspraak te kunnen doen over de sterkte van de onderzochte relatie en een student-t test is uitgevoerd om de relatie statistisch te onderbouwen.

### 3.2.2 Methodiek kwalitatief onderzoek

Voor uitvoering van het onderzoek is de inschatting gemaakt dat kwalitatief onderzoek kansrijker is dan kwantitatief onderzoek juist omdat een veelvoud aan te verklaren relaties en causale verbanden wel kunnen worden beschreven maar moeilijk kunnen worden bewezen. Kwalitatief onderzoek bouwt meer op ervaring en inzicht vanuit de praktijk, hierbij is de kans groter dat de juiste verbanden wel worden gelegd en daarbij is het verhaal belangrijker dan de concrete relaties die worden aangehaald. Veel gemeenten zullen immers hun eigen parkeerbeleid van de afgelopen decennia ruimschoots geëvalueerd hebben en dus zullen zij ook een antwoord op deze nut en noodzaak vragen kunnen formuleren.

Kwalitatief onderzoek beschrijft een systeem in zijn geheel vaak voor bepaalde locaties, gebieden of perioden. Hoewel je met behulp van deze onderzoeksmethodiek inzicht krijgt in een bepaald systeem of een wereld, verkrijg je dit inzicht wel door de ogen van derden. Getracht is dit te ondervangen door een redelijk aantal gemeentelijke instellingen te interviewen, zodat een integraal beeld kan worden bepaald waar uitschieters e.d. uit kunnen worden gehaald.

#### *Interviews*

Zowel opgedane ervaring als het inzicht in de praktijk en de wisselwerking hiervan met het beleid kan het beste worden getoetst door middel van interviews waarbij gerichte vragen worden gebruikt om antwoord te krijgen op de opgestelde onderzoeksvragen. Als specifiek onderzoeksmiddel binnen de kwalitatieve onderzoeksmethodiek is dan ook gekozen voor interviews.

Er zijn bij 10 verschillende gemeenten interviews met een inwoneraantal tussen de 20.000 en 40.000 inwoners gehouden. Er is bewust voor gekozen om vijftig procent van de interviews uit te voeren onder beleidsmedewerkers van gemeentes waarin geen betaald parkeren is ingevoerd en 50 procent van de gemeentes waaronder wel betaald parkeren is ingevoerd (Tabel 3.2). Geselecteerde gemeentes zijn gelegen in diverse provincies (Groningen, Drenthe, Overijssel, Noord-Brabant, Zuid-Holland en Limburg). Er zijn daarbij gemeentes geselecteerd in zowel landelijk gebied als in de nabijheid van grotere steden. Bewust is er voor gekozen om hierbij in te kunnen gaan op verschillen in concurrentieverhoudingen met nabijgelegen plaatsen. Als gesprekpartners bij de geselecteerde gemeentes zijn de personen belast met het parkeerbeleid voor de betreffende gemeenten geïnterviewd waarbij er voor gewaakt is dat deze respondent binnen zijn of haar functie dagelijks te maken krijgt met het parkeerbeleid in de betreffende gemeente. Hierdoor werd verzekerd dat

degene met de juiste kennis en inzicht in het onderwerp van dit onderzoek werd gevraagd de vragen te beantwoorden en invulling aan het interview te geven.

Tabel 3.2: Geïnterviewde gemeentes

Niet betaald	Contactpersoon	Functie contactpersoon
<b>Coevorden</b>	Marc Pothof	Beleidsmedewerker verkeer en vervoer
<b>Hellevoetsluis</b>	Kees Bevaart	Stedelijk beheer
<b>Boxmeer</b>	Jan Beekman	Milieu, realisatie en mobiliteit
<b>Aalten</b>	Gertjan Sikking	Beleidsmedewerker verkeer en vervoer
<b>Brunssum</b>	P.H. Bartels	Civiele techniek
<b>Betaald</b>		
<b>Boxtel</b>	Peter Bezema	Beleidsmedewerker verkeer en vervoer
<b>Haaksbergen</b>	Arjan Smits	Beleidsmedewerker openbare werken
<b>Delfzijl</b>	Johann Vogel	Beleidsmedewerker verkeer en vervoer
<b>Cuijk</b>	Arjen Zijlstra	All-Round Verkeerskundige
<b>Houten<sup>1</sup></b>	Herbert Tiemens	Beleidsmedewerker verkeer en vervoer

<sup>1</sup>Vanaf derde uur

De eerste vraag die tijdens elk interview en dus bij iedere gemeente is gesteld is of er binnen de gemeente sprake is van de toepassing van betaald parkeren. Dit is gedaan om snel en eenvoudig te kunnen concluderen welke richting het gesprek op moet worden gestuurd. Gemeenten die gebruik maken van het betaald parkeren als instrument in haar parkeerbeleid moeten immers antwoord geven op meerdere vragen die belangrijk zijn voor het onderzoek. Bij gemeenten waar geen sprake was van betaald parkeren als instrument in het gemeentelijke parkeerbeleid is vooral gezocht naar redenen waarom dit niet is ingevoerd, wat het alternatieve gekozen instrumentarium in parkeerbeleid is geweest en wat de effecten hiervan zijn geweest. Bij deze gemeentes zonder betaald parkeren is het alternatieve parkeerbeleid besproken omdat het vaak om dezelfde instrumenten van parkeerbeleid gaat en omdat er dus ook logischerwijs veel overeenkomsten tussen beide typen instrumenten bestaat.

Bij het opstellen van de begeleidende vragenlijst voor de interviews is getracht zowel positieve als negatieve effecten van de invoering van betaald parkeren alsmede de ontwikkeling in parkeertarieven in de vragen te verwerken om zeker te kunnen zijn dat gedurende het interview op zijn minst antwoord op deze vragen zou worden gegeven. De vragenlijst voor dit onderzoek kan worden gevonden als bijlage I bij dit rapport.

### 3.3 Discussie methode

#### *Kwantitatief onderzoek*

Voor dit onderzoek zijn databestanden gebruikt van de parkeermonitor en het koopstromenonderzoek. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd in 2004-2005. In dit onderzoek is evenals bij het onderzoek van Mingardo en Meerkerk (2012) gebruik gemaakt van de koop en parkeercijfers uit deze jaartallen, echter bij vervolgonderzoek is het aan te bevelen dat recentere cijfers gebruikt worden. Er dient namelijk aangegeven te worden dat resultaten uit dit jaartal niet één op één zijn



door te vertalen naar de situatie nu, echter er zijn geen aanwijzingen om aan te nemen dat gevonden effecten op dit moment niet meer zouden gelden.

Bij de parkeermonitor is een straal van 300 meter gebruik rond een winkelcentrum gebruikt. Er wordt bij elk winkelcentrum bekeken hoeveel parkeerplaatsen aanwezig zijn en of er parkeertarieven aanwezig zijn. Dat houdt ook in dat parkeren buiten deze zone niet meegenomen wordt. Buiten deze 300 meter gaat het voornamelijk om woonparkeren en hoe dicht bij het winkelcentrum, hoe meer winkelparkeren. Deze grenzen zijn echter niet hard en zullen afhankelijk van de grootte van de kern verschuiven. Bij grotere kernen parkeren mensen verder van een winkelcentrum en bij kleinere kernen dichterbij. Indien parkeergegevens gekoppeld zouden worden aan parkeermotief zou een betere nauwkeurigheid gehaald worden. Afhankelijk van het bijgehouden percentage parkeerders dat winkelen als motief heeft zou een cirkel rond een winkelcentrum dan groter of kleiner getrokken kunnen worden. Dergelijke gegevens staan echter niet in het databestand en het behoort dan ook niet tot de mogelijkheden om hiertoe te corrigeren.

Wat betreft de koopgegevens worden omzetgegevens bekeken. Deze omzetgegevens zijn benaderd aan de hand van bestedings enquêtes; uit de optelsom van de bestedingen kan de omzet worden afgeleid. Toch blijft het een benadering van deze koopstromen. De omzetgegevens per vierkante meter kunnen ook een vertekend beeld geven. Indien het economisch goed gaat met een winkel, kan een winkel besluiten uit te breiden, gevolg hiervan is dat de omzet per vierkante meter zal dalen bij een gelijkblijvend klantenbezoek.

#### *Kwalitatief onderzoek*

Interviews zijn uitgevoerd onder beleidsmedewerkers van diverse gemeenten. Er had voor gekozen kunnen worden ook bezoekers en winkeliers te interviewen. Deze keuze is echter niet gemaakt doordat beleidsmedewerkers direct betrokken zijn bij het beleid, dit evalueren en hiermee vind er onder deze geïnterviewde groep de meeste raakvlakken met dit onderzoek plaats. Indien er minder een tijdslimiet zou zijn dan zou het tot de mogelijkheden behoren om ook andere groepen te interviewen en hiermee zou er nog meer inzicht in de belangen van verschillende doelgroepen ontstaan.

## 4 Resultaten empirisch onderzoek

### 4.1 Ontwikkeling parkeertarieven

Goudappel Coffeng (KPVV,2007) veronderstelt dat vooral kleine gemeentes de laatste jaren betaald parkeren invoeren, waar een stijging te zien is in het aandeel betaald parkeren van 24% tot 40% van 1999 tot 2005 in plaatsen tot 50.000 inwoners. Uit de parkeermonitor blijken de volgende parkeertariefwijzigingen tussen 1999 en 2005 voor plaatsen tussen de 20.000 en 40.000 inwoners, zie tabel 4.1. Hieruit blijkt dat er maar een beperkt aantal gemeentes betaald parkeren heeft ingevoerd, het aandeel stijgt van 32 naar 35 %. Er is echter wel een significant aantal gemeentes met betaald parkeren, die stevige tariefsverhogingen hebben doorgevoerd. In het vervolg van dit kwantitatief onderzoek zal de relatie van het economisch functioneren met betrekkingen tot tariefwijzigingen worden onderzocht.

Tabel 4.1: *Tariefwijzigingen van gemeentes tussen 20.000 en 40.000 in heel Nederland tussen 1999 en 2005(n=107)*

Wijziging	Aantal gemeentes
Geen wijziging, zowel in 1999 als 2005 niet-betaald parkeren	60
Geen wijziging, zowel in 1999 als 2005 betaald parkeren met zelfde bedrag	1
Overstap van niet-betaald parkeren naar betaald parkeren	2
Overstap van betaald parkeren naar niet-betaald parkeren	0
Zowel in 1999 als 2005 betaald parkeren, tariefsverlaging	2
Zowel in 1999 als 2005 betaald parkeren, tariefsverhoging met 1-25%	7
Zowel in 1999 als 2005 betaald parkeren, tariefsverhoging met 26-50%	7
Zowel in 1999 als 2005 betaald parkeren, tariefsverhoging met 50-100%	10
Zowel in 1999 als 2005 betaald parkeren, tariefsverhoging met meer dan 100%	8
Geen gegevens bekend in 1999, betaald parkeren in 2005	10

### 4.2 Ontwikkeling Verkoopvloeroppervlakte

In tabel 4.2 is voor een aantal gemeentes de ontwikkeling in verkoopvloeroppervlak (vvo) vergeleken. Het verkoopvloeroppervlak betreft de netto oppervlakte die wordt gebruikt voor commerciële activiteiten, waar omzet wordt gegenereerd. De verkoopvloeroppervlakte is gegeven in het aantal vierkante meters in 2005, voor een eenduidige vergelijking is er een indexering gegeven vanuit de gegevens uit 2005 (zie tabel 4.1). Het verkoopvloeroppervlak is een goede graadmeter om te bepalen in welke mate de economische omstandigheden gunstig zijn. Indien dit getal stijgt dan

is er blijkbaar vanuit de markt behoefte aan extra meters winkeloppervlak, een vrije markt heeft immers als kenmerk een afstemming tussen vraag en aanbod. Zouden de economische en lokale omstandigheden ongunstig zijn geweest dan hadden we een algemene daling gezien.

Hoewel er over de gehele periode 1999-2005 in 71% van de onderzochte gemeentes met betaald parkeren en in 60% van de onderzochte gemeentes zonder betaald parkeren een lichte stijging van verkoopvloeroppervlakte waarneembaar is, zijn er zowel de deelperiodes, 1999 -2001, 2001-2002 als 2002-2005 geen significante verschillen waarneembaar, daar waar in een evenredig aantal gemeentes het verkoopvloeroppervlakte daalt als stijgt. Er is dus geen eenduidige daling of stijging in het verkoopvloeroppervlak waar te nemen in zowel de gemeentes met betaald parkeren als zonder betaald parkeren. Deze gegevens veronderstellen dat de invoering van betaald parkeren, of de aanwezigheid van betaald parkeren en een stijgende ontwikkeling in parkeertarieven op basis van deze tabel geen remmende werking op de lange termijn lijkt te hebben op de ontwikkeling van het aantal verkoopvloeroppervlak binnen het centrum van deze gemeenten.

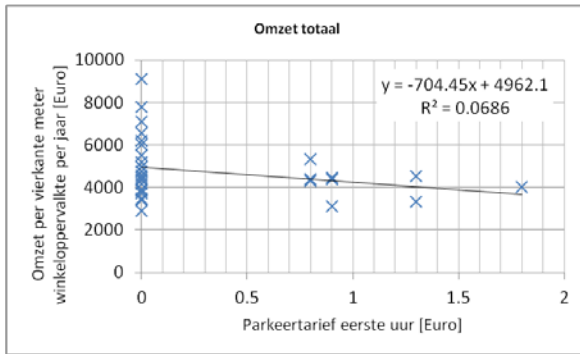
Tabel 4.2: Parkeertarief uitgezet tegen Verkoopvloeroppervlakte 1999-2005. Bron: Parkeermonitor 2004

Winkelcentrum	Parkeer - tarief 1999	Parkeer - tarief 2005	Verkoopvloeroppervlak te (vvo) 2005 [m <sup>2</sup> ]	Indexering vvo 2002 (2005=100)	Indexering vvo 2001 (2005=100)	Indexering vvo 1999 (2005=100)
Centrum Baarn <sup>1</sup>	-	0	19011	97	85	105
Centrum Barendrecht <sup>1</sup>	0	0	15900	93	92	96
Centrum Bilthoven <sup>1</sup>	-	0	18728	104	102	104
Centrum Bodegraven <sup>1</sup>	0	0	15900	83	122	134
Centrum Borne <sup>2</sup>	-	0	19032	99	97	-
Centrum Bunschoten <sup>1</sup>	-	0	9290	130	149	-
Centrum Hillegom <sup>1</sup>	-	0	14351	97	95	105
Centrum Houten <sup>1</sup>	-	0	13217	97	97	97
Centrum IJsselstein <sup>1</sup>	-	0	11186	112	113	100
Centrum Krimpen aan de IJssel <sup>1</sup>	-	0	12305	100	-	-
Centrum Leusden <sup>1</sup>	0	0	12851	100	92	93
Centrum Lisse <sup>1</sup>	-	0	29050	101	94	92
Centrum Maassluis <sup>1</sup>	-	0	8365	107	-	-
Centrum Naaldwijk <sup>1</sup>	-	0	28864	103	112	91
Centrum Nijverdal <sup>2</sup>	0	0	25998	107	106	107
Centrum Pijnacker <sup>1</sup>	-	0	13695	84	-	-

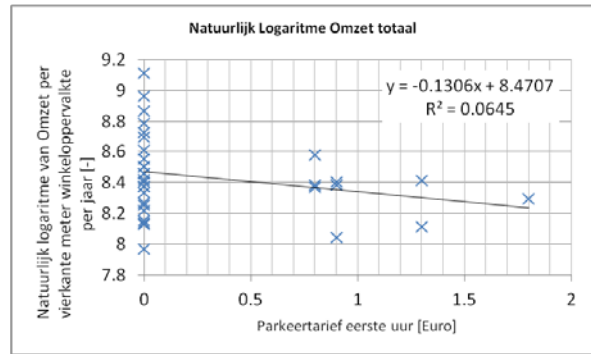
Centrum Rijssen <sup>2</sup>	0	0	34762	86	81	77
Centrum 's-Gravenzande <sup>1</sup>	-	0	12722	82	-	-
Centrum Sliedrecht <sup>1</sup>	0	0	20298	85	86	91
Centrum Soest <sup>1</sup>	-	0	14345	94	-	-
Centrum Voorschoten <sup>1</sup>	-	0	9456	110	-	-
Centrum Wassenaar <sup>1</sup>	0	0	13328	100	109	93
Koningshoek Maassluis <sup>1</sup>	-	0	10708	98	-	-
Struytse Hoeck Hellevoetsluis <sup>1</sup>	0	0	22191	80	85	87
Centrum Oud-Beijerland <sup>1</sup>	0.45	0.8	24294	100	96	103
Centrum Raalte <sup>2</sup>	-	0.8	23087	97	-	-
Centrum Ridderkerk <sup>1</sup>	0.45	0.8	23247	97	94	77
Centrum Kampen <sup>2</sup>	0.45	0.9	26324	96	95	94
Centrum Katwijk <sup>1</sup>	0.9	0.9	23084	83	85	83
Centrum Oldenzaal <sup>2</sup>	0.45	0.9	25742	99	100	98
Centrum Leerdam <sup>1</sup>	-	1.3	20621	96	-	-
Centrum Zutphen <sup>2</sup>	0.9	1.3	42767	110	113	114
Centrum Gorinchem <sup>1</sup>	0.68	1.8	32182	90	79	84

### 4.3 Vloerproductiviteit in relatie tot parkeertarieven

Figuur 4.1 tot en met 4.4 geven informatie over de vloerproductiviteit, ofwel de omzet per vierkante meter in de periode 2004-2005. Gedetailleerde gegevens per onderzochte gemeente zijn te vinden in bijlage 2. De lineaire regressie die gevisualiseerd is in Figuur 4.1 toont een licht dalende trend in de relatie tussen vloerproductiviteit en betaald parkeren. De log-lineaire regressie, van deze gegevens gevisualiseerd in figuur 4.2 toont een elasticiteit van -13%, dit betekent dat verhoging van het parkeertarief van 100% een verlaging van de omzet veroorzaakt van 13%. Deze relatie is tegenovergesteld aan het de conclusie die Mingardo en Meerkerk (Mingardo 2012) maakten over de relatie tussen vloerproductiviteit en parkeertarief in 80 Nederlandse gemeentes met uiteenlopende inwoneraantallen. Mingardo concludeerde juist een positief verband, maar deze conclusie lijkt dus niet te gelden voor middelgrote gemeentes. Met de Student-T test is berekend dat de lineaire regressie getoond in de figuren voor 99,9% zeker binnen een foutmarge van 5% ten opzicht van de werkelijke waardes. Echter de correlatie van de parkeertarieven in vergelijking met vloerproductiviteit is zwak te noemen, daar waar de determinatiecoëfficiënt  $R^2$  maar 6.8% (0.069) is en de correlatie dus 26% (0.026) is.



Figuur 4.1: Lineaire regressie ( $p=0.05$ ) van de totale omzet (dagelijks en niet dagelijks) in relatie tot parkeertarief in middelgrote plaatsen.

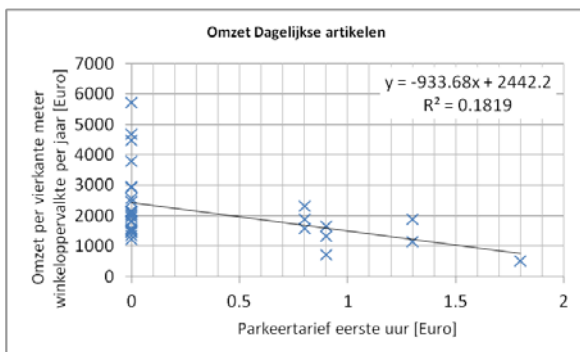


Figuur 4.2: Log-ilineaire regressie ( $p=0.05$ ) van het natuurlijk logaritme van de Totale omzet (dagelijks en niet dagelijks) in relatie tot parkeertarief in middelgrote plaatsen.

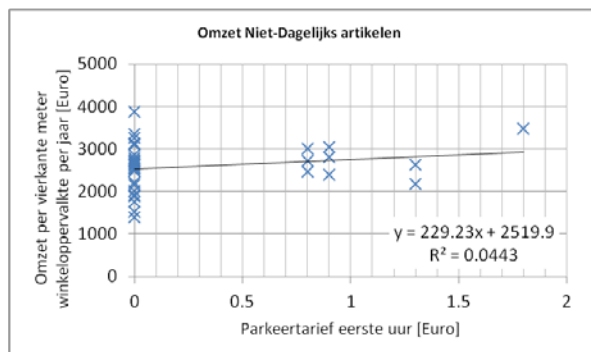
Ook is er een lineaire regressie gemaakt met een onderscheid tussen dagelijkse en niet dagelijkse artikelen (figuur 4.3 en 4.4). De correlatie van parkeertarief in relatie tot de dagelijkse artikelen is sterker dan voor niet dagelijkse artikelen met correlatiecoëfficiënt en determinatiecoëfficiënt van 0.43 en 0.18 respectievelijke voor dagelijkse producten en 0.21 en 0.04 voor niet dagelijkse producten. Beide correlaties zijn echter niet sterk te noemen.

Een algemeen dalende trend is te zien voor vloerproductiviteit van dagelijkse producten in relatie tot parkeertarief (Figuur 4.3); een hoger parkeertarief betekent dus een lagere omzet per vierkante meter voor dagelijkse artikelen. In principe hoeft dit echter niets te zeggen over de omzet in zijn geheel. Een gelijkblijvende omzet en een stijgende aantal Vvo heeft immers ook al een dalende vloerproductiviteit ten gevolg.

De licht stijgende trend van de lineaire regressie van niet dagelijkse artikelen (Figuur 4.4) suggereert dat gemeenten zonder betaald parkeren toch positievere ontwikkelingen in hun omzetcijfers kennen dan gemeenten met betaald parkeren.



Figuur 4.3: Lineaire regressie ( $p=0.05$ ) van de omzet van dagelijkse artikelen in relatie tot parkeertarief in middelgrote plaatsen.

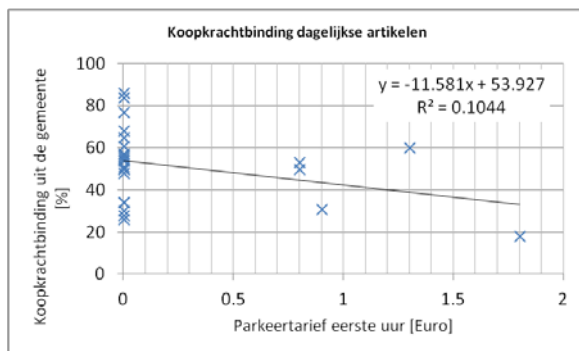


Figuur 4.4: Lineaire regressie ( $p=0.05$ ) van de omzet van niet-dagelijkse artikelen in relatie tot parkeertarief in middelgrote plaatsen.

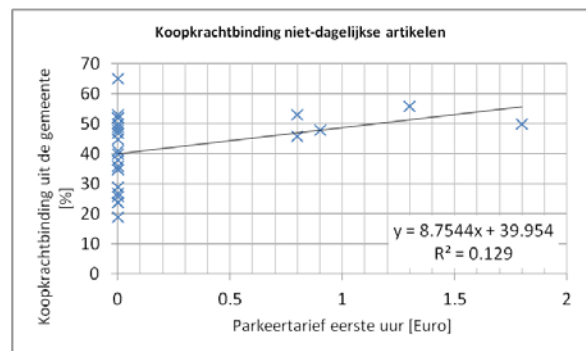
#### 4.4 Koopkrachtbinding in relatie tot parkeertarief

Figuur 4.5 en 4.6 geven de relatie tussen koopkrachtbinding (Hoogte van de bestedingen van binnen de eigen gemeente/hoogte van de bestedingen afkomstig van buiten de eigen gemeente) en het parkeertarief in 2004-2005. Hierbij wordt bij koopkrachtbinding onderscheid gemaakt tussen dagelijkse en niet dagelijkse bestedingen van binnen de regio. De correlatiecoëfficiënt en determinatiecoëfficiënt zijn respectievelijke 0.31 en 0.10 voor dagelijkse producten en 0.36 en 0.13 voor niet dagelijkse producten, de correlatie is dus zwak te noemen.

Voor de dagelijkse producten (figuur 4.5) is een negatieve relatie te zien tussen koopkrachtbinding en parkeertarief. Voor dagelijkse artikelen wijken inwoners uit middelgrote gemeentes dus uit naar andere winkelcentra. Voor de niet dagelijkse koopkrachtbinding (figuur 4.6) zien we een positieve relatie tussen betaald parkeren en koopkrachtbinding. Een betaald parkeerregulering zorgt er dus voor dat inwoners uit een gemeente meer gebonden zijn bij winkels uit hun eigen winkelcentra voor niet-dagelijkse producten.



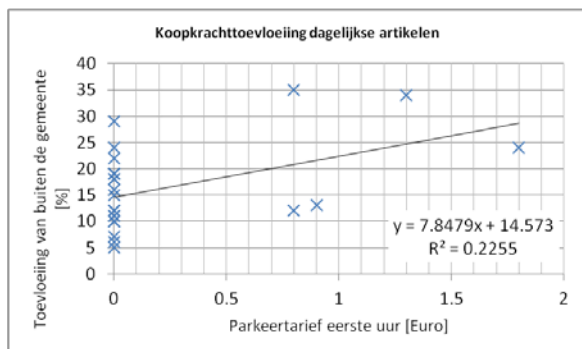
Figuur 4.5: Lineaire regressie van koopkrachtbinding ( $p=0.05$ ) van dagelijkse artikelen in relatie tot parkeertarief in middelgrote plaatsen.



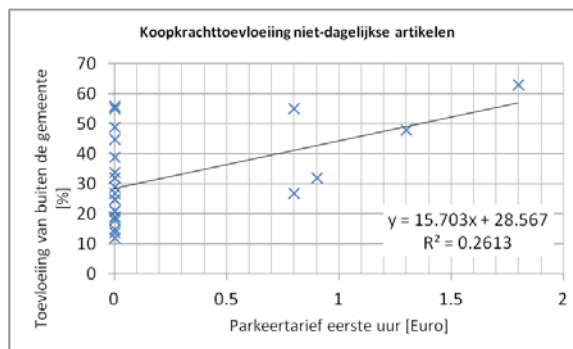
Figuur 4.6: Lineaire regressie van koopkrachtbinding ( $p=0.05$ ) van niet-dagelijkse artikelen in relatie tot parkeertarief in middelgrote plaatsen.

#### 4.5 Koopkrachttoevloeiing in relatie tot parkeertarief

De koopkrachttoevloeiingscijfers (Figuur 4.6 en 4.7) laten zien dat gemeenten met betaald parkeren als parkeerregulering een hogere mate van koopkrachttoevloeiing kennen. De correlatiecoëfficiënt en determinatiecoëfficiënt zijn respectievelijke 0.48 en 0.23 voor dagelijkse producten en 0.51 en 0.26 voor niet dagelijkse producten, de correlatie is dus matig tot redelijk te noemen. Gemeenten met betaald parkeren kennen een hogere mate van koopkrachttoevloeiing. Het is echter moeilijk om vast te stellen of betaald parkeren het gevolg is van deze hoge koopkrachttoevloeiingscijfers of andersom.



Figuur 4.7: Koopkrachttoevloeiing van dagelijkse artikelen in relatie tot parkeertarief in middelgrote plaatsen.



Figuur 4.8: Koopkrachttoevloeiing van niet-dagelijkse artikelen in relatie tot parkeertarief in middelgrote plaatsen.

#### 4.6 Conclusie

Het aantal gemeentes dat overgaat van niet-betaald naar betaald parkeren neemt in de periode van 1999 tot 2005 maar beperkt toe van een aandeel van 32% in 1999 tot 35% in 2005. Er is echter een significante stijging te zien in de parkeertarieven voor gemeentes waar betaald parkeren aanwezig is.

Er zijn zowel in de deelperiodes, 1999 -2001, 2001-2002 als 2002-2005 geen significante verschillen waarneembaar in het verkoopvloeroppervlakte voor gemeentes met betaald parkeren als zonder betaald parkeren, daar waar in een evenredig aantal gemeentes het verkoopvloeroppervlakte daalt als stijgt.

Bij het vergelijken van de relatie tussen omzet per vierkante meter vloeroppervlakte en parkeertarief toont de log-lineaire regressie een elasticiteit van -13%, dit betekent dat verhoging van het parkeertarief van 100% een verlaging van de omzet veroorzaakt van 13%. Er is vooral een sterk negatief verband te zien tussen stijging van parkeertarieven en de omzet van dagelijkse producten. Voor niet dagelijkse producten is een licht positief verband te zien. Ook voor koopkrachtbinding zijn deze relaties waar te nemen. Voor de dagelijkse producten is een negatieve relatie aanwezig tussen koopkrachtbinding en parkeertarief. Voor dagelijkse artikelen wijken inwoners uit middelgrote gemeentes dus uit naar andere winkelcentra. Voor de niet dagelijkse koopkrachtbinding is er dan weer een positieve relatie tussen betaald parkeren en koopkrachtbinding. De koopkrachttoevloeiingscijfers (Figuur 4.6 en 4.7) laten zien dat gemeentes met betaald parkeren als parkeerregulering een hogere mate van koopkrachttoevloeiing kennen.

Concluderend levert een eerste verkenning van het kwalitatief empirische materiaal inhoudelijk gezien een redelijk nuancerend beeld op, waarbij kan worden gesteld dat betaald parkeren een overwegende negatieve invloed heeft op de vloerproductiviteit van een winkelgebied en koopkrachtbinding van dagelijkse artikelen maar daarentegen ook een overwegend positieve invloed op koopkrachtbinding van niet dagelijkse artikelen en koopkrachttoevloeiing van alle artikelen.

## 5 Resultaten kwalitatief empirisch onderzoek

### 5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk vormt de uitwerking van het kwalitatieve onderzoek dat is uitgevoerd. Dit onderzoeksgedeelte tracht de in hoofdstuk 1 opgestelde onderzoeksvragen te voorzien van een antwoord. Het gaat zowel om de effecten van het ingevoerde parkeerbeleid op economische kwaliteit als op omgevingskwaliteit. Er zal voornamelijk aandacht worden gegeven aan de wisselwerking tussen parkeerbeleid en effecten op ruimtelijk kwaliteit. De eerder opgestelde hypothesen (hoofdstuk 2) zijn in dit onderdeel van het onderzoek meegenomen als afwegingskader waar de gevonden resultaten tegen worden afgezet. Het kwalitatieve onderzoek is uitgevoerd conform de gestelde opzet in hoofdstuk 3.

### 5.2 Aanvullend/ alternatief parkeerbeleid

De tweede deelvraag in dit onderzoek is; *“Welke beleidsmaatregelen worden er getroffen om parkeerstromen in middelgrote kernen te reguleren?”* Deze paragraaf tracht antwoord te geven op deze vraag. Zowel gemeentes met betaald parkeren als zonder betaald parkeren kennen aanvullende vormen van parkeerregulering. In het eerste gedeelte van deze paragraaf zullen deze varianten van aanvullend parkeerbeleid zoals geconstateerd bij de onderzochte gemeentes met betaald parkeren worden besproken. Vervolgens zullen in het tweede gedeelte van deze paragraaf de vormen van alternatief parkeerbeleid worden besproken, zoals deze worden gebruikt door gemeentes die geen gebruik maken van betaald parkeren als beleidsinstrument.

#### 5.2.1 Aanvullend parkeerbeleid in gemeentes met betaald parkeren

Van de 10 onderzochte gemeentes maken er 5 gebruik van betaald parkeren als instrument van het gemeentelijke parkeerbeleid. Gemeentes met bepaald parkeren kennen naast deze vorm van parkeerregulering vaak ook een vorm van aanvullend parkeerbeleid om bepaalde ongewenste effecten van betaald parkeren tegen te gaan.

In de Parkeermonitor 2005/2006 is te zien dat betaald parkeren veelal in de kernen van de kleinere steden of grote dorpen wordt ingevoerd omdat er behoefte is aan een verlaagde parkeerdruk op de centrumplaatsen. De invoering van betaald parkeren brengt echter effecten met zich mee voor omwonenden en langparkeerders (winkeliers etc.) die niet gewenst zijn. Aanvullende parkeermaatregelen op omliggende gebieden moeten deze effecten compenseren. Doel van deze aanvullende maatregelen is vaak om uitplaatsing van parkeerders naar woonwijken tegen te gaan.

Alle vormen van aanvullend parkeerbeleid worden door de ondervraagde gemeentes over het algemeen als een noodzakelijke voorwaarde bij de invoering van betaald parkeren ervaren. Met name in het licht van de in hoofdstuk 2 opgestelde hypothese 6, welke de invoering van betaald parkeren of ontwikkeling in het parkeertarieven zonder aanvullende maatregelen als een negatieve invloed beschouwt op aangrenzende gebieden van het gebied waar het parkeerbeleid op is gericht,



werkt het beeld dat leeft onder gemeenten die aanvullend parkeerbeleid zien als een noodzakelijke voorwaarde bevestigend.

Tabel 5.1: *Aanvullende maatregelen bij gemeenten met betaald parkeren. (n=5)*

Aanvullende maatregel	Aantal gemeenten met deze maatregel
Blauwe zone	3
Vergunninghoudersparkeren	3
Belparkeren	1

In de afgenomen interviews wordt door gemeentefunctionarissen aangegeven dat er gebruik wordt gemaakt van aanvullende instrumenten om het betaald parkeren aan te vullen. Het gaat hierbij om 4 van de vijf gemeenten die een of meerdere aanvullende parkeermaatregelen kennen (Tabel 5.1).

Veelal zien we dat tegelijkertijd met de invoering van betaald parkeren aanvullende maatregelen als een soort van pakket worden ingevoerd. Het gaat hierbij voornamelijk om de zogenaamde “blauwe zone” genoemd naar het parkeergebied dat letterlijk is voorzien van een blauwe omlijning en waar door middel van een parkeerschijf een bepaalde maximale parkeerduur wordt afgedwongen. Daarnaast zien we in 3 van de 5 gemeenten met betaald parkeren ook een stelsel van parkeervergunningen voor omwonenden terug. Deze zijn zowel tegelijk met de invoering van betaald parkeren in de jaren '90 als recentelijk ingevoerd. Een van de 5 gemeenten waar betaald parkeren in de jaren '90 reeds is ingevoerd heeft recentelijk ook een vorm van “belparkeren” als aanvullende parkeermaatregel ingevoerd.



Figuur 5.1: *Bereikte doelstelling door middel van parkeerbeleid in gemeentes met betaald parkeren. (n=5)*

### 5.2.2 Parkeerregulering in gemeentes zonder betaald parkeren

Van de onderzochte gemeenten geven aan die aangeven geen gebruik te maken van betaald parkeren als parkeermaatregel ziet het gemeentebestuur veelal geen aanleiding om betaald parkeren in te voeren. Te hoge kosten of te weinig negatieve effecten van het huidige parkeerregime leveren te weinig politiek draagvlak op voor het gemeentebestuur om betaald parkeren in te voeren. Een ander veel gehoord argument om geen betaald parkeren in te voeren bij gemeenten is het feit dat vormen van alternatief parkeerbeleid de binnen de gemeentengrenzen aanwezige problematiek in voldoende mate oplossen. Waarom zou men dan kiezen voor een duurere variant, die ook onder de winkeliers niet altijd voor veel draagvlak lijkt te zorgen? Zoals al eerder gesteld betekent de

afwezigheid van betaald parkeren in een gemeente echter niet dat de gemeente helemaal geen parkeerregime kent. Veelal wordt gebruik gemaakt van alternatieve parkeermaatregelen om enigszins het parkeren binnen de gemeentegrenzen in goede banen te leiden. Vaak levert dit de gewenste resultaten op en kan op evaluatiemomenten binnen gemeenten worden gesteld dat het beleid succesvol is.

Tabel 5.2: Aanvullende maatregelen bij gemeenten zonder betaald parkeren. (n=5)

Aanvullende maatregel	Aantal gemeenten met deze maatregel
Blaauwe zone	5
Vergunninghoudersparkeren	2
Ontheffingen bewoners	2

Bij alle 5 onderzochte gemeenten zonder betaald parkeren wordt gebruik gemaakt van alternatieve parkeermaatregelen. Het gaat hierbij ondermeer om de “blauwe zone” in alle gemeenten, veelal na de millenniumwisseling ingesteld. Daarnaast kennen een tweetal gemeenten een aanvulling van dit beleid met een vergunningstelsel voor omwonenden en omliggende bedrijven. Naast beide parkeermaatregelen wordt er ook gebruik gemaakt van een parkeerverbod op bepaalde plekken conform de plaatselijke APV in 2 gemeenten. Opvallend is dat de blauwe zone door alle gemeenten als een adequaat middel wordt gezien om de parkeerdoelstellingen in het gemeentelijk beleid te behalen. Om negatieve externe effecten tegen te gaan wordt de blauwe zone ook weer aangevuld met aanvullende parkeermaatregelen. Blijkbaar is de instelling van een blauwe zone afdoende om een lagere parkeerdruk en een kortere parkeerduur van bezoekers af te dwingen.



Figuur 5.2: Bereikte doelstelling door middel van parkeerbeleid in gemeentes met zonder parkeren.(n=5)

### 5.3 Effecten betaald parkeren

Deze paragraaf geeft antwoord op deelvraag 7; “Welke effecten worden er beoogd met betaald parkeren in centra van kleine gemeentes en worden de beoogde effecten bereikt?”. In deze paragraaf zullen zowel de positieve als de negatieve effecten van betaald parkeren aan bod komen. Hierbij worden enkel de door de respondenten van het onderzoek aangegeven effecten belicht.

Betaald parkeren kan als parkeermaatregel waarschijnlijk wel worden omschreven als de parkeermaatregel met de meest fundamentele effecten op zowel de omgeving en de plaatselijke economie. Het is immers vaak geld dat het gedrag van mensen bepaald en meer in het licht van dit

onderzoek en de in eerdere hoofdstukken vormgegeven theorie onderdeel uitmaakt van de reisweerstand van mensen die richting het centrum zouden willen reizen. Kortom het keuzegedrag van mensen wordt beïnvloed.

### 5.3.1 Effecten van betaald parkeren op omgevingskwaliteit

#### *Positieve effecten*

Als positieve effecten van betaald parkeren op de omgevingskwaliteit worden door de verschillende gemeenten ondermeer de volgende effecten genoemd:

- Doorstroming, langparkeerders uit centrum.
- Aantrekkelijkheid meer vrije parkeerruimte bezoekers, gemiddeld minder blik op straat.
- Levendigheid; meer parkeerbewegingen betekent meer mensen die in- en uitstappen. Het gebied wordt hierdoor levendiger.
- Opbrengsten ten bate van verbetering omgevingskwaliteit.
- Minder zoekverkeer, congestie.

Waar voorheen het gratis parkeren nog door omwonenden en werkkenden uit de directe omgeving werd gebruikt kan bij een stijging van de parkeerkosten worden gesteld dat deze langparkeerder op zoek gaan naar alternatieven. Het vertrek van langparkeerders uit een centrumgebied maakt het gebied levendiger. Meer kortparkeerders betekent meer lege plaatsen meer mensen op straat meer beweging, meer omzet, meer investeringen in de bebouwde omgeving door ondernemers en dus een aantrekkelijker en verbeterde leefomgeving. Daarnaast betekent een verhoogde omloopsnelheid in parkeerplaatsen dat men sneller een plaatsje vindt en dus zal er minder zoekverkeer zijn, dat voorheen soms erg lang op zoek kon zijn naar dat ene gratis plekje dat nog niet werd bezet door langparkeerders. Juist deze combinatie van effecten wordt tijdens de interviews met meerdere gemeenten genoemd.

Het effect van langdurig stilstaand blik en weinig mensen tussen 9 en 17 uur wordt door mensen vaak als een negatief effect op de omgevingskwaliteit beschouwd. Met name in een centrumgebied wordt dit nog eens extra benadrukt. Hierbij moet wel worden gesteld dat dit gebiedsafhankelijk is. In een woonwijk worden immers andere eisen gesteld aan de omgeving dan in een winkelzone en dus is het begrip omgevingskwaliteit anders opgebouwd. In een woonwijk zouden langparkeerders en meer rust en stabiliteit in het straatbeeld juist in veel gevallen weer wel op prijs worden gesteld. Er dient dus benadrukt te worden (wat ook tijdens de interviews naar voren is gekomen) dat de invoering van betaald parkeren een positief effect heeft op de omgevingskwaliteit van centrumgebieden die streven naar dynamiek en levendigheid.

*“-De invoering van betaald parkeren of ontwikkelingen in het parkeertarief hebben een positief effect op de omgevingskwaliteit van het gebied waar dit parkeerbeleid op is gericht.” (CROW,2001)*

### *Negatieve effecten*

Als negatief effect van betaald parkeren op de omgevingskwaliteit worden de volgende effecten meerdere malen benoemd:

- Blick op straat aanwezig
- Verplaatsing van langparkeerders naar woongebieden net buiten het centrum

Hoe je het ook draait of keert, ook met betaald parkeren als vorm van parkeerregulering bestaat het fenomeen van blick op straat nog steeds. Dit blijft een negatief effect van parkeren in zijn geheel en dus ook van betaald parkeren. Langparkeerders die aan de randen van het gebied of net erbuiten nieuwe gratis plekken vinden, die de reisweerstand nog net acceptabel maken, vervuilen het straatbeeld evenzeer. Vaak worden dergelijke effecten met aanvullend parkeerbeleid aangepakt maar het kat en muis spelletje wat meestal ontstaat is niet altijd even positief voor de omgevingskwaliteit in het eigengebied alsmede in omliggende gebieden. Want ook aanvullende “blauwe zones” of vergunningenstelsels of een uitbreiding van het betaalde gebied zorgen voor vervuiling van het straatbeeld door het benodigde materieel e.d.

Wanneer we het eerder geschetste beeld beschouwen in het licht van de eerder gestelde hypothese dan lijkt het erop dat de hypothese vooraf enige mate van realiteitszin bevatte. De invoering van betaald parkeren heeft volgens de respondenten een positief effect op de omgevingskwaliteit van het gebied waar dit beleid op gericht is. Met de kanttekening dat verschillende typen gebieden ook verschillende vormen omgevingskwaliteit kennen.

### **5.3.2 Effecten van betaald parkeren op het economisch functioneren**

#### *Positieve effecten*

Als positieve effecten van betaald parkeren op het economisch functioneren worden de volgende effecten herhaaldelijk genoemd

- Doorstroming, meer plek voor kortparkeerders en dus consumenten.
- Dicht bij voorzieningen kunnen parkeren
- Beschikbaarheid parkeerplaatsen
- Minder zoekverkeer, congestie.

Betaald parkeren zorgt ervoor dat langparkeerders uit het centrumgebied verdwijnen. Op uitzonderingen na zullen zij op zoek gaan naar aangrenzende gebieden waar het parkeren gratis is. Dit uitplaatsingsgedrag wordt vaak door middel van aanvullende parkeermaatregelen tegengegaan. De doorstroming van het parkeren en de verbetering daarvan lijkt uiteindelijk ten goede te komen voor de lokale economie. Het is immers zo dat middelgrote kernen het niet moeten hebben van funshoppen maar juist van doelmatige bestedingen en het zogenaamde runshoppen. Deze commerciële activiteiten vergen parkeerplaatsen dicht bij de winkels, die maar voor enkele uren worden gebruikt. De parkeertarieven mogen daarbij ook niet te hoog zijn. Deze combinatie van factoren mits aan voldaan zorgen voor een verlaagde reisweerstand en een toename in de bestedingen. Wanneer betaald parkeren net is ingevoerd worden de verhoogde kosten nog niet geassocieerd met de eerder genoemde verlaagde reisweerstand. Juist hierdoor ontstaat de in de

hypothesen aangehaalde tijdelijk dip in bestedingen van bezoekers. Deze is overigens niet in het kwantitatieve materiaal aangetroffen maar wordt wel genoemd in de interviews.

*“Betaald parkeren zorgt in winkelcentra van kleine gebieden na invoering eerst voor een tijdelijke lichte dip in het economische functioneren van desbetreffende gebieden, waarna een licht positieve tendens wordt ingezet.” (hypothese 4)*

Het is erg opvallend dat deze eerder opgestelde hypothese ook door gemeenten wordt geconstateerd wanneer erna wordt gevraagd. Zij geven aan dat winkeliers en consumenten juist weerstandsgedrag vertonen door deze lichte dip op de korte termijn. Het versterken van het lange termijn denken en een positieve trend op de langere termijn lijkt beter te zijn voor het draagvlak van betaald parkeren in het gemeentelijke parkeerbeleid. Wanneer na een tijdje de bestedingen weer aantrekken en boven het oude niveau uitstijgen dan verdwijnt het draagvlak als sneeuw voor de zon is een van de uit de interviews aangehaalde opmerkingen. Er moet overigens wel bij worden gesteld dat niet alle gemeenten deze lichte dip herkennen. Soms is het ook zo dat er structureel vanaf het begin een verbetering in de economische prestaties van centrumgebieden kan worden waargenomen. Met name bij een goede communicatie richting consumenten en heldere aanvullende maatregelen voor omliggende gebieden sturen het gedrag van consumenten op een positieve manier.

### *Negatieve effecten*

Als negatief effect van betaald parkeren op economisch functioneren worden de volgende effecten benoemd:

- Tijdsdruk bezoekende klant; funshopping wordt beperkt door kortere bezoektijd.
- Concurrentie met omliggende gratis centra, vooral bij een matig winkelaanbod.

Zoals al eerder is aangehaald is de reisweerstand bepalend voor het gedrag van consumenten en andere parkeerders. Wordt deze te hoog dan zullen alternatieven worden gezocht. Is deze elders lager dan zullen consumenten en andere parkeerders vertrekken. Reeds eerder is al aangehaald dat de middelgrote kernen die worden onderzocht in dit onderzoek niet altijd een primaire functie als centrum voor funshopping hebben. De gemeenten die dit echter wel hebben, of een deel van het winkelend publiek hiervan hebben merken dit in de omzet van de aanwezige detailhandel binnen hun gemeentegrenzen. Het gedeelte van hun bezoekers dat wel kwam om te funshopping gaat elders heen. Dit is voornamelijk het geval wanneer het winkelaanbod in concurrerende steden vergelijkbaar is. Dit is overigens niet alleen het geval bij funshopping maar eigenlijk kan dit binnen het gehele spectrum aan winkelvarianten worden gesteld. Indien de balans tussen reisweerstand en de aantrekkelijkheid van de bestemmingslocatie scheef is dan zullen bezoekers elders gaan winkelen waar zij meer waar voor hun geld krijgen.

De introductie van betaald parkeren draagt bij aan een verhoogde reisweerstand met name wanneer de te behalen voordelen, zoals eerder die eerder zijn verwoord, niet worden behaald. Deze toename in reisweerstand dwingt bezoekers veelal om ook een kritisch om zich heen te gaan kijken of omliggende gemeenten of grotere steden in de regio geen beter alternatief vormen. Een aantal respondenten geven aan een versterkt effect waar te nemen wanneer het betaald parkeren net is

ingevoerd en doelstellingen nog niet worden of zijn behaald en omliggende winkelkernen hierop inspelen.

## 5.4 Effecten aanvullend parkeerbeleid op omgevingskwaliteit en economisch functioneren

### 5.4.1 Positieve effecten van aanvullend parkeerbeleid op omgevingskwaliteit van centra

Als positieve effecten van aanvullend parkeerbeleid op de omgevingskwaliteit worden ondermeer de volgende effecten genoemd:

- Vergunningenstelsel rondom betaald parkeren voorkomt verschuiving langparkeerders richting aangrenzende gebieden.
- Minder zoekverkeer.
- Langparkeerders stappen over op andere vervoersmodaliteiten (duurzaamheid).

Zoals al eerder is aangehaald zullen langparkeerders gaan zoeken naar andere locaties om lang te parkeren. Met name wanneer dit nog enigszins binnen een redelijke afstand van hun woon of werkverblijf is zullen zij dit blijven doen. Wanneer gemeenten d.m.v. aanvullende parkeermaatregelen ook deze alternatieve parkeerplaatsen niet langer meer wenselijk zijn voor langparkeerders dan zullen pas daadwerkelijk de alternatieven worden opgezocht. De reisweerstand is immers te hoog geworden om nog lang gebruik te blijven maken van betaald parkeren. Juist de overstap naar bijvoorbeeld het openbaar vervoer of P&R mogelijkheden of het gebruik van andere vervoersmodaliteiten maakt het aantrekkelijk voor gemeenten om aanvullende parkeermaatregelen te nemen. De overstap van langparkeerders naar andere modaliteiten draagt immers bij aan een toename aan de omgevingskwaliteit in de gebieden waar voorheen nog hun auto's geparkeerd stonden. Daarnaast zal ook het hieraan gekoppelde zoekverkeer afnemen, simpelweg omdat de zoekers gebruik maken van andere vervoersmodaliteiten.

### 5.4.2 Positieve effecten van aanvullend parkeerbeleid op economisch functioneren van centra

Als positieve effecten van aanvullend parkeerbeleid op economisch functioneren wordt het volgende effect genoemd:

- Gericht beleid voor verschillende doelgroepen mogelijk, op deze manier kan het winkelen voor bepaalde soort mensen gemakkelijker worden gemaakt. (belparkeren/ eerste 2 uur gratis etc.)

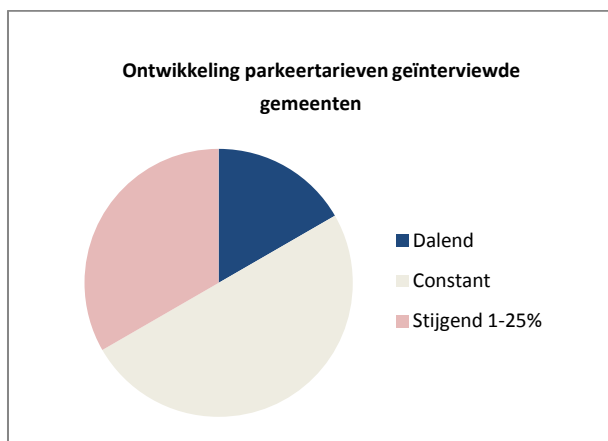
Sommige winkelgebieden mikken op specifieke doelgroepen. Met name wanneer deze doelgroepen gewend zijn aan een hoge mate van mobiliteit is het zinvol om hierop in te spelen met specifieke parkeermaatregelen. Om runshoppers binnen te halen zou een gemeente bijvoorbeeld kunnen overwegen om de eerste 2 parkeeruren gratis te maken. Voor werkende of jonge mensen is een variant van het belparkeren weer interessant. Hiermee kunnen ze snel en gemakkelijk parkeren op de plaatsen waar zij willen parkeren. De juiste vorm van parkeerbeleid op de juiste plaats gericht op de juiste doelgroep kan een aantrekkelijk middel vormen om het gemeentelijk beleid te realiseren en daarnaast ook nog eens iets positiefs voor de aanverwante detailhandel.

### 5.4.3 Negatieve effecten van aanvullend parkeerbeleid op omgevingskwaliteit en economisch functioneren van centra

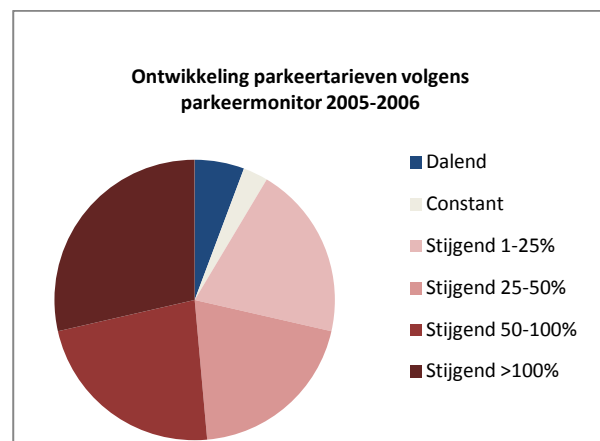
De negatieve effecten van aanvullend parkeerbeleid zijn effecten die we ook al hebben gezien als negatieve effecten bij het betaald parkeren. Met name de extra voorzieningen in gebieden waar voorheen helemaal geen sprake van parkeerregulering was lijken te zorgen voor een verslechtering van de omgevingskwaliteit. Daarnaast draagt een uitbreiding van het arsenaal aan parkeermaatregelen binnen een gemeenten niet altijd positief bij aan de concurrentiepositie van die gemeente ten opzicht van andere gemeenten waar het parkeren nog wel gratis is. Met name wanneer het winkelaanbod in de eigen gemeente niet onderscheidend is lijkt dit het geval te zijn.

### 5.5 Effecten op omgevingskwaliteit en economisch functioneren bij een ontwikkeling van parkeertarieven

In figuur 5.3 en 5.4 is te zien dat er zowel bij de geïnterviewde gemeentes met betaald parkeren als volgens de parkeermonitor, een aanzienlijk aantal gemeentes zijn die de afgelopen jaren hun tarieven hebben gewijzigd. Echter het aandeel gemeentes dat hun tarieven hebben verhoogd is aanzienlijk hoger bij de gebruikte gemeentes van de parkeermonitor.



Figuur 5.3: Ontwikkeling parkeertarieven tussen 2000-2010 van de ondervraagde gemeentes met betaald parkeren



Figuur 5.4: Ontwikkeling parkeertarieven van middelgrote kernen met betaald parkeren tussen 1999 en 2005, bron parkeermonitor 2005-2006, n=107

#### 5.5.1 Positieve effecten

Opvallend is dat bij de effecten van de ontwikkeling in parkeertarieven vrijwel identieke effecten worden bewerkstelligd als bij de invoering van betaald parkeren als concept. Bij de ontwikkeling van parkeertarieven gaat het dan ook om een versterking van die effecten of juist een afzwakking. Net iets hogere tarieven kunnen het langparkeren extra demotiveren en kortparkeerders stimuleren om echt niet langer te parkeren dan absoluut noodzakelijk is. Daarnaast kunnen door middel van verschillende tariefvarianten ook verschillende doelgroepen worden aangesproken. Met name bij bijvoorbeeld progressieve parkeertarieven kunnen kortparkeerders worden gestimuleerd en vice versa bij degressieve parkeertarieven weer niet. Het lijkt erop dat parkeertarieven vrijwel altijd gebruik worden om bepaalde effecten te versterken. Hierbij moet uiteraard de balans tussen reisweerstand en de baten die een reis oplevert niet uit het oog worden verloren. Hogere tarieven mogen misschien wel een betere dekking van de parkeerkosten voor een gemeente opleveren maar

daarmee is niet altijd gesteld dat een gemeente haar parkeerdoelstellingen ook behaalt. Een nauwkeurige en professionele tariefstelling, per gebied en doelgroep vastgesteld lijkt dan ook het enige juiste middel te zijn om de effecten van de ontwikkelingen van parkeertarieven op een juiste manier te sturen. Dit valt nog eens extra op wanneer we de negatieve effecten van de ontwikkeling in parkeertarieven bestuderen.

### 5.5.2 Negatieve effecten

In de interviews met gemeenten wordt door verschillende gemeenten nog eens extra aangehaald dat een juiste tariefstelling een absoluut vereiste is. Een te hoge tarifiering betekent namelijk uitplaatsing van kortparkeerders naar woonwijken en lege parkeerplaatsen in het betaalde gebied. Daar tegenover staat weer dat een te lage tarifiering extra bezetting van de betaalde plaatsen door langparkeerders betekent. Een juiste tariefstelling zal deze negatieve effecten zoveel mogelijk teniet doen, waardoor het betaald parkeren zorgt voor een correcte parkeerregulering in en rondom centra.

## 5.6 Conclusie

Uit de voorgaande paragrafen over effecten van betaald parkeren en effecten van aanvullend parkeerbeleid op omgevingskwaliteit en economisch functioneren is af te leiden dat alternatief parkeerbeleid bij veel gemeenten dezelfde effecten oplevert als betaald parkeren. De drempel die de overstap naar betaald parkeren oplevert is vrij hoog en er kunnen met alternatieve maatregelen ook al aardig wat positieve effecten gerealiseerd worden. De overeenkomst tussen de effecten van betaald parkeren en die van alternatieve parkeermaatregelen verschilt echter wel in de sterkte van de effecten. Met behulp van een adequate tariefstelling kunnen zoals al eerder is aangehaald de juiste effecten worden versterkt en daarmee kunnen gemeentelijke doelstelling nog beter worden gehaald. Daarnaast is het mogelijk om specifieke doelgroepen aan te spreken en het beleid en de tariefstelling hierop aan te passen. Dit kan echter ook met aanvullend parkeerbeleid, zowel bij betaald parkeren als alternatief parkeerbeleid. Uit figuur 5.5 en 5.6 blijkt vooral dat de onderzochte gemeentes tevreden zijn met hun eigen parkeerbeleid en niet snel over zullen stappen van niet-betaald parkeren naar betaald parkeren en vice versa.

In het kader van de eerder opgestelde hypothesen is het duidelijk geworden dat zowel de invoering van betaald parkeren, aanvullend en alternatief parkeerbeleid overwegend positieve effecten op omgevingskwaliteit en het economisch functioneren van een winkelgebied hebben. Het economisch functioneren wordt echter wel beperkt door een tijdelijk lichte dip in de economische prestaties van het gebied.





*Figuur 5.5: Voordelen van betaald parkeren en aanvullende parkeermaatregelen wegen op tegen de nadelen, gegevens van de geïnterviewde gemeente met betaald parkeren. (n=5)*



*Figuur 5.6: Voordelen van betaald parkeren en aanvullende parkeermaatregelen wegen op tegen de nadelen, gegevens van de geïnterviewde gemeente zonder betaald parkeren. (n=5)*

## 6 Conclusie

In dit hoofdstuk geeft een conclusie door middel van antwoord te geven op de in hoofdstuk 1 gestelde centrale onderzoeksvraag en diens deelvragen. Hierbij zal gebruik worden gemaakt van de uitkomsten van het empirische onderzoek en de daarbij gestelde conclusies.

Onderzoeksvraag:

*“Wat zijn de effecten van de aanwezigheid van betaald parkeren en de ontwikkeling van parkeertarieven in middelgrote gemeenten op het economisch functioneren van detailhandel en de omgevingskwaliteit van het centrum en welke aanbevelingen kunnen in dit kader over parkeertarieven en betaald parkeren worden gedaan?”*

Om de centrale vraagstelling beantwoordbaar te maken is hij opgesplitst in een aantal deelvragen die eerst beantwoord zullen worden.

Deelvraag 1:

*Is de parkeerruimte in de centra van middelgrote kernen nog toereikend?*

Het autobezit en autogebruik neemt nog altijd toe. Een gevolg hiervan is dat ook kleinere steden in toenemende mate te maken krijgen met parkeerproblemen zoals die eerder alleen in de wat grotere steden te zien waren. In veel kleine steden is er daarom nu een zelfde niveau aan tekort aan parkeerplaatsen als in grote steden (KPVV, 2007). Er kan daarom ook worden gesteld dat parkeerruimte in veel middelgrote kernen niet meer toereikend is.

Deelvraag 2:

*Welke beleidsmaatregelen worden er getroffen om parkeerstromen in middelgrote kernen te reguleren?*

Doelgroepenvergunningenbeleid, ontheffingen voor vergunninghouders, parkeerschijfzones, belparkeren en betaald parkeren zijn beleidsmaatregelen die worden getroffen om parkeerstromen in middelgrote gemeenten te reguleren.

Deelvraag 3:

*Wordt in middelgrote kernen in toenemende mate betaald parkeren ingevoerd?*

De hypothese hierbij stelde dat in middelgrote kernen in toenemende mate betaald parkeren wordt ingevoerd. Echter uit gegevens van de parkeermonitor 2005-2006 blijkt dat in kernen in Nederland met een inwoneraantal tussen 20.000 en 40.000 inwoners, het aandeel betaald parkeren maar gestegen is van 32 naar 35% tussen 1999 en 2005. Er kan dus niet geconcludeerd worden dat er in toenemende mate betaald parkeren is ingevoerd.

Deelvraag 4:

*Welke invloed heeft betaald parkeren op economisch functioneren van detailhandel in winkelcentra van middelgrote kernen?*

Het kwalitatief empirisch onderzoek laat zien dat betaald parkeren een overwegende negatieve invloed heeft op de vloerproductiviteit van een winkelgebied en koopkrachtbinding van dagelijkse artikelen maar daarentegen ook een overwegend positieve invloed op koopkrachtbinding van niet dagelijkse artikelen en koopkrachttoevoering van alle artikelen.

Er is te zien dat in overeenstemming met de in hoofdstuk 2 opgestelde hypothesen er inderdaad in een aantal gemeenten sprake blijkt te zijn van een tijdelijke lichte dip in de economische prestaties van een winkelgebied, die vooral wordt veroorzaakt door een dalende omzet van dagelijkse producten. Daarna blijken de beoogde effecten echter tot stand te worden gebracht en nemen de bestedingen in de omliggende detailhandel weer toe. Op de korte termijn zijn er dus voornamelijk negatieve effecten op het economisch functioneren van een gebied en op de langere termijn blijken deze negatieve effecten om te slaan in een positieve ontwikkeling. Met name de reisweerstand wordt naar verloop van tijd positief beïnvloed door verbeterde parkeergelegenheden voor kortparkeerders vlakbij de winkels. Daarnaast duurt het vaak even voordat de toename in runshoppers de afname in funshoppers compenseert. Concurrentie met andere winkelgebieden waar gratis parkeren vaak nog aan de orde van de dag is drukt ook tijdelijk op de economische prestaties van een winkelgebied. Consumenten en dus bezoekers krijgen pas na een tijd door dat betaald parkeren tegen een juiste tariefstelling voordelen biedt ten opzichte van gratis parkeren, met name in middelgrote gemeenten die vaak grootstedelijke bereikbaarheidsproblematiek kennen.

Betaald parkeren heeft in middelgrote kernen in eerste instantie een negatief effect op parkeren, hierna kan een economisch herstel opleveren, maar dat is uitsluitend het geval indien er dan een duidelijke verbetering in beschikbaarheid van parkeerplaatsen optreedt. Gemeentes die geen schaarste aan parkeerplaatsen kennen, zullen deze positieve economische gevolgen niet ondervinden bij invoering van betaald parkeren. Ook zullen de positieve effecten daadwerkelijk sterker zijn voor winkelcentra met veel niet-dagelijkse producten, daar waar winkelcentra met veel dagelijkse producten ook na langere tijd nog negatieve economische effecten ondervinden van het betaald-parkeerbeleid.

Deelvraag 5:

*Welke invloed heeft betaald parkeren op omgevingskwaliteit van centra in middelgrote kernen ?*

De omgevingskwaliteit wordt door de aanwezigheid van betaald parkeren verbeterd. Een gebied waar betaald parkeren van toepassing is wordt vaak een dynamischer gebied waar mensen vaker komen en meer beweging is dan in langparkeer gebieden waar auto's vaak de gehele dag in de zon staan te bakken. Als kanttekening bij deze constatering moet worden gesteld dat elk gebied zijn eigen type omgevingskwaliteit kent. Wat voor het ene gebied als positieve omgevingskwaliteit wordt beschouwd kan namelijk voor het andere gebied het tegenovergestelde betekenen. Mede hierdoor is het vaak wenselijk om aanvullende parkeermaatregelen te nemen tegen effecten die door de

invoering van betaald parkeren tot stand worden gebracht. Hierbij wordt met name gedoeld op de uitplaatsing van langparkeerders naar de rand van het gebied of naar andere gebieden. Dergelijke effecten worden vaak tegengegaan door aanvullende parkeermaatregelen. Op een dergelijke manier proberen veel gemeenten de langparkeerders in het Openbaar Vervoer te krijgen of naar P&R gebieden te begeleiden. Concluderend wordt de omgevingskwaliteit van een parkeergebied voor kortparkeerders dynamischer en lijkt het beter aan te sluiten bij de behoeften van een centrum winkelgebied.

Deelvraag 6:

*Welke invloed heeft betaald parkeren op omgevingskwaliteit van aangrenzende woonwijken van centra in middelgrote kernen?*

Zonder aanvullende maatregelen veroorzaakt betaald parkeren negatieve effecten op nabijgelegen woonwijken door 'uitwijkparkeergedrag'. Wanneer gemeenten starten met het invoeren van betaald parkeren in het centrum en als gevolg daarvan de centrumbezoekers uitwijken naar de gratis parkeerplaatsen aan het centrum, waardoor daar parkeeroverlast ontstaat.

Deelvraag 7:

*Welke effecten worden er beoogd met betaald parkeren in centra van kleine gemeenten en worden de beoogde effecten bereikt?*

Met de invoering van betaald parkeren wordt veelal getracht de parkeerdruk te verlagen en langparkeerders te weren uit een winkelgebied dat voornamelijk afhankelijk is van kortparkeerders. Uit de interviews is gebleken dat dergelijke doelstellingen worden behaald. Hierbij moet wel in acht worden genomen dat het gemeentelijk parkeerbeleid doelgerichter kan worden ingezet met behulp van aanvullend parkeerbeleid en een juiste tariefstelling. Directe winstgevendheid van het parkeerbeleid moet op de achtergrond fungeren en dus zal de juiste tariefstelling aan de juiste doelgroep en dus het juiste parkeergebied moeten worden gekoppeld. Een goed parkeerbeleid met goede aanvullende parkeermaatregelen en een juiste tariefstelling bewerkstelligt immers krachtigere effecten te bewerkstelligen. Binnen gemeentelijke organisaties is niet altijd evenveel kennis aanwezig omtrent deze onderwerpen en al helemaal niet over de keuze van de juiste aanvullende parkeermaatregelen en tariefstellingen.

Een uiteindelijke conclusie kan dan gemaakt worden door beantwoording van de hoofdvraag. Deze verklaart dat de positieve effecten op economisch functioneren en omgevingskwaliteit van de centra van middelgrote kernen door betaald parkeren voor gebieden met een goed en divers winkelaanbod op de langere termijn ruimschoots opwegen tegen de nadelen, zoals uitwijkinggedrag naar woonwijken en maatschappelijke weerstand. Op de kortere termijn is er in veel gemeenten wel sprake van een tijdelijke lichte dip in economische prestaties na de invoering van betaald parkeren, die vooral wordt veroorzaakt door het achterblijven van de omzet in dagelijkse producten. In combinatie met een juiste tariefstelling voor verschillende doelgroepen in verschillende gebieden kan een gemeente niet alleen inzetten op bepaalde effecten maar ook de sterkte van die effecten bepalen. Het is echter de vraag of gemeenten het noodzakelijk achten om een dergelijk zwaar middel

in te zetten terwijl met alternatief parkeerbeleid ook al aanzienlijke effecten kunnen worden gerealiseerd.



## 7 Aanbevelingen

Voor de kwantitatieve relaties die gevonden zijn in hoofdstuk 4 zijn meerder alternatieve verklaringen te vinden en er kan dus geen 100% significante relatie gevonden worden tussen de verschillende grootheden. De verkregen relaties kunnen dus niet met zekerheid gesteld worden, hierbij moet rekening gehouden worden in vervolgonderzoek. De complexiteit van het causale model voor dit onderzoeksveld laat zien dat het erg lastig wordt om alleen met kwantitatieve gegevens conclusies te trekken over de effecten van parkeerbeleid en ruimtelijke kwaliteit. Indien er nog meer kwantitatieve gegevens worden betrokken zal de verklaringskracht nog groter worden. Van belang is het besef dat door de complexiteit van meerdere causale relaties en plaatselijke omstandigheden, eventuele vervolgonderzoeken of andere onderzoeken gerelateerd aan deze problematiek aan verklaringskracht zullen winnen indien er een combinatie van kwantitatief met kwalitatief onderzoek plaats vindt.

Dit onderzoek doet de aanbeveling aan gemeenten om een bewuste afweging te maken tussen alternatief parkeerbeleid en betaald parkeren. De voor- en nadelen voor beide opties zijn al meerdere malen genoemd maar duidelijk moge wel zijn dat beleidsdoelstellingen vaak op een relatief goedkope en eenvoudige manier kunnen worden behaald. Wanneer de omstandigheden complexer zijn dan lijkt het zinvoller om in te zetten op een zwaarder beleid.

Indien een gemeente invoering van betaald parkeren beoogt of juist de afschaffing hiervan beoogt, is het daarbij afgaande op de gevonden resultaten vooral nuttig het type detailhandel te beschouwen. De vraag dient gesteld te worden of in de betreffende gemeente een relatief groot percentage dagelijkse aankopen worden gedaan of dat er anderzijds een groot percentage niet-dagelijkse artikelen worden gekocht. Indien er een groot percentage dagelijkse artikelen worden verkocht, wordt aanbevolen zeer kritisch te kijken naar de noodzaak van betaald parkeren, aangezien er een overwegend negatieve invloed te zien is op zowel vloerproductiviteit als koopkrachtbinding indien er betaald parkeren aanwezigheid. Tegelijkertijd wordt betaald parkeren als geschikte reguleringsmaatregelen gezien indien er in verhouding veel niet-dagelijkse artikelen worden aangekocht. Er is in dat geval een overwegend positieve invloed op koopkrachtbinding te zien.

# Literatuurlijst

- Bruinsma F., J. van Dijk, C. Gorter (2002), Mobiliteit en beleid, Koninklijke van Gorcum, Assen
- Bogt, H. ter (1998). Neoinstitutionele economie, management, control en verzelfstandiging van overheidsorganisaties, Groningen
- Bosch, N., J. Roelants, W. Prots (2007), betaald parkeren in kleine gemeente: afweging, invoering en praktijk. Kennisplatform Verkeer en Vervoer, Tds/printmaildata, Schiedam
- CROW (2000), Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement, Ede
- Coevering. P. , L. Zaaier, K. Nabielek, D. Snellen (2008) . Parkeerproblemen in woongebieden. Oplossingen voor de toekomst. Nai Uitgevers, Rotterdam
- Dietvorst, A., J. van Ginkel, A.O. Kouwenhoven, B. de Pater & W. van den Bremen (1984), Algemene Sociale Geografie. Ontwikkelingslijnen en standpunten, Romen, Weesp
- Dijken, K. van (2002), Parkeren in Nederland. Omvang, kosten, opbrengsten, beleid, IOO & AVV, Zoetermeer/Rotterdam
- Geurs, K. (2004), Accesibility, Land use and transport, Eburon
- Harms, L. (2008), Overwegend onderweg. De leefsituatie en de mobiliteit van Nederlanders, Sociaal en Cultureel Planbureau, Den Haag
- Kennis Instituut voor Mobiliteitsbeleid (2009) Economische instrumenten in regional mobiliteitsbeleid. Verkenning van mogelijkheden in aanvulling op landelijk prijsbeleid voor het wegverkeer. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Den Haag.
- Lynch, K. (1960), Image of the City, The Joint Centre for Urban Studies, the Mit Press, Cambridge
- Luipen, Stienstra, S., Bongarts J. (2008), Parkeerbeleid op middellange termijn. Hoe vangen we de parkeerdruk in de toekomst op? Bijdrage aan het Colloquium Vervoerplanologisch speurwerk, Santpoort
- Marsden (2006) G. , The evidence base for parking policies. A review. Institute of transport studies, University of Leeds, Leeds
- Rietveld (2004), Urban transport policies. The Dutch struggle with market failure and policy failures, Tinbergen institute discussion paper, Urban transport policies, Amsterdam
- Rietveld P., M. Koetse (2004), Paid parking in cities. Regulating parking demand and consequences for the retail sector
- Rooy, P. van, A. van Luin, en E. Dil (2006), Nederland Boven water. Praktijkboek gebiedsontwikkeling. Habiforum / Nirov / VROM, Gouda

Shiftan, Y., R. Burd-Eden (2000), modeling the responses to parking-policy, Transportation research Institute, Technion City

VROM-raad (2011), Verkenning ruimtelijke kwaliteit, VROM-raad, Den Haag





# Bijlage I Begeleidende vragenlijst interviews

## Vragencluster 1 'aanwezigheid betaald parkeren'

### Vraag 1:

Is er binnen uw gemeente een vorm van betaald parkeren ingevoerd? Zo ja wanneer?

### Vraag 2:

Wordt betaald parkeren als type parkeerbeleid gecombineerd met andere varianten van parkeerbeleid, zoals bijvoorbeeld parkeervergunningen of een blauwe zone? Zo ja welk type parkeerbeleid precies en wanneer is dit ingevoerd?

## Vragencluster 2 'effecten betaald parkeren'

Inhoud: positieve of negatieve effecten van **betaald parkeren** op omgevingskwaliteit of economisch functioneren.

### Vraag 3:

Wat zijn de *positieve effecten* van betaald parkeren voor de *omgevingskwaliteit*?

### Vraag 4:

Wat zijn de *positieve effecten* van betaald parkeren voor het *economisch functioneren* van het gebied?

### Vraag 5:

Wat zijn de *negatieve effecten* van betaald parkeren voor de *omgevingskwaliteit*?

### Vraag 6:

Wat zijn de *negatieve effecten* van betaald parkeren voor het *economisch functioneren* van het gebied?

## Vragencluster 3 'aanvullend parkeerbeleid'

Inhoud: positieve of negatieve effecten van **aanvullend parkeerbeleid** op omgevingskwaliteit of economisch functioneren.

### Vraag 7:

Wat zijn de *positieve effecten* van de aanvullende varianten aan parkeerbeleid voor de *omgevingskwaliteit*?

### Vraag 8:

Wat zijn de *positieve effecten* van de aanvullende varianten aan parkeerbeleid voor het *economisch functioneren* van het gebied?

**Vraag 9:**

Wat zijn de *negatieve effecten* van de aanvullende varianten van parkeerbeleid voor de *omgevingskwaliteit*?

**Vraag 10:**

Wat zijn de *negatieve effecten* van de aanvullende varianten van parkeerbeleid voor het *economisch functioneren* van het gebied?

**Vragencluster 4 'ontwikkeling parkeertarieven'**

Opmerking: indien dalende of gelijkblijvende tarieven, dan kunt u 'stijgende parkeertarieven'(vanaf vraag 12 opvatten als dalend of van gelijk prijsniveau.

**Vraag 11:**

Indien betaald parkeren al enige tijd is ingevoerd; Heeft het parkeertarief binnen uw gemeentegrenzen een stijgende ontwikkeling meegemaakt?

**Vraag 12:**

Wat waren de *positieve effecten* van deze stijgende parkeertarieven voor de *omgevingskwaliteit*?

**Vraag 13:**

Wat waren de *negatieve effecten* van deze stijgende parkeertarieven voor de *omgevingskwaliteit*?

**Vraag 14:**

Wat waren de *positieve effecten* van deze stijgende parkeertarieven voor het *economisch functioneren* van het gebied?

**Vraag 15:**

Wat waren de *negatieve effecten* van deze stijgende parkeertarieven voor het *economisch functioneren* van het gebied?

**Vragencluster 5 'evaluatie'**

**Vraag 16:**

Worden met de invoering en handhaving van het parkeerbeleid binnen uw gemeentegrenzen de beoogde beleidsdoelstelling bereikt? Zo nee, waarom niet?

**Vraag 17:**

Wegen de voordelen van betaald parkeren en aanvullende parkeermaatregelen op tegen de nadelen?

## Bijlage 2: Gegevens kwantitatief onderzoek

Omzet uitgezet tegen parkeertarief voor het eerste uur in 2005. Vvo=verkoopvloeroppervlakte

Winkelcentrum	Parkeer- tarief 2005 [€]	Vvo 2005 [m <sup>2</sup> ]	Omzet dagelijkse artikelen [€mln/ jaar]	Omzet niet dagelijkse artikelen [€mln/ jaar]	Totale omzet [€mln/ jaar]	Omzet per m <sup>2</sup> vvo dagelijkse artikelen [€/m <sup>2</sup> / jaar]	Omzet per m <sup>2</sup> vvo niet dagelijkse artikelen [€/m <sup>2</sup> / jaar]	Totale omzet per m <sup>2</sup> vvo [€/m <sup>2</sup> / jaar]
Centrum Baarn <sup>1</sup>	0	19011	49	41	90	2577	2157	4734
Centrum Barendrecht <sup>1</sup>	0	15900	29	32	61	1824	2013	3836
Centrum Bilthoven <sup>1</sup>	0	18728	29	36	65	1548	1922	3471
Centrum Bodegraven <sup>1</sup>	0	15900	34	28	62	2138	1761	3899
Centrum Borne <sup>2</sup>	0	19032	26	29	55	1366	1524	2890
Centrum Bunschoten <sup>1</sup>	0	9290	23	23	46	2476	2476	4952
Centrum Hillegom <sup>1</sup>	0	14351	31	40	71	2160	2787	4947
Centrum Houten <sup>1</sup>	0	13217	62	41	103	4691	3102	7793
Centrum IJsselstein <sup>1</sup>	0	11186	23	35	58	2056	3129	5185
Centrum Krimpen aan de IJssel <sup>1</sup>	0	12305	36	40	76	2926	3251	6176
Centrum Leusden <sup>1</sup>	0	12851	49	35	84	3813	2724	6536
Centrum Lisse <sup>1</sup>	0	29050	54	78	132	1859	2685	4544
Centrum Maassluis <sup>1</sup>	0	8365	48	28	76	5738	3347	9085
Centrum Naaldwijk <sup>1</sup>	0	28864	46	79	125	1594	2737	4331
Centrum Nijverdal <sup>2</sup>	0	25998	39	49	88	1500	1885	3385
Centrum Pijnacker <sup>1</sup>	0	13695	28	19	47	2045	1387	3432
Centrum Rijssen <sup>2</sup>	0	34762	43	86	129	1237	2474	3711
Centrum 's-Gravenzande <sup>1</sup>	0	12722	25	28	53	1965	2201	4166
Centrum Sliedrecht <sup>1</sup>	0	20298	30	58	88	1478	2857	4335
Centrum Soest <sup>1</sup>	0	14345	26	38	64	1812	2649	4461
Centrum Voorschoten <sup>1</sup>	0	9456	28	24	52	2961	2538	5499
Centrum Wassenaar <sup>1</sup>	0	13328	29	34	63	2176	2551	4727
Koningshoek Maassluis <sup>1</sup>	0	10708	48	28	76	4483	2615	7097
Struytse Hoek Hellevoetsluis <sup>1</sup>	0	22191	47	86	133	2118	3875	5993
Centrum Oud-Beijerland <sup>1</sup>	0.8	24294	39	66	105	1605	2717	4322
Centrum Raalte <sup>2</sup>	0.8	23087	44	57	101	1906	2469	4375
Centrum Ridderkerk <sup>1</sup>	0.8	23247	54	70	124	2323	3011	5334
Centrum Kampen <sup>2</sup>	0.9	26324	19	63	82	722	2393	3115
Centrum Katwijk <sup>1</sup>	0.9	23084	31	70	101	1343	3032	4375
Centrum Oldenzaal <sup>2</sup>	0.9	25742	43	72	115	1670	2797	4467
Centrum Leerdam <sup>1</sup>	1.3	20621	39	54	93	1891	2619	4510
Centrum Zutphen <sup>2</sup>	1.3	42767	50	93	143	1169	2175	3344
Centrum Gorinchem <sup>1</sup>	1.8	32182	17	112	129	528	3480	4008

Bron: Parkeermonitor 2005, <sup>1</sup>Koopstromenonderzoek Randstad 2004, <sup>2</sup>Koopstromenonderzoek Overijssel.

Koopkrachtbinding binnen de gemeente, uitgezet tegen parkeertarief voor het eerste uur in 2005.

Winkelcentrum	Parkeertarief	Koopkrachtbinding	
	2005	dagelijkse artikelen	Niet dagelijks artikelen
	[€]	[%]	[%]
Centrum Baarn <sup>1</sup>	0	86	53
Centrum Barendrecht <sup>1</sup>	0	34	27
Centrum Bilthoven <sup>1</sup>	0	28	26
Centrum Bodegraven <sup>1</sup>	0	68	48
Centrum Borne <sup>2</sup>	0	-	-
Centrum Bunschoten <sup>1</sup>	0	55	40
Centrum Hillegom <sup>1</sup>	0	56	49
Centrum Houten <sup>1</sup>	0	65	36
Centrum IJsselstein <sup>1</sup>	0	30	35
Centrum Krimpen aan de IJssel <sup>1</sup>	0	54	38
Centrum Leusden <sup>1</sup>	0	77	41
Centrum Lisse <sup>1</sup>	0	84	65
Centrum Maassluis <sup>1</sup>	0	57	24
Centrum Naaldwijk <sup>1</sup>	0	61	52
Centrum Nijverdal <sup>2</sup>	0	-	-
Centrum Pijnacker <sup>1</sup>	0	34	19
Centrum Rijssen <sup>2</sup>	0	-	-
Centrum 's-Gravenzande <sup>1</sup>	0	54	45
Centrum Sliedrecht <sup>1</sup>	0	50	52
Centrum Soest <sup>1</sup>	0	26	29
Centrum Voorschoten <sup>1</sup>	0	50	35
Centrum Wassenaar <sup>1</sup>	0	48	47
Koningshoek Maassluis <sup>1</sup>	0	57	24
Struytse Hoek Hellevoetsluis <sup>1</sup>	0	51	50
Centrum Oud-Beijerland <sup>1</sup>	0.8	53	53
Centrum Raalte <sup>2</sup>	0.8	-	-
Centrum Ridderkerk <sup>1</sup>	0.8	50	46
Centrum Kampen <sup>2</sup>	0.9	-	-
Centrum Katwijk <sup>1</sup>	0.9	31	48
Centrum Oldenzaal <sup>2</sup>	0.9	-	-
Centrum Leerdam <sup>1</sup>	1.3	60	56
Centrum Zutphen <sup>2</sup>	1.3	-	-
Centrum Gorinchem <sup>1</sup>	1.8	18	50

Bron: Parkeermonitor 2005, <sup>1</sup>Koopstromenonderzoek Randstad 2004, <sup>2</sup>Koopstromenonderzoek Overijssel.

Koopkrachttoevloeiing, uitgezet tegen parkeertarief voor het eerste uur in 2005.

Winkelcentrum	Parkeertarief	Koopkrachttoevloeiing	Koopkrachttoevloeiing
	2005	dagelijkse artikelen	Niet dagelijks artikelen
	[€]	[%]	[%]
Centrum Baarn <sup>1</sup>	0	12	25
Centrum Barendrecht <sup>1</sup>	0	15	29
Centrum Bilthoven <sup>1</sup>	0	16	27
Centrum Bodegraven <sup>1</sup>	0	19	19
Centrum Borne <sup>2</sup>	0	-	-
Centrum Bunschoten <sup>1</sup>	0	5	19
Centrum Hillegom <sup>1</sup>	0	24	39
Centrum Houten <sup>1</sup>	0	11	14
Centrum IJsselstein <sup>1</sup>	0	10	21
Centrum Krimpen aan de IJssel <sup>1</sup>	0	10	34
Centrum Leusden <sup>1</sup>	0	7	19
Centrum Lisse <sup>1</sup>	0	29	56
Centrum Maassluis <sup>1</sup>	0	19	32
Centrum Naaldwijk <sup>1</sup>	0	22	55
Centrum Nijverdal <sup>2</sup>	0	-	-
Centrum Pijnacker <sup>1</sup>	0	6	12
Centrum Rijssen <sup>2</sup>	0	-	-
Centrum 's-Gravenzande <sup>1</sup>	0	12	25
Centrum Sliedrecht <sup>1</sup>	0	18	49
Centrum Soest <sup>1</sup>	0	10	18
Centrum Voorschoten <sup>1</sup>	0	18	21
Centrum Wassenaar <sup>1</sup>	0	11	15
Koningshoek Maassluis <sup>1</sup>	0	19	32
Struytse Hoeck Hellevoetsluis <sup>1</sup>	0	12	45
Centrum Oud-Beijerland <sup>1</sup>	0.8	35	55
Centrum Raalte <sup>2</sup>	0.8	-	-
Centrum Ridderkerk <sup>1</sup>	0.8	12	27
Centrum Kampen <sup>2</sup>	0.9	-	-
Centrum Katwijk <sup>1</sup>	0.9	13	32
Centrum Oldenzaal <sup>2</sup>	0.9	-	-
Centrum Leerdam <sup>1</sup>	1.3	34	48
Centrum Zutphen <sup>2</sup>	1.3	-	-
Centrum Gorinchem <sup>1</sup>	1.8	24	63

Bron: Parkeermonitor 2005, <sup>1</sup>Koopstromenonderzoek Randstad 2004, <sup>2</sup>Koopstromenonderzoek Overijssel.

# Bijlage 3: institutionele theorie

## Institutionele theorie

### Inleiding

Om de wisselwerking tussen de invoering van parkeerbeleid en dan met name betaald parkeren en de ruimtelijke kwaliteit van de betreffende stadscentra beter te kunnen beschouwen is een algemeen theoretisch kader nodig. Dit theoretische kader vormt vervolgens een raamwerk voor het uit te voeren onderzoek en misschien nog wel belangrijker de analyse en de conclusies die uit dit onderzoek voort komen. Omdat in het spanningsveld tussen parkeerbeleid en ruimtelijke kwaliteit de effecten worden bepaald door de actoren, die aanwezig zijn op die markt, past dit prima binnen het raamwerk van de institutionele theorie. Instituties en actoren hebben immers in grote mate invloed op elkaar en onderling, dit speelveld, zal in de hierop volgende paragrafen worden uitgewerkt. Vervolgens zal meer concreet worden ingegaan op het parkeerbeleid en de ruimtelijke kwaliteit in het licht van deze institutionele theoretische context. Ook zal worden uitgelegd hoe het economisch functioneren van stadscentra en de omgevingskwaliteit in dit onderzoek worden geplaatst.

### Instituties en actoren

De wisselwerking tussen parkeerbeleid en ruimtelijke kwaliteit is er een die met name gebaseerd is op de keuze van actoren. Hoe actoren reageren op de invoering van betaald parkeren heeft grote gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit van een stadscentrum. Omzetten kunnen teruglopen, winkelpanden kunnen leeg komen te staan en wisselingen in bezoekers groepen en aantallen kunnen plaatsvinden. Juist deze interactie tussen instituties en actoren vormt de kern van de institutionele theorie of analyse. Niet alleen worden door het gedrag en handelen van actoren instituties zichtbaar, of benadrukt, maar ook wordt dit handelen of het gedrag stuurbaar.

Binnen de institutionele theorie kan grofweg een onderscheid worden gemaakt tussen de culturele institutionele benadering, of de calculerende institutionele benadering. Voor dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van de calculerende institutionele benadering, waarbinnen actoren proberen het behalen van doelen te maximaliseren door alle mogelijke opties te overwegen en een afgewogen rationale keuze te maken (Boertjes,2009.) Juist deze afgewogen rationale keuze wordt door instituties sterk beïnvloed en daarom is de calculerende institutionele benadering voor dit onderzoek een ideaal kader waarbinnen het geheel kan worden geplaatst. Met name wanneer je kijkt naar zoiets concreets als parkeerbeleid dan valt op dat dit beleid van invloed is op de rationale keuze van mensen en bezoekers van gebieden. De overweging of nabij een bestemming betaald kan worden geparkeerd of dat het parkeren gratis is heeft invloed op het uiteindelijke reisgedrag van mensen. Naast het parkeerbeleid zijn er natuurlijk nog veel meer factoren die van invloed zijn op het keuzegedrag van de mens, reiziger of bezoeker. In paragraaf 2.2 e.v. zal nader worden ingegaan op de factoren die van invloed zijn op het parkeergedrag van bezoekers.

De calculerende institutionele benaderingswijze is vertegenwoordigd binnen een aantal institutionele substromingen, waar het “Rational Choice” Institutionalisme er een van is.

Deze theorie wordt juist uitgewerkt omdat deze substroming het samenspel tussen actoren, instituties en het maken van rationele keuzen door die actoren voorop stelt. Juist hierdoor sluit deze theorie naadloos aan op het veronderstelde conceptuele model en theoretische kader waarvan in dit onderzoek sprake is (paragraaf 2.2 e.v.).

### Rational choice institutionalisme

Het rationele keuze institutionalisme is zoals al eerder gesteld een calculerende institutionele substroming. Binnen deze substroming draait alles om het samenspel tussen actoren, instituties en het maken van rationele keuzes binnen dit speelveld. Waar instituties veranderen wijzigen de rationele keuzen die door actoren worden gemaakt. Indirect kan dan ook weer worden gesteld dat die wijziging in keuzen een verandering in instituties teweeg kan brengen en zo is de cirkel als het ware compleet.

Binnen het rationele keuze institutionalisme ligt de nadruk op de beschikbaarheid van informatie, waarop actoren hun keuzen kunnen baseren. Informatie over aanwezige instituties en misschien nog wel belangrijker ook over het gedrag van andere actoren. Er kan immers niet alleen een wisselwerking tussen actoren, instituties en vice versa worden gevonden maar ook een wisselwerking tussen actoren onderling. Groepsgedrag en onderlinge beïnvloeding van actoren is al naar gelang de beschikbaarheid van informatie hierover een belangrijk onderdeel van de rationele keuze theorie. De onderlinge interactiviteit tussen actoren wordt op hun beurt ook weer gestructureerd door instituties, door de actoren van informatie te voorzien en bepaalde mechanismen aan te wenden (Broertjes, 2009). Op deze manier kan de onzekerheid over het gedrag van andere actoren worden verminderd daarnaast ook de transactiekosten. Anders gezegd ontwikkelen instituties zich om transactiekosten te verminderen en bepaalde vormen van inefficiëntie te voorkomen of verminderen (Broertjes 2009). Daarbij is het van belang te begrijpen dat instituties zich zowel in de vorm van organisaties, partijen als in de vorm van beleid voordoen. Om het gehele samenstel in het geval van parkeerbeleid te begrijpen gaat het hierbij zowel om het beleid dat op papier staat, als de organisaties die dit beleid uitvoeren en overige relevante partijen.

Daarnaast moet uiteraard niet worden vergeten dat instituties zelf ook onderhevig zijn aan transactiekosten, dit lijkt niet meer dan logisch, waardoor het bestaansrecht van instituties theoretisch nogal eens in gevaar zou kunnen komen. Wanneer dit zou gebeuren dan zijn instituties afhankelijk van hun machtsbasis. Instituties zullen immers blijven bestaan zolang actoren en dan met name machtige actoren ze in leven houden, ongeacht of deze instituties efficiënt zijn of niet (Broertjes, 2009). Op deze manier kan het institutioneel kader afhankelijk zijn van plaats en tijd. Een bepaald institutioneel samenstelsel (en daarmee ook beleidskader) kan zich gedurende lange of korte tijd handhaven. Het institutioneel kader kan van plaats tot plaats, van stad tot stad verschillen. Om dit te koppelen naar parkeerbeleid, men spreekt vaak niet voor niets van gemeentelijk parkeerbeleid. In Nederland is de situatie zo dat dit van plaats tot plaats verschilt, doordat gemeenten hier zelf de hoofdregie in vervullen.

Afsluitend is het mogelijk dat binnen dit geschetste kader niet altijd de meest rationele en efficiënte keuzen worden gemaakt. Dit kan wanneer actoren “ vast” zitten binnen de voor en door hun bepaalde sociologische institutionele context, waardoor ze beperkingen ondervinden in het maken van de juiste rationele keuzes.

### **Institutionalisme: Parkeerbeleid en ruimtelijke kwaliteit**

Binnen het eerder geschetste institutionele raamwerk, waar rationele keuzen, efficiency, macht, transactiekosten en een beperkende institutionele context, het beeld bepalen kan iets worden gezegd over parkeerbeleid en ruimtelijke kwaliteit.

Veel winkelkernen en detailhandelcentra zijn afhankelijk van bezoekers, die bepalen immers de omzet. Bezoekers kunnen worden beschouwd als actoren binnen de detailhandelsmarkt, overigens net als de winkeliers. De markt zelf kan worden beschouwd als een verzameling instituties, daarnaast zullen er in de directe omgeving ook een veelvoud aan instituties te vinden zijn. Het gedrag van de verschillende actoren wordt bepaald door de aanwezigheid, efficiency en machtsbasis van alle instituties binnen dit speelveld, alsmede de aanwezigheid van informatie over het handelen van overige actoren. Het parkeerbeleid kan op deze manier als institutie worden beschouwd dat invloed heeft op het keuzegedrag van actoren binnen deze omgeving.

De invoering van parkeerbeleid heeft invloed op consumenten, winkeliers en diens medewerkers. Deze keuzes hebben op hun beurt ook weer hun weerslag op de aanwezige instituties. Dit samenspel tussen instituties, actoren en parkeerbeleid en ruimtelijke kwaliteit vormen de kern van dit onderzoek.

Scott, W. Richard (2004) “Institutional theory” P408-14 in Encyclopedia of Social Theory, George Ritzer, ed. Thousand Oaks, CA: Sage

Boertjes, S.C. (2009), *Mind the gap. Onderzoek naar de institutionele capaciteit rond de ontwikkeling van lightrailprojecten*, Radboud Universiteit



## Bijlage 4: Effecten van parkeertariefbeleid in relatie tot menselijk gedrag.

In een studie naar de kwantitatieve effecten van parkeren (AVV, 1996) worden effecten van de invoering en ontwikkeling van betaald parkeren gegeven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen primaire, secundaire en tertiaire effecten. Primaire effecten zijn effecten op het parkeersysteem, secundaire effecten betreffen de effecten op het verkeerssysteem, en bij tertiaire effecten gaat het om de hier weer aan gerelateerde effecten, dat wil zeggen de effecten op het ruimtelijk-economisch functioneren. Deze effecten worden hieronder benoemd.

Tabel 4.1 Primaire effecten

<b>Primaire effecten</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Effecten in de bezettingsgraad</li></ul>	Met de invoering van betaald parkeren worden bezoekers voor de keuze gesteld of zij willen betalen voor de stalling van hun auto. Vaak zullen mensen de keuze maken om gebruik te gaan maken van alternatieve vervoerswijzen of hun heil gaan zoeken op nabijgelegen onbetaalde parkeerplaatsen.
<ul style="list-style-type: none"><li>• De overloop naar andere gebieden</li></ul>	Zoals eerder aangegeven zal de invoering van betaald parkeren in het ene gebied waar mogelijk kunnen zorgen voor effecten in een nabijgelegen gebied. Parkeerders kunnen immers uitwijken naar een nabijgelegen gratis parkeerterrein, of hun auto in een aangrenzende woonwijk stallen. Bij het vormen van parkeerbeleid dient rekening gehouden te worden met deze netwerkeffecten van betaald parkeren.
<ul style="list-style-type: none"><li>• Het type parkeerplaats</li></ul>	Wanneer gemeenten een vorm van betaald parkeren invoeren binnen hun gemeentegrenzen dan heeft dit gevolgen voor het type parkeerplaats dat vaker gebruikt gaat worden door bezoekers. Duurdere parkeerplaatsen in het centrum zullen bijvoorbeeld een toename van P&R plaatsen bevorderen, of wanneer men toch van plan is veel te betalen voor een parkeerplaats dan maar gelijk in een parkeergarage en niet meer buiten in de open lucht. Al met al heeft de invoering van betaald parkeren invloed op de keuze van het type parkeerplaats.
<ul style="list-style-type: none"><li>• De zoektijd</li></ul>	De invoering van betaald parkeren verlaagd de parkeerdruk op parkeerplaatsen in een centrumgebied. Daarnaast wordt veelal het langparkeren tegengegaan. Deze beide factoren zorgen voor een grotere en betere doorstroming op parkeerplaatsen, waardoor zoekverkeer zal worden verminderd of afneemt.

<ul style="list-style-type: none"> <li>• De loopafstanden</li> </ul>	Hoe duurder een parkeerplaats wordt hoe korter de loopafstand is die men bereid is af te leggen. Mensen zijn uiteraard bereid om langer te lopen voor gratis parkeerplekken.

Tabel 4.2 Secundaire effecten

<b>Secundaire effecten</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Verandering vervoermiddelenkeuze.</i></li> </ul>	Wanneer de kosten van parkeren toenemen dan zal de regulerende werking van prijs een alternatieve afstemming tussen vraag en aanbod vereisen. Dit effect leidt ertoe dat mensen vaker een keuze zullen maken voor alternatieve vervoerswijzen.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Bestemmingskeuze</i></li> </ul>	Bezoekers van winkelcentra met betaalde parkeerplaatsen zullen constant een afweging maken of de geboden kwaliteit in het winkelgebied opweegt tegen de gevraagde prijs. Is deze verhouding elders beter dan zullen bezoekers een alternatieve bestemming verkiezen.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Congestie.</i></li> </ul>	Het beïnvloeden van bezoekersgedrag kan leiden tot minder verkeer en dus een afname in congestie betekenen. Daarnaast kan het tegenovergesteld ook worden gesteld. Betaald parkeren in de ene plaats kan een toename van verkeer en dus congestie in een andere plaats veroorzaken.

Tabel 4.3 Tertiare effecten

<b>Tertiaire effecten</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Bedrijfsverhuizingen</i></li> </ul>	Bedrijven zullen bij de invoering van betaald parkeren de afweging maken of een bedrijfsmigratie niet voordeliger is dan het betalen van parkeertarieven of het betalen van eigen parkeervoorzieningen.

Tevens zijn in deze studie de effecten van de **verhoging van parkeertarieven** in kaart gebracht, de effecten zijn in principe hetzelfde als de effecten die benoemd zijn bij de invoering van betaald parkeren:

Tabel 4.4 Primaire effecten

<b>Primaire effecten</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Effecten in de bezettingsgraad</i></li> </ul>	Keuze parkeerplaats (o.a. negatief verband tussen loopafstand en parkeertarieven, nauwelijks verband tussen maximale parkeerduur en parkeertarieven)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Verandering totale parkeertijd.</i></li> </ul>	

Tabel 4.5 secundaire effecten

<b>Secundaire effecten</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Verandering vervoermiddelenkeuze.</i></li> </ul>	(daling autogebruik, sterk lokaal, beperkter regionaal.).