Onderwerp: Parkeren in Nederland

Notitie

Datum: 26 mei 2014

Over welke informatie kan de 'parkeermarkt' haar visie en standpunten baseren als het gaat om algemene vragen over de aard, omvang en gebruik van het parkeerareaal op nationaal niveau? Een relatief makkelijke vraag maar helaas is het antwoord minder makkelijk te geven. Zie hier één van de zwaktes van de parkeermarkt. Als aard, omvang en prestatie van het parkeerareaal niet eenduidig is, hoe kun je dan relevante beleidsmatige en financieel-/economische keuzes formuleren en beslissingen nemen? Of zelfs, hoe kan de relevantie van deze markt worden geschetst dan wel kan worden benoemd of er sprake is van een zodanig marktfalen dat ingrepen door de wetgever (zoals het wetsvoorstel 'betalen per minuut') door middel van een wet rechtvaardigt?

Dit geldt in het algemeen niet alleen voor te maken keuzes op nationaal niveau. De praktijk laat zien dat zelfs op lokaal niveau de inzichten in de aard, omvang, beschikbaarheid en prestatie van het parkeerareaal over het algemeen zijn beperkt tot dat deel van het parkeerareaal dat een vorm van parkeerregulering (betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren, blauwe zone e.d.) kent. Het niet-gereguleerde parkeerareaal alsmede het areaal dat wordt geëxploiteerd door private partijen is meestal niet eenduidig gedefinieerd.

De oorzaken hiervan zijn gelegen in een aantal factoren, zoals:

- De verantwoordelijkheid voor het openbare parkeerareaal is gedecentraliseerd (lokale overheden). Het rijk bemoeit zich nog nauwelijks met het 'parkeerdossier'. De bundeling van decentrale data naar een overkoepelend (nationaal) niveau is momenteel wel gaande. Zo wordt er gewerkt aan Nationaal Parkeer Register (NPR, zie www.nationaalparkeerregister.nl).
- Private partijen (beleggers en exploitanten) zijn tot op heden maar in beperkte mate bereid om data 'te delen'. De één meer dan de ander. Elke exploitant ontsluit wel via meerdere kanalen (o.a. eigen websites) de omvang, ligging, tarieven en beschikbaarheid per locatie van haar parkeerlocaties. Er is echter nog geen overkoepelende database.

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

KvK Haaglanden 28108453 BTW NL 8154.15.394 B01

Nieuwstraat 4 2266 AD Leidschendam T +31(070) 3177 005 E info@spark-parkeren.nl W www.spark-parkeren.nl

1 Parkeerplaatsen totaal

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

- 10 miljoen openbare parkeerplaatsen, waarvan
  - 8,0 miljoen plaatsen op straat
  - 1,79 miljoen parkeerplaatsen op terreinen
  - 0,21 parkeerplaatsen in garages
- 3 miljoen parkeerplaatsen bij bedrijven (werknemers/bezoekers)
- 1,4 miljoen parkeerplaatsen bij woningen (op eigen terrein, carports etc.)

2 Openbare parkeerplaatsen op straat

Er zijn naar schatting dus 9,79 miljoen parkeerplaatsen op straat en op parkeerterreinen. Hiervan zijn naar schatting 1,2 miljoen parkeerplaatsen gereguleerd (betaald parkeren/ vergunningen etc.). De lokale overheden zijn hiervoor verantwoordelijk (eigendom en exploitatie).

3 Openbare parkeerplaatsen in garages

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

Van deze 210.000 parkeerplaatsen zijn ca. 120.000 parkeerplaatsen gereguleerd (betaald parkeren). Deze 120.000 parkeerplaatsen vertegenwoordigen in ieder geval het privaat geëxploiteerde deel van de openbare plaatsen in garages. De overige ca. 90.000 parkeerplaatsen zijn openbaar toegankelijk. Wat niet wil zeggen dat ze daarmee niet privaat geëxploiteerd worden. Er wordt in ieder geval geen parkeertarief geheven in deze garages.
De aanname is dat ca. 80% van alle parkeergarageplaatsen (= 168.000 plaatsen) privaat wordt geëxploiteerd, mede vanwege het fiscale kader (BTW-afdracht en -terugvordering)
Er van uitgaande dat de 80% van alle parkeergarageplaatsen privaat wordt geëxploiteerd en deze verhouding ook zou gelden voor het aantal parkeervoorzieningen, zou betekenen dat van de in totaal 500 parkeervoorzieningen ca. 400 privaat en 100 publiek worden geëxploiteerd.

We weten wel dat ca. 45% van de 210.000 parkeerplaatsen publiek eigendom zijn, derhalve ca. 94.500 plaatsen. De overige 115.500 plaatsen zijn privaat eigendom. Ook hiervan geldt dat niet

bekend is hoe dit is verdeeld over de 500 parkeervoorzieningen. Ook hier zou dit naar rato kunnen zijn, dus 225 parkeergarages in publiek eigendom en 275 parkeergarages in privaat eigendom.

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

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

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

Voor zover de parkeergarages privaat eigendom zijn c.q. privaat worden geëxploiteerd, zijn de volgende 5 private partijen het meest actief:

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

De lijst met private eigenaren en exploitanten is echter oneindig, mede gezien veelal op lokaal niveau acterende solisten. Een exacte opgave hiervan is dan ook niet voorhanden. Zo ook niet wat het relatieve aandeel is van de 5 genoemde, meest voorkomende private partijen.

4 Gebruik openbare plaatsen

Uit beschikbare parkeeronderzoeken blijkt er gemiddeld niet of nauwelijks een verschil te zijn tussen de parkeerduur van consumenten op straat en in parkeergarages. Het aandeel ultra-kortparkeerders (tot 15 minuten) is op straat wel groter dan in parkeergarages.
De totale gemiddelde parkeerduur van consumenten – waarmee bedoelend de binnenstad-bezoekers e.d. – bedraagt grosso modo ca. 1 uur en 45 minuten.
De gemiddelde parkeerduur is gerelateerd aan het parkeermotief. Wanneer dat motief 'winkelen' is, neemt de parkeerduur toe met de omvang en aantrekkelijkheid van de bestemming. Zo is de gemiddelde parkeerduur in Amsterdam op sommige locaties ca. 4 uur..

Het lijkt ons niet aannemelijk dat de aard van de eigenaar of exploitant (publiek of privaat) van invloed is op de parkeerduur van de gebruiker. In de meeste gevallen is de gebruiker niet op de hoogte van de eigenaar van de garage c.q. speelt dit nauwelijks een rol in zijn parkeerlocatiekeuze (deze is vooral ingegeven door ligging en bekendheid).

5 Tenslotte

Het CDA geeft in haar reactie op het wetsvoorstel aan dat er in het wetsvoorstel wordt gesteld dat er in de meeste gevallen sprake is van één aanbieder van parkeergelegenheid en dat daarmee de facto sprake is van een plaatsgebonden monopolie. De Afdeling advisering van de Raad van State merkt daarbij aanvullend op dat in de toelichting bij het wetsvoorstel informatie ontbreekt over het veronderstelde plaatsgebonden monopolie. De CDA-fractie stelt vervolgens de volgende 2 vragen over deze plaatsgebonden monopolie:

1. Is er feitelijke informatie over plaatsgebonden monopolie op basis van empirisch onderzoek?
2. Is er een indicatie te geven van in hoeveel parkeergarages nog niet per minuut kan worden betaald?

Ad 1.

Hiervan is geen integraal onderzoek beschikbaar.

Doordat het straatparkeren het grootste aandeel in het parkeeraanbod vervult, aangevuld met ca. 45% van gemeenten die plaatsen in de parkeergarages exploiteren, is het al snel het geval dat de gemeente dominant is in de beprijzing en betaalmogelijkheden van het lokale parkeerareaal. Desalniettemin zijn er ook steden waarbij een relevant deel (> 20%) van de openbare plaatsen door private partijen worden geëxploiteerd. Dit komt meestal voor in grotere gemeenten met aantrekkelijke binnensteden omdat aldaar een investeringsklimaat vor private partijen is ontstaan

Ad 2.

Het principe van 'betalen per minuut is nog eerder uitzondering dan regel.'Naar schatting wordt slechts op maximaal 10% van de plaatsen in parkeergarages (dus op ca. 12.000 van de 120.000 gereguleerde plaatsen in garages) een vorm van 'betalen per minuut' gehanteerd.