

Samenvatting

Veel mensen kunnen zich het typisch Amerikaanse beeld voor de geest halen van een winkeltje dat als eilandje in een schier eindeloze grijze oceaan van asfalt dobbert. De statistieken onderschrijven dit beeld. Het totale parkeeroppervlak in de Verenigde Staten is ongeveer gelijk aan de helft van Nederland, terwijl alle winkelcentra bij elkaar minder ruimte dan de provincie Utrecht innemen.

Doorgaans is het niet rendabel om zoveel parkeerruimte aan te bieden, omdat de baten hiervan in geen verhouding staan tot de kosten (bestaande uit niet alleen de aanleg- en onderhoudskosten, maar vooral ook de alternatieve kosten). Dit is een bekend probleem in de parkeermarkt, die vaak wordt verstoord omdat de overheid te hoge parkeernormen voorschrijft of parkeren (impliciet) subsidieert. De verstoring in de parkeermarkt heeft implicaties voor andere markten. In dit proefschrift heb ik de welvaartsverliezen van verstoringen op de parkeermarkt in beeld gebracht.

Parkeren is vaak gratis. Stadscentra zijn daarop de uitzondering, want daar moeten bezoekers al sinds jaar en dag flink voor een parkeerplek betalen. Bewoners kunnen daarentegen vaak gebruikmaken van parkeervergunningen. Deze vergunningen worden onder de marktprijs verstrekt, wat betekent dat de lokale overheid het gebruik van parkeerruimte door eigen bewoners impliciet subsidieert. Een mogelijk gevolg van de parkeersubsidie is dat de vraag naar parkeerruimte door bewoners stijgt, hetgeen stimuleert dat er meer parkeerruimte wordt aangelegd. De kosten daarvan zijn hoog, vooral bij ondergrondse parkeergarages.

In hoofdstuk 2 heb ik de maatschappelijke kosten (het welvaartsverlies) berekend dat ontstaat door de uitgifte van parkeervergunningen aan bewoners in de buurt van winkelcentra. In deze winkelcentra maken zowel de bewoners als het winkelend publiek gebruik van dezelfde parkeerplaatsen, maar betalen ze een verschillende prijs. Doordat de bewoners een lage prijs betalen, neemt de vraag naar parkeerruimte door bewoners toe. Dit blijkt een prijsopdrijvend effect te hebben, omdat de aanlegkosten van parkeerplaatsen toenemen naarmate er meer parkeerruimte wordt aangeboden (de elasticiteit hiervan is ongeveer 1). De rekening hiervan komt grotendeels bij de bezoekers te liggen in de vorm van hogere parkeertarieven voor bezoekers. Zij nemen 80 tot 90 procent van het welvaartsverlies van 275 euro per vergunning per jaar voor hun rekening.

Een ander effect van goedkope parkeervergunningen is een stijging van autobezit. In het stadscentrum van Amsterdam bespaart een parkeervergunning een autobezitter jaarlijks ongeveer drieduizend euro aan parkeerkosten, waardoor er jarenlange wachtlijsten voor vergunningen zijn ontstaan. De wachtlijsten verhogen de kosten van autobezit, omdat (nieuwe) bewoners die op de wachtlijst staan de marktprijs voor parkeren betalen.

In hoofdstuk 3 heb ik becijferd dat het autobezit van huishoudens met twee procentpunten afneemt voor ieder jaar dat ze op de wachtlijst staan. Dit impliceert dat

extra parkeervergunningen autobezit en daarmee parkeerdruk verhoogt. De maatschappelijke kosten van extra parkeerruimte zijn ongeveer 270 euro per vergunning per jaar, ofwel drieënhalf miljoen euro voor het stadscentrum van Amsterdam. De maatschappelijke kosten worden grotendeels door de rijkere huishoudens veroorzaakt, omdat zij meer auto's bezitten, waardoor ze het grootste gedeelte van de parkeersubsidies opstrijken. Langere wachtlijsten kunnen de maatschappelijke kosten echter met wel 65 procent terugdringen.

Door de uitgifte van parkeervergunningen ligt het autobezit in stadscentra hoger dan wat maatschappelijk gezien optimaal is. Toch is de situatie niet meer zo problematisch als in de jaren 80, toen de auto in krappe steden als Amsterdam aan zijn succes ten onder leek te gaan. De voertuigen hadden vaak niet alleen alle voor hen beschikbare parkeerruimte in gebruik, maar daarnaast vaak ook de straat en de stoep. Om de overlast door de vele geparkeerde auto's weg te nemen, werd in de jaren 90 in de grote steden in Nederland op grote schaal betaald parkeren ingevoerd. Hebben de bewoners daar ook van geprofiteerd?

In hoofdstuk 4 heb ik die mogelijkheid onderzocht voor Amsterdam en Utrecht door de effecten van beleid op huizenprijzen te analyseren. Het idee is dat als de leefbaarheid in een straat of buurt omhooggaat door de invoering van betaald parkeren, dit is terug te zien in *hogere* huizenprijzen. Omgekeerd jaagt de invoering van betaald parkeren de bewoners op extra kosten vanwege de kosten van een parkeervergunning, wat juist tot *lagere* huizenprijzen kan leiden. De analyse wijst uit dat de twee effecten tegen elkaar opwegen en dat de invoering van betaald parkeren *geen* effect heeft gehad op de huizenprijzen. Hoewel de bewoners zelf niet direct hebben geprofiteerd van betaald parkeren, profiteert de stad er wel van door hogere inkomsten uit parkeren.

Net als bewoners betalen werknemers mede vanwege belastingtechnische redenen vaak niet voor parkeren bij de werkgever. Hierdoor gaan ze eerder met de auto naar het werk, wat maatschappelijke kosten met zich meebrengt. Wanneer het aantal werknemersparkeerplaatsen wordt verminderd (bijvoorbeeld omdat een deel van de parkeerruimte een andere bestemming krijgt), kan het invoeren van betaald parkeren voor medewerkers een interessante en kostenefficiënte oplossing zijn om de vraag naar parkeren beter op het aanbod aan te laten sluiten. Betaald parkeren voor werknemers is in het algemeen zeldzaam, maar wel gebruikelijk bij ziekenhuizen.

In hoofdstuk 5 heb ik de invloed van tariefsverhogingen op de vraag naar parkeren geschat voor het *academisch ziekenhuis Maastricht*. Dit ziekenhuis besloot de parkeertarieven voor de werknemers te herzien nadat een deel van het parkeerterrein een andere bestemming had gekregen. De tarieven gingen het sterkst omhoog voor de werknemers die dichtst bij het ziekenhuis woonden. Daarnaast was er een beloning voor werknemers die in de wintermaanden met de fiets naar het werk kwamen. Uit de resultaten blijkt dat de verhoging van het dagtarief de parkeervraag met 5 procent doet afnemen, terwijl de ingevoerde maandtarieven voor een verdere afname van 2 procent zorgen. De prijselasticiteit van parkeren door werknemers wordt op $-0,3$ geschat, en is

onafhankelijk van de woon-werkafstand. Het welvaartsverlies van gratis parkeren is in dit geval 60 euro per parkeerplaats per jaar. Daarnaast is er sterk indirect bewijs dat de fietsbeloning de parkeervraag doet verminderen.

Samenvattend brengt gratis parkeren hoge maatschappelijke kosten met zich mee. De invoering van betaald parkeren in veel steden heeft deze kosten sterk verminderd, maar niet helemaal, omdat bewoners een beroep kunnen doen op parkeervergunningen, waardoor ze alsnog (te) goedkoop kunnen parkeren. In de binnensteden en Nederlandse winkelcentra schat ik de maatschappelijke kosten op ongeveer 300 euro per vergunning per jaar. De invoering van betaald parkeren heeft geen invloed op de huizenprijzen gehad, wat betekent dat de afgenomen parkeeroverlast opweegt tegen de kosten van deze vergunningen.