
BAAS IN EIGEN BUURT

EEN ONDERZOEK NAAR PERSPECTIEVEN OP GEMEENTELIJK
PARKEERBELEID EN DE ROL DIE PARKING BENEFIT DISTRICTS HIERIN
KUNNEN SPELEN



Auteur: Loek van Beers
Studentnummer: S4498453
Radboud Universiteit Nijmegen
Faculteit der Managementwetenschappen
Opleiding Bestuurskunde
Master thesis
31 maart 2021
Begeleider: Dr. Pieter Zwaan



Radboud Universiteit Nijmegen

Afbeelding: SP (2020).

VOORWOORD

Voor u ligt mijn master thesis 'Baas in eigen buurt: een onderzoek naar perspectieven op gemeentelijk parkeerbeleid en de rol die Parking Benefit Districts hierin kunnen spelen'. Dit werk is geschreven in het kader van de afronding van de master bestuurskunde waarin ik mij heb gespecialiseerd in publiek management. De thesis ligt in het verlengde van de stageopdracht die ik bij Gemeente Venlo heb uitgevoerd waarin ik een intern onderzoek heb uitgevoerd naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van het door het college van burgermeester en wethouders gevoerde parkeerbeleid. Naar aanleiding van deze taak ben ik mij gaan verdiepen in het onderwerp, en in het relatief beperkte aanbod aan kennis over het parkeerdomein viel één ding op: het faciliteren en exploiteren van parkeerplaatsen brengt buiten het feit dat het autobezitters de mogelijkheid geeft om hun auto stallen eigenlijk enkel nadelen met zich mee. De maatschappelijke impact van parkeren in combinatie met het feit dat parkeren zowel in academische als in bestuurlijk-politieke zin met betrekking tot kennisaanbod een onderbelicht thema is was voor mij aanleiding om mij verder te verdiepen in de parkeerwereld. Daarnaast slaat dit onderzoeksthema een mooie brug tussen bestuurskunde en de bachelorstudie die ik hiervoor heb afgerond, namelijk geografie, planologie en milieu.

Op advies van en in samenspraak met mijn begeleider Pieter Zwaan heb ik besloten om Q-methodologie te gebruiken in dit onderzoek. Dit was voor mij een nieuwe onderzoeksmethode, en het gebruik hiervan heb ik dan ook zeker als uitdagend en leerzaam ervaren. De methode bleek gelukkig ook verenigbaar met de restricties die van kracht waren met betrekking tot reizen en contact, gezien het mogelijk was om Q online uit te zetten. Mocht u, de lezer, deze thesis jaren na publicatie lezen en niet begrijpen waar ik aan refereer: dit onderzoek is uitgevoerd in de periode waarin de wereld te maken had met de covid-19 pandemie. Deze situatie heeft er onmiskenbaar voor gezorgd dat het gehele proces van de thesis langer heeft geduurd dan in normale omstandigheden, vooral omdat mogelijkheden voor contact beperkter waren. Tot mijn genoegen heeft Pieter, mijn begeleider, altijd begrip gehad voor de vertragingen die mede hierdoor zijn opgelopen. Hem wil ik dan ook graag als eerst bedanken: voor zijn adviezen, zijn enthousiasme en zijn betrokkenheid.

In totaal hebben achttien respondenten deelgenomen aan mijn onderzoek. Hen wil ik graag enorm bedanken voor hun participatie en input. ik hoop dat ik met mijn bevindingen iets waardevols aan de wereld van het parkeren terug heb kunnen geven. Daarnaast wil ik het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI) bedanken voor het uitzetten van mijn onderzoek onder ambtenaren die zich met parkeren bezig houden.

Verder rest mij niets anders dan u veel leesplezier toe te wensen!

Loek van Beers,

Nijmegen, 31 maart 2021

ABSTRACT

Parkeren kan gezien worden als een noodzakelijk kwaad: er moeten parkeerplaatsen zijn om auto's kwijt te kunnen maar daarbuiten kent het faciliteren van parkeerplaatsen eigenlijk alleen maar negatieve effecten. Een constatering die vaak in academische en grijze literatuur terug te lezen valt is dat de kosten van het parkeerproduct – zowel financieel als in andere opzichten – niet in proportie staan met de tarieven die door gemeenten gevraagd worden voor het gebruiken van een parkeerplaats. Donald Shoup (2005) constateert dat een stijging van parkeertarieven benodigd is maar hij ziet tegelijkertijd dat er hoge politieke en maatschappelijke barrières bestaan om dit door te voeren. Een manier waarmee deze barrières volgens hem doorbroken kunnen worden is door *Parking Benefit Districts* in te voeren. De essentie van Parking Benefit Districts is dat de parkeergelden die in een bepaald gebied zijn opgehaald direct beschikbaar zullen worden voor investeringen in datzelfde gebied. Doordat de resultaten van het heffen van parkeertarieven direct zichtbaar zullen worden hoopt men te bewerkstelligen dat bewoners, winkeliers en bezoekers het nut van betaald parkeren zullen inzien en daarmee meer steun zullen tonen voor hogere parkeertarieven.

In deze thesis is aan de hand van Q-methodologie onderzocht welke perspectieven op het parkeerdomein onder parkeeramtenaren die werkzaam zijn bij Nederlandse gemeenten bestaan, waarbij specifiek is bekeken hoe het concept Parking Benefit Districts binnen de kaders van de gevonden perspectieven past. Hierbij is aan de respondenten een set stellingen voorgelegd welke is gebaseerd op vier kernvragen voor beleid van Hemerijck (2003) in combinatie met kennis uit de academische en grijze literatuur over het parkeerconours. Aan de hand van het analyseproces kan gesteld worden dat er drie hoofdperspectieven van elkaar gescheiden kunnen worden: Ten eerste het discours *hogere drempels*, dat zich kenmerkt door een afkeur tegen gratis parkeren en het zoveel mogelijk faciliteren van de autogebruiker. Het discours *vrij baan voor de auto* kan als relatief 'autovriendelijk' worden beschouwd'; hier wordt parkeren het liefst zoveel mogelijk gratis wordt aangeboden. In het derde discours – *het OV op de rails* – wordt de noodzaak voor investeringen in het openbaar vervoer heel sterk uitgesproken. Bij twee van deze discourses, *hogere drempels* en *het OV op de rails*, kan verwacht worden dat Parking Benefit Districts binnen de geschetste kaders valt en daarmee een mogelijk optie zou kunnen zijn als implementeerbaar beleidsinstrument. Met betrekking tot het discours *vrij baan voor de auto* wordt dit niet realistisch geacht, primair vanwege de afkeer die daar bestaat tegen het heffen van parkeertarieven.

Dit onderzoek stelt enkel het bestaan van de genoemde perspectieven in Nederlandse context vast; vervolgonderzoek zou uit moeten wijzen in welke mate deze perspectieven binnen de onderzoekspopulatie voorkomen en in welke mate Parking Benefit Districts binnen de onderzoekspopulatie gesteund wordt.

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding.....	7
1.1	Aanleiding.....	7
1.2	Probleemstelling.....	9
1.3	Maatschappelijke –en wetenschappelijke relevantie	10
1.4	Leeswijzer	11
2.	Beleidskader	11
3.	Theoretisch kader.....	13
3.1	Kernvragen van beleid.....	13
3.2	Past het?.....	15
3.3	Hoort het?	18
3.4	Werkt het?.....	20
3.5	Mag het?.....	22
3.6	Conceptueel model	24
4.	Methodologie	26
4.1	Q-methodologie	26
4.2	Q-set	27
4.3	P-set.....	29
4.4	Dataverzameling.....	30
4.5	Factoranalyse	31
4.6	Methodologische reflectie	32
5.	Analyse & Resultaten	35
5.1	Consensusstellingen	36
5.2	Factor A: <i>Hogere drempels</i>	37
5.3	Factor B: <i>Vrij baan voor de auto</i>	41
5.4	Factor C: <i>Het OV op de rails</i>	46
5.5	Factoren in het licht van Parking Benefit Districts	50
6.	Conclusie	59
7.	Aanbevelingen.....	62
8.	Discussie	64
	Literatuurlijst	67
	Appendix I: <i>Gehanteerde Q-set; stellingen met bijbehorende stellingnummers</i>	70
	Appendix II: <i>Correlatiematrix Q-sorts</i>	72
	Appendix III: <i>Correlatie tussen factorscores</i>	73
	Appendix IV: <i>Typische sortering van de Q-set, Factor A</i>	74
	Appendix V: <i>Typische sortering van de Q-set, Factor B</i>	76
	Appendix VI: <i>Typische sortering van de Q-set, Factor C</i>	78

Appendix VII: <i>Sortering van de Q-set aansluitend bij de ideaaltypische vorm van Parking Benefit Districts</i>	80
Appendix VII: Schermopnamen van de ontwikkelde website voor de dataverzameling.....	81

1. INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Auto's behoeven parkeerplekken, bij het beginpunt en bij de bestemming. Ze staan namelijk circa 95% van de tijd stil. De afgelopen decennia is de vraag naar parkeerplekken in de meeste steden sterk toegenomen vanwege de groei van het aantal auto's op de weg. Ondanks het groeiende aantal parkeergarages zijn veel steden vaak niet in staat om de verkeersdruk op piekmomenten op te vangen. Vaak gaan automobilisten dan op straat parkeren, zelfs wanneer dit niet is toegestaan (Biswas, Chandra & Ghosh, 2017). Parkeermogelijkheden spelen een rol binnen het integrale vraagstuk van bereikbaarheid van stedelijke gebieden. Het is van invloed op het gedrag van mensen en daarmee op de locaties waarin commerciële en residentiële ontwikkeling plaatsvindt. Daarnaast hangen parkeeraanbod en verkeerscongestie met elkaar samen; het zoeken naar een parkeerplaats zorgt namelijk voor drukte op de weg (Brueckner & Franco, 2017). Op basis van Europese en Amerikaanse studies stelt Shoup (2006, p. 479) dat op zijn minst 8% van het totale autoverkeer veroorzaakt wordt door het zoeken naar vrije parkeerplaatsen. Parkeren wordt in de literatuur dan ook erkent als een van de belangrijkste oorzaken van verkeerscongestie (Shoup, 2005; Litman, 2016; Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2018). In Nederland hoeft bij 24% van de verplaatsingen ca. 1 minuut gezocht te worden naar een vrije parkeerplaats; slechts 1% moet meer dan 3 minuten zoeken (Ommeren, 2012). In stedelijke gebieden wordt geschat dat het zoeken naar een vrije parkeerplaats tot 5-20% extra verkeer leidt (CROW, 2014).

Vaak wordt de vraag naar parkeren in een specifiek gebied echter overschat waardoor een overschot aan aangeboden parkeerplaatsen ontstaat. De minimaal benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen voor een bepaald gebied wordt dan te hoog geschat. De ongebruikte plekken – zeker wanneer het om parkeergarages gaat – kosten onnodig veel geld en nemen daarnaast ruimte in die voor andere bestemmingen gebruikt kan worden (Shoup, 2005). Volgens Shoup wordt in de Verenigde Staten per jaar – op basis van de kosten voor het beschikbaar stellen van parkeerplaatsen – tussen 127 miljard en 374 miljard dollar gesubsidieerd aan autobezitters in de vorm van parkeerplaatsen. Ter vergelijking; per jaar wordt in de VS voor 231 miljard en 349 miljard dollar aan overheids gelden aan respectievelijk gezondheidszorg en het leger gespendeerd. Dergelijke cijfers zijn op rijksniveau in Nederland niet beschikbaar, maar het geeft aan hoe veel geld er met parkeren gemoeid is. Desondanks wordt er relatief weinig aandacht besteed aan parkeerbeleid door beleidsmakers, ruimtelijke planners en academici. Veel beslissingen op het gebied van parkeerbeleid worden op ad hoc basis gemaakt; theoretische modellen en empirisch bewijs – als deze al beschikbaar zijn – worden vaak niet gebruikt in de praktijk (Ibeas, dell'Olio & Moura, 2017). Discussies onder politici en inwoners worden dan ook zeldzaam geleid door feiten of bewijs; in plaats daarvan spelen emotie en gevoelens een grote rol (Bates, 2014). Op basis van wetenschappelijke literatuur aangaande parkeerbeleid kan men stellen dat vanuit de academische wereld een hoge mate van steun is voor paradigmaverandering in het parkeerdomein – namelijk een hogere mate van kostendekkendheid van het parkeeraanbod door hogere parkeertarieven in met name stadscentra – maar dat deze overtuiging onder politici en burgers minder zichtbaar is. Mogelijke verklaringen hiervoor kunnen gevonden worden in het gebrek aan kennis en het idee dat het verhogen van parkeertarieven op politiek en maatschappelijk gebied aan draagvlak ontbreekt. Parkeertarieven zijn immers een direct zichtbare belasting op de autogebruiker, en gezien de gemiddelde burger relatief weinig inzicht heeft in de bestedingsagenda van gemeenten is het voor hem of haar niet duidelijk welk direct voordeel het heffen van hogere parkeertarieven oplevert.

Geld dat in een parkeermeter wordt gestopt lijkt namelijk als sneeuw voor de zon te verdwijnen. Niemand weet waar het geld precies heen gaat en iedereen wil het liefst gratis parkeren, dus politici zijn terughoudend om marktconforme tarieven vast te stellen op straatparkeren (Shoup,

2005). Dit blijkt bijvoorbeeld uit de poster die op de titelpagina is afgebeeld. Deze posters zijn – toevallig in de wijk waar de onderzoeker woont – veel op de ramen te vinden; het is een initiatief van politiek partij SP om betaald parkeren in de buurt tegen te gaan (SP, 2020). De implicatie lijkt hier te zijn dat de invoering van betaald parkeren een stukje macht of eigenzeggenschap wegneemt bij buurtbewoners. Voor parkeerders is het onduidelijk wat er met de opgehaalde parkeergeld gebeurt, en door velen wordt parkeren vooral als ‘melkoe’ van de gemeente gezien. Daarnaast kunnen bewoners de overtuiging dragen dat het betalen van parkeertarieven een extra belasting is op de belastingen die zij reeds betalen (Manville, 2014). Het draagvlak voor parkeerheffingen is daarom relatief laag. De realiteit is dat de kosten voor het faciliteren van parkeervoorzieningen en het handhaven van parkeerregels voor veel gemeenten niet in zijn geheel gecompenseerd kunnen worden door de inkomsten uit betaald parkeren (van Ommeren et al., 2011; van Ommeren et al., 2014).

Inkomsten uit betaald parkeren vallen onder algemene belastingen, en kunnen daardoor door gemeenten vrij besteed worden (Vereniging van Nederlandse Gemeenten, z.d.). Een alternatieve wijze om parkeergelden te gebruiken is om ze ter beschikking te stellen voor de buurten waarin ze zijn opgehaald. Mensen hebben dan beter zicht op de besteding van het betaalde parkeergeld en zullen daarmee de wederzijde van parkeertarieven terugzien in investeringen in publieke voorzieningen in de buurt. Dit kan bewoners een betere leefomgeving bieden en het kan bijvoorbeeld een winkelgebied aantrekkelijker maken. Een dergelijke beleidsaanpak wordt doorgaans aangeduidt met de term ‘Parking Benefit Districts’. De hoofdgedachte achter dit concept is om het overschot aan opgehaalde parkeergelden terug te laten vloeien naar de gemeenschap waar ze zijn opgehaald (Shoup, 2005). Hierdoor zouden de politieke barrières – welke als grootste obstakel van tariefinvoering of tariefverhoging worden beschouwd – van het heffen van marktconforme parkeertarieven lager worden. Belanghebbenden hebben hier tevens inspraak in de besteding van het budget, en tastbare resultaten van het heffen van parkeertarieven worden zichtbaar (Johansson, Henriksson, Akerman; 2017). Het concept Parking Benefit Districts richt zich niet primair op het genereren van hogere inkomsten voor gemeenten, maar wordt ingezet ten faveure van het efficiënter verdelen van parkeerplekken. Het dient er door middel van (hogere) parkeertarieven namelijk toe te leiden dat mensen minder lang hoeven te zoeken naar een vrije parkeerplaats, dat kortparkeren gestimuleerd wordt en dat mensen gestimuleerd worden om samen in één auto een gebied te bezoeken. Parkeertarieven maken parkeren namelijk onaantrekkelijker; het invoeren of verhogen van tarieven zorgt er voor dat parkeren een zaak die meer vermeden zal worden door mensen. Het aantal auto’s op de weg zal als gevolg hiervan tevens kunnen afnemen, wat bijdraagt aan het verminderen van verkeerscongesties en de haalbaarheid van milieu-doelstellingen (Shoup, 2005).

1.2 PROBLEEMSTELLING

Het doel van dit onderzoek is om in kaart te brengen welke perspectieven er bestaan binnen Nederlandse gemeenten over het parkeerdomein en specifiek het concept Parking Benefit Districts, teneinde aanbevelingen te formuleren over de mogelijke invoering van Parking Benefit Districts als onderdeel van het gemeentelijk parkeerbeleid. De hoofdvraag die uit deze doelstelling afgeleid kan worden luidt als volgt:

Welke perspectieven zijn er onder gemeenteambtenaren over het parkeerdomein te identificeren en in hoeverre zijn deze perspectieven verenigbaar met het parkeerconcept Parking Benefit Districts?

De hoofdvraag dient beantwoord te worden aan de hand van de volgende deelvragen:

- 1. Wat wordt in de wetenschappelijke literatuur verstaan onder Parking Benefit Districts?*
- 2. Onder welke condities is een effectieve toepassing van Parking Benefit Districts mogelijk?*
- 3. Hoe wordt het maatschappelijk draagvlak voor Parking Benefit Districts ingeschat?*
- 4. Hoe wordt de instrumentele werking van Parking Benefit Districts beoordeeld?*
- 5. Hoe passen Parking Benefit Districts binnen de prioriteitstelling van beleidsmakers voor het parkeerbeleid?*

KORTE VOORUITBLIK

Dit onderzoek kent een toetsend karakter. Als eerste wordt het parkeerconours alsmede de benodigde condities voor een effectieve toepassing van Parking Benefit Districts vastgesteld. Vervolgens wordt door middel van Q-methodologie onderzocht welke perspectieven op het parkeerdomein kunnen worden achterhaald, waarbij wordt beoordeeld in hoeverre de principes en condities voor een effectieve toepassing van Parking Benefit Districts verenigbaar zijn met de gevonden perspectieven in de onderzoekspopulatie. Tot slot worden aanbevelingen gedaan met betrekking tot de implementatie van Parking Benefit Districts alsmede parkeerbeleid in breder perspectief.

1.3 MAATSCHAPPELIJKE –EN WETENSCHAPPELIJKE RELEVANTIE

Bij ruimtelijke planners is parkeerbeleid onderbelicht ondanks de grote hoeveelheid geld die ermee gemoeid is. Veel planners zien alleen parkeerproblemen wanneer er weinig parkeerplekken bestaan, dat wil zeggen; minder aanbod van parkeerplekken dan vraag naar parkeerplekken. Echter is het zo dat een te hoog aanbod aan parkeerplekken ook negatieve effecten kent. Het gaat dan over verspilling van gemeentelijke budgetten, degradatie van stedelijk design, onnodige hoeveelheid aan ondroodringbaar oppervlak – wat van invloed is op waterwegloop – en tevens wordt overmatig gebruik van auto's gestimuleerd (Shoup, 2005). Er is voor beleidsmakers daarnaast erg weinig houvast voor het opstellen van parkeerbeleid: er zijn geen tekstboeken of 'bijbels' voor parkeerbeleid. Mede hierdoor wordt vaak gestuurd op opvang van parkeerbehoefte. Omdat parkeren een kwestie is die een groot deel van de bewoners betreft, is de lokale politiek erg gevoelig voor geluiden uit de samenleving over parkeervraagstukken. Beslissingen met betrekking tot parkeren worden daarom sterk beïnvloed door de maatschappelijke opinie. Omdat de mate van conflict en ambiguïteit over het onderwerp parkeren relatief hoog is, komt *Symbolic implementation* – zoals Matland (1995) dat beschrijft – in hoge mate voor bij parkeerbeleid van gemeenten. Meer kennis over de uitwerkingen van interventies met betrekking tot parkeren kan ambiguïteit verlagen, en kan daarom bijdragen aan een rationeler, meer gefundeerd parkeerbeleid. Tevens is er onder academici die zich richten op parkeren consensus over het idee dat politieke en maatschappelijke weerstand tot de grootste barrières voor het hervormen van parkeerbeleid behoren. Gezien de zichtbare trend van het laatste decenium in de wetenschappelijke literatuur dat de manier waarop het parkeerproduct veelal geëxploiteerd wordt verouderd is zou het creëren van draagvlak voor een mogelijke paradigmaverandering voor parkeerbeleid gewenst zijn. Meer kennis over de uitwerking van Parking Benefit Districts zou kunnen bijdragen aan het vergroten van draagvlak van dit concept en andere vernieuwingen in het gemeentelijk parkeerbeleid in Nederland. Daarnaast verandert de wereld van mobiliteit snel. Er gaat momenteel veel aandacht uit naar nieuwe vormen van autogebruik in de vorm van gedeeld autogebruik, duurzamere auto's en zelfrijdende auto's, maar parkeren wordt daarbij vrijwel altijd over het hoofd gezien. Meer aandacht voor de rol van parkeren zou een bijdrage kunnen leveren aan een meer integraal –en duurzaam mobiliteitsbeleid in de toekomst.

Met betrekking tot het academische terrein kan parkeren worden gezien als een blinde vlek in studies over automobilititeit (Shoup, 2005). In literatuur omtrent mobiliteit en transport wordt erg weinig aandacht besteedt aan het onderwerp parkeren, ondanks de overtuiging van veel academici dat het een enorm belangrijke zaak is waar nog veel ruimte voor terreinwinst is (Barter, 2014; Brueckner & Franco, 2016; Martens, Sneijderberg & Talens, 2012; Shoup, 2005). Er zijn dan ook nog relatief weinig studies gedaan naar parkeerbeleid. Het thema parkeren speelt echter een belangrijke rol in beleidsterreinen als mobiliteit en ruimtelijke ordening. De effecten hiervan zouden niet op waarde worden geschat, stelt Shoup (2005). Veel ruimtelijk problemen als congestie, stedelijke uitbreiding maar ook luchtvervuiling worden wel opgemerkt in de academische wereld maar worden vrijwel nooit verbonden aan het onderwerp parkeren. Parking Benefit Districts als concept is vrijwel alleen in de Verenigde Staten geïmplementeerd en onderzocht. Er heeft één onderzoek naar Parking Benefit Districts buiten Amerikaanse context plaatsgevonden waarbij een pilot in Stockholm is uitgevoerd (Johansson et al. 2017). De resultaten van de pilot waren overwegend positief, maar ten tijde van publicatie was tevens nog veel onzekerheid over de uitwerking van Parking Benefit Districts op langere termijn. Meer onderzoek in Europese context over dit onderwerpt draagt bij aan verdere kennisuitbreiding over dit concept en aan kennis over het domein van parkeren in het algemeen.

In het volgende hoofdstuk wordt een beleidskader gepresenteerd waarin de achtergrond van Parking Benefit Districts verder zal worden uitgelicht. In hoofdstuk 4 wordt een theoretische kader gepresenteerd waarin aan de hand van de vier kernvragen over beleid van Hemerijck (2003) alsmede academische en grijze literatuur het parkeerconours wordt beschreven. Het theoretisch kader fungeert tevens als fundament voor de opgestelde Q-set die voor dataverzameling wordt gebruikt. In hoofdstuk 5 worden de bevindingen uit het analyseproces gepresenteerd waarna de beantwoording van de hoofd –en deelvragen aan bod komt in het conclusiehoofdstuk. Het zevende en tevens laatste hoofdstuk staat in het thema van aanbevelingen aangaande de mogelijke implementatie van Parking Benefit Districts alsmede parkeerbeleid in breder perspectief.

2. BELEIDSKADER

Parkeren is voor beleidsmakers een ingewikkeld punt. Er zijn ten eerste een aantal misverstanden over parkeerbeleid die zowel door burgers als beleidsmakers worden gedragen, zoals het idee dat gratis parkeren ook echt kostenloos is. Daarnaast worden beleidsmakers geconfronteerd met fundamentele dilemma's van parkeerbeleid. Een exemplarisch voorbeeld is de afweging tussen inkomsten uit parkeertarieven en het beperken van parkeeroverloop en verkeerscongestie, gezien die twee zaken vaak met elkaar conflicteren. Daarnaast moeten prioriteiten gelegd worden bij straatparkeren of parkeren in garages, langparkeren of kortparkeren en moeten keuzes gemaakt worden bij het aantal aangeboden parkeerplaatsen (Mingardo, 2016). Tevens is de bestaande kennis over parkeren relatief schaars. Beleidsmakers hebben een kwestie op te lossen waarvoor zij slechts beperkte informatie ter beschikking hebben: er zijn geen 'bijbels' voor parkeerbeleid (Shoup, 2005). Voor een lange periode is hetgeen dat over parkeren geschreven werd zonder wetenschappelijk basis geweest; pas sinds de laatste jaren van de jaren negentig is er enige aandacht voor parkeren in academische literatuur. Gemeentelijk parkeerbeleid is daarom vooral responsief: gemeenten richten zich in de meeste gevallen hoofdzakelijk op het opvangen van parkeervraag (Mingardo, 2016).

Bij Parking Benefit Districts is het opvangen van parkeervraag is niet het hoofddoel; daarmee breekt het ook met het responsieve karakter dat vaak in gemeentelijk parkeerbeleid te herkennen is. Het achterliggende doel van dit concept is in essentie het beperken van de negatieve effecten die parkeren en het faciliteren van parkeerplaatsen met zich meebrengen. Het idee van Parking Benefit Districts is ondanks de geringe kennis erover niet echt recent ontstaan. De eerste soortgelijke toepassing ervan leidt terug tot 1993 in Pasadena, Californië. Toentertijd is het geïntroduceerd vanwege weerstand tegen het heffen van parkeertarieven in gangbare vorm. Winkeliers gingen enkel akkoord met het heffen van parkeertarieven als dat geld ten goede zou komen van hun district. In 1997 heeft de gemeente van San Diego iets vergelijkbaars gedaan door 45% van het opgehaalde parkeergeld terug te laten vloeien naar drie populaire parkeergebieden. Vooral voor deze gebieden geldt dat deze ontwikkeling veelbelovende positieve effecten heeft laten zien (Shoup, 2005).

Naast het circulaire principe dat parkeergeld direct terugvloeit is maatschappelijke participatie een belangrijk onderdeel van Parking Benefit Districts. Er is daarbij sprake van coproductie: een samenwerking tussen burgers en overheid waarbij het ontwikkelen van publieke goederen of diensten die maatschappelijk waardevol zijn centraal staat met als doel de kwaliteit – of kwantiteit – positief te beïnvloeden. Coproductie biedt nieuwe mogelijkheden voor participatie en het zou meer maatwerk mogelijk maken (Verschuere & Steen, 2015). Dit kan leiden tot hogere kwaliteit van het besluitvormingsproces en ultiem de leefbaarheid in het betreffende gebied. Tevens kan succesvolle coproductie het vertrouwen van burgers in de overheid en de samenwerking tussen beiden vergroten. In die zin zouden Parking Benefit Districts goed binnen een zogenoemde participatiesamenleving passen. Echter bestaat ook het gevaar dat samenwerking minder succesvol verloopt dan gehoopt, of dat burgers niet actief participeren in het samenwerkingsproces. Moeizame

samenwerking tussen burgers en overheden kan leiden tot een afname van vertrouwen in het functioneren van de overheid (van Beers, 2018).

Parking Benefit Districts wordt vooralsnog niet geïmplementeerd Europa. Op het moment van schrijven van deze thesis is het concept, voor zover bekend in de academische literatuur, enkel in de Verenigde Staten toegepast. Johansson et al. (2017) hebben onderzocht wat de mogelijkheden voor dit beleidsinstrument in Europese context zijn, maar hebben zich enkel gericht tot de gemeente van Stockholm, waar een pilot is uitgevoerd. Onderzoek naar dit onderwerp in Europa staat daarmee nog in de kinderschoenen. Ruimtelijke planning in Europese context is over het algemeen meer geïntegreerd op centrale aansturing en hiërarchische planningstructuur in vergelijking met de Verenigde Staten (Johansson et al., 2017). Dit maakt dat dat planningsconcepten uit Amerikaanse context niet per se op succesvolle wijze overdraagbaar zullen zijn naar Europa. Men dient daarom bij het implementeren van Parking Benefit Districts rekening te houden met de mogelijke institutionele verschillen tussen de Verenigde Staten en Europa, en in dit geval specifiek Nederland.

Ondanks dat Nederland nog geen kennis heeft gemaakt met Parking Benefit Districts zou het gebruiken van parkeergelden ten behoeve van een specifiek doel hier niet geheel nieuw zijn. In Amsterdam werd in 2014 23% van het opgehaalde parkeergeld vrijgemaakt voor een mobiliteitsfonds. Dit fonds werd onder andere gebruikt voor het verbeteren van mobiliteit met betrekking tot het openbaar vervoer en de fiets (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2018). Mede door parkeren duur te maken en tegelijkertijd goede transportalternatieven te bieden probeert men autogebruik te ontmoedigen met als doel verkeerscongestie en verkeershinder te reduceren (Gemeente Amsterdam, 2020). Het relatief autostrenge parkeerbeleid van Amsterdam heeft er toe geleid dat in de periode 1990 tot 2008 het aantal reizen per fiets met 44% is toegenomen ten koste van het autogebruik (Gemeente Amsterdam, 2012). Dit heeft volgens de gemeente voor een significant deel te maken het de verhoogde parkeertarieven in de stad, waardoor alternatieve vormen van vervoer relatief gezien aantrekkelijker zijn geworden. Ook benoemen zij dat hoger opgeleiden gemiddeld meer fietsen dan lager opgeleiden en wordt aangegeven dat de toename van hoger opgeleiden in Amsterdam heeft bijgedragen aan de groeiende populariteit van de fiets. Ten slotte wordt gesteld dat ouderen tegenwoordig meer fietsen dan twintig jaar geleden. Er zijn onmiskenbaar parallelen zichtbaar tussen het mobiliteitsbeleid van Gemeente Amsterdam en Parking Benefit Districts; wellicht geeft dit reden om te veronderstellen dat de toepassing van het concept in een stad als Amsterdam een mogelijkheid is.

3. THEORETISCH KADER

In dit hoofdstuk wordt uitgelicht welke theoretische concepten en invalshoeken uit de wetenschappelijke literatuur voor dit onderzoek als relevant worden beschouwd. Eerst worden vier leidende vragen voor dit onderzoek uiteengezet, namelijk ‘*werkt het?*’, ‘*hoort het?*’, ‘*past het?*’ en ‘*mag het?*’. Hetgeen volgt is een theoretische beschouwing die toegepast is op het parkeerdomein in het algemeen en het concept Parking Benefit Districts aan de hand van de vier kernvragen. Op basis van de beschreven theorie wordt een conceptueel model gepresenteerd waarin de voorwaarden voor een effectieve toepassing van Parking Benefit Districts beschreven wordt. Het theoretisch kader fungeert in dit onderzoek als een uitgebreide uiteenzetting van het parkeerconours. Daarmee is dit hoofdstuk tevens de basis voor de opgestelde set stellingen; de Q-set.

3.1 KERNVRAGEN VAN BELEID

De deelvragen van dit onderzoek zijn grotendeels gebaseerd op vier kernvragen voor beleid, geïntroduceerd door Hemerijck (2003). Hemerijck beargumenteert dat goed beleid dient te voldoen aan vier kwaliteitseisen: 1) Instrumentele doelmatigheid, 2) maatschappelijke aanvaardbaarheid, 3) politiek-bestuurlijke slagvaardigheid en 4) constitutionele rechtmatigheid. De vier kwaliteitseisen zijn te vereenvoudigen tot respectievelijk ‘*werkt het?*’, ‘*hoort het?*’, ‘*past het?*’ en ‘*mag het?*’. Goed beleid is niet theoretisch te bepalen, stelt Hemerijck: beleid dient responsief te zijn, en dat is wanneer er sprake is van een gebalanceerde verhouding tussen de vier kwaliteitseisen. De vier vragen bieden geen mogelijkheden om beleid beter te kunnen legitimeren, maar onderzoek door de bril van deze vragen maakt het wel mogelijk inzichten te verschaffen in de dynamiek van processen van beleidsaanpassingen en institutionele verandering (Hemerijck, 2003). Deze typering wordt zodoende als uitgangspunt voor dit onderzoek genomen omdat het sterk rekening houdt met de institutionele context van beleid, maatschappelijk –en politiek draagvlak centraal stelt en tevens aandacht schenkt aan de instrumentele uitwerking van de beleidstheorie. Deze aspecten van beleid worden in reeds gepubliceerde onderzoeken omtrent parkeereexploitatie en Parking Benefit Districts sterk gerepresenteerd.

Gezien de beperkte mate van onderzoek naar de toepassing van Parking Benefit Districts is er geringe kennis over de voorwaarden die nodig zijn voor een adequate toepassing van dit beleidsinstrument in de praktijk. Als er in eerdere behandelingen van dit concept voorwaarden worden genoemd, is het door de lage mate van onderzoek hiernaar tevens nog niet met zekerheid te zeggen of de voorwaarden onder iedere omstandigheid of context zullen gelden. De voorwaarden die in het theoretisch kader naar voren komen zijn weliswaar theoretisch dan wel praktisch onderbouwd maar er is simpelweg nog te weinig duidelijk over Parking Benefit Districts om met volledige zekerheid te kunnen stellen dat de set voorwaarden die in dit onderzoek is opgesteld sluitend is. Men dient deze voorwaarden daarom met enige voorzichtigheid te benaderen.

CRITERIA VAN LEGITIMATIE

In essentie kunnen politiek en beleid worden gescheiden in een *input*-zijde en een *output*-zijde. De inputzijde heeft betrekking op het politieke gedeelte van beleid. Het gaat over doelen, en daarom in essentie over de reden waarom bepaald beleid gevoerd zou moeten worden. De outputzijde richt zich op de instrumentele doelmatigheid van het beleid, waarbij effectieve uitvoering centraal staat. Een begrip dat hierbij zeer belangrijk is is legitimiteit (Hemerijck, 2003). Inputlegitimiteit is een geheel normatieve aangelegenheid: beleid is namelijk alleen legitiem als er sprake is van intersubjectief gedeelde waarden en normen. Legitimiteit met betrekking tot output is afhankelijk van de mate waarin het beleid gemeenschappelijke problemen oplost. Output van beleid – en diens

legitimiteit – speelt daarnaast ook een rol in het politieke proces; de inputkant van beleid. De mate van succes van beleid en dus diens outputlegitimiteit wordt niet zelden gebruikt door politici als input voor politieke debatten en daaruit voortvloeiend beleid.

HANDELINGSORIENTATIES IN BELEIDSWETENSCHAPPEN:

In beleidswetenschappen zijn er volgens March & Olsen (1989) twee benaderingen voor het bestuderen van beleid en beleidsmakers: *Logica van consequentie* en *logica van gepastheid*.

Bij logica van consequentie staat handelen met als doel een bepaald doel te bereiken centraal. Betrokken beleidsmakers proberen met de meest doeltreffende methoden en middelen vooraf gestelde doelen te bereiken. Het gaat uit van het idee dat verschillende problemen van elkaar geseperateerd zijn en het stellen van prioriteiten aan het behalen van bepaalde doelen eenvoudig is. Het is een uiterst rationale wijze van probleembenadering waarbij beleidsmakers op basis van kennis en informatie afwegingen en keuzes maken. De vraag die uitiem gesteld wordt is ‘welk alternatief leidt tot het beste resultaat, overwegende het eigenbelang, doelmatigheid en doeltreffendheid?’ (Hemerijck, 2003).

Binnen logica van gepastheid gaat de aandacht hoofdzakelijk uit naar de politieke haalbaarheid en culturele aanvaardbaarheid van het handelen. Mogelijkheden voor het handelen zijn daarom ook zeer afhankelijk van de situatie. Het sociaal-culturele aspect is hier prominent aanwezig, en beleidsmakers zijn sterk afhankelijk van instituties, verhoudingen en de geschiedenis van de organisatie en van het beleid.

KWALITEITSEISEN VOOR BELEID

De legitimatiecriteria en de handelingsoriëntaties vormen het fundament voor vier kernvragen van beleid (Figuur 3.1). De eerstgestelde eis voor passend beleid is dat het instrumenteel doelmatig dient te zijn. Beleid of een specifiek beleidsinstrument dient een significante bijdrage te leveren aan het realiseren van de door de politiek gestelde doelen; het moet *werken*. Een beleidstheorie is daarin leidend: welke consequenties hebben interventies als onderdeel van het beleid? Vervolgens wordt onderzocht hoe het te voeren beleid zo efficiënt mogelijk kan worden geïmplementeerd. Het gaat daarmee om doelgerichtheid op outputprestaties, waarbij het objectieve succes of falen op basis van empirische resultaten centraal staat. Naast doeltreffendheid is doelmatigheid een relevante factor; de gemaakte kosten dienen dus op te wegen tegen de maatschappelijk baten. De ‘gepastheid’ ofwel het normatieve aspect wordt hier niet in acht genomen door de onderzoeker. Nadelen aan een dergelijke onderzoeksoriëntatie zijn dat duidelijke en toetsbare normen voor het bepalen van de mate van succes van beleid vaak ontbreken en dat beleidsmakers beperkte informatie en kennis over het te voeren beleid bezitten, waardoor in het bijzonder ex ante onderzoek naar consequenties van nieuw beleid bol staat met onzekerheden (Hemerijck, 2003).

Ten tweede is het van belang dat het beleid maatschappelijk aanvaardbaar is. Met maatschappelijke aanvaardbaarheid doelt men op de mate waarin beleid overeenstemt met algemeen aanvaarde normen en waarden binnen de maatschappij; het moet *horen*. De meest fundamentele vraag is hier in feite: wat is de rol van de overheid, en waar begint en eindigt die rol? Een belangrijk aspect is hierbij tevens het vertrouwen in de politiek en de geloofwaardigheid van de politiek, zoals dat door burgers wordt beoordeeld. Het gaat hier om de waardering van het beleid door burgers, waarbij specifieke aandacht uitgaat naar de prestaties van het beleid en of de besluitvorming daarover past bij hun verwachtingen, waarden en normen, emoties en verlangens (Hemerijck, 2003). Maatschappelijke aanvaardbaarheid kent twee vormen: inhoudelijk en procedureel. Bij inhoudelijke aanvaardbaarheid gaat het vaak om zaken als veiligheid en

rechtvaardigheid: maatschappelijke waarden. Bij procedurele aanvaardbaarheid staan kwesties omtrent politieke instituties centraal, zoals het functioneren van de rechtstaat en de rol van democratie in de maatschappij.

Handelingsoriëntatie	Criteria van legitimatie	
	<i>Output-legitimiteit</i>	<i>Input-legitimiteit</i>
<i>Logic of appropriateness</i>	Politiek-bestuurlijke slagvaardigheid ('past het?')	Maatschappelijke aanvaardbaarheid ('hoort het?')
<i>Logic of consequence</i>	Instrumentele doelmatigheid ('werkt het?')	Constitutionele rechtmatigheid ('mag het?')

FIGUUR 3.1: KWALITEITSEISEN VOOR BELEID (HEMERIJCK, 2003, P.8)

Het derde aspect is politiek-bestuurlijke slagvaardigheid. In essentie gaat het om de mate waarin beleid in politieke en bestuurlijke zin haalbaar en uitvoerbaar is. Het moet daarmee *passen* in de bestaande institutionele structuur. Onderzoeken in deze tak richten zich voornamelijk op het achterhalen van het effect van instituties op beleidsprocessen. Het is daarom verklarend onderzoek dat ingaat op de invloed van instituties op het handelen van actoren en de beleidskeuzes die actoren maken. Daarbij worden instituties en dus de historische achtergrond van de beleidscontext in acht genomen alsmede de machtsverhoudingen tussen verscheidene actoren als gevolg van 'politieke spelregels'. Output van beleid is de focus van dit type onderzoek; input wordt hier niet of nauwelijks behandeld.

Uitendelijk dient beleid constitutioneel rechtmatig te zijn. Dit is niets anders dan dat het beleid in lijn dient te zijn met geldende wet en regelgeving van de staat; het moet *mogen*. De rechtsstaat is daarbij een kernbegrip. Onderzoeken naar constitutionele rechtmatigheid richten zich enerzijds op de fundamentele beginselen van de rechtsstaat. Een andere onderzoeksfocus is het functioneren van de rechtsstaat, welke onderzocht wordt door primair te kijken naar veranderingen in de directe omgeving van de rechtsstaat; de uitbreiding van het takenpakket van de nationale overheid, een toenemende instrumentalisering van het rechtstelsel en een toenemende invloed van het Europese recht zijn hier karakteristieke voorbeelden van (Hemerijck, 2003).

3.2 PAST HET?

De eerste vraag die inhoudelijk behandeld wordt is de 'past het' vraag. In de meeste Europese landen wordt parkeren op gemeentelijk niveau geregeld. Gemeenten hebben een hoge mate van vrijheid – en zeker in Nederland is dit onmiskenbaar het geval – in de doelen die zij voor hun parkeerbeleid stellen en welke beleidsinstrumenten zij daar voor wensen in te zetten. Dit komt hoofdzakelijk door de gedeelde overtuiging dat parkeren een lokale kwestie is, en dat een lokale autoriteit daar dus het beste over kan beslissen. De mogelijkheden voor het inrichten van lokaal parkeerbeleid zijn enorm breed. Ondanks dat parkeren een kwestie is die veel beleidsterreinen aan het lijf gaat is parkeren meestal onderdeel van het mobiliteitsdomein binnen de gemeentelijke organisatie. Parkeerbeleid

richt zich daardoor vooral op mobiliteit en laat aspecten als sociale veiligheid, landgebruik en stedelijk design buiten beschouwing (Mingardo, 2016). Dit maakt dat parkeerbeleid in het algemeen een relatief eenzijdige benadering kent en dat diverse neveneffecten op verscheidene sociaal-ruimtelijke aspecten vaak onvoldoende in beschouwing worden genomen.

In de wetenschappelijke literatuur over parkeren worden verschillende benaderingen ten opzichte van parkeerbeleid beschreven. Deze benaderingen – en sommige auteurs spreken van paradigma's – hebben een bepaalde achterliggende visie over de manier waarop parkeren gereguleerd, aangeboden en gestuurd dient te worden. Het gaat daarbij om overtuigingen over welke rol parkeren heeft binnen mobiliteitskwesties, waar prioriteiten zouden moeten liggen met betrekking tot parkeren, maar ook over de rol van parkeren binnen de ruimtelijke ordening en bijvoorbeeld waar de financiële lasten van het parkeerproduct zouden moeten liggen. Een bepaalde benadering kent – ook al wordt dat niet altijd expliciet benoemd – altijd een achterliggende visie of een achterliggend doel dat middels de aanpak bereikt zou moeten worden. In het komende stuk wordt ingegaan op de perspectieven die gemeenten in de praktijk kunnen volgen met betrekking tot parkeerbeleid, en welke overtuigingen momenteel dominant zijn in het parkeerdomein.

Barter (2005) maakt onderscheid tussen 3 verschillende hoofdperspectieven op parkeerbeleid: *Responsive approaches*, *Area management approaches* en *Conventional Site-focussed approaches*. Deze typologie kent haar wortels in twee kerncriteria met betrekking tot parkeervisie: *parkeren op locatie of gecentraliseerde parkeerfaciliteiten & parkeren als publiek goed (als onderdeel van de publieke infrastructuur) of parkeren als marktgoed*. Bij responsive approaches wordt parkeren als een marktgoed gezien; aanbod en tarieven komen grotendeels door marktprocessen tot stand. Parkeervoorzieningen dienen hier altijd te gelden voor een bepaald gebied en niet voor een specifieke kavel. Dit komt omdat 'on-site' parkeren via de markt niet door een overheid gereguleerd kan worden, waardoor het niet als optie voor gemeentelijk parkeerbeleid wordt beschouwd. Conventional Site-focussed approaches gaan uit van het principe dat parkeren een publiek goed is en dat parkeren per kavel of functie gefaciliteerd dient te worden. Het idee bij deze aanpak is voornamelijk dat ongewenste 'spillover' naar nabijgelegen gebieden voorkomen dient te worden. De achterliggende overtuiging is dat marktwerking niet tot het juiste aanbod van parkeerplaatsen zal leiden en dat overheidsingrijpen daarom nodig is. Bij Area management approaches willen lokale overheden parkeren in gecentraliseerde parkeerfaciliteiten regelen. In binnensteden is het realiseren van parkeerfaciliteiten per kavel vaak beperkt mogelijk vanwege ruimteschaarste. Het idee is om parkeerfaciliteiten op één centrale plek te realiseren, om zodoende een geheel gebied te kunnen voorzien van parkeerplaatsen. De parkeerfaciliteiten kunnen dan gezien worden als centraal onderdeel van de integrale infrastructuur van het stadscentrum. Naast deze benaderingen bestaan er volgens Barter ook verschillende opvattingen over de hoeveelheid parkeerplaatsen aangeboden dienen te worden en in hoeverre dat aanbod gereguleerd moet worden. De vraag is hierbij niet 'hoe wordt parkeerbeleid benaderd?' maar 'hoeveel parkeerplaatsen zijn benodigd en hoe wordt het aanbod van parkeerplaatsen gereguleerd?'. Barter licht drie standpunten hierin uit: Beperking van het aanbod van parkeerplaatsen; het aanbod van parkeerplaatsen afstellen op de parkeervraag; immer zorgen voor een overschot van parkeerplaatsen.

Todd Litman (2016) presenteert een andere invalshoek op parkeerbeleid. Hij stelt dat binnen het parkeerdomein een fundamentele verandering aan het plaatsvinden is in de manier waarop problemen en oplossingen benaderd worden, welke hij beschouwd als een paradigmaverandering. Hij spreekt daarbij van een oud paradigma en een nieuw paradigma. Het proberen te voorspellen van de vraag naar parkeerplaatsen waarbij vervolgens nagestreefd wordt om aan deze vraag te voldoen is de kerngedachte van het *oude paradigma*. Men ziet enkel parkeerproblemen als er het aanbod van parkeerplaatsen niet kan voldoen aan de vraag. In feite betekent dit dat beleidsmakers dan streven naar het faciliteren van een overschot aan parkeerplaatsen; men hoopt dat ten minste een deel van de parkeerplaatsen vrij zal blijven. Daarnaast streeft men zo laag mogelijke parkeertarieven na en wordt waar mogelijk parkeren gratis aangeboden. Dat wil zeggen, de parkeerexploitatie wordt via belastingen bekostigd. Het oude parkeerparadigma is uiterst geïntereerd op autogebruik, en kan

gerelateerd worden aan een sterke 'autocultuur'. De autogebruiker wordt zoveel mogelijk gefaciliteerd en autogebruik wordt gezien als de belangrijkste vervoersmethode (Litman, 2016). Het kan gerelateerd worden aan Conventional Site-focussed approaches en het aanbieden van een overschot aan parkeerplaatsen (Barter, 2005). In het *nieuwe paradigma* wordt gepoogd een balans te vinden tussen aanbod en prijs. Zowel een overschot als een tekort aan parkeerplaatsen wordt als probleem gezien. Een 'optimaal aanbod' van parkeerplaatsen is het aanbod dat autogebruikers zouden kopen wanneer ze zelf alle parkeerkosten zouden moeten betalen en daarbij bevredigende parkeer- en vervoeropties zouden hebben; kortgezegd het aanbod waar de gebruiker bereid voor zou zijn te betalen. Dit resoneert met responsive approaches (Barter, 2005). De kerngedachte is om de beschikbare parkeerfaciliteiten zo efficiënt mogelijk te gebruiken en om aanvankelijk te kijken naar beter gebruik van bestaande middelen voordat men overgaat tot uitbreiding van het aanbod. Wanneer door een nieuw project meer parkeerplaatsen benodigd zijn zal men initieel aan de onderkant van de verwachte benodigde parkeerplaatsen gaan zitten om vervolgens te monitoren of dat aanbod voldoet. Pilots worden in tegenstelling tot het oude paradigma meer omarmd omdat ze, ook als de resultaten teleurstellend zijn, tot nieuwe inzichten kunnen leiden. De kosten voor het parkeeraanbod worden in het nieuwe paradigma idealiter direct bij de parkeerder gelegd zodat hoofdzakelijk gebruikers van de faciliteiten ervoor betalen, en er bestaat een sterkere nadruk op regulering van het parkeerproduct dan in het oude paradigma. In het nieuwe paradigma wordt de auto als slechts één van de mogelijke vervoersmethoden gezien; landgebruik ten faveure van de automobilist kan in sommige gevallen dus ongewenst zijn (Litman, 2016).

Giuliano Mingardo (2016) beschrijft een vergelijkbare ontwikkeling als Litman. Hij stelt dat vrijwel alle Europese steden een soortgelijk patroon volgen als het gaat om parkeerbeleid. Er zijn namelijk drie fases die worden gekenmerkt door distinctieve beleidsdoelen en beleidsinstrumenten. *Fase een* representeert een periode waarin autobezit en autogebruik zeer laag is: er is voldoende plaats om op straat te parkeren waardoor een specifiek beleid voor parkeren niet noodzaak is. Kenmerkend voor de *tweede fase* is de implementatie van betaald parkeren. De parkeerdruk op binnensteden wordt groter door groeiend autogebruik, stijgende welvaart en stedelijke dichtheid. Waar in fase een en fase twee sprake is van een reactief parkeerbeleid, is dat in fase drie niet het geval. Reactief betekent in deze dat specifieke instrumenten worden gebruikt in reactie op een geobserveerd probleem aan te pakken. Dit is vergelijkbaar met het verschil tussen het oude en nieuwe paradigma van Litman (2016). In fase drie wordt een reactieve aanpak niet meer als gepast gezien. Dit heeft enerzijds te maken met de steeds hoger wordende kosten voor het faciliteren van nieuwe parkeerplaatsen, veroorzaakt door landschaarste en stijgende kosten voor nieuwe gecentraliseerde parkeerfaciliteiten (Litman, 2016). Anderzijds wordt steeds hogere prioriteit gegeven aan milieu en straatbeeld. Als gevolg hiervan krijgt parkeren een meer prominente rol op de planningsagenda (Mingardo, 2016). Parkeren wordt hier ook niet meer gezien als een afgezonderd domein, maar wordt buiten mobiliteit betrokken bij aspecten als ruimtelijke kwaliteit, stedelijke planning en milieu. De overtuiging bij het parkeerparadigma dat Mingardo (2016) aanduidt als de *derde fase* is dat er efficiënter gebruik gemaakt moet worden van de bestaande parkeerplaatsen door ze door intensiever te gebruiken. Dit kan bijvoorbeeld door parkeerplaatsen op bepaalde dagen en tijdstippen beschikbaar te maken voor specifieke parkeerders, waardoor bezoekers met verschillende bestemmingen gebruik kunnen maken van dezelfde faciliteiten. Een mogelijkheid is om een parkeerterrein in de ochtend en in de middag beschikbaar te maken voor een kantoorpand, en in de avond voor restaurants en theaters. Een veel voorkomende interventie in de derde fase is het stellen van een maximum aan het aantal parkeerplaatsen in een bepaald gebied in tegenstelling tot het stellen van minima zoals dat in de tweede fase als een wenselijke interventie wordt gezien. Daarnaast is Park and Ride – momenteel in hoge frequentie aanwezig in Nederland – een instrument dat binnen de derde fase past. Ten derde worden dynamische parkeertarieven als gepast gezien. Dynamische parkeertarieven wil in deze zeggen dat het tarief dat de parkeerder betaalt afhankelijk is van de locatie, het type voertuig, de uitstoot van het voertuig en het tijdstip van parkeren. Dit zijn interventies die streven naar een efficiënter gebruik van een beperkt aantal parkeerplaatsen

(Mingardo, 2016). Met name in grote steden die veel te maken hebben een hoge vraag aan parkeerplaatsen wordt deze visie op parkeerbeleid steeds populairder, zo stelt Mingardo.

Het kennisinstituut CROW (2017) maakt onderscheid tussen *vraagvolgend* en *aanbodgestuurd* parkeerbeleid. In de praktijk maken gemeenten vaak gebruik van beide, veelal door inwoners in hun vraag te volgen en het bezoekersparkeren meer te sturen. CROW benadrukt dat het definiëren van doelen van parkeerbeleid gecompliceerd is omdat het sturen van parkeren invloed heeft op veel verschillende beleidsdoelen. Gemeenten zoeken bij parkeerbeleid altijd naar een bepaalde balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. De veronderstelling is – in ieder geval bij CROW – dat het aanbieden van een vraagvolgend parkeeraanbod ten goede komt van de bereikbaarheid en economische aantrekkelijkheid van een gebied, en dat er een negatief verband is tussen het aantal auto's op straat en de leefbaarheid van een gebied (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2018). Mingardo (2016) stelt in zijn proefschrift desondanks vier kerndoelen vast van het huidig gemeentelijk parkeerbeleid in Nederland: bijdragen aan de bereikbaarheid en mobiliteit van de stad; bijdragen aan een betere leefomgeving; inkomsten genereren en het ondersteunen van de lokale economie. Het genereren van inkomsten wordt daarbij vaak niet expliciet genoemd, daar gemeenten niet wensen dat parkeertarieven door inwoners gezien worden als instrument voor het 'spekken' van de gemeentekas.

VOORWAARDEN WAARONDER PARKING BENEFIT DISTRICTS PAST

Het concept Parking Benefit Districts kan geplaatst worden in de genoemde perspectieven. Het past in de typering van Barter voornamelijk bij *responsive approaches*. Bij Parking Benefit Districts wordt gestreefd naar marktconforme parkeertarieven. Parking Benefit Districts is in strijd met het idee van *conventional site-focussed approaches*, waar parkeerplaatsen als publiek goed gezien worden en marktwerking als ontoereikend wordt beschouwd voor het aantal beoogde parkeerplaatsen. Het concept past het meest bij het nieuwe paradigma van Litman (2016) en de derde fase van parkeerbeleid (Mingardo, 2016). Deze twee perspectieven worden in deze thesis veelal samen genoemd omdat ze vergelijkbare uitgangspunten als basis nemen en in hoofdlijnen uiterst veel op elkaar lijken. Met een balans tussen prijs en aanbod van parkeerfaciliteiten streeft men naar een effectiever en efficiënter gebruik van parkeerplaatsen en de openbare ruimte in het algemeen. Een overschot aan parkeerplaatsen wordt gezien als problematisch, en de kosten van de parkeerfaciliteiten worden zoveel mogelijk bij de parkeerder gelegd. Tevens streven Parking Benefit Districts naar een meer integrale benadering van de openbare ruimte: parkeren wordt namelijk gezien als een factor binnen bredere vraagstukken met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit, mobiliteit en milieu. Deze benaderingen krijgen in steden waar grote 'parkeeroverloop' bestaat steeds meer aandacht (Mingardo, 2016).

3.3 HOORT HET?

De eerste soortgelijke toepassing van Parking Benefit Districts vond plaats in 1993 in de Verenigde Staten. Pandeigenaren en winkeliers gingen enkel akkoord met de invoering van parkeertarieven wanneer het opgehaalde geld terug zou vloeien in het gebied zelf (Shoup, 2005; p. 403). Het concept om parkeergeld terug te laten stromen in het gebied waarin ze zijn opgehaald is dus uit nood geboren: het was een manier om draagvlak te creëren onder belanghebbenden voor het heffen van parkeertarieven. De wens voor investeringen in het gebied bleek sterker dan de angst voor het idee dat parkeertarieven bezoekers zouden verjagen. Het hoofddoel van Parking Benefit Districts is ook niet primair het genereren van hogere inkomsten voor gemeenten, maar het bewerkstelligen van een efficiëntere verdeling van parkeerplekken: het dient er door middel van (hogere) parkeertarieven onder andere toe te leiden dat mensen minder lang hoeven te zoeken naar een vrije

parkeerplaats, kortparkeren gestimuleerd wordt en dat mensen gestimuleerd worden om samen in één auto een gebied te bezoeken. Parkeertarieven maken parkeren namelijk onaantrekkelijker: het invoeren of verhogen van tarieven maakt parkeren een zaak die meer vermeden wordt door mensen. Het is een reële verwachting dat het aantal auto's op de weg als gevolg hiervan tevens zal afnemen, wat bijdraagt aan het verminderen van verkeerscongesties en de haalbaarheid van milieu-ambities (Shoup, 2005). Het kan zijn dat winkeliers zullen vrezen dat betaald parkeren bezoekers wegjaagd, maar als hier grotere investeringen in de buurt tegenover staan bestaat de mogelijkheid dat zij overstag gaan, zoals in Pasadena is gebleken. Overigens is er op basis van beschikbare data geen relatie tussen het aantal parkeerplaatsen danwel de hoogte van parkeertarieven en het succes van een bepaald winkelgebied (Mingardo, 2016; p. 50). De gedachte van winkeliers dat gratis of goedkoop parkeren en een groot aantal parkeerplaatsen noodzakelijk is voor hun succes lijkt voorsnog dus ongegrond, maar is nog daarmee nog niet per se weggenomen.

Parking Benefit Districts kan de politieke barrières van het heffen van parkeertarieven verlagen. Dit komt doordat belanghebbenden inspraak zullen hebben in de besteding van het budget en doordat tastbare resultaten van het heffen van parkeertarieven zichtbaar worden (Johansson et al. 2017). Winkeliers en bewoners zouden overtuigd kunnen worden van het idee van marktconforme straatparkeertarieven omdat deze leiden tot een hogere algemene kwaliteit van het openbare ruimte in hun gebied (Shoup, 2005). Ook bezoekers kunnen mogelijk overtuigd worden om hogere tarieven te betalen: programma's waarbij een kleine groep mensen voordeel hebben van de inbreng van een grote groep mensen kennen over het algemeen een hogere mate van acceptatie dan programma's waarbij een grote groep mensen voordeel hebben van de inbreng van een kleine groep mensen (Shoup, 2005). Als het voor bezoekers duidelijk is dat parkeertarieven ten gunste komen van het gebied, kan dit hun betalingsbereidheid verhogen.

Het enige gepubliceerde onderzoek naar de toepassing van Parking Benefit Districts in Europa vond relatief recent plaats in Stockholm (Johansson et al. 2017). De ambtenaren die werden geïnterviewd verwachtten veel weerstand tegen de verhoging van parkeertarieven maar ontvingen juist veelal positieve reacties. Klachten gingen bijna altijd over kleine details, en niet over de hoogte van tarieven. De daadwerkelijke implementatie had op het moment van publicatie nog niet plaatsgevonden; het was onduidelijk of de mate van weerstand het gevolg is van acceptatie van beleid of het gebrek aan informatie bij bewoners. De mogelijkheid bestaat dat weerstand significant hoger wordt als men daadwerkelijk meer moet gaan betalen voor parkeren.

In Nederlandse context is de steun van belanghebbenden of inwoners strikt gezien niet nodig voor het aanpassen van parkeertarieven zolang het om parkeren in de openbare ruimte gaat. Parkeerbeleid kent echter wel een politieke dimensie, waarbij parkeertarieven in het bijzonder een gevoelige kwestie is. Zonder maatschappelijk draagvlak zal de implementatie van Parking Benefit Districts een lastige opgave zijn, daar de politiek de facto een vertegenwoordiging van de maatschappij en doorgaans reageert op maatschappelijke kritiek. Het is daarnaast redelijk om te veronderstellen dat in Nederland, waarin overleg en samspraak een belangrijk onderdeel zijn van de bestuurlijke –en politieke cultuur, wordt verwacht dat belanghebbenden en hun standpunten actief worden betrokken bij het opstellen van parkeerregelingen. Parkeren komt overal voor, waardoor het scala aan belanghebbenden enorm breed is: bewoners en winkeliers, maar ook pandeigenaren en particuliere bedrijven en zelfs bezoekers ondervinden de effecten van parkeerbeleid. Parkeerbeleid gaat in feite iedereen aan omdat parkeerbeleid voor een groot deel over de invulling van de openbare ruimte gaat waarin iedereen zich bevindt. Het is vanuit maatschappelijk perspectief daarom van belang dat gemeentelijk parkeerbeleid breed gedragen wordt onder de belanghebbenden.

Parking Benefit Districts horen in een context waarin er maatschappelijke steun is voor hogere, marktconforme parkeertarieven met als voorwaarde dat dit leidt tot hogere leefbaarheid en bereikbaarheid binnen de gemeente. Om de implementatie van Parking Benefit Districts mogelijk te maken dient er dus voldoende draagvlak te bestaan onder belanghebbenden. De verwachting is dat deze situatie reëler is in grote dichtbevolkte steden die met parkeeroverloop te maken hebben, omdat hier vaker parkeerproblemen in de vorm van parkeeroverloop ervaren worden dan in kleinere steden. Het is tevens niet ondenkbaar dat draagvlak voor Parking Benefit Districts hoger zal zijn wanneer meer mensen kennis hebben over het parkeerdomein en hetgeen daarover in de academische en grijze literatuur geschreven is omdat de negatieve aspecten van het parkeerproduct hier aan het licht worden gebracht. Wanneer draagvlak ontbreekt is de kans vrijwel nihil dat het concept Parking Benefit Districts doorgang kan vinden gezien de lokale politiek sterke invloed kan uitoefenen op parkeerbeleid. Een voorwaarde voor de toepassing van Parking Benefit Districts in Nederlandse context is daarmee dat er vanuit een significant aantal belanghebbenden steun is voor het concept. Een mogelijke schaduwzijde van Parking Benefit Districts is dat gebieden met veel bezoekers meer geld ophalen; dergelijke gebieden zijn vaak welvarender dan gebieden met weinig bezoekers. Het gevaar bestaat dat welgestelde gebieden hogere bestedingsbudgetten krijgen en achtergestelde gebieden nog minder kapitaal ter beschikking zullen hebben voor gebiedsontwikkeling. Wanneer dit duidelijk het geval is kan het idee van Parking Benefit Districts legitimiteit en draagvlak onder bewoners en politici verliezen (Johansson et al. 2017). Een belangrijke conditie is dus dat er Parking Benefit Districts niet bijdragen aan ongelijke behandeling van burgers afhankelijk het gebied waarin zij binnen een gemeente wonen en dat ze daar ook niet de schijn van hebben.

3.4 WERKT HET?

Zoals eerder gesteld gaat de ‘werkt het’ vraag over instrumentele doelmatigheid van beleid of een bepaald beleidsinstrument: wat is het (beoogde) effect van het beleid in kwestie? Hieronder wordt beschreven welke interventievormen onderscheiden kunnen worden met betrekking tot parkeren.

Binnen het parkeerdomein worden enkele instrumenten erkent die het direct sturen van parkeren in een gemeente mogelijk maken. *Parkeernormen* stellen minima of maxima aan het aantal parkeerplaatsen dat een bepaalde locatie dient te hebben. *Parkeerregulering*, waaronder onder andere vallen: blauwe zone, gratis parkeren, vergunningsparkeren en betaald parkeren. *Marketing*, waarbij gepoogd wordt het parkeergedrag te beïnvloeden door autogebruikers te verleiden om bepaalde parkeerplaatsen of betaalmethoden te gebruiken. *Informatie en communicatie*, waarbij de autogebruiker informatie gegeven wordt over parkeermogelijkheden, mogelijke routes en het aantal vrije parkeerplaatsen op het huidige moment (Mingardo, 2016). De twee eerstgenoemden instrumenten hebben betrekking tot het aanbod van het parkeerproduct; de twee laatstgenoemden hebben betrekking tot gedragsbeïnvloeding met betrekking tot parkeerders.

Minimale parkeereisen zijn in Nederland vaak gebaseerd enerzijds op normen van CROW en anderzijds op de maximale parkeerdruk (Mingardo, 2016). Minimale parkeereisen worden vaak gesteld op het moment dat ergens gebiedsontwikkeling plaatsvindt en de verwachting is dat dit tot significant meer autobezoekers zal leiden. De achterliggende overtuiging is hier dat parkeervraag op die specifieke locatie dient te worden opgevangen omdat er anders parkeerproblematiek kan ontstaan in het omliggende gebied: spillover. Een maximum aan het aantal parkeerplaatsen is ook een mogelijke toepassing. Deze vorm wordt veelal toegepast in stadscentra, met als doel het aantal auto's in het gebied te beperken.

Parkeerregulering gaat over reguleringen die bepalen wanneer, wie en hoe lang auto's mogen parkeren op een bepaalde locatie (Litman, 2016, p. 272). Van alle reguleringsmogelijkheden met betrekking tot parkeren is betaald parkeren het sterkste instrument, maar deze wordt tevens als het meest controversieel beschouwd waardoor het politiek gevoelig ligt (CROW, 2017). Het idee van parkeerregulering is herleidbaar uit het principe dat parkeren een privaat karakter kent: het is mogelijk om bepaalde mensen ervan te onthouden – zoals autogebruikers zonder parkeervergunning – en slechts één auto kan tegelijkertijd gebruik maken van een parkeerplek. Daarnaast nemen parkeerplaatsen ruimte in die niet voor andere doeleinden gebruikt kan worden; ruimte is schaars en daarom zou het gebruik ervan in rekening gebracht moeten worden in de vorm van tarieven, in de mate dat de kosten van het aanbieden van de ruimte geheel of deels gedekt worden. In veel gevallen vragen gemeenten echter tarieven die niet opwegen tegen de kosten van het parkeerproduct (van Ommeren et al., 2011; van Ommeren et al., 2014). Wanneer parkeerplekken gratis zijn betekent dit dat men kan spreken van gemeenschappelijk eigenaarschap: iedereen kan het goed gebruiken. Het principe van 'first come, first served' is hier van toepassing, waardoor gratis parkeerplekken als transactional good beschouwd kunnen worden (Martens, Schneijderberg & Talens, 2014). Shoup (2005, p.218) bepleit dat gratis parkeren – doordat er bij de gebruiker van de parkeerplek geen kosten in rekening worden gebracht – in feite een subsidiëring van de autogebruiker is en dit leidt tot hogere kosten voor de maatschappij als geheel.

Bij marketing wordt niet geïnvesteerd in het verbeteren van infrastructuur maar in het efficiënter gebruik ervan. Marketing kan samen gaan met het stimuleren van overige beleidsambities, zoals het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer of carpoolen. Daarnaast kan het promoten van parkeerfaciliteiten in een gebied samengaan met het promoten van het gebied als geheel. Het aanbod van parkeerfaciliteiten kan namelijk van invloed zijn op hoe mensen zich bewegen en op de residentiële en commerciële ontwikkeling van een gebied (Brueckner & Franco, 2017).

Informatie en communicatie worden tevens gebruikt voor het efficiënt gebruik van het bestaande verkeersnetwerk. Tot de instrumenten behoren verkeersborden, navigatiesystemen, smartphone apps en informatie over het verkeer op internetsites (Mingardo, 2016). Het zogenoemde 'smart parking' wordt tevens genoemd als mogelijk instrument voor het tegengaan van parkeerproblematiek in grotere steden (Al-Turjman & Malekloo, 2019). Bij smart parking wordt nadrukkelijk gebruik gemaakt van actuele data door middel van radiofrequenties en sensoren die de aanwezigheid danwel afwezigheid van voertuigen in een bepaald gebied kunnen detecteren. Zowel gebruikers al beheerders zouden voordeel kunnen hebben aan smart parking systemen: autobestuurders kunnen sneller een vrije parkeerplek vinden, en beheerders kunnen informatie over parkeerspatronen en parkeerstarieven verzamelen (Al-Turjman & Malekloo, 2019). Tevens hoeft er minder lang gezocht te worden naar vrije parkeerplaatsen, wat minder verkeerscongestie en brandstofverbruik tot gevolg heeft.

Verder moet de notie gemaakt worden dat iedere interventie die het aanbod van parkeerplaatsen beperkt of parkeren minder toegankelijk maakt voor autogebruikers het meest effectief is wanneer het in combinatie wordt gebruikt met het verbeteren van alternatieve vervoersmethoden. De auto, het openbaar vervoer en de fiets zijn vervoersmiddelen die met elkaar verworven zijn: de aantrekkelijkheid van het een heeft effect op de aantrekkelijkheid van het ander. Interventies die betrekking hebben tot autoverkeer, fietsverkeer of het openbaar vervoer kunnen daarom niet geheel als onlosmakelijk met elkaar beschouwd worden. De onderzoeker heeft ervoor gekozen om niet een set aan beleidsinstrumenten voor het fiets –en openbaar vervoernetwerk op te nemen in de theoretische beschouwing daar dat te veel af zou leiden van de focus van dit onderzoek. Het punt dat het autonetwerk en het beleid daarvoor nauw in verband staat met de wereld van alternatieve vervoersmiddelen zal echter wel regelmatig aangehaald worden in deze thesis.

Het belangrijkste instrument dat bij Parking Benefit Districts aan bod komt is de toepassing van betaald parkeren, waarbij de nadruk ligt op een markconforme tariefstelling. Andere opties kunnen gevonden worden in het stellen van maxima aan het aantal parkeerplaatsen alsmede communicatie en informatie over de werking van Parking Benefit Districts, zoals bijvoorbeeld het verstrekken van inzichten over de besteding van het opgehaalde parkeergeld. Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer promoten en stimuleren zou een flankerende interventie kunnen zijn.

Zoals zojuist is aangehaald kunnen interventies met betrekking tot autogebruik niet los gezien worden van interventies aangaande alternatieve vervoersmiddelen. Wanneer OV –en fietsnetwerken van laag niveau zijn, is de kans dat automobilisten overstappen naar alternatieve vervoersmethoden klein; simpelweg omdat gebruik van de auto nog steeds het meest aantrekkelijk is. In recent onderzoek van Kirschner & Lanzendorf (2019) komt naar voren dat, wanneer een buurt goed bereikbaar is met openbaar vervoer, het beperken van het aantal nabijgelegen parkeervoorzieningen leidt tot toenemend gebruik van het openbaar vervoer. Het investeren van parkeergelden in het OV-netwerk zou daarmee mogelijk bij kunnen dragen aan een succesvolle implementatie van Parking Benefit Districts.

Een kwestie die niet in de bespreking van interventies is genoemd is maatschappelijke participatie. Voor de implementatie van Parking Benefit Districts in ideaaltypische vorm is cocreatie vereist. Het idee van cocreatie is echter enkel mogelijk wanneer er vanuit de maatschappij interesse is in een samenwerking met lokale overheden. Logischerwijs moet er in een Parking Benefit District dan bereidheid voor participatie bestaan: het is immers niet mogelijk burgers te dwingen te participeren in dergelijke cocreatie-processen. Wanneer weinig tot geen burgers geïnteresseerd zijn in het meedenken over investeringen in het een Parking Benefit District, zou een alternatieve invulling van het concept mogelijk zijn waarin de gemeente keuzes maakt over de besteding van het opgehaalde parkeergeld.

De belangrijkste voorwaarden voor Parking Benefit Districts zijn daarmee dat er een mogelijkheid bestaat om (hogere) parkeertarieven te heffen, dat alternatieve vervoersmethoden ten opzichte van autogebruik aantrekkelijker moeten zijn dan parkeren voor ten minste een deel van de mensen die wonen in een Parking Benefit District, en dat er voldoende animo voor participatie in cocreatieprocessen is vanuit inwoners om Parking Benefit Districts voldoende ondergrond te kunnen geven.

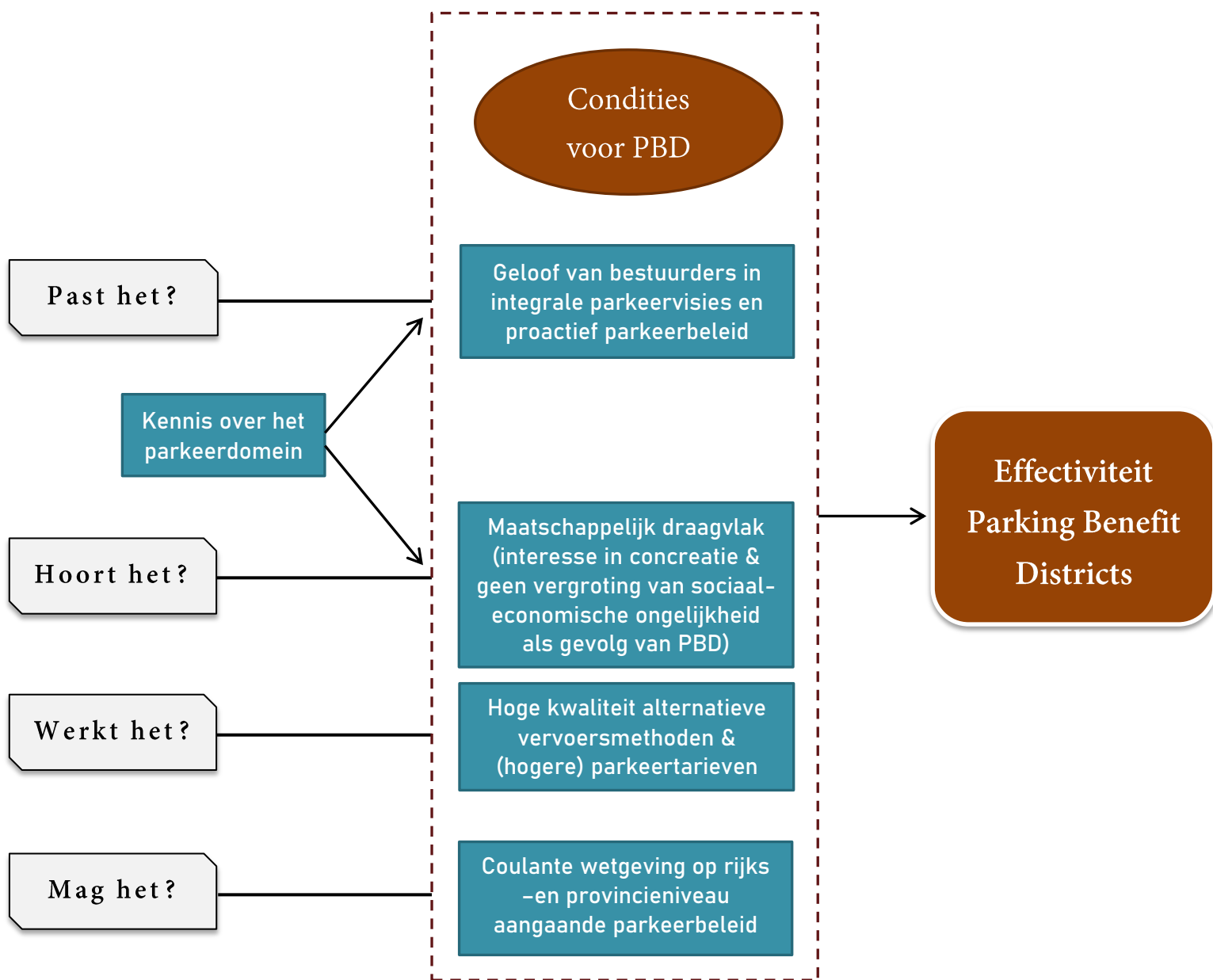
3.5 MAG HET?

Wat gesteld kan worden over wet –en regelgeving met betrekking tot parkeerbeleid is dat er op rijksniveau danwel op provinciaal niveau weinig specifieke juridische eisen voor gemeentelijk parkeerbeleid bestaan. Gemeenten hebben de mogelijkheid om parkeerbelasting te heffen; dat is kort samengevat de rijksregeling die in Nederland geldt met betrekking tot parkeren. Een gemeente dient een verkeer- en vervoerplan te hebben – waar parkeerbeleid vaak onderdeel van uitmaakt – welke ten minste moet bevatten: *de essentiële onderdelen van het nationale/provinciale verkeers- en vervoerplan; afstemming met andere beleidsterreinen; fasering, prioriteitsstelling en een indicatie van de bekostiging; de termijn waarvoor het plan geldt* (Rijksoverheid, 2015). De voorbereiding van het GVVP dient in lijn met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht te verlopen: De uniforme openbare voorbereidingsprocedure (Rijksoverheid, 2021c). Vaak worden beslissingen met betrekking tot parkeerbeleid – zoals de grootte van een parkeerplaats en het aantal benodigde parkeerplaatsen per specifieke functie – op basis van normen van CROW genomen, maar deze zijn geenszins juridisch bindend. Dit maakt dat gemeenten een hoge mate van vrijheid hebben in het parkeerbeleid dat zij wensen te voeren. Er is ook geen wetmatig limiet voor de hoogte van parkeertarieven. Gemeenten

kunnen parkeren dus zo duur maken als zij dat wensen. In Nederland kent handhaving op parkeren twee vormen: Bij foutparkeren vloeien de boetes naar de staatskas, zoals beschreven in de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften; ook wel Wet Mulder genoemd (Rijksoverheid, 2021c). Handhaving op betaald parkeren – naheffing op parkeerbelastingen – en parkeertarieven genereren inkomsten voor de gemeentekas op basis van lokale gemeentelijke wetgeving, zoals vastgesteld in het besluit gemeentelijke parkeerbelastingen (Rijksoverheid, 2021b). Er is een maximale naheffingsaanslag op rijksniveau vastgesteld ter hoogte van €65,30 geldend in 2021 (Rijksoverheid, 2021a). Dit bedrag komt bovenop het bedrag dat de parkeerder in eerste instantie al verschuldigd was voor het tijdsbestek waarop de auto geparkeerd stond. Dit is wat veelal wordt aangeduid als ‘boete’ voor het niet rechtmatig op een parkeerplaats staan waarvoor betaald diende te worden. Gemeenten kunnen zelf keuzes maken in de besteding van parkeeropbrengsten gezien parkeerbelastingen onder algemene belastingen vallen en daarmee geen vooraf bepaald bestemmingsdoel hebben (Vereniging van Nederlandse Gemeenten, z.d.).

VOORWAARDEN WAARONDER PBD MAG

Een belangrijke voorwaarde waaraan voldaan moet worden voor Parking Benefit Districts is dat het opgehaalde parkeergeld vrij besteed moet kunnen worden en dus terug mogen vloeien naar het gebied waarin het is opgehaald. Ook moet het wettelijk aanvaardbaar zijn dat parkeertarieven bijgesteld kunnen worden naar een bepaald (marktconform) tarief. Daarnaast speelt de kwestie dat Parking Benefit Districts mogelijk kunnen leiden tot grotere ongelijkheid binnen een gemeente. Gebieden waar veel bezoekers komen kennen meestal een hogere welvaartsstandaard dan de minder aantrekkelijke gebieden (Johansson et al. 2017). Het besteden van parkeergelden in het gebied waarin ze worden opgehaald, kan er mogelijk toe kunnen leiden dat welvarende gebieden significant meer investeringsbudget beschikbaar krijgen dan gebieden waar sociaal-economische problemen worden ervaren en waar investeringen wellicht urgenter en meer gewenst zijn. Mensen zouden Parking Benefit Districts dan kunnen beschouwen als een concept waarbij bewoners van een gemeente ongelijk behandeld worden, er daarom moreel op tegen zijn en er bezwaar tegen maken op basis van wetgeving over gelijke behandeling. Derhalve is belangrijke conditie tevens dat er Parking Benefit Districts niet moeten bijdragen – of daar de schijn van kunnen hebben – aan ongelijke behandeling van burgers.



FIGUUR 3.2: CONCEPTUEEL MODEL

Primair gebaseerd op de vier kernvragen voor beleid van Hemerijck (2003) en de bespreking daarvan in het theoretisch kader is het conceptueel model ontworpen. Kerncondities met betrekking tot de verscheidene aspecten van passend beleid zijn aan de hand van literatuurstudie geïdentificeerd. Het conceptueel model is een visuele weergave van een beleidscontext die het beste aansluit bij een effectieve toepassing van Parking Benefit Districts (Figuur 3.2). De hieronder beschreven beleidscontext zou op basis van de huidige theoretische kennis over de werking van Parking Benefit Districts de effectiviteit van Parking Benefit Districts dus maximaliseren.

Maatschappelijk draagvlak is een kernelement van Parking Benefit Districts. Parkeerbeleid kent een sterke politiek-bestuurlijke dimensie en omdat de politiek de facto een vertegenwoordiging van de burgerlijke wil is, is maatschappelijk draagvlak een essentiële factor in het tot stand brengen van beleidsveranderingen op parkeergebied. Om Parking Benefit Districts een plaats op de agenda te geven zou het daarnaast binnen de visie van bestuurders aangaande parkeerbeleid moeten passen, welke voor Parking Benefit Districts proactief en integraal zou moeten zijn. Het is op basis van bestudeerde literatuur aannemelijk dat de beschikbaarheid van meer kennis over het parkeerdomein in haar brede identiteit ervoor kan zorgen dat een dergelijke visie breder gedragen zal worden onder bestuurders en dat maatschappelijk draagvlak voor instrumenten binnen een dergelijke visie tevens vergroot kan worden. Mensen zouden door meer kennis over het parkeerdomein het nut kunnen gaan inzien van een concept als Parking Benefit Districts.

Voor maatschappelijk draagvlak voor Parking Benefit Districts is het van belang dat er vanuit de maatschappij enige interesse is voor projecten waarin cocreatie een substantiële rol speelt gezien het evidente feit dat het concept in de ideaaltypische vorm maatschappelijke participatie vereist. Een ander aspect is de mogelijke sociaal-economische ongelijkheid die zou kunnen ontstaan als gevolg van toepassing van Parking Benefit Districts. Dit zou maatschappelijk draagvlak met name ex post negatief kunnen beïnvloeden en dient dus te worden voorkomen.

De effectiviteit van maatregelen die als doel hebben autogebruik te ontmoedigen blijkt over het algemeen het hoogst te zijn wanneer het gepaard gaat met de aanwezigheid van hoogwaardige OV –en fietsnetwerken danwel het verbeteren van dergelijke netwerken. Om alternatieve vervoersmethoden van de auto te laten concurreren dient de kwaliteit en toegankelijkheid ervan van zodanig hoog niveau te zijn dat ten minste een deel van de bewoners en bezoekers binnen een Parking Benefit District het autogebruik reduceert.

Juridisch gezien is wetgeving die de toepassing van Parking Benefit Districts niet limiteert een vereiste. Kernelementen hierin zijn de mogelijkheid voor gemeenten om parkeertarieven te heffen, de mogelijkheid om opgehaald parkeergeld vrij te besteden en de vrijheid om het aantal parkeerplaatsen vrij te bepalen.

4. METHODOLOGIE

4.1 Q-METHODOLOGIE

In dit onderzoek is ervoor gekozen gebruik te maken van Q als voornaamste onderzoeksmethodologie. Q wordt gezien als een geschikte manier om belevingen, opvattingen en interpersoonlijke relaties te onderzoeken (Jedelloo & van Staa; 2009). Q-methodologie kan worden gebruikt om complexe en maatschappelijk omstreden concepten of thema's te begrijpen, waarbij de positie dan wel standpunten van meerdere participanten worden geanalyseerd (Watts & Stenner, 2005). Het gaat daarbij primair om het perspectief van de respondenten en hetgeen zij belangrijk achten. De kerngedachte achter het gebruik van Q is om verschillende denkpatronen of paradigma's te achterhalen over een bepaald onderwerp. Het gaat niet om een representatieve weergave van de grote populatie maar om de blootlegging van verschillende opvattingen; het gaat niet om generaliseerbaarheid naar een bredere populatie maar om inhoudelijke generaliseerbaarheid. Aan de hand van verschillende opvattingen binnen een concours – een verzameling van de meest voorkomende stellingnames binnen een bepaald domein – kunnen typologieën of discoursen worden geconstrueerd. Binnen Q-methodologie wordt gebruikt gemaakt van factoranalyse met als doel groepen of participanten te identificeren die stellingen op een vergelijkbare manier sorteren; het kan gebruikt worden om groepen te identificeren op basis van verscheidene opvattingen die met elkaar correleren en om verschillen tussen groepen bloot te leggen (Watts & Stenner, 2005).

Q methodologie heeft zowel kwalitatieve als kwantitatieve kenmerken. Enerzijds kent het een toepassing van kwantitatieve methoden als factoranalyse, anderzijds zijn sterk kwalitatieve aspecten als concoursanalyse en 'verhaalvorming' van factoren aanwezig. De methode wordt daarom ook wel *kwalikwantologisch* genoemd (Stenner & Rogers, 2004). In bepaalde fases van het onderzoek overlappen kwantitatieve en kwalitatieve overwegingen elkaar. Bij het vaststellen van de Q-set dient men bijvoorbeeld zowel rekening te houden met inhoud van stellingen als met de kwantiteit en verdeling daarvan. Jedelloo & van Staa (2009) stellen dat Q-methodologie vanwege haar kwalitatieve element als voordeel op kwantitatieve methoden heeft dat het de nadruk legt op het blootleggen van de diversiteit aan standpunten in plaats van op de meest gangbare standpunten. In tegenstelling tot veel kwantitatieve studies kijkt men door middel van Q-methodologie niet alleen naar antwoorden van respondenten maar betreft het ook de motivatie en de betekenis die respondenten aan de antwoorden gekoppeld zijn.

Het gebruik van Q-methodologie kent een aantal fases. Aanvankelijk wordt het onderzoeksonderwerp gekozen en gekaderd, waarna het concours wordt vastgesteld. Uit het concours worden vervolgens een aantal concrete uitspraken geïdentificeerd waarvan uiteindelijk een hanteerbare set – die de kern van het concours representeert – wordt geselecteerd door de onderzoeker; de Q-set. Aansluitend wordt bepaald wie in het onderzoek zouden moeten deelnemen; de P-set. De respondenten worden gevraagd om de stellingen uit het concours in te delen in een piramidevormige figuur, waarbij zij de stellingen in moeten delen aan de hand van instemming en prioriteit (Jedelloo & van Staa, 2009).

4.2 Q-SET

Het concours bevat een brede hoeveelheid van aspecten over het onderwerp. Een concours is breder dan het bekendere 'discours': een concours omvat namelijk alles wat er over een bepaald onderwerp wordt gezegd en gaat daarmee niet enkel over een bepaalde denkrichting of een set van overeenstemmende uitspraken.

De Q-set kan omschreven worden als een beperkte set aan uitspraken die het concours zoveel mogelijk omvatten. De grootte van de set varieert veelal tussen 20 en 100 uitspraken (Jedeloo & van Staa, 2009); Curt (1994) stelt dat 40 tot 80 uitspraken meestal ideaal is. Minder zou mogelijk onvoldoende representatief zijn voor het concours en meer zou het geheel onnodig ingewikkeld maken (Watts & Stenner, 2005). In eerste instantie wordt een zo breed mogelijke set van uitspraken geïdentificeerd. Deze uitspraken kunnen uit verschillende bronnen komen: academische literatuur, tijdschriften, televisieprogramma's, interviews of pilots (Watts & Stenner, 2005; p.75). Het is van belang dat de Q-set een breed representatief beeld geeft van het concours. Vervolgens wordt beoordeeld in hoeverre een uitspraak relevant is voor de studie en worden onduidelijke en dubbele uitspraken verwijderd. De uitspraken kunnen afhankelijk van de keuze van de onderzoeker worden ingedeeld in verschillende categorieën. Daarnaast bestaat er een gestructureerde en een ongestructureerde benadering om tot een Q-set te komen. De ongestructureerde benadering richt zich op het verzamelen van uitspraken die een representatief beeld geven van het concours zonder dat het noodzakelijk tot een uitputtende set hoeft te leiden. Het verzamelen van uitspraken gebeurt in algemene zin zonder structurering. Bij de gestructureerde benadering kan men deductief te werk gaan, waarbij een theoretische hypothese als uitgangspunt fungeert voor de Q-set. Anderzijds kan een meer inductieve werkwijze gevolg worden; hierbij worden thema's binnen het concours geanalyseerd en uitgewerkt, hetgeen vervolgens als basis wordt gebruikt voor de definitieve uitspraken (Jedeloo & van Staa, 2009).

In deze studie is ervoor gekozen om uitspraken in te delen op basis van de vier kernvragen – 'kan het?', 'mag het?', 'past het?' en 'hoort het?' – en is ieder thema onderverdeeld in een discriptieve, een normatieve en een prescriptieve categorie. Er is gekozen voor een gestructureerde benadering van de Q-set, met een deductief karakter: het concours is onderverdeeld in vier hoofdthema's die uitgewerkt zijn in het theoretisch kader, welke fungeren als basis voor de Q-set (Figuur 4.1)

Uitspraken	Kan het?	Mag het?	Past het?	Hoort het?
Feitelijk	<ul style="list-style-type: none"> - Parkeerbeleid kan een factor zijn in het promoten en populair maken van een gebied - Wanneer alternatieve vervoersnetwerken voor de auto van hoge kwaliteit zijn, zal een significant deel van autogebruikers vaker gebruik maken van alternatieve vervoersmethoden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Het geld dat gemeenten ophalen met parkeerexploitatie zouden zij vrij moeten kunnen besteden - Eigenlijk zijn er niet echt regels die specifiek te maken hebben met parkeerbeleid - Regelgeving maakt dat gemeenten niet naar volledig eigen wens hun parkeerbeleid kunnen vormgeven 	<ul style="list-style-type: none"> - We hebben genoeg informatie om onderbouwde en rationele keuzes te maken in parkeerbeleid - Er worden pas echt parkeerproblemen ervaren wanneer het aanbod van parkeerplaatsen niet kan voldoen aan de vraag - Pilots en experimenten met parkeren kennen meer voordelen dan nadelen - De auto is de belangrijkste vervoersmethode van mensen - Parkeren is een belangrijk element van het ruimtelijke orderingsdomein - Gratis parkeren is eigenlijk een subsidie voor autogebruikers 	<ul style="list-style-type: none"> - Verhoging van parkeertarieven in winkelgebieden zijn nadelig voor winkeliers - Bewoners zullen openstaan voor hogere parkeertarieven in hun wijk als de leefbaarheid van de wijk daardoor hoger wordt - Burgers willen graag actief participeren in de ontwikkelingen en investeringen in hun wijk - Bezoekers willen best meer betalen om te parkeren, als ze weten dat het parkeergeld nuttig besteed wordt - Parkeerplaatsen zijn gemeenschappelijk eigenschap
Normatief	<ul style="list-style-type: none"> - De kosten voor het aanbieden van parkeerplaatsen moeten zoveel mogelijk in rekening gebracht worden bij degenen die er gebruik van maken - Wanneer maatschappelijk draagvlak voor een bepaalde overheidsinterventie ontbreekt, zou het van de beleidsagenda geschrapt moeten worden - Parkeertarieven zouden gemiddeld gezien hoger moeten zijn in Nederland 	<ul style="list-style-type: none"> - De juridische regelgeving vanuit het rijk aangaande parkeerbeleid van gemeenten vind ik te streng - Er zouden op rijks- of provincieniveau hardere eisen aan parkeerbeleid van gemeenten gesteld moeten worden - Het feit dat in veel verschillende gemeenten veel verschillende regelgeving mbt parkeren bestaat is een slechte zaak 	<ul style="list-style-type: none"> - Tegengaan van parkeeroverloop moet de hoogste prioriteit krijgen in parkeerbeleid - Parkeerbeleid moet primair gevormd worden aan de hand van kennis en empirische data over het parkeerdomein - Bij het opstellen van parkeerbeleid moet de wil van de inwoners centraal staan - Marktwerking leidt niet tot het juiste aanbod van parkeerplaatsen, dus overheidsingrijpen is nodig - Bij parkeerbeleid dient de autorijder zoveel mogelijk gefaciliteerd te worden - Park & ride is een concept dat goed werkt 	<ul style="list-style-type: none"> - Belanghebbenden moeten actief betrokken worden door gemeenten bij het opstellen van parkeerregelingen - Het algemeen belang is belangrijker bij parkeerbeleid dan het belang van hen die direct betrokken zijn bij parkeerregelingen - Het verhogen van parkeertarieven is oneerlijk tegenover autogebruikers - Hogere parkeertarieven zouden in algemene zin een positief effect hebben op de maatschappij - Het idee dat in sommige gebieden meer wordt geïnvesteerd dan in andere gebieden vind ik duiden op een ongelijke behandeling van inwoners binnen de gemeente.
Prescriptief	<ul style="list-style-type: none"> - Er moet fors geïnvesteerd worden in de verbeteringen van het OV netwerk - Gemeenten moeten er voor zorgen dat het gebruik van OV minimaal net zo aantrekkelijk is voor de gemiddelde burger als autogebruik - Een marktconform parkeertarief zou ideaal zijn 	<ul style="list-style-type: none"> - De CROW normen voor parkeerbeleid zouden juridisch bindend moeten zijn - Er zou een limiet moeten komen aan de hoogte van parkeertarieven die gemeenten mogen heffen 	<ul style="list-style-type: none"> - Inkomsten uit betaald parkeren moeten terugvloeien naar de buurt waarin ze zijn opgehaald - Het aantal aangeboden parkeerplaatsen dient enigszins beperkt te blijven; een maximum aantal parkeerplekken is soms gewenst. - Gemeenten dienen er voor te zorgen dat er ten alle tijden voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn - Het liefst bieden we parkeren zoveel mogelijk gratis aan - Het idee van dynamische parkeertarieven – afhankelijk van locatie, type voertuig, tijdstip en uitstoot – juich ik toe 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeenten moeten al het opgehaalde parkeergeld in de gemeenten in één pot gooien, en het vervolgens zo gericht mogelijk verdelen over verschillende wijken - Gemeenten moeten het opgehaalde parkeergeld in een wijk herinvesteren in dezelfde wijk

FIGUUR 4.1: Q-SET

4.3 P-SET

Nadien wordt de P-set bepaald: welke participanten dienen in het onderzoek betrokken te worden? Er is daarmee geen sprake van een willekeurige sample maar van een theoretische sample waarbij de respondenten bewust zijn uitgezocht op basis van theoretische gronden (Jedeloo & van Staa, 2009). Het doel bij Q-methodologie is om een vertegenwoordiging van verscheidene posities of houdingen binnen het concours op te nemen. Het aantal deelnemers is van ondergeschikt belang (Brown, 1980; Akhtar-Danesh et al., 2008).

Voor dit onderzoek is gekozen om de P-set te beperken tot ambtenaren werkzaam bij Nederlandse gemeenten, die in hun werk met enige regelmaat bij parkeerbeleid of parkeerkwesties betrokken zijn. De basis voor deze afbakening ligt in de vraag -en doelstelling en bij de constatering dat parkeerbeleid een onderwerp is dat voornamelijk op gemeentelijk niveau aandacht geniet. Ambtenaren zijn in gemeentelijk parkeerbeleid verantwoordelijk voor het concreet maken van parkeerbeleid. De premisse die in dit onderzoek wordt aangenomen is dat, in het parkeerbeleid dat door ambtenaren wordt ontwikkeld, maatschappelijke en politieke opvattingen verworven zitten daar ambtenaren de taak hebben politieke beslissingen te vertalen naar concreet beleid. De benadering van potentiële respondenten is aanvankelijk verlopen via het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI), gevestigd in Den Haag. Binnen deze vereniging bestaat een contactgroep voor parkeren, waarbij een significant aantal – met name grotere – Nederlandse gemeenten actief betrokken zijn. Het GNMI heeft het onderzoek binnen hun netwerk voor parkeren uitgezet. Er was sprake van vrijwillige participatie van respondenten en er kan dus worden gesproken van zelfselectie. Dit wordt onderzoekstechnisch echter niet als problematisch gezien omdat bij q-methodologie niet gepoogd wordt te generaliseren naar een grote populatie. Naast het GNMI zijn ambtenaren het geschetste profiel persoonlijk benaderd voor dit onderzoek door de onderzoeker via het internet.

uitspraken (Jedeloo & van Staa, 2009). In dit onderzoek is de bovenstaande procedure gevolgd. Na afloop van het sorteerproces is de respondent gevraagd om contactgegevens achter te laten, zodat er eventueel gevraagd kan worden naar een meer gedetailleerde toelichting over de rangschikking van de respondenten. De respondent heeft de mogelijkheid gekregen om het opgeven van contactgegevens te weigeren.

4.5 FACTORANALYSE

De analyse van Qq-sorteringen is een objectieve procedure, en wordt soms beschreven als de wetenschappelijke basis van Q (van Exel & de Graaf, 2005). Eerst wordt door de analysesoftware die in dit onderzoek wordt gebruikt – PQMethod – een correlatiematrix van alle q-sorteringen gegenereerd welke een representatie geeft van de mate van overeenkomst tussen de sorteringen van de respondenten. Er wordt hier dus nog geen vergelijking gemaakt tussen stellingen onderling (Watts & Stenner, 2005). Vervolgens vindt factoranalyse plaats. Hierbij worden q-sorteringen geïdentificeerd op basis van de mate van overeenkomst met elkaar. Participanten met vergelijkbare sorteringen – ofwel vergelijkbare meningen en visies – zullen dus tot dezelfde factor behoren. Het uitgangspunt is hier dat wanneer iedere respondent een volledig unieke voorkeur of visie zou hebben de q-sorteringen van respondenten niet met elkaar zullen correleren (Jedeloo & van Staa, 2009).

Ondanks dat de analyse in Q als een objectief proces wordt beschouwd, dient de onderzoeker hierin meerdere keuzes te maken. Er bestaan verschillende manieren om factoranalyse uit te voeren en er zijn verschillende methoden voor factorrotatie. Watts & Stenner (2005) stellen dat er in de meeste gevallen weinig reden is om een bepaalde methode boven een andere methoden te verkiezen en geven aan dat de rotatietechniek afhankelijk is van de data in kwestie en het doel dat de onderzoeker voor ogen heeft. Voor het extraheren van factoren wordt veelal gekozen voor de *principal component*-methode of de *centroid*-methode. De centroid-methode wordt over het algemeen als passender gezien voor Q-methodologie, omdat deze methode geschikt is voor het identificeren van unieke visies onder respondenten (Akhtar-Danesh et al., 2009). Daarnaast geeft deze methode potentieel oneindige opties bij factorrotatie; dit geeft de onderzoeker vrijheid om de data vanuit verschillende perspectieven te benaderen en om vervolgens de meest gepaste benadering in de zin van bruikbaarheid en informatierijkheid te kiezen. Softwareprogramma's die zijn ontworpen voor Q-analyse gebruiken daarom standaard de centroid methode (Watts & Stenner, 2005). Voor factorrotatie zijn er twee opties: *verimax* en *judgemental*. *Verimax* kiest rotatieopties op basis van wiskundige data; het is in die zin dus een volledig objectieve manier van factoridentificatie. Het nadeel hiervan is echter dat het theoretische overwegingen buiten beschouwing laat, waardoor het mogelijk is dat de gegeven configuraties in theoretisch opzicht weinig informatief of bruikbaar zijn. Bij de *judgemental* worden theoretische overwegingen zwaarder gewogen dan statische criteria (Jedeloo & van Staa, 2009).

In dit onderzoek is de bruikbaarheid van meerdere analyseopties overwogen en beoordeeld. Uiteindelijk is gekozen voor de centroid methode voor het extraheren van factoren en *verimax* rotatie van de factoren. PQ Method – het gebruikte softwareprogramma voor factoranalyse – geeft bij *verimax* rotatie tevens de optie om te kiezen tussen de methode die Brown (1980) beschrijft en de Horst 5.5 analyse. Beide opties zijn onderzocht, en de Horst 5.5 analyse is door de onderzoeker als meest geschikt beoordeeld. De argumentatie voor deze beoordeling is dat deze optie het meest gedifferentieerde beeld geeft van de perspectieven die onder de respondenten te achterhalen zijn waardoor de meest informatierijke resultaten oplevert.

Na factorrotatie moet de onderzoeker beslissen welke factoren meegenomen moeten worden voor interpretatie. Een gebruikelijke richtlijn is dat een factor een eigenwaarde van minimaal 1.00 dient te hebben. Niet iedere factor met een eigenwaarde van hoger dan 1.00 is per definitie theoretisch relevant. Het kan namelijk zo zijn dat de bepaalde gevonden patronen per toeval zijn ontstaan. Wel kan worden

gesteld dat een factor met een eigenwaarde van minder dan 1.00 weinig bruikbaar is in de context van Q-methodologie. Daarnaast dient de factor op minimaal twee respondenten te kunnen leunen die de karakteristieke configuratie van de factor benadrukken, zogenaamde 'factor exemplars'. In bepaalde uitzonderingen kan het mogelijk zijn om op basis van theoretische overwegingen te kiezen voor een factor die slechts op één Q-sortering leunt of een eigenwaarde van lager dan 1.00 heeft, maar dit komt zelden voor in Q-methodologie. Webler et al. (2001) voegen daaraan toe dat elke factor een verklarende waarde dient te hebben van groter dan 3% en dat iedere factor van theoretische waarde dient te zijn.

Voor de gekozen factoren wordt door middel van gewogen gemiddelden een typische, karakteristieke Q-sortering opgesteld die fungeert als de best geschatte sortering voor de factor in kwestie. Dit kan worden gedaan door softwareprogramma's die zijn ontworpen voor Q-methodologie. dergelijke typische Q-sorteringen kunnen dan weer gebruikt worden bij het interpreteren van factoren. Bij factorinterpretatie ligt de focus op het begrijpen van de factor, en daarmee de respondenten die tot die factor geschaard kunnen worden. In de lijst met uitspraken en de bijbehorende scores die representatief zijn voor de factor wordt gezocht naar een samenhangend verhaal dat in een holistische vorm de zienswijze van een typische respondent van een bepaalde factor beschrijft; er wordt geprobeerd een objectieve beschrijving te maken van een subjectieve input (Watts & Stenner, 2005). Hierbij kan gebruik worden gemaakt van opmerkingen die respondenten geven over hun rangschikking, in het bijzonder met betrekking tot de kenmerkende uitspraken. *Kenmerkende uitspraken* zijn uitspraken waarover binnen een bepaalde factor een sterke mening bestaat (-3 of +3 bijvoorbeeld). Bij *onderscheidende uitspraken* gaat het om de mate waarop een uitspraak binnen een bepaalde factor anders wordt gerangschikt dan in andere factoren. Een uitspraak die als een typische score van 0 krijgt in factor A, maar in alle andere factoren +3 of +2 als typische score kent kan worden gezien als onderscheidend, maar niet als kenmerkend.

4.6 METHODOLOGISCHE REFLECTIE

In dit onderzoek is gekozen voor het gebruik van Q methodologie. Een belangrijke overweging hierbij was dat de focus in dit onderzoek niet per se op instrumentele doelmatigheid of op een beleidstheorie ligt. Deze thesis richt zich eerder op perspectieven over parkeerbeleid binnen gemeentelijke organisaties in Nederland en de mate waarop deze compatibel zijn met het concept Parking Benefit Districts en in bepaalde mate zelfs breder met het *nieuwe paradigma* danwel *de derde fase van parkeerbeleid* zoals Litman (2016) en Mingardo (2016) dat respectievelijk beschrijven. In de literatuurverkenning is geconstateerd dat parkeerbeleid – en daarmee de implementatie of juist het niet implementeren van bepaalde instrumenten of concepten in het parkeerdomein – primair gevormd wordt door denkbeelden en perspectieven van ambtenaren en politici op gemeentelijke schaal, welke deels door opinie van burgers wordt beïnvloedt. De haalbaarheid en effectiviteit van Parking Benefit Districts hangt zodoende in grote mate samen met bestuurlijke, politieke en maatschappelijke omstandigheden. Q is als onderzoeksmethodologie geschikt voor het identificeren van denkpatronen en perspectieven binnen een concours; door middel van Q-tests en de analyse daarvan kunnen inzichten verkregen worden over de genoemde omstandigheden.

Bij generaliseerbaarheid – ofwel externe validiteit – gaat het om de vraag of de uitkomsten van een studie gegeneraliseerd kunnen worden en daarmee relevant zijn voor vergelijkbare situaties (Groh, 2018). In deze thesis wordt zoals reeds vermeld geenszins gepoogd een generaliseerbaar onderzoek uit te voeren. Q methodologie is ook niet ontwikkeld voor dergelijke doeleinden. Eerder richt het zich op het in kaart brengen de perspectieven die aanwezig zijn in de onderzochte populatie. Wanneer bepaalde patronen bij meerdere respondenten gevonden worden wil dit niet direct iets zeggen over de mate waarop deze patronen in de populatie aanwezig zijn; daar is het aantal respondenten te gering voor. Wel

kan gesteld worden dat wanneer een bepaald patroon dan wel een bepaalde factor gevonden is in de data deze binnen de populatie – in welke mate dan ook – bestaat. Een kwestie die ook onder de noemer van generaliseerbaarheid kan worden geschaard is die van objectiviteit en subjectiviteit. Er is consensus – tenminste in de positivistische onderzoekstraditie – over het idee dat de onderzoeker zich ten alle tijden zo objectief mogelijk dient op te stellen. Verschillende onderzoekers zouden bij het uitvoeren van dezelfde studie tot soortgelijke bevindingen moeten komen. In strenge zin betekent dit dat de onderzoeker als zijnde een subjectief persoon geen invloed mag hebben op de resultaten van het onderzoek. Subjectiviteit kan in deze begrepen worden als de vooroordelen ofwel ‘bias’ van de onderzoeker met betrekking tot gevoelens, voorkeuren, houding en afkeuringen (Groh, 2018).

Meet ik wat ik wil meten? Is de kennis die ik uit dit onderzoek haal geldig? Dit zijn de vragen die een onderzoeker zichzelf dient te stellen met betrekking tot interne validiteit. Validiteit gaat hier over *accuraatheid* (Creswell, 2007). Bij Q methodologie is het doel ondubbelzinnig, namelijk het blootleggen van exemplarische perspectieven over een bepaald onderwerp. Met Q methodologie wordt gepoogd subjectiviteit op een structurele manier in kaart te brengen. Dit gebeurt door participanten stellingen over een concours te laten indelen naar preferentie. Studies die gebruik maken van Q hebben doorgaans een hoge mate van interne validiteit omdat er in het sorteersproces geen onzekerheden zitten: het is niet mogelijk dat de sortering van een respondent niet ‘klopt’ en dus niet valide is; de sortering is de indeling die de respondent zelf heeft gemaakt. In die zin is het sorteersproces in Q een kwantitatieve aangelegenheid; het is subjectiviteit vastgelegd in een kwantitatieve en objectief meetbare vorm. De sortering van de respondent is door de onderzoeker daarom maar op een enkele manier te interpreteren. Daarbij moet de kanttekening gemaakt worden dat – zoals dat bij Q gebruikelijk is – in deze studie aan de respondenten gevraagd is om een toelichting te geven over hun meest uiterste stellingen welke gebruikt worden om deze specifieke stellingen en de sterke preferenties die ermee verbonden zijn te begrijpen. De factoren zijn op basis van mathematische overwegingen geïdentificeerd, maar de discoursbeschrijving komt voort uit het proces waarin de onderzoeker probeert de sorteringen van de stellingen te begrijpen als onderdeel van een integraal denkbeeld. De onderzoeker heeft hier als doel om stellingen aan elkaar te relateren en probeert daarbij te begrijpen hoe specifieke stellingen zich verhouden tot een abstractere zienswijze die een factor kenmerkt.

Ondanks dat subjectiviteit een centrale rol heeft in deze studie betekent dat niet dat de onderzoeker geen objectieve houding kan aannemen. In dit onderzoek wordt subjectiviteit van participanten geconcretiseerd naar numeriek meetbare data door middel van het Q-sort proces. Dit beperkt de onderzoeker in zijn of haar vrijheid om voorkeuren te interpreteren waardoor een andere onderzoeker waarschijnlijk tot vergelijkbare resultaten zou komen met dezelfde dataset. De stellingen en diens posities in de Q-sortering worden door de onderzoeker aan elkaar gerelateerd met als doel op een abstracter niveau het hoofdperspectief van een factor te begrijpen en vervolgens te beschrijven. In dit proces zouden verschillende onderzoekers wel tot andere beschrijvingen komen, maar de rode draad van de factorbeschrijving zou hoogstwaarschijnlijk wel uiterst vergelijkbaar zijn. Ook is aan de participanten gevraagd om hun meest extreem beoordeelde (-3 en +3) stellingen van toelichting te voorzien, maar hier is de bewegingsvrijheid met betrekking tot interpretatie voor de onderzoeker relatief beperkt: de onderzoeker doet immers niet meer dan het commentaar dat de respondent over zijn of haar preferenties geeft op te nemen in de factorbeschrijving en er wordt geen normatieve waarde aan deze opmerkingen toegekend.

Wel is het evident dat subjectiviteit in meerdere onderdelen van dit onderzoek kan plaatsvinden. Dit is in een vroeg stadium reeds zichtbaar: ik zou als onderzoeker niet erg geïnteresseerd zijn in een relatief onbekend concept als Parking Benefit Districts wanneer ik niet zou geloven in een potentiële effectieve toepassing ervan. Bij het vaststellen van het concours en de Q-set dient de onderzoeker keuzes te maken over wat hij of zij als relevant beschouwd voor het onderzoek. De Q-set dient beperkt in omvang te zijn, maar dient tegelijkertijd het concours zo compleet mogelijk te dekken. Een andere onderzoeker zou waarschijnlijk tot een andere selectie van stellingen komen, omdat deze waarschijnlijk

een ander perspectief zou hebben op het concours. Volledige objectiviteit is nooit mogelijk, maar dat dient bij wetenschappelijk onderzoek niet als rechtvaardiging van een subjectieve houding van de onderzoeker te worden gezien.

Een onderzoek wordt als betrouwbaar gezien wanneer herhaaldelijk onderzoek de zelfde resultaten zou opleveren. Een betrouwbare methode werkt onafhankelijk van het moment waarop iets gemeten wordt, gesteld dat de overige factoren constant blijven (Groh, 2018). Het is daarom van belang dat bij toepassing van een bepaalde onderzoeksmethode (toevallige) meetfouten zoveel mogelijk voorkomen worden. Deze tasten de betrouwbaarheid van een onderzoek immers aan. Het aspect van betrouwbaarheid kan met betrekking tot Q op meerdere manieren benaderd worden. Enerzijds kan Q als een relatief betrouwbare onderzoeksmethode worden beschouwd, omdat respondenten stellingen op een structurele manier – op basis van eigen voorkeur – indelen. Daarbij moet wel de kanttekening gemaakt worden dat men met Q methodologie niet moet beweren gefixeerde perspectieven van individuen te meten. Bij Q methodologie kan enkel iets gezegd worden over het individu en diens voorkeuren op het meetmoment. Respondenten kunnen van gedachten veranderen over het onderwerp in kwestie. In die zin is de betrouwbaarheid over een groot tijdsbestek relatief beperkt. Tevens kan gesteld worden dat dat herhaling van een Q onderzoek met andere respondenten tot andere resultaten zal leiden. Strict gezien kan Q daarmee als onbetrouwbaar worden gezien. Dit hangt echter samen met het idee dat Q methodologie niet geschikt is om te generaliseren naar een grotere populatie, en dat daarmee ook niet gepoogd wordt om bij verschillende respondenten tot identieke resultaten te komen. Hierdoor wordt dit onderzoekstechnisch niet als een probleem beschouwd.

5. ANALYSE & RESULTATEN

In dit hoofdstuk wordt de gegenereerde data aan de hand van het hiervoor beschreven proces geanalyseerd. Eerst zal een overzicht worden getoond van de respondenten en diens achtergronden waarna zal worden gepresenteerd welke opvattingen door de respondenten gedeeld worden; de zogenoemde consensusstellingen. Vervolgens zal worden uiteengezet hoe de respondenten kunnen worden onderverdeeld in drie verschillende factoren. Daarbij wordt iedere factor door middel van een behandeling van de kenmerkende en de onderscheidende stellingen behandeld, en vervolgens worden de discourses van de verschillende factoren op een integrale wijze besproken. In het laatste deel van dit hoofdstuk wordt onderzocht hoe de factoren en diens stellingnames zich verhouden tot Parking Benefit Districts en zal beoordeeld worden in hoeverre dit beleidsconcept in lijn is met het perspectief van de verscheidene factoren over het concours.

#	Opleidings-niveau	Opleidingsrichting	Rol binnen gemeente	Ervaring	Omvang Gemeente	Factor A	Factor B	Factor C
1	WO	Universitair	Beleidsadviseur	15+	30.000-120.000	0.39	0.41 X	0.08
2	WO	Civiele Techniek	Adviseur Mobiliteit	0-5	120.000-250.000	0.50 X	0.46	0.16
3	HBO	Planologie	Adviseur Parkeerbeleid	6-15	120.000-250.000	0.68 X	0.48	-0.14
4	WO	Technische Bestuurskunde	Adviseur Parkeerbeleid	6-15	250.000+	0.09	-0.01	0.42 X
5	WO	Economische Geografie	Beleidsmedewerker RO	0-5	30.000-120.000	-0.10	0.42 X	0.34
6	HBO	Verkeerskundig ontwerpen	Beleidsadviseur	0-5	30.000-120.000	0.39	0.00	0.56 X
7	WO	Technische Planologie	Beleidsadviseur	6-15	250.000+	0.65 X	0.11	0.36
8	WO	Planologie	Beleidsmedewerker	0-5	30.000-120.000	0.01	0.06	0.51 X
9	WO	Beleids -en organisatiewetenschappen	Beleidsadviseur	15+	30.000-120.000	0.57 X	0.32	0.47
10	HBO	NLP Practitioner	Handhaving	15+	30.000-120.000	0.05	0.70 X	0.09
11	HBO	Verkeerskunde	Parkeerregisseur	6-15	30.000-120.000	0.46 X	0.45	0.06
12	HBO	Verkeerskunde	Beleidsadviseur Mobiliteit	6-15	30.000-120.000	0.62 X	0.42	0.19
13	Doctoraal	Marketing	Beleidsadviseur Mobiliteit	0-5	30.000-120.000	0.75 X	-0.16	0.01
14	WO	Spatial Planning	Beleidsadviseur RO	0-5	30.000-120.000	0.24	0.45	0.53 X
15	HBO	Verkeersacademie	Beleidsadviseur	15+	30.000-120.000	0.58 X	0.07	0.27
16	HBO	Verkeerskunde	Beleidsmedewerker Parkeren	6-15	30.000-120.000	0.44	0.17	0.52 X
17	WO	Economics & Business economics	Consultant parkeervergunningen	0-5	30.000-120.000	0.05	0.47 X	-0.01
18	WO	Staats -en Bestuursrecht	Beleidsadviseur Parkeren	0-5	250.000+	0.64 X	0.08	0.18

FIGUUR 5.1: PROFIELEN VAN DEELNEMENDE RESPONDENTEN

De P-set van dit onderzoek bestaat uit 18 respondenten (Figuur 5.1). Zij zijn allen werkzaam bij of voor Nederlandse gemeenten, waarvan de meesten bij middelgrote gemeenten van 30.000 tot 120.000 inwoners. De meeste respondenten beschrijven hun rol binnen de gemeente als beleidsadviseur; in sommige gevallen gaat het over mobiliteitsbeleid of parkeerbeleid specifiek en in sommige gevallen spreidt de rol van adviseur zich over meerdere beleidsterreinen. Alle deelnemers hebben gemeen dat zij ten minste in bepaalde mate te maken met parkeerbeleid in hun werkzaamheden. Dit is een vereiste die door de onderzoeker is gesteld voor participatie daar het niet als passend wordt beschouwd om in dit onderzoek participanten op te nemen die weinig tot geen ervaring of kennis met betrekking tot het parkeerdomein hebben.

5.1 CONSENSUSSTELLINGEN

Alvorens we ons richten op de diversiteit die in de perspectieven over het parkeerconours zichtbaar is wordt aandacht geschonken aan de stellingen die door het leeuwendeel van de respondenten vergelijkbaar wordt ingedeeld; consensusstellingen. Deze zijn in Figuur 5.2 weergegeven. Voor de onderstaande stellingen geldt dat zij door alle factoren vergelijkbaar worden gesorteerd: het verschil tussen de sorteringen is mathematisch non-significant bij $P > .05$.

	STELLING	A	B	C
1	Parkeerbeleid kan een factor zijn in het promoten en populair maken van een gebied	+1	+2	+2
4	Eigenlijk zijn er niet echt regels die specifiek te maken hebben met parkeerbeleid	-1	-1	-2
5	Regelgeving maakt dat gemeenten niet naar volledig eigen wens hun parkeerbeleid kunnen vormgeven	0	0	-1
6	We hebben genoeg informatie om onderbouwde en rationele keuzes te maken in parkeerbeleid	0	+1	+1
13	Bewoners zullen openstaan voor hogere parkeertarieven in hun wijk als de leefbaarheid van de wijk daardoor hoger wordt	+2	+1	+1
21	Er zouden op rijks- of provincieniveau hardere eisen aan parkeerbeleid van gemeenten gesteld moeten worden	-1	-2	-2
25	Bij het opstellen van parkeerbeleid moet de wil van de inwoners centraal staan	-1	0	0
26	Marktwerking leidt niet tot het juiste aanbod van parkeerplaatsen, dus overheidsingrijpen is nodig	+1	+1	+2
28	Park & ride is een concept dat goed werkt	+1	+1	+1
31	Het verhogen van parkeertarieven is oneerlijk tegenover autogebruikers	-2	-2	-2

FIGUUR 5.2: CONSENSUSSTELLINGEN

Te beginnen bij de stellingen die het juridische domein raken. Er is een gedeelde overtuiging dat strengere eisen aan parkeerbeleid vanuit het rijk of de provincie ongewenst zijn. Het is echter niet zo dat de huidige regelgeving als te beperkend wordt ervaren; die regelgeving maakt het namelijk niet onmogelijk voor gemeenten hun parkeerbeleid naar eigen wens te kunnen vormgeven. Er zijn, zo wordt door de respondenten beoordeeld, wel een aantal regels die specifiek met parkeerbeleid te maken hebben.

Met betrekking tot parkeertarieven bestaat er onmiskenbaar consensus over de stellingname dat het verhogen van parkeertarieven niet oneerlijk is tegenover autogebruikers. Op basis hiervan zou je kunnen stellen dat – kijkend naar autogebruiker als zijnde een klant voor parkeerfaciliteiten – een verhoging van parkeertarieven ten minste als acceptabel beschouwd wordt door ambtenaren. Een andere stellingname die breed steun geniet is dat het verhogen van parkeertarieven door bewoners positiever zal worden ervaren wanneer dit samen gaat met verbeteringen in leefbaarheid van de wijk.

Parkeerbeleid kan een significante rol spelen in het bevorderen van de populariteit van een bepaald gebied, zo zeggen de respondenten in dit onderzoek. Dit zegt in andere woorden dat het parkeerproduct beschouwd wordt als een factor voor de mate van aantrekkelijkheid van een gebied.

Wanneer een overheid zich niet bemoeit met het parkeerproduct zal dat leiden tot een suboptimaal aanbod aan parkeerplaatsen, zo klinkt het. Het is aannemelijk dat deze overtuiging samenhangt met het idee dat de kosten voor het exploiteren van een parkeerplaats in veel gevallen relatief hoog zijn in vergelijking met de opbrengsten en dat de meeste particuliere ondernemers zich daarom niet geroepen voelen om zich actief met het parkeerproduct te bemoeien.

Tot slot zijn er twee stellingen die geenzins sterke gevoelens oproepen: 'We hebben genoeg informatie om onderbouwde en rationele keuzes te maken in parkeerbeleid' en 'Bij het opstellen van parkeerbeleid moet de wil van de inwoners centraal staan'.

5.2 FACTOR A: HOGERE DREMPELS

Factor A is gevormd door de Q-sorteringen van negen respondenten. Deze respondenten hebben een relatief vergelijkbare visie op het concours. Dat wil zeggen: Zij delen de stellingen in grote lijnen op dezelfde manier in. Deze factor geeft een typische sortering weer van de gemiddelde respondent in de factor. In het vervolg van deze thesis zal regelmatig aan de factoren worden gerefereerd alsof het een individu is; hiermee wordt echter gerefereerd aan de typische score binnen de factor in kwestie.

KENMERKENDE STELLINGEN:

Kenmerkende stellingen zijn stellingen die door de respondenten binnen de factor overtuigend hoog dan wel laag worden ingedeeld; stellingen met respectievelijk een hoge of lage Z-score. In Figuur 5.3 zijn de vijf hoogst ingedeelde stellingen binnen deze factor weergegeven. De stelling waar onmiskenbaar de meeste steun voor is is stelling 17, welke stelt dat de kosten van het aanbieden van parkeerplaatsen zoveel mogelijk bij de gebruiker zou moeten liggen. Ook is er steun voor dynamische parkeertarieven op basis van locatie, type voertuig, tijdstip en uitstoot. Uit de ook hoge waardering van de stelling dat een maximum aan het aantal parkeerplekken gewenst kan zijn blijkt dat er binnen deze factor weinig steun is voor het zoveel mogelijk faciliteren van de autorijder. Daarnaast vinden deze respondenten dat belanghebbenden actief betrokken moeten worden bij parkeerregelingen en dat parkeren een belangrijk element is van het ruimtelijk orderingsdomein.

#	Stelling	Z-score
17	De kosten voor het aanbieden van parkeerplaatsen moeten zoveel mogelijk in rekening gebracht worden bij degenen die er gebruik van maken	2.114
43	Het idee van dynamische parkeertarieven – afhankelijk van locatie, type voertuig, tijdstip en uitstoot – juich ik toe	1.590
29	Belanghebbenden moeten actief betrokken worden door gemeenten bij het opstellen van parkeerregelingen	1.524
40	Het aantal aangeboden parkeerplaatsen dient enigszins beperkt te blijven; een maximum aantal parkeerplekken is soms gewenst	1.514
10	Parkeren is een belangrijk element van het ruimtelijke orderingsdomein	1.443

FIGUUR 5.3: KENMERKENDE POSITIEVE STELLINGEN BINNEN FACTOR A

Bij de negatief beoordeelde stellingen is een relatief vergelijkbaar patroon te herkennen, zichtbaar in Figuur 5.4. Er is een sterke afkeur tegen het zoveel mogelijk faciliteren van de autogebruiker. Tevens wordt het idee van gratis parkeren hier aan de kant geschoven door de respondenten, en keren zij zich tegen parkeerbeleid dat stuurt op een zo uitgebreid mogelijk aanbod aan parkeerplaatsen. Uit stelling 12 en stelling 31 blijkt eveneens dat er geen bezwaar tegen het verhogen van is. Binnen de tien meest extreem beoordeelde stellingen lijken zich verder geen conflicten voor te doen.

#	Stelling	Z-score
27	Bij parkeerbeleid dient de autorijder zoveel mogelijk gefaciliteerd te worden	-1.886
41	Gemeenten dienen er voor te zorgen dat er ten alle tijden voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn	-1.848
42	Het liefst bieden we parkeren zoveel mogelijk gratis aan	-1.482
12	Verhoging van parkeertarieven in winkelgebieden zijn nadelig voor winkeliers	-1.401
31	Het verhogen van parkeertarieven is oneerlijk tegenover autogebruikers	-1.360

FIGUUR 5.4: KENMERKENDE NEGATIEVE STELLINGEN BINNEN FACTOR A

ONDERSCHIEDENDE STELLINGEN

Onderscheidende stellingen van een factor zijn stellingen die anders worden gerangschikt door haar individuen ten opzichte van de andere factoren. Anders dan kenmerkende stellingen hoeven deze niet noodzakelijk zeer positief of negatief te worden beoordeeld; het gaat eerder om de onderscheidende posities van de stellingen in vergelijking met de andere factoren. In Figuur 5.5 zijn de stellingen weergegeven die door PQMethod zijn beoordeeld als onderscheidend binnen Factor A. Er is voor gekozen om enkel de stellingen met een significantie van $P < .01$ te bespreken, en om de stellingen welke een significantie van $P < .05$ hebben niet uitvoerig mee te nemen in de factorbeschrijving. De argumentatie voor deze keuze is dat dit de hoeveelheid onderscheidende stellingen dat wordt besproken beperkt houdt en dat alle besproken stellingen op deze manier een hoge mate van onderscheiding kennen. Er worden met betrekking tot deze factor zodoende 8 stellingen uitgelicht.

Bij respondenten binnen deze factor heerst de overtuiging dat burgers graag willen participeren bij de ontwikkelingen en investeringen die zich voordoen in hun wijk [14]. Factor B is hier heel neutraal over; Factor C kan zich enigszins aansluiten bij deze stellingname maar is hier in mindere mate overtuigd van dan Factor A. In tegenstelling tot Factor B en Factor C is er bij Factor A lichte steun voor het zoveel mogelijk verspreiden van opgehaalde parkeergelden over verschillende wijken binnen de gemeente [44]. Wanneer het gaat over parkeertarieven onderscheidt Factor A zich sterk van de andere factoren. In grote lijnen kan worden gesteld dat Factor A het idee van parkeertarieven – en in sommige gevallen het verhogen van parkeertarieven – sterker steunt dan de andere factoren. Dit blijkt uit de volgende stellingen: Factor A is fel tegenstander van het idee dat parkeren zoveel mogelijk gratis moet worden aangeboden [42]. Factor C is hier neutraal over, en Factor B spreekt zich juist erg positief uit over het zoveel mogelijk gratis aanbieden van parkeerplaatsen. Ondanks dat respondenten binnen Factor A neutraal denken over de stelling dat een hoger gemiddeld parkeertarief in het algemeen positief is voor de maatschappij, kan het worden gezien als een onderscheidende stelling [32]. Factor B, en in mindere mate Factor C, zijn het namelijk oneens met deze stelling. Het idee dat het verhogen dan wel het invoeren van parkeertarieven nabij winkels of winkelgebieden nadelig is voor winkeliers wordt door Factor A ook verworpen [12]. Een individu van Factor A geeft aan dat de verhoging van tarieven in een bepaald winkelgebied niet heeft geleid tot veranderingen in het bezoekerspatroon. Zowel Factor B als Factor C tonen wel lichte steun voor deze stelling. Opmerkingen als *“het zou logisch zijn als iedereen zou betalen voor een parkeerplaats, want het is een stukje openbare ruimte die geclaimd wordt door een auto”* [Respondent A1] en *“Gratis bestaat niet”* [Respondent A2] vatten de gedachte van Factor A over parkeertarieven goed samen.

Als het gaat over parkeerproblemen zijn de respondenten binnen Factor A van mening dat men deze pas echt ervaart wanneer het aanbod van parkeerplaatsen niet kan voldoen aan de vraag naar parkeerplaatsen [7].

“Bewoners ervaren pas echt problemen wanneer ze er zelf door geraakt worden, wanneer een bewoner niet in de straat kan parkeren wordt dat als een groter probleem ervaren dan bijvoorbeeld klimaatopgaven” [Respondent A3].

Inzake het gebruik van de auto als vervoersmiddel onderscheidt Factor A zich op een tweetal stellingen: Factor A stelt dat de auto zeker niet de meest belangrijke vervoersmethode van mensen is [9]. Factor B is hier neutraal over, en Factor C is van mening dat de auto momenteel wel de belangrijkste vervoersmethode van mensen is. Een kanttekening die gemaakt dient te worden is dat deze stelling op verschillende manieren geïnterpreteerd kan worden. Een respondent geeft aan dat de auto niet de belangrijkste vervoersmethode is omdat “de fiets veel belangrijker en gezonder is” [Respondent A4]. Stelling 9 kan enerzijds een constatering van de huidige situatie in Nederland zijn en kan anderzijds een normatieve stellingname zijn over het gebruik van vervoersmethoden.

De stelling dat gemeenten er voor dienen te zorgen dat het reizen met openbaar vervoer – in vergelijking met autogebruik – voor de gemiddelde burger minimaal net zo aantrekkelijk moet zijn, kan op lichte steun rekenen van Factor A [35]. Factor C spreekt zich hier heel duidelijk voor uit, en Factor B is het hier juist nadrukkelijk mee oneens.

	STELLING	A	B	C
40	Het aantal aangeboden parkeerplaatsen dient enigszins beperkt te blijven; een maximum aantal parkeerplekken is soms gewenst	+2	-1	+2
14	Burgers willen graag actief participeren in de ontwikkelingen en investeringen in hun wijk	+2*	0	+1
7	Er worden pas echt parkeerproblemen ervaren wanneer het aanbod van parkeerplaatsen niet kan voldoen aan de vraag	+2*	-1	0
35	Gemeenten moeten er voor zorgen dat het gebruik van OV minimaal net zo aantrekkelijk is voor de gemiddelde burger als autogebruik	+1*	-2	+3
44	Gemeenten moeten al het opgehaalde parkeergeld in de gemeenten in één pot gooien, en het vervolgens zo gericht mogelijk verdelen over verschillende wijken	+1*	-1	-1
32	Hogere parkeertarieven zouden in algemene zin een positief effect hebben op de maatschappij	0*	-3	-1
8	Pilots en experimenten met parkeren kennen meer voordelen dan nadelen	-1	-3	-1
23	Tegengaan van parkeeroverloop moet de hoogste prioriteit krijgen in parkeerbeleid	-1	0	-2
9	De auto is de belangrijkste vervoersmethode van mensen	-2*	0	+2
16	Parkeerplaatsen zijn gemeenschappelijk eigenschap, en de kosten hiervoor moet de gemeente daarom op zich nemen	-2	-1	-1
33	Het idee dat in sommige gebieden meer wordt geïnvesteerd dan in andere gebieden vind ik duiden op een ongelijke behandeling van inwoners binnen de gemeente.	-2	-1	-1
12	Verhoging van parkeertarieven in winkelgebieden zijn nadelig voor winkeliers	-2*	+1	+1
42	Het liefst bieden we parkeren zoveel mogelijk gratis aan	-3*	+3	0

(*= $p < 0.01$)

FIGUUR 5.5: ONDERSCHEIDENDE STELLINGEN BINNEN FACTOR A

DISCOURS: HOGERE DREMPELS

Bij Factor A ligt er een sterke nadruk op de weerstand tegen een ‘autovriendelijk’ parkeerbeleid. Dat uit zich concreet in stellingnames als ‘de kosten voor parkeerbeleid zouden zoveel mogelijk voor de parkeerder zelf moeten zijn’ – welke met een Z-score van 2.114 uiterst hoog scoort – en ‘een maximum aantal parkeerplaatsen is soms zeker gewenst’ (Figuur 5.3). Niet verassend is er weerstand tegen het idee dat een gemeente er voor moet zorgen dat er altijd genoeg parkeerplaatsen beschikbaar zijn om de vraag naar parkeren op te vangen. Gratis parkeren is ook zeker niet populair bij deze factor.

Exemplarisch is stelling 27: ‘Bij parkeerbeleid dient de autorijder zoveel mogelijk gefaciliteerd te worden’. Deze stelling wordt als meest negatief beoordeeld met een Z-score van -1.886 (Figuur 5.4). Bij Factor A staat de autorijder niet op de eerste plaats als het gaat om parkeerbeleid.

De autorijder heeft niet automatisch recht op een parkeerplaats: parkeerplaatsen zijn kostbaar, zowel in financiële als in ruimtelijke zin, en de autorijder zou daar een gepaste prijs voor moeten betalen.

“Parkeerbeleid kan er ook toe dienen om autogebruik juist zoveel mogelijk te willen ontmoedigen. Het enkel faciliteren van de auto past niet bij de integrale opgaven die we op dit moment terugzien in de openbare ruimte” [Respondent A3].

Door juist minder parkeerplaatsen te faciliteren is er meer ruimte voor bijvoorbeeld groenvoorziening of bredere voetpaden. Soms moet er daarom juist niet gefaciliteerd worden. *“De autorijder zoveel mogelijk faciliteren betekent parkeerplaatsen tot in de winkel”* [Respondent A5]. Tevens leeft hier de overtuiging dat de auto een steeds minder prominente rol moet krijgen binnen het mobiliteitsbeleid van gemeenten, specifiek ten opzichte van de fiets en het OV. Bij parkeertarieven wordt het ‘de vervuiler betaalt-principe’ een aantal keer genoemd, evenals het idee van ‘de gebruiker betaalt’.

“Bewoners maken vaak een bewuste keuze om groener te leven, en geen gebruik te maken van een auto. Zij zouden niet op moeten draaien voor de kosten van autogebruikers” [Respondent A6].

Ook kunnen parkeertarieven er voor zorgen dat de juiste parkeerder op de juiste plek komt te staan; kortparkeren kan gestimuleerd worden door tarieven hoog te maken in bepaalde gebieden, waardoor parkeren voor langparkeerders in deze gebieden ontmoedigd wordt. Zeker in de grotere steden van Nederland is ruimte vaak schaars, en betaald parkeren kan dan een bijdrage leveren aan het reguleren van drukte op straat.

Het is van belang om belanghebbenden te betrekken bij het opstellen van parkeerbeleid en parkeerregelingen; draagvlak voor parkeerbeleid is belangrijk en participatie kan hieraan bijdragen. Burgers vinden het ook interessant om hier over mee te denken en willen over het algemeen graag actief participeren in de ontwikkeling van hun wijk. *“Dit betekent overigens niet dat hierbij alle wensen zondermeer kunnen worden ingewilligd, uiteindelijk is er een integrale belangenafweging nodig om keuzes te maken die niet altijd voor een iedereen gunstig uitvallen”* [Respondent A3]. Het algemeen belang zou daarin dus wel altijd prioriteit moeten krijgen.

“Direct betrokkenen kijken vaak alleen vanuit het eigen belang. Bij het algemeen belang wordt ook gekeken naar de consequenties voor overige belanghebbenden” [Respondent A7].

Door het algemene belang centraal te stellen, ontwikkel je beleid dat enerzijds eenduidiger is en anderzijds in het belang van bewoners is die geen auto bezitten, waarbij ook andere functies en plekken in de stad niet uit het oog verloren worden. Het idee dat in sommige gebieden meer wordt geïnvesteerd dan in andere gebieden wordt niet als oneerlijk gezien door deze respondenten. Er moeten namelijk altijd keuzes gemaakt worden over hoe geld besteedt wordt; *“Het ligt er puur aan op basis waarvan deze keuzes gemaakt worden”* [Respondent A3].

Men moet gezien de aard van de onderzoeksmethode erg voorzichtig zijn met het generaliseren naar een grotere populatie, maar met betrekking tot de achtergrond van de respondenten lijkt een patroon zichtbaar te zijn: van alle respondenten die bij een grote gemeente – waaronder gerekend wordt gemeenten met meer dan 120.000 inwoners – werkzaam zijn valt slechts één respondent niet onder Factor A. Er lijkt onder deze groep een voorkeur voor Factor A te zijn, en daarmee op een ‘auto-onvriendelijk’ parkeerbeleid. Een mogelijke verklaring hiervoor zou zijn dat grotere steden in het algemeen vaker te maken hebben met parkeerverloop en gebrek aan ruimte om de parkeervraag op te vangen. De auto – en de bezoekende autorijder – wordt dan mogelijk in grotere mate als probleem gezien met betrekking tot verkeerscongestie en ruimteschaarste. Een parkeerplaats wordt door hen dan ook gezien als een stukje openbare ruimte die geclaimd wordt door een auto, en ruimte is vooral in grote

steden schaars. De gedachte dat het aantal auto's en de toestroom van auto's in grotere steden beperkt zou moeten worden lijkt hier van toepassing te zijn; het ontmoedigen dan wel het niet stimuleren of faciliteren van autogebruik kan hier dan een grote bijdrage aan leveren.

5.3 FACTOR B: VRIJ BAAN VOOR DE AUTO

Van de achttien respondenten behoren er vier tot Factor B. Hier geldt hetzelfde als bij Factor A: de individuen van deze factor hebben de Q-set op een vergelijkbare wijze gesorteerd, en de factorscores die hier in deze sectie worden besproken hebben betrekking tot de typische Factor B configuratie.

KENMERKENDE STELLINGEN

De positief beoordeelde stellingen van deze factor zijn in Figuur 5.6 weergegeven. Deze respondenten zijn het er over eens dat parkeren een zeer belangrijk onderdeel is van het integrale ruimtelijke ordeningsbeleid binnen een gemeente. Als het om parkeertarieven gaat, zijn er verschillende stellingnames te herkennen. Bij voorkeur zou parkeren zoveel mogelijk gratis moeten zijn, maar de kosten die gemaakt worden voor het aanbieden van die parkeerplaatsen zouden echter wel zoveel mogelijk in rekening gebracht moeten worden bij de gebruiker. Tevens zou het geld dat de parkeerder dan betaald voor het parkeren vrij besteed moeten kunnen worden door gemeenten. Ook zijn deze respondenten voorstander van het idee van dynamische parkeertarieven.

#	Stelling	Z-score
10	Parkeren is een belangrijk element van het ruimtelijke orderingsdomein	2.291
17	De kosten voor het aanbieden van parkeerplaatsen moeten zoveel mogelijk in rekening gebracht worden bij degenen die er gebruik van maken	1.901
42	Het liefst bieden we parkeren zoveel mogelijk gratis aan	1.563
3	Het geld dat gemeenten ophalen met parkeerexploitatie zouden zij vrij moeten kunnen besteden	1.515
43	Het idee van dynamische parkeertarieven – afhankelijk van locatie, type voertuig, tijdstip en uitstoot – juich ik toe	1.477

FIGUUR 5.6: KENMERKENDE POSITIEVE STELLINGEN BINNEN FACTOR B

Als de negatieve beoordeelde stellingen bekeken worden kan worden gesteld dat stelling 15 het meest negatief wordt beoordeeld, zoals in Figuur 5.7 is weergegeven. Bezoekers zijn volgens de respondenten binnen deze factor niet bereid om hogere parkeertarieven te betalen wanneer ze zien dat het parkeergeld een nuttige besteding kent. In lijn met de positief beoordeelde stelling dat parkeergeld vrij besteed zou moeten kunnen worden – stelling 3 – zouden de inkomsten uit betaald parkeren niet per se terug moeten vloeien naar de buurt waarin ze zijn opgehaald. Opvallend is dat de individuen binnen factor B niet vinden dat hogere parkeertarieven maatschappelijke voordelen kennen – eerder nadelen – maar dat zij het verhogen van parkeertarieven niet zien als een oneerlijke belasting voor de autogebruiker; dit lijkt in eerste beschouwing ietwat tegenstrijdig. Verder gaat parkeerbeleid volgens deze respondenten niet hoofdzakelijk om het tegengaan van parkeeroverloop aangezien dit niet de hoogste prioriteit dient te krijgen.

#	Stelling	Z-score
15	Bezoekers willen best meer betalen om te parkeren, als ze weten dat het parkeergeld nuttig besteed wordt	-2.159
39	Inkomsten uit betaald parkeren moeten terugvloeien naar de buurt waarin ze zijn opgehaald	-1.829
32	Hogere parkeertarieven zouden in algemene zin een positief effect hebben op de maatschappij	-1.406
31	Het verhogen van parkeertarieven is oneerlijk tegenover autogebruikers	-1.296
23	Tegengaan van parkeeroverloop moet de hoogste prioriteit krijgen in parkeerbeleid	-1.191

FIGUUR 5.7: KENMERKENDE NEGATIEVE STELLINGEN BINNEN FACTOR B

ONDERSCHIEDENDE STELLINGEN

Factor B kent een groter aantal onderscheidende stellingen dan Factor A. Ook hier worden om reeds genoemde redenen enkel de stellingen besproken met een significantie van $P < .01$; het gaat daarbij om dertien stellingen. Deze zijn weergegeven in Figuur 5.8.

Opvallend is de stelling dat parkeren een belangrijk element van het ruimtelijk orderingsdomein is [10]. In alle factoren wordt deze stelling zeer positief beoordeeld. Factor B beoordeelt deze stelling echter hoger dan de andere Factor A en C. Ondanks dat hier sprake is van wettelijke significantie, is het passender om deze stelling als consensusstelling te beschouwen, gezien het feit er duidelijke steun voor deze stelling is vanuit alle factoren.

Er is een sterk contrast te herkennen met Factor A inzake het thema parkeertarieven. Waar Factor A gratis parkeren schuwt, is Factor B sterk voorstander van het zoveel mogelijk aanbieden van gratis parkeervoorzieningen [42].

“In onze gemeente is gratis parkeren nodig om mensen naar het centrum toe te trekken, zodat ze niet ergens anders heen gaan” [Respondent B1]

Een andere respondent geeft aan dat parkeren alleen ‘afgeprijsd’ hoeft te worden in situaties waarbij parkeerproblemen zich voordoen [Respondent B2]. Respondenten binnen Factor C hebben geen uitgesproken mening over deze kwestie. Verder is Factor B de enige factor die enige steun geeft voor een juridisch limiet met betrekking tot de hoogte van parkeertarieven die gemeenten mogen heffen [38]. Zowel Factor A als Factor C zijn relatief tevreden over het gemiddelde parkeertarief in Nederland en vinden dat de tarieven niet per se hoger hoeven te worden [19]; Factor B vindt dat de parkeertarieven gemiddeld gezien zeker niet hoger zouden moeten zijn maar eerder lager. Deze respondenten verwachten tevens dat bezoekers eigenlijk nooit willen betalen om te parkeren, ook niet wanneer zij zien dat het parkeergeld nuttig wordt besteed. *“Bezoekers hebben daar zelf niks aan dus zullen ze er ook niet voor willen gaan meebetalen. Pas als ze er zelf beter van worden willen ze meer betalen”* [Respondent B1].

“De hoogte van het parkeertarief is bepalend voor de keuze van de bezoeker, niet waar het geld naartoe gaat” [Respondent B2].

De stelling dat de autorijder zoveel mogelijk gefaciliteerd dient te worden bij parkeerbeleid roept geen steun of weerstand op bij Factor B [27]; bij Factor A en C wordt deze stelling echter zeer negatief beoordeeld. Factor B is ondanks haar neutrale score op deze stelling duidelijk uniek; volgens deze

respondenten zou het faciliteren van de autorijder wel degelijk een aanzienlijk onderdeel van parkeerbeleid moeten zijn, waar dat bij de andere factoren volledig verworpen wordt.

Factor B is als enige factor fel tegen het idee dat het parkeergeld volledig moet terugvloeien naar de buurt waarin het is opgehaald [39]. De andere factoren zijn hier relatief neutraal over. Het geldt dat wordt opgehaald uit de exploitatie van parkeervoorzieningen zou in plaats daarvan vrij besteedbaar moeten zijn gemeenten [3].

“Parkeerinkomsten dienen voor de gemeente en het gemeenschappelijk belang te worden ingezet en niet enkel in de buurt waarin het is opgehaald” [Respondent B2]. *“Het gaat om een algemene belastinginkomsten voor gemeenten die per definitie vrij besteedbaar moeten zijn door gemeenten”* [Respondent B3].

Factor B is geen voorstander van een maximum aantal parkeerplaatsen binnen gemeenten. Er is lichte weerstand tegen het idee dat een maximum aantal parkeerplaatsen soms gewenst kan zijn, en dat gemeenten er voor moeten zorgen dat het aantal parkeerplaatsen enigszins beperkt blijft [40]. Factor A en C zien wel heil in een dergelijke aanpak. Ondanks dat de stelling ‘Gemeenten dienen er voor te zorgen dat er ten alle tijden voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn’ licht negatief wordt beoordeeld door Factor B wordt deze wel als onderscheidende stelling beschouwd [41]. Factor A en Factor C zijn hier namelijk nog vele malen kritischer over. Factor B is tevens de enige factor die geen sterke afkeer heeft tegen het idee dat de normen die het CROW heeft opgesteld voor parkeerregelingen –en faciliteiten juridisch bindend zouden moeten zijn [37].

Het is niet belangrijk dat gemeenten er voor zorgen dat het gebruik van openbaar vervoer – in vergelijking met het gebruik van de auto – minimaal net zo aantrekkelijk zou moeten zijn voor de gemiddelde burger [35]. Factor C vindt dit wel heel belangrijk; Factor A steunt dit idee in mindere mate ook. In tegenstelling tot de andere factoren is er onder respondenten binnen Factor B geen duidelijke mening over de stelling dat de auto de meest belangrijke vervoersmethode van mensen is [9].

STELLINGEN		A	B	C
10	Parkeren is een belangrijk element van het ruimtelijke orderingsdomein	+2	+3*	+2
42	Het liefst bieden we parkeren zoveel mogelijk gratis aan	-3	+3*	0
3	Het geld dat gemeenten ophalen met parkeerexploitatie zouden zij vrij moeten kunnen besteden	0	+2*	0
38	Er zou een limiet moeten komen aan de hoogte van parkeertarieven die gemeenten mogen heffen	-1	+1*	-1
37	De CROW normen voor parkeerbeleid zouden juridisch bindend moeten zijn	-2	0*	-3
8	Pilots en experimenten met parkeren kennen meer voordelen dan nadelen	-1	0	-2
9	De auto is de belangrijkste vervoersmethode van mensen	-2	0*	+2
27	Bij parkeerbeleid dient de autorijder zoveel mogelijk gefaciliteerd te worden	-3	0*	-3
41	Gemeenten dienen er voor te zorgen dat er ten alle tijden voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn	-3	-1*	-3
40	Het aantal aangeboden parkeerplaatsen dient enigszins beperkt te blijven; een maximum aantal parkeerplekken is soms gewenst.	+2	-1*	+2
7	Er worden pas echt parkeerproblemen ervaren wanneer het aanbod van parkeerplaatsen niet kan voldoen aan de vraag	+2	-1	0
35	Gemeenten moeten er voor zorgen dat het gebruik van OV minimaal net zo aantrekkelijk is voor de gemiddelde burger als autogebruik	+1	-2*	+3
11	Gemeenten moeten het opgehaalde parkeergeld in een wijk herinvesteren in dezelfde wijk	0	-2	0
19	Parkeertarieven zouden gemiddeld gezien hoger moeten zijn in Nederland	0	-2*	0
23	Tegengaan van parkeeroverloop moet de hoogste prioriteit krijgen in parkeerbeleid	-1	-2	0
32	Hogere parkeertarieven zouden in algemene zin een positief effect hebben op de maatschappij	0	-3	-1
39	Inkomsten uit betaald parkeren moeten terugvloeien naar de buurt waarin ze zijn opgehaald	-1	-3*	0
15	Bezoekers willen best meer betalen om te parkeren, als ze weten dat het parkeergeld nuttig besteed wordt	+1	-3*	+1

(*= $p < 0.01$)

FIGUUR 5.8: ONDERSCHIEDENDE STELLINGEN BINNEN FACTOR B

DISCOURS: VRIJ BAAN VOOR DE AUTO

Factor B is vanuit de theoretische uiteenzetting gezien minder rechtlijnig in haar standpunten dan Factor A. Waar Factor A in zeer hoge mate overeenstemt met het nieuwe paradigma binnen het parkeerdomein is Factor B minder duidelijk te relateren aan een specifieke stroming. Er zijn zowel elementen uit het oude paradigma als uit het nieuwe paradigma te herkennen, waarbij in sommige gevallen op eerste blik sprake lijkt te zijn van tegenstrijdigheid.

Bij Factor B is het van groot belang dat parkeren zoveel mogelijk gratis wordt aangeboden. De kanttekening die daarbij gemaakt moet worden is dat de situatie dit wel moet toelaten.

“Als er geen noodzaak is hoeft parkeren niet geprijsd te worden. Enkel bij parkeerproblemen zou gekeken kunnen worden naar het afprijzen van het parkeerproduct” [Respondent B2].

Ook wordt aangegeven dat dit soms nodig is om het gebied aantrekkelijk te houden: *“in onze gemeente is dit nodig om mensen naar het centrum te trekken, zodat ze niet ergens anders heen gaan”* [Respondent B1]. Er heerst een sterke overtuiging dat er in vrijwel alle situaties een afkeer van autogebruikers bestaat tegen parkeertarieven: bezoekers van een gemeente hebben geen enkele behoefte aan kennis over de besteding van parkeergeld, omdat dit ze simpelweg niet interesseert. Zij zoeken eigenlijk alleen een goed bereikbare plek zo dicht mogelijk bij hun eindbestemming. Als het om parkeertarieven gaat is enkel de hoogte bepalend bij keuze die zij maken en niet waar het door hen betaalde parkeergeld aan zal worden besteed. Het heffen van hogere parkeertarieven kent eigenlijk weinig tot geen maatschappelijke voordelen. Parkeertarieven zouden daarom gemiddeld gezien ook zeker niet hoger moeten worden.

Tegelijkertijd wordt het verhogen van parkeertarieven absoluut niet gezien als een oneerlijke behandeling van autogebruikers, en is juist grote steun voor het idee dat de kosten van het parkeerproduct zoveel mogelijk bij de gebruiker zouden moeten liggen. *“Wie iets wilt gebruiken, zal er ook voor moeten betalen”* klinkt het [Respondent B4]. Een mogelijke verklaring voor deze lijkende tegenstelling is de gedachtegang dat parkeertarieven op zijn minst kostendekkend zouden moeten zijn maar dat er niet onnodig hoge parkeertarieven gevraagd zouden moeten worden. Dat zou in de praktijk het volgende kunnen betekenen: streven naar kostendekkendheid van het parkeerproduct en het parkeertarief daarop afstellen. De parkeerkosten worden dan bij de gebruiker gelegd terwijl parkeren alsnog ‘zoveel mogelijk’ gratis wordt aangeboden. Het idee van dynamische parkeertarieven wordt gesteund binnen Factor B. *“In verhouding worden bezoekers dan zwaarder belast dan inwoners”* [Respondent B2], wat als een goede zaak wordt gezien.

Er is veel weerstand tegen het idee dat parkeergeld dat in een bepaald gebied is opgehaald ook direct zou moeten terugstromen naar datzelfde gebied in de vorm van investeringen. In plaats daarvan zouden gemeenten het opgehaalde parkeergeld vrij moeten kunnen besteden. *“Het gaat om algemene belastinginkomsten en die zouden per definitie vrij besteedbaar moeten zijn door gemeenten”* [Respondent B3]. Parkeerinkomsten zouden ingezet moeten worden voor het maatschappelijke belang binnen de gehele gemeente en niet enkel in een specifiek gebied.

Parkeerbeleid dient niet altijd alleen te gaan over het tegengaan van parkeeroverloop. Eerst zou duidelijk moeten worden wat men precies wil bereiken met het parkeerbeleid; tegengaan van parkeeroverloop is hier slechts een dimensie van. *“Daaraan gekoppeld komt vervolgens de prioriteitstelling”* [Respondent B2]. Wanneer men parkeerregelingen gaat opstellen zouden bewoners daarbij actief betrokken moeten worden. Dit maakt draagvlak voor beleid namelijk groter en dat wordt als belangrijk beschouwd. Echter dient het algemeen belang voorop te staan bij de uiteindelijke besluitvorming; de eisen van de mensen die direct betrokken zijn worden daarmee niet vanzelfsprekend ingewilligd door beleidsmakers.

Wat vast staat is dat parkeren een zeer belangrijk onderdeel van het ruimtelijke ordeningsdomein is. *“In de ruimtelijke ordening zal altijd een plaats worden ingenomen door parkeren. Hetzij voor bewoners, ondernemers of bezoekers. Indien hier niet voldoende aandacht voor is komt er zeer waarschijnlijk een knoop in de openbare ruimte”* [Respondent B2]. Tevens wordt aangehaald dat vraagstukken rondom parkeren van groot belang zijn voor de leefbaarheid in een bepaald gebied: *“Indien er in wijken geen antwoord gevonden wordt op parkeervraagstukken kan dit resulteren in enkele sociale problemen en maatschappelijke onvrede”* [Respondent B4].

Er zijn geen specifieke patronen te herkennen in de achtergrond van de respondenten die onder Factor B vallen. Alle respondent van deze factor zijn werkzaam in gemeenten die 30.000 tot 120.000 inwoners tellen. Het is echter zo dat de meeste respondenten in dit onderzoek in een gemeente met een dergelijk aantal inwoners werkzaam zijn. De twee respondenten die vermoedelijk het dichtst bij de uitvoering van parkeerbeleid zitten – namelijk een respondent die bij handhaving werkt en een respondent die werkzaam is als consultant parkeervergunningen – vallen onder Factor B; deze informatie wordt door de onderzoeker echter als ontoereikend beschouwd voor het trekken van harde conclusies daar het slechts om twee individuen gaat.

5.4 FACTOR C: HET OV OP DE RAILS

Factor C wordt gekenmerkt door vijf van de in totaal 18 respondenten. Het gaat hier wederom om individuen die de q-set op een vergelijkbare wijze hebben gesorteerd. De factorscores die in het komende stuk worden besproken hebben betrekking tot sortering van een typische Factor C-individu.

KENMERKENDE STELLINGEN

De kenmerkende positieve stellingen zijn gepresenteerd in Figuur 5.9. Er ligt bij deze factor een zeer sterke nadruk op de overtuiging dat openbaar vervoer een belangrijkere rol zou moeten krijgen in gemeentelijk mobiliteitsbeleid en vermoedelijk ook op grotere schaal. Deze respondenten vinden het van groot belang dat het gebruik van openbaar vervoer voor de gemiddelde burger minimaal net zo aantrekkelijk wordt als het gebruik van de auto. Er zou dan ook fors geïnvesteerd moeten worden in het OV-netwerk. De overtuiging heerst dat hoge kwaliteit van alternatieve vervoersnetwerken voor de auto ertoe zal leiden dat een significant deel van de mensen die normaal de auto zouden gebruiken vaker voor een alternatief vervoersmiddel zullen kiezen. Op het moment is de auto echter nog het belangrijkste vervoersmiddel van mensen in Nederland. Als parkeerbeleid wordt opgesteld, zou men zich voornamelijk moeten richten op empirische data en kennis.

#	Stelling	Z-score
35	Gemeenten moeten er voor zorgen dat het gebruik van OV minimaal net zo aantrekkelijk is voor de gemiddelde burger als autogebruik	1.993
34	Er moet fors geïnvesteerd worden in de verbeteringen van het OV netwerk	1.794
2	Wanneer alternatieve vervoersnetwerken voor de auto van hoge kwaliteit zijn, zal een significant deel van autogebruikers vaker gebruik maken van alternatieve vervoersmethoden.	1.735
9	De auto is de belangrijkste vervoersmethode van mensen	1.703
24	Parkeerbeleid moet primair gevormd worden aan de hand van kennis en empirische data over het parkeerdomein	1.557

FIGUUR 5.9: KENMERKENDE POSITIEVE STELLINGEN BINNEN FACTOR C

#	Stelling	Z-score
41	Gemeenten dienen er voor te zorgen dat er ten alle tijden voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn	-1.829
37	De CROW normen voor parkeerbeleid zouden juridisch bindend moeten zijn	-1.542
27	Bij parkeerbeleid dient de autorijder zoveel mogelijk gefaciliteerd te worden	-1.528
31	Het verhogen van parkeertarieven is oneerlijk tegenover autogebruikers	-1.320
20	De juridische regelgeving vanuit het rijk aangaande parkeerbeleid van gemeenten vind ik te streng	-1.256

FIGUUR 5.10: KENMERKENDE NEGATIEVE STELLINGEN BINNEN FACTOR C

Kijkend naar de meest negatief beoordeelde stellingen – welke in Figuur 5.10 zijn weergegeven – kunnen twee thema's onderscheiden worden. Ten eerste zou gemeentelijk parkeerbeleid er niet op gericht moeten zijn om de autorijder zoveel mogelijk te helpen. Het is niet de taak van gemeenten om ervoor te zorgen dat er altijd voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn binnen een gemeente, en de autorijder hoeft bij parkeerbeleid ook niet zoveel mogelijk in zijn of haar wensen gefaciliteerd te worden. Ook zou

het verhogen van parkeertarieven niet oneerlijk zijn tegenover autogebruikers. Deze respondenten lijken het eens te zijn met de huidige regelgeving omtrent parkeerbeleid. De regels die vanuit het rijk zijn opgesteld met betrekking tot parkeerbeleid worden niet als te streng beschouwd, maar de normen die het CROW heeft opgesteld voor parkeerbeleid zouden niet juridisch bindend moeten zijn; zoals dat in de huidige situatie ook al is.

ONDERSCHIEDENDE STELLINGEN

Voor Factor C zijn meer onderscheidende stellingen te herkennen dan voor Factor A, maar minder dan voor Factor B. In totaal zijn er 10 stellingen waarbij een significantie van $P < .01$ gemeten is. Deze zijn terug te vinden in Figuur 5.11.

Factor C onderscheidt zich zeer sterk op gebied van standpunten over openbaar vervoer. Als enige factor is het sterk voorstander van de stelling dat gemeenten er voor dienen te zorgen dat – voor de gemiddelde burger – het gebruik van OV minimaal net zo aantrekkelijk wordt als het gebruik van de auto [35] *“Of dit haalbaar is weet ik niet, maar gemeenten kunnen hier wel een duidelijk rol spelen door verbindingen te leggen door netwerken te creëren”* [Respondent C1]. Aansluitend aan deze stellingname vindt C dat wanneer alternatieve vervoersnetwerken – primair het openbaar vervoer en fietsnetwerken – van hoge kwaliteit zijn een significant deel van de autogebruikers vaker de auto zal laten staan en zal kiezen voor dergelijke alternatieven [2]. *“Hogere kwaliteit van OV – en fietsnetwerken in combinatie met de steeds groter wordende fileproblemen maken het gebruik van andere vervoersmiddelen dan de auto steeds aantrekkelijker”* [Respondent C1]. Een andere respondent bespreekt de zwaktes van het openbaar vervoer:

“Het OV-netwerk is nog vaak onaantrekkelijk. Een auto biedt meer vrijheid en onafhankelijkheid. Het fietsnetwerk in Nederland is uiteraard wel heel goed. Maar als je 20 kilometer moet reizen met de auto dan ben je 10 minuten onderweg. Met het OV ben je soms tot wel een uur onderweg voor dezelfde afstand. Zelfs in Nederland waar de infrastructuur hoog scoort blijft dit een doorn in het oog” [Respondent C2].

Binnen deze factor is dan ook grote steun voor forse investeringen ten behoeve van het verbeteren van OV-netwerken [34].

Op het moment wordt de auto nog wel als de meest belangrijke vervoersmethode gezien van mensen [9]; Factor A denkt dat dit niet zo is en Factor B stelt zich neutraal op aangaande deze stelling. Respondenten binnen Factor C zijn van mening dat parkeerbeleid primair gevormd zou moeten worden aan de hand van kennis en empirische data die beschikbaar is over het parkeerdomein, terwijl de andere factoren hier uiterst neutraal over zijn [24]. De gedachte dat pilots met betrekking tot parkeerbeleid meer positieve effecten hebben dan negatieve effecten kan niet op steun rekenen bij respondenten binnen Factor C [8]. De andere factoren zijn hier relatief neutraal over.

Opvallend is dat Factor C in tegenstelling tot Factor A en B –die zich hier wel heel positief over uitspreken – geen duidelijke mening heeft over het idee dat de kosten van het aanbieden van parkeerplaatsen zoveel mogelijk bij de gebruiker zouden moeten liggen [17]. Hier is sprake van een stelling die absoluut niet controversieel is binnen Factor C, maar wel onderscheidend is ten opzichte van de andere factoren. Hetzelfde geldt voor de stelling ‘Parkeren bieden wij het liefst zoveel mogelijk gratis aan’ [42]. Factor B steunt deze stelling volledig, Factor A toont grote weerstand en Factor C stelt zich compleet neutraal op. Ook bij het idee van dynamische parkeertarieven – afhankelijk van locatie, type voertuig, tijdstip en uitstoot – is Factor C minder uitgesproken dan de andere factoren die zich wel duidelijk positief uitlaten over deze stelling [43].

Deze factor is ook uniek in de zin dat het de enige factor is die zich niet keert tegen het idee dat tegengaan van parkeeroverloop de hoogste prioriteit moet krijgen in parkeerbeleid [23]. Factor C

onderscheidt zich enerzijds door in veel stellingen een relatief neutraal standpunt in te nemen maar door anderzijds rrg uitgesproken ideeën uit te spreken met betrekking tot het openbaar vervoer.

	STELLING	A	B	C
35	Gemeenten moeten er voor zorgen dat het gebruik van OV minimaal net zo aantrekkelijk is voor de gemiddelde burger als autogebruik	+1	-2	+3*
34	Er moet fors geïnvesteerd worden in de verbeteringen van het OV netwerk	+1	+2	+3*
2	Wanneer alternatieve vervoersnetwerken voor de auto van hoge kwaliteit zijn, zal een significant deel van autogebruikers vaker gebruik maken van alternatieve vervoersmethoden.	+1	+1	+3*
9	De auto is de belangrijkste vervoersmethode van mensen	-2	0	+2*
24	Parkeerbeleid moet primair gevormd worden aan de hand van kennis en empirische data over het parkeerdomein	0	0	+2*
40	Het aantal aangeboden parkeerplaatsen dient enigszins beperkt te blijven; een maximum aantal parkeerplekken is soms gewenst.	+2	-1	+2
29	Belanghebbenden moeten actief betrokken worden door gemeenten bij het opstellen van parkeerregelingen	+3	+2	+1
43	Het idee van dynamische parkeertarieven – afhankelijk van locatie, type voertuig, tijdstip en uitstoot – juich ik toe	+3	+2	+1*
23	Tegengaan van parkeeroverloop moet de hoogste prioriteit krijgen in parkeerbeleid	-1	-2	0*
30	Het algemeen belang is belangrijker bij parkeerbeleid dan het belang van hen die direct betrokken zijn bij parkeerregelingen	+2	+2	0
7	Er worden pas echt parkeerproblemen ervaren wanneer het aanbod van parkeerplaatsen niet kan voldoen aan de vraag	+2	-1	0
17	De kosten voor het aanbieden van parkeerplaatsen moeten zoveel mogelijk in rekening gebracht worden bij degenen die er gebruik van maken	+3	+3	0*
42	Het liefst bieden we parkeren zoveel mogelijk gratis aan	-3	+3	0*
32	Hogere parkeertarieven zouden in algemene zin een positief effect hebben op de maatschappij	0	-3	-1
8	Pilots en experimenten met parkeren kennen meer voordelen dan nadelen	-1	0	-2*
18	Wanneer maatschappelijk draagvlak voor een bepaalde overheidsinterventie ontbreekt, zou het van de beleidsagenda geschrapt moeten worden	0	0	-2
20	De juridische regelgeving vanuit het rijk aangaande parkeerbeleid van gemeenten vind ik te streng	-1	-1	-2

(*= $p < 0.01$)

FIGUUR 5.11: ONDERSCHIEDENDE STELLINGEN BINNEN FACTOR C

DISCOURS: HET OV OP DE RAILS

Wanneer Factor C in beschouwing wordt genomen wordt snel duidelijk dat openbaar vervoer een dimensie is waar zeer stellig over wordt gedacht. Het gebruik van openbaar vervoer zou voor de gemiddelde burger minimaal net zo aantrekkelijk moeten zijn als het gebruik van de auto, en het is van groot belang dat gemeenten zich hiervoor inzetten.

“Het OV is vooral erg duur in gebruik ten opzichte van een auto die mensen toch al hebben. Er moet iets tegenover de langere reistijd staan, bijvoorbeeld lagere kosten” [Respondent C3].

Er moet dan ook fors geïnvesteerd worden in het verbeteren van het OV-netwerk. Toenemend gebruik van het OV ten opzichte van de auto heeft namelijk positieve effecten: De auto neemt een enorme hoeveelheid openbare ruimte in beslag en het gebruik van OV en ook de fiets vereist veel minder ruimte. *“Die ruimte kan je dan benutten voor het verdichten van de steden”* [Respondent C4]. Het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en ook van de fiets zal er absoluut voor zorgen dat mensen minder gebruik gaan maken van een auto. Wanneer de kwaliteit van OV –en fietsnetwerken hoger is dan zal het gebruik daarvan aanzienlijk stijgen. Hierbij speelt ook mee dat er steeds meer fileproblemen aan het ontstaan zijn, waardoor autogebruik in relatie tot andere vervoersmiddelen steeds minder aantrekkelijk wordt, zo stelt een respondent van Factor C [Respondent C1]. Met name het trein –en busnetwerk doet momenteel nog onder voor het autonetwerk. De auto biedt meer onafhankelijkheid en vrijheid en de reistijden zijn vaak significant korter waardoor veel mensen dit vervoersmiddel prefereren. Daarom wordt de auto dus ook nog beschouwd als het belangrijkste vervoersmiddel van mensen: de alternatieven zijn voor velen simpelweg onvoldoende aantrekkelijk.

Het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer kan hand in hand gaan met het ontmoedigen van autogebruik. Er is sterke weerstand bij Factor C tegen het idee dat gemeenten ten alle tijden voor voldoende vrije parkeervoorzieningen zouden moeten zorgen.

“Om ten alle tijden voldoende parkeerplaatsen te hebben dien je gemiddeld een groot overaanbod te hebben wat zonde is van de kosten en de ruimte. Het is niet erg dat er bij evenementen in het centrum een tekort aan parkeerplaatsen is in de buurt. Dan moeten mensen maar wat verder lopen om te parkeren” [Respondent C3].

De ruimte die parkeerplaatsen innemen is uiterst kostbaar. Er moet namelijk ook voldoende ruimte blijven voor bijvoorbeeld groen, voetpaden en klimaatadaptatie. *“Als je alles aan parkeren weggeeft, krijg je op den duur een onleefbare stad”* [Respondent C4]. Het aantal parkeerplaatsen dient dus enigszins beperkt te blijven, met in sommige gevallen zelfs een maximum aan het aantal plekken. *“Dat is in sommige gebieden nodig om de leefbaarheid te verbeteren”* [Respondent C5].

De rol van gemeenten binnen parkeerbeleid wordt als essentieel gezien, want als het aanbieden van parkeerplaatsen aan de markt wordt overgelaten ontstaan er problemen. De markt dient namelijk de klant en kijkt vaak minder naar het algemeen belang, terwijl gemeenten hier wel op kunnen toezien en in hun beleid negatieve effecten zoveel mogelijk proberen te beperken. Het faciliteren van parkeerplaatsen is tevens vrij duur, en veel ondernemers zullen er daarom liever voor kiezen om het oplossen van parkeerproblemen aan andere actoren over te laten. Wanneer gemeenten zich over parkeerproblemen buigen zou kennis en empirische data over het parkeerdomein centraal moeten staan voor de keuzes die gemaakt worden:

“Door het gebruik van empirische kennis zorg je er voor dat je beleid goed ondersteund wordt. Ook fungeert data als stok achter de deur bij het maken van beleidskeuzes. Het gevolg is dat er meer draagvlak ontstaat en inwoners achter bepaalde beleidskeuzes gaan staan.” [Respondent C2].

Factor C heeft het liever minder dan meer wetgeving voor parkeerbeleid. De normen die het CROW heeft opgesteld zouden niet juridisch bindend moeten worden; deze normen zijn namelijk slechts bedoeld als richtlijn. Parkeerbeleid zou gebiedsgericht moeten zijn, waarbij het beleid zo goed mogelijk afgesteld zou moeten worden op de specifieke gebiedskenmerken. Als je de richtlijnen voor de verschillende categorieën bindend wil maken moeten de normen meer maatwerk mogelijk maken, maar: *“Dat gaat nooit lukken”* [Respondent C4]. De richtlijnen kunnen dus beter gewoon richtlijnen blijven. De regelgeving die er is wordt niet als te streng ervaren door deze respondenten maar er zouden ook zeker geen strengere eisen gesteld moeten worden door het Rijk of de provincie aangaande het parkeerbeleid van gemeenten.

Als het aan Factor C ligt, hoeft de autogebruiker bij parkeerbeleid niet op handen gedragen te worden. Het verhogen van parkeertarieven is dan ook niet oneerlijk tegenover de automobilist. Sterker nog, dit kent juist positieve effecten: het ontmoedigt autogebruik, wat het gebruik van alternatieve vervoersmethoden in relatie dan weer aantrekkelijker maakt. Er heerst bij Factor C pertinent onvrede over de huidige staat van het OV-netwerk in Nederland. Vooral de reistijd en de prijs van het openbaar vervoer lijkt voor een nare smaak te zorgen; reizen met de auto is in de meeste gevallen minder kostbaar, zowel qua tijd als financieel. Deze factor telt in totaal vijf respondenten. Er zijn geen duidelijke patronen zichtbaar met betrekking tot het profiel van deze respondenten.

5.5 FACTOREN IN HET LICHT VAN PARKING BENEFIT DISTRICTS

Waar in het eerste deel van het analysehoofdstuk aandacht is geschonken aan het gehele parkeerconours zal in van het tweede deel specifieker worden ingegaan op Parking Benefit Districts en hoe de verschillende factoren zich hiertoe verhouden. In het theoretisch kader is uitgebreid uiteengezet welke dimensies en invalshoeken bij het thema parkeren te herkennen zijn: het concours. Tevens is hier benoemd – specifiek voor iedere kernvraag – onder welke voorwaarden Parking Benefit Districts het meest effectief zou zijn als beleidsinstrument binnen het parkeerbeleid van Nederlandse gemeenten. In deze sectie zal worden besproken hoe de verscheidene factoren zich verhouden tot deze voorwaarden en in welke mate de factoren ‘matchen’ met Parking Benefit Districts als beleidsinstrument. Aan het begin van dit stuk wordt een ideale configuratie van stellingen voor de implementatie van Parking Benefit Districts weergegeven: het is een sortering waarbij de stellingen die het meest de kern raken aan Parking Benefit Districts aan de extreme zijden belanden. Stellingen die voor de implementatie van Parking Benefit Districts minder van belang zijn staan zodoende in het midden van de tabel (Figuur 5.12).

	STELLINGEN	PBD	A	B	C
17	De kosten voor het aanbieden van parkeerplaatsen moeten zoveel mogelijk in rekening gebracht worden bij degenen die er gebruik van maken	+3	+3	+3	0
11	Gemeenten moeten het opgehaalde parkeergeld in een wijk herinvesteren in dezelfde wijk	+3	0	-2	0
40	Het aantal aangeboden parkeerplaatsen dient enigszins beperkt te blijven; een maximum aantal parkeerplekken is soms gewenst.	+3	+2	-1	+2
39	Inkomsten uit betaald parkeren moeten terugvloeien naar de buurt waarin ze zijn opgehaald	+2	-1	-3	0
13	Bewoners zullen openstaan voor hogere parkeertarieven in hun wijk als de leefbaarheid van de wijk daardoor hoger wordt	+2	+2	+1	+1
35	Gemeenten moeten er voor zorgen dat het gebruik van OV minimaal net zo aantrekkelijk is voor de gemiddelde burger als autogebruik	+2	+1	-2	+3
36	Een marktconform parkeertarief zou ideaal zijn	+2	0	+1	-1
15	Bezoekers willen best meer betalen om te parkeren, als ze weten dat het parkeergeld nuttig besteed wordt	+2	+1	-3	+1
10	Parkeren is een belangrijk element van het ruimtelijke ordeningsdomein	+2	+2	+3	+2
32	Hogere parkeertarieven zouden in algemene zin een positief effect hebben op de maatschappij	+1	0	-3	-1
24	Parkeerbeleid moet primair gevormd worden aan de hand van kennis en empirische data over het parkeerdomein	+1	0	0	+2
43	Het idee van dynamische parkeertarieven – afhankelijk van locatie, type voertuig, tijdstip en uitstoot – juich ik toe	+1	+3	+2	+1
34	Er moet fors geïnvesteerd worden in de verbeteringen van het OV netwerk	+1	+1	+2	+3
2	Wanneer alternatieve vervoersnetwerken voor de auto van hoge kwaliteit zijn, zal een significant deel van autogebruikers vaker gebruik maken van alternatieve vervoersmethoden.	+1	+1	+1	+3
1	Parkeerbeleid kan een factor zijn in het promoten en populair maken van een gebied	+1	+1	+2	+2
14	Burgers willen graag actief participeren in de ontwikkelingen en investeringen in hun wijk	+1	+2	0	+1
19	Parkeertarieven zouden gemiddeld gezien hoger moeten zijn in Nederland	+1	0	-2	0
28	Park & ride is een concept dat goed werkt	0	+1	+1	+1
30	Het algemeen belang is belangrijker bij parkeerbeleid dan het belang van hen die direct betrokken zijn bij parkeerregelingen	0	+2	+2	0
3	Het geld dat gemeenten ophalen met parkeerexploitatie zouden zij vrij moeten kunnen besteden	0	0	+2	0
5	Regelgeving maakt dat gemeenten niet naar volledig eigen wens hun parkeerbeleid kunnen vormgeven	0	0	0	-1
4	Eigenlijk zijn er niet echt regels die specifiek te maken hebben met parkeerbeleid	0	-1	-1	-2
8	Pilots en experimenten met parkeren kennen meer voordelen dan nadelen	0	-1	0	-2
29	Belanghebbenden moeten actief betrokken worden door gemeenten bij het opstellen van parkeerregelingen	0	+3	+2	+1
20	De juridische regelgeving vanuit het rijk aangaande parkeerbeleid van gemeenten vind ik te streng	0	-1	-1	-2
7	Er worden pas echt parkeerproblemen ervaren wanneer het aanbod van parkeerplaatsen niet kan voldoen aan de vraag	0	+2	-1	0
26	Marktwerking leidt niet tot het juiste aanbod van parkeerplaatsen, dus overheidsingrijpen is nodig	0	+1	+1	+2
25	Bij het opstellen van parkeerbeleid moet de wil van de inwoners centraal staan	-1	-1	0	0
18	Wanneer maatschappelijk draagvlak voor een bepaalde overheidsinterventie ontbreekt, zou het van de beleidsagenda geschrapt moeten worden	-1	0	0	-2
12	Verhoging van parkeertarieven in winkelgebieden zijn nadelig voor winkeliers	-1	-2	+1	+1
22	Het feit dat in veel verschillende gemeenten veel verschillende regelgeving mbt parkeren bestaat is een slechte zaak	-1	0	0	-1
6	We hebben genoeg informatie om onderbouwde en rationele keuzes te maken in parkeerbeleid	-1	0	+1	+1
9	De auto is de belangrijkste vervoersmethode van mensen	-1	-2	0	+2
23	Tegengaan van parkeeroverloop moet de hoogste prioriteit krijgen in parkeerbeleid	-1	-1	-2	0
21	Er zouden op rijks- of provincieniveau hardere eisen aan parkeerbeleid van gemeenten gesteld moeten worden	-1	-1	-2	-2
31	Het verhogen van parkeertarieven is oneerlijk tegenover autogebruikers	-2	-2	-2	-2
33	Het idee dat in sommige gebieden meer wordt geïnvesteerd dan in andere gebieden vind ik duiden op een ongelijke behandeling van inwoners binnen de gemeente.	-2	-2	-1	-1
41	Gemeenten dienen er voor te zorgen dat er ten alle tijden voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn	-2	-3	-1	-3

16	Parkeerplaatsen zijn gemeenschappelijk eigenschap, en de kosten hiervoor moet de gemeente daarom op zich nemen	-2	-1	-1	-1
38	Er zou een limiet moeten komen aan de hoogte van parkeertarieven die gemeenten mogen heffen	-2	-1	+1	-1
44	Gemeenten moeten al het opgehaalde parkeergeld in de gemeenten in één pot gooien, en het vervolgens zo gericht mogelijk verdelen over verschillende wijken	-2	+1	-1	-1
42	Het liefst bieden we parkeren zoveel mogelijk gratis aan	-3	-3	+3	0
27	Bij parkeerbeleid dient de autorijder zoveel mogelijk gefaciliteerd te worden	-3	-3	0	-3
37	De CROW normen voor parkeerbeleid zouden juridisch bindend moeten zijn	-3	-2	0	-3

FIGUUR 5.12: IDEEAALTYPISCHE STELLINGCONFIGURATIES VOOR PARKING BENEFIT DISTRICTS EN DE FACTOREN

PAST HET?

Op basis van de uiteenzetting van voorwaarden in de *past het*-vraag in het theoretisch kader is naar voren gekomen dat Parking Benefit Districts het meest stroomt met responsive approaches (Barter, 2005) ten aanzien van parkeerbeleid dan wel met het nieuwe paradigma zoals Litman (2006) dat beschrijft alsmede de derde fase van Mingardo (2016). Aan de hand van de stellingen die zich op dit domein richten – en welke daar de facto de operationalisering van zijn – zal worden besproken hoe er onder de respondenten van dit onderzoek gedacht wordt over de aspecten die in verhouding staan met het concept Parking Benefit Districts. De stellingen zijn gepresenteerd in Figuur 5.13.

STELLINGEN		PBD	A	B	C
40	Het aantal aangeboden parkeerplaatsen dient enigszins beperkt te blijven; een maximum aantal parkeerplekken is soms gewenst.	+3	+2	-1	+2
39	Inkomsten uit betaald parkeren moeten terugvloeien naar de buurt waarin ze zijn opgehaald	+2	-1	-3	0
10	Parkeren is een belangrijk element van het ruimtelijke orderingsdomein	+2	+2	+3	+2
24	Parkeerbeleid moet primair gevormd worden aan de hand van kennis en empirische data over het parkeerdomein	+1	0	0	+2
43	Het idee van dynamische parkeertarieven – afhankelijk van locatie, type voertuig, tijdstip en uitstoot – juich ik toe	+1	+3	+2	+1
7	Er worden pas echt parkeerproblemen ervaren wanneer het aanbod van parkeerplaatsen niet kan voldoen aan de vraag	0	+2	-1	0
8	Pilots en experimenten met parkeren kennen meer voordelen dan nadelen	0	-1	0	-2
26	Marktwerving leidt niet tot het juiste aanbod van parkeerplaatsen, dus overheidsingrijpen is nodig	0	+1	+1	+2
28	Park & ride is een concept dat goed werkt	0	+1	+1	+1
6	We hebben genoeg informatie om onderbouwde en rationele keuzes te maken in parkeerbeleid	-1	0	+1	+1
9	De auto is de belangrijkste vervoersmethode van mensen	-1	-2	0	+2
23	Tegengaan van parkeeroverloop moet de hoogste prioriteit krijgen in parkeerbeleid	-1	-1	-2	0
25	Bij het opstellen van parkeerbeleid moet de wil van de inwoners centraal staan	-1	-1	0	0
41	Gemeenten dienen er voor te zorgen dat er ten alle tijden voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn	-2	-3	-1	-3
42	Het liefst bieden we parkeren zoveel mogelijk gratis aan	-3	-3	+3	0
27	Bij parkeerbeleid dient de autorijder zoveel mogelijk gefaciliteerd te worden	-3	-3	0	-3

FIGUUR 5.13: STELLINGEN MET BETREKKING TOT DE 'PAST HET' VRAAG

Ten eerste; hoe zou een gemeente zich moeten verhouden tot parkeerbeleid? Parking Benefit Districts zijn onderdeel van een grotere visie om de financiële en ruimtelijk druk het parkeerproduct op de samenleving als geheel te verlichten. Het is van belang dat het aantal parkeerplaatsen beperkt blijft en de bestaande parkeerplaatsen kunnen efficiënter gebruikt worden door onder andere het gebruik ervan hoger te belasten.

Zoals in Figuur 5.13 valt op te merken is parkeerbeleid volgens alle factoren in ieder geval een overheidsaangelegenheid: er is voorzichtige steun bij alle factoren voor het ingrijpen van gemeenten in parkeerbeleid zodat het parkeerproduct niet enkel door de markt wordt gevormd; dat zou namelijk niet leiden tot het juiste aanbod van parkeerplaatsen. Echter is het niet zo dat gemeenten de verantwoordelijkheid hebben om altijd voldoende parkeerplaatsen aan te bieden; Factor A en C zijn daar heel stellig over en factor B steunt dit in mindere mate ook. Factor A en C vinden ook dat het aantal parkeerplaatsen beperkt moet blijven en dat maxima in sommige gevallen gewenst zijn. Daar is Factor B het dan weer licht mee oneens.

Als het gaat om het heffen van parkeertarieven zijn er grote verschillen zichtbaar. Bij Factor B wordt parkeren het liefst gratis aangeboden, terwijl dat bij Factor A onder geen enkele omstandigheid een optie lijkt te zijn. Beide factoren zijn hier bijzonder stellig in. Factor C scoort exact in het midden met een score van 0. Het heffen van dynamische parkeertarieven wordt door iedere factor in zekere mate gesteund, maar het meest overtuigend door Factor A.

Wat zouden de hoofddoelen moeten zijn van parkeerbeleid? Niet het volledig faciliteren van de automobilist als het aan Factor A en Factor C ligt. Factor B heeft hier geen sterke mening over. Het is voor Parking Benefit Districts van belang dat de doelen van parkeerbeleid breder zijn dan enkel het faciliteren van de autogebruiker: parkeerbeleid dient in plaats daarvan een meer integrale benadering te kennen waarbij ook rekening gehouden wordt met aspecten als ruimtelijke ordening, leefbaarheid en het gebruik van andere vervoersmiddelen dan de auto. Een dergelijke integrale benadering lijkt op grote steun te kunnen rekenen want alle factoren zijn het erover eens dat parkeren een belangrijk element van het ruimtelijk ordeningsdomein is. Daarmee wordt beaamt dat parkeren – en het daarbij horende parkeerproduct – geen domein op zich is maar vervlochten is met vele andere aspecten die bij onder andere ruimtelijke ordening van belang zijn.

Men vindt bij Factor B dat bij parkeerbeleid het tegengaan van parkeeroverloop niet het belangrijkste zou moeten zijn. Dit is een echter een stelling die breed kan worden opgevat, aangezien men parkeeroverloop enerzijds kan tegengaan door meer parkeerfaciliteiten te creëren en anderzijds door auto's te weren dan wel de instroom van auto's te ontmoedigen. De respondenten van Factor A en C uiten zich neutraler over deze stelling.

Een andere stelling die breed kan worden opgevat is de stelling dat de auto het meest belangrijke vervoersmiddel is van mensen: Factor C plaatst deze stelling als enige factor hoog, en Factor A plaatst deze juist laag. Deze stelling kan zowel normatief als descriptief worden opgevat; hoogstwaarschijnlijk hebben respondenten binnen Factor C de stelling vooral als beschrijving van de huidige situatie geïnterpreteerd, kijkend naar de andere stellingnames binnen deze factor. Dit tweetal stellingen wordt daarom met enige terughoudendheid behandeld met betrekking tot het trekken van conclusies.

De kwestie of inkomsten uit betaald parkeren terug moeten vloeien naar de buurt waarin ze zijn opgehaald stuit alleen bij Factor B op weerstand, terwijl de rest hier neutraal over is.

Hoe zou parkeerbeleid gevormd moeten worden? Een kennisgerichte aanpak wordt voor Parking Benefit Districts als passend gezien omdat kennis over het parkeerdomein de negatieve (neven)effecten van parkeren blootlegt en het gemeenten in staat stelt om rationelere keuzes te maken omtrent parkeerbeleid. Tevens kan dergelijke kennis de potentiële waarde van Parking Benefit Districts aantonen. Wanneer kennis ontbreekt bij beleidsmakers zal het parkeerbeleid waarschijnlijk gebaseerd worden op de vraag naar parkeerplaatsen; een zogeheten reactief parkeerbeleid (Mingardo, 2016).

Met betrekking tot het proces waarin parkeerbeleid gevormd wordt geldt dat alleen Factor C vindt dat empirische data daarin centraal moet staan, en dat de andere factoren hier neutraal over zijn.

Interessant is dat Factor C net als factor A en B er niet sterk van overtuigd is dat gemeenten – of in ieder geval de gemeente waarin de respondent in kwestie werkzaam is – ook over genoeg informatie beschikken over het parkeerdomein om daar rationele keuzes over te maken. Het echter is niet zo dat wanneer empirische informatie ontbreekt of wanneer men hier simpelweg het parkeerbeleid niet op wil baseren dat de wil van direct betrokken burgers doorslaggevend zou moeten zijn: daar zijn alle factoren namelijk neutraal over.

Experimenteren met parkeerbeleid worden niet met gejuich ontvangen: Factor C is hier op tegen, Factor A en Factor B hebben hier een tamelijk onverschillige houding. Alle drie de factoren zijn voorzichtig positief over het concept Park & Ride en de werking daarvan.

Bij de ‘past het’ vraag blijkt Factor A het meest overtuigd te zijn van Parking Benefit Districts. Factor C is ook overwegend positief. Beide factoren hebben gemeen dat hun standpunten gerelateerd kunnen worden aan het nieuwe paradigma (Litman, 2016) en de derde fase van parkeerbeleid (Mingardo, 2016). Dit uit zich vooral in het overkoepelende idee dat de autorijder niet centraal zou moeten staan bij parkeerbeleid en dat het faciliteren van de automobilist daarom niet de hoofdprioriteit van parkeerbeleid zou moeten zijn. Factor C komt zodoende in veel aspecten overeen met Factor A, maar heeft een afkeer tegen pilots en experimenten in parkeerbeleid en heeft minder problemen met het aanbieden van gratis parkeerplaatsen. Factor B stuit hier tegen de manier waarop parkeerplaatsen geëxploiteerd worden: deze respondenten zien parkeren het liefst zoveel mogelijk gratis aangeboden worden en willen liever geen maxima stellen aan het aantal parkeerplaatsen, terwijl deze aspecten juist de kern raken van Parking Benefit Districts. Parking Benefit Districts passen daarmee niet goed bij de beleidsdoelen die men bij Factor B voor ogen heeft met betrekking tot parkeerbeleid.

HOORT HET?

In Figuur 5.14 zijn de stellingen weergegeven die betrekking hebben tot de *hoort het*-vraag. Het is voor Parking Benefit Districts ten eerste van belang dat er maatschappelijk draagvlak is voor het concept. Een belangrijk aspect daarvan is de interesse die er vanuit de maatschappij is voor het actief participeren in gebiedsontwikkeling en investeringskeuzes: voor Parking Benefit Districts in ideaaltypische vorm dient er een bepaalde mate van interesse te zijn vanuit burgers om mee te denken over de besteding van het opgehaalde parkeergeld. Het is daarbij vanzelfsprekend ook van belang dat gemeenten bereid zijn om in

	STELLINGEN	PBD	A	B	C
11	Gemeenten moeten het opgehaalde parkeergeld in een wijk herinvesteren in dezelfde wijk	+3	0	-2	0
15	Bezoekers willen best meer betalen om te parkeren, als ze weten dat het parkeergeld nuttig besteed wordt	+2	+1	-3	+1
13	Bewoners zullen openstaan voor hogere parkeertarieven in hun wijk als de leefbaarheid van de wijk daardoor hoger wordt	+2	+2	+1	+1
14	Burgers willen graag actief participeren in de ontwikkelingen en investeringen in hun wijk	+1	+2	0	+1
32	Hogere parkeertarieven zouden in algemene zin een positief effect hebben op de maatschappij	+1	0	-3	-1
29	Belanghebbenden moeten actief betrokken worden door gemeenten bij het opstellen van parkeerregelingen	0	+3	+2	+1
30	Het algemeen belang is belangrijker bij parkeerbeleid dan het belang van hen die direct betrokken zijn bij parkeerregelingen	0	+2	+2	0
12	Verhoging van parkeertarieven in winkelgebieden zijn nadelig voor winkeliers	-1	-2	+1	+1
16	Parkeerplaatsen zijn gemeenschappelijk eigenschap, en de kosten hiervoor moet de gemeente daarom op zich nemen	-2	-1	-1	-1
31	Het verhogen van parkeertarieven is oneerlijk tegenover autogebruikers	-2	-2	-2	-2
33	Het idee dat in sommige gebieden meer wordt geïnvesteerd dan in andere gebieden vind ik duiden op een ongelijke behandeling van inwoners binnen de gemeente.	-2	-2	-1	-1
44	Gemeenten moeten al het opgehaalde parkeergeld in de gemeenten in één pot gooien, en het vervolgens zo gericht mogelijk verdelen over verschillende wijken	-2	+1	-1	-1

FIGUUR 5.14: STELLINGEN MET BETREKKING TOT DE ‘HOORT HET’ VRAAG

een dergelijk proces te stappen met bewoners.

Zoals in Figuur 5.14 is weergegeven wordt bij Factor A verwacht dat burgers graag betrokken willen worden bij ontwikkelingen in hun wijk. Factor B en C zijn hier relatief neutraal over. Ook vindt Factor A het zeer belangrijk dat gemeenten hun bewoners daar actief over benaderen. Deze mening wordt door Factor C en B gedeeld, ware het met minder overtuiging.

Het is absoluut niet ondenkbaar dat de hoogte van parkeertarieven het meest spraakmakende onderdeel van parkeerbeleid is in het maatschappelijk debat. Bij Parking Benefit Districts worden relatief hoge parkeertarieven gevraagd door gemeenten en hier dient – zij het onder bepaalde voorwaarden – voldoende draagvlak voor te zijn. Bij geen van de factoren leeft het idee dat het verhogen van parkeertarieven oneerlijk is tegenover autogebruikers; sterker nog, er bestaat consensus over dat dit juist niet het geval is. Ook is er consensus over de stelling dat parkeerplaatsen gemeenschappelijk eigendom zijn en dat gemeenten deze daarom zouden moeten bekostigen: dit wordt door alle factoren in voorzichtige mate ontkent. Minder samenhang bestaat er over de stelling dat verhoging van parkeertarieven nadelige effecten kent voor winkeliers. Factor A stelt dat deze assumptie onterecht is, de andere factoren zijn het juist voorzichtig eens met deze stelling. Bij geen enkele factor bestaat de overtuiging dat hogere parkeertarieven in algemene zin een positief effect zullen hebben op de maatschappij. Factor B is het hier fel mee oneens en de overige factoren stellen zich relatief neutraal op. Factor B is er heel stellig in dat mensen die een bepaalde plaats met de auto bezoeken een extreme afkeer tegen parkeertarieven hebben. Ook niet als bezoekers weten dat parkeergeld nuttig besteed wordt zijn zij bereid om hogere tarieven te betalen, zo is de verwachting van Factor B. Bij Factor A en Factor C wordt dit idee wel als enigszins plausibel beschouwd. Wel zijn alle factoren het er voorzichtig mee eens dat bewoners best meer parkeergeld willen betalen als dit ten goede komt van de leefbaarheid in hun wijk.

Tevens bestaat er nog het aspect van sociale gelijkheid. Het is van groot belang dat Parking Benefit Districts niet leiden tot sociale ongelijkheid of dat de perceptie ontstaat dat hier sprake van zou zijn. Het is daarmee essentieel dat het onevenredig verdelen van investeringsbudgetten over verschillende gebieden niet als ongelijke behandeling van bewoners wordt gezien. Geen van de factoren eigent zich die mening toe en het idee wordt daarmee geenszins als onrechtvaardig beschouwd.

Geen van de factoren toont echt enthousiasme wanneer het circulaire principe van Parking Benefit Districts direct aan hen wordt voorgelegd. Factor A en C zijn uiterst neutraal, en Factor B keert zich vooral tegen het idee dat parkeergeld altijd terug zou vloeien naar het gebied waarin het is opgehaald. Verder lijkt er onder de factoren geen sterke mening te bestaan over het tegenovergestelde idee waarin het parkeergeld juist zo gericht mogelijk wordt verdeeld over verschillende gebieden.

Bij het opmaken van de balans kan gesteld worden dat Factor A het meest van overtuigd is van de 'hoort het' stellingen die gerelateerd zijn aan Parking Benefit Districts. Factor A verwacht dat er zeker maatschappelijk draagvlak zal zijn voor Parking Benefit Districts, althans voor de afzonderlijke aspecten daarvan. Bij vrijwel alle besproken stellingen scoort A neutraal of in lijn met de principes van PBD. Factor B vindt dat met name hogere parkeertarieven niet gewenst zijn en keurt daarmee een belangrijk aspect van PBD af. Deze factor gelooft tevens niet in maatschappelijke steun voor Parking Benefit Districts. De belangrijkste reden daarvoor is dat zij niet verwachten dat met name bezoekende automobilisten – onder welke voorwaarden dan ook – open zullen staan voor hogere parkeertarieven. Factor C toont voorzichtig steun voor de 'hoort het' stellingen met betrekking tot Parking Benefit Districts, maar stelt zich bij de meeste stellingen relatief neutraal op en neemt daarmee geen krachtige stellingname in voor de 'hoort het' vraag.

WERKT HET?

In Figuur 5.15 zijn de stellingen weergegeven die gaan over de *werkt het*-vraag. Ten eerste zijn alle interventies die als doel hebben het aanbod van parkeerplaatsen te beperken of minder toegankelijk te maken voor automobilisten het meest effectief wanneer ze in combinatie worden gebruikt met het verbeteren van de kwaliteit van alternatieve vervoersmethoden. Wanneer OV –en fietsnetwerken van laag niveau zijn – dat wil zeggen; niet aantrekkelijk genoeg om serieus te wedijveren met de auto als vervoersmethode – is de kans dat automobilisten overstappen naar alternatieve vervoersmethoden erg klein. Omdat met Parking Benefit Districts gepoogd wordt het aantal parkeerplaatsen beperkt te houden is het gunstig wanneer het gebruik van de auto ook enigszins beperkt blijft, wat enkel bereikt lijkt te kunnen worden wanneer er reële alternatieven voor de auto zijn. OV – en fietsnetwerken dienen dus van dusdanige kwaliteit te zijn dat ze (potentiële) autogebruikers kunnen verleiden autogebruik te mijden.

	STELLINGEN	PBD	A	B	C
17	De kosten voor het aanbieden van parkeerplaatsen moeten zoveel mogelijk in rekening gebracht worden bij degenen die er gebruik van maken	+3	+3	+3	0
35	Gemeenten moeten er voor zorgen dat het gebruik van OV minimaal net zo aantrekkelijk is voor de gemiddelde burger als autogebruik	+2	+1	-2	+3
36	Een marktconform parkeertarief zou ideaal zijn	+2	0	+1	-1
19	Parkeertarieven zouden gemiddeld gezien hoger moeten zijn in Nederland	+1	0	-2	0
34	Er moet fors geïnvesteerd worden in de verbeteringen van het OV netwerk	+1	+1	+2	+3
1	Parkeerbeleid kan een factor zijn in het promoten en populair maken van een gebied	+1	+1	+2	+2
2	Wanneer alternatieve vervoersnetwerken voor de auto van hoge kwaliteit zijn, zal een significant deel van autogebruikers vaker gebruik maken van alternatieve vervoersmethoden.	+1	+1	+1	+3
14	Burgers willen graag actief participeren in de ontwikkelingen en investeringen in hun wijk	+1	+2	0	+1
29	Belanghebbenden moeten actief betrokken worden door gemeenten bij het opstellen van parkeerregelingen	0	+3	+2	+1
18	Wanneer maatschappelijk draagvlak voor een bepaalde overheidsinterventie ontbreekt, zou het van de beleidsagenda geschrapt moeten worden	-1	0	0	-2

FIGUUR 5.15: STELLINGEN MET BETREKKING TOT DE 'HOORT HET' VRAAG

Wanneer OV –en fietsnetwerken van hoge kwaliteit zijn zal dit er zeker voor zorgen dat veel automobilisten zullen overstappen, is de mening van Factor C. Factor A en B tonen ook lichte steun voor deze stelling. Zoals uit de bespreking van Factor C al bleek is deze factor zeer sterk voorstander van een prominentere rol van met name het openbaar vervoer in mobiliteitsbeleid, zij het nationaal, regionaal of lokaal. Zij vinden dan ook dat gemeenten er alles aan zouden moeten doen om het openbaar vervoer minimaal net zo aantrekkelijk te maken voor de gemiddelde burger als de auto. Factor A gaat hier in beperkte mate in mee; Factor B is het duidelijk oneens met deze stelling. Wel vindt Factor B dat er fors geïnvesteerd moet worden in het verbeteren van het openbaar vervoer-netwerk. Factor C is hier niet verassend ook een grote voorstander van en ook Factor A toont lichte steun. Het is evident dat deze stellingnames nog niet aantonen dat het openbaar vervoer van dermate hoge kwaliteit is dat het een positief effect kan hebben op de uitwerking van Parking Benefit Districts. Wel kan hier worden gesteld dat er in hoge mate bij Factor C en in minder hoge mate bij Factor A steun is voor het creëren van dergelijke condities met betrekking tot het openbaar vervoer.

Parking Benefit Districts sturen op relatief hoge parkeertarieven die op zijn minst de kosten van de parkeerexploitatie in een bepaald gebied zouden moeten dekken. Het is daarom van belang dat er steun is voor het heffen van dergelijke tarieven.

Een marktconform parkeertarief is niet ideaal maar wordt ook als negatief gezien, althans dat vinden alle factoren in dit onderzoek. Wat marktconform precies inhoudt is niet aan de respondenten voorgelegd. Het kan in dit geval uitgelegd worden als een prijs waarbij vraag en aanbod naar

parkeerplaatsen exact samenkomen en waarbij er dus sprake is van uiterst efficiënt gebruik van parkeerplaatsen.

Parkeertarieven zijn gemiddeld gezien niet te laag zo beoordelen Factor A en C. Factor B is het zeer oneens met de stelling dat tarieven gemiddeld hoger zouden moeten zijn. Wel vinden de individuen binnen Factor B dat de kosten die gemaakt worden bij het aanbieden van parkeerplaatsen volledig naar de gebruiker verlegd zouden moeten worden. Ergo, bij Factor B kan men spreken van de overtuiging dat met de huidige parkeertarieven het 'gemiddelde' parkeerproduct kostendekkend is. Factor A is ook van mening dat de kosten volledig bij de gebruiker zouden moeten liggen, en Factor C stelt zich neutraal op. Over het algemeen is er hoge tevredenheid over de hoogte van parkeertarieven bij Factor C en Factor A, en is er bij Factor A en B groot draagvlak voor het afwentelen van 'parkeerkosten' naar de parkeerder zelf.

Participatie vanuit de maatschappij is vereist voor de werking van Parking Benefit Districts zoals die door Shoup (2004) is beschreven. Dat wil zeggen; een vorm waarbij bewoners actief meebeslissen over parkeerregelingen en investeringen voor het betreffende woongebied.

Bij Factor A en Factor C wordt verwacht dat bewoners zich graag zouden willen bemoeien met ontwikkelingen en investeringen in hun wijk. Factor B is neutraal over deze stelling. Alle drie de factoren scoren positief op de stelling dat belanghebbenden actief betrokken moeten worden door gemeenten bij het opstellen van parkeerregelingen. Mocht maatschappelijk draagvlak voor Parking Benefit Districts ontbreken dan hoeft dit niet per direct te leiden tot een definitieve afkeuring van het beleidsconcept: geen van de factoren is namelijk voorstander van een situatie waarin de maatschappelijke opinie leidend is in de vorming van beleidsagenda's.

Zoals in Figuur 5.15 is op te merken bestaat er consensus over het idee dat parkeerbeleid een positieve rol kan spelen in het promoten van een bepaald gebied.

Voor de 'werkt het' vraag bestaat er bij Factor A en bij Factor C substantieel draagvlak voor verscheidene elementen die betrekking hebben tot de instrumentele werking van Parking Benefit Districts alsmede (het creëren van) de voorwaarden waarop het concept het beste zou werken. Bij Factor B lijkt het draagvlak niet groot genoeg te zijn, wat hoofdzakelijk af te leiden is uit de stellingname met betrekking tot parkeertarieven: Factor B is namelijk sterk tegen hoge tarieven. Factor C en A tonen hier niet duidelijke steun of weerstand. Factor C is groot voorstander van wezenlijke investeringen in het openbaar vervoer: Het OV dient een serieuzere concurrent te worden van de auto. Factor A gaat hier ook in mee; Factor B is het hier niet mee eens, maar toont bij de overige stellingen over het openbaar vervoer geen weerstand. Factor A is sterk voorstander van een actieve rol van bewoners in het opstellen van parkeerregelingen en ontwikkelingen binnen het betreffende woongebied in het algemeen. Daarbij zouden gemeenten bewoners ook actief moeten benaderen. Factor B en Factor C geloven in voorzichtige mate in van burgerparticipatie bij parkeerregelingen en ontwikkelingen binnen het betreffende woongebied.

MAG HET?

Op juridisch gebied – de *mag het*-vraag – geldt dat de geldende regelgeving de implementatie van Parking Benefit Districts niet mag verbieden dan wel in hoge mate mag limiteren. Hiervoor is van cruciaal belang dat gemeenten de mogelijkheid hebben om parkeertarieven te heffen, de mogelijkheid hebben om opgehaald parkeergeld vrij te besteden en de vrijheid hebben om het aantal parkeerplaatsen te bepalen in een bepaald gebied of in de gehele gemeente. De stellingen die zich bezig houden met dergelijke vragen zijn weergegeven in Figuur 5.16.

STELLINGEN		PBD	A	B	C
3	Het geld dat gemeenten ophalen met parkeereexploitatie zouden zij vrij moeten kunnen besteden	0	0	+2	0
5	Regelgeving maakt dat gemeenten niet naar volledig eigen wens hun parkeerbeleid kunnen vormgeven	0	0	0	-1
4	Eigenlijk zijn er niet echt regels die specifiek te maken hebben met parkeerbeleid	0	-1	-1	-2
20	De juridische regelgeving vanuit het rijk aangaande parkeerbeleid van gemeenten vind ik te streng	0	-1	-1	-2
21	Er zouden op rijks- of provincieniveau hardere eisen aan parkeerbeleid van gemeenten gesteld moeten worden	-1	-1	-2	-2
22	Het feit dat in veel verschillende gemeenten veel verschillende regelgeving mbt parkeren bestaat is een slechte zaak	-1	0	0	-1
38	Er zou een limiet moeten komen aan de hoogte van parkeertarieven die gemeenten mogen heffen	-2	-1	+1	-1
37	De CROW normen voor parkeerbeleid zouden juridisch bindend moeten zijn	-3	-2	0	-3

FIGUUR 5.16: STELLINGEN MET BETREKKING TOT DE 'HOORT HET' VRAAG

Er is relatief weinig regelgeving op rijksniveau die specifiek gericht is op het beperken van vrijheden voor het opstellen van gemeentelijk parkeerbeleid. Geen van de factoren geeft echter aan dat zij het gevoel hebben dat gemeenten parkeerbeleid naar volledig eigen wens kan vormgeven. Dat wordt overigens niet als probleem ervaren, want bij geen een factor is men er van overtuigd dat de huidige regelgeving te streng is. Tegelijkertijd zou die regelgeving niet strenger moeten zijn want alle factoren zijn ook tegen hardere eisen vanuit het rijk voor gemeentelijk parkeerbeleid. De bestaande vrijheid die er is met betrekking tot het exploiteren van parkeervoorzieningen wordt in het algemeen als prettig beschouwd. Een logisch gevolg van deze vrijheid is dat er veel verschillende regelgeving bestaat omtrent parkeren, tussen gemeenten maar ook binnen de gemeentegrenzen. Dit wordt echter niet als een probleem beschouwd door de respondenten.

Factor A en Factor C vinden dat de richtlijnen die door CROW zijn opgesteld met betrekking tot het parkeerproduct niet verheven zouden moeten worden tot juridisch bindende normen. Afwijken van die normen moet kunnen, omdat er niet één parkeersituatie bestaat waar men een uniform parkeerblauwdruk voor kan gebruiken: wat het parkeerproduct behoeft is van allerlei factoren afhankelijk. Het vaststellen van parkeersnormen voor gemeentelijk parkeerbeleid op rijksniveau zou daarom een slechte zaak zijn.

Er bestaat op het moment dat deze thesis geschreven wordt geen regelgeving die stelt dat er een limiet is voor de parkeertarieven die gemeenten mogen vragen aan parkeerders. Bij het opstellen van parkeerregelingen heeft een gemeente daarmee de volledige vrijheid om parkeertarieven te heffen en tevens de volledige vrijheid om deze zo hoog te stellen als dat zij wensen. Factor B zou een limiet op de hoogte van parkeertarieven steunen, Factor A en C zijn hier licht op tegen. Gemeenten hebben momenteel ook de vrijheid om het geld dat zij uit de parkeereexploitatie halen vrij te besteden. Factor B vind deze situatie wenselijk, Factor A en C hebben hier geen duidelijke mening over.

Geen van de factoren geeft aan problemen te hebben met de huidige regelgeving aangaande het parkeerdomein. Regels hoeven niet strenger maar ook niet coulanter. De situatie zoals die op het moment is met wet –en regelgeving staat de implementatie van Parking Benefit Districts in zijn volledigheid toe.

6. CONCLUSIE

De doelstelling die in de inleiding van deze thesis is gepresenteerd is het in kaart te brengen van de perspectieven die er bestaan binnen Nederlandse gemeenten over het parkeerdomein en specifiek het concept Parking Benefit Districts, teneinde aanbevelingen te formuleren over de mogelijke invoering van Parking Benefit Districts als onderdeel van het gemeentelijk parkeerbeleid. Op basis hiervan is de hoofdvraag opgesteld: *Welke perspectieven zijn er onder gemeenteambtenaren over het parkeerdomein te identificeren en in hoeverre zijn deze perspectieven verenigbaar met het parkeerconcept Parking Benefit Districts?* Het antwoord op deze vraag zal in dit hoofdstuk aan bod komen. Allereerst zal aandacht besteed worden de deelvragen welke vervolgens samenkomen in een bespreking van de hoofdvraag.

In de eerste deelvraag wordt ingegaan op Parking Benefit Districts als beleidsconcept. Parking Benefit Districts is een beleidsinstrument waarbij parkeergelden die in een bepaald gebied zijn opgehaald direct ter beschikking worden gesteld voor investeringen in datzelfde gebied. Bewoners en belanghebbenden hebben de mogelijkheid om mee te praten over de besteding van het investeringsbudget. De beleidstheorie stelt dat bij bewoners en bezoekers van een gebied, doordat zij meer inzicht hebben in – en in het geval van bewoners ook inspraak op – de besteding van parkeergeld dan bij gebruikelijke tariefheffing en tevens tastbare resultaten zullen zien als gevolg van parkeertarieven, betalingsbereidheid voor een parkeerplaats hoger wordt. Bezoekers zouden minder worden afgeschrikt door hogere tarieven omdat zij zien dat parkeergeld ten goede komt van de bewoners en de buurt. Parking Benefit Districts worden daarmee gezien als een mogelijkheid om draagvlak voor (hogere) parkeertarieven te bewerkstelligen; bij bewoners, bezoekers en andere belanghebbenden. Dit wordt om meerdere redenen als wenselijk beschouwd. Ten eerste is het een middel om de verhouding tussen kosten en opbrengsten van de exploitatie van het parkeerproduct beter in verhouding te brengen. Daarnaast wordt geambieerd om het aantal parkeerplaatsen relatief beperkt te houden waarmee stedelijke uitbreiding en het gebruik van schaarse ruimte – met name in stedelijke gebieden – gelimiteerd kan worden. Tot slot kan het de leefbaarheid van een bepaald gebied vergroten doordat er mogelijk meer financiële middelen beschikbaar komen voor gebiedsontwikkeling. ‘Parking Benefit Districts’ is daarmee niet strict een concept dat ten behoeve van het parkeerproduct wordt ingezet maar poogt bij de dragen aan het behalen van een breed aantal beleidsdoelen en ambities.

Voor deelvraag 2 wordt gekeken naar de condities waarin Parking Benefit Districts op theoretische gronden zou floreren. Gesteld kan worden dat enige maatschappelijke steun benodigd is. In dezen kent maatschappelijke steun twee dimensies. Enerzijds is maatschappelijk draagvlak nodig in politiek-bestuurlijke zin en anderzijds dient er voldoende interesse vanuit de maatschappij te zijn voor cocreatieprocessen waarbij bewoners actief participeren in besluitvorming over de gebiedsontwikkeling en daarbij horende investeringsplannen. Daarnaast is het van belang dat Parking Benefit Districts als beleidsinstrument binnen de bredere beleidsvisies van beleidsbepalers past. Kort samengevat is het voor de implementatie van Parking Benefit Districts van belang dat er bij parkeervisies aansluiting wordt gevonden bij het *nieuwe paradigma* of de *derde fase* zoals Litman (2016) en Mingardo (2016) dat respectievelijk beschrijven. Beleidsinterventies die pogen autogebruik te ontmoedigen blijken het meest effectief te zijn wanneer ze gecombineerd worden met hoogwaardige OV-voorzieningen en fietsnetwerken dan wel interventies die gericht zijn op het verbeteren daarvan. Openbaar vervoer – en fietsnetwerken dienen van dermate hoog niveau te zijn dat ze als een serieus alternatief worden beschouwd voor de auto. Juridisch gezien is het belangrijk dat wetgeving Parking Benefit Districts niet limiteert in de uitvoeringsmogelijkheden. Kernelementen hierin zijn de mogelijkheid voor gemeenten om vrij parkeertarieven te heffen, zelf keuzes te maken aangaande de kwantiteit van aangeboden parkeerplaatsen en de mogelijkheid om opgehaald parkeergeld vrij te besteden.

Deelvraag drie gaat in op de mate waarin er verwacht wordt dat Parking Benefit Districts maatschappelijk wenselijk zijn: *horen* Parking Benefit Districts?

De vierde deelvraag richt zich op de instrumentele werking van van Parking Benefit Districts, waarbij primair gefocust wordt op de voorwaarden die nodig zijn voor een effectieve implementatie van het beleidsconcept in kwestie: *werken* Parking Benefit Districts?

De vijfde en tevens laatste deelvraag schenkt aandacht aan bredere beleidsdoelstellingen die een rol kunnen spelen bij gemeentelijk (parkeer)beleid en hoe Parking Benefit Districts zich hier toe verhouden: *passen* Parking Benefit Districts?

Er is gekozen om geen deelvraag te wijden de 'mag het' vraag. De onderbouwing hiervoor is dat de juridische dimensie van Parking Benefit Districts en in essentie het gehele parkeerdomein uiterst beperkt in omvang is, daar er vrijwel geen wetgeving bestaat op rijksniveau die specifiek te maken heeft met parkeerbeleid of parkeernormen. De 'mag het' vraag is in zijn volledigheid behandeld in deze thesis maar wordt op zowel theoretische als praktische gronden niet relevant genoeg geacht voor een aparte deelvraag.

Om deelvraag drie, vier en vijf te kunnen beantwoorden is gekozen om empirisch onderzoek te doen naar de perspectieven op het parkeerdomein en specifiek het concept Parking Benefit Districts die voorkomen onder parkeerambtenaren werkzaam bij Nederlandse gemeenten. Dit is verlopen aan de hand van Q-methodologie. De onderzoeker heeft deze onderzoeksmethodologie gekozen omdat Q uiterst geschikt is voor het identificeren van patronen en perspectieven binnen een concours. In essentie wordt bij Q een concours samengevat in een beperkt aantal stellingen; in het geval van deze studie 44. Deze worden aan alle respondenten voorgelegd. De respondenten dienen de stellingen dan naar eigen preferentie in te delen in een piramidevormige tabel die aan weerszijden 'zeer mee eens' en 'zeer mee oneens' hebben staan. In het midden komen de meest neutraal beoordeelde stellingen. Aan de hand van factoranalyse kunnen uit de ingevoerde Q-sorts patronen worden ontdekt die onder meerdere respondenten voorkomen, zogehete factoren. Deze factoren kunnen gezien worden als een samenhangend geheel van standpunten over de 44 stellingen, en vormen daarmee een bepaald perspectief op het concours en op Parking Benefit Districts. Voor het analyseproces zijn uiteindelijk drie factoren gekozen op basis van theoretische overwegingen alsmede de bruikbaarheid van de resultaten.

Ten eerste de *hoort het* vraag: Factor A '*Hogere drempels*' verwacht dat er zeker draagvlak zal zijn. Factor B '*Vrij baan voor de auto*' heeft met betrekking tot maatschappelijke steun weinig vertrouwen in Parking Benefit Districts, met name omdat zij verwachten dat er onder vrijwel elke voorwaarde weerstand zal zijn tegen hogere parkeertarieven of zelfs de invoering van parkeertarieven. Factor C '*Het OV op de rails*' gelooft in grote lijnen ook dat Parking Benefit Districts horen, maar in minder overtuigende mate dan Factor A.

Interesse vanuit de maatschappij om deel te nemen in besluitvormingsprocessen, de hoogte van parkeertarieven en de kwaliteit van faciliteiten voor alternatieve vervoersmiddelen van de auto zijn aspecten die een vooraanstaande rol spelen in de *werkt het* vraag. Met betrekking tot burgerparticipatie is het met name Factor A die verwacht dat hier interesse voor zal zijn vanuit bewoners. Factor B is fel tegen hogere parkeertarieven terwijl de overige factoren geen duidelijke steun of weerstand tonen. Aangaande openbaar vervoer-voorzieningen bestaat bij factor C de sterke overtuiging dat de kwaliteit hiervan momenteel ontoereikend is. De overtuigingen van Factor A en C komen in relatief hoge mate overeen met de condities die voor Parking Benefit Districts gunstig zouden zijn; volgens deze factoren zouden Parking Benefit Districts in potentie kunnen werken.

Het concept van Parking Benefit Districts kan gezien worden als een beleidsinstrument dat binnen de kaders van het nieuwe paradigma van Litman (2016) dan wel de derde fase van parkeerbeleid van Mingardo (2016) past. Factor A sluit hier het meeste bij aan. Factor C toont in deze veel overeenstemmingen met Factor A, maar toont minder sterke weerstand tegen gratis parkeren en is ziet bovendien geen rol weggelegd voor pilots en experimenten in parkeerbeleid. Parking Benefit Districts passen niet bij de parkeervisie die Factor B voor ogen heeft. Kernelementen waarbij conflict zichtbaar is zijn parkeertarieven en de hoeveelheid parkeerplaatsen: Factor B biedt parkeren het liefst zo goedkoop

mogelijk aan en vindt een maximum aan het aantal parkeerplaatsen een slecht idee. Volgens Factor A en Factor C *passen* Parking Benefit Districts; volgens Factor B niet.

De hoofdvraag van dit onderzoek kan in twee delen worden opgesplitst. Ten eerste zijn er in dit onderzoek drie perspectieven op het parkeerdomein geïdentificeerd. '*Hogere drempels*' (Factor A) kenmerkt zich door haar roep om een vrij streng parkeerbeleid waarbij het gebruik van de auto eerder ontmoedigd dan gestimuleerd dient te worden. Factor C wordt met name gekenmerkt door haar wens om mensen uit de auto te krijgen middels het verbeteren van vervoersalternatieven. Factor B is het meest 'autovriendelijk' van de drie perspectieven: zij onderscheiden zich van de andere factoren door hun afkeer tegen parkeertarieven en door hun coulante houding naar de automobilist.

De tweede dimensie van de hoofdvraag richt zich op de mate waarin de gevonden perspectieven verenigbaar zijn met Parking Benefit Districts en de vereisten voor een effectieve uitvoering daarvan. Hier kan gesteld worden dat Parking Benefit Districts en diens principes het meest in lijn zijn met het perspectief dat bij Factor A zichtbaar is. Zij tonen daarmee tevens veel overeenkomsten met het nieuwe paradigma (Litman, 2016) en de derde fase van parkeerbeleid (Mingardo, 2016). Factor C onderscheidt zich met name door de zeer sterke opinie over het openbaar vervoer, waarvan het gebruik volgens deze respondenten momenteel nadrukkelijk minder aantrekkelijk is dan de auto. Dit is voor deze factor een doorn in het oog. Het doel om reisbewegingen via openbaar vervoer te stimuleren ten koste van autogebruik past absoluut binnen de kaders van Parking Benefit Districts. Factor C toont in relatief veel aspecten overeenstemming met Factor A maar lijkt iets minder sterk overtuigd te zijn van de aspecten die specifiek van belang zijn voor de toepassing van Parking Benefit Districts. Voor Factor B ligt dit concept niet voor de hand als beleidsinstrument in het parkeerdomein. Meer dan A en C vindt Factor B dat autogebruikers gefaciliteerd zouden moeten worden in parkeerbeleid en er is sprake van een weerstand tegen hoge parkeertarieven. Met name het aspect van hoge parkeertarieven is in sterk contrast met Parking Benefit Districts.

7. AANBEVELINGEN

In dit hoofdstuk worden op basis van de beschreven bevindingen aanbevelingen gedaan met betrekking tot het concept Parking Benefit Districts alsmede parkeerbeleid in breder perspectief. Deze zullen zich primair richten op gemeentelijk niveau aangezien parkeerbeleid hoofdzakelijk een lokale aangelegenheid is.

1. Benader parkeerbeleid niet enkel als een mobiliteitskwestie maar beschouw het als een onderwerp dat meerdere beleidsterreinen raakt

Uit de factoranalyse komt naar voren dat vrijwel alle respondenten van mening zijn dat parkeerbeleid een uiterst belangrijk onderdeel van de ruimtelijke ordening is. Deze overtuiging leeft ook onder academici die zich op het parkeerdomein richten. In wetenschappelijke literatuur wordt door meerdere auteurs gesteld dat parkeerbeleid in de praktijk vaak een te eenzijdige benadering kent doordat parkeerkwesties vooral als mobiliteitsvraagstuk beschouwd worden. Ruimtelijke problemen of ontwikkelingen – zoals verkeerscongestie, luchtvervuiling of verstedelijking – worden vaak niet direct gerelateerd aan parkeren terwijl hiertussen wel degelijk verbanden getrokken kunnen worden. Tevens komt in opmerkingen van verschillende respondenten naar voren dat leefbaarheid een aspect is dat absoluut meegenomen dient te worden bij beslissingen omtrent parkeren. Parkeerbeleid zou daarom niet slechts beschouwd moeten worden als onderdeel van mobiliteitsbeleid: het raakt onmiskenbaar meerdere beleidsterreinen en dient daarom breder aandacht te krijgen in gemeentelijke organisaties.

2. Pas parkeerinstrumenten niet 'zomaar' toe, maar beschouw ze als middel om een geëmbieerde beleidsvisie te bereiken

Parking Benefit Districts kunnen gezien worden als interventie die aansluit bij de kenmerkende beleidsdoelen van het nieuwe parkeerparadigma (Litman, 2016). Wanneer gemeenten wensen parkeerbeleid op te stellen met de ambitie het aantal parkeerplaatsen beperkt te houden, relatief hoge parkeertarieven te hanteren en parkeren veelvuldig te betrekken het realiseren van verscheidene beleidsambities zouden Parking Benefit Districts zowel instrumenteel als normatief als bruikbare interventie beschouwd kunnen worden; Parking Benefit Districts *passen* dan bij de beleidsvisie. De condities voor Parking Benefit Districts lijken vooral gunstig te zijn in grotere steden die te maken hebben met significante parkeeroverloop en daaraan gerelateerde problemen. Dit wil echter niet zeggen dat de implementatie van Parking Benefit Districts in dergelijke condities unaniem gesteund zal worden; men dient alsnog rekening te houden met het feit dat er perspectieven op (parkeer)beleid bestaan die niet verenigbaar zijn met dit beleidsconcept en dat het zo zou kunnen zijn dat hiertegen zowel uit bestuurlijk-politiek als maatschappelijk opzicht weerstand kan ontstaan. In dat geval zou de implementatie van Parking Benefit Districts wellicht geen goed idee zijn. Eenzelfde situatie zou zich voor kunnen doen bij bijvoorbeeld de implementatie van de blauwe zone in een bepaald gebied.

Het is van belang dat beleidsmakers zich bij de implementatie een parkeerinstrument niet beperken tot de vraag of het instrument binnen de beleidsvisie past; men moet ook rekening houden met de uitwerking van de implementatie. Het dient te worden voorkomen dat het proces van beleid opstellen stopt bij een globaal beleidsplan; constitutionele rechtmatigheid, instrumentele doelmatigheid en maatschappelijke aanvaardbaarheid zijn namelijk van groot belang voor de effectiviteit van Parking Benefit Districts: men dient daarom ook rekening te houden met de overige vragen voor goed, responsief beleid: *mag het, werkt het en hoort het?*

3. Investeer liever in het verbeteren van alternatieven voor de auto in plaats van in meer parkeerplaatsen.

De auto, het openbaar vervoer, de fiets – en in zekere mate kan lopen hier ook toe gerekend worden – zijn vervoersmiddelen die met elkaar concurreren: de aantrekkelijkheid van het een heeft effect op de aantrekkelijkheid van het ander. Het gebruik één vervoersmiddel kan daarmee niet als een afgesloten domein gezien worden; het staat in relatie met de mate waarin andere vervoersmiddelen als wezenlijke alternatieven gezien worden. Dat stellende is het evident dat de kans klein is dat het gebruik van de auto zal afnemen wanneer er weinig serieuze alternatieven voor het vervoersmiddel zijn. Het is daarom van belang dat wanneer een (lokale) overheid verkeerscongestie en parkeeroverloop wil terugdringen een koppeling gemaakt wordt met het verbeteren van de kwaliteit alsmede de toegankelijkheid van alternatieve vervoersmiddelen voor de auto. Nederland kent – zo kan men gerust stellen – fiets –en voetgangersfaciliteiten die in vergelijking met de internationale standaard van hoge kwaliteit zijn, dus het gaat in Nederlandse context met name om het openbaar vervoer. Enkele respondenten benadrukken dat de aspecten prijs, reistijd en comfort voor mensen doorslaggevend zijn in hun vervoerskeuze en dat het openbaar vervoer hierin tekort schiet in vergelijking met de auto. Onder de meeste respondenten die deel hebben genomen aan dit onderzoek is er tevens steun voor de stelling dat forse investeringen het openbaar vervoer nodig zijn. Als men autogebruik en de negatieve neveneffecten die hieraan gerelateerd zijn terug wil dringen dienen alternatieve vervoersmiddelen voor ten minste een significant aantal Nederlanders minimaal net zo aantrekkelijk zijn als het gebruik van de auto. Naast parkeer –en verkeerproblemen zou dit ook bijdragen aan het behalen van klimaatdoelstellingen, het tegengaan van luchtvervuiling en zou het een positief effect op de leefbaarheid in steden kunnen hebben.

8. DISCUSSIE

In dit hoofdstuk zal beknopt worden gereflecteerd op de gebruikte methodologie en de resultaten van dit onderzoek. Methodologische reflectie zal in dezen gaan over de de gebruikte methode, de dataverzameling en de kanttekeningen die men daar bij zou kunnen plaatsen. Met betrekking tot de resultaten zal besproken hoe die geïnterpreteerd zouden moeten worden. Tot slot zal worden gereflecteerd op de maatschappelijke –en wetenschappelijke relevantie van dit onderzoek.

Met betrekking tot de dataverzameling kan gesteld worden dat deze in een onmiskenbaar vreemde periode heeft plaatsgevonden. Voor het grootste gedeelte waarin dit onderzoek is uitgevoerd had de wereld te maken met een pandemie – Covid-19 – die veel onderzoeksrouines compliceerde, met name als het gaat over dataverzameling. Hoofdzakelijk betekende dit dat het afnemen van data door fysiek naar een respondent toe te gaan vrijwel onmogelijk was. In dit onderzoek is gekozen voor dataverzameling via het internet waarbij de respondenten op afstand – via mail, telefoon of sociale netwerken - zijn benaderd. De dataverzameling is gestart in de maand juli. Omdat dit binnen de gebruikelijke vakantieperiodes valt waren veel potentiële respondenten niet beschikbaar voor dit onderzoek, waardoor het verzamelen van voldoende data langer heeft geduurd dan initieel was gepland.

Het is zoals eerder benoemd van belang te benadrukken dat de resultaten van dit onderzoek niet gegeneraliseerd kunnen worden naar een grote populatie, in dit geval de (parkeer)ambtenaren werkzaam bij Nederlandse gemeenten. Men dient dit met de gebruikte methode – Q – ook absoluut niet te pretenderen. Voor dit onderzoek is besloten dat om de nadruk te leggen op kwalitatief onderzoek primair vanwege het gegeven dat er nog zo weinig bekend is over het onderzoeksonderwerp. Het doen van kwalitatief onderzoek naar het onderwerp is dan een logische keuze daar het mogelijkheden biedt om het te onderzoeken fenomeen beter te begrijpen. Vervolgonderzoek in de kwalitatieve richting kan vervolgens gebruik maken van de theoretische kennis die in eerdere onderzoeken is opgedaan. In dit onderzoek was het doel om in kaart te brengen wat de mogelijke perspectieven en stellingnames zijn onder gemeenteambtenaren met betrekking tot verscheidene aspecten van het parkeerdomein en specifiek Parking Benefit Districts. Vanuit zowel theoretisch als praktisch oogpunt kan men stellen dat Q methodologie hiervoor een geschikte methode is gebleken. Met Q methodologie wordt onderzocht welke perspectieven er in de onderzochte populatie aanwezig zijn, maar het richt zich niet op naar de mate waarin die perspectieven aanwezig zijn. Het is onmiskenbaar zo dat dergelijke informatie van waarde zou zijn daar het de mogelijkheid zou bieden om een betrouwbaarder beeld te schetsen van de mate waarin Parking Benefit Districts op steun zou kunnen rekenen in Nederland. Daarmee moet gesteld worden dat de resultaten van dit onderzoek met betrekking tot generaliseerbaarheid in uiterst beperkte mate bruikbaar zijn.

Ondanks de premisse dat Q methodologie niet geschikt is voor generaliserende doeleinden is er op basis van dit onderzoek reden om aan te nemen dat Parking Benefit Districts op breder draagvlak kan rekenen in de grotere steden van Nederland dan in rurale gebieden, al moet men voorzichtig omgaan met dergelijke uitspraken. Parking Benefit Districts kunnen beschouwd worden als een beleidsconcept dat binnen het nieuwe paradigma van Litman (2016) valt. Mingardo (2016) stelt dat dit paradigma met name in grote steden waarin significante parkeeroverloop wordt ervaren steeds meer wordt verwerkt in parkeerbeleid. Vaak is er dan een direct verband tussen parkeeroverloop en ruimteschaarste. Bovendien is het twijfelachtig dat Parking Benefit Districts als beleidsinstrument zou worden overwogen wanneer er weinig tot geen parkeerproblemen worden ervaren, gezien verdere complicatie van het parkeerproduct dan waarschijnlijk als excessief zou worden beschouwd. Vanwege de notie dat parkeeroverloop met name in grote steden wordt ervaren ligt het in de lijn der verwachting dat dit concept vooral daar het overwegen waard zal zijn vanuit bestuurlijk oogpunt. Van de vijf respondenten in dit onderzoek die werkzaam zijn in gemeenten die meer dan 120.000 inwoners tellen behoorden vier respondenten tot Factor A; de overige respondent behoorde tot Factor C. Deze resultaten zijn zoals eerder benoemd niet statistisch significant, maar het geeft wellicht reden om te vermoeden dat het zojuist geschetste

theoretische beeld ook in de praktijk zichtbaar is. De bevindingen van dit onderzoek geven slechts aan welke perspectieven bestaan. Vervolgonderzoek van kwantitatieve aard zou meer inzicht kunnen geven in de mate waarin die perspectieven voorkomen. Tevens zou bij dergelijk onderzoek de mate van draagvlak voor de implementatie Parking Benefit Districts breder onderzocht kunnen worden.

In deze thesis heb ik gepoogd een bijdrage te leveren aan het genereren van theoretische kennis over het parkeerdomein en specifiek het concept Parking Benefit Districts. Zoals eerder aangehaald is parkeren een thema dat relatief weinig aandacht geniet in academische literatuur ondanks de hoge mate van relevantie van dit onderwerp met betrekking tot onder andere mobiliteit en ruimtelijke ordening. In de theoretische beschouwing zijn meerdere mogelijke perspectieven op het parkeerdomein vastgesteld. Deze kunnen opgedeeld worden in grofweg twee categorieën. Enerzijds het oude paradigma (Litman, 2016) wat in grote mate overeenkomt met de tweede fase van parkeerbeleid zoals Mingardo (2016) dat beschrijft; anderzijds het nieuwe paradigma dat gerelateerd kan worden met Mingardo's derde fase van parkeerbeleid. Beide benaderingen kunnen als ideaaltypen worden beschouwd: het zijn modellen waarin samenhangende uitspraken zijn gebundeld ter illustratie van een bepaald verschijnsel of perspectief. In de praktijk zijn dergelijke modellen vrijwel nooit in pure vorm te observeren. In dit onderzoek is beschreven hoe de paradigma's uit de theorie in verhouding staan met de perspectieven die onder 'parkeerambtenaren' van Nederlandse gemeenten zichtbaar zijn. In de behandelde factoren zijn zeker raakvlakken met het nieuwe en het oude paradigma zichtbaar, maar nimmer kan men spreken van volledige overeenkomst. Er is vrijwel altijd sprake van een combinatie van aspecten uit beide paradigma's. De mate waarin de paradigma's voorkomen in de gehele populatie – in dit geval de parkeerambtenaren werkzaam bij Nederlandse gemeenten – is vanwege het relatief kleine aantal respondenten niet vast te stellen. Om antwoord te krijgen op deze vraag zou vervolgonderzoek benodigd zijn.

De aspecten die in dit onderzoek als relevant zijn beschouwd voor Parking Benefit Districts zijn afgeleid van bestaande theoretische kennis over het parkeerdomein. Op basis van deze theoretische kennis is beschreven onder welke condities het meest effectief zou zijn. Er is echter nog veel onbekend over de factoren en omstandigheden die van invloed zijn op Parking Benefit Districts en diens implementatie. Dit komt met name door de beperkte theoretische en praktische kennis die aanwezig is over dit concept. Onderzoek naar de omstandigheden en condities rondom de implementatie van Parking Benefit Districts zou daarom waardevol zijn.

Daarnaast heb ik gestreefd naar het leveren van een maatschappelijke bijdrage door ten eerste de bestaande kennis over het parkeerdomein uit te breiden. Daarbij heb ik mij gericht op het zo goed mogelijk beschrijven van de (neven)effecten die als gevolg van de exploitatie van parkeervoorzieningen kunnen optreden. Door te beschrijven hoe ver het de invloed van parkeren strekt hoop ik de lezer ervan te hebben overtuigd dat parkeren en diens exploitatie in het maatschappelijke, bestuurlijke en academische debat onderbelicht is en dat nadere aandacht voor het thema parkeren geenzins overbodig zou zijn. In dit onderzoek is daarnaast in kaart gebracht welke paradigma's er bestaan in het parkeerdomein en hoe interventies binnen paradigma's ondergebracht kunnen worden. Dit zou door bestuurders gebruikt kunnen worden ter inspiratie voor nieuwe regelingen in het parkeerbeleid: men kan op basis van de door hen geprefereerde parkeervisie bijbehorende interventies identificeren en deze voor implementatie overwegen. Omdat het thema parkeren zo breed haar sporen achterlaat is het maatschappelijk waardevol om de kwaliteit van parkeerbeleid te bevorderen. Wat 'beter' parkeerbeleid exact is staat uiteraard ter discussie en is gezien de meerdere perspectieven die men op de kwestie los kan laten niet eenduidig te beantwoorden. Men zou bijvoorbeeld kunnen stellen dat reizen met een auto meer vrijheid en comfort geeft dan reizen met de trein en dat het ontmoedigen van autogebruik daarom helemaal geen goede zaak is. De onderzoeker heeft gepoogd zich te weerhouden van oordeelsvorming over dergelijke normatieve kwesties. Het concept Parking Benefit Districts wordt door de onderzoeker beschouwd als een instrument dat bij kan dragen aan het behalen van bepaalde beleidsambities, maar dat betekent niet dat de implementatie ervan per definitie een goede zaak is. Het uitgangspunt is dat het genereren van kennis over beleidstheorieën en (neven)effecten van parkeerinterventies alsmede

het parkeerdomein als geheel bij kan dragen aan een meer rationeel en gefundeerd parkeerbeleid. De premisse is dus dat meer kennis over het parkeerdomein zal leiden tot effectiever of 'beter' parkeerbeleid. Het zou er op zijn mist toe kunnen leiden dat de discrepantie tussen visie en doelbereiking met betrekking tot parkeerbeleid kleiner wordt omdat beleidsmakers betere handvatten tot hun beschikking krijgen voor het opstellen en uitvoeren van beleid.

LITERATUURLIJST

- Akhtar-Danesh, N., Baumann, A., & Cordingley, L. (2008). Q-Methodology in Nursing Research. *Western Journal of Nursing Research*, 30(6), 759–773. <https://doi.org/10.1177/0193945907312979>
- Al-Turjman, F., & Malekloo, A. (2019). Smart parking in IoT-enabled cities: A survey. *Sustainable Cities and Society*, 49, 1–20. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2019.101608>
- Barter, P. A. (2014). A parking policy typology for clearer thinking on parking reform. *International Journal of Urban Sciences*, 19(2), 136–156. <https://doi.org/10.1080/12265934.2014.927740>
- Bates, J. (2014). Parking Demand. *Transport and Sustainability*, 57–86. <https://doi.org/10.1108/s2044-994120140000005010>
- Biswas, S., Chandra, S., & Ghosh, I. (2017). Effects of On-Street Parking in Urban Context: A Critical Review. *Transportation in Developing Economies*, 3(1), 1–14. <https://doi.org/10.1007/s40890-017-0040-2>
- Brown, S.R. (1980). Political subjectivity: Applications of Q methodology in political science. New Haven, CT: Yale University Press.
- Brueckner, J. K., & Franco, S. F. (2017). Parking and Urban Form. *Journal of Economic Geography*, 17(1), 95–127. <https://doi.org/10.1093/jeg/lbv048>
- Creswell, J. (2007). *Qualitative inquiry & research design: choosing among five approaches* (2de editie). SAGE Publications.
- CROW (2004). Aanbevelingen voor voorzieningen binnen de bebouwde kom. Ede: CROW
- CROW. (2017, februari). *Parkeren en gedrag*. CROW-KpVV. <https://www.crow.nl/downloads/documents/kpVV-kennisdocumenten/publicatie-parkeren-en-gedrag-2017?ext=.pdf>
- Curt, B. C. (1994). TEXTUALITY AND TECTONICS: TROUBLING SOCIAL AND PSYCHOLOGICAL SCIENCE. Open University Press.
- Exel, J., & Graaf, G. (2005). *Q Methodology: A Sneak Preview*. https://www.researchgate.net/publication/228574836_Q_Methodology_A_Sneak_Preview
- Gemeente Amsterdam. (2012, december). *Meerjarenplan Fiets 2012 – 2016*. https://www.publicspaceinfo.nl/media/uploads/files/AMSTERDAM_2012_0011.pdf
- Gemeente Amsterdam. (2020, 23 januari). *Amsterdam maakt ruimte. Agenda Amsterdam Autoluw* [Presentatieslides]. Amsterdam.nl. https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/956709/agenda_autoluw.pdf
- Groh, A. (2018). *Research Methods in Indigenous Contexts*. Springer Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-72776-9>
- Hemerijck, A. (2003). Vier kernvragen van beleid. *Beleid en Maatschappij*, 30(1), 3–19. <https://ugp.rug.nl/beleidmaatschappij/article/view/27301>

- Ibeas, A., dell'Olio, L., & Moura, J. L. (2018). Parking Behavior and Policy. *Journal of Advanced Transportation*, 2018, 1–2. <https://doi.org/10.1155/2018/1075946>
- Jedeloo, S., & van Staa, A. (2009). Q-methodologie, een werkelijke mix van kwalitatief en kwantitatief onderzoek? *Kwalon*, 14(2), 5–15. <https://www.tijdschriftkwalon.nl/inhoud?jaar=14&nummer=2>
- Johansson, F., Henriksson, G., & Åkerman, J. (2017). Parking Benefit Districts: The transferability of a measure to reduce car dependency to a European context. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 56, 129–140. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.08.004>
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2018, juni). *Sturen in Parkeren*. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/06/18/sturen-in-parkeren>
- Kirschner, F., & Lanzendorf, M. (2019). Parking management for promoting sustainable transport in urban neighbourhoods. A review of existing policies and challenges from a German perspective. *Transport Reviews*, 40(1), 54–75. <https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1666929>
- Litman, T. (2016, september). *Parking Management. Strategies, Evaluation and Planning*. Victoria Transport Policy Institute. https://www.vtpi.org/park_man.pdf
- Manville, M. (2014). Parking Pricing. *Transport and Sustainability*, 137–155. <https://doi.org/10.1108/s2044-994120140000005019>
- March, J. G., & Olsen, J. P. (1989). *Rediscovering Institutions: The Organizational Basis of Politics* (1ste editie). The Free Press.
- Martens, K., Schneijderberg, S., & Talens, H. (2012, november). *Een andere kijk op parkeren: een marktgerichte benadering voor het aanbieden van parkeerfaciliteiten op werklocaties*. https://www.academia.edu/2134435/Een_andere_kijk_op_parkeren_een_marktgerichte_benadering_voor_het_aanbieden_van_parkeerfaciliteiten_op_werklocaties
- Matland, R. E. (1995). Synthesizing the Implementation Literature: The Ambiguity-Conflict Model of Policy Implementation. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 5(2), 145–174. <https://www.jstor.org/stable/1181674?seq=1>
- Mingardo, G., Wee, G. P., Netherlands Research School for Transport, I. L., & TRAIL Onderzoekschool. (2016). *Articles on Parking Policy*. TRAIL.
- Rijksoverheid. (2015, 1 januari). *Planwet verkeer en vervoer*. <https://wetten.overheid.nl/>. <https://wetten.overheid.nl/BWBR0009642/2015-01-01>
- Rijksoverheid. (2021a, januari 1). *Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen*. <https://wetten.overheid.nl/>. <https://wetten.overheid.nl/BWBR0004912/2021-01-01>
- Rijksoverheid. (2021b, januari 1). *Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften*. <https://wetten.overheid.nl/>. <https://wetten.overheid.nl/BWBR0004581/2021-01-01>
- Rijksoverheid. (2021c, maart 1). *Algemene wet bestuursrecht*. <https://wetten.overheid.nl/>. https://wetten.overheid.nl/BWBR0005537/2020-01-01/#Hoofdstuk3_Afdeling3.4
- Shoup, D. (2005). *The High Cost of Free Parking* (1ste editie). American Planning Association.

- Shoup, D. (2006). Cruising for parking. *Transport Policy*, 13(6), 479–486.
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2006.05.005>
- SP. (2020, 12 november). SP feliciteert bewoners: “Baas in eigen buurt over parkeren”. SP Nijmegen.
<https://nijmegen.sp.nl/nieuws/2020/11/sp-feliciteert-bewoners-baas-in-eigen-buurt-over-parkeren>
- Stenner, P. & Stainton Rogers, R. (2004). Q methodology and qualiquantology: The example of discriminating between emotions. In Z. Todd, B. Nerlich, S. McKeown & D.D. Clarke (Eds.), *Mixing methods in psychology: The integration of qualitative and quantitative methods in theory and practice* (pp. 101-120). Hove/New York: Psychology Press.
- Stephenson, W. (1936). The inverted factor technique. *British Journal of Psychology*, 26(4), 344–361.
<https://doi.org/10.1111/j.2044-8295.1936.tb00803.x>
- van Beers, L. (2018). *De culturele hotspot als tijdelijke gebiedsinvulling*. Radboud Universiteit, Nijmegen.
- van Ommeren, J. (2012). *Over falend en succesvol parkeerbeleid*. Oratie. Amsterdam: VU
- van Ommeren, J., de Groote, J., & Mingardo, G. (2014). Residential parking permits and parking supply. *Regional Science and Urban Economics*, 45, 33–44.
<https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2013.11.003>
- van Ommeren, J., Wentink, D., & Dekkers, J. (2011). The real price of parking policy. *Journal of Urban Economics*, 70(1), 25–31. <https://doi.org/10.1016/j.jue.2011.02.001>
- Vereniging van Nederlandse Gemeenten. (z.d.). *Parkeerbelastingen*. <https://vng.nl/>. Geraadpleegd op 19 maart 2021, van <https://vng.nl/artikelen/parkeerbelastingen>
- Verschuere, B., & Steen, T. (2015). Cocreatie en coproductie van publieke diensten: een uitdaging.
https://www.researchgate.net/publication/294141474_Cocreatie_en_coproductie_van_publieke_diensten_ee_uitdaging
- Watts, S., & Stenner, P. (2005). Doing Q methodology: theory, method and interpretation. *Qualitative Research in Psychology*, 2(1), 67–91. <https://doi.org/10.1191/1478088705qp022oa>
- Webler, T., Tuler, S., & Krueger, R. (2001). What is a good public participation process? Five perspectives from the public. *Environmental Management*, 27(3), 435-450

1. Parkeerbeleid kan een factor zijn in het promoten en populair maken van een gebied
2. Wanneer alternatieve vervoersnetwerken voor de auto van hoge kwaliteit zijn, zal een significant deel van autogebruikers vaker gebruik maken van alternatieve vervoersmethoden.
3. Het geldt dat gemeenten ophalen met parkeerexploitatie zouden zij vrij moeten kunnen besteden
4. Eigenlijk zijn er niet echt regels die specifiek te maken hebben met parkeerbeleid
5. Regelgeving maakt dat gemeenten niet naar volledig eigen wens hun parkeerbeleid kunnen vormgeven
6. We hebben genoeg informatie om onderbouwde en rationele keuzes te maken in parkeerbeleid
7. Er worden pas echt parkeerproblemen ervaren wanneer het aanbod van parkeerplaatsen niet kan voldoen aan de vraag
8. Pilots en experimenten met parkeren kennen meer voordelen dan nadelen
9. De auto is de belangrijkste vervoersmethode van mensen
10. Parkeren is een belangrijk element van het ruimtelijke ordeningsdomein
11. Gemeenten moeten het opgehaalde parkeergeld in een wijk herinvesteren in dezelfde wijk
12. Verhoging van parkeertarieven in winkelgebieden zijn nadelig voor winkeliers
13. Bewoners zullen openstaan voor hogere parkeertarieven in hun wijk als de leefbaarheid van de wijk daardoor hoger wordt
14. Burgers willen graag actief participeren in de ontwikkelingen en investeringen in hun wijk
15. Bezoekers willen best meer betalen om te parkeren, als ze weten dat het parkeergeld nuttig besteed wordt
16. Parkeerplaatsen zijn gemeenschappelijk eigenschap, en de kosten hiervoor moet de gemeente daarom op zich nemen
17. De kosten voor het aanbieden van parkeerplaatsen moeten zoveel mogelijk in rekening gebracht worden bij degenen die er gebruik van maken
18. Wanneer maatschappelijk draagvlak voor een bepaalde overheidsinterventie ontbreekt, zou het van de beleidsagenda geschrapt moeten worden
19. Parkeertarieven zouden gemiddeld gezien hoger moeten zijn in Nederland
20. De juridische regelgeving vanuit het rijk aangaande parkeerbeleid van gemeenten vind ik te streng
21. Er zouden op rijks- of provincieniveau hardere eisen aan parkeerbeleid van gemeenten gesteld moeten worden
22. Het feit dat in veel verschillende gemeenten veel verschillende regelgeving mbt parkeren bestaat is een slechte zaak
23. Tegengaan van parkeeroverloop moet de hoogste prioriteit krijgen in parkeerbeleid
24. Parkeerbeleid moet primair gevormd worden aan de hand van kennis en empirische data over het parkeerdomein
25. Bij het opstellen van parkeerbeleid moet de wil van de inwoners centraal staan
26. Marktwerking leidt niet tot het juiste aanbod van parkeerplaatsen, dus overheidsingrijpen is nodig
27. Bij parkeerbeleid dient de autorijder zoveel mogelijk gefaciliteerd te worden
28. Park & ride is een concept dat goed werkt
29. Belanghebbenden moeten actief betrokken worden door gemeenten bij het opstellen van parkeerregelingen
30. Het algemeen belang is belangrijker bij parkeerbeleid dan het belang van hen die direct betrokken zijn bij parkeerregelingen
31. Het verhogen van parkeertarieven is oneerlijk tegenover autogebruikers
32. Hogere parkeertarieven zouden in algemene zin een positief effect hebben op de maatschappij
33. Het idee dat in sommige gebieden meer wordt geïnvesteerd dan in andere gebieden vind ik duiden op een ongelijke behandeling van inwoners binnen de gemeente.

34. Er moet fors geïnvesteerd worden in de verbeteringen van het OV netwerk
35. Gemeenten moeten er voor zorgen dat het gebruik van OV minimaal net zo aantrekkelijk is voor de gemiddelde burger als autogebruik
36. Een marktconform parkeertarief zou ideaal zijn
37. De CROW normen voor parkeerbeleid zouden juridisch bindend moeten zijn
38. Er zou een limiet moeten komen aan de hoogte van parkeertarieven die gemeenten mogen heffen
39. Inkomsten uit betaald parkeren moeten terugvloeien naar de buurt waarin ze zijn opgehaald
40. Het aantal aangeboden parkeerplaatsen dient enigszins beperkt te blijven; een maximum aantal parkeerplekken is soms gewenst.
41. Gemeenten dienen er voor te zorgen dat er ten alle tijden voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn
42. Het liefst bieden we parkeren zoveel mogelijk gratis aan
43. Het idee van dynamische parkeertarieven – afhankelijk van locatie, type voertuig, tijdstip en uitstoot – juich ik toe
44. Gemeenten moeten al het opgehaalde parkeergeld in de gemeenten in één pot gooien, en het vervolgens zo gericht mogelijk verdelen over verschillende wijken

APPENDIX II: CORRELATIEMATRIX Q-SORTS

Resp- ondent	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1	<u>100</u>	42	42	10	14	10	27	8	44	35	46	35	37	31	17	36	14	24
2	42	<u>100</u>	53	-2	6	34	42	11	54	44	28	55	23	38	44	36	38	44
3	42	53	<u>100</u>	-1	11	27	48	-6	53	31	45	69	33	36	37	27	19	48
4	10	-2	-1	<u>100</u>	24	12	11	19	34	-2	12	17	14	24	21	14	-5	20
5	14	6	11	24	<u>100</u>	11	18	12	14	32	14	5	8	9	8	6	1	-2
6	10	34	27	12	11	<u>100</u>	47	25	54	14	11	43	19	43	44	47	-7	36
7	27	42	48	1	18	47	<u>100</u>	8	45	19	35	33	48	38	38	66	23	53
8	8	11	-6	19	12	25	8	<u>100</u>	27	-3	4	27	1	37	6	31	5	20
9	44	54	53	34	14	54	45	27	<u>100</u>	30	42	64	30	55	55	45	8	45
10	35	44	31	-2	32	14	19	-3	30	<u>100</u>	26	28	-10	35	16	23	32	8
11	46	28	45	12	14	11	35	4	42	26	<u>100</u>	47	33	42	32	36	27	32
12	35	55	69	17	5	43	33	27	64	28	47	<u>100</u>	25	50	52	36	14	50
13	37	23	33	14	8	19	48	1	30	-10	33	25	<u>100</u>	5	46	30	-4	36
14	31	38	36	24	9	43	38	37	55	35	42	50	5	<u>100</u>	32	46	31	21
15	17	44	37	21	8	44	38	6	55	16	32	52	46	32	<u>100</u>	36	-8	31
16	36	36	27	14	6	47	66	31	45	23	36	36	30	46	36	<u>100</u>	24	30
17	14	38	19	-5	1	-7	23	5	8	32	27	14	-4	31	-8	24	<u>100</u>	15
18	24	44	48	20	-2	36	53	20	45	8	32	50	36	21	31	30	15	<u>100</u>

APPENDIX III: CORRELATIE TUSSEN FACTORSCORES

Factor	1	2	3
1	1.0000	0.3633	0.5573
2	0.3633	1.0000	0.2962
3	0.5573	0.2962	1.0000

APPENDIX IV: TYPISCHE SORTERING VAN DE Q-SET, FACTOR A

Oneens							Eens
-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	
(27) Bij	(12) Verhogingen	(38) Er zou een	(11) Gemeenten	(35) Gemeenten	(40) Het aantal	(17) De kosten	
(41) Gemeenten	(31) Het verhogen	(21) Er zouden op	(32) Hogere	(1) Parkeerbeleid	(10) Parkeren is	(29) Gemeenten	
(42) Het liefst	(33) Het idee dat in	(23) Tegengaan	(3) Het geld dat	(26) Marktwerking	(14) Burgers willen	(43) Het idee van	
	(16)	(25) Bij het	(6) We hebben	(34) Er moet fors	(30) Het algemeen		
	(37) De CROW	(8) Pilots en	(22) Het feit dat in	(2) Als OV -en	(7) Er worden pas		
	(9) De auto is de	(20) De juridische	(36) Een	(15) Bezoekers	(13) Bewoners		
		(39) Inkomsten uit	(18) Als	(44) Gemeenten			
		(4) Eigenlijk zijn er	(24) Parkeerbeleid	(28) Park & ride is			
			(5) Regelgeving				
			(19)				

Factor Scores -- For Factor 1

No.	Statement	No.	Z-SCORES
17	De kosten voor het aanbieden van parkeerplaatsen moeten zove	17	2.114
43	Het idee van dynamische parkeertarieven - afhankelijk van	43	1.590
29	Gemeenten moeten belanghebbenden actief betrekken bij het op	29	1.524
40	Het aantal aangeboden parkeerplaatsen dient enigszins beperk	40	1.514
10	Parkeren is een belangrijk element van het ruimtelijke orden	10	1.443
14	Burgers willen graag actief participeren in de ontwikkelinge	14	1.186
30	Het algemeen belang is belangrijker bij parkeerbeleid dan he	30	1.022
7	Er worden pas echt parkeerproblemen ervaren wanneer het aanb	7	0.967
13	Bewoners zullen openstaan voor hogere parkeertarieven in hun	13	0.841
35	Gemeenten moeten er voor zorgen dat het gebruik van OV minim	35	0.830
1	Parkeerbeleid kan een factor zijn in het promoten en populai	1	0.802
26	Marktwerking leidt niet tot het juiste aanbod van parkeerpla	26	0.755
34	Er moet fors geïnvesteerd worden in de verbeteringen van he	34	0.660
2	Als OV -en fietsnetwerken van hogere kwaliteit zouden zijn,	2	0.622
15	Bezoekers willen best meer betalen om te parkeren, als ze we	15	0.552
44	Gemeenten moeten al het opgehaalde parkeergeld in de gemeent	44	0.527
28	Park & ride is een concept dat goed werkt</statement>	28	0.459
6	We hebben genoeg informatie om onderbouwde en rationele keuz	6	0.453
22	Het feit dat in veel verschillende gemeenten veel verschille	22	0.235
32	Hogere parkeertarieven zouden in algemene zin een positief e	32	0.205
19	Parkeertarieven zouden gemiddeld gezien hoger moeten zijn in	19	0.058
3	Het geld dat gemeenten ophalen met parkeerexploitatie zouden	3	-0.105
36	Een marktconform parkeertarief zou ideaal zijn</statement>	36	-0.192
5	Regelgeving maakt dat gemeenten niet naar volledig eigen wen	5	-0.197
18	Als maatschappelijk draagvlak voor een overheidsinterventie	18	-0.241
11	Gemeenten moeten het opgehaalde parkeergeld in een wijk heri	11	-0.291
24	Parkeerbeleid moet primair gevormd worden aan de hand van ke	24	-0.345
39	Inkomsten uit betaald parkeren moeten terugvloeien naar de b	39	-0.377
20	De juridische regelgeving vanuit het rijk aangaande parkeerb	20	-0.383
8	Pilots en experimenten met parkeren kennen meer voordelen da	8	-0.430
23	Tegengaan van parkeeroverloop moet de hoogste prioriteit kri	23	-0.531
25	Bij het opstellen van parkeerbeleid moet de wil van de inwon	25	-0.550
4	Eigenlijk zijn er niet echt regels die specifiek te maken he	4	-0.587
21	Er zouden op rijks- of provincieniveau hardere eisen aan park	21	-0.689
38	Er zou een limiet moeten komen aan de hoogte van parkeertari	38	-0.744
9	De auto is de belangrijkste vervoersmethode van mensen</stat	9	-1.038
37	De CROW normen voor parkeerbeleid zouden juridisch bindend m	37	-1.090
16	Parkeerplaatsen zijn gemeenschappelijk eigenschap, en de kos	16	-1.284
33	Het idee dat in bepaalde gebieden meer wordt geïnvesteerd d	33	-1.309
31	Het verhogen van parkeertarieven is oneerlijk tegenover auto	31	-1.360
12	Verhogingen van parkeertarieven in winkelgebieden zijn nadel	12	-1.401
42	Het liefst bieden we parkeren zoveel mogelijk gratis aan</st	42	-1.482
41	Gemeenten dienen er voor te zorgen dat er ten alle tijden vo	41	-1.848
27	Bij parkeerbeleid dient de autorijder zoveel mogelijk gefaci	27	-1.886

APPENDIX V: TYPISCHE SORTERING VAN DE Q-SET, FACTOR B

Oneens

Eens

-3	-2	-1	0	+1	+2	+3
(39) Inkomsten uit	(35) Gemeenten	(4) Eigenlijk zijn er	(27) Bij	(28) Park & ride is	(3) Het geld dat	(10) Parkeren is
(15) Bezoekers	(31) Het verhogen	(44) Gemeenten	(5) Regelgeving	(12) Verhogingen	(43) Het idee van	(17) De kosten
(32) Hogere	(19)	(20) De juridische	(8) Pilots en	(6) We hebben	(1) Parkeerbeleid	(42) Het liefst
	(21) Er zouden op	(40) Het aantal	(9) De auto is de	(36) Een	(29) Gemeenten	
	(23) Tegengaan	(16)	(24) Parkeerbeleid	(26) Marktwerking	(30) Het algemeen	
	(11) Gemeenten	(41) Gemeenten	(18) Als	(13) Bewoners	(34) Er moet fors	
		(7) Er worden pas	(37) De CROW	(38) Er zou een		
		(33) Het idee dat in	(25) Bij het	(2) Als OV -en		
			(14) Burgers willen			
			(22) Het feit dat in			

Factor Scores -- For Factor 2

No.	Statement	No.	Z-SCORES
10	Parkeren is een belangrijk element van het ruimtelijke orden	10	2.291
17	De kosten voor het aanbieden van parkeerplaatsen moeten zove	17	1.901
42	Het liefst bieden we parkeren zoveel mogelijk gratis aan</st	42	1.563
3	Het geld dat gemeenten ophalen met parkeerexploitatie zouden	3	1.515
43	Het idee van dynamische parkeertarieven - afhankelijk van	43	1.477
29	Gemeenten moeten belanghebbenden actief betrekken bij het op	29	1.395
1	Parkeerbeleid kan een factor zijn in het promoten en populai	1	0.967
30	Het algemeen belang is belangrijker bij parkeerbeleid dan he	30	0.885
34	Er moet fors geïnvesteerd worden in de verbeteringen van he	34	0.868
6	We hebben genoeg informatie om onderbouwde en rationele keuz	6	0.862
13	Bewoners zullen openstaan voor hogere parkeertarieven in hun	13	0.857
26	Marktwerking leidt niet tot het juiste aanbod van parkeerpla	26	0.610
2	Als OV -en fietsnetwerken van hogere kwaliteit zouden zijn,	2	0.494
12	Verhogingen van parkeertarieven in winkelgebieden zijn nadel	12	0.369
36	Een marktconform parkeertarief zou ideaal zijn</statement>	36	0.358
28	Park & ride is een concept dat goed werkt</statement>	28	0.339
38	Er zou een limiet moeten komen aan de hoogte van parkeertari	38	0.334
37	De CROW normen voor parkeerbeleid zouden juridisch bindend m	37	0.314
8	Pilots en experimenten met parkeren kennen meer voordelen da	8	0.286
9	De auto is de belangrijkste vervoersmethode van mensen</stat	9	0.120
22	Het feit dat in veel verschillende gemeenten veel verschille	22	-0.015
14	Burgers willen graag actief participeren in de ontwikkelinge	14	-0.126
25	Bij het opstellen van parkeerbeleid moet de wil van de inwon	25	-0.176
24	Parkeerbeleid moet primair gevormd worden aan de hand van ke	24	-0.235
27	Bij parkeerbeleid dient de autorijder zoveel mogelijk gefaci	27	-0.252
18	Als maatschappelijk draagvlak voor een overheidsinterventie	18	-0.391
5	Regelgeving maakt dat gemeenten niet naar volledig eigen wen	5	-0.395
33	Het idee dat in bepaalde gebieden meer wordt geïnvesteerd d	33	-0.406
4	Eigenlijk zijn er niet echt regels die specifiek te maken he	4	-0.425
16	Parkeerplaatsen zijn gemeenschappelijk eigenschap, en de kos	16	-0.434
44	Gemeenten moeten al het opgehaalde parkeergeld in de gemeent	44	-0.566
20	De juridische regelgeving vanuit het rijk aangaande parkeerb	20	-0.605
41	Gemeenten dienen er voor te zorgen dat er ten alle tijden vo	41	-0.625
40	Het aantal aangeboden parkeerplaatsen dient enigszins beperk	40	-0.633
7	Er worden pas echt parkeerproblemen ervaren wanneer het aanb	7	-0.665
35	Gemeenten moeten er voor zorgen dat het gebruik van OV minim	35	-0.790
11	Gemeenten moeten het opgehaalde parkeergeld in een wijk heri	11	-1.011
19	Parkeertarieven zouden gemiddeld gezien hoger moeten zijn in	19	-1.076
21	Er zouden op rijks- of provincieniveau hardere eisen aan park	21	-1.099
23	Tegengaan van parkeeroverloop moet de hoogste prioriteit kri	23	-1.191
31	Het verhogen van parkeertarieven is oneerlijk tegenover auto	31	-1.296
32	Hogere parkeertarieven zouden in algemene zin een positief e	32	-1.406
39	Inkomsten uit betaald parkeren moeten terugvloeien naar de b	39	-1.829
15	Bezoekers willen best meer betalen om te parkeren, als ze we	15	-2.159

APPENDIX VI: TYPISCHE SORTERING VAN DE Q-SET, FACTOR C

Oneens

Eens

-3	-2	-1	0	+1	+2	+3
(37) De CROW	(31) Het verhogen	(32) Hogere	(11) Gemeenten	(28) Park & ride is	(24) Parkeerbeleid	(2) Als OV -en
(27) Bij	(20) De juridische	(44) Gemeenten	(25) Bij het	(6) We hebben	(9) De auto is de	(34) Er moet fors
(41) Gemeenten	(18) Als	(36) Een	(7) Er worden pas	(29) Gemeenten	(10) Parkeren is	(35) Gemeenten
	(4) Eigenlijk zijn er	(33) Het idee dat in	(23) Tegengaan	(14) Burgers willen	(1) Parkeerbeleid	
	(21) Er zouden op	(38) Er zou een	(17) De kosten	(43) Het idee van	(26) Marktwerking	
	(8) Pilots en	(16)	(42) Het liefst	(12) Verhogingen	(40) Het aantal	
		(22) Het feit dat in	(30) Het algemeen	(13) Bewoners		
		(5) Regelgeving	(3) Het geld dat	(15) Bezoekers		
			(19)			
			(39) Inkomsten uit			

Factor Scores -- For Factor 3

No.	Statement	No.	Z-SCORES
35	Gemeenten moeten er voor zorgen dat het gebruik van OV minim	35	1.993
34	Er moet fors geïnvesteerd worden in de verbeteringen van he	34	1.794
2	Als OV -en fietsnetwerken van hogere kwaliteit zouden zijn,	2	1.735
9	De auto is de belangrijkste vervoersmethode van mensen</stat	9	1.703
24	Parkeerbeleid moet primair gevormd worden aan de hand van ke	24	1.557
1	Parkeerbeleid kan een factor zijn in het promoten en populai	1	1.214
10	Parkeren is een belangrijk element van het ruimtelijke orden	10	1.020
26	Marktwerking leidt niet tot het juiste aanbod van parkeerpla	26	1.004
40	Het aantal aangeboden parkeerplaatsen dient enigszins beperk	40	0.976
28	Park & ride is een concept dat goed werkt</statement>	28	0.927
29	Gemeenten moeten belanghebbenden actief betrekken bij het op	29	0.743
13	Bewoners zullen openstaan voor hogere parkeertarieven in hun	13	0.621
12	Verhogingen van parkeertarieven in winkelgebieden zijn nadel	12	0.486
43	Het idee van dynamische parkeertarieven - afhankelijk van	43	0.462
6	We hebben genoeg informatie om onderbouwde en rationele keuz	6	0.439
14	Burgers willen graag actief participeren in de ontwikkelinge	14	0.337
15	Bezoekers willen best meer betalen om te parkeren, als ze we	15	0.278
23	Tegengaan van parkeeroverloop moet de hoogste prioriteit kri	23	0.216
30	Het algemeen belang is belangrijker bij parkeerbeleid dan he	30	0.190
11	Gemeenten moeten het opgehaalde parkeergeld in een wijk heri	11	0.120
7	Er worden pas echt parkeerproblemen ervaren wanneer het aanb	7	0.113
39	Inkomsten uit betaald parkeren moeten terugvloeien naar de b	39	0.075
19	Parkeertarieven zouden gemiddeld gezien hoger moeten zijn in	19	-0.039
17	De kosten voor het aanbieden van parkeerplaatsen moeten zove	17	-0.055
3	Het geld dat gemeenten ophalen met parkeereexploitatie zouden	3	-0.075
25	Bij het opstellen van parkeerbeleid moet de wil van de inwon	25	-0.354
42	Het liefst bieden we parkeren zoveel mogelijk gratis aan</st	42	-0.397
5	Regelgeving maakt dat gemeenten niet naar volledig eigen wen	5	-0.406
36	Een marktconform parkeertarief zou ideaal zijn</statement>	36	-0.517
38	Er zou een limiet moeten komen aan de hoogte van parkeertari	38	-0.541
22	Het feit dat in veel verschillende gemeenten veel verschille	22	-0.608
16	Parkeerplaatsen zijn gemeenschappelijk eigenschap, en de kos	16	-0.670
33	Het idee dat in bepaalde gebieden meer wordt geïnvesteerd d	33	-0.692
32	Hogere parkeertarieven zouden in algemene zin een positief e	32	-0.716
44	Gemeenten moeten al het opgehaalde parkeergeld in de gemeent	44	-0.897
4	Eigenlijk zijn er niet echt regels die specifiek te maken he	4	-0.970
21	Er zouden op rijks- of provincieniveau hardere eisen aan park	21	-1.160
8	Pilots en experimenten met parkeren kennen meer voordelen da	8	-1.199
18	Als maatschappelijk draagvlak voor een overheidsinterventie	18	-1.232
20	De juridische regelgeving vanuit het rijk aangaande parkeerb	20	-1.256
31	Het verhogen van parkeertarieven is oneerlijk tegenover auto	31	-1.320
27	Bij parkeerbeleid dient de autorijder zoveel mogelijk gefaci	27	-1.528
37	De CROW normen voor parkeerbeleid zouden juridisch bindend m	37	-1.542
41	Gemeenten dienen er voor te zorgen dat er ten alle tijden vo	41	-1.829

APPENDIX VII: SORTERING VAN DE Q-SET AANSLUITEND BIJ DE IDEEAALTYPISCHE VORM VAN PARKING BENEFIT DISTRICTS

Oneens			Eens			
-3	-2	-1	0	+1	+2	+3
(42) Het liefst	(31) Het verhogen	(29) Gemeenten	(28) Park & ride is	(32) Hogere	(10) Parkeren is	(17) De kosten
(27) Bij	(33) Het idee dat in	(18) Als	(30) Het algemeen	(24) Parkeerbeleid	(15) Bezoekers	(11) Gemeenten
(37) De CROW	(41) Gemeenten	(12) Verhogingen	(3) Het geld dat	(43) Het idee van	(36) Een	(40) Het aantal
	(16)	(22) Het feit dat in	(5) Regelgeving	(34) Er moet fors	(35) Gemeenten	
	(38) Er zou een	(8) Pilots en	(4) Eigenlijk zijn er	(2) Als OV -en	(13) Bewoners	
	(44) Gemeenten	(9) De auto is de	(6) We hebben	(1) Parkeerbeleid	(39) Inkomsten uit	
		(23) Tegengaan	(25) Bij het	(14) Burgers willen		
		(21) Er zouden op	(20) De juridische	(19)		
			(7) Er worden pas			
			(26) Marktwerking			

APENDIX VII: SCHERMOPNAMEN VAN DE ONTWIKKELDE WEBSITE VOOR DATAVERZAMELING

Uitleg

Voor de validiteit en betrouwbaarheid van deze studie is het van belang dat u de survey zo eerlijk en oprecht mogelijk beantwoordt. Ik vraag u daarom om de stellingen volledig naar eigen (persoonlijke) preferentie in te delen. Het gaat daarbij vooral om voorkeuren, en niet noodzakelijk om wat 'waar' is. U krijgt bij iedere stap uitleg; als u de uitleg nogmaals wilt lezen kunt rechtsonder op 'Toon uitleg' klikken.

Als u de browser of de pagina sluit zal de voortgang verloren gaan. Ik vraag u daarom, mocht u een pauze willen nemen, de pagina niet af te sluiten.

Verder

Stap 1

Allereerst krijgt u een aantal stellingen voorgelegd. Sleep de stellingen -op basis van uw voorkeur- naar de meest toepasselijke vakjes: Oneens, Neutraal of Eens.

U kunt de stellingen op ieder moment nog verslepen naar een ander vak

Verder

(15) Bezoekers willen best meer betalen om te parkeren, als ze weten dat het parkeergeld nuttig besteed wordt

1/44

Oneens (#1)

Neutraal (#2)

Eens (#3)

Toon uitleg

Stap 2

U ziet de stellingen die u zojuist gesorteerd heeft nogmaals (u kunt door de stellingen scrollen). "-3" is zeer oneens, "+3" is zeer eens. Kijk eerst naar de stellingen waar u het mee was, en sleep alleen de 3 stellingen waar u het het meest mee eens bent naar "+3".

Kijk nu naar de stellingen waar u het mee oneens was, en doe hier hetzelfde: Sleep de 3 stellingen waar u het het meest mee oneens bent naar "-3".

Verdeel nu - op basis van uw voorkeuren - de overige stellingen in 'Eens' naar "+1" & "+2" en 'Oneens' naar "-1" & "-2".

Lees nu de stellingen die u als 'Neutraal' hebt beoordeeld en sleep deze naar de overgebleven vakjes. U kunt de stellingen op ieder moment opnieuw verschuiven, dus mocht u van gedachten veranderen over de stellingen dan kunt u ze anders indelen. (De vakjes zijn te klein om de gehele stelling te kunnen lezen; maar als je de muis op het vakje houdt is de hele stelling zichtbaar.)

Het is geen probleem als de categorieën ongelijk verdeeld zijn, dus hier hoeft u zich geen zorgen om te maken.

Verder

Oneens			Eens			
-3	-2	-1	0	+1	+2	+3
(13) Bewoners	(28) Park & ride is				(33) Het idee dat in	(31) Het verhogen
(14) Burgers willen						(38) Er zou een
(42) Het liefst						(40) Het aantal

Oneens	Neutraal	Eens
(26) Marktwerking leidt niet tot het juiste aanbod van parkeerplaatsen, dus overheidsingrijpen is nodig	(10) Parkeren is een belangrijk element van het ruimtelijke ordeningsdomein	(43) Het idee van dynamische parkeertarieven – afhankelijk van locatie, type voertuig, tijdstip en uitstoot – juich ik toe
(37) De CROW normen voor parkeerbeleid zouden juridisch	(39) Inkomsten uit betaald parkeren moeten terugvloeien naar de buurt waarin ze zijn	(34) Er moet fors geïnvesteerd worden in de verbeteringen van

52%

Toon uitleg

Stap 3

Licht kort toe waarom u het juist zo eens of oneens bent met de stellingen die u onder "+3" of "-3" heeft geplaatst.

Verder

Eens (+3)

(31) Het verhogen van parkeertarieven is oneerlijk tegenover autobruikers

(38) Er zou een limiet moeten komen aan de hoogte van parkeertarieven die gemeenten mogen heffen

(40) Het aantal aangeboden parkeerplaatsen dient enigszins beperkt te blijven: een maximum aantal parkeerplekken is soms gewenst

Oneens (-3)

(13) Bewoners zullen openstaan voor hogere parkeertarieven in hun wijk als de leefbaarheid van de wijk daardoor hoger wordt

(14) Burgers willen graag actief participeren in de ontwikkelingen en investeringen in hun wijk

(42) Het liefst bieden we parkeren zoveel mogelijk gratis aan

Verder

Laatste stap

Beantwoordt u gelieve enkele korte vragen over uw achtergrond

Verder

Opleidingsniveau

Selecteer uw hoogst genoten opleiding

- Middelbaar onderwijs
- MBO
- HBO
- WO
- Doctoraal

Achtergrond

Wat was de laatste opleiding/studie die u gedaan heeft?

Wat is uw rol met betrekking tot parkeerbeleid in uw gemeente?

Ervaring

Hoeveel jaar ervaring heeft u in het beroep dat u uitoefent?

- 0-5 jaar
- 6-15 jaar
- meer dan 15 jaar

Omvang gemeente

Hoeveel inwoners heeft de gemeente waar u werkzaam bent?

- minder dan 30.000 inwoners
- 30.000 tot 120.000 inwoners
- 120.000 tot 250.000 inwoners
- meer dan 250.000 inwoners

Contact

Zou ik na afloop eventueel contact met u op mogen nemen om een korte toelichting te vragen over uw resultaten?

- Ja
- Nee

Via welk emailadres zou ik contact mogen opnemen? (als het onderzoek is afgerond zal uw emailadres door mij verwijderd worden)

Verder

04%

Toon uitleg

Antwoorden verzenden

U bent klaar. Klik op Voltoeien

Voltoeien

100%

Hartelijk dank voor uw deelname en uw tijd. Als u vragen of opmerkingen heeft met betrekking tot het onderzoek, mail dan gerust naar I.vanbeers@student.ru.nl
Het eindrapport zal worden gedeeld met de GNMI contactgroep parkeren, en zal tevens worden gedeeld met het door u opgegeven emailadres.

U kunt de browser nu sluiten.