

Praktische toepassingen voor een economisch gefundeerd parkeertarief

Marco Martens
Ecorys AVM
marco.martens@ecorys.com

Bram van Luipen
Kennisplatform Verkeer en Vervoer
bram.vanluipen@kpvv.nl

Samenvatting

Praktische toepassingen voor een economisch gefundeerd parkeertarief

De alsmaar stijgende parkeertarieven versterken het beeld dat betaald parkeren een melkkoe vormt voor lokale overheden. Daarentegen geeft een onderzoek van het voormalige Instituut Onderzoek Overheidsuitgaven aan dat er voor gemeenten eerder geld bij moet bij parkeren dan dat het geld oplevert. Dit leidde bij de ECORYS / Stichting NEI tot de vraag of het mogelijk is om economische theorieën toe te passen op parkeren en parkeertarieven. Valt er economisch gezien een ideaal parkeertarief te bepalen? Inleidend onderzoek van deze stichting leidde tot een theoretisch gefundeerde formule en aanvullend inzicht rond het 'ideale' parkeertarief voor bestemmingsgebieden (gemengde gebieden met winkels en kantoren).

In een laboratoriumomgeving van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer is met deskundigen uit een aantal grote gemeenten gediscussieerd over de beleidsrelevantie van deze formule en praktische toepassingsmogelijkheden hiervoor. Daarbij zijn ook relaties gelegd met andere aspecten die spelen bij een professioneel parkeerbeleid, zoals milieu en bereikbaarheid. De belangrijkste uitkomsten zijn dat een op economische waarde gebaseerd parkeertarief redelijk eenvoudig is te bepalen, maar dat een maatschappelijk wenselijk parkeertarieven op meer factoren gestoeld moet zijn. De winst bij de toepassing van de formule is dat gemeenten de hoogte van een parkeertarief op een transparanter wijze kunnen vaststellen. En dat er aanvullend ook conclusies kunnen worden getrokken of er in een gebied te veel of te weinig parkeerplaatsen zijn.

Deze CVS bijdrage geeft een schets over de praktische achtergrond van de formule, een globale toetsing ervan en een stappenplan waarmee gemeenten de formule praktisch kunnen toepassen.

1. Aanleiding

De Telegraaf van zaterdag 9 februari 2008 meldde op de voorpagina dat het platform Detailhandel gemeenten en exploitanten verdenkt van illegale prijsafspraken rond parkeren. Dit heeft de VVD fractie in de Tweede Kamer doen vragen om het NMA een onderzoek naar deze praktijken te laten doen (<http://www.platformdetailhandel.nl/index.cfm/4,1079,3,1,html>) (zie ook bijlage 1).

Het zal nog moeten blijken of er bij gemeenten wat betreft parkeren inderdaad sprake is van prijsafspraken of van discutabele prijsstellingen. Wel kan al geconcludeerd worden dat veel gemeenten en parkeerexploitanten er moeite mee zullen hebben het door hen gekozen tarief goed te motiveren. Ook de vrije markt zal niet automatisch voor een ideaal parkeertarief zorgen. Over de prijsvorming van parkeertarieven valt veel te zeggen. In dit artikel willen we een aanzet geven voor verdere discussie. Centraal in het artikel staan de volgende twee vragen:

1. Wat is een (economisch en maatschappelijk) ideaal parkeertarief en hoe is die te berekenen?
2. Hoe is een ideaal parkeertarief door gemeenten te gebruiken?

Dit artikel kwam tot stand op basis van discussies in het Parkeerlaboratorium van het KpVV waar experts van de grote steden, de Erasmus Universiteit en ECORYS-AVM samenwerkten aan een beredeneerde en bruikbare benadering van parkeertarieven. De volgende gemeenten deden mee: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Enschede. Waarvoor onze hartelijke dank.

Vooraf wat betreft de tweede vraag kwam het parkeerlaboratorium tot een unieke benadering die ook een link legt met de hoeveelheid beschikbare parkeer capaciteit en de kwaliteit van openbaar vervoer en fiets in een gebied (zie 4. Toepassing).

2. Een ideaal parkeertarief

2.1. Hoe bepalen gemeenten hun parkeertarief?

Gemeenten zijn vrij in de keuze van hun parkeertarief. De principes die ze daarbij hanteren verschillen dan ook sterk. Veel gemeenten kiezen hun tarief op basis van benchmarking: 'we willen niet duurder zijn dan de concurrerende buurgemeente'. Andere gemeenten gaan uit van wat de uitvoering kost en baseren daar hun straattarief op. Betaald parkeren mag de gemeente geen geld kosten maar mag ook geen melkkoe zijn. Sommige gemeenten gaan een stap verder. Zij hanteren tarieven die wel een batig saldo opleveren. Dit geld stoppen ze in een mobiliteitsfonds waarmee ze garages of ander mobiliteitsbeleid financieren of ze wenden het batig saldo aan voor de algemene middelen.

Ideaal gesproken houdt een parkeertarief ook rekening met de beschikbare wegcapaciteit of milieueisen. Parkeerbeleid is dan dienstbaar aan een goede bereikbaarheid van, en een goed leefklimaat in het gebied. Het parkeertarief is dan gebaseerd op al dan niet gefundeerde aannames over de hoeveelheid autoverkeer die je weghoudt met elke euro tariefstijging (prijselasticiteiten). De tarieven die zo tot stand komen zijn al minder eenvoudig uit te leggen.

In Rotterdam hanteert men een meer praktische benadering. Daar is straattarief in de binnenstad direct gebaseerd op de bezettingsgraad. Stijgt de bezettingsgraad dan stijgt het tarief mee. Het gevolg is dat auto's op die plek wegblijven, wat na verloop van tijd weer leidt tot een daling van het tarief. Het patroon dat ontstaat is duidelijk: de hoogste tarieven komen tot stand op zaterdagmiddag en in de meeste centrale plekken van de

stad. In straten op enige loopafstand van Lijnbaan en Koopgoot zijn de tarieven lager. De tarieven in deze gebieden liggen ook op doordeweekse dagen lager.

Het Rotterdamse systeem houdt rekening met wat weggebruikers intuïtief logisch vinden. Voor een aantrekkelijke plek betaal je meer, voor een minder aantrekkelijke betaal je minder (overigens hanteren meer steden een schillensysteem rond de binnenstad met aflopende parkeertarieven). Het systeem is goed uit te leggen en te verantwoorden. Echter een gefundeerde economische onderbouwing ontbreekt.

2.2. Een ideaal parkeertarief volgens het optimale nut

Er is opvallend weinig kennis beschikbaar over wat een 'ideaal parkeertarief' is. De vele leerboeken met prijsmodellen en economische theorie laten parkeren meestal links liggen. Parkeerplaatsen zijn dan ook bijzondere goederen: enerzijds lijken ze op onroerende goederen omdat ze niet verplaatsbaar zijn, uniek qua ligging en verhandelbaar (rond het Leidseplein in Amsterdam doet een inpandige parkeerplaats al € 130.000!). Anderzijds zijn ze bijzondere roerend: de hele dag door worden ze bezocht, weer verlaten of gepasseerd, en bij dit alles is er een direct verband met de prijs.

In het Parkeerlaboratorium werden parkeerplaatsen vooral als openbare goederen gezien. Het ideale tarief is dan gelijk aan het optimale nut dat de gemeenschap kan ontleen aan het gebruik van die plaatsen. In deze benadering is beprijzing een logische eerste stap. Zonder enige beprijzing zal er namelijk een overvraag optreden: mensen nemen de auto en parkeren bij de ingang terwijl ze er niets te zoeken hebben en ook met de fiets hadden kunnen gaan, anderen (bijvoorbeeld een dokter) zijn gedwongen straten verderop te parkeren en komt te laat bij een patiënt. Als voor parkeren betaald moet worden gaat iedereen een afweging maken. Een dokter heeft er dan veel geld voor over om direct bij de deur te parkeren, een willekeurige bezoeker staat misschien liever op enige afstand en goedkoper. De parkeertarieven weerspiegelen een optimaal maatschappelijk nut als ze in overeenstemming zijn met wat iedereen bereid is voor de beschikbare plaatsen te betalen.

3. Een economische benadering van parkeren

Via deze benadering is voorafgaande aan het Parkeerlaboratorium door ECORYS / Stichting NEI al een basisformule ontwikkeld om het ideale parkeertarief voor een bepaalde plek te bepalen. De formule is als volgt samen te vatten (ze is verwerkt in een excel programma zodat iedereen er mee kan werken):

$$T_{\text{gebied}} = \alpha * B * K (1+A)^i i_t$$

straatTarief van gebied op gegeven moment =
Alpha (0,23) * Bezettingsgraad * tijdKosten gebruikers *
(1+ Aantrekkelijkheid gebied) * inflatiecorrectie.

Figuur 1: de formule voor het optimale parkeertarief in een gebied

De formule geldt alleen voor attractiegebieden, zoals binnensteden en winkelcentra, niet voor woonwijken; het straattarief of uurtarief wordt berekend, niet de prijs van een bewonersvergunning. De formule omvat elementen die samen van invloed zijn op het ideale tarief. Het voert te ver om de formule in extenso te behandelen. Een drietal

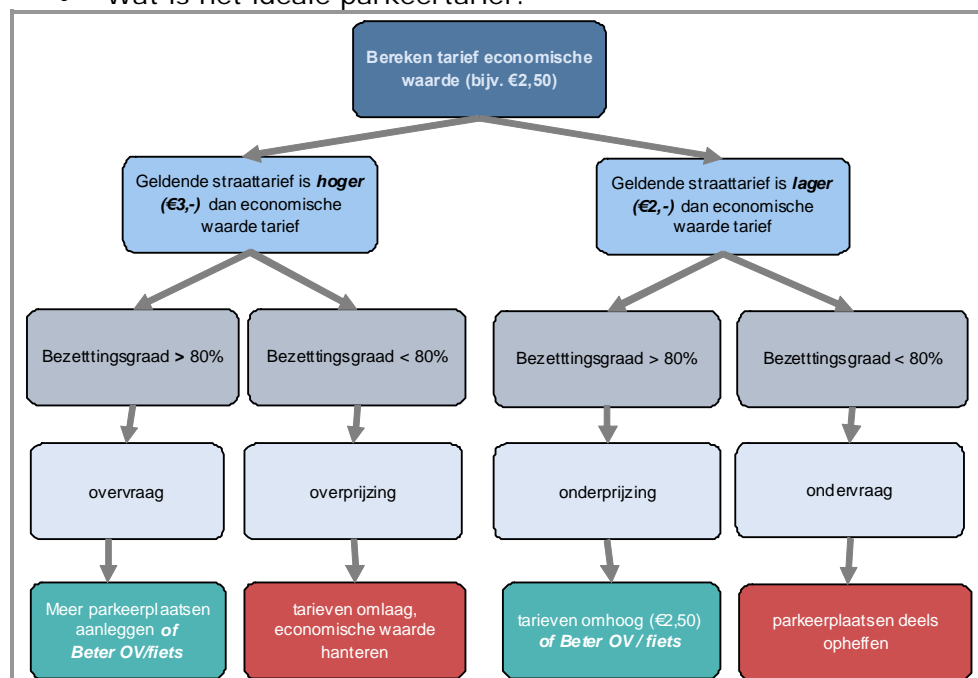
kernelementen willen we hier wel behandelen omdat ze direct relevant zijn voor de discussie: de bezettingsgraad, de tijdkosten van gebruikers en de aantrekkelijkheid.

- **Bezettingsgraad (B)**: het evenwicht tussen vraag en aanbod uit zich bij parkeren in de bezettingsgraad. Naarmate meer plaatsen bezet zijn zal het voor nieuwe automobilisten lastiger worden een vrije plek te vinden. Met de toenemende schaarste aan vrije plaatsen zullen de tarieven omhoog gaan wat weer zal leiden tot een daling van de bezettingsgraad (zie Rotterdam).
- **Tijdkosten van de gebruikers (K)**: De waarde die alle verschillende bezoekers aan een gebied samen toekennen aan hun tijd bepaalt dus mede het tarief.. Voor dagjesmensen is "tijd minder geld" dan voor gehaaste zakenreizigers; in zaken centra wegen tijdkosten dan ook zwaarder.
- **Aantrekkelijkheid (A)**: Uiteindelijk laten bezoekers zich leiden door de aantrekkelijkheid van een gebied en niet door het geldende parkeerbeleid. "Niemand gaat ergens heen om te parkeren". In deze economische benadering staat de aantrekkelijkheid van een gebied in directe verhouding tot het parkeertarief dat gevraagd kan worden. De meest bruikbare indicator voor de aantrekkelijkheid zijn de winkeluren. Het gevolg is dat het parkeertarief meebeweegt met de winkeluren, ze zullen zakken als het centrum om wat voor reden dan ook minder aantrekkelijk wordt en stijgen bij toenemende aantrekkelijkheid (voor een voorbeeld zie bijlage 2).

4. Toepassing in een integrale benadering

De nieuwe economische benadering van parkeertarieven zal er niet direct toe leiden dat voor elk gebied het ideale tarief wordt ingevoerd. Rond de mobiliteit in een centrum speelt veel meer dan met een theoretisch te berekenen parkeertarief valt op te lossen. Het 'ideale parkeertarief' kan juist een rol spelen bij een meer integrale benadering van mobiliteit en bereikbaarheid. De toepassingsmogelijkheden van de nieuwe benadering nemen toe als men ook rekening houdt met de bestaande parkeercapaciteit en de kwaliteit van beschikbare alternatieven als het openbaar vervoer en de fiets. Het blijkt mogelijk om redelijk accuraat antwoord te krijgen op de volgende fundamentele vragen:

- Zijn er voldoende parkeerplaatsen in het gebied (of teveel)?
- Zijn er voldoende alternatieven voor de auto beschikbaar?
- Wat is het ideale parkeertarief?



Figuur 2: Afwegingsboom voor toepassing van het economisch optimale parkeertarief

Kern van deze toepassing is een eenvoudige beslisboom (figuur 2) die begint met het berekende 'ideale parkeertarief'. Dit ideale tarief laat zich vergelijken met het geldende parkeertarief waarna verschillende conclusies kunnen worden getrokken.

Als het geldende straattarief veel hoger is (**de linkertak**) zal vervolgens gekeken moeten worden naar de wijze waarop de parkeerplaatsen worden gebruikt. Algemeen geldt een bezettingsgraad van 80% als redelijk ideaal: niet te vol (zodat auto's lang naar een plaats zoeken) en niet te leeg zodat er van verspilling sprake lijkt. Als met het te hoge parkeertarief de bezettingsgraad in het gebied boven de 80% blijkt uit te komen, is er duidelijk sprake van 'overvraag'. Er zijn te weinig parkeerplaatsen of de alternatieven voor de auto blijven achter bij de behoefte. Verder verhogen van het tarief zal bezoekers waarschijnlijk weggagen (de huidige alternatieven voldoen blijkbaar niet). Het is aan het gemeentebestuur te bepalen welke lijn wél gevolgd zal worden: meer garages bouwen of meer OV. Als de bezettingsgraad daarentegen lager is dan 80% lijkt het geldende parkeertarief inderdaad te hoog (overprijzing). Een verlaging leidt tot een betere benutting van de bestaande capaciteit.

Als blijkt dat het geldende tarief veel lager is dan het optimale tarief (**rechtertak**) en de bezettingsgraad op straat ligt boven de 80% liggen de opties geheel anders (onderprijzing). Ook nu zal aandacht voor bus of fiets lonend zijn, maar er zijn ook argumenten om het tarief te verhogen. De bezettingsgraad zal dan dalen. Uitbreiding van de capaciteit is minder nodig. Het is weer aan de gemeente om een keuze te maken. Als én het tarief en de bezettingsgraad te laag blijken te zijn is er alle reden om opheffing van parkeer capaciteit te overwegen (ondervraag).

4. Tot slot

De experts van de gemeenten in het parkeerlaboratorium van het KpVV zijn nog niet zo ver dat ze direct het economisch ideale tarief willen invoeren. Wel wordt er momenteel gezocht naar pilots om de benadering in praktijk verder te testen en waar nodig te verfijnen. Het ideaal is uiteindelijk normale parkeertarieven bij alle belangrijke centra die de ondernemers geen geklaag opleveren en die ruimte geven aan een slim gebruik van de auto en haar alternatieven.

Literatuur:

Een economische benadering van metertarieven parkeren, verslag van achtergronden, onderzoek en toepassingsmogelijkheden, Ecorys in opdracht van Stichting NEI en gemeente Rotterdam, Amsterdam, november 2007, Marco Martens et al

Bijlagen

Bijlage 1. De discussie over parkeertarieven, concurrentievervalsing en detailhandel (Documentatie MMA)

Onderwerp: Verzoek van de leden Koopmans en De Krom om de ministers van Economische Zaken en van Verkeer en Waterstaat vragen te stellen m.b.t. parkeren

Besluit: De vragen worden, in afstemming met de leden Koopmans en De Krom, in iets gewijzigde vorm namens de commissies aan de regering voorgelegd.

Noot: Tevens zie VW

Besluitenlijst van de procedurevergadering van uw commissie(s) op dinsdag 26 februari 2008

<http://www.platformdetailhandel.nl/index.cfm/4,1079,3,1,html>

VVD wil debat parkeerbeleid

28-03-2008

Veel mensen ergeren zich bont en blauw aan het gebrek aan parkeerplaatsen in en rond steden, en de almaar stijgende parkeertarieven. Als je even gezellig wilt winkelen - vrije tijdsbesteding nummer 1 in ons land - rijd je vaak eindeloos rond. En vervolgens moet je diep in je portemonnee tasten.

Dieptepunten zijn de gemeenten Amsterdam en Utrecht. Straatparkeren kost daar nu al € 4,60 resp. € 3,85 per uur. Maar ook bij parkeergarages zien we tariefstijgingen van 10 tot 20% . Met uitschieters van zelfs 62%. Door steeds te weinig parkeerplaatsen aan te leggen en de tarieven te verhogen, zouden mensen vanzelf wel op de fiets stappen of in het openbaar vervoer. Maar het risico is dat mensen gewoon worden weggejaagd.

Als je bedenkt dat meer dan de helft van de omzet in de detailhandel komt van de automobilist, kan zulk beleid de doodssteek zijn voor veel winkeliers en dus ook voor onze binnensteden. Zeker als het kabinet ook nog eens de koopzondagen wil beperken. Intussen stoppen gemeenten alles bij elkaar al gauw zo'n 130 miljoen per jaar aan parkeergeld in hun zak. Over de rug van de consument en winkeliers.

Dit moet en dit kan anders. Het aantal parkeerplaatsen in onze steden moet drastisch worden uitgebreid. De VVD wil daarom een debat met de regering. De VVD wil:

- een einde wordt gemaakt aan het stelselmatig beperkt houden van het aantal parkeerplaatsen door de normen voor het aantal benodigde parkeerplaatsen te verruimen
- de regering met de gemeenten, en bijvoorbeeld de ANWB en het Platform Detailhandel Nederland om de tafel gaat zitten om het aantal parkeerplaatsen fors uit te breiden en afspraken maakt om de tarieven in de hand te houden. Consumenten betalen zo'n 20% teveel . De VVD ziet graag een gezamenlijk actieplan 'stop parkeer wanbeheer'!
- de regering beziet in hoeverre projectontwikkelaars kunnen worden verplicht bij nieuw- en verbouwprojecten voor voldoende parkeergelegenheid te zorgen door die in hun plannen mee te nemen

- de regering een onderzoek laat instellen door de Nederlandse Mededingings Autoriteit naar de parkeermarkt. Gemeenten hebben een monopolie op straatparkeren, terwijl de commerciële markt wordt gekenmerkt door enkele grote aanbieders. De VVD wil dat de regering met aanbevelingen komt om de parkeermarkt te verbeteren.

De VVD heeft daarom op korte termijn om een debat met de regering gevraagd.

Bijlage 2. Voorbeeld: het 'ideale parkeertarief' voor enkele winkelstraten

De parkeertarieven zijn met de in dit artikel opgenomen formule (zie figuur 1) eenvoudig te berekenen. Als input zijn de gemiddelde winkeluren (bron: DTV) opgenomen als representant van de relatieve aantrekkelijkheid (De Hoogstraat / Meent in Rotterdam is in het project als ijkwijk gebruikt om de formule rond te krijgen).

De resultaten van deze exercitie zijn in ieder geval niet vreemd. De gevonden waarden liggen redelijk in de buurt van wat nu gevraagd wordt. Om beter rekening te houden met de plaatselijke nuance zou ook naar de bezettingsgraden gekeken moeten worden (zie 3).

Stad	straat	van	tot	gem	Attractie	Tarief
Amsterdam	Kalverstraat	€ 2.000	€ 2.200	€ 2.100	4,0	€ 6,03
Amsterdam	Heiligeweg	€ 1.100	€ 1.600	€ 1.350	2,6	€ 4,31
Den Haag	Spuistraat	€ 1.000	€ 1.500	€ 1.250	2,4	€ 4,08
Amsterdam	Leidsestraat	€ 950	€ 1.500	€ 1.225	2,3	€ 4,02
Utrecht	Lange Elisabethstraat	€ 1.150	€ 1.300	€ 1.225	2,3	€ 4,02
Utrecht	HC Radboudtraverse	€ 1.000	€ 1.300	€ 1.150	2,2	€ 3,85
Utrecht	Bakkerstraat	€ 1.000	€ 1.200	€ 1.100	2,1	€ 3,73
Rotterdam	Lijnbaan	€ 700	€ 1.450	€ 1.075	2,0	€ 3,68
Utrecht	Oudegracht	€ 850	€ 1.300	€ 1.075	2,0	€ 3,68
Utrecht	Steenweg	€ 900	€ 1.250	€ 1.075	2,0	€ 3,68
Den Haag	Venestraat	€ 900	€ 1.250	€ 1.075	2,0	€ 3,68
Amsterdam	PC Hooft	€ 900	€ 1.200	€ 1.050	2,0	€ 3,62
Utrecht	Vredenburg	€ 900	€ 1.200	€ 1.050	2,0	€ 3,62
Rotterdam	Kort Lijnbaan	€ 800	€ 1.150	€ 975	1,9	€ 3,45
Utrecht	Lange Viestraat	€ 800	€ 1.100	€ 950	1,8	€ 3,39
Amsterdam	Nieuwedijk	€ 550	€ 1.300	€ 925	1,8	€ 3,33
Den Haag	Wagenstraat	€ 850	€ 1.000	€ 925	1,8	€ 3,33
Rotterdam	Koopgoot	€ 600	€ 1.200	€ 900	1,7	€ 3,27
Utrecht	Choorstraat	€ 800	€ 1.000	€ 900	1,7	€ 3,27
Enschede	Kalanderstraat	€ 850	€ 925	€ 888	1,7	€ 3,24
Amsterdam	Damrak	€ 800	€ 900	€ 850	1,6	€ 3,16
Utrecht	HC Radbouwkwartier	€ 600	€ 1.000	€ 800	1,5	€ 3,04
Den Haag	Grote Marktstraat	€ 500	€ 1.000	€ 750	1,4	€ 2,93
Den Haag	Hoogstraat	€ 600	€ 900	€ 750	1,4	€ 2,93
Den Haag	Vlamingstraat	€ 600	€ 900	€ 750	1,4	€ 2,93
Utrecht	Lijnmarkt	€ 450	€ 800	€ 625	1,2	€ 2,64
Amsterdam	Rokin	€ 475	€ 750	€ 613	1,2	€ 2,61
Enschede	Klanderij	€ 450	€ 750	€ 600	1,1	€ 2,58
Enschede	HJ Van Heekplein	€ 300	€ 850	€ 575	1,1	€ 2,53
Rotterdam	Beursplein	€ 400	€ 700	€ 550	1,0	€ 2,47
Utrecht	Overvecht	€ 350	€ 750	€ 550	1,0	€ 2,47
Rotterdam	Binnenwegplein	€ 350	€ 700	€ 525	1,0	€ 2,41
Rotterdam	Hoogstraat	€ 300	€ 750	€ 525	1,0	€ 2,41
Rotterdam	Zudplein	€ 300	€ 750	€ 525	1,0	€ 2,41
Amsterdam	Beethovenstraat	€ 400	€ 650	€ 525	1,0	€ 2,41
Utrecht	HC Gildenkwartier	€ 400	€ 650	€ 525	1,0	€ 2,41
Rotterdam	Alexendrium	€ 375	€ 625	€ 500	1,0	€ 2,35
Amsterdam	boven t IJ	€ 300	€ 700	€ 500	1,0	€ 2,35
Enschede	Raadhuisstraat	€ 400	€ 575	€ 488	0,9	€ 2,33
Den Haag	Noordeinde	€ 300	€ 650	€ 475	0,9	€ 2,30
Den Haag	Passage	€ 400	€ 550	€ 475	0,9	€ 2,30
Enschede	Hofpassage	€ 400	€ 550	€ 475	0,9	€ 2,30

Bijlage 3. Is een parkeerplaats meer waard dan de winkel ter plaatse?

Als het parkeertarief gekoppeld wordt aan de aantrekkelijkheid van het gebied (die zich vertaalt in de winkeluren) is het gebruik van een stuk grond als parkeerplaats dan wel economisch verantwoord? Levert de parkeerplaats nog wel genoeg op in vergelijking met een winkel op die plek? Deze vraag kwam aan de orde in het parkeerlaboratorium en is als gedachtenexperiment interessant. Iedereen kent de voorbeelden uit de Verenigde Staten waar in kwijnende binnensteden winkels worden gesloopt en lege kavels alleen profijtelijk zijn te gebruiken als parkeerareaal. Dreigt een dergelijke ontwikkeling ook in Nederland als er economisch en niet meer politiek naar parkeertarieven wordt gekeken? Nogmaals, het gaat om een gedachtenexperiment.

We hebben daartoe een opstelling gemaakt. Voor twee straten in Rotterdam is het 'ideale', economische parkeertarief genomen (zie bijlage 2) en op basis van aannames over het aantal uren per jaar dat er voor betaald zal worden is een schatting gemaakt van de haalbare opbrengsten. Deze liggen per parkeerplaats tussen de €5.000 en €9.000 per jaar. Bij een bruto oppervlak van een parkeerplaats van 12,5 meter is dat tussen de €450 en €700 per vierkante meter. Ter plekke zijn de winkeluren per vierkante het dubbele (€750 en €1.450), waarbij nog geen rekening is gehouden met de aanwezigheid van meerdere verdiepingen. En dus een nog hogere opbrengst voor dat kavel.

	Lijnbaan	Hoogstraat
Ideale parkeertarief	€3,68	€2,41
dagen met betaald parkeren	300	300
Betaalde uren per dag (bezetting)	8	8
totale parkeeropbrengst per plaats	€8.832,00	€5.784,00
Oppervlak parkeerplaats	12,5	12,5
Parkeeropbrengst per m2	€706,56	€462,72
Huurprijs winkels	€1.450,00	€750,00

De opstelling toont dus aan dat het voorlopig niet zo'n vaart zal lopen met de sloop van winkels ten gunste van parkeerplaatsen. Er is nog altijd meer te verdienen met een goed lopende winkel dan met een goed lopend parkeerterrein. Een meer economische benadering van parkeren is dus een interessante aanvulling op een verantwoorde omgang met alle dure grond in de binnenstad.