

# Parkeertarieven binnensteden

Parkeertarieven en attractiewaarde binnensteden redelijk in evenwicht

**Stijgende parkeertarieven maken binnensteden minder aantrekkelijk voor consumenten en ondernemers, stelde Detailhandel Nederland, Koninklijke Horeca Nederland en de ANWB kort geleden. Door wegblijvende bezoekers, terug- lopende bestedingen en grotere leegstand van winkelvastgoed staat de leefbaarheid van binnensteden onder druk.**

Volgens bovengenoemde organisaties wordt het tijd dat parkeerexploitanten en gemeenten een 'gebaar van gastvrijheid maken' maken om de economische ambities van binnensteden waar te maken. Deze berichtgeving was voor WPM Research aanleiding om de parkeertarieven in binnensteden nog eens nader onder de loep te nemen.

## Parkeertarieven

De discussie over parkeertarieven wordt al decennia- lang gevoerd. De laatste jaren is deze weer verhevigd. De oorzaak daarvan blijkt tweeledig te zijn. In de eerste plaats lopen de opbrengsten van het parkeren terug als gevolg van verminderd bezoek en ten tweede zijn belanghebbenden van mening dat lagere parkeer- tarieven kunnen bijdragen aan een attractievere binnenstad.

Een onderliggende vraag in de discussie is uiteraard wat nog redelijke parkeertarieven zijn. Ondernemers nemen vaak aan dat lagere parkeertarieven mensen gemakkelijker doen bewegen om naar de binnenstad te komen; de lokale overheid en ook de eigenaren van parkeergarages zullen eerder letten op de opbrengsten in relatie tot de kosten voor de parkeerfaciliteiten en parkeerbeheer.

Het gaat er daarom om, te zoeken naar een optimum, waarbij sprake is van een redelijk evenwicht is tussen de kwaliteit van het aanbod en de kosten voor parkeren.

## Veronderstellingen

Aan onze analyse heeft een drietal veronderstellingen ten grondslag gelegen, namelijk dat:

- De bereidheid van een bezoeker om te betalen voor parkeren, samenhangt met de attractiviteit van de binnenstad. Des te aantrekkelijker de binnenstad is, des te hoger kunnen de parkeer- tarieven zijn. Omdat mensen het logisch vinden dat in een grotere stad hogere parkeertarieven gelden, zal er ook een relatie zijn met het aantal inwoners van de stad.
- De attractiviteit van een binnenstad een objectieve en een subjectieve component heeft. Bij objectieve attractiviteit kunnen we denken aan de omvang van het winkelaanbod. Bij de subjectieve attractiviteit aan de mate waarin bezoekers de stad als gastvrij ervaren. We noemen hier nog als bijzonder aspect mogelijke dissatisfiers die een binnenstad heeft. Dit zijn aspecten die afbreuk kunnen doen aan het kwaliteitsbeeld, zoals leegstand.
- De acceptatie van een bepaald parkeertarief samenhangt met de kwaliteit van de parkeer- faciliteit, gelet op zaken als bijvoorbeeld toegankelijkheid, comfort, ruimtelijke opzet en afstand tot de belangrijkste bestemmingen. Er is daarom verschil tussen parkeertarieven op straat en die in de parkeergarages. In onze analyses hebben we gekeken naar de parkeertarieven in parkeer- garages, en wel het hoogste tarief dat in een bepaalde binnenstad wordt gehanteerd.

## **Invloedsfactoren**

Voor de 21 grootste (binnen)steden hebben we een analysebestand gemaakt met de belangrijkste objectieve en subjectieve kenmerken. Vervolgens hebben we op basis hiervan de hoogte van de parkeertarieven in de garages geanalyseerd. Uit onze analyse komen zeven invloedsfactoren als onderscheidend en relevant naar voren. De meeste spreken redelijk voor zich, maar toch een korte toelichting:

1. Het aantal inwoners blijkt sterk van invloed op de hoogte van de parkeertarieven. Ook steden waarvan het inwoneraantal groeit (2), hebben over het algemeen wat hogere parkeertarieven dan waar dit niet het geval is.
2. Het aantal bedrijven en aantal winkels is eveneens sterk van invloed. Hoe meer aanbod (3), des te hoger de maximale parkeertarieven. Leegstand (4) hangt duidelijk negatief samen met de hoogte van de parkeertarieven. Je zou kunnen zeggen dat binnensteden die relatief veel leegstand hebben (en het dus wat minder goed doen), een daarop aangepast (lager) parkeertarief hebben. Omgekeerd geldt ook dat binnensteden met weinig leegstand (die naar we mogen aannemen redelijk aantrekkelijk zijn) relatief hogere parkeertarieven hebben.
3. Als er sprake is van hogere bezoekersaantallen, dan is eveneens sprake van hogere parkeertarieven.
4. De hoogte van de parkeertarieven vertoont een sterke correlatie met de hoogte van de tophuurprijs (7) in binnensteden. De tophuurprijs is een goede indicator voor de vastgoedwaarde in de binnenstad. Parkeertarieven weerspiegelen uiteraard eveneens de waarde die aan een plek wordt toegekend.

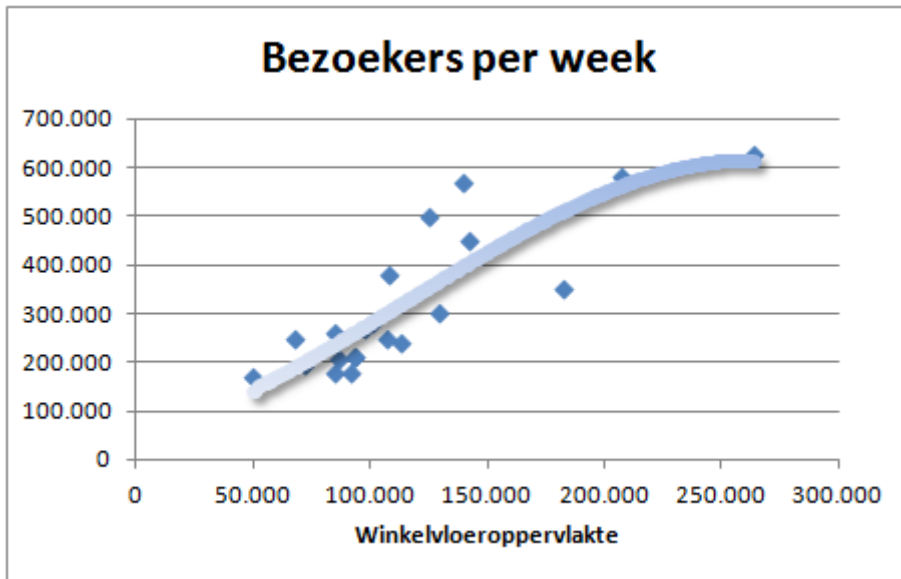
Verder zien we ook een (negatief) verband tussen binnensteden die hoog scoren op 'gastvrijheid'<sup>2</sup> (6) en de hoogte van de parkeertarieven. Gastvrije steden hebben relatief lage parkeertarieven.

## **Basiskennmerken van binnensteden**

### **Bezoekers per week**

Een gemiddelde binnenstad trekt ca. 2,8 bezoekers per m<sup>2</sup> wvo (winkelvloeroppervlakte) per week. De meest drukbezochte steden zijn Amsterdam, Rotterdam en Utrecht, met ca. 600.000 bezoekers per week. Er is een duidelijke relatie met het winkelvloeroppervlakte, maar Utrecht doet dat met het laagste aantal winkel-meters. In de Nederlandse situatie vormt 600.000 bezoekers per week blijkbaar de top.

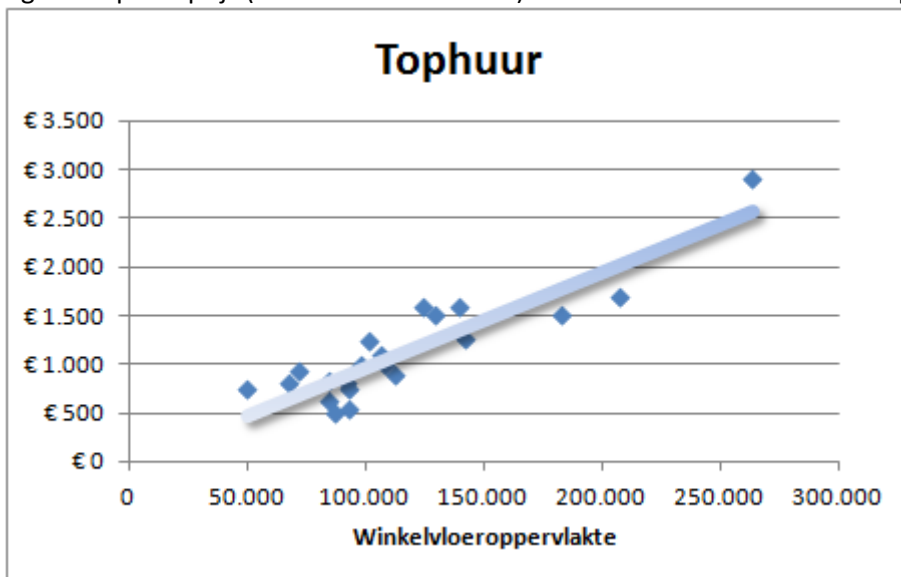
Figuur: aantal bezoekers per week in relatie met het winkelvloeroppervlakte



#### De tophuur in binnensteden

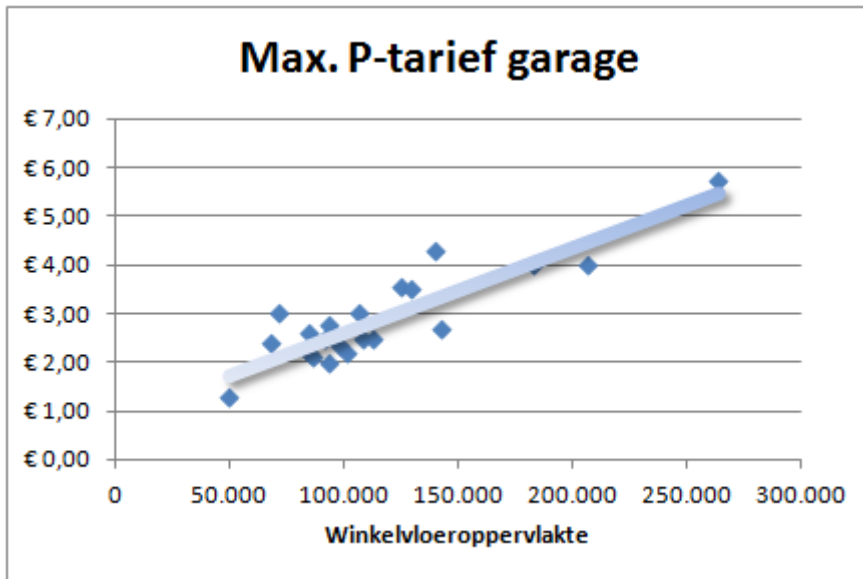
Hoe meer winkelmeters, des te hoger de tophuur- prijzen. De praktische top ligt in Nederlandse binnen- steden (voor een deel ongeacht de omvang) op € 1.500 per m<sup>2</sup> bvo. Amsterdam steekt daar echter duidelijk bovenuit. In de Kalverstraat bedragen de tophuur- prijzen ca. € 3.000. Dit is mede het gevolg van de internationale belangstelling voor vestiging in onze hoofdstad.

Figuur: tophuurprijs (unit 100 – 200 m<sup>2</sup> bvo) in relatie met het winkelvloeroppervlakte (bvo)



Het maximale parkeertarief in parkeergarage(s) Er is een duidelijk verband tussen de omvang van het winkelapparaat en de hoogte van de parkeertarieven. Maar er zijn uitschieters naar boven en beneden. Andere invloedsfactoren spelen dus ook een rol.

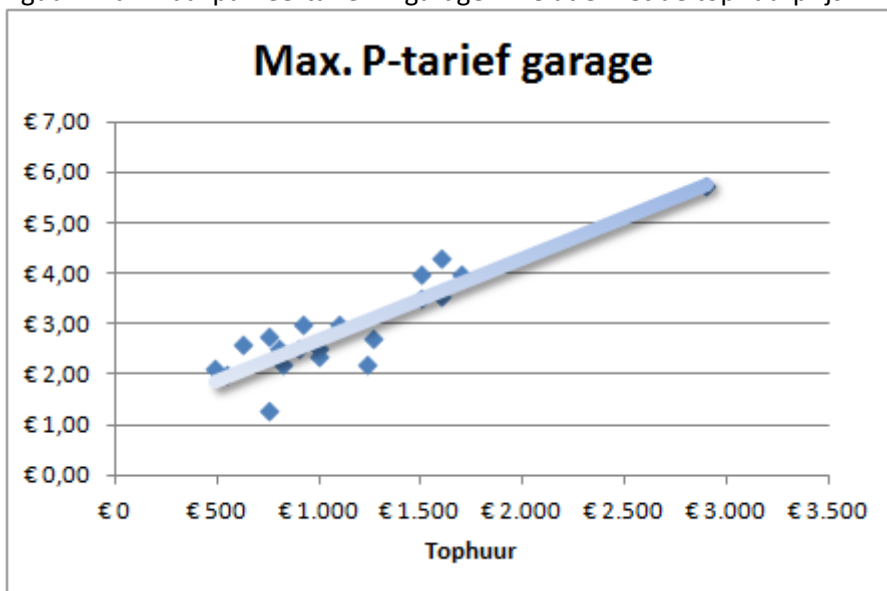
Figuur: maximaal parkeertarief in garage in relatie met het winkelvloeroppervlakte



#### Relatie tophuurprijzen en maximaal parkeertarief in parkeergarages

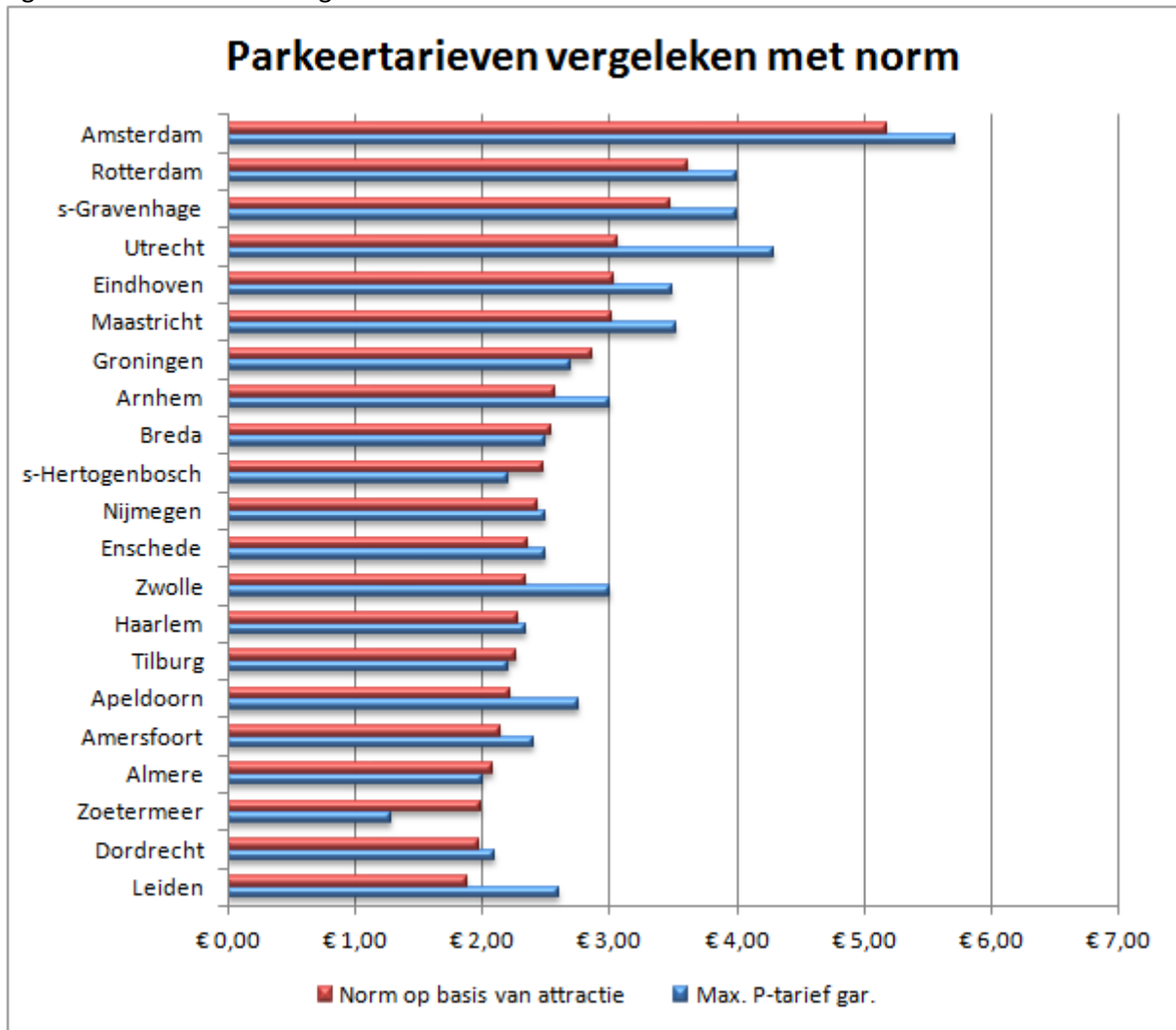
De waarde van de binnenstad laat zich op verschillende manieren in kaart brengen. Bijgaande grafiek toont de maximale hoogte van de parkeertarieven per uur ten opzichte van de waarde van de binnenstad; hier uitgedrukt in de hoogte van de huurprijzen (per m<sup>2</sup> bvo). Tussen beide invloedfactoren is sprake van een sterk verband.

Figuur: maximaal parkeertarief in garage in relatie met de tophuurprijs



Een model voor de hoogte van parkeertarieven. De vraag welke (maximale) parkeertarieven nog redelijk zijn, hebben we beantwoord via het opzetten van een mathematisch model tussen gemeten attractie-kenmerken en het maximaal parkeertarief in een binnenstad. De uitkomst van het model levert een soort normatief (maximale) parkeertarief op. In de grafiek hebben we de berekende waarde afgezet tegen de werkelijke parkeertarieven.

Figuur: Parkeertarieven vergeleken met norm



### Conclusies

De gedachte is dat parkeertarieven onderdeel zijn van de attractie van de binnenstad. Dit wordt in ons onderzoek bevestigd; er is een samenhang tussen de subjectieve attractie en de hoogte van de parkeertarieven. Toch zien we, dat er meestal een redelijke verhouding is tussen attractiefactoren van een binnenstad en de hoogte van de parkeertarieven. In aantrekkelijke binnensteden liggen de parkeertarieven hoger dan in minder aantrekkelijke steden en bovendien in een mate die redelijk in verhouding is.

De relatie tussen de huurprijzen in de binnenstad en de hoogte van parkeertarieven is sterk. Dit wil zeggen, dat de grond- en attractiewaarde die een binnenstad heeft, zich ook in de hoogte van de parkeertarieven weerspiegelt. Een bezoeker die veel krijgt aangeboden, is ook bereid meer te betalen. Er zijn echter binnensteden waar hogere parkeertarieven worden gevraagd dan vanuit de gemeten objectieve en subjectieve attractie van de binnenstad verdedigbaar is. In dit kader noemen we: Utrecht, Zwolle, Leiden, Den Haag, Arnhem en Eindhoven.

De vraag of het zinvol is om de parkeertarieven te verlagen om de attractie van de binnenstad te verhogen, is met voorliggend onderzoek niet volledig te beantwoorden. Maar het is niet waarschijnlijk dat tariefverlaging voor veel binnensteden veel effect zal hebben op het aantal bezoekers. De

afwijkingen van de 'norm' zijn namelijk niet zodanig dat uitdrukkelijk sprake zou kunnen zijn van dissatisfiers bij bezoekmotivatie.

WPM Research  
Ir. Johan Haringsma