

WINKELS / PARKEREN / P1

Pop-upsessie parkeerbeheerder P1 concludeert:

Overschot parkeerplaatsen jaagt klanten op kosten

Winkeliers in heel het land klagen dat hoge parkeertarieven omzet kosten. Kan het goedkoper en zou dat wat uitmaken? Dat kwam aan de orde tijdens een discussiebijeenkomst van parkeerbeheerder P1.

Peter Hanff

Schattingen van de vraag naar parkeerplaatsen komen niet altijd uit. Dat werd in april 2013 weer duidelijk in Nijmegen. Toen de parkeergarage onder Plein '44 nog moest worden opgeleverd, kocht de gemeente tweehonderd plaatsen. Boven het aantal van zestig waarop ze zich al had vastgelegd. Eigenlijk moesten die extra plekken voor 22.000 euro per stuk naar binnenstadswinkeliers en bewoners van nieuw gebouwde appartementen. Omdat die verkoop niet opschoot, dreigde in de garage grote leegstand. Dus legde de gemeente 4,2 miljoen euro op tafel bij ontwikkelaar ING Real Estate Development. Zo had het Nijmeegse parkeerbeleid een onbedoeld effect. De doelgroepen van de parkeerplaatsen blijven dezelfde: binnenstadswinkeliers en bewoners. Maar het exploitatierisico is nu voor de Nijmeegse belastingbetaler. Het geval van de binnenstadsgarage staat niet op zichzelf. De Keizer Karelgarage nabij station Nijmegen was in 2010 spraakmakend vanwege de 84 oude bomen die ervoor werden gerooid aan de eens zo statige Van Schaeck Mathonsingel. Nu staat die garage in Nijmegen en omstreken vooral bekend om zijn leegstand. Ook andere gemeenten dan Nijmegen verslikken zich in berekeningen van de parkeerbehoefte, zo viel op 27 oktober in Bunnik te beluisteren tijdens een pop-upsessie van parkeerbeheerder P1 over het belang van de auto voor winkelcentra. Steden die de kerstdrukke menen te moeten ondervangen zitten de rest van het jaar met grotendeels lege garages, nu de verruiming van openingstijden van winkels de pieken van de bezoekersstromen heeft afgevlakt. De gemeente Amsterdam had verwacht dat internetreus Google zeker 34 plekken zou huren in de garage op Oosterdokseiland. Het werden er twee.

8 miljard

Dat oogt als een inefficiënt functionerende markt. Hoeveel parkeren in

Nederland kost, daarvan geeft panelid Hans Voerknecht een schatting in de publicatie 'Elf waarheden over parkeren, mobiliteit en retail die niet overeenkomen met wat menig-een denkt of gelooft.' Opgemerkt moet worden dat zijn schatting een extrapolatie is op basis van niet zo recente ramingen van Van Dijk (2002) en Shoup (2005). Misschien neemt Voerknecht het daarbij wat ruim. Als senioradviseur van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) heeft hij gemeenten als klanten en hij is pleitbezorger van betaald parkeren in winkelbestemmingen. Maar het resultaat is dan ook indrukwekkend: parkeren in Nederland kost 6 tot 8 miljard euro per jaar.

'Er bestaat een Engelse uitdrukking: There's no such thing as a free lunch', schrijft Voerknecht in zijn Elf waarheden. 'Hetzelfde geldt voor parkeren. Het totaal aan opbrengsten bedroeg in 2012 naar schatting 650 miljoen euro. De rest wordt voor het overgrote deel gefinancierd uit gemeenschapsgeld. Gratis parkeren bestaat niet. De eerste twee uur gratis parkeren in Alphen aan den Rijn kost de gemeente jaarlijks een kleine 3 miljoen euro. Het 's ochtends gratis parkeren in Dokkum kost de gemeente Dongeradeel ongeveer 300.000 euro per jaar.' Een advies van Voerknecht tijdens de bijeenkomst van P1 aan winkelbedrijven die klagen dat hoge parkeertarieven het kooppubliek afschrikken: 'Richt je op andere aspecten. Probeer klanten te trekken door je te onderscheiden. Parkeren is niet meer dan een randvoorwaarde. Als het slecht is geregeld, gaat het mis met een winkelgebied. Consumenten moeten snel een plek kunnen vinden. Maar hoeveel ze moeten betalen telt niet. Mensen kennen de tarieven niet eens.'

Wensdenken

Medepanelid Hans van Tellingen, algemeen directeur en partner van passantensteller Strabo, heeft de afgelopen twee jaar via sociale media en publicaties al een magazijn leeggeschoten op de stelling

van Voerknecht dat bereikbaarheid per auto niet zo belangrijk is voor winkelomzet. Daarin moet de verklaring schuilen voor het ordelijk verloop van de discussie tijdens de bijeenkomst van P1. Van Tellingen: 'Wat het KpVV laat zien, is een vorm van wensdenken en mag daarom geen basis vormen van (gemeentelijk) beleid. Wij plaatsen daar waarnemingen tegenover.'

'Wij hebben het koopgedrag per vervoersmodaliteit bekeken. Van de bezoekers in 31 willekeurig gekozen kleine, middelgrote en grote winkelcentra kwam 44 procent per auto. Die groep geeft ongeveer twee keer zo veel uit als wie lopend of per fiets komt en neemt ongeveer 60 procent van de totale omzet voor zijn rekening. Logisch dat het voor een winkelgebied van belang is of je automobilisten laat betalen of niet.' 'Dat denken we niet alleen. Dat baseren we op waarnemingen van de effecten van invoering van betaald parkeren. In de vijf gemeenten waar we dat zagen gebeuren, daalden passantenaantallen en omzetten met 30 procent', aldus Van Tellingen. Bredid het betaald parkeren niet uit maar dring het juist terug, is zijn advies. 'Je bent gek als je het niet doet. Elk aanbod schept zijn vraag. Maak je het parkeren gratis, dan is dat goed voor de consumptie en dus de economie. Een paar procent economische groei zou al heel mooi zijn.'

Financiële tegenvaller

Roel van den Bekerom is niet te benijden met zijn plaats aan tafel tussen Voerknecht en Van Tellingen. Als beleidsmedewerker moet hij advies uitbrengen over de actualisering van het parkeerbeleid van Venray. 'Binnen onze gemeente loopt een discussie over het stoppen of beperken van betaald parkeren. De invoering kwam tegelijk met nieuwe herinrichting van het centrum. We kregen er de prijs voor van beste binnenstad 2011-2013 in de categorie kleine stadskernen. Tot hogere bezoekersaantallen heeft het niet geleid. Nu wordt het minder druk in ons koopcentrum en winkeliers klagen over teruglopende bestedingen. Ik was blij omdat ik dacht dat Hans Voerknecht een einde aan de discussie maakte. Totdat Hans van Tellingen zich erin mengde.'

De meeste Venrayse politici staan niet te popelen om de lokale middenstand uit de brand te helpen. Van den Bekerom: 'Er kwam een raadsvoorstel voor gratis parkeren in december. Maar dat zou een financiële tegenvaller hebben betekend. We hebben een dekende exploitatie. Gratis parkeren in december betekent twee ton minder inkomsten. Dat doen we niet, zei de politiek. En ik geloof niet dat winkeliers het bedrag zelf

gaan financieren. Dat zou voor hen onrendabel zijn.'

Wat dan? Met een 'dictatoriale eigenaar' als Unibail-Rodamco is het simpel, zo valt te beluisteren. De Franse winkelvastgoedbelegger onthaalt bezoekers van Stadshart Zoetermeer met gratis parkeren tijdens de eerste uren. En brengt de kosten daarvan in rekening bij de huurders. Overigens niet tot volle tevredenheid van minderheidseigenaren Altera Vastgoed en Mn. Wellicht een hanteerbaar model voor winkelgebieden waar één vastgoedeigenaar de facto de lakens uitdeelt. Maar er zijn weinig of geen binnensteden waar dat voor geldt.

Niet te star

Het zal niet de laatste vastgoeddiscussie zijn met als conclusie dat partijen elkaar meer dan ooit nodig hebben. In dit geval gemeente, vastgoedeigenaren en retailers in hun streven om uit de parkeerkosten te komen zonder het kooppubliek weg te jagen. Voorbeelden van hoe het niet moet – de gemeente Ede waar slecht werd gecommuniceerd over de invoering van gratis parkeren – worden afgewisseld met voorbeelden van hoe het wel moet: in Veenendaal was de marketing wel op orde omdat iedereen wat bijdroeg. Evenmin was in het zaaltje in Bunnik voor de laatste keer te beluisteren dat retailers meer bezoek trekken door in te spelen op de wensen van de klant van vandaag. Misschien ook wel die van morgen.

Maar het verhaal van de kosten van parkeren is niet compleet zonder het hoofdstuk 'Lokale overprogrammering'. Tijdens de bijeenkomst klinkt ook de verzuchting van de ontwikkelaar die zijn project bemoeilijkt ziet door de starre toepassing van gemeentelijke parkeernormen. Is er schaarste aan parkeerplekken? De ontwikkelaar laat met plezier een garage tekenen, zoekt een exploitant en zegt tegen de bank: 'Ik heb al een huurder.' In het verleden van voor de koopzondagen en avondopenstellingen verdiende hij er nog een leuke cent mee. Maar als een gemeente in 2014 geen rekening houdt met onbenutte capaciteit van winkels en bioscopen in de omgeving, vraagt ze hem in feite om een garage te bouwen voor de leegstand.

Voerknecht: 'Gemeenten moet meer met marktpartijen overleggen over de noodzakelijke parkeer capaciteit. Leer vanuit elkaars belang te redeneren. Wees niet te star, probeer er samen uit te komen. Als je denkt dat een nieuw gebouw toe kan met nul extra parkeerplaatsen, waarom zou je dan de ontwikkelaar toch een aantal opleggen? Bekijk het per geval. Uitgangspunten geven alleen maar schijnzekerheid.'

'Parkeren in Nederland kost 8 miljard per jaar'