

Gratis parkeren bestaat niet

WHITE PAPER



Tijdens iedere gemeenteraadsverkiezing duikt het gratis of goedkoper parkeren op in de verkiezingsprogramma's. Sommige consumenten zien het als een recht om gratis te kunnen parkeren. Winkeliers verwachten een extra toestroom van klanten als er gratis geparkeerd kan worden en gemeentepolitici denken dat het tot een dynamischer centrum zal leiden. Maar is dat ook zo? Zorgt gratis parkeren inderdaad voor meer bezoekers? Wordt het daardoor levendiger in het centrum? En ook leefbaarder? En hoe gratis is gratis parkeren eigenlijk voor de samenleving? Deze white paper zet de verschillende aspecten omtrent (gratis) parkeren bij winkelgebieden en in stadscentra op een rij.



Begin 2017 telde Nederland ruim 8,2 miljoen personenwagens¹, een groei van ruim 300.000 in vijf jaar tijd. Daarmee groeit het aantal personenauto's in Nederland sneller dan de bevolking². Deze auto's moeten allemaal ergens staan. Daar is ruimte voor nodig. Gemiddeld staat een personenwagen namelijk 23 uur per dag geparkeerd³. Hetzelfde geldt als we inkopen doen, gaan shoppen of een avondje uitgaan in het centrum. De auto moet ergens geparkeerd worden.

Onderzoek geeft aan dat ondanks de opkomst van online winkelen, 88 procent van de consumenten nog steeds de voorkeur geeft aan een fysiek bezoek aan de winkel of supermarkt⁴. Uit het onderzoek 'Vervoer naar retail' van kennisplatform CROW-KpVV blijkt daarnaast dat zelfs bij buurtsupermarkten 40 procent van de bezoekers er doordeweeks met de auto naar toe gaat. Bij fullservice XL-supermarkten loopt dit op naar 69 procent op zaterdag. Bij stadscentra, woonboulevards en bouwmarkten ligt dit percentage nog hoger⁵. De voorkeur voor de auto is begrijpelijk omdat het vaak lastig is om met al je boodschappen of een nieuwe stofzuiger op een andere manier te reizen. Mede door de nog steeds toenemende mobiliteits-groei zijn goede parkeervoorzieningen bij winkelgebied of stadscentrum dus nog altijd van groot belang.

NIEMAND PARKEERT OM TE PARKEREN

Uit het eerder aangehaalde onderzoek blijkt verder dat de aantrekkingskracht van een winkelgebied voor consumenten primair zit in de sfeer en de kwaliteit van de voorzieningen, zoals het winkelaanbod⁵. Niemand komt naar een winkelgebied om te parkeren. Goede parkeervoorzieningen trekken geen extra bezoekers, maar dragen wel bij aan de positieve ervaring met een winkelgebied of stadscentrum. Ze vormen een belangrijke randvoorwaarde. Als ze niet in orde zijn, geldt het als een 'dissatisfier' met een remmende werking op de ontwikkeling van een winkelgebied.

Retail-brancheorganisatie INRetail onderschrijft dit en stelt: "Parkeren is een weerstandsfactor, geen attractiefactor. De consument krijgt dan ook pas de kriebels als hij moet betalen voor een parkeerplek als hij is afgeknapt op het winkelgebied⁶." Een conclusie die wordt gedeeld door Dominique van Elsacker van winkeliersorganisatie UDS uit Rotterdam: "Parkeren in de commerciële garages in hartje centrum is duurder dan in de gemeentelijke garages aan de rand. Toch is het in de duurdere garages meestal drukker omdat die dicht bij de winkels zijn gelegen. Het lijkt er dus op dat consumenten zich vooral laten leiden door de locatie⁷."

PARKEERTARIEVEN ONDERGESCHIKT

De hoogte van de parkeertarieven speelt bij de keuze van een winkelgebied of stadscentrum een ondergeschikte rol. Het tarief telt maar voor 5 procent mee in de keuze van een parkeerplaats⁸. Op zich is dat ook niet zo gek, als de prijs voor het parkeren (gemiddeld zo'n 2,50 euro per uur⁸), wordt afgezet tegen het bedrag waarvoor inkopen worden gedaan.

Uit onderzoek van Giuliano Mingardo en Jordy van Meerkerk van de Erasmus Universiteit Rotterdam blijkt dat er geen verband is tussen de hoogte van het parkeertarief en de gemiddelde omzet van winkelgebieden⁹. Eveneens heeft het parkeertarief geen invloed op de tijd die het winkelend publiek in de stad doorbrengt, zo bleek uit onderzoek van de Erasmus Universiteit Rotterdam en YellowBrick naar 50 miljoen parkeertransacties in de afgelopen veertien jaar¹⁰.

GEEN PLAATS VOOR KOOPLUSTIGEN

Met het gratis of goedkoper maken van het parkeren, is de aanname dat er meer klanten naar het winkel- of stadscentrum getrokken worden, waardoor de omzet van detailhandel en horeca een impuls krijgt. Eén van de neveneffecten van gratis parkeergelegenheid is echter dat de beste plaatsen doorgaans al bezet worden door het winkelpersoneel, voordat de klanten arriveren. Daarnaast zetten mensen die in de buurt wonen of werken er gemakkelijk hun auto weg. Hierdoor is er een gebrek aan parkeervoorzieningen voor echte kooplustigen, met als gevolg dat zij elders gaan winkelen. Gratis parkeren betekent ook dat mensen minder stimulans ervaren om na te denken over de (milieu)consequenties van hun handelen en daardoor vaker voor slechts een paar boodschappen de auto gebruiken.

BEREIKBAAR HOUDEN

Een ander argument voor betaald parkeren is dat het ondersteunt om een winkelgebied of stadshart bereikbaar te houden. Sterker nog, betaald parkeren is een van de weinige effectieve instrumenten die een gemeente heeft voor het beïnvloeden van mobiliteit richting het stadscentrum, zegt Mingardo in zijn essay 'Betaald parkeren afschaffen? Slecht idee!¹¹'. Goede en voldoende parkeerfaciliteiten gecombineerd met regulering door middel van betaald parkeren zorgen op de lange termijn dan ook voor een gunstig effect op de lokale economie⁵.

MINDER ONGELUKKEN, BETER MILIEU

Betaald parkeren komt ook de veiligheid en leefbaarheid van een stadscentrum ten goede. Uit onderzoek van verzekeraar Allianz blijkt dat 40 procent van de aanrijdingen met personenauto's is toe te schrijven aan parkeerders of 'zoekverkeer'¹². Het percentage auto's dat op zoek is naar



een parkeerplek kan oplopen tot wel tot 8 procent van het totale verkeer en 30 procent van het autoverkeer in een binnenstad¹³. Tel je hierbij op dat het stadsverkeer ongeveer de helft van de uitstoot van CO₂ en andere luchtverontreiniging voor zijn rekening neemt, dan is duidelijk dat de regulerende werking van parkeergarages en betaald parkeren ook positieve effecten oplevert voor het milieu en de leefbaarheid van steden.

RUIMTE IS SCHAARS

Ruimte in het centrum is schaars en dus betaal je daar meer voor een parkeerplaats dan daarbuiten. Betaald parkeren biedt consumenten een keuze. Voor mensen die er echt willen en moeten zijn is er plek. Anderen maken de keuze om met het openbaar vervoer of de fiets te reizen, of om de auto op een P+R locatie buiten het centrum te zetten (met aansluitend openbaar vervoer of de mogelijkheid tot het huren van een al dan niet elektrische fiets)¹⁵. Een gemeente kan op die manier diverse 'ringen' rond het centrum vaststellen waarin verschillende tarieven worden gehanteerd. Een dergelijk ringenmodel is bijvoorbeeld ingevoerd in Maastricht en biedt de consument meer keuze in zowel tarieven als vervoersmogelijkheden¹⁶.

FIETSER BETAALT 'GRATIS' PARKEREN

De aanleg van een enkele parkeerplaats in een parkeergarage kost zo'n 20.000 euro. Wanneer het om een ondergrondse voorziening gaat, dan loopt de prijs op tot 50.000 euro per parkeerplaats¹⁷. Een plek in een parkeergarage kost 3.500 tot 5.000 euro per jaar aan onder andere beheer, schoonmaak en onderhoud. Deze investeringen moeten ook gedaan worden als het een 'gratis' parkeerplaats betreft. Het grote verschil is echter dat de kosten bij een 'gratis' plaats niet terug verdiend kunnen worden bij de gebruiker: de parkeerders. Gratis parkeren bestaat dus niet, maar betekent dat de kosten over alle inwoners van een gemeente verdeeld worden, ook de mensen die überhaupt geen auto hebben en/of met de fiets naar de stad komen.

GEbruiker betaalt

Aan de 'parkeersubsidie' betalen alle inwoners van Nederland mee. Er valt echter veel voor te zeggen als de kosten betaald zouden worden door diegenen die er daadwerkelijk gebruik van maken. Dat kunnen de parkeerders zijn, maar er zijn meer mogelijkheden. Winkeliers, bioscopen en horeca profiteren indirect ook van goede parkeerfaciliteiten. Om een winkelgebied of stadscentrum voor consumenten extra aantrekkelijk te maken, zouden zij kunnen aanbieden om bij besteding van een bepaald bedrag (een deel van) de parkeerkosten aan de consument te vergoeden.

ONEERLIJKE CONCURRENTIE VOLGENS DE ACM

Ook niet onbelangrijk is dat het aanbieden van gratis of goedkoper parkeren aan strikte regelgeving gebonden is via de Wet Markt en Overheid. Zo stelt de Autoriteit Consument & Markt dat een gemeente geen publieke middelen, zoals belastinggeld, mag gebruiken om activiteiten die een commercieel bedrijf ook kan uitvoeren onder de kost- of marktprijs aan te bieden. Dit naar aanleiding van een onderzoek naar de gemeente Veenendaal waaruit bleek dat zij inderdaad niet alle kosten integraal doorberekende in de parkeertarieven van gemeentelijke parkeergarages en parkeerterreinen en daardoor verlies leed op de exploitatie ervan. De gemeente maakte daarbij geen onderscheid tussen straat- en garageparkeren en compenseerde het verlies onder andere met belastinggeld, waardoor het mogelijk werd lage tarieven aan te bieden voor haar parkeergarages en -terreinen. Dat is oneerlijke concurrentie¹⁸.

THE PROOF AND THE PUDDING

Ondanks dat de (wetenschappelijk onderbouwde) analyse anders zegt, wordt toch regelmatig in menig gemeenteraad gepleit voor een pilot om in de praktijk te toetsen of gratis, of tegen veel lager tarief, parkeren de gehoopte voordelen oplevert. In dat kader is het tenslotte verstandig notie te nemen van onderstaande pilots en initiatieven.

SITTARD - GELEEN



De proef met lagere parkeertarieven in Sittard-Geleen heeft nauwelijks geleid tot meer bezoekers aan de twee centra. Alleen direct na het verlagen van de tarieven van 1,30 naar 1 euro per uur in september 2013 nam het aantal transacties tijdelijk iets toe. De lagere tarieven kosten de gemeente Sittard-Geleen zo'n zeven ton op jaarbasis."¹⁹

KERKRADE



Kerkrade wil na ruim een jaar weer afstappen van gratis parkeren in het centrum. De maatregel heeft volgens de gemeente nauwelijks meer bezoekers naar de binnenstad getrokken. Kerkrade is door het gratis parkeren een half miljoen euro aan parkeergeld en -boetes misgelopen."²⁰

DEN HELDER



Om bezoek van winkelend publiek te stimuleren, startte op 1 december 2016 in het centrum een proef met vrij parkeren. De maatregel leidde echter direct tot parkeeroverlast en onrust. De parkeerplaatsen staan vol met lang parkerende voertuigen. Bezoekers van het centrum hebben grote moeite parkeerruimte te vinden. En de bewoners in en rond het centrum ondervinden flinke overlast. Om daar een einde aan te maken nam het college van B&W hier deze week een aangepast besluit over."²¹

VENRAY



Helemaal vlekkeloos liep de proef tot nu toe niet. De pilot leidde tot overlast van foutgeparkeerde auto's. Ze staan dubbel geparkeerd en/of blokkeren de doorstroming van het verkeer, staan op plekken waar überhaupt een parkeer-verbod geldt of staan op trottoirs of voor uitritten. De overlast is dusdanig groot dat de boa's van de gemeente Venray daar nu dagelijks actief op gaan handhaven."²²

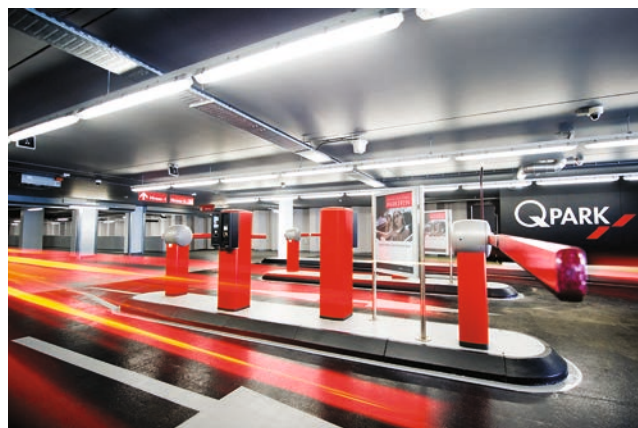
"Uit meetgegevens blijkt nu echter dat het niet drukker is geworden in het centrum van Venray sinds het betaald parkeren is afgeschaft. Het aantal bezoekers is ongeveer gelijk gebleven."²³

Conclusie

Ruimte is, zeker in de stadscentra, schaars. En alles wat schaars is, kost geld. Dat geldt ook bij parkeerruimte. Ook de investeringen in parkeergarages en het beheer en onderhoud ervan moeten betaald worden. Parkeren kost dus geld. Gratis parkeren bestaat gewoonweg niet. Of zoals een Amerikaans gezegde treffend luidt: 'There ain't no such thing as a free lunch'.

Je kunt het als gemeente wél gratis maken. Dat klinkt sympathiek, maar betekent dat de hele gemeenschap via de belastingen meebetaalt aan het autogebruik. Dat is niet eerlijk en ook niet nodig. Veel eerlijker is het als de gebruiker betaalt voor het parkeren van zijn of haar auto. Daarbij komt nog dat de parkeertarieven voor een gemeente vrijwel het enige effectieve instrument zijn om mobiliteitsstromen, en daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid van een winkel- of stadscentrum, te sturen.

Uit veel onderzoek en diverse testen in de praktijk blijkt dat gratis of heel goedkoop parkeren een winkel- of stadscentrum niet aantrekkelijker maakt. Een vitaal, dynamisch centrum is gebouwd op cultuur-historische aspecten, architectuur en een goede balans in horeca, retail en culturele activiteiten. Natuurlijk speelt bereikbaarheid van het centrum daarbij een belangrijke rol. Maar dat is dan weer een zaak van adequate openbaar vervoer voorzieningen, mogelijkheden voor de fiets én goede, betaalde parkeergelegenheid voor de auto.



BRONNEN

- 1 Centraal Bureau voor de Statistiek (20-2-2017): *Motorvoertuigenpark; type, leeftijdsklasse, 1 januari.*
- 2 Centraal Bureau voor de Statistiek (2017): *Nederlanders en hun auto. Een overzicht van de afgelopen tien jaar.*
- 3 CROW/ANWB (2014): *Trends in parkeren.*
- 4 Frank News (20-12-2016): *De winkel is dood, lang leve de winkel.*
- 5 CROW-KpVV (2013): *Vervoer naar retail.*
- 6 INRetail (4-8-2015): *Misverstand. Gratis parkeren is sowieso goed voor het winkelgebied.*
- 7 AD Rotterdams Dagblad (3-10-2017): *Prijs van parkeerkaartje deert kooplustigen niet.*
- 8 Centraal Bureau voor de Statistiek (2017): *Consumentenprijsindex*
- 9 G. Mingardo & J. van Meerkerk (2012): *Is parking supply related to turnover of shopping areas? The case of the Netherlands.*
- 10 J.J. Witte; Erasmus School of Economics - Urban Port and Transport Economics (21-09-2017): *Parking pricing and shopping duration.*
- 11 G. Mingardo (2015): *Betaald parkeren afschaffen? Slecht idee! www.eur.nl/english/rhv/research/transport_economics/parking/nieuws_te*
- 12 Allianz SE (5-5-2015): *A sudden bang when parking.*
- 13 Prof. Donald Shoup (2017): *The high cost of free parking (updated edition).*
- 14 Eurostat (2016): *Greenhouse gas emission statistics.*
- 15 CROW-KpVV (2017): *Parkeren en gedrag.*
- 16 Gemeente Maastricht (2017): *www.parkeren-maastricht.nl*
- 17 CROW (2006): *Openbaar parkeren: de kosten, de opbrengsten en de maatschappelijke lasten.*
- 18 Persbericht Autoriteit Consument & Markt (20-10-2017): *Veenendaal trekt eigen parkeerterreinen en garages voor.*
- 19 1Limburg.nl (19-01-2015): *Nauwelijks effect goedkoop parkeren Sittard-Geleen.*
- 20 1Limburg.nl (14-01-2016): *Kerkrade voert betaald parkeren weer in.*
- 21 Denhelderactueel.nl (12-01-2017): *Gratis parkeren terug naar max 2 uur.*
- 22 Verkeersnet.nl (23-01-2016): *Gratis parkeren in Kerkrade geen succes.*
- 23 1Limburg.nl (17-01-2017): *Gratis parkeren levert nog geen extra publiek op in Venray.*