



## *‘Zorg ervoor dat de*

Wim van der Heide, vicevoorzitter Vexpan

Wim van der Heide is vice-voorzitter van Vexpan en in het dagelijks leven senior adviseur parkeervoorzieningen bij Grontmij, team Parkconsult. Vexpan is het Platform Parkeren Nederland en de organisatie is dé autoriteit op het gebied van parkeren. Met Wim van der Heide spraken wij over parkeren en winkelgebieden.



# garage geen dissatisfier wordt'

**D**e parkeergarage. Iedereen vindt er wat van. Maar gek genoeg laat het juist de consument allemaal een beetje onverschillig. Als je de consument bij verlaten van de parkeergarage vraagt 'wat heeft u zojuist betaald', dan weet deze het vaak al niet meer. Maar diezelfde consument en ook winkeliers, ergeren zich aan parkeertarieven die na het hele uur meteen een nieuw uur erbij schrijven. En in winkelcentrumland zijn er die vinden dat parkeren eigenlijk gratis moet zijn en anderen die dat niet vinden. Een leuke vraag om mee te beginnen. Kan parkeren gratis zijn?

Wim van der Heide: 'Natuurlijk, maar dan moet wel iemand bereid zijn om het gat in de exploitatie van de parkeergarage te dichten. Als dat de eigenaar van het winkelvastgoed is, dan zal deze die kosten overhevelen naar de huurders en die komen dan voor een hoger bruto-

huurlastenplaatje te staan. Gratis parkeren hoeft ook niet. Zolang de consument maar duidelijk ervaart dat de verhouding tussen kwaliteit en prijs in orde is. Die kwaliteit wordt overigens niet alleen bepaald door de garage zelf, maar ook de bereikbaarheid.

Kortom, het gaat om het nut dat de consument ervaart. Het probleem is wel, dat we het nog erg moeilijk vinden om dat nut precies te kwantificeren. Gratis parkeren heeft als bijeffect dat er ook mensen gaan parkeren die niet komen winkelen. Dit gaat ten koste van de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor klanten. Er is overigens wel een manier om de consument 'gratis' of met korting te laten parkeren. Dit in de vorm van een directe inbreng van een winkelier, die daarmee de klant belooft voor een aankoop. Er wordt dan dus een relatie gelegd tussen kopen en parkeren. Omdat hier een stimulerende werking

vanuit gaat, is dit systeem wellicht nog een betere optie dan gratis parkeren. Bovendien is dit heel eenvoudig (cash uitbetaling door de winkelier) of technisch meer geavanceerd (via het parkeersysteem) te organiseren.'

Terug naar 'parkeren per uur'. Hoe kijkt Vexpan daar tegenaan? 'Wij vinden een systeem van per minuut betalen meer van deze tijd, klantvriendelijker. Bovendien blijkt uit ons onderzoek van vorig jaar dat de consument dit ook vindt. Echter, parkeren per minuut leidt tot een 20 procent lagere omzet in een parkeergarage. Die 20 procent kan niet gemist worden en dus moet het parkeertarief per minuut hoger zijn. Zoals gezegd, de consument geeft daar toch de voorkeur aan. Parkeergarage-exploitanten kunnen hier niet onbepakt mee spelen: de prijs

> LEES VERDER OP PAGINA 39



< VERVOLG VAN PAGINA 37

die voor parkeren op straat betaald moet worden, werkt als rem.'

**GROEI: 600 PLAATSEN PER DAG** Parkeergarages zijn kostbare objecten om te realiseren. Een parkeerplaats in een garage kost vijf tot twintig maal meer dan een plek op straat, soms zelfs nog meer, bijvoorbeeld als onder een gracht in een binnenstad gebouwd moet worden. Toch zijn die parkeerplaatsen nodig. Met de huidige groei van ons autobezit, komen er *per dag* 600 plaatsen bij. Van der Heide: 'Elke auto heeft in Nederland 2 ½ parkeerplek. Met de huidige groei, is het maaiveld in Nederland snel vol, zeker in de binnensteden. We moeten dus naar meer gebouwde parkeervoorzieningen toe. Dat is in Nederland niet altijd even gemakkelijk, omdat er bijvoorbeeld limieten voor de hoogte van gebouwen in steden zijn.'

Van der Heide wijst er op dat het noodzakelijk is om meer na te denken over het intensiever gebruik van ruimte: 'Nog steeds worden garages voor slechts een bepaalde doelgroep gemaakt. Met als gevolg dat een garage in een woonwijk overdag leeg staat en een garage in een kantoorgebied 's avonds. Een garage bij een winkelcentrum heeft te maken met piekbelasting op zaterdag en zondagen. Door meer functies in een gebied samen te voegen, kan ook de garage efficiënter benut worden. Doen we dat niet, dan zal het aantal benodigde parkeerplaatsen per auto blijven toenemen. Doen we het wel, dan kan het investeringsniveau soms met 30-35 procent omlaag. Bij een kostprijs van twintig tot veertigduizend euro per parkeerplaats hebben we het over substantiële bedragen.'

Van der Heide vindt 'op piekcapaciteit bouwen' in principe geen optie, 'Maar als de garage voor bijvoorbeeld de detailhandel heel belangrijk is, dan zou je het wel kunnen doen, mits er afspraken over de kosten gemaakt kunnen worden. Het zou echter slimmer zijn als we proberen te sturen op de efficiency, bijvoorbeeld door in doelgroepen te denken. Senioren zouden in plaats van de zaterdag het winkelcentrum door-

deweeks kunnen bezoeken en daarvoor beloond worden. Dit is niet alleen goed voor de parkeergarage, maar ook voor de efficiency van de winkels. Denk aan de personeelsplanning.'

**BELANG PARKEERGARAGES OOK NIET OVERDRIJVEN, MAAR...** Parkeergarages zijn overduidelijk van belang voor winkelgebieden. 'We moeten het belang echter niet overdrijven.'

*'Met de huidige groei van zeshonderd plaatsen per dag is het maaiveld snel vol'*

zegt Van der Heide. 'De parkeergarage is geen bezoeksdoel op zich. De kwaliteitsbeleving van het bezoek wordt voor de consument vooral bepaald door het echte bezoeksdoel: het winkelcentrum of de binnenstad. Daar moet de kracht vandaan komen en de garage is ondersteunend. Natuurlijk moet deze

INFO:  
WWW.VEXPAN.NL  
WWW.GRONTMIJ.NL/  
PARKEREN



aan bepaalde kwaliteitsnormen voldoen en moet men er voor waken dat de garage geen *dissatisfier* wordt. Maar als je reclame gaat maken voor de kwaliteit van het parkeren, kun je je afvragen of de winkelkwaliteit wel voldoende is...'

**DUURZAAM?** Is een parkeergarage een duurzaam product? Volgens Van der Heide wel: 'Samen met Ballast Nedam levert Grontmij bijzonder duurzame parkeergarages. Daarvan is 96 procent van het materiaal herbruikbaar, er hangt energiezuinige verlichting in en we kunnen zonnecollectoren toepassen. Daar staat tegenover dat oude parkeergarages wat minder duurzaam zijn, ondermeer ook omdat ze vanwege het kolommenstramien moeilijk aan te passen zijn naar de huidige eisen van de tijd. Want we kijken nu anders naar garages dan vroeger. Bij Grontmij hebben we net een ontwerpwijzer voor parkeergarages geschreven. Daarmee helpen we de ontwerper om een garage goed vorm te geven. We hebben gemerkt dat veel garages door niet-parkeerdkundigen worden ontworpen. Zeg maar de 'architecten'. Die maken nog steeds veel standaardfouten met bochten of hellingbanen. Als we dat kunnen voorkomen, zijn we ook alweer een stukje duurzamer bezig!'