

KpVV Bericht

Informatiebulletin over actuele verkeers-
en vervoerontwikkelingen

Nummer 97
Oktober 2010

Winkelier heeft meer aan fietsers dan aan automobilisten

Veel winkeliers denken dat hun inkomsten drastisch zakken als klanten niet meer in de buurt kunnen parkeren. Zij vermoeden dat vooral aan automobilisten geld te verdienen is en veel minder aan voetgangers, fietsers of ov-reizigers. Vooral gemeenten zijn gevoelig voor dit argument en zijn huiverig voor maatregelen die de openbare ruimte, de sfeer en het winkelen bevorderen, maar wellicht automobilisten afschrikken. Wat klopt er van de angst van winkeliers en wat is verstandig beleid van gemeenten?

De feiten

Eerst een voorbeeld van ver over de grens. Seoel (Zuid-Korea) had naast, boven en onder de rivier bij het stadscentrum twee keer zes auto-rijstroken aangelegd. De luchtkwaliteit was dramatisch. Al die rijstroken leidden niet tot minder files. Dus nam het stadsbestuur een drastisch besluit: Ze braken alle twaalf rijstroken af onder het motto dat rivieroeveren er zijn om mensen over te laten wandelen en van de rivier te laten genieten. Ondanks felle protesten van de middenstand zetten zij hun plan door en is het nu een gebied waar drommen mensen verblijven. En de winkelomzetten zijn omhoog geschoten.

In Nederlandse steden die het gebruik van de fiets stimuleren is die fiets extra relevant voor het winkelbezoek. Zo gebruikt 61% van de inwoners van Apeldoorn, Hilversum, Nijmegen en Zwolle meestal of altijd de fiets voor een korte boodschap (landelijk is dat 56%). Voor echt 'winkelen' gebruikt in deze steden 45% de fiets (landelijk is dat 35%). Dit is beduidend meer dan het percentage autogebruikers: zo'n 20% (landelijk 27%) voor een korte boodschap en 30% (landelijk 41%) voor winkelen.

Onderzoeken wijzen uit dat automobilisten weliswaar per bezoek meer besteden, maar dat andere bezoekers doordat ze vaker

komen in feite evenveel besteden. Zo is in fietsstad Houten de omzet per vierkante meter winkelopervlakte duidelijk hoger dan elders en blijken Houtenaren vrijwel alle inkopen in Houten zelf te doen. Dat is opmerkelijk met Utrecht zo dichtbij. Het loont de op de lokale markt gerichte winkeliers om zich meer te richten op fietsers en voetgangers en minder op automobilisten. Dat gebeurt al met succes in de "grote" centrumsteden Apeldoorn en Groningen en ook in Houten en Veenendaal. Dit gebeurt met diverse voorzieningen voor voetgangers en fietsers: fietsparkeren bij winkels, een prettige autoarme winkelomgeving en diensten voor het thuisbezorgen van grote hoeveelheden of omvangrijke spullen. Of met een actie, zoals Fiets & Win in Apeldoorn, waarbij het fietsend winkelend publiek prijzen kan winnen. Of – ook in Apeldoorn – met het weggeven van gratis ov-kaartjes in plaats van gratis uitrijkaarten. Beide acties waren een succes.

Parkeren

Parkeren bij winkels en winkelcentra blijft een heikel onderwerp. De gedachte is dat een ruime parkeercapaciteit en lage parkeertarieven leiden tot een hogere omzet. Ofwel: 'No parking, no business'.

>>>





>>>

Gemeenten nemen dan de zogenaamde 'onrendabele top' van een parkeervoorziening voor hun rekening, uit angst dat winkeliers zich ergens anders vestigen. Uit onderzoek van Goudappel Coffeng en de Erasmus Universiteit Rotterdam blijkt dat er geen direct verband bestaat tussen parkeertarieven of parkeercapaciteit en omzet. Er is geen reden voor een gemeente om mee te betalen aan goedkope parkeergelegenheid bij winkelcentra (waarmee de kosten op alle burgers worden verhaald en niet op het winkelend publiek). Verder valt op dat er op veel plaatsen meer parkeerplekken bij winkelcentra zijn dan nodig volgens de CROW-kencijfers.

Een duidelijk voorbeeld van de invloed van de hoogte van parkeertarieven komt uit de gemeente Bergen die in de jaren '90 parkeertarieven ging heffen voor strandbezoekers. De gemeente was bevreesd dat bezoekers naar het noordelijker Callantsoog zouden verkassen, waar je gratis kon parkeren. In de praktijk bleek dat na de invoering van parkeergelden het strandbezoek zelfs steeg.

Doelgericht parkeerbeleid blijkt een effectief instrument om de keuze van vervoer te beïnvloeden. In Amsterdam is het aantal mensen dat probeert met de auto de binnenstad in te gaan na de invoering van hoge parkeertarieven drastisch gedaald. Nog maar 7% van de binnenstadbezoekers komt met de auto.

Wat betekent dit voor gemeenten?

Gemeenten hoeven zich niet te laten leiden door verwachtingen van de middenstand, over hoe het hen zal vergaan als fietsers en wandelaars meer voorzieningen krijgen en automobilisten minder. Een goede, veilige en prettige winkelomgeving is ook belangrijk voor de omzet. En in een straat met auto's is het minder veilig, is er meer lawaai en kan toch ook vrijwel niemand voor de deur parkeren. Uiteraard moeten klanten met de auto kunnen blijven komen. Daarbij is het effectiever om Park + Ride of Park + Bike in te richten op 'goedkope' plekken aan de rand van de stad en voor de parkeerplaatsen in de stad een hogere prijs te berekenen.

'Niche' winkels met een grote aantrekkingskracht in de wijde omgeving hoeven zich veel minder zorgen te maken. De schaatsspecialist in Poeldijk zal geen klant minder krijgen als je moet betalen om te parkeren en een stukje moet lopen naar de winkel. En wie weet komt die klant onderweg van de parkeerplaats naar de nichewinkelier nog wel andere winkels tegen die de moeite waard zijn.

Een bezwaar van veel winkeliers is de chaos door geparkeerde fietsen. Dat heeft er in de gemeente Venray zelfs toe geleid dat de fiets uit het centrum wordt geweerd. Gemeenten kunnen de aanpak van Nijmegen als voorbeeld nemen. Die

gemeente voert buiten de stalling geparkeerde fietsen af naar de AFAC (Algemene Fiets Afhandel Centrale). Er moeten dan natuurlijk wel voldoende stallingen zijn, zodat je het gebruik van de fiets niet ontmoedigt.

Een andere oplossing voor het beter beheersbaar maken van fietsparkeren wordt toegepast door de Gemeente Groningen. Door het plaatsen van spitsrekken voor (korte) winkelbezoekers en het leggen van rode lopers voor voetgangers is de beschikbaarheid en toegankelijkheid van de openbare ruimte in de binnenstad aanzienlijk verbeterd. Voor het langere fietsparkeren, voor bijvoorbeeld werkend personeel, is daarnaast het aantal bewaakte fietsstallingen met ruim 30% uitgebreid. Deze combinatie van maatregelen heeft duidelijk geleid tot het verminderen van conflicten tussen fietsers, overige weggebruikers en winkeliers.



Colofon

Meer informatie over dit onderwerp:
Hans Voerknecht
Telefoonnummer: 030 291 82 12
E-mail: hans.voerknecht@kpvv.nl

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) voorziet de decentrale overheden van benodigde kennis en netwerken bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeers- en vervoerbeleid. Daarbij staat de huidige en toekomstige klantvraag centraal.

Kennisplatform Verkeer en Vervoer
Postbus 24051
3502 MB Utrecht
T 030 291 8200
F 030 291 8299
E info@kpvv.nl
I www.kpvv.nl

Bezoekadres:
Jaarbeursplein 15, 3521 AM Utrecht