

Parkeerbeleid Ten eerste

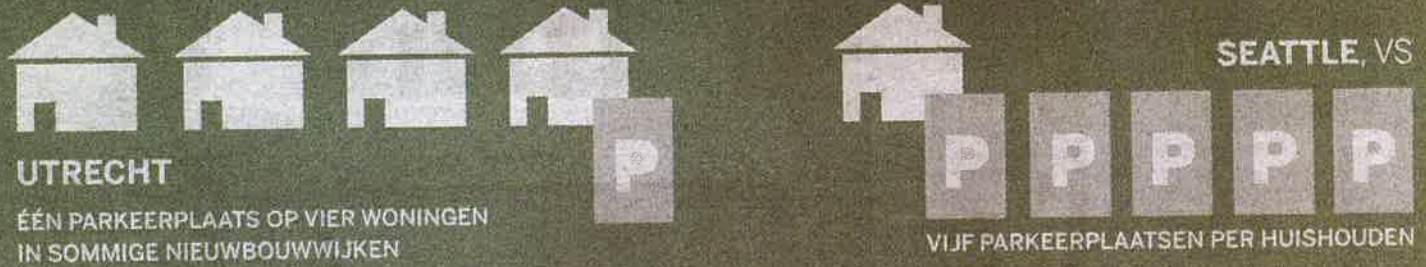
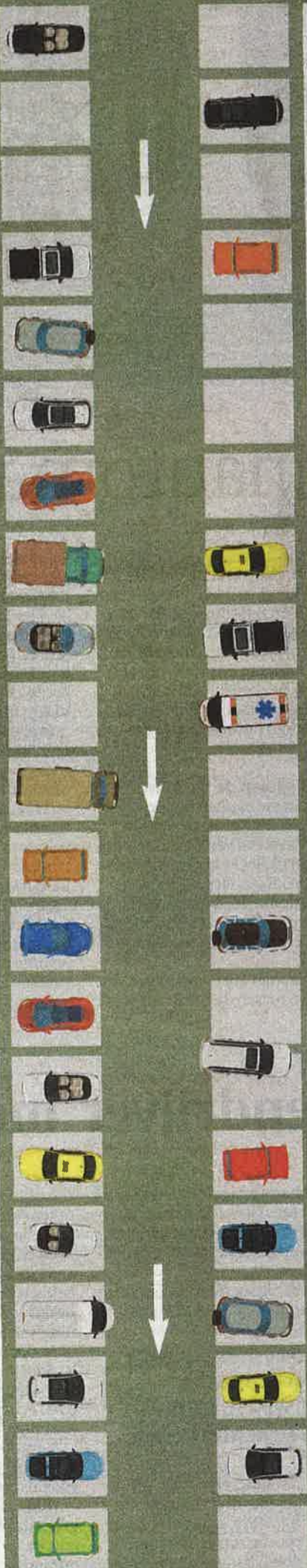


Foto Freek vd Bergh / VK



Wij zijn geen autootje aan het pesten. Met minder ruimte voor de auto speel je ruimte vrij voor groen

Lot van Hooijdonk Wethouder



Parkeren indammen zonder protest; het kan

ANALYSE PARKEREN OVER DE GRENS

Parkeren neemt veel ruimte in beslag op vaak dure grond en kost de gemeenschap geld. Zürich maakte er met succes werk van.

De Zwitserse stad Zürich was een van de eerste steden ter wereld die het mes zette in het parkeerbeleid. In 1996 werd een 'historisch besluit' genomen: het aantal parkeerplaatsen mocht niet meer groeien. 'Als er daarna ergens in de stad een nieuwe parkeerplaats werd gebouwd, moest er ergens anders een verdwijnen', vertelt gemeentewoofdvoerder Heiko Ciceri over de telefoon. 'De meeste van die nieuwe plaatsen zijn ondergronds gebouwd, waardoor we nu veel meer autovrije straten hebben en ruimte voor de inwoners om te recreëren.'

Ook is er in Zürich een maximum gesteld aan het aantal auto's dat in de stad de weg op mag. Als de sensoren in het wegdek meten dat dit maximum is bereikt, gaan de stoplichten aan de rand van de stad op rood. Het veroorzaakt soms wat verstoppingen op de ring, maar in de stad zelf sta je nooit meer in de file.

De gemeente had protesten van de bewoners verwacht, zegt Ciceri, maar het tegendeel bleek waar. 'Ze vinden het geweldig', zegt hij. 'Ze hebben er een leefbare stad voor teruggekregen. Dat is natuurlijk alleen mogelijk omdat we zulk goed openbaar vervoer hebben, waardoor inwoners alternatieven hebben om van a naar b te reizen.'

Los Angeles

Het verbaast Donald Shoup niet. Als hoogleraar stadsplanologie aan de Universiteit van Californië zette hij de problematische kanten van parkeren twintig jaar geleden al op de kaart. In 1995 kwam hij met het boek *The High Cost Of Free Parking*. Zo weten we dankzij Shoup hoeveel plek al dat parkeren eigenlijk inneemt: een stad als Los Angeles bijvoorbeeld, waar woningen schaars zijn, bestaat voor 14 procent uit parkeerplaatsen.

'Mensen denken dat het een recht is om hun auto overal voor de deur te kunnen neerzetten en ze kunnen heel boos worden als ze denken dat het van hen wordt afgepakt', zegt Shoup. 'Maar als ze zien dat hun stad er beter van wordt, verstomt het protest.'

Shoup adviseert gemeenten wereldwijd om zo veel mogelijk parkeerplaatsen van straat te halen, een realistische prijs te vragen voor ondergrondse faciliteiten en het geld te gebruiken om de buurt leefbaar te maken. 'Er is nog geen inwoner boos geworden omdat er een schone, groenere ruimte met terrasjes en speeltuinen voor zijn deur is gekomen.'

Dus wie denkt dat het geduld nu al op de proef wordt gesteld bij het parkeren in een Nederlandse binnenstad, staat nog wat te wachten. In Rotterdam betaal je op sommige plaatsen in het centrum 4 euro per uur. In Utrecht is dat 5 euro, en in Amsterdam mag je vanaf mei 2019 7,50 euro neertellen.

Het kan nog veel duurder, zoals in New York. Volgens de Global Parking Index 2017, waarvoor de prijzen van meer dan 50 miljoen parkeerplaatsen wereldwijd zijn vergeleken, zijn hier twee parkeergarages waar je omgerekend 27,50 euro per uur kwijt bent. Dat is ook de duurste plek ter wereld, maar gemiddeld betaal je in New York al 14,50 euro per uur. 'Een koopje!', zegt Shoup lachend over de telefoon.

Parkeren kost de gemeenschap gewoon geld. Er moeten parkeergarages worden gebouwd en beheerd, maar ook parkeervakken worden afgerasterd, schoongemaakt, beveiligd en verlicht. Hoe meer een gemeente hieraan bijdraagt, hoe minder geld zij kan besteden aan andere taken. 'De inwoners subsidiëren

ren dus eigenlijk de automobilisten', zegt Shoup.

De parkeerplaatsen nemen vaak een enorme oppervlakte in beslag: grote, grijze plekken in de openbare ruimte. Neem het parkeerterrein rond het West Edmonton winkelcentrum in Alberta, Canada, waar zo'n 20 duizend auto's terecht kunnen; de grootste parkeerplaats ter wereld. Het terrein is vrijwel even groot als het winkelcentrum en neemt ongeveer evenveel plek in beslag als een woonwijk met vijfhonderd huizen iets verderop.

Opgegeten

's Nachts staat dat hele terrein leeg. Want een auto staat overdag bij het werk, 's nachts thuis voor de deur, en in het weekeinde bij de supermarkt, het restaurant of de sportclub. Zeker in de Verenigde Staten, waar de auto altijd ruim baan heeft gekregen, worden steden opgegeten door parkeerplaatsen. Volgens een recente studie van het Research Institute for Housing America telt de stad Seattle vijf parkeerplaatsen per huishouden en het stadje Jackson (tienduizend inwoners) zelfs 27.

In het centrum van de populaire steden hangt daar een extra prijskaartje aan. 'Een parkeerplaats neemt zo'n 12 vierkante meter in beslag', zegt Guiliano Mingardo, onderzoeker vervoerseconomie aan de Erasmus Universiteit in Rotterdam. Een parkeervergunning aan de gracht in Amsterdam kost 535 euro per jaar, 'maar kijk eens wat het kost om een appartement op dezelfde locatie te huren. Dat staat niet in verhouding.'

Datzelfde geldt voor steden als New York, Londen of Bangkok. Toch durven politici de prijs van het parkeren zelden omhoog te schroeven. Ze zijn bang voor boze burgers en vrezen dat het de lokale economie zal schaden. Terwijl er genoeg wetenschappelijk bewijs is dat een hoog parkeertarief geen invloed heeft op het aantal klanten of de omzet van winkels. Sterker, betoogt Mingardo, investeren in een aantrekkelijke binnenstad trekt meer winkelpubliek en dagjesmensen dan fijne parkeerplaatsen. 'Niemand zegt: laten we lekker in Zoetermeer gaan shoppen, want daar kunnen we de auto voor niks kwijt.'

Sacha Kester

27,50

EURO per uur kost parkeren in twee parkeergarages in New York, het hoogste tarief ter wereld

Ten eerste

De auto wordt steeds verder teruggedrongen uit de stad. Utrecht, dat met Amsterdam vooroploopt, vermindert het aantal parkeerplaatsen in de historische binnenstad en bij nieuwbouw in en rond het centrum. De automobilist die nu begint te morren, staat nog heel wat te wachten, zo blijkt in het buitenland – maar ook dat de onvrede weg te nemen is.

Het nieuwe Utrecht heeft minder plek voor de auto

Charlotte Huisman
Utrecht

Wie straks een woning koopt in de grootschalige geplande nieuwbouw in en rond het Utrechtse centrum, kan er niet voetstoots van uitgaan dat er plek is voor een eigen auto: 'Wij mikken op bewoners die kunnen leven met de alternatieven die wij bieden', zegt de Utrechtse verkeerswethouder Lot van Hooijdonk (GroenLinks).

Met Amsterdam loopt Utrecht voorop om de auto terug te dringen, een trend die in veel steden gaande is. 'Wij zijn geen autootje aan het pesten', beklemtoont Van Hooijdonk. De stad wordt er volgens haar alleen maar beter van. 'Met minder ruimte voor de auto speel je ruimte vrij voor bijvoorbeeld groen en spelende kinderen.'

Wonen met de auto voor de deur: het kan anders, vindt de GroenLinks-wethouder. 'Je kunt met het openbaar vervoer, of autodelen. Voor veel mensen die weinig rijden kan autodelen voordeliger zijn.' In een van de nieuwe woongebieden, de Merwedekanaalzone waar tienduizend woningen zijn gepland, komen 'hubs' met deelauto's, deelfietsen en speedpedelecs.

Het aantal inwoners van Utrecht, nu 350 duizend, zal binnen enkele jaren stijgen naar 400 duizend. Na de jaren van uitgestrekte vindexlocaties is het nu de beurt aan verdere verdichting van de stad. Maar veel

extra auto's kun je daar niet kwijt. Afgezien van de milieuvervuiling; het zijn ruimteslurpers, zowel rijdend (extra wegen) als stilstaand (parkeerplaatsen).

En dus wordt het gebruik van de auto ontmoedigd. Binnen afzienbare tijd zullen tientallen parkeerplaatsen in de historische binnenstad verdwijnen, aan de Oudegracht en op het Janskerkhof – waarom zou je zulke schilderachtige stukjes Utrecht laten ontsieren door al dat stilstaande blik? Bovendien gaat de parkeernorm voor nieuwbouw in en om het centrum omlaag. In sommige gebieden zullen drie tot vier woningen het samen met één parkeerplek moeten doen.

Alternatieven

Er moeten dan wel genoeg alternatieve vervoersmogelijkheden zijn. Dat gaat lukken, volgens de wethouder. In samenwerking met provincie en regio gemeenten werkt Utrecht nu een toekomstig openbaarvervoersmodel uit, dat lijkt op een wiel met spaken: Utrecht Centraal blijft de as en de huidige spoorlijnen, de nieuwe tramlijn naar de universiteitswijk de Uithof en de bestaande busbanen vormen spaken. De bedoeling is dat reizigers makkelijker kunnen overstappen van de ene ovlijn naar de andere zonder altijd via Utrecht Centraal te hoeven reizen.

Al met de parkeernota in 2013 liet Utrecht die gouden regel los van één parkeerplek per woning. De stad



De parkeerplaatsen bij het Janskerkhof in Utrecht zullen verdwijnen.

werd toen verdeeld in drie ringen: het centrum, de omliggende wijken en het buitengebied, met verschillende parkeerbehoeften. Met de nieuwe parkeernota die in 2019 wordt gepresenteerd wil de stad nog een stapje verder gaan. Voor tienduizenden woningen die de komende tien jaar worden gebouwd wil de verkeerswethouder een lagere parkeernorm: in sommige delen tot 0,3 of lager: dus minder dan één parkeerplek op drie woningen. Dat kan volgens haar, 'mede gezien de verandering van de lifestyle: jongeren hebben gemiddeld minder vaak een auto'.

Minder mobiliteit is volgens Van Hooijdonk noodzakelijk voor het verder bebouwen van de centrale delen van Utrecht. 'Anders kunnen de omliggende wegen de extra druk niet aan.' Het zijn volgens de wethouder geen onrealistische plannen. Vanuit haar kamer in het stads-kantoor wijst ze op de 90 meter hoge

toren in aanbouw aan de Van Sijpesteijnkade op een steenworp van het Centraal Station. 'Die toren wordt gebouwd met een parkeernorm van 0,5 en dat blijkt al ruim.'

Omslag

Het is een flinke omslag die Utrecht nu maakt. Decennialang stond de auto er centraal, op oude foto's is te zien hoe tot in de jaren tachtig overal in het centrum auto's reden en parkeerden. Recentelijk heeft Utrecht weer een singel uitgegraven, die in de jaren zeventig was gedempt voor een autosnelweg, dwars door de stad. En Utrecht heeft de ambitie om fietsstad nummer één te worden. Door het aanleggen van comfortabele doorfietsroutes, kortere wachttijden bij stoplichten en nog meer fietsstallingen.

Critici vrezen dat het verkeer in de stad verder gaat vastlopen door te veel 'wishful thinking' van het

groene stadsbestuur. Bijvoorbeeld omdat in de snelgroeiende stad sommige doorgaande wegen worden versmald tot zogeheten stadsboulevards, met minder rijstroken en meer groen. De bedoeling is dat meer verkeer dat van de ene kant naar de andere kant van de stad wil gebruik gaat maken van de snelwegring, waar het verkeer overigens ook vaak vast staat.

Door de grote woningnood in de stad lijken potentiële kopers straks weinig keus te hebben. Worden mensen straks gedwongen een huis te kopen waar geen plek is voor een auto, terwijl ze die misschien wel nodig hebben? 'Als je niet bereid bent tot minder autogebruik, of het niet kunt vanwege bijvoorbeeld je baan, dan is het wellicht logischer dat je ervoor kiest om niet in het centrum te gaan wonen, maar dichterbij de afslag van een snelweg', zegt Van Hooijdonk.

HOE
VERLAAG
JE DE
PARKEERNORM?

De parkeernorm kan omlaag, maar steden moeten dat wel met beleid doen, zeggen deskundigen. 'De situatie in hartje Utrecht of Amsterdam verschilt natuurlijk van de buitengebieden in Midden-Drenthe', zegt parkeerdeskundige

Hille Talens van het verkeerskennisinstituut CROW. 'Steden kunnen hun inwoners alternatieve vervoersmogelijkheden bieden. In heel specifieke gevallen is minder dan een parkeerplek per woning mogelijk.'

De Vereniging Eigen Huis waarschuwt voor de gevolgen van het 'drastisch' verlagen van de parkeernormen. 'Je kunt niet verwachten dat mensen hun auto weg doen', zegt woordvoerder Hans André de La Porte. 'Jonge gezinnen hebben bijvoor-

beeld een auto nodig, die moeten ze ergens kunnen parkeren. Als dat niet lukt in hun eigen straat, gaan ze verder zoeken, en dat kan tot overlast leiden.' Dicht bij grote treinstations kan de parkeernorm volgens hem wel omlaag.

'Dan zijn er alternatieven. Maar verder weg van stations wordt het lastiger. Het zijn mooie plannen, maar het kan doorslaan. Je maakt het bijvoorbeeld het bezoek lastig. De auto is een gegeven, die kun je niet uitgummen.'