

# Parkeerbeleid **Ten eerste**

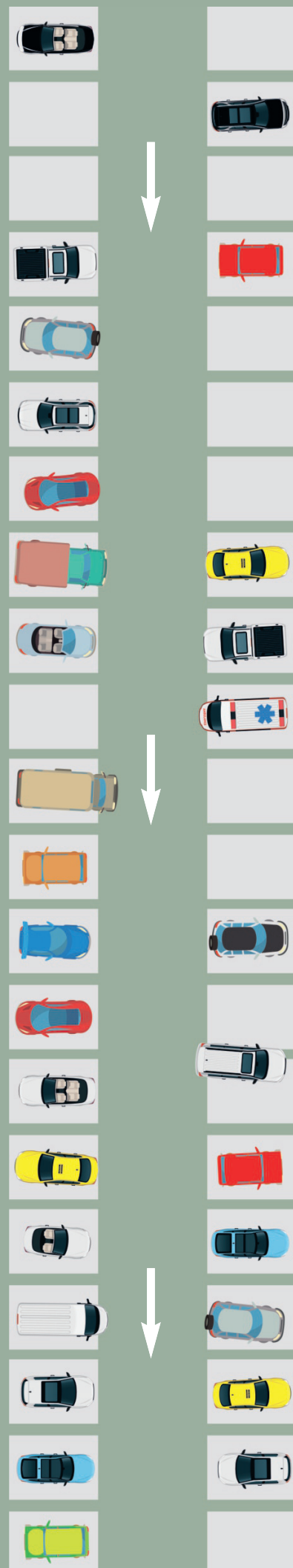


Foto Freek vd Bergh / VK



**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.

**D**e 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 gemeentewoordvoerder 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

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 Zoutermeer 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