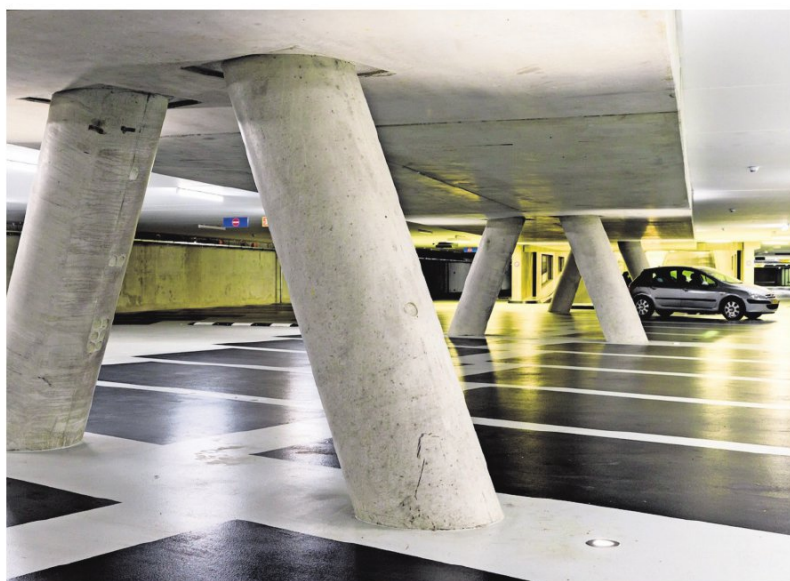


## PARKEERBELEID DEN BOSCH

# Parkeren kán haast geen melkkoe meer zijn



▲ Parkeergarage Sint-Jan lijkt na een stroeve start beter te lopen, maar kan de parkeerpot nooit voldoende spekken. FOTO MARC BOLSISIUS

**Moet Den Bosch accepteren** dat parkeren niet langer de melkkoe van weleer is? 7 vragen, 7 antwoorden.

**Maarten van Helvoirt**  
**Paul Roovers**  
**Den Bosch**

**E**en duivels dilemma heeft de gemeente Den Bosch: óf de parkeertarieven omhoog óf minder parkeerinkomsten overhevelen naar de pot Algemene Middelen. Of een beetje van beide, zoals wethouder Ufuk Kâhya deze week bij de presentatie van de voorjaarsnota als derde optie openhield. Of zijn er nog andere mogelijkheden om optimaal te profiteren van de melkkoe die parkeerautomaten zijn? Het toeval wil dat deze week alle knappe koppen van Nederland op parkeergebied voor een beurs in Den Bosch waren.

**1 Wat is nu het probleem waar Den Bosch mee kampt? En wat is het gevolg?**

Dat is vooral een boekhoudkundig vraagstuk. Het reservepotje Parkeer en Verkeer, dat een paar jaar terug eenmalig met 6,5 miljoen euro is gespekt, is leeg en toch wordt nog steeds een miljoenenafdracht aan de algemene middelen begroot.

Daardoor rekent de gemeente dit jaar op een tekort van 3,7 miljoen euro. De VVD en fractie Gevoel ge-DREVEN vrezen dat bij

gelijkblijvend beleid er niet meer gespaard kan worden voor investeringen in nieuwe garages, onderhoud of het verduurzamen van het parkeren.

**2 In 2015 nog is parkeergarage Sint-Jan geopend. Elders in de stad werd parkeergelegenheid opgeofferd, maar per saldo kwamen er honderden plekken bij. Heeft dat niet tot meer inkomsten geleid?**  
Nee, niet echt. De afgelopen drie jaar toucheert Den Bosch voor heel de gemeente aan parkeergeld zo'n 15 miljoen euro per jaar - soms een tonnetje meer, soms een tonnetje minder.

Omdat de gemeente broedt op nieuw parkeerbeleid, wil ze geen actuele cijfers verstrekken, maar het lijkt erop dat parkeergarage Sint-Jan na een stroeve start steeds meer volle vakken heeft. Maar dat zal nooit voldoende zijn om het gat van ruim 3 miljoen euro te dichten.

Over de andere gemeentelijke garages doet de afdeling persvoorlichting nu ook geen uitspraken. Tegelijkertijd is de gemeente ook een beetje slachtoffer van haar eigen succes met de transferia, waar mensen aan de rand van de stad voor een habbekrats kunnen parkeren en per bus naar het centrum gaan.



▲ Geparkeerde auto's, zoals hier aan de Bossche Van der Does de Willeboissingel, bepalen te veel het beeld van de binnenstad vinden steeds meer gemeenten. FOTO MARC BOLSISIUS

Dat concluderen parkeerkundigen die deze week in de Brabantse Parkeer Vak, onder wie Paul van Loon van adviesbureau Em-paction. „Maar het is ook een bewuste beleidskeuze om de binnenstad te ontlasten van geparkeerde auto's. Dus je kunt daar ook niet zomaar van afstappen”, stelt hij.

**3 Staan daardoor de parkeerinkomsten niet nog verder onder druk?**

Je zou verwachten van wel. In de ideeën over het Zuidwalkwartier, een stuk Bossche binnenstad dat op de schop gaat, speelt het verminderen van blik in het straatbeeld een nadrukkelijke rol. Enkele pleinen moeten autovrij worden, de parkeergarage van het gebouw waar Rijkswaterstaat zat, is in beeld als oplossing.

**4 Moeten Den Bosch en andere gemeenten niet gewoon accepteren dat parkeren minder een melkkoe is?**

Paul van Loon meent dat gemeenten anders naar parkeren moeten gaan kijken. „De ruimte in binnensteden wordt steeds schaarser en je moet je steeds beter afvragen wat je met elke vierkante meter wil. Er is een duidelijke trend dat gemeenten de auto meer willen gaan weren uit de binnenstad. Binnenstadsbewoners willen ook veel meer kwaliteit van hun leefomgeving en daarin passen geen auto's. Parkeren zal meer en meer moeten in parkeergebouwen aan de randen van de stad, tegen redelijke tarieven. Overdag voor bezoekers, 's avonds en 's nachts voor bewoners. En wie per se een auto nog dicht bij huis wil neerzetten, zal daarvoor fors meer moeten gaan betalen.”

# 3,7

■ Het potje Parkeer en Verkeer is leeg en toch wordt er een miljoenenafdracht aan de algemene middelen begroot. Den Bosch rekent daarom dit jaar op een tekort van 3,7 miljoen euro.

**5 Leidt dat uiteindelijk tot minder auto's?**

Van Loon: „Voor binnensteden kan dat niet anders. Er zullen veel meer deelauto's moeten komen. In nieuwbouwprojecten zal dat een standaardvoorziening worden, net als een luxe keuken. Jonge mensen, en dat zijn toch de meeste binnenstadsbewoners, lijken ook minder gehecht aan een eigen auto. Pas na enkele jaren, als ze kinderen krijgen, neemt die behoefte toe. Maar dan verhuizen deze gezinnen meestal uit de binnenstad.”

**6 Is dat politiek haalbaar?**

„De discussie over betaald parkeren is altijd omgeven met een negatieve emotie. Ik ken geen enkele gemeenteraad die een verstandig

besluit durft te nemen als het gaat om parkeren. Maar er valt niet te ontkomen aan de cruciale vraag: wie willen we waar hebben staan en wie jaag ik weg?”

**7 En stel nou dat de gemeente de parkeertarieven omhoog zou gooien om toch de pot Algemene Middelen (voor andere doeleinden dan parkeren) te kunnen blijven spekken, wat zou dan een reële prijs zijn?**

Uit landelijk onderzoek blijkt dat gemeenten minimaal 3 euro per uur moeten vragen om kostendekkend te zijn. Dat doet vrijwel geen enkele gemeente, dus passen inwoners feitelijk het verschil op een andere manier bij. In Den Bosch vraagt particulier bedrijf Qpark wel 3 euro per uur, maar laat de gemeente het bij maximaal 2,20 euro in de parkeergarages.