



Parkeergedrag is niet te generaliseren

De hernieuwde discussie **OVER GRATIS PARKEREN** wordt vooral gedomineerd door schermutselingen voor of tegen de auto. Dat leidt af van het **DOEL** van parkeerbeleid, en -regulering in het bijzonder. **PARKEERREGULERING** is een instrument, geen doel.

In zijn beroemde essay 'The Tragedy of the Commons' beschreef ecooloog Garrett Hardin in 1968 het plaatsje Leominster, Massachusetts in de VS waar kort voor kerst de parkeermeters werden ingepakt met de tekst 'Do not open until after Christmas'. Geconfronteerd met een toenemende vraag naar parkeren ging het gemeentebestuur volgens Hardin weer terug naar het systeem van 'the Commons': de 'meent' oftewel de gemeenschappelijke ruimte. De auto gratis parkeren in het stadscentrum levert voor jezelf nut op, terwijl

de lasten worden gedeeld met anderen. Als iedereen dat dan doet, slijt op een gegeven moment de stad dicht en is een tragedie geboren.

De actualiteit van dit thema lijkt groter dan ooit. Of het nu gaat om stadsbewoners die de almaar groeiende stroom toeristen voor hun deur zat zijn, of winkeliers die gratis parkeren voor de deur willen. Feitelijk gaat het om hetzelfde probleem: het zodanig verdelen van schaarse ruimte dat niet alleen de lasten maar ook het nut gelijk verdeeld wordt. Op dit vlak scheiden zich de wegen: waar

op macroschaal het lokale probleem verdrinkt in de geaggregeerde cijfers en de rol van de auto overschat lijkt, zijn er lokaal wel degelijk aanwijzingen dat die auto toch wel eens een rol zou kunnen spelen in winkelomzet.

GRATIS PARKEREN

De reacties na nieuwsberichten uit westelijk Wales waar parkeerautomaten onklaar werden gemaakt en winkels een grote omzetsijging noteerden zijn bekend. De situatie in Cardigan in Wales is echter zeer lokaal bepaald: aan de stadsrand een superstore met gratis parkeren terwijl het centrum betaald is. Zonder dat voordeel neemt de concurrentiekracht van het historische centrum toe: bezoekers komen weer, blijven langer, geven meer uit. Cardigan is overigens niet de enige plek waar dit effect zichtbaar is, het centrum van Cwmbran, een onooglijk plaatsje noordoostelijk van Cardiff is in tien jaar tijd uitgegroeid tot het op één na grootste winkelcentrum van Wales. Uithangbord is gratis parkeren voor de bezoekers. Een kwart van de kosten wordt opgebracht door de ondernemers, de rest komt uit andere inkomsten zoals reclame. De recensies op websites als tripadvisor spreken boekdelen: love the free parking. In maart 2015 kwam in opdracht van the Welsh Government een onderzoek uit naar de impact van betaald parkeren op footfall in stadscentra. Het onderzoek stelde behalve de constatering dat meer robuuste data over dit onderwerp ontbreekt twee centrale, methodologische aspecten aan de orde:

- Betaald parkeren is één factor in een zeer complex areaal dat van invloed is op de vitaliteit van een stadscentrum.
- Stedelijke economieën zijn zeer lokaal specifiek en onderling meestal onvergelijkbaar.

Kortom, de invloed van betaald parkeren kan heel moeilijk worden vastgesteld, en waar dit wel kon is dit niet generaliseerbaar naar andere locaties. Een beschouwing van deze problematiek op geaggregeerd niveau is dus eigenlijk onmogelijk. De Welsh Government concludeert verder dat hoewel bewijzen voor de relatie tussen parkeertarief en footfall uitgesproken anekdotisch zijn, het feit dat alle geïnterviewde ondernemers vrijwel unaniem aangeven dat deze relatie duidelijk zichtbaar is, wel wijst op een verband. Opvallend is ook dat Out of Town Developments zoals een superstore

aan de stadsrand wel degelijk als bedreiging worden gezien voor stadscentra, een situatie waarvan het eerdere genoemde Cardigan een voorbeeld is.

DE MYTHE IS EEN SAGE

De roep om robuuste en objectieve data blijft. Als onderzoek wordt gepresenteerd naar het relatieve belang van vervoer of bereikbaarheid voor het functioneren van winkelgebieden en de daarin vaak overschatte rol van de auto verwacht je niet dat de auto er in dit onderzoek goed af gaat komen. De variëteit aan onderzoekslocaties is te groot om tot een eindoordeel te kunnen komen: stadscentra van Amsterdam tot Zoetermeer, woon- en meubelboulevards, losse winkelstraten. Van de Maxis, waar vrijwel iedereen met de auto komt tot het centrum van Woerden waar men liever komt fietsen. Het zijn ook niet de ondernemers in Amstelveen of Amersfoort die je hoort zuchten, maar die in Tiel en Delfzijl. Laten we ons dan ook richten op die specifieke locaties; specialisatie in plaats van generalisatie.

Is gratis parkeren dan de oplossing? Nee zeker niet. In Cwmbran is de parkeerdruk hoog, niet in het minst omdat de ondernemers zelf voor de deur staan. Parkeerregulering is echter allang geen eenheidsworst meer – of zou dat niet moeten zijn. Maatwerk is noodzakelijk.

Degene die snel nog even gratis wil parkeren in Cardigan komt trouwens bedrogen uit. Er staan nieuwe automaten en het tarief is verhoogd van £ 2,20 naar £ 2,40.

Maatwerk in parkeerregulering is noodzakelijk

De roep om robuuste en objectieve data blijft



EN VERDER