



Politieke Markt 6 november 2013: inspraakreactie VCOD

Inz: parkeren en parkeertarieven

Eerst iets feitelijks. Omdat ik nog nooit op een achterdek van de Leeuwenbrug was geweest, ben ik vanmiddag naar de Leeuwenbruggarage gereden en daar naar het achterdek gezocht. Niet gevonden en zo mocht ik zonder te betalen weer uitrijden en dat gedurende wel 20 minuten. Onmiddellijk kwam de gedachte bij me op om altijd een tarief van bijvoorbeeld 50 eurocent te vragen ook al rijd je er direct weer uit. Daar zal vast al wel eens over nagedacht zijn. Op straat diende ik vanmiddag 50 eurocent te betalen voor 14 minuten (= 1euro per 28 minuten) ook al parkeerde ik maar 5 minuten. Waarom ook niet in de garages?

Na enig speuren vond ik het achterdek achter de Leeuwenbrug. Ik wist van het bestaan niet af. Met wat meer bekendheid, vermoed ik dat die parkeerplaatsen een veel hogere bezettingsgraad zullen hebben.

Dan het raadsvoorstel.

In zekere zin lof voor dit raadsvoorstel. Met het verminderen en terugdringen van het aantal bedrijfsvergunningen is gehoor geven aan de suggestie van het MKB.

Het verruimen van de tijd van flitsparkeren is op zich prima maar naar 48 minuten is onvoldoende. MKB en VCOD dringen er op aan dit tenminste tot een uur uit te breiden. Liever nog tot 1 1/2 uur, zoals in Zwolle.

Jaarkaarten betaald parkeren in gebieden met een relatief lage bezettingsgraad lijkt eveneens een goed idee.

Het voorstel om het tarief voor straatparkeren in het centrum met 7,3% te verhogen dient niet gevolgd te worden. Aanvankelijk wordt daarvoor de inflatie als volstrekt idioot argument aangevoerd. Verderop wordt als eigenlijk argument genoemd: investeringen en ambities uit het parkeerbeleidsplan (lees: vooral Sluisgarage) zijn anders niet haalbaar. Deze benadering stoelt op de onjuiste gedachte dat de parkeerexploitatie zelfdekkend dient te zijn.

De parkeerinkomsten lopen terug. Ook in Deventer. Het publiek let op de kleintjes. Denkend vanuit het idee van een sluitende/zelfvoorzienige parkeerexploitatie met grote toekomstplannen (ik zwijg over de 5 miljoen die uit de parkeerexploitatie naar de bouw van het nieuwe stadskantoor gaan) moeten de tarieven omhoog. Het effect zal zijn dat er publiek wegblijft en naar elders uitwijkt (bijvoorbeeld Twello met gratis parkeren). Waarom staat de Worp op zaterdag tjokvol? Precies!

Dus nog minder opbrengsten en nog hogere tarieven. Een onheilspellende negatieve spiraal.

Het parkeerbeleid, waaronder de tarieven, dient erop gericht te zijn de economische structuur en functie van de binnenstad te faciliteren en niet te ruïneren, aldus de heer Sprengers. De VCOD denkt daar precies zo over. Tariefsverhoging hoort niet bij de “rode loper” benadering. Tariefsverlaging draagt wel bij tot meer bezoekers aan de binnenstad. Dan bouwen we de Sluisgarage maar veel later en wordt de uitbreiding en renovatie van de Nieuwstraatgarage maar uit de algemene middelen betaald. En wordt er geen 645 duizend euro meer jaarlijks uit de parkeerexploitatie naar de algemene middelen overgeheveld.

Ja maar de tarieven in de (gemeentelijke) garages worden lager. Dat is niet juist. Die blijven gelijk; 38 minuten voor 1 euro. We hebben het dan over de Leeuwenbruggarage en de Wilhelminabruggarage. De ondermaatse Noordenbergpoortgarage wordt door de VVV al niet eens meer als parkeeraccomodatie genoemd.

Het is geen gemakkelijk onderwerp. Parkeren en bereikbaarheid moeten echter uit het keurslijf van een zelfdekkende exploitatie. Daarvoor zijn parkeren en bereikbaarheid een te belangrijke, essentiële, voorwaarde voor een economisch vitale en leefbare binnenstad.

Mr Harry Huiskes
Voorzitter VCOD