

# Van Hooijdonk: 'Minder auto's in de stad, 't kan bijna niet anders'



Wethouder Lot van Hooijdonk  
(GroenLinks).

FOTO MARNIX SCHMIDT



FOTO AD

## UTRECHT

PETER KOOP

Utrechters die wonen naast wijken waar betaald parkeren is ingevoerd, kennen het beeld maar al te goed: forenzen die hun auto gratis in hun straat neerzetten en met hun vouwfietsje naar het werk peddelen. Of mensen uit het centrum die er voor nop hun tweede auto komen stallen. Dat betekent soms bomvolle straten.

In liefst elf buurten waar dit probleem speelt, waaronder Ondiep, Tuindorp-Oost en Oog in Al, mogen bewoners zich deze maand uitspreken over de invoering van betaald parkeren.

„Het zijn wijken die grenzen aan gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd en waar de parkeerdruk hoger is dan 80 procent”, zegt verkeerswethouder Lot van Hooijdonk (GroenLinks).

„Dat betekent dat gemiddeld minimaal acht van de tien plekken zijn bezet. Als er betaald parkeren

wordt ingevoerd, zien we vaak dat die parkeerdruk weer afneemt.”

**Die parkeeroverlast is pas gekomen nadat in naastliggende wijken betaald parkeren is ingevoerd.**

„Dat is lang niet altijd het geval. Het komt ook voor, zoals in Rijnsweerd, dat werknemers van omliggende bedrijventerreinen er parkeren. Omdat er bij hun eigen bedrijf geen plek is, of dat er voor betaald moet worden. Ook dan kunnen bewoners vragen om een parkeerdrukmeting.”

**Is het niet het makkelijkste om dan meteen maar in de hele stad betaald parkeren in te voeren?**

„De gemeenteraad heeft besloten dat niet te doen, maar het van wijk tot wijk te bekijken. Ik voer dat beleid uit.”

**Maar wat zou u zelf het liefst willen?**

„Ik ga hier niet mijn persoonlijke opvattingen ventileren.”

**Nu leidt het beleid soms tot onrust tussen voor- en tegenstanders in wijken die grenzen aan gebieden met betaald parkeren.**

„Ik weet niet zeker of er wel zoveel onrust is. Ik denk dat wij heel goed kunnen uitleggen waarom er betaald parkeren is in de stad.”

**Waarom is dat dan?**

„Utrecht is een oude stad. Waarvan een groot deel van de wijken niet is berekend op het huidige autogebruik. De openbare ruimte is schaars. Die moet gedeeld worden met spelende kinderen, er moet ruimte zijn voor groen, voor plekken om elkaar te

ontmoeten. Natuurlijk begrijp ik dat mensen graag de auto voor hun eigen deur willen. Maar dat wil de buurman ook. Al die individuele wensen botsen wel eens met het algemeen belang. Ik ben aangesteld om dat publieke belang te dienen. En dat betekent dus dat ik het autogebruik moet reguleren.”

**Maar kunt u geen extra parkeerplekken creëren?**

„Ik denk dat niemand wil dat we de halve stad op de schop gooien om parkeerplaatsen aan te leggen. Bovendien zou het nóg meer verkeer aantrekken. Dat is niet goed voor de stad.”

**Zou een gratis vergunning voor bewoners niet veel pijn kunnen wegnemen?**

„Dan zouden er alsnog parkeermeters en handhavers moeten komen om bezoek van buiten of parkeren van forenzen te bekostigen. Dat betekent eigenlijk dat we het parkeren van bewoners zouden subsidiëren. Dat wil ik niet.”

**Verdiend de gemeente nu aan betaald parkeren?**

„Nee. In elk geval niet op het parkeren voor bewoners in de wijken. Aan de opbrengsten van bezoekers-parkeren in de binnenstad houden we wel over, vooral vanwege de hogere tarieven. Soms is het beeld wel eens dat de auto een melkkoe is. Dat is onzin. Het systeem is er om mensen te prikkelen om na te denken over het gebruik van de auto.”

**Werkt het beleid? Is het autogebruik afgenomen in wijken waar betaald parkeren is ingevoerd?**

„Dat weet ik niet. Wel zie ik dat de

parkeerdruk is afgenomen. Dat betekent dus dat er weer ruimte komt voor andere activiteiten. Zoals plek voor kinderen om te spelen."

**Het gevolg van parkeerbeleid kan zijn dat tweeverdieners met kinderen de stad uit trekken.**

„Als je graag in een oude stad als Utrecht wil wonen, heeft dat consequenties. Eén daarvan is dat parkeerruimte schaars is.

Door betaald parkeren in te voeren, geven we een signaal af dat aan het gebruik van openbare ruimte een prijskaartje hangt."

**Met het mogelijke gevolg dat de bevolkingssamenstelling in de stad wijzigt.**

„Die verandert voortdurend, dus dat zou ik ook helemaal niet zo erg vinden. Daarnaast vraag ik me af of het werkelijk zo is. Neem bijvoorbeeld de Veilinghaven. Die is niet per se gebouwd voor gezinnen met kinderen.

En toch zien we dat ze er gaan wonen. Niet omdat er nu zoveel parkeerruimte is. Wel omdat ze op steenworp afstand van het beste station van Nederland wonen."

**Is dat de toekomst, een stad met minder auto's?**

„Het kan bijna niet anders. Kijk bijvoorbeeld eens in de Julianaweg in Hoograven. Een prachtige straat met een mooie groene middenberm, waar kinderen graag spelen.

Maar doordat er zoveel auto's zijn, staat die middenberm vaak vol. Dat willen de bewoners natuurlijk liever ook niet. Daar zou nu dus het gesprek tussen bewoners op gang moeten komen over het delen van auto's.

Omdat ze dan zelf ook gaan zien dat er echt iets aan de parkeerdruk moet worden gedaan."