

D'r op of d'r onder

Wat gebeurt er als we niks doen aan de parkeerproblemen in Oud Zuid? Waar moeten auto's dan parkeren als ze niet allemaal meer op straat mogen staan? Moeten bezoekers hun auto maar aan de rand van de stad parkeren? Gaat de middenstand dan niet binnen de kortste keren naar de knoppen? Over deze vragen discussieerden op 26 januari politici en vertegenwoordigers van betrokken organisaties in de Oranjekerk in de Pijp met elkaar. De discussie was georganiseerd door de werkgroep Verkeer De Pijp en werkgroep Toegankelijkheid Oud Zuid. Hieronder volgt een verslag.

Stedenbouwkundige, emeritus professor Boudewijn Bach hield als inleider een warm pleidooi voor een ander gebruik van de openbare ruimte. Volgens hem versterkt een kwalitatief hoogwaardig ingerichte omgeving zowel de leefbaarheid als ook de economische functies. De straat is nu één grote stallingsplaats voor auto's en fietsen terwijl het volgens hem in de eerste plaats een ontmoetingsruimte zou moeten zijn. Een prettige omgeving trekt ook meer 'klanten' en is daardoor stimulerend voor de economische bedrijvigheid. Hij waarschuwde voor het naderende stedelijke parkeerinfarcit omdat niet alleen het autobezit nog meer zal toenemen maar omdat ook ouderen langer zelfstandig willen blijven functioneren en daarvoor de auto hard nodig zullen hebben. Als deze trends doorzetten zonder dat er wordt ingegrepen gebeurt wat niemand wil: de boel staat helemaal vast en niet op een erg prettige

manier. Het is daarom nú het moment voor grote structuurdadens i.p.v. ad hoc oplossingen. Ook vanuit de VROM-raad wordt gewezen op de noodzaak van investeringen in dit soort lange termijn projecten.

In ieder geval van de straat af

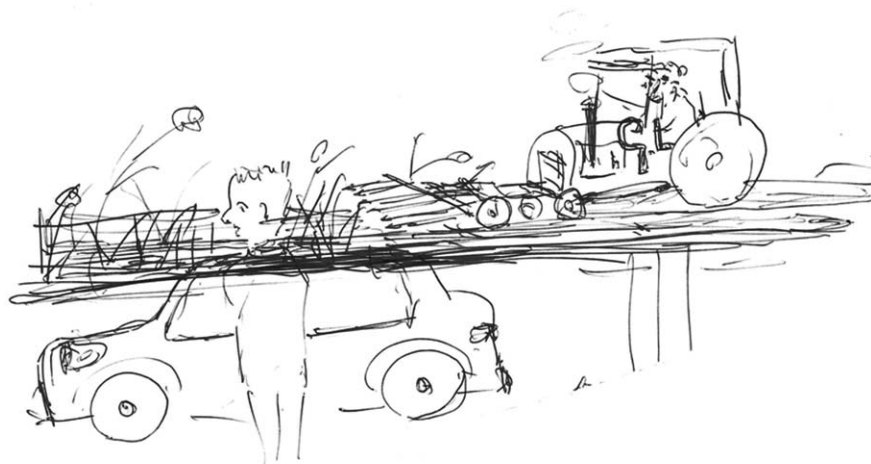
Maar daarvoor moet wel ruimte gemaakt worden in met name die buurten waar geparkeerde auto's relatief veel openbare ruimte in beslag nemen. Velen zien ondergronds parkeren als de oplossing. Bach geeft aan dat het niet uitmaakt waar je die auto's laat, als ze maar van de straat af zijn. Inpandig parkeren, b.v. een parkeergarage bovengronds, is een veel goedkoper alternatief voor ondergrondse parkeergarages. En als je dan toch zo nodig ondergronds wilt gaan, dan alsjeblieft wel een mechanische parkeervoorziening want die is veel sociaal veiliger. Bach pleit ervoor om in diezelfde beweging het fietspar-

keerprobleem ook maar mee te nemen. Met het oplossen van de parkeerproblematiek komt op termijn de verbetering van het stedelijk woon- en werkmilieu in zicht. In de stedelijke concurrentieslag is volgens hem buurt-identiteit een van de sterke troeven. Een levendig, gevarieerd en ruimtelijk interessant stedelijk karakter dat vele bewoners aanspreekt en duizenden toeristen trekt, moet behouden blijven. Tegelijkertijd zijn er natuurlijk grote voordelen te behalen op het gebied van het milieu en volksgezondheid.

Bach heeft ons met zijn voordracht een scala aan oplossingen en denkrichtingen aan de hand gedaan, teveel om ze hier allemaal uit te werken. Hij hintte bijvoorbeeld op het meeliften met de te verwachten stedenbouwkundige *boom* rondom toekomstige metrohaltes. Hij wees in dit verband ook op de kansen die het stadsdeel heeft om de op die locatie te verwachten investeringsexplosie uit te buiten. (Mede)financiering van parkeergebouwen door de woningbouwverenigingen is volgens hem ook een mogelijkheid om met het inzetten van hun 'durf'-kapitaal de wijk weer toekomst te geven. Woningbouwverenigingen hebben van ouds namelijk een sociale functie!

Ont-idiologisering

Na enkele reacties vanuit het panel, bestaande uit een vertegenwoordiger van de ondernemers van de Albert Cuypmarkt, de portefeuillehouder Openbare Ruimte Paul van Grieken en Martine des Tombe namens de Stichting Gehandicapten Overleg Amsterdam, zijn de bijna 50 aanwezige bewoners, ondernemers en politici met elkaar in discussie gegaan. Tot slot vroeg de avondvoorzitter Fred Gersteling om een afsluitende reactie aan GroenLinks wethouder Paul van Grieken, VVD raadslid Emile Jaensch en PvdA raadslid Jan



Witting. Veel verschil van mening was er niet te ontdekken. Samenvattend kan gezegd worden dat alle fractiespecialisten vinden dat er niet alleen een structurele oplossing voor het parkeerprobleem gevonden moet worden, maar dat dat ook op korte termijn moet gebeuren. Omdat er ook al in de vorige collegeperiode veel aandacht is geweest voor het vinden van oplossingen voor (ondergronds)parkeren, zijn er - voor zover wij weten- nu al door vier fracties parkeernota's geproduceerd. Allen spraken hun waardering uit voor de open discussie en de door Professor Bach aangedragen ideeën. Tussen de VVD en de PvdA en ook andere partijen zal nog wel verder gesproken moeten worden over de compensatie van de plekken die in de openbare ruimte verdwijnen. Niemand ging diep in op negatieve effecten van ondergronds bouwen of - om nog maar 's een heikel punt te noemen - de voorgestelde verhoging van de parkeergelden. Men slaagde er deze avond zodoende in om dicht bij het onderwerp te blijven. Een treffende reactie was dat de verhelderende discussie het onderwerp parkeren 'ge-ont-idiologiseerd' heeft.

Variatie, efficiëntie en snelheid

Wethouder Paul van Grieken zei verheugd te zijn dat iedereen zich unaniem heeft uitgesproken voor een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. Hij is een groot voorstander van het aanbieden van een gevarieerd aanbod aan vervoersalternatieven aan bewoners en bezoekers van de buurt. Zodoende kan iedereen gebruik maken van het transportmiddel dat het beste bij hem of haar past. Hij wil werken aan een efficiënt gebruik van buurtgarages voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Op een kritische vraag hoe lang dit allemaal nog gaat duren antwoordde hij dat de ambities groot zijn, en dus dat er wel snel met voorstellen gekomen zal worden.

Lilian Voshaar
Joris Marsman

Kanttekeningen bij de parkeerdiscussie

Oit besloten de Amsterdammers per referendum, dat de stad, vanwege het autoverkeer onleefbaar, autoluw zou worden.

De volgende maatregelen werden voorgesteld:

- Autoaantrekkende bedrijven naar de randen van de stad. Dit is voor een groot deel gerealiseerd.

- Een goed Openbaar Vervoer. Helaas komt het accent meer te liggen op snelle lange verbindingen dan op fijnmazigheid. Het gevolg is dat ouderen er steeds minder mee uit de voeten kunnen .

- Een voortvarend fietsbeleid. Met vereende krachten zijn goede fietsvoorzieningen zoals vrijliggende fietspaden overal in de stad gerealiseerd. Het is echter zaak om te werken aan de zwakke schakels zoals slechte omleidingen bij wegwerkzaamheden, gevaarlijke oversteekpunten, onveilige situaties op 50-km wegen zonder vrijliggend fietspad, ladende en lossende auto's op de fietsstrook. Het is belangrijk om zoveel mogelijk mensen op de fiets te houden en anderen er toe te verleiden om ook te gaan fietsen. Tenslotte is fietsen in onze mooie stad leuk en gezond!

- Park and Ride voorzieningen aan de randen van de stad. Hierin kan nog veel ruimer voorzien worden. Een goede samenwerking met het OV is noodzakelijk. En last but not least:

- Parkeermaatregelen. Door parkeren van niet-bewoners te begrenzen is het mogelijk gebleken het aantal autokilometers in de stad te doen afnemen. Wie de stad nog gekend heeft in de 60-er en 70-er jaren weet hoezeer het leef- en (lucht)klimaat verbeterd is. In de 80-er jaren bogen de werkgroepsleden zich mede over de statistieken van parkeerdruk en parkeerbehoefte. De maatregelen in de binnenstad maakten dat de parkeerdruk zich steeds meer naar de randen verplaatste - als een olievlek - totdat de hele stad onder parkeerbeheer viel.

Parkeermaatregelen als instrument voor het leefbaar houden van de stad wat betreft ruimte, lucht en veiligheid lijkt wel op de achtergrond te zijn geraakt. Het ziet er wel eens naar uit dat parkeerbeleid vooral gezien wordt als een soort opbergprobleem. Vandaar dat voorgesteld kan worden om het aantal parkeerplaatsen te vermeerderen (PvdA en VVD). De PvdA spreekt zelfs van "vraag en aanbod". En dat terwijl in elke bewoner een Piggelmee schuilt die het liefst z'n beide auto's uiteindelijk vlak voor de voordeur heeft om gemakkelijk boodschappes te kunnen doen en droog over te komen!

De VVD (die in zijn parkeernota een gedegen statistische en economische uitwerking geeft) juicht het principe toe dat voor twee ondergrondse parkeerplaatsen slechts één verdwijnt boven de grond. Wel heeft ze er bezwaar tegen als parkeren alleen doenlijk is voor rijkere bewoners.

Groen Links houdt een uitgebreid pleidooi voor een groene openbare ruimte, een verblijfsruimte voor jong en oud. Wel lijkt het of bij al dat groen het links in de verdrukking komt: wie persé auto wil rijden moet daar maar flink voor betalen! Geld als selectiemiddel. Gaan we terug naar de auto als statussymbool? (Trouwens, zo gaat het al een beetje: in onze buurt rijden benzineverslindende en luchtvervuilende SUV's, waarvan de berijders niet terugdeinzen voor parkeerboetes).

Laten wij hopen dat er binnen niet al te lange tijd iets goeds te voorschijn komt uit de discussie tot heil van ons stadsdeel.

Corlies Bosma

De parkeernota's van de 4 partijen zijn te vinden op hun website:

- <http://www.groenlinks-oudzuid.nl>
- <http://www.amsterdam-oudzuid.pvda.nl>
- <http://www.xs4all.nl/~davdree/> (VVD)
- <http://www.stemvoz.nl>