

Amsterdamse plannen autoluwe binnenstad leiden tot problemen

In veel gemeenten bestaan plannen voor het autoluw maken van de binnenstad. Bij de ondernemers overheerst echter de vrees dat daardoor minder publiek naar de winkels zal komen. In Amsterdam heeft de Vereniging Amsterdam City (VAC) laten onderzoeken wat de gevolgen zullen zijn van de huidige plannen voor een reductie van het autoverkeer.

ED SLOTBOOM*

Het onderzoek *Convenant: Confrontatie of Compromis?* is gehouden naar aanleiding van het in 1991 tussen de gemeente en het bedrijfsleven afgesloten convenant, waarin is afgesproken dat de diverse belanghebbenden alles in het werk zullen stellen om het economisch draagvlak van het (kern)winkelapparaat in de binnenstad in stand te houden.

Het onderzoek heeft vooral betrekking op de gevolgen van het enkele maanden geleden door de gemeente Amsterdam gepresenteerde Verkeers- en Inrichtingsplan (VIP), waarin de plannen staan voor het autoluw maken van de Amsterdamse binnenstad. Het onderzoek heeft uitgewezen dat het economisch klimaat nu reeds verslechtert.

PARKEREN

Een van de belangrijkste instrumenten om het autoverkeer terug te dringen is een vermindering van het aantal parkeerplaatsen. In de gehele binnenstad moet een reductie van het aantal parkeerplaatsen met gemiddeld 26% leiden tot 30% minder verkeer. Rond het kernwinkelgebied zal maar liefst 40% van het aantal parkeerplaatsen verdwijnen. In het convenant is vastgelegd dat parkeerplaatsen op straat pas worden opgeheven, nádat daarvoor vervangende parkeerruimte in parkeergarages is gerealiseerd.

De onderzoekers tonen echter aan dat het beleid niet voldoet aan dit uitgangspunt. Reeds nu verdwijnen parkeerplaatsen op straat. Deze verliezen zullen pas gecompenseerd worden als de geplande parkeergarages gereed zijn. Het merendeel daarvan is echter op zijn vroegst over vijf jaar gereed. De gesta-

te afname van het aantal parkeerplaatsen in de tussentijd zal leiden tot meer zoekverkeer van parkeerders. Dit staat in schril contrast tot de in het VIP beoogde vermindering van het aantal afgelegde kilometers en brengt bovendien de economische basis van het kernwinkelapparaat in gevaar.

GARAGES

Het grootste deel van de nieuw te bouwen parkeergarages is gepland langs de Singelgracht, de gracht die de binnenstad omsluit. Deze garages moeten zorg dragen voor de opvang van bezoekers aan de rand van de binnenstad. Een aantal van deze garages zal deze functie echter niet kunnen vervullen. Daar leidt het in de directe omgeving opheffen van parkeerplaatsen op straat ertoe dat alle in de garages beschikbare ruimte door bewoners gebruikt wordt.

In enkele gebieden zal zelfs onvoldoende parkeerruimte resteren voor bewoners. Ook dit leidt tot meer verkeer van automobilisten die op zoek zijn naar een parkeerplaats. Bovendien zal een overloop van parkeerders naar aangrenzende gebieden ontstaan, waardoor de parkeerdruk aldaar toeneemt.

VERKEER

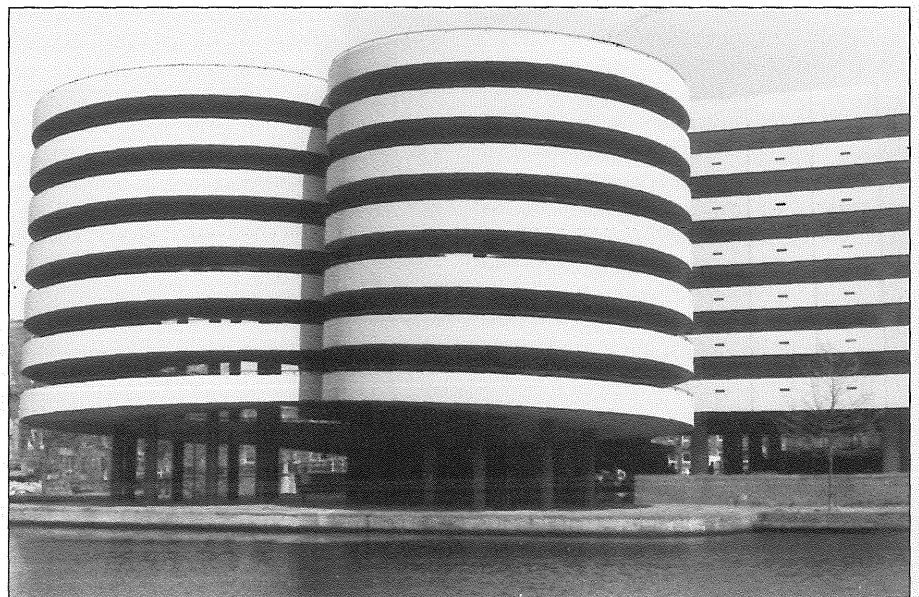
Volgens het VIP zullen het instellen van eenrichtingsverkeer op de aan- en afvoerwegen en het aanleggen van de zogenaamde Stadshartlus eveneens een verkeersreductie tot gevolg hebben. De maatregelen zullen echter niet overal het gewenste effect sorte-

ren. De onderzoekers concluderen dat het instellen van eenrichtingsverkeer op aan- en afvoerwegen weinig zal bijdragen aan een vermindering van het autoverkeer. Aan het functioneren van de Stadshartlus, de enige route die het door de binnenstad rijdende verkeer nog zal kunnen volgen, wordt in het onderzoek ernstig getwijfeld, aangezien de route op een aantal punten veel te smal is en zeer snel zal dichtslibben.

In de binnenstad staat bovendien nog een aantal zeer grootschalige nieuwbouwprojecten op het programma, zoals de aanleg van de Noord-Zuidlijn. Voor deze projecten zal de straat op een aantal plaatsen voor langere tijd open moeten, waardoor de beoogde verkeerscirculatie voorlopig niet zal functioneren. Een echte verbetering van de doorstroming valt pas te verwachten als de Noord-Zuidlijn gereed is, maar dat zal pas het geval zijn rond het jaar 2005.

Wanneer de gemeente het autoluwe beleid voortzet zonder tijdig parkeergarages te bouwen, transferia aan te leggen, het openbaar vervoer te verbeteren en het fietsgebruik en andere vormen van vervoer te stimuleren, zal het economisch draagvlak van de binnenstad drastisch verslechteren, aldus de onderzoekers. Van de intentie in het convenant om het kernwinkelapparaat te versterken blijft dan niets over.

*Redactie AGORA



Bestaande garages in de binnenstad zijn nu al vaak vol; nieuwe garages zullen pas over minimaal vijf jaar gereed zijn. Foto: Birgitt Truijens