



Parkeernota rept niet over ideeën ondernemers

Zomaar een vrije parkeerhaven in rijden op het moment dat je op je bestemming arriveert? Dat overkomt niet veel - zakelijke - bezoekers of bewoners van Amsterdam. Meestal neemt het tijd. De gemeente Amsterdam stelt in haar Parkeernota van januari 2000 een aantal oplossingen voor. Ondertussen lanceren ook vindingrijke ondernemers alternatieven om een parkeerplek voor hun klanten en leveranciers te creëren of te behouden.



1. Inrijden vld auto en scannen vld afmetingen.



2. Verticale lift brengt auto naar gewenste verdieping.



3. Transport d.m.v. carrier naar uiterste positie.



4. Auto staat in Parkomat geparkeerd.



5. Carrier plaatst de auto op de lift t.b.v. uithalen auto.



6. Auto wordt via draaitafel in uiterste richting gevotend.



7. Auto is gepositioneerd om uit te rijden.

"Ik zit hier midden in het centrum, dus ik zie het gebeuren dat mensen eindeloos naar een parkeerplaats zoeken," zegt Ab Kooij, eigenaar van de bekende Amsterdamse rederij. In 1992 bedacht hij samen met architect Gijs van Thienen een alternatief voor het tekort aan parkeergelegenheid. Hun plan was een reactie op de uitslag van het referendum van maart 1992: het autoverkeer in de binnenstad moest beperkt worden. "Het was de tijd van de autoluwe stad en de gemeente Amsterdam had toen geen oren naar uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Wij bedachten een ondergronds systeem met transportliften waar je de auto in kon zetten om hem weg te laten brengen. Deze ondergrondse garage moest onder het Amstelwater komen, vanaf de Schreierstoren tot aan het Doelenhotel. Er was plaats voor 3500 auto's. De financiële en bouwkundige kant hadden we helemaal doorgerekend en uitgetekend. Groot voordeel was dat er op de grachten geen bebouwing is waar je bij de aanleg van de garage rekening mee moet houden. En als alles klaar is, dan zie je er niets van. Dit plan zou dus ook het mooie stadsbeeld niet verstoren." Brigitte van de Berg van de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam benadrukt dat niet alle garages gemeentelijke garages zijn. Zij bevestigt dat de mogelijkheid van parkeren onder de grachten onderzocht wordt, maar dit onderzoek verkeert in een prille en voorverkennende fase. De nieuwe Parkeernota (januari 2000) rept er met geen woord over. Kooij is overigens niet de enige ondernemer die een

parkeerplan heeft ontwikkeld. Piet Kranenberg, oud-topman bij Heineken en Amstel Bier, heeft het idee een garage onder Artis te bouwen, maar wil met zijn plan nog niet naar buiten treden.

Noodzakelijk of niet?

'Parkeren is manoeuvreren', is de titel van deze recente parkeernota van de gemeentelijke Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (IVV). "Het parkeerbeleid is erop gericht de stad leefbaar en bereikbaar te houden. Het doel is dat 'het niet noodzakelijk autoverkeer', het woon-werkverkeer, afneemt. Tegelijkertijd is er voor het noodzakelijk autoverkeer, zoals vrachtverkeer, meer parkeerruimte. Door betaald parkeren is er dertien procent minder autoverplaatsingen in de binnenstad. Betaald parkeren is succesvol gebleken en zal dus worden uitgebouwd. De huidige indeling in drie tariefsgebieden blijft gehandhaafd." Parkeren in het stadshart blijft duurder dan daarbuiten.

De gemeenteraad neemt in juni 2000 een definitief besluit. In de voorliggende parkeernota stelt wethouder Verkeer, Frank Köhler, voor het aantal autokilometers binnen de regio te beperken en de parkeeroverlast te verminderen. Effect hiervan moet minder stank- en geluidsoverlast zijn en een grotere verkeersveiligheid. Een van de maatregelen om deze doelen te verwezenlijken is het verhogen van de parkeertarieven. Want: 'uit onderzoek blijkt dat tariefsverhogingen leiden tot een directe vermindering van het autoverkeer.' Bij het ter perse gaan van dit artikel, stond een inspraakavond voor de deur die inmiddels mogelijk wijzigingsvoorstellen op heeft geleverd. Half mei 2000 zal een hoorzitting worden gehouden waar ook ondernemers een reactie op de parkeernota kunnen geven.

Frits Riechelmann (dienst IVV) legt de nadruk op het terugdringen van het aantal autokilometers en een efficiënter gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen. Het aandeel in de totale verkeersdeelname van de verschillende groepen gebruikers - woon-werkverkeer, winkelend publiek en zakelijk verkeer, bijvoorbeeld - wordt met regelmaat gemeten. Daardoor is voor de gemeente Amsterdam komen vast te staan dat het een aanzienlijke ontlasting betekent als de bewoners voor hun woon-werkverkeer een alternatief voor de auto gaan gebruiken.

Het Nunspeetse bedrijf Aarding heeft de zogeheten Parkomat: een automatische parkeerinstallatie die ondergronds kan worden aangelegd. Een dergelijk systeem zou volgens architect Gijs van Thienen ook in Amsterdam kunnen worden gebruikt.

(Illustraties: Aarding Parkeersystemen)

Annemariëke Weber