

De binnenstad autovrij?

"Binnenstad autovrij", roepen bewonersgroepen al jaren, als reactie op de overlast van het almaar groeiende autoverkeer. Niet alleen de leefbaarheid van de binnenstad wordt bedreigd door opstoppingen en parkeeroverlast; met auto's die meer stilstaan dan rijden neemt ook de bereikbaarheid af. Is auto-beperkend beleid het juiste antwoord op dit probleem?

Vele bewoners en bezoekers vinden van wel. Niet alleen het Amsterdamse referendum leverde een uitspraak voor een 'auto-luwe' binnenstad op; ook bij enquêtes elders bleek een meerderheid vóór uitbreiding van autovrije zones¹. Heel wat gemeenten overwegen dan ook autobeperkende maatregelen, maar vaak vinden zij daarbij de middenstand op hun weg, vrezend dat de bereikbaarheid alleen maar slechter wordt en de klanten naar de concurrent met parkeerplaatsen rijden.

Bereikbaarheid is van levensbelang voor de detailhandel. Maar niet alleen bereikbaarheid per auto, maar ook per fiets of met de tram. Bovendien worden weinig bedrijven bezocht *omdat* ze makkelijk bereikbaar zijn. Klanten wegen de moeite om ergens te komen af tegen het nut dat een bezoek oplevert. Dat nut komt voort uit de aankoop in de winkel, en uit de kwaliteit van de omgeving. Omdat ruimte schaars is moet er gekozen worden: waar auto's parkeren kun je niet op een bankje zitten, waar auto's rijden hebben fietsers minder ruimte. Het belang van de verschillende aspecten verschilt per soort bedrijf: voor modezaken en (toeristische) horeca is verblijfskwaliteit van groot belang, voor een meubelzaak de parkeerplaats voor de deur. De mate waarin het één ten koste gaat van het ander verschilt per locatie: in de oude stad met smalle straten zijn geparkeerde auto's al snel hinderlijk voor voetgangers; dit probleem is kleiner bij 'op autoverkeer gebouwde' locaties.

Hoe kunnen auto-beperkende maatregelen in binnensteden nu beoordeeld worden? Er is een verschil tussen hoeveelheids- en prijsbeleid. Betaald parkeren leidt ertoe dat publiek dat eenvoudig kan uitwijken naar een winkel met gratis parkeren, dat ook zal doen. Maar de locatie blijft bereikbaar voor automobilisten die er geld voor over hebben, zodat winkels met unieke kenmerken en zakelijk verkeer er weinig nadelen van hoeven te ondervinden. De verblijfskwaliteit wordt echter niet veel beter. De parkeerplaatsen blijven immers ruimte opeisen, en vanwege de kortparkeerders neemt het aantal verkeersbewegingen toe. In de binnensteden weegt dit nadeel zwaar, zodat dit beleid vooral geschikt is voor de rand van de stad, waar parkeerruimte kostbaar is maar de verkeersafwikkeling weinig problemen oplevert.

Het onttrekken van schaarse ruimte aan het autoverkeer (hoeveelheidsbeleid), vermindert wel de bereikbaarheid per auto. Dit beleid is passender voor de binnensteden: waar weinig ruimte is, is de auto geen efficiënt vervoermiddel (bus of fiets hebben een veel grotere toevoercapaciteit) en bovendien

worden binnensteden bezocht vanwege de verblijfskwaliteit (gezelligheid, monumenten), waar autoverkeer een negatieve invloed op heeft.

Het effect van verkeersmaatregelen op de omzet van de binnenstedse middenstand blijkt niet eenduidig vast te stellen. De gevolgen lopen uiteen, en het zijn vooral de winkels met grote consumptiegoederen die te lijden hebben. In gebieden waar de omzet negatief beïnvloed werd, wordt dit effect na verloop van tijd minder². Dit duidt op aanpassing aan de nieuwe situatie. Aanpassing van het publiek betekent dat men een andere vervoerswijze kiest, of een grotere loopafstand voor lief neemt. Aanpassingen van bedrijven kunnen bestaan uit veranderingen in het assortiment: postkantoren die in een autovrij gebied terecht kwamen zijn zich gaan richten op de consumentenmarkt in plaats van de zakelijke markt³, en een slagerij die meer recht wil doen aan de recreatieve winkelfunctie kan zich omvormen tot traiteur.

Niet alle bedrijven zullen zich kunnen aanpassen aan een autovrije situatie. Dan blijft de mogelijkheid van verplaatsing, waardoor in de binnensteden ruimte ontstaat voor anderen, die baat hebben bij de 'autovrijheid'. Uit het succes (grote drukte, hoge huren) van straten die al lang autovrij zijn, zoals de Leidse Haarlemmerstraat of de Maastrichter Wolfstraat, valt af te leiden dat een dergelijke herstructurering zich heeft voorgedaan. Dit geldt ook in pionier-gemeente Groningen: de auto-luwe binnenstad wordt daar opgezocht door kleinere, dienstverlenende bedrijven.

Dit alles betekent niet dat auto-werend beleid zonder risico's is. Er is altijd het gevaar dat consumenten uitwijken naar een ander winkelcentrum. Een herstructurering kan lang duren en kostbaar zijn. De risico's van het beleid worden kleiner naarmate verkeersbeleid beter geïntegreerd is met een visie op de binnenstad. De unieke kwaliteit van deze locatie kan versterkt worden door de openbare ruimte te verbeteren. Bedrijven en publiek kunnen geholpen worden bij de noodzakelijke aanpassing, door voorlichting, begeleiding bij het opzetten van een bezorgdienst of het aanleggen van fiets- en openbaar vervoer-voorzieningen. Bedrijven die zich desondanks niet meer thuisvoelen in de binnenstad, kunnen voor een gemeente behouden blijven wanneer er andere, auto-vriendelijker vestigingsmogelijkheden zijn. In de binnensteden, vaak gebouwd lang voordat er auto's reden, ontstaat dan ruimte voor bedrijvigheid die past bij de ruimtelijke structuur en gebruik maakt van de comparatieve voordelen van deze locatie.

E.S. Pelle

1. *Binnenlands Bestuur*, 5 november 1993, blz. 24-25.

2. Gegevens afkomstig uit verschillende onderzoeken. Zie: *Parkeren en mobiliteit*, september 1993, NEI, *Economische effecten van het mobiliteitsbeleid*, Rotterdam, 1993, en *Binnenlands Bestuur*, 5 november 1993, blz. 24-25.

3. NEI, 1993, blz. 20.