



"Met de Wijkbewoners Verkeersbeleid maken"

forumdiskussie in de Pieterskerk op maandag 3 februari
1992, aanvang 20.15 uur, ingang Pieterskerkhof 1A

Parkeren & Verkeren



- indammen?
- vrijheid blijheid?
- compromissen?

Diskussie op basis van stellingen. Alle wijkbewoners zijn van harte welkom om te komen reageren op de visies van de forumleden, bestaande uit enkele medebewoners en wethouder van verkeer Walenkamp!

Uw wijkbestuur hoopt zo een beter beeld te krijgen van de standpunten van de wijkbewoners omtrent de lasten en lusten van parkeren en verkeer. Deze standpunten zullen "vooraf" meegegeven worden aan beleidsmakers en "achteraf" onze toetsstenen zijn voor het verkeersbeleid van de gemeente.

De Vereniging voor Pieters- en Academiewijk en Levendaal-west stelt zich ten doel de bevordering van de leefbaarheid en het welzijn van de wijk en haar bewoners in de ruimste zin van het woord. Uitgangspunt bij haar werkzaamheden is het streven naar betrokkenheid van de wijkbewoners bij het ontplooiën van initiatieven. Zo staat het in de statuten, die opgemaakt zijn in 1984.

In 1992 proberen we datzelfde doel en datzelfde uitgangspunt nog steeds te hanteren, maar toch heb ik het gevoel dat er sindsdien veel veranderd is.

In 1984 leek er nog van alles te kunnen en de verhoudingen waren toen duidelijker: gemeente en bewoners hadden een verschillende kijk op de wereld.

De vragen zijn nu grimmiger geworden: het verkeersvraagstuk -en dan vooral het parkeervraagstuk- verdeelt de gemoederen. Niet alleen hebben gemeente en bewoners niet altijd parallelle belangen, maar bewoners verschillen onderling ook fors van mening. En nog sterker: je kunt je zelfs met jezelf in discussie voelen als het gaat om de vraag hoe we het parkeerprobleem te lijf moeten gaan.

Het zijn vragen die we al jaren voor ons uit schuiven, maar nu wethouder Walenkamp ernst lijkt te maken met ombuiging van de situatie waar we aan gewend zijn naar iets anders, nu zullen we toch ook moeten weten wat we willen. Als we invloed willen uitoefenen, tenminste.

Wat in de statuten heet "ontplooiën van initiatieven" zou ik voor 1992 willen vertalen in "invloed uitoefenen".

Er wordt wel eens getwijfeld aan de invloed die de individuele burger kan uitoefenen, zelfs als hij zich verenigt in bijvoorbeeld een wijkvereniging. Ik denk dat dat veel meer is dan er meestal uit komt. De moeilijkheid is dat je niet zo gemakkelijk met een groep burgers tot een zelfde standpunt komt. Vaak blijf je in halve en zachte standpunten hangen.

Het parkeervraagstuk is vrijwel onoplosbaar, moeten wij vrezen. En de belangen van bewoners zijn zeer verschillend. Het gaat zelfs zover dat je als bewoner twee standpunten tegelijk kunt hebben, die nog aan elkaar tegengesteld zijn ook. We kunnen dus rustig aannemen dat we het onderling niet eens zullen worden en dat iedere visie van de wethouder op minstens zoveel tegenstanders als voorstanders kan rekenen. Heeft het dan nog zin om een avond te praten?

Ik denk dat het juist nu hard nodig is om dat te doen. We hebben aan de ene kant alle informatie nodig die we kunnen krijgen. Als we elkaar en de wethouder niet informeren over effecten van een bepaald beleid -effecten die misschien niet waren voorzien- dan bewijzen we de stad en ons zelf een slechte dienst.

Aan de andere kant zullen we waarschijnlijk niet meer tot oplossingen kunnen komen die niet ingrijpend zijn. Het is goed om dan te weten hoe onvermijdelijk de ingreep was.

De leefbaarheid van de binnenstad is namelijk niet alleen iets wat door anderen dan bewoners moet worden onderhouden, er zit ook een groot stuk eigen verantwoordelijkheid, namelijk de bereidheid om spelregels daadwerkelijk na te leven. Begrijpen waarom ze er moeten zijn, maakt het gemakkelijker om erin te geloven.

Afra Wamsteker, voorzitter

=====

Het Forum wordt voorgezeten door **mr. P. Olivier**, o.a. voorzitter van de Monumentencommissie en de Monumentenbeheerscommissie.

Leden zijn:

J.L.I.M.V. Walenkamp, wethouder van o.a. Economische Zaken en Verkeer

H.S.J. van der Zee, restauranthouder/bewoner

ing. K.G.A. Burgy, directeur bouwbedrijf/bewoner

mw. Y. Deutekom, bewoonster

mr. R. Lever, advocaat

Stellingen als voorzet voor de forumdiskussie op 3 februari 1992 over de verkeersperikelen van de Pieters- en Academiewijk en Levendaal-West; juist of niet juist?

Kursief: dilemma's bij de keuzes tussen vrijheid en bereikbaarheid enerzijds en schoonheid en leefbaarheid anderzijds

❖ 1 "Autovrije buurten worden tweederangs buurten, de middenstand gaat terziele"

Nee: het is in Nederland niet meer zo dat het autobezit duidelijk standgebonden is; mits goed uitgevoerd, kan autovrije straten juist extra allure verschaft worden.

Nee: toen de Haarlemmerstraat autovrij zou worden, voorspelden KvK en winkeliers het wegwijnen van het Leidse winkelhart; het tegendeel bleek plaats te vinden.

Ja: sommige winkel- en horecabranches zullen inderdaad niet gedijen als auto's niet dichtbij kunnen komen.

❖ 2 "Er is hier een gulden middenweg mogelijk tussen bereikbaarheid en leefbaarheid"

Nee: het middeleeuwse stratenplan leent zich niet voor het gemotoriseerde verkeer, ondanks het dempen van grachten, de verkeersdoorbraken en de kaalslagterreintjes, dus zonder vergaande beperkingen is het met gemotoriseerd verkeer niet leefbaar te maken.

Nee: beperking en versnippering van parkeergelegenheid leidt tot zoekverkeer en ongeoorloofd parkeren (blokkeren), eenrichtingverkeer leidt tot rondrijden, barrières tegen sluipverkeer leiden tot ongehoorzaamheid en daarmee tevens tot gevaar (tegen de geoorloofde richting in rijden).

Ja: misschien zijn de ingrijpendere alternatieven toch minder aantrekkelijk.

Ja: er moeten toch al uitzonderingen worden gemaakt t.b.v. alarmverkeer, leveranciers, aannemers, etc.

❖ 3 "Er is hier vooral een Parkeerprobleem"

Ja: autoverkeer is hier vooral bestemmingsverkeer naar of van parkeerplaatsen.

Ja: schaarste en versnippering van parkeergelegenheid leidt tot zoekverkeer.

Ja: op de ±670 woonhuizen en ±570 kleine wooneenheden (vooral studenten) van de Pieterswijk is het aantal parkeervergunningen gestegen tot boven de 900 en het aantal langparkeerplaatsen gedaald tot onder de 700; er is een accent-verschuiving ten gunste van bezoekers (kortparkeerplaatsen) en ten koste van bewoners; per kortparkeerplaats wordt dagelijks meer af- en aangereden dan per langparkeerplaats, dus de verkeersdruk stijgt!

❖ 4 "Parkeergarages zijn het alternatief"

Nee: de meeste bewoners/bezoekers zijn niet bereid om enkele honderden meters te lopen.

Nee: parkeergarages zijn duurder dan parkeervergunningen.

Nee: parkeergarages zijn onaangenaam en, vooral 's avonds/'s nachts, sociaal onveilig.

Ja: indien parkeren op straat ook voor langparkeerders duurder wordt dan in de garages en effectieve maatregelen tegen de (gevoelsmatige en daadwerkelijke) onveiligheid worden getroffen.

❖ 5 "de bussen moeten uit de Breestraat"

Nee: er is voor de streek-/stadsbussen geen alternatieve route; juist bij terugdringen van de auto moet het openbaar vervoer eerder verbeteren dan verslechteren.

Ja: met de auto's eruit, maar de bussen niet, verbetert de leefbaarheid niet genoeg.