

MANIFEST AMSTERDAM AUTOLUW

25 mei 2009

Autoluw beleid vanaf 1970 en beleidsluwte na 2000

Amsterdam heeft vanaf de jaren zeventig vooropgelopen in de ontwikkeling naar een autoluwe binnenstad. Denk aan experimenten als de witkar en het afblazen van grote verkeersdoorbraken zoals door de Lastage. Op grote schaal zijn vrije trambanen geïntroduceerd ten koste van het autoverkeer. Er kwamen meer fietspaden en fietsstroken.

In 1992 koos de Amsterdamse bevolking bij referendum voor het autoluw scenario voor de binnenstad. Die keuze is vertaald in een betaaldparkeren-beleid met hoge tarieven en strenge handhaving. Het heeft gewerkt. Het autoverkeer in, van en naar de binnenstad is flink verminderd. Met name het vervoer per fiets is enorm toegenomen. Maar het laatste decennium is het stil geworden rond 'autoluw'. Er zijn nauwelijks nieuwe stappen gezet. Het autoluwe beleid vond geen doorvertaling in de openbare ruimte. Wel in plannen voor onder de grond: grote aantallen parkeergarages in en rond de binnenstad. Voor de ene partij was dat een middel om bezoekers per auto op te vangen, voor de andere een middel om parkeerplaatsen voor bewoners op straat op te heffen. Dat leverde voornamelijk onduidelijke compromissen op, waarvan de gevolgen nog niet zijn vast te stellen. Tot grote veranderingen in autoluwe richting heeft dit vooralsnog niet geleid.

Amsterdam heeft zijn voorloperspositie in autoluwe richting verloren. Tal van Europese steden kozen voor drastische ingrepen in hun binnensteden. Neem bijvoorbeeld Straatsburg. In een periode van tien jaar is het centrum totaal getransformeerd door de introductie van trambanen en fietspaden, rigoureuze invoering van eenrichtingverkeer en autovrij maken van straten. Tegelijkertijd werd ingezet op verblijfskwaliteit door een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte. Die ingreep is een groot succes geworden. Ook tal van Nederlandse steden streefden Amsterdam voorbij, bijvoorbeeld Groningen, Haarlem en Maastricht.



Straatsburg legde in de jaren negentig vrije trambanen aan en beperkte het autoverkeer in het centrum geheel of grotendeels.

Verblijfskwaliteit als nieuwe drijfveer

Langzamerhand begint ook in beleidskringen door te dringen dat de Amsterdamse binnenstad een slag zal moeten maken wat betreft de kwaliteit van de openbare ruimte. Het gaat er dan om aantrekkelijk te blijven als winkelhart, als centrum voor dagrecreatie

en verblijfstoerisme, als congresstad en als vestigingslocatie voor (internationale) bedrijven.

Het doel wat nagestreefd wordt is in één woord samen te vatten: verblijfskwaliteit. De openbare ruimte is niet alleen verplaatsingsruimte. Het moet ook aangenaam zijn om er stil te staan, te genieten van etalages, gevels, beelden en fontein en of om op een bankje of een terrasje te zitten. En als je je verplaatst, moet dat een aangename ervaring zijn, zonder hinder van andere verkeersdeelnemers en zonder obstakels. Het moet er mooi uitzien.

Verblijfskwaliteit is een voorwaarde voor het economisch functioneren van de binnenstad. Op dit punt is een opmerkelijke eensgezindheid aan het ontstaan tussen de meest uiteenlopende belangengroepen en politieke partijen. Deze eensgezindheid zal het vertrekpunt moeten zijn voor een hernieuwde discussie over het thema 'autoluw'. Om los te komen uit de oude loopgravendiscussie, is het nodig om los te komen van 'autoluw' als doelstelling. 'Autoluw' is op zich geen doelstelling. 'Autoluw' moet gezien worden als middel om het doel 'verblijfskwaliteit' te bereiken.

Nergens wordt de discussie over verblijfskwaliteit zo indringend gevoerd als bij de herinrichting van de Rode Loper: Damrak-Rokin-Vijzelstraat-Vijzelgracht. Meer dan ooit tevoren is verblijfskwaliteit hier het vertrekpunt bij de planvorming. Daar is iedereen het over eens. Ook is iedereen het erover eens dat de voetganger de hoogste prioriteit moet krijgen bij de inrichting en dat dat tot offers kan leiden voor de overige verkeerssoorten. Het autoverkeer wordt daarbij echter niet betrokken en dat is merkwaardig.

Naar een autoluw metropolitaan kerngebied

Op een hoger abstractieniveau van beleid – dat van de gemeentelijke Structuurvisie – wordt die relatie wel gelegd. In het rapport 'Ruimtelijk Economische Ambitie' van de Strategiegroep Metropool van de OntwikkelingsAlliantie (januari 2009) staat op blz. 24-25:

“Door toenemende drukte is het voor te stellen dat in de toekomst een nieuw evenwicht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid bereikt moet worden, waarin binnen de ring het openbaar vervoer en de fiets meer dominant zijn ten koste van de plaats voor de auto. Dit vergroot de ruimtelijke kwaliteit in de oude stad. Door een toenemende druk op de openbare ruimte is het noodzakelijk om de verkeersgroei te accommoderen en gelijktijdig de ruimte voor de auto in de openbare ruimte terug te dringen. Meer ruimte voor de fiets en de voetganger in het metropolitaan kerngebied en minder voor de auto (autoluw metropolitaan kerngebied).”

De Rode Loper/Vijzelstraat als casus van autoluw beleid

Als we het over 'metropolitaan kerngebied' hebben, dan kunnen we niet om de Rode Loper heen. Sowieso niet omdat het de kern van het kerngebied is. Maar ook niet omdat over de Rode Loper zeer binnenkort beslissingen genomen moeten worden wat betreft uitgangspunten en ontwerp voor de herinrichting na voltooiing van de metrostations. Het mag niet gebeuren dat de beslissingen over de Rode Loper genomen worden voordat we gaan nadenken wat een autoluwe binnenstad zou kunnen betekenen. Dat moet andersom. Tegelijkertijd is de Rode Loper ook een interessante casus om te zien welke factoren en belangen afgewogen moeten worden om tot verblijfskwaliteit te komen en hoe dit doorwerkt in de openbare ruimte.

In de Concept-Nota van Uitgangspunten voor de herinrichting van de Rode Loper staat een duidelijke prioriteitsstelling wat betreft vier verkeerssoorten:

- 1) de voetganger krijgt de hoogste prioriteit. Het gaat dan om de wandelaar, de openbaarvervoergebruiker, de klant, de toerist. De kwaliteit van het trottoir als verblijfsruimte moet beter;
- 2) de fietser. Meer vrijliggende fietspaden en fietsstroken. Ruimte om fietsen te parkeren;

- 3) het openbaar vervoer: snelheid staat voorop, zowel om de reiziger optimaal te bedienen als vanwege de exploitatie. Zo min mogelijk hinder van andere verkeerssoorten;
- 4) de auto. Daarbij geniet het 'noodzakelijk autoverkeer' prioriteit boven het 'niet-noodzakelijk autoverkeer'. Niet-noodzakelijk autoverkeer definiëren wij als bezoekersverkeer, touringcarbussen en autoverkeer dwars door het stadshart, samen ca. 50% van het autoverkeer in het Centrum.

In deze prioriteitsstelling kunnen wij ons volledig vinden. Maar hoe wordt dat vertaald in een basisontwerp voor de Vijzelstraat?

- 1) de voetganger heeft in het bestaande profiel een trottoir van 3.20 m ter beschikking. In het voorgestelde ontwerp is dat 3.50 m. Het verschil is marginaal. Het laden en lossen moet bovendien ook op dit trottoir plaatsvinden. Nu kan dat nog in de parkeerstrook. Met een vrachtwagen op het trottoir en een fiets tegen de gevel kan de voetganger c.q. rolstoel-gebruiker nauwelijks passeren.
- 2) de fietser blijft aangewezen op fietsstroken. Er is onvoldoende voorzien in vrijliggende fietspaden. Er is geen ruimte voor fietsparkeren, behalve wellicht in een ondergrondse stalling bij station Vijzelgracht. Dat is voor het grootste deel van de Vijzelstraat te ver.
- 3) de tram krijgt in de richting stad uit te maken met medegebruik van al het autoverkeer. Dit leidt onherroepelijk tot een lagere snelheid van de tram en een groter risico van stremmingen.
- 4) het autoverkeer blijft net als nu in twee richtingen rijden. Alleen de snelheid stad uit wordt belemmerd door de noodzaak mee te rijden met de tram op de trambaan. Dat kan tot filevorming leiden, met name bij de haltes.

De prioriteiten uit de uitgangspunten zijn in deze dus uitwerking nauwelijks terug te vinden. De grote verliezer is hier het tramverkeer, zonder dat dat veel profijt oplevert voor voetganger en fiets.

De gewenste verbetering van het verblijfsklimaat komt hierdoor onvoldoende uit de verf. Dat is door de aanwezigheid op de inspraakavond over de Vijzelstraat als onderdeel van de Rode loper ook duidelijk naar voren gebracht.

Wat heeft de voetganger nu eigenlijk nodig?

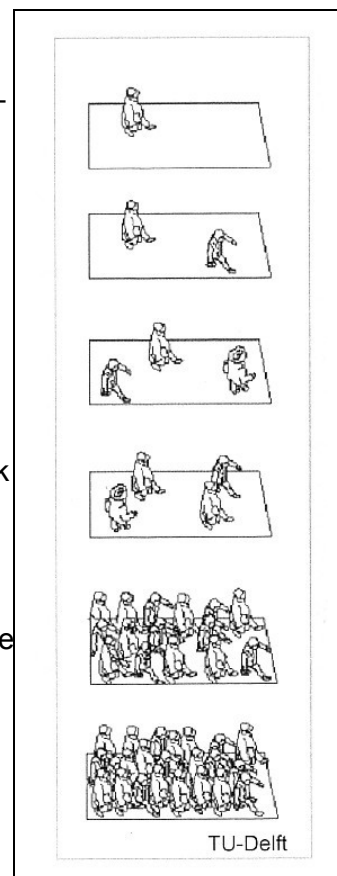
Dat is een essentiële vraag in het licht van bovenstaande prioriteitsstelling? Daarnaast is onderzoek gedaan door de gemeentelijke Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO). De resultaten staan in het boekje 'Voetgangers in de stad' (2004).

Om meer inzicht te krijgen is in de Vijzelstraat, de Rozengracht, de Kinkerstraat, de Amstel, de Ferdinand Bolstraat en de Van Woustraat het aantal voetgangers geteld tussen 8.00 en 20.00 uur. De Vijzelstraat blijkt van al deze straten het drukst met meer dan 12.000 voetgangers. Op basis van deze en andere tellingen tekent zich een voetgangersgebied af tussen CS en De Pijp met uitlopers naar oost en west.

Het trottoir is een uitvinding die in de negentiende eeuw uit Frankrijk is geïmporteerd. Het trottoir wordt in Amsterdam ook gebruikt voor bomen, lantaarnpalen, prullenbakken en ander straatmeubilair, terrassen, fietsparkeren en uitstallingen van winkels.

Hoe breed moet een trottoir zijn? De leidraad van de centrale verkeerscommissie schrijft een minimale vrije loopruimte van 1.50 meter voor en een gewenste vrije loopruimte – dus exclusief obstakels – van 2.00 meter.

De TU-Delft heeft een maat voor voetgangerscomfort opgesteld in relatie tot de grootte van voetgangersstromen. Er zijn zes klassen: van comfortabel (minder dan 0,18 personen per m², d.w.z mogelijk om eigen weg te zoeken) tot niet-comfortabel (meer dan 1,5 personen per m², d.w.z hooguit schuifelen).



DRO acht voor stadsstraten een gemiddeld comfortniveau acceptabel. Dit leidt voor een straat met ongeveer 5.000 voetgangers tot 2 meter vrije trottoirruimte aan weerskanten van de straat. Samen met 1,5 meter objectruimte leidt dit tot een minimale trottoirmaat van 3,5 meter. Voor straten met 10.000 en meer voetgangers kan daarmee niet worden volstaan. Voor deze straten is een trottoirruimte inclusief ruimte voor obstakels nodig van minimaal 5 meter aan in ieder geval één zijde van de straat. De Vijzelstraat met zijn 12.000 voetgangers voldoet daar dus niet aan, nu niet en zeker in de toekomst niet. De ingebruikname van metrostation Vijzelgracht zal leiden tot een enorme toename van het aantal voetgangers.

Als het minimum van 5 meter trottoir niet eens gehaald wordt, kunnen we toch moeilijk spreken van prioriteit voor de voetganger?

Het is duidelijk dat een meer fundamentele keuze nodig is om die prioriteit te honoreren.



Huidig profiel Vijzelstraat met trottoir 3.20 m breed

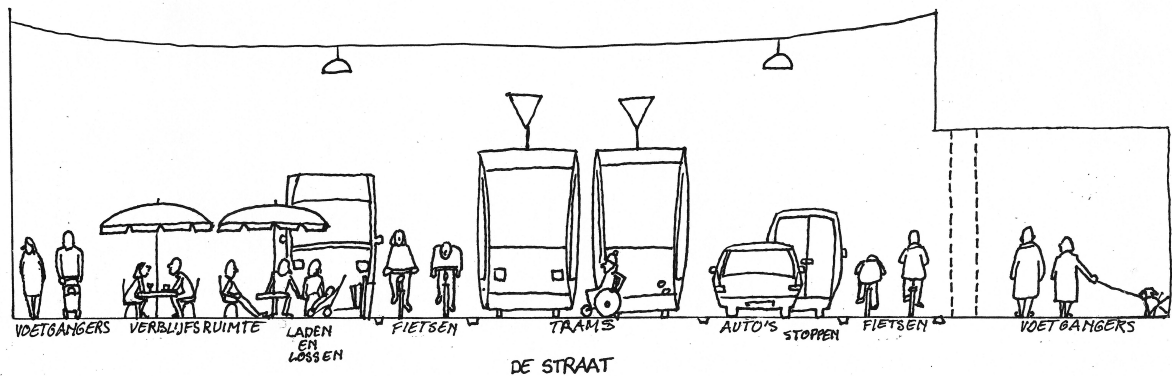
Een autoluwe oplossing voor het gebrek aan verblijfskwaliteit

Gegeven bovenstaande prioriteitsvolgorde, is het bijna onontkoombaar om de ruimte voor de voetganger in de Vijzelstraat te zoeken ten koste van het autoverkeer. De meest voor de hand liggende optie is dan de invoering van eenrichtingverkeer voor auto's. Door het laten vervallen van de rijbaan (en parkeerstrook) stad in, ontstaat ruimte voor een promenade van zeven meter breed aan de oostkant, die 's middags vol in de zon ligt. Dit zal leiden tot verbetering van het winkelbestand en een impuls voor de horeca. Verbetering van de stedenbouwkundige kwaliteit en de verblijfskwaliteit gaan zo hand in hand.

Tussen trambaan en trottoir is ook nog ruimte voor een vrijliggend fietspad. Het autoverkeer rijdt aan de andere kant van de trambaan, zodat de stank- en geluidsoverlast voor de voetgangers en terraszieters beperkt is.



Met eenrichtingverkeer stad-uit kan aan de oostkant een trottoir van 7 m breed aangelegd worden en een vrijliggend fietspad. De autorijbaan ligt op afstand aan de andere kant van de trambaan



Mogelijk profiel Vijzelstraat met eenrichtingverkeer stad-uit.

Natuurlijk is eenrichtingverkeer alleen mogelijk als er een goede oplossing is voor de bereikbaarheid van de omgeving voor noodzakelijk autoverkeer. De Vijzelstraat blijft bereikbaar vanaf het hoofdwegennet via Mr. Visserplein-Binnenamstel en uit westelijke richting via de stadshartlus. Een voorwaarde is wel dat het geplande eenrichtingverkeer op de Binnenamstel de richting stad-in krijgt. Daarmee is ook de bereikbaarheid van de parkeergarage Rokin gewaarborgd, die trouwens ook bereikbaar is via de stadshartlus.

De invoering van eenrichtingverkeer stad uit op de Vijzelstraat en stad-in op de Binnenamstel betekent een aanzienlijke vereenvoudiging van het kruispunt Muntplein en dus verbetering van de doorstroming.

Voor het laden en lossen in de Vijzelstraat zijn in venstertijden voldoende mogelijkheden op het brede trottoir.

De autobereikbaarheid van de Weteringbuurt en de Prinsengracht verandert niet, want op de bredere Vijzelgracht blijft tweerichtingverkeer bestaan. Omdat de richting stad-in niet meer doorgaand is, is combinatie van dit autoverkeer met de trambaan

verantwoord. Zo ontstaat ook daar ruimte voor een voldoende breed trottoir en een vrijliggend fietspad.

De casus van de Vijzelstraat laat zien dat autoluw een noodzakelijk middel is om te komen tot verblijfskwaliteit en de enige logische ruimtelijke vertaling van de gekozen prioriteitsvolgorde van verkeerssoorten. Alle andere oplossingen voldoen niet eens aan de minimale trottoirbreedte.

Als we deze keuze nu niet maken, zal het zeker twintig jaar duren voordat we daarvoor een nieuwe kans krijgen.

Als we deze keuze nu wel maken, dan kan die ook richtinggevend zijn voor de keuze van het eenrichtingverkeer op de Binnenamstel en alle kleinere straten in de zuidelijke grachtengordel en is er een wezenlijke stap gezet in de richting van autoluw beleid.

Continuïteit in autoluw beleid

De keuze voor eenrichtingverkeer in de Vijzelstraat kan gezien worden als een logische continuering van het stringente verkeerscirculatiebeleid dat Stadsdeel Centrum heeft ontwikkeld voor de Nieuwmarktbuurt. Door de instelling van eenrichtingverkeer op de Geldersekade en de beperkte uitrijmogelijkheden vanuit de Jodenbreestraat worden de in- en uitrijmogelijkheden beperkt en daarmee de doorgankelijkheid voor autoverkeer, maar tegelijkertijd blijft de toegankelijkheid voor noodzakelijk autoverkeer voldoende gewaarborgd. De verminderde doorgankelijkheid leidt tot verbetering van de verblijfskwaliteit en tegelijkertijd tot daadwerkelijke prioriteit voor voetgangers-, fiets- en OV-verkeer. En dat moet het doel zijn van autoluw beleid.

Dit manifest is opgesteld door de Werkgroep Verkeer en Stedenbouw van GroenLinks afdeling Binnenstad.

De Werkgroep heeft in 2004 de brochure 'Nieuw perspectief voor de Vijzelstraat' uitgebracht. Daarin zijn de stedenbouwkundige visie en de voorgestelde herinrichting uitgewerkt. De brochure is te downloaden vanaf de website van GroenLinks Centrum. Op aanvraag zijn daarnaast uitwerkingen verkrijgbaar voor de verkeerscirculatie van de zuidelijke grachtengordel en de herinrichting van het Muntplein. Mail hiervoor naar jeroen.verhulst@hccnet.nl