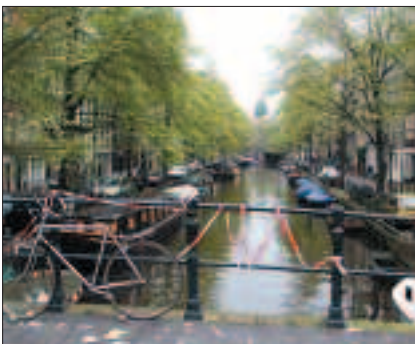




TUSSEN DE TORENS VAN DE MIDDELEEUEWSE STAD



Vooraf

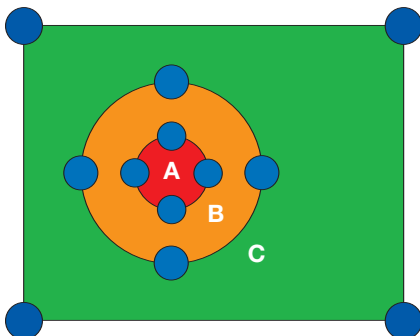
De ideale stad is veelzijdig en evenwichtig. In de ideale stad is het verkeer geen doel op zich, maar een middel om verschillende doelen te bereiken: de woning, de werkplek, het theater, het terras, de winkel. Hoe dichter deze zich bij elkaar bevinden hoe minder verkeer. Fiets- en voetgangersverkeer tasten de kwaliteit en het gebruik van de publieke ruimte niet aan, maar vullen de publieke ruimte in. Dit besef dringt in veel Europese steden door. Regulering waarbij eerst de voetganger prioriteit heeft, dan de fietsers, dan de personenauto en dan de vrachtwagens, is noodzakelijk. Ook vanuit gezondheidsoverwegingen is een samenhangende visie op bereikbaarheid van wezenlijk belang. Leefbaarheid en bereikbaarheid moeten zoveel mogelijk met elkaar in balans gebracht worden. Dat samenspel is de kern van deze notitie. Er is een plaats voor alles en alles is op zijn plaats. Naast het verbeteren van de luchtkwaliteit, betekent dat een uitgekiend parkeerbeleid, een voetgangersvriendelijk centrum, een goed openbaar vervoerstelsel en een innoverende visie op alternatieve vervoerswijzen.

Verbetering luchtkwaliteit

Een goede luchtkwaliteit is van groot belang voor de gezondheid van de inwoners van Amsterdam. De normen uit het Besluit Luchtkwaliteit zijn geen luxeopties, maar zijn gebaseerd op de gezondheidsnorm van de WHO. Gemeten naar deze normen moet de luchtkwaliteit in heel Amsterdam verbeterd worden.

Door de hoge concentratie aan fijn stof en de hoge uitstoot van stikstofdioxide is het autoverkeer de hoofdveroorzaker van de luchtverontreiniging in de stad. Vermindering van het autoverkeer in de binnenstad is noodzakelijk voor de verbetering van de luchtkwaliteit. Het huidige parkeerbeleid heeft gezorgd voor een belangrijke afname van dat autoverkeer, niet alleen in de binnenstad maar ook van en naar de binnenstad. De binnenstad heeft het laagste autobezit van de hele stad. Er wordt veel gelopen en het verkeersaandeel van openbaar vervoer en fiets is hoog. De binnenstad heeft dan ook recht op minder luchtverontreiniging. Daarom moeten er forse maatregelen worden genomen.

TUSSEN DE TORENS VAN DE MIDDELEEUEWSE STAD



- In de eerste plaats dient er een samenhangende visie op het parkeren ontwikkeld te worden.
- In de tweede plaats dienen de maatregelen die zijn ingezet om het voetgangersvriendelijke karakter te versterken in het Middeleeuwse stadshart, een vervolg te krijgen.
- In de derde plaats dienen innovatieve oplossingen voor individueel vervoer over korte afstanden een kans te krijgen.
- Wat het openbaar vervoer betreft zijn bereikbaarheid en stiptheid belangrijker dan snelheid en frequentie. In de binnenstad kan de tram langzamer rijden dan daarbuiten.

Parkeren als motor voor minder autoverkeer

Variable parkeerkosten

Parkeren naar buiten toe steeds goedkoper. De parkeergarages hebben de hoogste tarieven maar nog altijd lager dan de omringende straten, voor zover het nog mogelijk is om er te parkeren.

Faciliteiten voor bewoners en bedrijven

In een ideale stad dient de beschikbare parkeerruimte evenwichtig verdeeld te worden over bewoners, werkers en bezoekers.

- Kleinschalige mechanische parkeergarages***
Voor bewoners en bedrijven met parkeervergunning.
Door de gebruikers gefinancierd met steun van het stadsdeel.
- Deeltijdauto's***
Voor bewoners, bedrijven en bezoekers.
- Geen bezoekersgarages in het centrum***
Garages in het centrum voor vergunninghouders.
Garages aan de rand van het centrum voor bezoekers.
- Beperkt bezoekersparkeren in centrum***
Als gast van bewoner of bedrijf is parkeren in centrum wel mogelijk. Hiervoor wordt aan bewoners en bedrijven een beperkt aantal parkeerkaarten beschikbaar gesteld tegen 50% van het centrumtarief. Zo wordt de distributie van de schaarse parkeerruimte verzorgd door de bewoners en bedrijven van de binnenstad.

TUSSEN DE TORENS VAN DE MIDDELEEUEWSE STAD



De Middeleeuwse stad voetgangersvriendelijk

Voorgesteld wordt om het Middeleeuwse centrum autoluw te maken bij het in gebruik nemen van de Noord-Zuidlijn. Het drukste voetgangersgebied van Nederland is uitstekend bereikbaar met het openbaar vervoer en goed te belopen. In dit gebied zijn de meeste straten voetgangersstraten. Een voetgangersvriendelijke binnenstad is aantrekkelijk voor bezoekers, bewoners en bedrijven.

De Middeleeuwse stad – die eeuwen geleden gebouwd is voor voetgangers en toen al verboden was voor koetsen en karossen – omvat de grote voetgangerseilanden Nieuwendijk, Kalverstraat/Heiligeweg, Rembrandtplein en de Wallen. Het is het citywinkelgebied met grote warenhuizen, bioscopen, uitgaansgelegenheden, cafés, terrasjes en restaurants. Het is het voetgangersparadijs van Amsterdam.

Dit gebied, omsloten door Singel, Kloveniersburgwal, Geldersekade en Centraal Station, wordt met elektrisch bediende paaltjes afgesloten voor het meeste autoverkeer. De Nieuwezijds Voorburgwal wordt uitsluitend toegankelijk voor in- en uitrijders van de CS-garage en de Kolkgarage. De Krasnapolsky- en de Bijenkorfgarage zijn niet meer beschikbaar voor bezoekers.

Uit veiligheidsoverwegingen mogen ook taxi's het afgesloten gebied niet in, maar kunnen wel het Centraal Station bereiken.

TUSSEN DE TORENS VAN DE MIDDELEEUEWSE STAD



Zelfgebruik van openbaar-vervoersaccommodatie

In meerdere Europese steden zijn er faciliteiten voor bezoekers te vinden, variërend van fietsen, elektrische auto's, tot roltrots en vrije opstapbusjes. Het zijn voorzieningen die op een netwerk van vaste standplaatsen klaar staan voor de gebruiker.

Meer voetgangersverkeer

De voetganger is de voornaamste verkeersdeelnemer in de binnenstad. Hij levert de belangrijkste bijdrage aan het binnenstadsgevoel. Een stad met weinig voetgangers is geen stad. ZelfOV geeft de voetganger vleugels. Een grote afstand wordt met behulp van zelfOV in korte tijd overbrugd en de voetganger loopt weer verder.

Minder autoverkeer

De automobilist is de tegenpool van de voetganger. Een teveel aan auto's doet afbreuk aan het binnenstadsgevoel. Een stad met teveel auto's is geen stad, maar een verkeerssysteem.

Pas als voetganger beleeft de automobilist de genoegens van de stad. Juist de automobilist zal gecharmeerd zijn van een vriendelijk, elektrisch voertuig dat voor hem klaarstaat en gratis kan worden geparkeerd.

Openbaar vervoer in Amsterdam

De binnenstad wordt goed ontsloten door het landelijke spoornet, de regionale busverbindingen en het stadsvervoer met metro, tram, bus en veren. Het Stationsplein is zelfs het drukste vervoersknooppunt van Nederland. Buiten de grote aanvoerlijnen zoals Damrak, Vijzelgracht, Raadhuisstraat en Metrolijn Oost is er in de binnenstad geen intern vervoersnet. Deze beperking wordt door de opstapbus en het zelfOV goed opgevuld.

TUSSEN DE TORENS VAN DE MIDDELEEUEWSE STAD



Tenslotte

Een historisch uiterst waardevolle stad dient de nadruk te leggen op het fiets- en voetgangersverkeer aangevuld met het openbaar vervoer. Verplicht langzaam rijdend verkeer draagt bij aan de stadsverfraaiing, zo zijn er minder strepen, pijlen en stoplichten nodig. Een humane stad is veilig en tolerant en primair ingesteld op de menselijke maat. In de ideale stad mag alle verkeer overal komen, maar in de binnenstad en woonwijken met maximaal 30 km per uur. In een aantal buitenlandse steden geldt dat regiem al voor de hele binnenstad. De binnenstad blijft daar ook langs tram en bustracés leefbaar. In enkele Duitse steden – met een 30 km regiem – wordt geëxperimenteerd met verkeer zonder regels, borden, lichten en strepen, zelfs zonder trottoirs!

Amsterdam, 1 juni 2005
Luud Schimmelpennink
Leon Deben