



© ANP



Wie de stad in wil, zal daarvoor moeten betalen. Het college ziet de invoering van een binnenstadtol als een effectieve manier om het centrum te ontlasten. Buurten moeten autoluw zijn.

DOOR: MARC KRUYSWIJK 3 MEI 2018, 12:15

Het college van b. en w. komt tot het voorstel voor een proef met tolheffing na grootschalig kentekenonderzoek aan de zuid- en westkant van het centrum. Voor het onderzoek is gebruikgemaakt van de gegevens van 40 miljoen voertuigpassages en data van navigatiebedrijf TomTom.

De onderzoekers komen tot de conclusie dat het beprijzen van rijden door de stad een goede methode is verkeersinfarcten tegen te gaan. Zij wijzen daarbij onder meer op Londen, waar de verkeersintensiteit volgens hen structureel met 15 procent is afgenomen na de invoering van een congestieheffing van 5 pond.

Zes autoluwe buurten

Het college wijst erop dat het invoeren van dergelijke heffingen een landelijke wetswijziging vereist, maar ook dat hiertoe in het regeerakkoord openingen worden geboden door pilots toe te staan 'die dienen om ervaring op te doen met alternatieve vormen van vervoer en betaling'.

Het college: 'Er zijn mogelijkheden een pilot te starten om financiële prikkels te introduceren voor

**60%**

Onderzoek toont dat 40 tot 60 procent van de auto's in de wijken rond de Stadhouders- en de Nassaukade daar helemaal niet moet zijn.

Ook trekt het college uit de nieuwste cijfers de conclusie dat een groot deel van Amsterdam moet worden opgedeeld in zes autoluwe buurten met ruimere hoofdwegen die die buurten met elkaar verbinden.

Meer dan de helft van al het verkeer dat niet in de buurten moet zijn, [wordt geweerd](#).

Opknippen

Uit het kentekenonderzoek blijkt dat 40 tot 60 procent van het autoverkeer in de wijken rond de Stadhouderskade en de Nassaukade helemaal niet in die buurten moet zijn. Door allerlei maatregelen, vergelijkbaar met de nieuwe inrichting van het Muntplein, zou dit doorgaande verkeer uit de buurten de pas moeten worden afgesneden.

Daarbij wordt gedacht aan het opknippen van straten, invoeren van eenrichtingsverkeer en het onaantrekkelijk maken van routes.

Door zo'n reductie in het aantal auto's in buurten verbeteren de luchtkwaliteit en 'oversteekbaarheid', ontstaat er een rustiger straatbeeld en wordt het verkeer veiliger. Er ontstaat ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, de auto is in die buurten dan te gast.

“De voorgestelde aanpak staat of valt met het vergroten van de capaciteit voor auto's op de hoofdwegen”

Het onderzoek betekent het failliet van het huidige verkeerssysteem, dat erin voorziet dat doorgaand verkeer van de hoofdwegen gebruikmaakt en de wijken voorbestemd zijn voor bestemmingsverkeer.

Nu blijkt dat die hoofdwegen al het verkeer niet aankunnen, waardoor automobilisten dóór wijken rijden om problemen te vermijden.

Zeven knelpunten

De voorgestelde aanpak staat of valt met het vergroten van de capaciteit voor auto's op de hoofdwegen.

Uit het onderzoek komt naar voren dat er op de Stadhouderskade en de Overtoom zeven knelpunten zijn. Door ingrepen aan de verkeerslichten en soms zelfs het verwijderen daarvan, kan een betere doorstroming worden bereikt. Op vier van de zeven knelpunten zouden méér rijbanen een oplossing zijn. Ook de Surinamebrug moet worden verbreed.

≡ Het Parool



coalitieonderhandelingen voeren, is het goed denkbaar dat dergelijke voorstellen in vruchtbare aarde vallen. Het vorige stadsbestuur nam al de nodige maatregelen om de stad autoluwer te maken.

Behalve [de ingrepen op het Muntplein](#) wordt komende zomer ook doorgaand verkeer geweerd door het 'knippen' van de Prins Hendrikkade bij CS, de Paleisstraat ter hoogte van de Dam en eenrichtingsverkeer op de Nieuwezijds Voorburgwal.

Super Blocks

Het college verwijst voor zijn huidige plannen naar de manier waarop Barcelona zogenoemde 'Super Blocks' heeft gevormd: buurten waarin vaak negen huizenblokken (drie bij drie) één Super Block vormen.

Het raster van vier straten in zo'n Super Block is dan autovrij of autoluw, de straten eromheen zijn juist geschikt gemaakt voor de afwikkeling van meer auto's. 'De voorgestelde aanpak lijkt op die van Barcelona, maar is qua omvang en ambitie nog een flinke maat groter.'



Volg en lees meer over:

Verkeer Amsterdam

GERELATEERD

'Autoverkeer voorkomen kan eenvoudig zonder te verbouwen'

6 MEI 2018

Het groen verdwijnt uit de Amsterdamse binnentuinen

6 MEI 2018

Ruim 1,4 miljoen kijkers 5 mei-concert

6 MEI 2018

MEEST GELEZEN

- 1 Hoe is het nu met Abdelhak Nouri?
- 2 Marcelle Markus (1968-2018) was klein van stuk, maar reed tussen grote jongens
- 3 Nederland vierde de vrijheid op zonnige Bevrijdingsdag
- 4 Sloterpas: zwemmen kan zolang terugslag uitblijft
- 5 'Grote zorgen bij artsen over GHB-gebruik minderjarigen'

[BEKIJK HELE LIJST](#)



Je krijgt nu in voor de dagelijkse nieuwsbrief

Volg ons

wijkcentrum@oudestadt.nl

AANVRAGEN



Archief

Digitale krant

Journalisten Columnisten

Alle rechten voorbehouden

Lees de gebruiksvoorwaarden

© DE PERSGROEP 2018

MOBIELE APPS

iOS

Android

Digitale krant iOS

Digitale krant Android

Alles over Parool digitaal

HET PAROOL

Colofon

Auteursrecht

Privacy

Vacature

Over deze website

RSS feeds

SERVICE EN CONTACT

Abonneren

Service

Veelgestelde vragen

Contactgegevens

Adverteren

Meer Parool