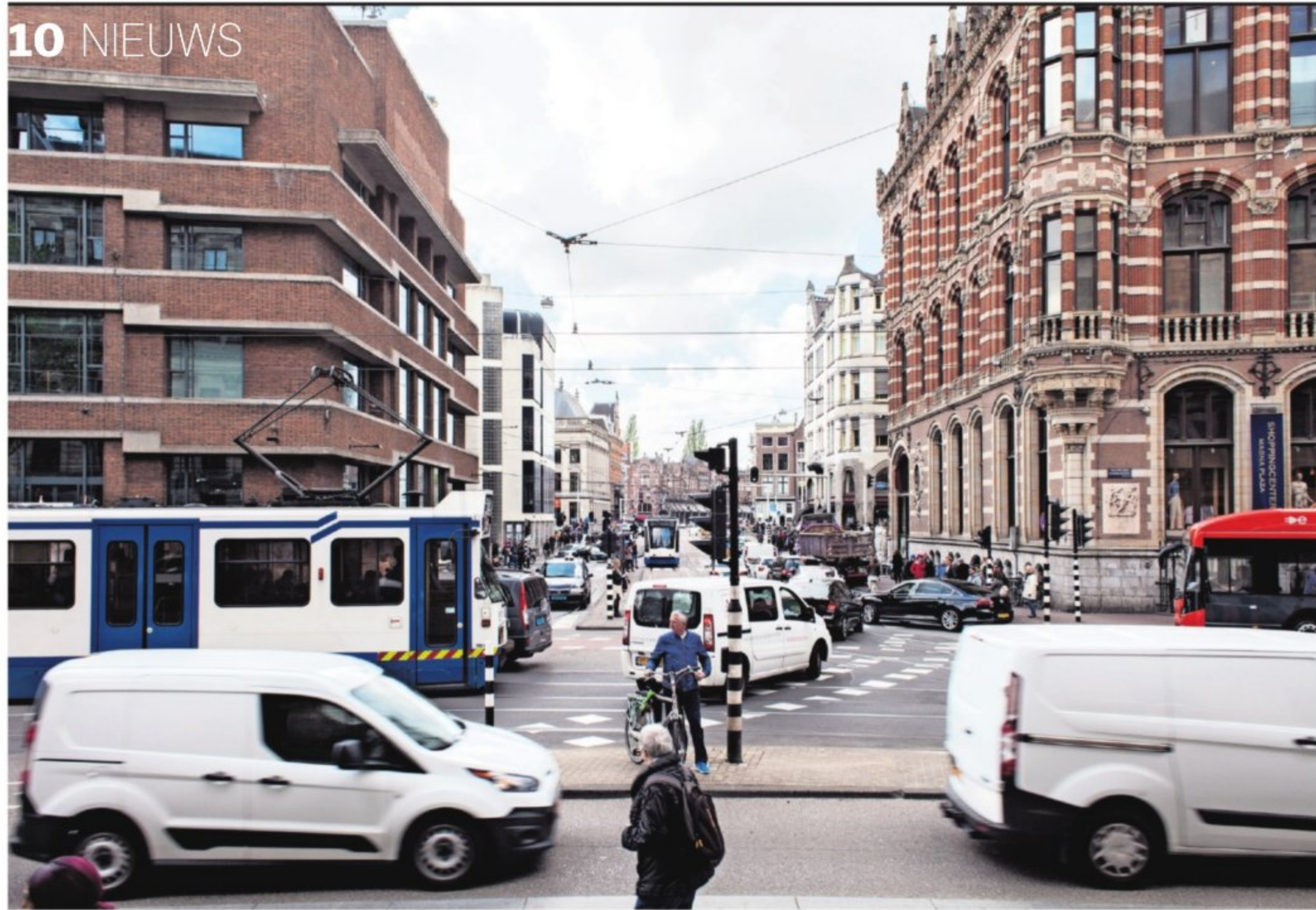


10 NIEUWS



11



→ Links de drukke T-kruising Raadhuisstraat/Nieuwezijds Voorburgwal, rechts de autoluwe Sarphatistraat. FOTO'S MAARTEN BOSWIJK

Marc Kruijswijk
VERKEER



Je moet vooral slimmer zijn. En dat kan, zeker met de huidige technische mogelijkheden die Amsterdam ten dienste staan, zegt Walther Ploos van Amstel. "Met camera's kun je zorgen dat een stad bereikbaar blijft voor de mensen die er per se moeten zijn. En dat die juist onaantrekkelijk wordt voor automobilisten die de stad alleen maar gebruiken om doorheen te rijden."

De logistiek deskundige van onder meer de Hogeschool van Amsterdam zegt het als antwoord op de vraag: je kunt Amsterdam wel autoluw willen maken, maar als je dat dan besloten hebt, hóe ga je dan te werk?

Met maatwerk, zegt de gemeente. Je sluit een bepaalde straat af en speelt in op wat auto's er vervolgens doen. Dat houdt in: omliggende straten afsluiten, eenrichtingsverkeer invoeren, de omliggende buurten onaantrekkelijk maken voor autoverkeer. Dat soort dingen.

Het college bepleitte deze week een aantal verregaande maatregelen om autoverkeer uit de stad te weren. Naast een speciale 'congestieheffing' voor auto's in de stad passeerden veel van de bovengenoemde conventionele maatregelen.

Dat kan prima werken, zegt Ploos van Amstel. Maar voor hem kan het allemaal beter, efficiënter en gemakkelijker. Slimmer dus. "Intelligente toegang verlenen. Er hoeft geen hek om de stad; met moderne camera's is het niet ingewikkeld

Amsterdam autoluw Met camera's kun je veel verkeer reguleren

Slim de auto de stad uit bonjouren

De auto wordt in Amsterdam hoe langer hoe meer een ongenode gast. Als je de stad écht autoluw wilt krijgen, hoe krijg je dat dan het beste voor elkaar? Hoe pakken ze dat elders in Europa aan?

Wil de echte VVD opstaan?

De congestieheffing, slechts een onderdeel van de voorstellen van wethouder Pieter Litjens (verkeer), was geen lang leven beschoren. Nog geen eenmaal na de publicatie buitelden de landelijke VVD-fractie en de minister van

Infrastructuur en Milieu over elkaar heen om het voorstel zo snel mogelijk af te wijzen. D66, ook een landelijke coalitiepartij, was overigens wel enthousiast. De Amsterdamse VVD-fractie hield zich intussen stil. Officieel omdat het verantwoordelijke raadslid met vakantie was, maar vooral ook omdat de lokale VVD de afgelopen jaren al

lerlei autowerende maatregelen heeft gesteund. Zo is de 'knip' bij het Muntplein, waardoor auto's niet meer zomaar de binnenstad kunnen doorkruisen, gesteund door de VVD, alsmede een forse verhoging van de tarieven voor parkeervergunningen. Wel schaften de liberalen in 2010 de autoloze zondag af.

om een systeem te creëren dat is afgestemd op de behoeften en de beperkingen van Amsterdam."

Innovatie in Delft

Hij noemt enkele simpele voorbeelden. "Laaden losverkeer kun je op die manier beter reguleren: je kunt precies organiseren wanneer vracht- en bestelauto's wel de stad in mogen en wanneer niet. En voor mensen die bijvoorbeeld voor hun werk of privé in de stad moeten zijn, kun je quota afspreken: dat ze bijvoorbeeld 20 keer per jaar toegang krijgen. Als je een oud fa-

milielid naar een ziekenhuis moet brengen of bijvoorbeeld een schilderij ergens ophaalt dat nu eenmaal te groot is voor de fiets."

Ook verkeersadviseur Christiaan Kwantes van Goudappel Coffeng ziet heil in dergelijke 'slimmere' oplossingen waarvoor het wiel niet opnieuw hoeft te worden uitgevonden. Hij wijst daarbij op een voorbeeld van innovatieve beïnvloeding van verkeer die nu al werkt in Delft. "De binnenstad is daar inmiddels autovrij; door handhaving met kentekencamera's. Het voordeel is dat het flexibel en gastvrij werkt: mensen die de auto nodig hebben vanwege bevoorra-

ding of verhuizing, kunnen simpel via internet een tijdelijke ontheffing aanvragen. Dan kom je dicht bij een situatie die in Amsterdam wenselijk is: autoluw, waarbij de gemeente flexibel toegang kan geven aan mensen die het nodig hebben."

Er is meer mogelijk, zegt Kwantes. "Neem alleen al zoiets als verkeerslichten. Je ziet gelukkig dat die al veel meer dan voorheen in een netwerk worden ingezet, maar daar valt nog terrein te winnen door groter te denken. Laat verkeerslichten nog meer met elkaar communiceren en niet alleen in verband met een bepaald kruispunt, maar vooral in verband met een hele route of een heel gebied. Dan kan je 'spelen' met verkeer dat zich in de stad beweegt."

Als het bijvoorbeeld erg druk is op de De Ruyterkade achter het Centraal Station is er van alles mogelijk, zegt Kwantes. "Waarom staat het verkeer zo vaak juist daar in alle drukte van voetgangers en fietsers stil, terwijl je auto's ook stroomopwaarts kunt vasthouden, aan de rand van de stad? Je kunt met behulp van dynamisch verkeersmanagement gebaseerd op sensoren al die auto's ook heel gedoseerd toegang verlenen. Dan is er inderdaad de kans dat er nog steeds verkeer stilstaat, maar dan staat het in elk geval niet midden in de stad stil."

Alternatieven

Los van de slimme trucs ziet Kwantes nog een goed middel om tot minder auto's in het centrum te komen. "Eigenlijk is het niet zo ingewikkeld: minder asfalt, minder parkeerplaatsen. Dat heeft effect, want als mensen met hun auto nergens kunnen komen of als ze bij hun woning hun auto slecht kwijt kunnen, dan levert dat vanzelf een reductie op van het aantal auto's, ze verdampen als het ware. Mensen zijn slim en kiezen alternatieven. Dit blijkt ook uit metingen uit binnen- en buitenland."

Dergelijke beslissingen vergen de moed van bestuurders om keuzes te maken. "Neem bijvoorbeeld hoe fietsers vorig jaar hoofdgebruikers zijn geworden op de Sarphatistraat. Verkeerswethouder Litjens heeft het aangedurfd de auto daar tot gast te verklaren. Gelukkig zie je in het land en ook in Amsterdam dat verkeer hoe langer hoe meer boven het puur ideologische niveau wordt uitgetild: steeds meer bestuurders durven puur pragmatisch te kijken naar het congestieprobleem en nemen vooral rationale beslissingen die goed zijn voor de stad als geheel."

'Met minder asfalt en minder parkeerplekken verdwijnt de auto vanzelf'

'Met verkeerslichten kun je spelen met verkeer dat zich in de stad beweegt'

20

→ Idee van de wetenschapper: geef mensen een quotum, bijvoorbeeld 20 gratis bezoeken per maand, en zet camera's in die kentekens herkennen.

Hoe gaat het elders?

Londen barst uit zijn voegen van het aantal auto's. Het bestuur probeert het sinds 2003 terug te dringen door een congestieheffing: een uitgebreide zone waarbinnen automobilisten tol moeten betalen. Die bedraagt 11,50 pond per dag op werkdagen, ongeacht hoe vaak de zone wordt in- en uitgereden. Er wordt gehandhaafd met automatische kentekenerkenning. Gebruikers moeten zich wel van tevoren registreren. Aanvankelijk nam het aantal auto's sterk af, sinds 2010 is er geen verdere reductie meer opgetreden. Omdat het autoverkeer zelfs weer begon te groeien, worden meer maatregelen getroffen: burgemeester Sadiq Kahn kondigde onlangs aan binnen drie jaar Oxford Street auto- en ook fietsvrij te willen maken.

Burgemeester Anne Hidalgo kiest in **Parijs** al jaren voor een actieve aanpak: ze wil de ruimte voor auto's in haar stad met liefst 50 procent beperken. Ook de drukke straten worden geheel autovrij gemaakt, een keer per maand zijn de Champs-Élysées autovrij. Er kwam veel kritiek op de plannen: afsluitingen zouden ertoe leiden dat de omliggende straten verzuipen in extra verkeer. De eerste cijfers waren spectaculair: van de 2600 auto's die voorheen per uur gebruikmaakten van de doorgaande weg langs de

rivier, was de helft simpelweg verdwenen. Alternatieve routes kregen extra verkeer te verstouwen, maar de toename bleef beperkt tot 1300 auto's per uur.

De Noorse hoofdstad **Oslo** pakt vooral de meest vervuulende auto's aan: over twee jaar komen automobilisten met een verbrandingsmotor de binnenstad niet meer in, alleen elektrische auto's worden dan nog toegelaten. Tegelijk investeert het stadsbestuur veel in openbaar vervoer en er komt zo'n 60 kilometer fietspad bij. Bovendien zijn 35 straten aangegeven waar alleen mag worden gefietst.

Drie jaar geleden waren er nog plannen om de hele binnenstad van Oslo autovrij te maken, maar daar kwam veel protest tegen en de plannen werden aangepast. Inzet werd vooral het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen, om zo min of meer vanzelf een vorming te krijgen van het aantal auto's. Bezorgdendiensten en gehandicapten blijven welkom.

Brussel brengt het aantal straten waar auto's mogen rijden langzaam maar zeker terug, waarbij vooral gezondheidsargumenten worden gebruikt: luchtvervuiling, lawaai en stress veroorzaakt door de auto. In 2015 werd de Anspachlaan, een belangrijke verkeersader, plots afgesloten. Lang wakte de straat

daarna de indruk van een afgesloten snelweg, pas onlangs werden de eerste bomen geplant.

De stad is ambitieus: Brussel moet 'de grootste voetgangerszone van Europa' worden. Tegelijkertijd is de Belgische hoofdstad nog steeds een echte autostad: er zijn ondanks een groeiend aantal voetgangersgebieden nog altijd 900.000 parkeerplaatsen. Laatste nieuws: sinds eind april zijn de straten rond Manneken Pis autovrij.

Barcelona, ontworpen als voetgangersparadijs, veranderde vorige eeuw in autostad-bij-uitstek: 912 kilometer straat is vooral gericht op gemotoriseerd verkeer. Met 'Super Blocks' moet de stad weer aantrekkelijk worden voor langzamere (en schonere) verkeer. Idee is dat blokken worden gevormd waarin negen huizenblokken (drie bij drie) één 'Super Block' vormen. Het raster van vier straten binnenin zo'n gebied is dan autovrij of autoluw, de snelheid is er laag. De straten eromheen zijn juist geschikt gemaakt voor auto's, bij voorkeur openbaar vervoer.

Langzaam maar zeker moeten parkeerplekken in de superblokken verdwijnen. Doel: minder kilometers asfalt (een reductie van 61 procent). En er wordt naar gestreefd dat er uiteindelijk nog maar 21 procent van het verkeer over is.