

Uitgebreide reactie van Fjodor Molenaar op het stuk van Roland Haffmans in OEK 86, p. 12-3

Met interesse heb ik de recensie van Roland Haffmans gelezen over mijn raadsinitiatief en de expositie *Ruimte Durven Delen* in ARCAM. Even dacht ik dat Haffmans een geheel andere nota gelezen had en een andere expositie had bezocht. Hij slaat de plank hier en daar in elk geval behoorlijk mis. Daarom ben ik blij dat de OEK-redactie mij de kans biedt een en ander recht te zetten en in juist perspectief te plaatsen.

In grote lijnen gaat *Ruimte Durven Delen* over het volgende. De ruimte in de stad is beperkt, en de ruimtelijke claims met elkaar in strijd. Voetgangers, fietsers, OV en auto's strijden met elkaar om de schaarse openbare ruimte. Het aantal inwoners stijgt de komende 15 jaar met nog eens 150.000 inwoners, het aantal bezoekers en toeristen stijgt elk jaar fors. Kortom, als we niets doen, dan loopt het verkeer in Amsterdam de komende jaren compleet vast. *Ruimte Durven Delen* is de GroenLinks-visie op het verkeer en vervoer in Amsterdam voor de komende decennia.

Niet overal is de opgave hetzelfde. In de monumentale binnenstad, binnen de zone van de Singelgracht, is het beleid al 20 jaar gericht op minder auto's en meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Dat beleid is effectief, want waar in de regio de automobiliteit met 35% toenam, nam die in de binnenstad met 25% af. Daarom is het logisch dit beleid in het centrum versterkt voort te zetten, de verkeerssnelheid overal te verlagen tot 30 km en het verblijven en verpozen centraal te stellen in de inrichting van de openbare ruimte. Shared Space, het uitbreiden van voetgangersgebieden en het faciliteren van fietsers horen daar zeker bij.

In de negentiende eeuwse gordel, tussen binnenstad en A10 is een heel andere ontwikkeling gaande. Het verkeer is hier volledig aan het vastlopen. Het centrum van de stad groeit en dat is te merken aan het ruimtegebruik. Fietsfiles op smalle fietspaden, langzaam OV, veelvuldige verkeersongevallen, en auto's die elkaar in de weg zitten op smalle straten zoals de Van Wou en de Jan Eef. Hier is de uitdaging om verkeerssoorten te ontvlechten zodat meer ruimte ontstaat voor de tram waar wenselijk, meer ruimte voor fietsers waar nodig en meer ruimte voor voetgangers en verblijfsfuncties waar mogelijk. Het ontvlechten van verkeersstromen verbetert de verkeersveiligheid, maakt het OV sneller, biedt meer ruimte aan fietsers en voetgangers, verbetert de verblijfsfunctie en is goed voor de economie van stadsstraten.

En ja, de auto krijgt hier een eigen *kernnet*, waarlangs het vlot en veilig de gewenste bestemmingen kan bereiken. In onze visie kan dit door de A10 als ontsluitingsweg voor de diverse wijken te gebruiken en binnendoor rijden tegen te gaan. Het sectorenmodel voor het autoverkeer ontlast het centrumgebied en de 19e eeuwse gordel en dat is zowel goed voor de luchtkwaliteit als voor de verkeersveiligheid. Het bundelen van autoverkeer biedt elders kansen voor economische groei en verblijfskwaliteit. Bovendien kan de bestaande fysieke barrière van de Stadhouderskade tussen het centrum en daarbuiten geslecht worden, zoals tussen Spiegelkwartier en Museumkwartier of Leidsebuurt en Vondelparkbuurt.

Het laatste gebied dat wij onderscheiden ligt buiten de ring A10, het is het gebied waar van begin af aan al voldoende ruimte gereserveerd is voor autoverkeer. Hier is de verkeers- en vervoersopgave vooral de aansluiting vorm te geven tussen de stad en de regio, met goede P&R-voorzieningen, hoogwaardige OV-knooppunten en stedelijke distributiecentra.

De heer Haffmans mist concrete verbeterplannen voor de fietser in Amsterdam, en verwijt GroenLinks een gebrek aan visie op dit punt. Gelukkig kan ik u wijzen op enkele eerdere raadsinitiatieven van GroenLinks op deze onderwerpen, zoals *De Voetganger Keizer* (2009) over structureel meer ruimte voor voetgangers, *De Fietser Koning* (2009) over fietsroutes, fietsstraten en fietsveiligheid, *Een fiets, waar laat je zo iets?* (2010) over oplossingen voor het fietsparkeren, en *De*

Fietscoach (2011) als maatregel tegen het fietsparkeer-infarct op straat. Ik kan Roland Haffmans aanraden die nota's nog eens na te lezen. Over de bijdragen van GroenLinks op het terrein van verkeer en vervoer valt de afgelopen jaren naar mijn mening weinig te klagen.

Fjodor Molenaar - januari 2012