

N.B. Het kan zijn dat elementen ontbreken aan deze printversie.

Reportage

Leuk die autovrije straten, maar elders rijdt het sluipverkeer

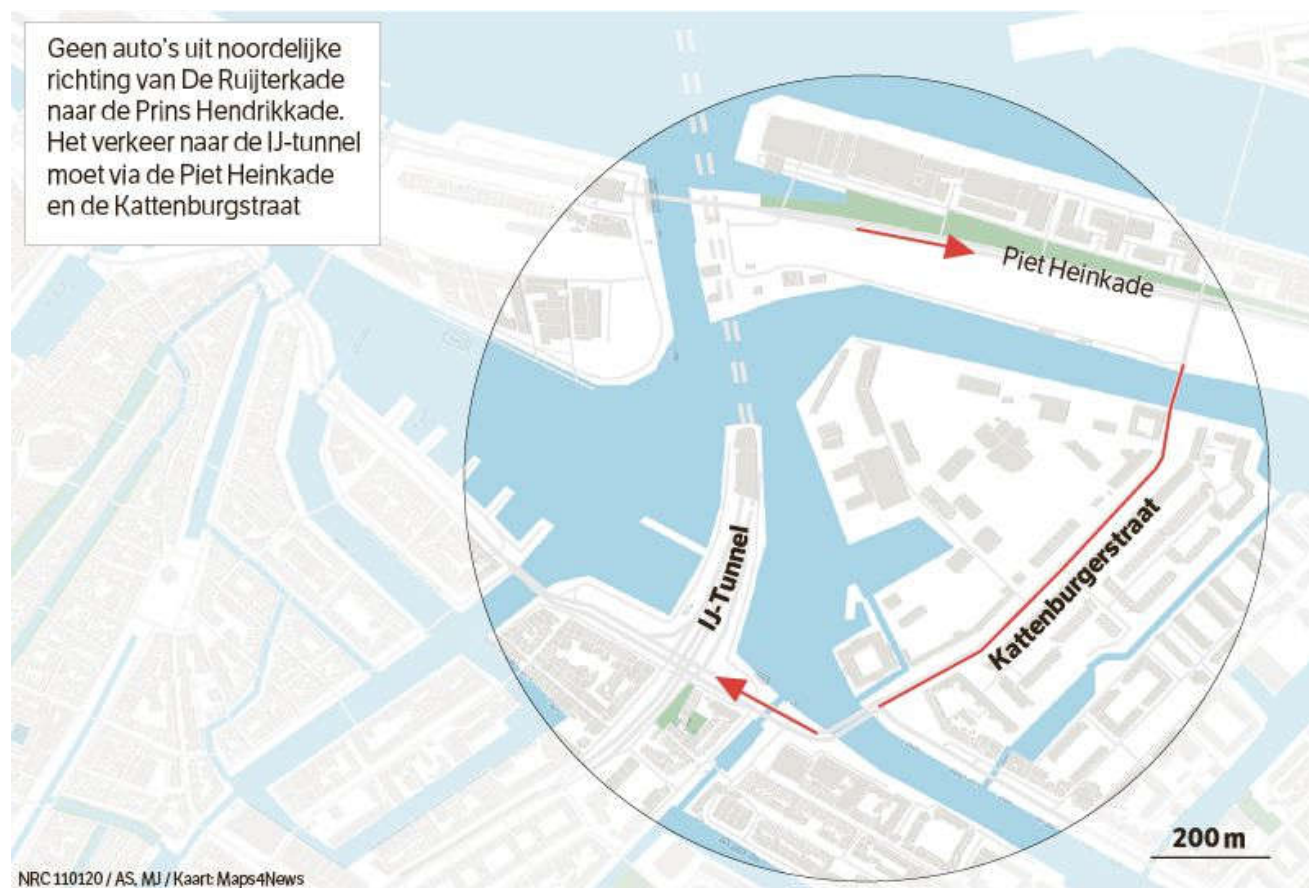
Agenda Autoluw Amsterdam wil de auto weren: de stad moet veiliger, rustiger en schoner. Maar de plannen stuiten op kritiek. Vooral op plekken waar straks juist méér auto's komen.



Ze zijn zeker met honderd man, de bewoners van Kattenburg in Amsterdam. In een 'lawaaistoet' komen ze het plein voor de Stopera opgelopen. Ze slaan op trommeltjes, pannendecksels en tamboerijnen. „Wij willen slapen”, staat er op een spandoek. En: „Laat

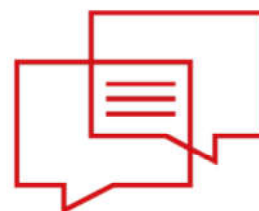
Kattenburg niet stikken.”

Aangekomen bij het stadhuis neemt het lawaai in volume toe. „Minder touringcars!” schreeuwt iemand door een megafoon. Er klinken fluitjes, trompetten en zelfs een vuvuzela. Als stadsdeelsbestuurder Micha Mos (GroenLinks) enkele vrijblijvende woorden spreekt over „gedeelde zorgen” en „constructieve voorstellen” klinkt het uit honderd kelen: „Geen loze beloften! Geen loze beloften!”



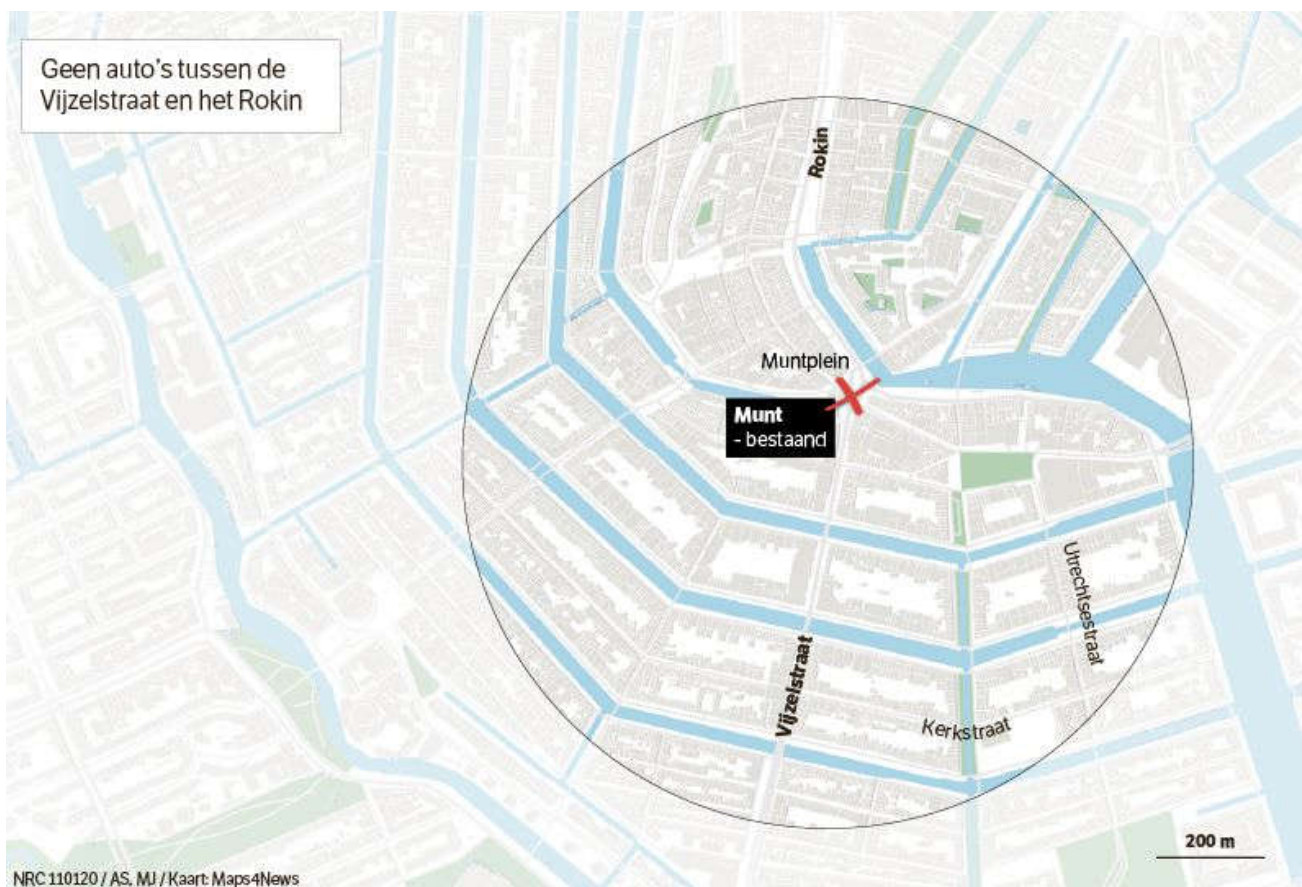
Het is half december, en dit is het tweede protest van de Kattenburgers. Een paar weken eerder hebben ze de Kattenburgerstraat geblokkeerd - een actie waarmee ze de landelijke televisie haalden. De bewoners van het buurtje op de Oostelijke eilanden zijn boos en verontrust over de verkeersplannen van de gemeente - en maken dat luidruchtig kenbaar.

Wat is er aan de hand? Het stadsbestuur heeft grote ambities om de auto uit Amsterdam te weren. De plannen, afgelopen najaar gelanceerd onder de naam [Agenda Amsterdam Autoluw](#), zullen voor veel buurten en straten een zegen zijn: ze worden rustiger, veiliger en schoner. Maar op een aantal plekken gaat juist het omgekeerde gebeuren. Hier komen méér auto's.



PRAAT MEE MET NRC

[Onderaan dit artikel](#) kunnen abonnees reageren. [Hier leest u meer over reageren op NRC.nl](#).



De Kattenburgerstraat is zo'n plek. In 2021 wil het stadsbestuur de 'Oostertoegang', het spoorwegviaduct aan de oostkant van het Centraal Station, afsluiten voor autoverkeer vanuit noordelijke richting. Auto's kunnen dan niet meer vanaf de De Ruijterkade naar de Prins Hendrikkade rijden. Ze moeten een omweg nemen via de Piet Heinkade en de Kattenburgerstraat. Het gevolg, volgens cijfers van de gemeente: 30 procent meer autoverkeer op de Kattenburgerstraat.

En dat pikken de Kattenburgers niet. Waarom moet hun buurt, toch al een arm en sociaal kwetsbaar stukje Amsterdam, het slachtoffer worden van een autoluwe stad? „Meer auto's betekent meer lawaai, meer onveiligheid en meer vervuiling”, zegt buurtbewoner Lars Duursma, sinds afgelopen najaar de motor achter het protest. „De bewoners van de Kattenburgerstraat durven nu al niet met de ramen open te slapen. Kun je nagaan hoe dat straks wordt met 30 procent meer verkeer.”

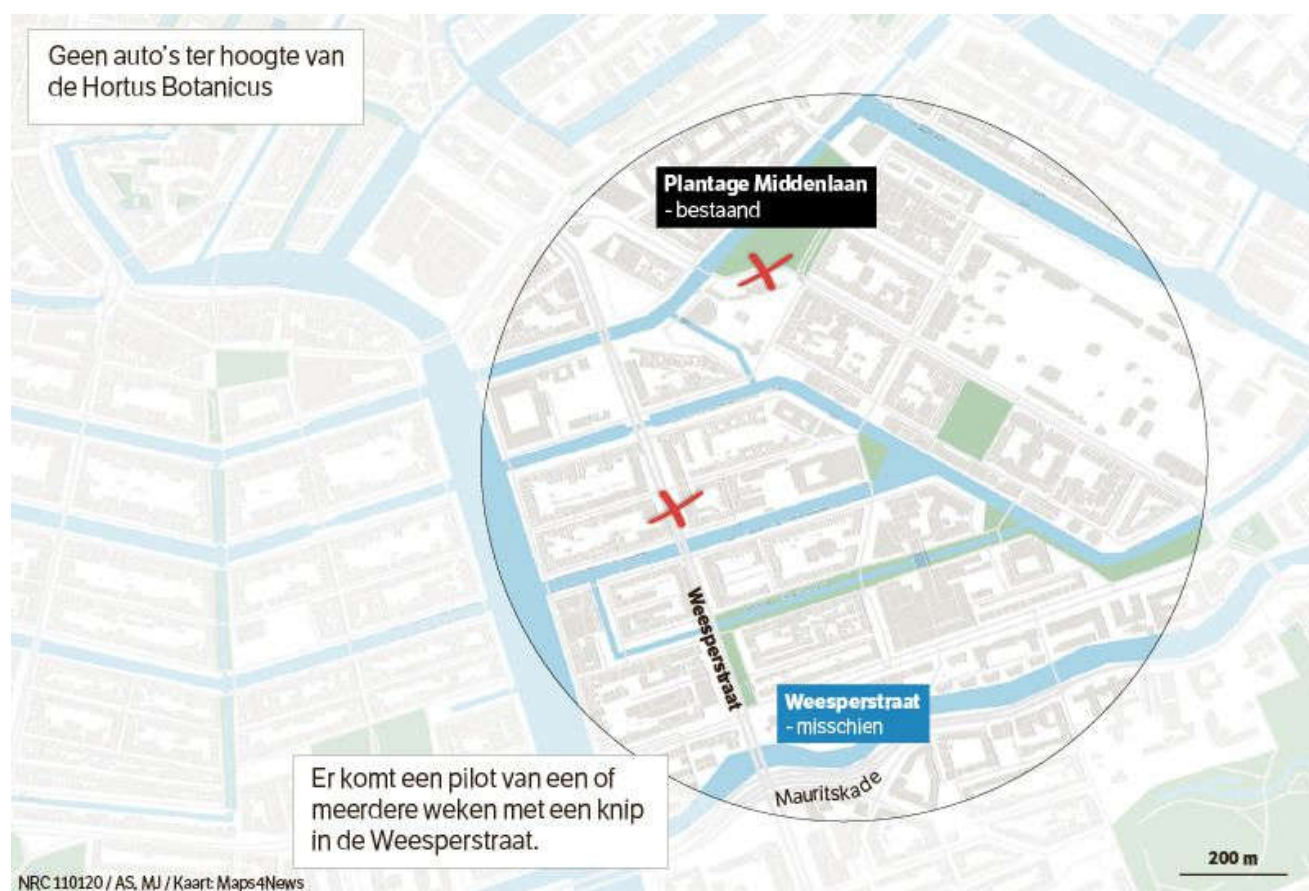
Automobilist ontmoedigen

De Agenda Autoluw bouwt voort op beleid dat Amsterdam al jaren voert. In een stad die steeds voller en drukker wordt, moet er meer ruimte komen voor voetgangers, fietsers, groen en recreatie. Ook moet de geluidshinder omlaag en de veiligheid en luchtkwaliteit omhoog.



Lees ook:

Amsterdam moet met nieuwe maatregelen nóg autolower worden



Om dit doel te bereiken, wil wethouder Sharon Dijksma (Verkeer en Vervoer, PvdA) de komende jaren een grote hoeveelheid maatregelen treffen - 27 stuks om precies te zijn. Haar agenda is een mix van nieuwe en bestaande voorstellen, voor de korte en voor de lange termijn.

De plannen lopen uiteen van een doorgaande fietsroute over de Haarlemmer Houttuinen tot gratis openbaar vervoer voor kinderen op woensdagmiddag. Maar het meest in het oog springend zijn de maatregelen die de automobilist treffen, zoals de verhoging van de parkeertarieven (7,50 euro per uur in het centrum), minder parkeervergunningen en het opheffen van parkeerplekken. In 2030 moet alle gemotoriseerde verkeer in de stad uitstootvrij zijn.

De 'knip'

Een veelgebruikt instrument om de automobilist te ontmoedigen is de 'knip': het afsluiten van doorgaande routes voor autoverkeer, in één of zelfs beide richtingen. De meest ingrijpende knips tot nu toe vonden plaats bij het Muntplein (2016) en op de Prins Hendrikkade (2018), voor het Centraal Station. Ook aan de kop van de Van Woustraat komt er eentje, ter hoogte van de Albert Cuypmarkt. Op de Weesperstraat durft het stadsbestuur een knip nog niet aan, daar komt alleen een pilot.

De knip wérkt, zegt de gemeente: rondom het Centraal Station is het autoverkeer met 30 procent afgenomen. Er is alleen één groot nadeel: bewoners van andere straten betalen de prijs. Als het in één straat rustiger wordt, wordt het elders drukker - zoals straks op de Kattenburgerstraat. Met „doorstromings- en circulatiemaatregelen” kan de gemeente de negatieve effecten slechts ten dele compenseren. „De wet van behoud van ellende”, noemt SP-raadslid Tiers Bakker dit verschijnsel.

Niet alleen op de Kattenburgerstraat wordt het drukker als het aan het stadsbestuur ligt. Als de knip in de Van Woustraat straks is gerealiseerd, zal ook het verkeer op de Stadhouderskade volgens de gemeente met 15 procent toenemen. En dat terwijl dit al een van de drukste verkeersaders van de stad is - met alle slechte luchtkwaliteit van dien.



‘Rochelroutes’, zo noemt Paul Busker drukke verkeersaders als de Stadhouderskade, Wibautstraat, Weesperstraat en Valkenburgerstraat (waar hij zelf woont). De voorzitter van Wijkcentrum d’Oude Stadt vindt dat het college óók moet zorgen dat het autoverkeer op deze straten fiks afneemt. „Autoluw moet gelden voor iedere buurt en iedere straat in Amsterdam.”

Samen met 39 andere bewonersgroepen en actiecomités noemt Busker de Agenda Autoluw „een flauwe schaduw van hetgeen kiezers is voorgehouden tijdens de afgelopen gemeenteraadsverkiezing”. Ze stellen drie aanpassingen voor. De belangrijkste: al het doorgaande verkeer weren uit de stad. Busker: „Een groot deel van de auto’s rijdt alleen maar over de hoofdroutes omdat het de snelste weg is. Ik zeg: alleen nog maar bestemmingsverkeer in de stad, de rest van de auto’s via de ring.”

Technisch gezien is het ‘filteren’ van verkeer allang mogelijk, zegt Busker: het gebeurt in verschillende Europese steden, meestal via kentekenregistratie. Toch is zo’n radicale stap volgens hem „taboe” onder Amsterdamse bestuurders.

Een woordvoerder van wethouder Dijkema zegt dat het college het doorgaande verkeer wel degelijk wil verminderen. „Dat is echter geen kwestie van simpelweg alle auto’s uit de stad weren. We verminderen het autoverkeer zorgvuldig en geleidelijk, waarbij het bereikbaar houden van de stad steeds gewaarborgd moet worden.”

Fiks drukker voor de deur

Ook in kleinere straten klinkt kritiek op de Agenda Autoluw. Onlangs werd het Comité Verkeersdruk Keizersgracht opgericht. Voorzitter Ruud ter Wee, woonachtig vlakbij de hoek met de Brouwersgracht, zegt dat het verkeer bij hem voor de deur de afgelopen jaren fiks is toegenomen. Reden: de knip op de Prins Hendrikkade, het afsluiten van de even kant van het Singel en de tijdelijke afsluiting van de Marnixstraat en Nieuwezijds Voorburgwal vanwege herbestrating.

Uit eigen „subjectieve” metingen blijkt volgens Ter Wee dat er op de Keizersgracht sprake is van een „vijfvoudige toename” van het verkeer. „Op piekmomenten tellen wij 500 tot 600 auto’s per uur. Alle taxi’s nemen de Keizersgracht nu als hoofdroute. Mijn woonkamer gaat echt stuk van de herrie.” Zijn comité probeert vooralsnog verandering te krijgen in de situatie via „overleg met de gemeente”. Maar als dat niet lukt, sluit Ter Wee acties van bewoners niet uit.

Vanaf komende week bespreekt de gemeenteraad de Agenda Autoluw. Binnen de coalitie leiden de plannen tot enige spanning, vooral vanwege de Kattenburgerstraat. De SP heeft zich achter de bewoners geschaard: raadslid Tiers Bakker wil dat de knip onder de Oostertoegang „van de baan” gaat. „Je kunt niet zomaar al het verkeer richting Kattenburg propfen, als ganzenleverpaté. Dat is echt absurd.”





GroenLinks wil dat het college extra maatregelen neemt om de toekomstige overlast tegen te gaan, zoals een herinrichting van de straat, het schrappen van parkeerplekken en - indien mogelijk - een maximum snelheid van 30 kilometer per uur. „Anderzijds: ook met een toename van 30 procent rijden er straks 12.000 auto’s per dag over de Kattenburgerstraat,” zegt raadslid Zeeger Ernsting. „Op de Wibautstraat rijden er dagelijks 35.000.” Uiteindelijk, zegt hij, zal de oplossing moeten komen door „volumebeperking van het doorgaande verkeer”, bijvoorbeeld door rekeningrijden.

Kattenburgers zijn er niet gerust op

De Agenda Autoluw zullen SP en GL dus steunen, aangezien nu eerst de ‘kaders’ van het programma worden vastgesteld: het plan voor de Oostertoegang en Kattenburgerstraat moet nog apart worden goedgekeurd door de raad. Maar SP’er Bakker gaat ervan uit dat wethouder Dijkema - nu met zwangerschapsverlof - vóór de zomer „met een plan komt dat de verkeerstoename op de Kattenburgstraat van tafel haalt”.

De Kattenburgers zijn er niet gerust op: deze zondag blokkeren ze opnieuw de straat om een protestmars te houden. Want nu akkoord gaan met de hele Agenda Autoluw, zegt buurtbewoner Lars Duursma, zou kunnen betekenen dat er voor de Kattenburgerstraat straks geen weg terug meer is. „Dan verschuiven ze de autoweg een metertje naar links en voeren ze het hele plan gewoon door.”