

A887

STICHTING WETENSCHAPPELIJK
ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID
POSTBUS 2187 - 's-GRAVENHAGE

Professor David A. Jokinen:

GEEF DE STAD EEN KANS

Geef de stad een kans

I dedicate this book to mr. J. L. Lang
and dr. E. Bogaart whose sincere and
complete support made all this pos-
sible.

PROFESSOR DAVID A. JOKINEN

Het ziet er naar uit dat het grote gevaar voor de toekomst ligt in de verleiding een middenkoers te zoeken, door te proberen met behulp van kleine aanpassingen het hoofd te bieden aan een voortdurend toenemend verkeersvolume, met als gevolg zowel gebrekkige toegangswegen voor het verkeer als een bedroevend aangevreten omgeving.

(Buchanan-rapport blz. 173)

GEEF DE STAD EEN KANS

EEN STUDIE
UITGEVOERD DOOR

Prof. David A. Jokinen M.C.P.;B.A.

IN OPDRACHT VAN
DE STICHTING WEG
HIERTOE IN STAAT
GESTELD DOOR HET
FONDS
LEONARD LANG

DIT RAPPORT HEEFT
BETREKKING OP DE
VERKEERSSITUATIE
IN DE NEDERLANDSE
STEDEN EN IN HET
BIJZONDER OP DIE
IN AMSTERDAM,
DEVENTER
EN MAASTRICHT

EEN PUBLICATIE VAN DE STICHTING WEG

HET 75-jarig bestaan van ons importbedrijf, Leonard Lang's Automobielenbedrijven N.V., in het voorjaar van 1967 gaf aanleiding tot de stichting van een fonds ter nagedachtenis aan de grondlegger Leonard Lang. Opzet van het fonds is de moderne zienswijze op de oplossing van de stedelijke verkeers- en parkeerproblemen kenbaar te maken. In overleg met de Stichting WEG werd de Amerikaanse verkeersdeskundige, Prof. David A. Jokinen uitgenodigd op korte termijn naar Nederland te komen.

Nu Professor Jokinen, verbonden aan de Eastern University in Michigan, met zijn opdracht is gereed gekomen en de resultaten van zijn studies zijn neergelegd in bijgaand rapport, wil ik mijn erkentelijkheid uitspreken aan het adres van hen, die het werk tot stand hebben gebracht. Hier is met voortvarendheid en in goede teamgeest gewerkt, met het gevolg dat de studie in zeer korte tijd kon worden voltooid.

Bovendien is dit rapport sterk op de praktische mogelijkheden afgestemd en zullen de gegeven suggesties – hoe ingrijpend deze op het eerste

gezicht ook mogen lijken – realiseerbaar zijn binnen de termijn van ongeveer vijf jaar. Dit houdt in, dat indien men dit zou wensen, de genoemde steden binnen afzienbare tijd verlost zouden kunnen worden van de ergste verkeerscongesties.

De door Prof. Jokinen gesuggereerde oplossingen maken een vrije en democratische keuze in het vervoer mogelijk, zonder dat de burger door overheidsmaatregelen in een keurslijf wordt gedwongen. Dit acht ik een belangrijk principieel uitgangspunt voor de nu volgende discussie.

Bovendien blijkt dat de kosten verbonden aan de uitvoering, gunstig afsteken bij de begrotingen door de gemeentelijke overheden. Het is immers de bedoeling, dat slechts een deel van de kosten zullen worden bestreden uit de openbare middelen.

Gaarne spreek ik de hoop uit dat het rapport Jokinen een vruchtbare bijdrage zal leveren tot de zo noodzakelijke oplossing van de verkeersnood in onze steden.

J. Leonard Lang

Ten geleide

IN de hier volgende honderd pagina's geeft Prof. David A. Jokinen ons zijn filosofie ten aanzien van het oplossen van de verkeersnood in onze steden ter overdenking. Enkele uitgewerkte voorstellen voor het verkeer in resp. Amsterdam, Deventer en Maastricht zullen voldoende stof geven tot een publieke discussie.

Wij zijn het Leonard Lang Fonds bijzonder erkentelijk voor het beschikbaar stellen van de middelen, die Prof. Jokinen in samenwerking met zijn medewerkers in staat stelden, deze studie te voltooien. Door dit rapport is onze Stichting in staat opnieuw de oplossing van de verkeersnood in onze steden aan de orde te stellen.

Prof. Jokinen geeft aan, dat een oplossing van het verkeersvraagstuk zeer wel kan worden gecombineerd met het behoud van onvervangbaar cultuurbezit. Zijn werkwijze vertoont veel gelijkenis met die van de plastische chirurgie, die het minder fraaie wegsnijdt teneinde het schone te behouden. Onze dank gaat in de eerste plaats uit naar de-

genen, die deze studie mogelijk maakten en hebben uitgevoerd. Ook de diverse ambtelijke en particuliere instanties, die Prof. Jokinen behulpzaam zijn geweest hetzij bij het verzamelen van de gegevens, hetzij door het ter beschikking stellen van data, zijn wij erkentelijk. Het heeft ons verheugd dat het Gemeentebestuur van Deventer spontaan alle gewenste medewerking heeft verleend bij het uitwerken van de plannen.

Door dit initiatief wordt het – naar onze mening – mogelijk profijt te trekken van de ervaring en kennis, welke op het gebied van de stedelijke verkeersproblematiek in de V.S. reeds is verworven. Met deze praktische wetenschap kunnen wij ook in Nederland ons voordeel doen!

Met de publikatie van het Plan Jokinen wil de Stichting WEG stof aandragen voor een vruchtbare discussie over de herstructurering van het verkeer in onze steden. De feitelijke inhoud ervan blijft echter een aangelegenheid, waarvan de verantwoording berust bij de auteur, Prof. David A. Jokinen.

Stichting WEG



PROFESSOR DAVID ANDREW JOKINEN, Master City Planner, Amerikaan van Finse afkomst, schudt in 1962 het nog onbeholpen verkeerswereldje in Nederland wakker, met het trekken van enkele lijnen over een plan dat na vele jaren noeste commissiearbeid tot stand was gekomen. Zevenentwintig jaar oud, met de wat jongensachtige overmoed, die de moderne Amerikaanse generatie kenmerkt maakt hij duidelijk, dat ook de lage landen toe zijn aan een meer principiële benadering van een der belangrijkste elementen in onze toekomstige steden: het verkeer en vervoer. Het zou echter onjuist zijn, Jokinen te zien als uitsluitend Amerikaan of verkeersplanner. Daarvoor is zijn - ongetwijfeld in de Skandinavische traditie wortelend - talent voor planning en artistiekeit te ruim.

Jokinen ontvangt zijn basisopleiding aan het Antioch College in Yellow Springs. Het bewonderenswaardig flexibele, van het Amerikaanse universitaire onderwijs - dat ieder toestaat zijn ontwikkeling volgens eigen lijnen te laten plaatsvinden - brengt hem achtereenvolgens naar de Harvard University te Cambridge, Massachusetts (Bachelor of Arts 1957) en het naburige Massachusetts Institute of Technology (M.C.P.: Master of City Planning 1959). Een voortgezette studie in de Sociale Wetenschappen volgt aan de Wayne University, Detroit en het Institute of Social Studies in Den Haag.

Zo ontstaat het vakmanschap, dat met de Amerikaanse M.C.P. opleiding wordt beoogd. De all-round

Professor David A. Jokinen

planoloog, die reeds tijdens zijn opleiding, door samenwerking met andere specialisten (economen, juristen, architecten e.d.) gevormd wordt tot toekomstig teamleider voor de vele aspecten van de ruimtelijke ordening.

Het is echter onmogelijk Jokinen te beschrijven vanuit een academische vorming. Daarvoor valt de nadruk te veel op de persoon zelf, die ook voor Amerikaanse begrippen opvallend is. In 1963 verschijnt zijn naam dan ook op de „nominee for one of the nation's Ten Outstanding Young Men Awards, thus becoming a member of a select and representative group, honoured for contrubitions to Profession, Community, State and Nation". Het is ook zijn persoon en aanpak van zaken, welke in de periode 1959-1963 in Nederland de aandacht op hem deden vallen; in het bijzonder rond het Be-zuidenhoutplan in Den Haag.

Een Fullbright Fellowship bracht Jokinen in 1959 voor het eerst naar Nederland, waar hij in de gelegenheid werd gesteld kennis te maken met het werk van de Nederlandse Rijksdienst voor het Nationale Plan.

Verlenging van zijn verblijf, bracht hem bij de Provinciale Planologische Dienst voor Zuid-Holland, waar onder meer de Haagse wederopbouwplannen zijn niet allerwege gewaardeerde aandacht kregen. De nadruk die bij dit plan viel op de verkeers- en vervoersaspecten, vestigden zijn faam als verkeers-planner. Van particuliere zijde werd hem dan ook

advies gevraagd over vraagstukken inzake vestiging en situering van bedrijven, winkelcentra e.d., een gebied waarop zowel economische als ook planologische overwegingen een rol spelen.

In 1963 volgt een opdracht voor de opstelling van een verkeersplan voor de snel-groeiende, moderne stad Vlaardingen. In samenwerking met de inmiddels ook niet meer onbekende verkeersplanoloog Ir. H. M. Goudappel, komt in vier weken tijds een plan-rapport tot stand, dat in zijn essentie, nog steeds de leidraad is bij de ontwikkeling van het Vlaardingse wegensstelsel.

De aanpak van Jokinen werkte stimulerend in Nederland, mede tengevolge van zijn vele persoonlijke contacten. Het is dan ook niet toevallig, dat de enige studie die in ons land over het stads-verkeer verscheen, is opgedragen „aan onze Amerikaanse collega en vriend David Andrew Jokinen, die, hoewel door velen niet begrepen, tijdens zijn verblijf in Nederland (1959-1963) er veel toe bijdroeg, dat Nederland zich bewust werd van het verkeersprobleem in de steden."*

In 1963 keert Jokinen terug naar de Verenigde Staten, waar hij zich wijdt aan het stedenbouwkundig werk voor de stad Cleveland en aan het ontwerp en de ontwikkeling van grote winkelcentra. Begin 1967 volgt dan zijn benoeming tot Professor of City Planning aan de Eastern Michigan University.

* „Verkeer en Stad" door Ir. H. M. Goudappel en J. A. Perlot.

Inleiding

Het onderzoek naar welke wegen en welke vervoermiddelen is een onderzoek naar wenslijnen

Terecht dwingen de Nederlandse waterbouwkundigen in de gehele wereld grote bewondering af. De Zuiderzeewerken en het Deltaplan staan tot in de bijzonderheden op papier, als een trotse demonstratie van visie, vernuft en technisch kunnen. Hun uitvoering is nog slechts een kwestie van tijd. De strijd tegen het water is aannemerswerk geworden. Hij vormt geen uitdaging meer voor de ingenieurs, die de toekomst veilig moeten stellen. De grote uitdaging ligt nu op het land. Het is de uitdaging van het verkeer, dat in de steden dreigt te worden gesmoord; en dat op zijn beurt de steden verstikt. De beantwoording van deze uitdaging ligt in drie voor Nederland geheel nieuwe uitgangspunten.

Ten eerste: naast een rijkswaterstaat moet er een RIJKSVERVOERSTAAT komen; naast de provinciale waterstaat een PROVINCIALE VERVOERSTAAT; boven de gemeentelijke diensten van openbaar vervoer en openbare werken een ORGANISATORISCHE OVERKOEPELING.

Ten tweede: dezelfde mate van WETENSCHAPPELIJKE RESEARCH, die in het verleden in het teruggingen van het water is gestoken, moet nu worden gericht op de aanpak van het verkeer - en met name in dat van de steden.

Ten derde: de activiteiten op verkeersgebied van rijk, provincie en gemeente moeten organisatorisch en financieel worden GEKOORDINEERD.

Dat de tegenstander van de toekomst niet meer die uit het verleden is, wil niet zeggen dat er tussen een waterstroom en een verkeersstroom geen overeenkomsten zouden bestaan. De mensenmassa's die zich 's morgens naar hun werk in de binnenstad begeven, doen denken aan beekjes die zich tot riviertjes verdichten, en rivieren die samenvloeien tot een hoofdstroom. Als die hoofdstroom, de invalsweg, zijn einddoel nadert, vertakt hij zich in de delta van de city. Raakt één kleine arm in de delta verstopt, dan leidt dat tot een grotere druk op de anderen. Maar vernauwt of blokkeert men de hoofdstroom, dan ontstaat vóór deze barrière een stuwmeer waarin alles tot stilstand komt. Dat is de situatie, waarin de automobilist terecht komt die (bijvoorbeeld) van Schiphol naar de Amsterdamse binnenstad wil. Een prachtige autosnelweg is aangesloten op de vernauwing van de Aalsmeerweg. Het is alsof een grote, snelstromende rivier zijn water moet lozen door een klein kanaaltje, dat op zijn beurt wordt geblokkeerd door het zesarmige Hoofddorpplein en de brug naar Zeilstraat en Amstelveenseweg. De chaos is compleet als die brug openstaat; dan verandert de straat, die een dynamische poort naar de binnenstad moet zijn, in een parkeerstraat zonder een millimeter beweging. Hier is iets gedaan, wat een waterbouwkundige zich niet in het hoofd zou hebben gehaald.

Met het argument, dat er in de toekomst een betere oplossing komt, is de kous niet af. Waar het om gaat is juist, dat Nederland in de strijd tegen

Inleiding

het water onmiddellijke en definitieve oplossingen heeft afgedwongen, maar ten aanzien van het verkeersprobleem genoeg neemt met improvisaties en kleine aanpassingen.

Invalswegen

De oorzaak van de kortsluiting is duidelijk: de autowegen worden door het rijk en de provincie geprojecteerd. Hun bemoeienis houdt, financieel en organisatorisch, aan de grens van de bebouwde kom op. De automobilist vraagt zich echter niet af, of het stuk bestrating onder zijn wielen daar door het rijk, door de provincie, of door de gemeente is aangelegd. Hij ondergaat het alleen als bijzonder hinderlijk, economisch verliesgevend en ontspanningsvervallend, als een weg schijnbaar willekeurig versmalt of ophoudt. De functie van een weg is: de weggebruiker zo snel mogelijk te brengen naar het punt waar hij zijn wil. Wordt de capaciteit van een weg niet bepaald door zijn functie, maar door de financiële draagkracht van de overheden die ieder een stukje van die weg hebben gebouwd, dan houdt de weg op te functioneren. Bij de dijken-aanleg zou iemand, die een taakverdeling op dezelfde basis voorstelde, slechts afgrijzen ontmoeten.

In de Verenigde Staten wordt negentig procent van de wegeaanleg BINNEN DE STEDEN door de federale regering betaald. In Nederland bekostigt het rijk dit soort projecten niet, hetgeen weinig logisch

is. De spoorlijn van Amsterdam via Haarlem naar Rotterdam is immers ook niet betaald door het vrij grote aantal gemeenten, dat met een station op deze lijn is aangesloten. Toch blijkt uit cijfers van de Nederlandse Spoorwegen dat van elke honderd reizigers, die in Amsterdam in de trein stappen, niet meer dan achttien in Rotterdam aankomen. Wat een lange doorgaande verbinding lijkt, bestaat in werkelijkheid uit een aantal elkaar overlappende korte trajekten. Met andere woorden: de met niet-lokale middelen gefinancierde spoorlijn dient voornamelijk lokale doeleinden. Is het dan niet voor de hand liggend dat het rijk ook de aanleg van invalswegen, bruggen en andere grote kunstwerken binnen de steden voor zijn rekening neemt?

Men kan tegenwerpen dat het rijk ook maar een beperkt budget heeft; dat de grote rijkswegen in aanleg en onderhoud enorm veel geld verslinden; dat de steden van de regen in de drup zouden komen als ze van het rijk goede INVALSWEGEN kregen, maar het netwerk van VERBINDINGSWEGEN tussen de steden daaronder zou lijden.

We geven het rijk daarom in overweging de nieuwe grote autowegen via de beurs te financieren en ze als tolwegen te exploiteren. Dat zou geen onverantwoord overheidsberoep op de kapitaalmarkt zijn; een goed funktionerend systeem van auto- en invalswegen is economisch op korte termijn zo belangrijk, dat het bedrijfsleven er zeer bij gebaat is. Een zakelijke aanpak zal het rendement van de

Inleiding

wegen zelfs verhogen. De ontwerper van een auto-snelweg, die niet alleen technische maar ook bedrijfseconomische maatstaven moet aanleggen, zal er wel voor zorgen die weg te projkeren op de plaats waar hij het hardst nodig is.

Marktonderzoek

We spraken hierboven over enkele OVEREENKOMSTEN tussen water- en verkeersstromen; de VERSCHILLEN zijn echter veel groter.

Water stroomt altijd omlaag; daardoor kan de waterbouwkundige het aantal passerende waterdeeltjes berekenen en hun richting beheersen. Elke mens daarentegen heeft een individuele vrije wil, terwijl de kollektieve belangen van groepen mensen onderling kunnen verschillen en veranderen. Er bestaat geen overal en altijd geldend schema, waarmee we de bewegingen en de intensiteit van de verkeersstromen kunnen voorspellen en onder controle houden. We kunnen ons alleen laten leiden door statistische waarschijnlijkheden.

Anders dan de waterbouwkundige zal de verkeersbouwkundige MARKTONDERZOEK moeten verrichten. Hij behoort niet alleen te weten WAARHEEN de mensen zich bewegen, maar ook HOE en WAAROM ze dat willen. Ook in de stad moet hij zijn wegen kunnen projkeren waar ze het dringendst nodig zijn, niet waar de aanleg het gemakkelijkst is. Probeert hij de mensen te dwingen wegen te gebruiken waarom ze niet gevraagd heb-

ben, of wil hij hun een bepaald partikulier of openbaar vervoermiddel opdringen, dan frustreert hij hen in hun levensgeluk of provoceert hij hen om door zijn kunstmatige schema's heen te breken. Dan wordt de chaos alleen maar verplaatst, terwijl de kostbare vervoersvoorzieningen onrendabel blijven liggen. Straten en wegen moeten IN ELKE FASE van hun ontwikkeling een systeem vormen, waarin alle OP DAT MOMENT vaste en bewegende elementen op elkaar zijn afgestemd.

Het POTENTIEEL voor een geheel nieuwe benadering van de verkeersproblematiek bezit Nederland meer dan enig ander land. Wat nu nog nodig is, is de wetenschappelijke RESEARCH.

Wie een huis bouwt, doet dat met een vrij nauwkeurig omljnd beeld van het aantal mensen voor wie het bedoeld is, en van hun rol in het gezin. Grootte en indeling van de kamers en de capaciteit van gangen en trappen zijn daarop afgestemd. Het systeem vertoont een zekere, maar beperkte elasticiteit: een zolderkamer kan gerust één nacht als logeervertrek dienen, maar blijvende onderverhuur wordt al gauw als hinderlijk gevoeld. Voor steden geldt hetzelfde.

Vóór men nieuwe wijken projekteert of oude saneert, invalswegen aanlegt of vervoerssystemen uitdenkt, moeten eerst de betrokken straten worden geklassificeerd. Naar hun functie: gaat het om winkelstraten, woonstraten, verkeersstraten, in-

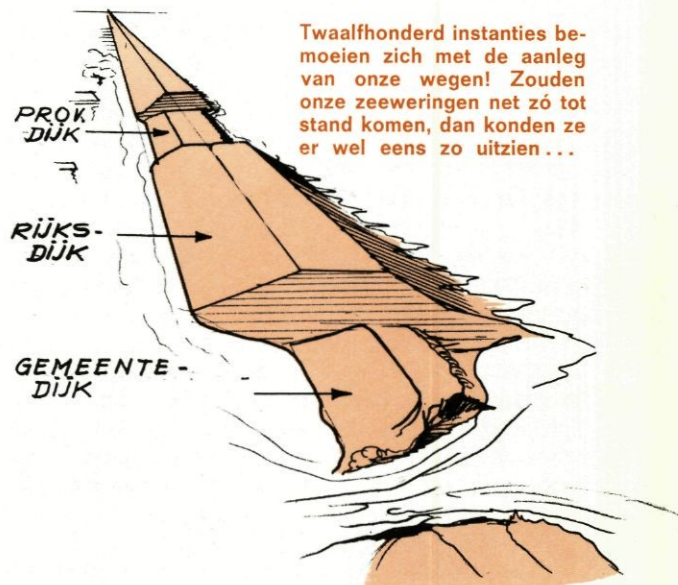
Inleiding

dustriële centra? Naar hun capaciteit: hoe groot is die theoretisch, wat is hij in werkelijkheid, en welke hebben we nodig? Men kan werken met steekproeven: wat zijn de klachten en wensen van de bewoners van de verschillende wijken: hoe denken de bedrijven over hun bereikbaarheid, met name wat betreft de parkeermogelijkheden? Men kan plattegronden aanleggen: waar zitten de automobilisten, de (brom)fietzers, de trammers, en welke routes kiezen ze – of ZOULDEN ze kiezen als ze de keus hadden?

Het onderzoek naar WAARHEEN de mensen willen is een onderzoek naar wenslijnen. Vallen de wegen en de openbare vervoermiddelen met die wenslijnen samen, dan zullen ze gebruikt worden en rendabel zijn. In het andere geval zijn ze geldverspilling.

Drie alternatieven

We weten dat alle verkeer bepaald wordt door LANDGEBRUIK. De verkeersproduktie van een vierkante meter grond, die als weiland wordt gebruikt, is zeer gering. Bevindt een vierkante meter zich echter in het centrum van een grote stad met zijn winkels, kantoren en kulturele instellingen, dan veroorzaakt datzelfde standaardoppervlak een gigantische hoeveelheid verkeer. Daartussen zijn allerlei nuances mogelijk. Wat is nu de situatie in een stad als Amsterdam? De omgeving van Dam en Munt zijn de grootste verkeersproducenten, en



Twaalfhonderd instanties bemoeien zich met de aanleg van onze wegen! Zouden onze zeeweringen net zó tot stand komen, dan konden ze er wel eens zo uitzien...

DAAR zouden de verkeersaders dus de grootste capaciteit moeten hebben. Die capaciteit ontbreekt echter, want de grote verkeersaders houden aan de rand van de stad op. Omgekeerd: het platteland produceert weinig verkeer; maar daar liggen wel de grote wegen. Dat is het probleem van Amsterdam, maar niet van Amsterdam alleen. Het is het probleem van menige stad met een levende city. Onder city verstaan we dat deel van het centrum dat, door zijn winkels en ontspanningsgelegenheden, zelfs tot ver buiten de stad zijn aantrekkingskracht uitoefent. Als de city niet langer voor het

Inleiding

verkeer bereikbaar is, zijn drie ontwikkelingen mogelijk.

Allerlei bedrijven en instellingen ontvluchten de binnenstad naar plaatsen die WEL bereikbaar zijn. Dan sterft de oude city, terwijl aan de rand van de stad een chaotisch verspreidingspatroon kan ontstaan; vele economische en kulturele functies gaan zelfs geheel voor de stad verloren. Deze ontwikkeling heeft zich bijvoorbeeld in Los Angeles voorgedaan.

Een tweede mogelijkheid is dat de stedelijke overheid ingrijpt en de city opnieuw bereikbaar maakt. Dat heeft echter alleen zin als daarbij het wenslijnenpatroon wordt gevolgd, waardoor doorbraken in de oude binnenstad en de wijken daaromheen onvermijdelijk zijn.

Tenslotte kan de overheid de oude city afschrijven en, op een gemakkelijk voor het verkeer te bereiken plaats, een nieuwe city projekteren die de economische en kulturele functies van de binnenstad grotendeels overneemt.

Recht op democratische keus

Welk van de beide laatste alternatieven (oude of nieuwe city) de overheid ook kiest, zij zal er voor moeten zorgen dat er WEGEN NAAR DE CITY komen. Die city moet OPEN zijn voor elk vervoermiddel. Als we spreken over wegen naar de open

city, dan verstaan we onder WEGEN ook de figuurlijke betekenis van het woord: de MANIER om er te komen – per fiets, auto of openbaar vervoer. Iedereen, die zich binnen de stad verplaatst, moet een DEMOKRATISCHE KEUZE kunnen maken wat zijn vervoermiddel betreft. Zoals iemands route afhankelijk is van zijn doel, zo moet de keuze van zijn vervoermiddel afhankelijk zijn van zijn BEREIDHEID ERVOOR TE BETALEN. De keus behoort hem NIET te worden opgedrongen door reglementeringen van hogerhand. Dit betekent dat alle verkeerssystemen, die het individu ter beschikking staan, in één verkeersnet moeten worden ingebouwd.

Nederland wordt niet gekonfronteerd met een woningprobleem zonder meer, maar met een woning/vervoerprobleem. In de toekomst zal voor elk nieuw huis een nieuw stukje weg en een nieuw stukje openbaar vervoer moeten worden geschapen. Elk huis heeft een deur, waaruit mensen komen. Die mensen moeten door vervoermiddelen naar eigen keus kunnen worden bediend; de mensen zijn er niet voor de vervoermiddelen van een in studeerkamers uitgedacht ideaalschema. Treft de overheid daarentegen de maatregelen, die het initiatief van gelijkberechtigde mensen door economische, kulturele en sociale stimulansen prikkelt, dan houdt zij stad en city leefbaar en toont zij zich de hoedster van de kwaliteit van het bestaan.

Het laten van een vrije keus heeft uiteraard consequenties. Terwille van de veiligheid en een vlotte

Inleiding

doorstroming mogen de verschillende soorten vervoermiddelen elkaar niet hinderen.

Voor het FIETSVERKEER betekent dit, waar geen aparte fietspaden beschikbaar zijn, een systeem van speciale fietsstraten met naar het spitsuur wisselend eenrichtingsverkeer, die tijdens het spitsuur voor snelverkeer zijn afgesloten.

Voor het OPENBAAR VERVOER zijn een aan de behoeften aangepast net, zo veel mogelijk eigen vrije banen en waar nodig ongelijkvloerse kruisingen nodig.

Voor het opvangen van het AUTOVERKEER dienen, naast autowegen NAAR de city, ook parkeergelegenheden IN de city te worden gebouwd. Omstreeks 1980 zal Nederland meer dan vier miljoen auto's tellen; in het jaar 2000 – als de nu geboren kinderen hun drieëndertigste verjaardag vieren – zullen het er negen à tien miljoen zijn. Het stads-schoon, dat nu al ernstig door parkerende auto's wordt aangetast, kan in de toekomst alleen gered worden door parkeergarages met een zo groot mogelijke capaciteit per vierkante meter grond.

Aan het einde van de rit worden alle verkeersdeelnemers echter VOETGANGERS – al was het alleen maar om één straat over te steken. Voor hen moet worden gedacht aan voetgangersbruggen en verkeersvrije winkelstraten, waar uitsluitend op bepaalde uren voor lossen en laden inrijden is toe-

gestaan.

Chirurgische ingreep

We hebben hierboven slechts uitgangspunten aangegeven. Toepassing ervan zal rekening moeten houden met het karakter van elke stad afzonderlijk. Daarom hebben we, als voorbeelden van een mogelijke stadsrekonstructie, Amsterdam, Deventer en Maastricht gekozen; steden die door de aard van hun historische kern volkomen verschillend zijn. Amsterdam heeft bovendien nog een heel eigen openbaar vervoerprobleem, dat dan ook uitvoerig behandeld is. In één opzicht komen de drie steden echter overeen: ze zijn als lichamen die jarenlang zijn gegroeid, zonder dat het bloedvatenstelsel zich heeft mee ontwikkeld. In het levend organisme van een stad ingrijpen is werk van een chirurg. Hoe diepgaand zo'n ingreep is, hangt niet alleen af van de kwaal maar ook van de chirurg. Wil hij zijn operatie geslaagd noemen, dan moet hij ervoor zorgen dat het organisme na de ingreep op gezonde wijze kan verdergroeien.

DAT er iets gedaan moet worden, is duidelijk. Niets doen zal veel kostbaarder blijken te zijn. WAT er gedaan wordt, is een zaak van de betreffende gemeenten zelf. Wij hebben ons slechts tot taak gesteld voor elk van de behandelende steden enkele alternatieven te ontwikkelen – waarbij we vertrouwen dat de geopperde denkbeelden ook voor andere steden bruikbaar zullen zijn.

Deventer

Typisch voorbeeld van een historisch waardevolle stad, die dreigt te verstikken

Deventer is de oudste stad van Overijssel. Kronieken uit de negende eeuw maken al melding van een handelsnederzetting aan de rivier. Het begon met een kern rondom de plaats waar later (in de vijftiende eeuw) de Grote of Sint Lebuïnuskerk werd gebouwd, met daarnaast een tweede kern rond de (uit begin twaalfhonderd stammende) Bergkerk. In de dertiende eeuw, de gouden eeuw van Deventers bloei, werd die tweede kern bij de eigenlijke stad getrokken; het raakpunt was de Brink. Met het einde van de Tachtigjarige Oorlog verdween Deventer uit de rij van de belangrijke Noordnederlandse steden. De oude Hanzestad, die eens een vloot bezat, verstilde tot een provinciestadje en bleef liggen zoals ze lag. Pas in de negentiende eeuw kwam er een opleving: Deventer werd op het spoorwegnet aangesloten.

Thans ondergaat de stad een nieuwe ontwikkeling. Deventer werd uit de scheepvaart geboren en door de spoorweg gered; nu zal zij zich moeten aanpassen aan het moderne wegverkeer.

Schil van hindernissen

Opkomst en verval van Deventer als Hanzestad drukte een heel eigen stempel op haar karakter. Dat karakter vertoont veel meer overeenkomst met andere Hanzesteden in Duitsland en Denemarken, dan met Nederlandse steden als Amsterdam en Maastricht: het is het karakter van een internationaal gerichte stad, die in een bepaalde fase van

haar ontwikkeling plotseling gedwongen werd een provinciaal gezicht te trekken. Het negentiende eeuwse herstel heeft echter eveneens zijn sporen nagelaten. ZO bepaalden Deventers lotgevalen de problemen, waarvoor haar hedendaagse ontwikkeling zich gesteld ziet:

De IJSEL gaf de stad een bestaansreden. Deventer ontwikkelde zich op de rechteroever, waar de rivier het diepst was en stak, in tegenstelling tot steden als Amsterdam, Haarlem en Rotterdam, het water echter nooit over; wat er op de westelijke oever in De Hoven is gebouwd, kunnen we in dit verband gerust buiten beschouwing laten. Nu Deventer wil uitbreiden, ontdekt het dat de IJsel van een levenbrengende slagader in een financiële en psychologische barrière is veranderd. Financieel, omdat er nu eenmaal geld nodig is voor de nieuwe oeververbinding, die door een uitbreiding ten westen van de IJsel nodig zou worden. Psychologisch, omdat het stukje Overijssels grondgebied op de linker IJseloever te klein is om een dubbelstad te herbergen met nog eens zestigduizend inwoners, ruwweg hetzelfde aantal dat Deventer nu al heeft. Provinciale grenzen laten zich niet gemakkelijk verleggen, als een grensstad ruimte nodig heeft. Dat is irrationeel; de provinciale indeling steunt op historische gronden, en is daardoor even weinig functioneel als de afbakening van nieuwe Afrikaanse staten langs lijnen, die de koloniale heersers destijds hebben getrokken. Ook het financiële bezwaar is

Deventer

irrationeel: alle andere oplossingen zullen veel meer gaan kosten.

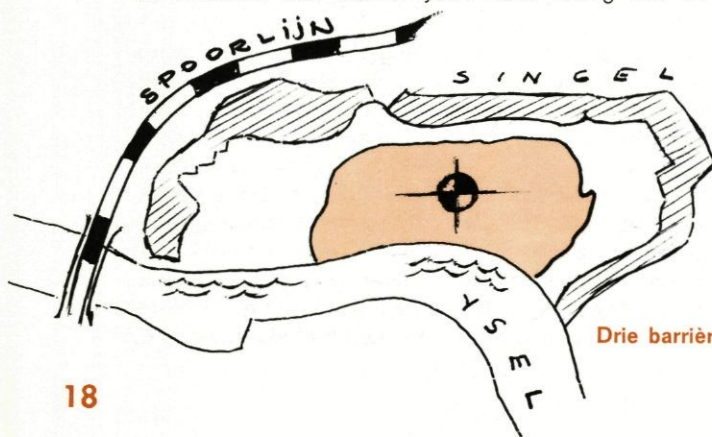
De BINNENSTAD is gegroeid uit twee kernen, die hun middeleeuwse stratenpatroon zorgvuldig bewaard hebben. De breedte en de loop van die straten was berekend op het verkeer uit de tijd vóór Deventer insliep, niet op de behoeften van het Deventer dat uitgeslagen is ontwaakt en aan de slag wil. Bovendien is de Brink, ontstaan als ontmoetingspunt van twee kernen met ieder zijn eigen centrum nu zelf het voornaamste centrum, waarop de verkeersstromen zich richten.

De VERDEDIGINGSWERKEN rondom de oude stad zijn gesloopt. Alleen fraaie parken en singels herinneren nog aan de wallen en grachten, die in vroeger tijden de lastige mensen van buiten moesten weren. Nu echter heeft de binnenstad de mensen van buiten juist hard nodig om le-

vend en leefbaar te blijven; maar de singels kwijten zich nog steeds trouwhartig van de taak, waarvoor ze aangelegd zijn: ze houden het verkeer uit de buitenwijken en de rest van Nederland buiten de deur. Wel zijn er enkele doorgangen, maar hun plaats en hun capaciteit komen niet overeen met de moderne verkeerseisen.

De SPOORLIJNEN in de richting Apeldoorn, Zwolle en Almelo/Zutphen verlost Deventer uit haar isolement toen het railvervoer zijn grote vlucht nam. Nu echter het wegverkeer tot grote ontplooiing is gekomen, wordt het binnendringen in de binnenstad nog eens extra bemoeilijkt door de ligging van de spoorweg en het stationsemplacement als een halve cirkel om de singels.

De INVALSWEGEN leiden daardoor niet naar de juiste punten en hebben een te kleine capaciteit. Dit wordt nog verergerd door het ontbreken van voldoende parkeerruimte en door de enige verbinding met het gebied ten westen van de IJssel, de thans nog als E8 fungerende rijksweg, die via de Wilhelminabrug ook al het doorgaande verkeer door het hart van de stad pompt. In dat laatste zal de nieuwe E8 verandering brengen, maar het hele net van geplande rijks- en provinciale wegen moet ook aan twee andere eisen beantwoorden: de wegen moeten dicht genoeg bij de stad liggen om deze te bedienen, en het naar Deventer afzwenkende verkeer moet vanaf de ge-



Drie barrières in Deventer: de IJssel, de Singel, de Spoorlijn.

Deventer

meentegrens ook werkelijk zijn weg naar het stadscentrum kunnen vinden. Het is als met Mohammed en de berg. Komt de weg niet naar de city, dan trekken delen van de city naar de weg. Gebeurt dit ongepland, dan kan de stad onherkenbaar en chaotisch veranderen.

Klein verstopt hart

Deventer is niet alleen bezig zich te herstellen van zijn eeuwenlange stilstand, maar ook van de recessie van de laatste tijd. Om deze gunstige ontwikkeling te stimuleren, zal aandacht dienen te worden besteed aan de infrastructuur van de stad met name aan de wegverbindingen naar de werkgebieden. Konkreet wil dat zeggen: de verbindingen tussen de woonwijken en uitbreidingen enerzijds en de industrieterreinen en binnenstad anderzijds, OOK ten gerieve van het verkeer van en naar de buitenwereld.

Een van de opvallende kenmerken van Deventer is, dat er in de oude stad binnen de singels enkele straten zijn met een echte cityfunctie. De grootste verkeersveroorzaker is de Brink met zijn toegang tot de Korte Bisschopstraat; daarna volgen winkelstraten zoals de Lange Bisschopstraat; de grote Overstraat en de Stromarkt, met op de derde plaats de kantoren en kleinbedrijven in de binnenstad. Op dit kleine gebied richten zich elke dag weer de grote verkeersstromen. Nederland kent geen echte suburbs, zoals de Verenigde

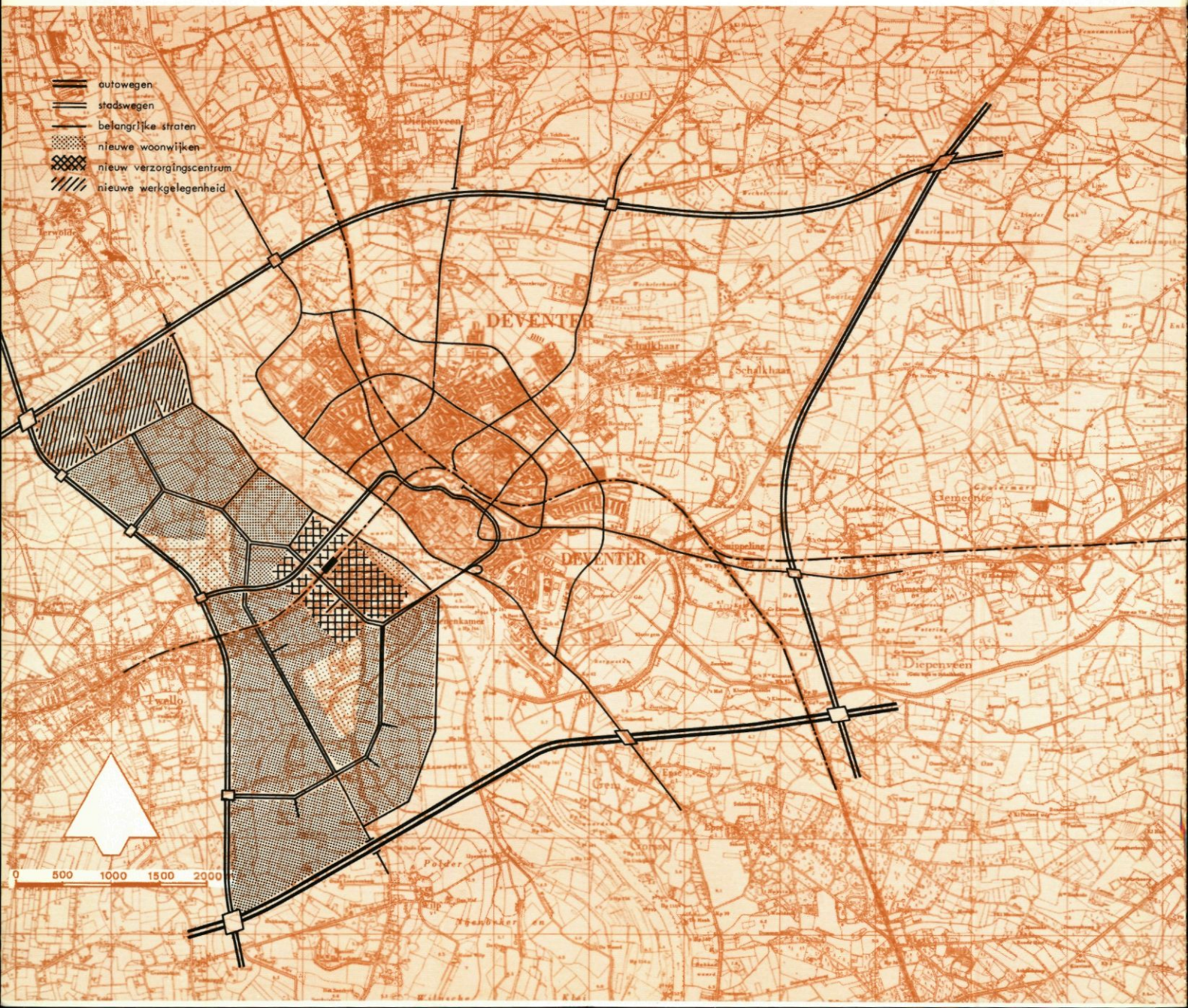
Staten, waar de industrieterreinen doorgaans na de binnensteden het meeste verkeer produceren. In de Nederlandse steden is het grondgebruik gewoonlijk anders: de woonwijken zijn zo dichtbebouwd dat ze op de ranglijst boven de industrieterreinen staan. In Deventer is de grote massa van het verkeer afkomstig uit de oude wijken rondom de historische binnenstad, en bijna al dat verkeer richt zich in de vroege spitsuren op de kleine city en het havengebied. Een city, die dan ook verstopt zit met auto's vrachtwagens, brommers en fietsen, maar die zich - afgezien van de IJssel - blijft verschansen achter zijn barrières: singels, spoorlijn en dus gebrekkige toegangswegen. Eens hebben de barrières een nuttige functie gehad; nu snijden ze op een ontoelaatbare wijze de wenslijnen van het verkeer door.

Liever een westelijke dubbelstad...

Er moeten dus nieuwe toegangen tot de city komen. Dit zou zelfs nodig zijn als Deventer zich nooit meer zou uitbreiden; het verkeer IS al vastgelopen. De barrières moeten worden doorbroken, en de doorbraken moeten tot in het eigenlijke citygebied doorstoten. Ook in Deventer is dat geen werk voor een bulldozer, maar voor een plastisch chirurg. Deventer zal zich echter wel degelijk uitbreiden, zeg maar verdubbelen. Daarbij is een uitermate belangrijk vraagstuk aan de orde. Komt er een westelijke dubbelstad aan de

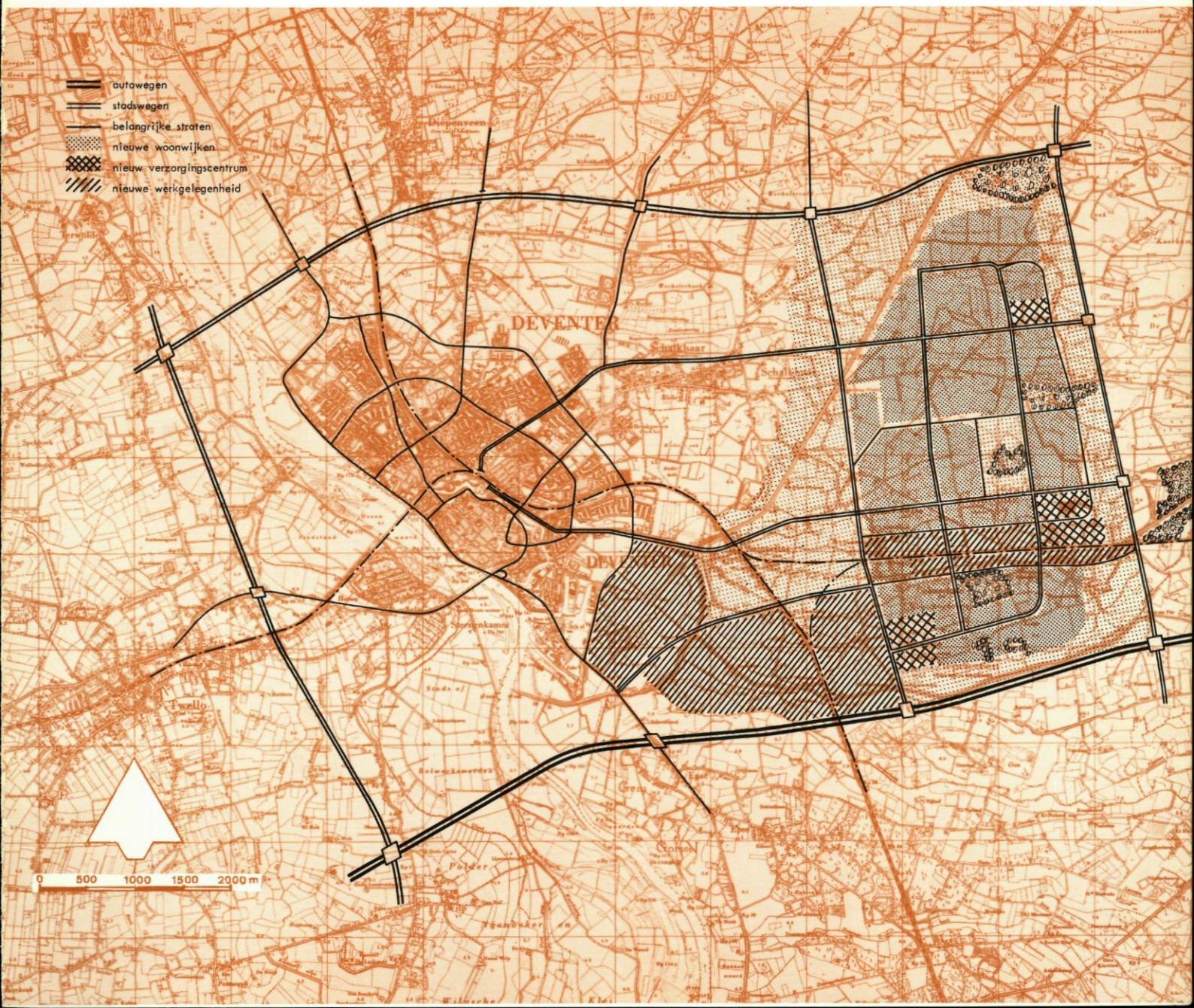
Deventer

Het bestaande stadscentrum kan alleen ook goed functioneren voor de nieuwe uitbreidingen, als op de andere IJseloever een nieuwe stad wordt gebouwd. (Overgenomen uit het rapport „Deventer-West” van het Adviesbureau Goudappel en Coffeng te Deventer).



Als alternatief voor de westelijke dubbelstad bestaat de mogelijkheid ten OOSTEN van Deventer een nieuwe stad te bouwen. Het bestaande stadscentrum komt dan echter voor deze uitbreiding zo excentrisch te liggen, dat in de nieuwe stad een (gespreid) tweede centrum noodzakelijk wordt.

Deventer



Deventer

overkant van de rivier, of wordt er op de oostelijke oever verdergebouwd?

Om vele redenen verdient de westelijke dubbelstad de voorkeur. Er bestaat een goed opgezet verkeersstructuurplan voor, waaruit ondermeer blijkt dat deze oplossing een bijzonder gunstig relatiepatroon voor het woon/werkverkeer zou scheppen. Het centrum van de totale agglomeratie aan de IJssel komt er werkelijk centraal door te liggen, hetgeen de gemiddelde reisafstanden bekort. Stedebouwkundig wordt het bestaande industriële werkgebied in het zuidoosten aangevuld door het werkgebied aan de noordrand van de westelijke dubbelstad. Op het ogenblik is men bezig met het saneren van wat in feite de IJsselboulevard is: de hele straten- en kaden reeks langs de Deventer oever van de rivier. Men doet dat bijzonder stijlvol. Een aantal nieuwe huizen, en een gymnastieklokaal zijn met hun modern-funktionele gevels heel geslaagd ingepast in het klassieke lijnenspel van de oude stad. De IJsselboulevard kan een nieuw pronkstuk voor de stad worden; een pronkstuk dat een logische tegenhanger krijgt als men tot de westelijke dubbelstad aan de overkant van het water besluit.

Een tegenhanger overigens, die weloverwogen moet worden ontworpen. De bedoeling van de westelijke dubbelstad zou immers zijn, de city-functie van het tegenwoordige centrum te bewaren. Projekteert men een NIEUW centrum in de

bebouwing ten westen van de rivier, dan zal de functie daarvan slechts van AANVULLENDE betekenis mogen zijn. Voor wie een (altijd mank gaande) vergelijking wil: er zal, omgerekend naar Amsterdamse begrippen, ongeveer een verhouding moeten komen als die van Kinker- en Kalverstraat.

...Maar een oostelijke kan ook

De mogelijkheid bestaat echter, dat er GEEN westelijke dubbelstad komt. Dat hoeft geen ramp te zijn, als er een goed alternatief is. Een dergelijk alternatief bestaat, hoewel het nuttig is daarbij een paar overwegingen onder handbereik te houden.

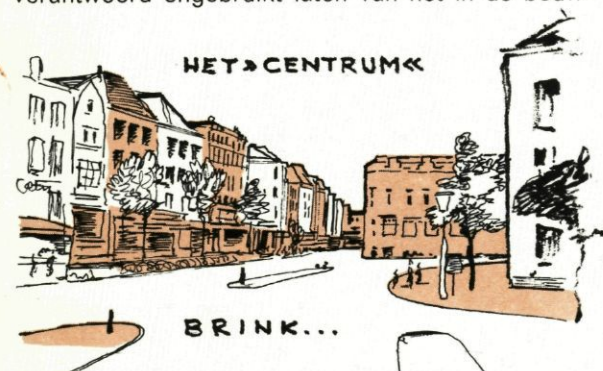
Verdere uitbreiding aan de noord- of oostkant van de stad vereist niet alleen een sanering van de verbindingswegen, die nu al noodzakelijk is. Om het voortdurend aanzwellende verkeer tussen huis en werk, winkelcentrum, recreatiemogelijkheden en kulturele instellingen in de oude stad op te vangen, zouden zelfs veel radikaler doorbraken dwars door de oudere woonwijken nodig worden. Het slechten van deze barrière is veel kostbaarder dan een nieuwe brug over de IJssel ooit kan zijn.

Zou de verdere stadsuitbreiding UITSLUITEND in noordelijke of oostelijke richting plaatsvinden, dan worden de afstanden tot het oude centrum ten slotte zo groot dat de uit balans geraakte aggro-

Deventer

meratie als het ware gaat schreeuwen om een tweede citygebied. De concurrentie daarvan kon de oude city wel eens laten leegbloeden.

Er komt nog een bezwaar bij, dat vooral in de tegenwoordige omstandigheden heel zwaar moet wegen. Het bouwen op grote schaal in de huidige gemeente Diepenveen kan pas over vijf jaar beginnen. Dat betekent, naast een economisch onverantwoord ongebruikt laten van het in de bouw-



capaciteit geïnvesteerde kapitaal, werkloosheid voor de bouwvakarbeiders in Deventer en omgeving. Deze arbeiders zullen gedeeltelijk hun beroep ontvluchten. Van school komende jongens bedenken zich in zo'n situatie wel een keer, voor ze een bouwvakopleiding gaan volgen. Het resultaat: er wordt nu niet gebouwd, terwijl verschillende bedrijven in Deventer om meer huizen voor hun personeel zitten te springen - en over vijf

jaar zal het bijzonder moeilijk blijken voldoende arbeidskrachten te vinden om de verkommerde bouwsector snel weer op te bouwen.

Als deze factoren niet uit het oog worden verloren, blijft als alternatief voor een westelijke dubbelstad een OOSTELIJKE DUBBELSTAD, naar het voorbeeld van de Engelse NEWTOWNS. Men moet daarbij denken aan een nieuw stadsgedeelte dat vrijwel los van het thans bestaande ligt, en daarvan gescheiden is door een forse groenstrook.

De oostelijke dubbelstad is een logischer oplossing dan voortzetting van de huidige uitbreidingen. Als Deventer tweemaal zoveel inwoners krijgt kunnen die niet aan de noordrand van deze uitbreidingen worden verspreid. De nieuwkomers moeten worden gehuisvest waar de grote wegen worden aangelegd, en die moeten op de woonwijken worden aangesloten. Welke zijn die wegen?

De stad in een vak tussen drie wegen

Het rijk legt een nieuwe E8 aan, die de Randstad Holland met Twenthe moet verbinden en die iets naar het zuiden, langs Deventer loopt. In de provinciale plannen komt even ten oosten van de stad een weg voor, die door de vindingrijke Deventer dienst voor openbare werken als de Melkweg wordt aangeduid: een verbinding tussen Ommen (en de noordelijke provincies) en Doe-

-  verkeersstromen naar bestaande centrum
-  verkeersstromen naar bestaand industriegebied
-  verkeersstromen naar nieuw verzorgingscentrum
-  verkeersstromen naar nieuwe werkgelegenheid



 verkeersstroom van 1000 personen.

Deventer

tinchem (met daarachter het Ruhrgebied). De Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening projekteert dan nog een snelweg ten noorden van Deventer, die Apeldoorn met de Melkweg verbindt. De stad komt dus in een vak tussen drie wegen te liggen, met ten westen van de IJssel de toekomstige weg in de richting van Hattem.

Het realiseren van deze plannen zal onherroepelijk tot gevolg hebben dat er op de twee kruisingen van de Melkweg met de nieuwe E8 en de snelweg naar Apeldoorn zo'n grote capaciteit van wegen ontstaat, dat een stedelijke concentratie daar een verstandige zaak zou zijn. Deze concentratie kan ten volle profijt van de geplande wegen trekken. De winkels in de oostelijke dubbelstad hoeven geen bedreiging te worden voor de oude city aan de IJssel. Door de nieuwe concentratie drie kleine winkelcentra te geven in plaats van één groot, kan worden voorkomen dat de bestaande winkels in een te moeilijke concurrentiepositie komen. Voor de bewoners van de oostelijke dubbelstad blijft de oude city gemakkelijk te bereiken: de reistijd tussen de beide concentraties is kort, want in de tussenliggende groene recreatiezone voegen zich geen auto's in de verkeersstroom. Ook de verbinding tussen de nieuwe woongebieden en het industrieterrein wordt veel korter dan met verdere noordelijke uitbreidingen het geval zou zijn; de oostelijke dubbelstad ligt immers vlak naast de reeds geprojecteerde haven. Tenslotte heeft de keuze tussen westelijke of oostelijke dubbelstad

nog een regionaal aspect, dat we hier even los van beleidsfactoren uitsluitend van de technische kant willen benaderen. De Melkweg en de weg in de richting van Hattem kunnen Deventer beter bedienen, als rekening wordt gehouden met de richting die de toekomstige stadsuitbreiding inslaat. Komt de dubbelstad in het westen, dan zal de weg in de richting Hattem daarvoor voldoende ruimte moeten laten: tegelijk kan dan een iets westelijker te projecteren Melkweg de betrekkelijk klein blijvende bestaande concentratie op de oostelijke rivieroever van dienst zijn. Besluit men daarentegen tot een oostelijke dubbelstad, dan kan de Melkweg blijven waar hij nu is gepland; maar in dat geval zal de weg ten westen van de IJSEL dicht langs de rivier en dus langs Deventer moeten lopen.

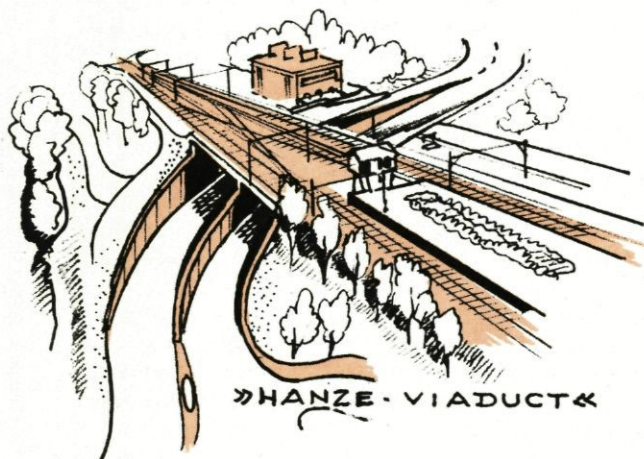
Een systeem van invalswegen

Dat de toegangswegen en de parkeergelegenheid in Deventer onvoldoende zijn, los van alle uitbreidingsplannen, hebben we al vastgesteld. De rivieren, waardoor het verkeer binnenstroomt, zijn te smal en te bochtig; de meertjes, waarin deze stromen moeten worden opgevangen en tot rust gebracht, zijn afwezig, te klein of voor eigenlijk heel andere doeleinden aangelegd. De parkeermogelijkheden moeten dus worden uitgebreid, waar mogelijk in de vorm van parkeergarages en zo dicht mogelijk bij de winkelstraten in het centrum. Daar vormen ze dan het gemakkelijk te be-

Deventer

reiken eindpunt van een systeem van invalswegen, dat we dadelijk zullen schetsen.

Laten we ons hier even beperken tot een invalsweg, die nu eens NIET de slotfase vormt van een grote regionale, landelijke of internationale verbinding, maar die minstens even hard nodig is omdat Deventer zich de laatste jaren snel in een bepaalde richting heeft uitgebreid. Globaal is dat de richting van Raalte, de richting waarheen bijvoorbeeld de wijken in de Keizerslanden wijzen; en de weg, die we bedoelen, is de Hoge Hondstraat. Deze weg zal in de toekomst in ieder ge-



val een belangrijke rol gaan spelen. Als er een WESTELIJKE dubbelstad komt, is er heel weinig

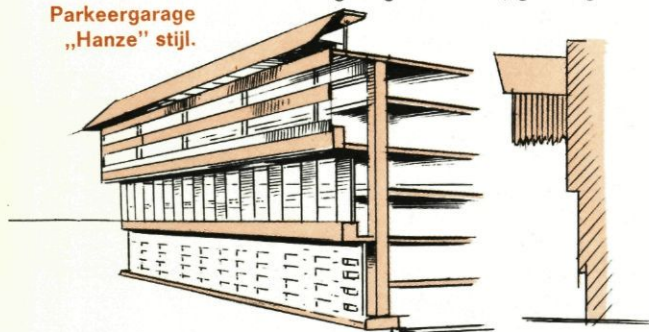
uitzicht op een flink winkelcentrum in de oostelijke wijken; dan zal de bebouwing in dat gebied een snelle verbinding met de city niet kunnen missen. Komt er daarentegen een OOSTELIJKE dubbelstad, dan wordt de verkeersader tussen de beide stedelijke concentraties de levenslijn van het nieuwe Deventer. Op dit ogenblik voldoet de Hoge Hondstraat, met de straten die aan weerskanten in zijn verlengde liggen, niet aan de eisen die men aan een moderne invalsweg moet stellen: hij is te smal, en loopt in feite dood tegen de spoorlijn. NA REKONSTRUKTIE zal hij, qua capaciteit, functie en allure, Deventer echter de innerlijke samenhang van zijn gloriedagen teruggeven. Om die reden dopen we het tracé dat ons voor ogen staat, bij voorbaat Hanzeweg.

Om te beginnen zal de Hoge Hondstraat verbreed moeten worden. Erlangs zijn parkeerplaatsen nodig, zodat het parkeren op de rijstroken zelf verboden kan worden; het is namelijk zeer oneconomisch, een weg met een op zwaar verkeer berekende onderlaag als parkeerterrein te gebruiken. De nieuwe invalsweg zwenkt met een verbrede Diepenveense weg mee en krijgt een Hanzetunnel onder de noordelijke perrons van het spoorwegstation door. Daar vindt hij het Stationsplein, dat vergroot kan worden door het laatste stukje van de noordoostelijke Buitengracht te dempen. Dat betekent een offer; maar het resultaat is een even functioneel als ruimtelijk werkend ontmoetingspunt tussen weg- en railvervoer,

Deventer

en een onmiddellijke aansluiting op het verdeel-systeem van de straten in de binnenstad. Tenslotte bereikt het binnenkomende autoverkeer dan het Sijzenbaanplein, waar het door een parkeergarage wordt opgevangen.

Parkeergarage
„Hanze” stijl.



Het is overigens niet nodig of wenselijk dat alle nieuwe aansluitingen op de binnenstad grote autowegen zijn. Ook voor andere vormen van vervoer moet de city worden ontsloten. Zonder veel moeite zou men in korte tijd een compleet fietsstratensysteem kunnen uitstippelen, waarvan b.v. de Weerdsweg, de Rielerweg en de Diepenveenseweg een onderdeel kunnen vormen. Het fietsverkeer uit noordoostelijke richting zal echter ook op de barrière van de spoorlijnen stoten.

Er is een onderdoorgang tussen de Rijsterborgherweg en de Stationsweg; maar dan nog zit men aan de verkeerde kant van de Buitengracht. De oplossing ligt in een pad door het plantsoen en

een lichte brug over het water, uitsluitend toegankelijk voor wandelaars en fietsers, en daarom esthetisch voortreffelijk passend in de prachtige glooiing die het park daar ter plaatse vertoont. De kosten van een ongeveer zeventig meter lange brug kunnen, alles inbegrepen op f 660.000,- worden geraamd.

Wat nu dringend nodig is

Wat we voor Deventer bepleiten is een aantal voorzieningen, die in ieder geval tot stand zullen moeten komen – en wel onafhankelijk van de keus tussen een oostelijke of westelijke dubbelstad. Het hele HANZETRACÉ, zoals hierboven beschreven, met een aansluitende PARKEERGARAGE op het Sijzenbaanplein, is een uiterste prioriteit. Natuurlijk is dit projekt vrij kostbaar voor de gemeente; het rijk zou echter ook een stuk van het Hanzetracé voor zijn rekening kunnen nemen.

Besluit men tot de bouw van een oostelijke dubbelstad, omdat de hogere overheid om beleidsredenen geen uitbreiding ten westen van de IJssel wil toestaan, dan zou het rijk kunnen overwegen zelfs negentig procent van de kosten van het Hanzetracé te betalen; in dat geval wordt Deventer immers de veel goedkopere oplossing in het westen onmogelijk gemaakt.

De SNIPPERLINGSDIJK – verbreed ten koste van het Overijsels Kanaal, zoals in de gemeente-



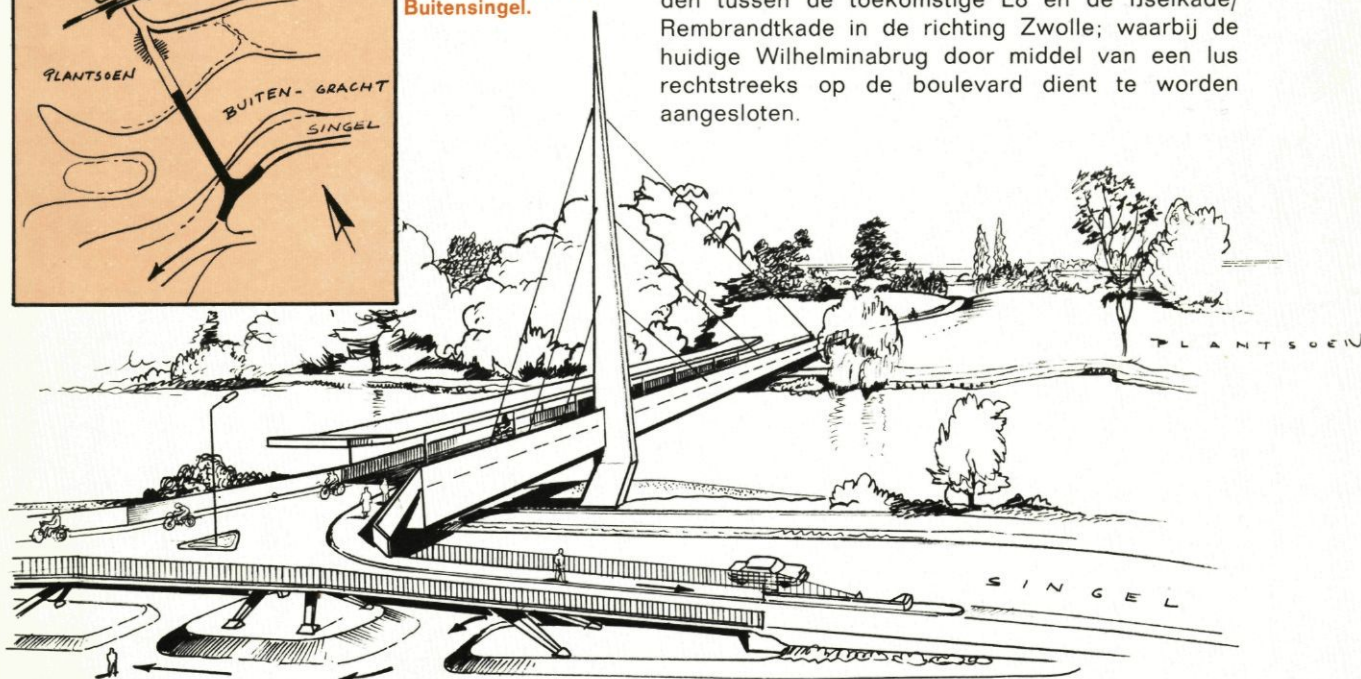
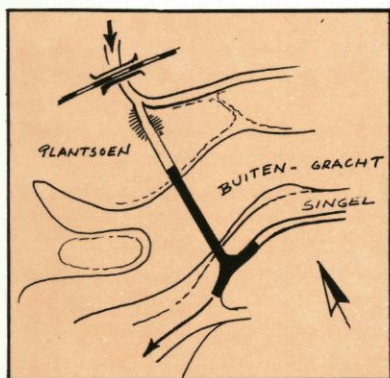
De uitbreidingen van Deventer vragen goede verbindingen met de oude stad. In de bestaande stadsstructuur kunnen vrij gemakkelijk hoofdverkeerswegen worden aangelegd. Om het historische stadscentrum niet aan te tasten, zal het verkeer hier hoofdzakelijk door straten met eenrichtingverkeer moeten worden geleid.

Deventer

plannen al staat aangegeven - vormt als invalsweg een natuurlijke tegenhanger van de Hanze-weg. Naar de Rivierenwijk moeten toegangswegen worden aangelegd. De bijbehorende parkeergara-

ge zou aangelegd kunnen worden op het terrein van de oude industriehal van Thomassen en Drij-ver aan de Roggestraat. Dit zou een ideaal eindpunt zijn voor het verkeer uit richting Twenthe.

Brug voor voetgangers en (brom-)fietsers over de Buitensingel.



Deventer

De ZWOLSEWEG vraagt om verbetering, inclusief een parkeerplan voor het buurtcentrum aan de Boxbergerweg.

De reeds geplande RINGWEG via Industrieweg, Amstellaan en Oldenielstraat kan, mits konsekvent doorgetrokken door de buitenwijken van de bestaande bebouwing heen, alle toekomstige invalswegen tot een samenhangend netwerk verenigen. Voor voetgangers en fietsers is dan nog de PLANTSOENWEG over de Buitengracht noodzakelijk.

Groen licht voor Over-IJssel

Dat er op korte termijn in Deventer vrij ingrijpende maatregelen moeten worden genomen, is duidelijk voor iedereen die de stad kent. - EN die weet van de plannen om het bestuursapparaat van het rijk te decentraliseren. Daarbij zal Apeldoorn een administratief hoofdkwartier worden. De Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening heeft lijnen getrokken tussen Apeldoorn, Deventer en Zwolle; deze driehoek zal de druk op de Randstad Holland moeten verlichten. De oude

Hanzestad mag als gevolg van die afgewentelde druk niet uit haar voegen barsten. Resumerende komt dit op het volgende neer:

Nadat de allerdringendste ingrepen wat betreft binnenstad en toegangswegen zijn verricht, blijft alleen de uiterst belangrijke keus tussen een westelijke dubbelstad en verder bouwen in andere richtingen over. We zijn van mening dat het laatste alleen in de vorm van een oostelijke dubbelstad mag gebeuren; maar welk van de beide door ons naar voren gebrachte alternatieven men uiteindelijk kiest, is een beleidskwestie die door de betrokken overheden moet worden opgelost.

We vertrouwen slechts, dat deze oplossing de meest rationele zal zijn: de westelijke dubbelstad aan de overkant van de rivier. Wie aan de overzijde van de straat het licht op groen ziet staan, weet dat hij mag oversteken. Voor Deventer ziet aan de overkant alles al eeuwenlang groen, maar van oversteken is nog altijd niets gekomen. Voor Deventer is het begrip over-IJssel precies het tegenovergestelde van de betekenis, die men er in Den Haag aan geeft...

Romantische variant van de brug over de Buitensingel.



Maastricht

Gekluisterd aan zijn monumentaal verleden, vraagt om een aantal onontkoombare voorzieningen...

De oude Romeinen hebben in Nederland niet alleen wat scherven aardewerk en andere museumstukken achtergelaten, maar ook iets dat nog altijd springlevend is: Maastricht. Ondanks alle grillen van de geschiedenis is de nu meer dan negentien eeuwen oude stad voor Nederland behouden gebleven, zonder daarbij zijn Bourgondische karakter te verliezen. Verzonken in het water van de Maas liggen nog de restanten van de brug, waarover eens de Romeinse legioenen van Keulen naar het noord-westen van Gallië marcheerden; later werd hij gebruikt door de handelskaravanen, die via Brussel hun weg naar Brugge zochten. Maastricht werd zowel begeerd als ontzien. De stad overleefde de Grote Volksverhuizing, die omstreeks het jaar 400 heel Europa door elkaar klutste. De verovering door Frederik Hendrik in 1632 degradeerde Maastricht niet tot Generaliteitsland, zoals Noord-Brabant en de noordelijker delen van Limburg; de Staten-Generaal en het Zuidnederlandse Luik deelden het bestuur. Als het raakpunt van twee kulturen behield Maastricht zijn eigen sfeer. Zijn betekenis trouwens ook, wat de geschiedenis ook bracht. Door haar unieke ligging bleef de stad tegelijk een gastvrij doorgangshuis en een grimmig grensbastion. Die grimmigheid is er sinds de ontmanteling van de vestingwerken wel af. Maar wil Maastricht zijn typische karakter behouden, dan moet het verkeer er naar keuze kunnen binnenkomen, uitgaan of blijven. Dat betekent wegen, bruggen en parkeergelegenheden, die aan-

gepast zijn aan de behoeften van onze tijd.

Met elke hap adem benauwder

De sterkste verkeersmagneten van Maastricht zijn de Grote en Kleine Staat tussen het Vrijthof en de Sint Servaasbrug. Zolang de stad binnen zijn singel bleef, vormden deze straten en hun onmiddellijke omgeving het centrum. Nu echter beslaat de Maastrichtse agglomeratie bijna heel het gebied van de Belgische grens tot en met Amby en Heer, en wordt de centrumrol gespeeld door alles wat zich binnen de singels bevindt. Dat de staten niet berekend zijn op het verkeer, dat naar de city en weer terug stroomt, wordt daarbij met de dag duidelijker. De nauwe doorgangen zitten beklemd tussen gigantische gebouwencomplexen, die in andere Nederlandse binnensteden een heel netwerk van straten en stegen zouden bedekken. De oude stad heeft met haar kloostercomplexen, kerken en haar Romaanse Servaasbrug haar gelijke in Nederland niet; maar tegelijkertijd is de aard van de bebouwing de eerste verkeersbarrière, die we in Maastricht aan de orde stellen. Maastricht is een dynamische stad, die haar longen wil kunnen uitzetten als zij adem haalt. In het verleden lokte echter elke poging om zich uit de beknelling te bevrijden, nieuwe benauwenis uit. Dat ging zo:

De eerste grote stap buiten de singels was de bouw van het spoorwegstation in Wijk. Daar-

Maastricht

door kreeg Maastricht het karakter van een dubbelstad aan weerskanten van de Maas. De rivier was overwonnen als barrière die de stedelijke expansie tegenhield – maar werd op hetzelfde moment een barrière tussen de beide helften van de dubbelstad. Het spoorwegemplacement achter het station vormde zelf nog eens een extra versperring tussen oost en west. De overwinning op de Maas verminderde het aantal barrières niet, maar vergrootte het.

De bouw van nieuwe wijken, bewoond door een autorijdende generatie, maakt het ontbreken van goede verbindingen binnen de agglomeratie en met de buitenwereld hinderlijk voelbaar. Om het verkeer soepeler te laten doorstromen worden sinds jaar en dag op verschillende kruispunten verkeerspleinen aangelegd, maar deze blijken eerder verstoppend dan laxerend te werken. Een dergelijk goedbedoeld verkeersplein ligt bijvoorbeeld in de President Rooseveltlaan, de binnengemeentelijke verlenging van de nieuwe snelweg E9. Deze snelweg moet Maastricht gemakkelijker bereikbaar maken, maar binnen de stad zelf vormt hij een slagboom – en tot overmaat van ramp komt hij ten oosten van de stationsbarrière uit, zodat hij niet Maastricht maar Wijk met de rest van Nederland verbindt.

Op het ogenblik heeft Maastricht nog geen honderdduizend inwoners; in de toekomst zal dat inwonertal alleen al op de oostelijke Maasoever

bereikt worden, met nog eens zeventigduizend ten westen van de rivier. Een andere barrière heeft de overheid gelukkig al bij voorbaat uit de weg geruimd door de (in maart 1968 gereedkomende) zuidelijke Maasbrug tussen de Alfons Ariënsstraat en de Prins Bisschopsingel aan te leggen. De toekomstige wijken in het zuid-oosten hebben dus nu al een verbinding met het stadsdeel op de linker riviéroever. Maar: de brug heeft zesendertig miljoen gulden gekost, waarvan negen miljoen door het rijk is betaald. Hij zal daarom op zo kort mogelijke termijn rendabel gemaakt moeten worden. Anders gezegd: er moet een intensief gebruik van worden gemaakt. Dat kan, als tussen Heugem en de oude Sfinxfabriek een dijk wordt aangelegd, en dit thans telkens weer overstroomd gebied bebouwd wordt.

Wat doen we met Sint Annadal ?

Maastricht breidt echter niet alleen naar het zuid-oosten uit. Momenteel bevindt de grootste bevolkingsconcentratie zich nog ten westen van de Maas, als gevolg van de bouw van de nieuwe wijken Caberg, Malpertuis, de Pottenberg, Tuinwijk Belfort en het Plan Malberg. Ook het oude winkelcentrum ligt op deze Maasoever; maar voor de nieuwe westelijke wijken is het alleen te bereiken en te verlaten via nauwe straten met eenrichtingverkeer, zoals de Brusselsestraat. Mede daarom speelt de gemeente met de gedachte, achter het

Sint Annadalziekenhuis een tweede stedelijk winkelcentrum aan te leggen. Op zichzelf een goede gedachte, omdat vanuit zo'n verkeersbrandpunt alle genoemde nieuwe wijken in het westen bediend kunnen worden; maar minder prettig voor de winkeliers in de oude binnenstad, die de ontwikkelingen dan ook met zorg tegemoet zien.

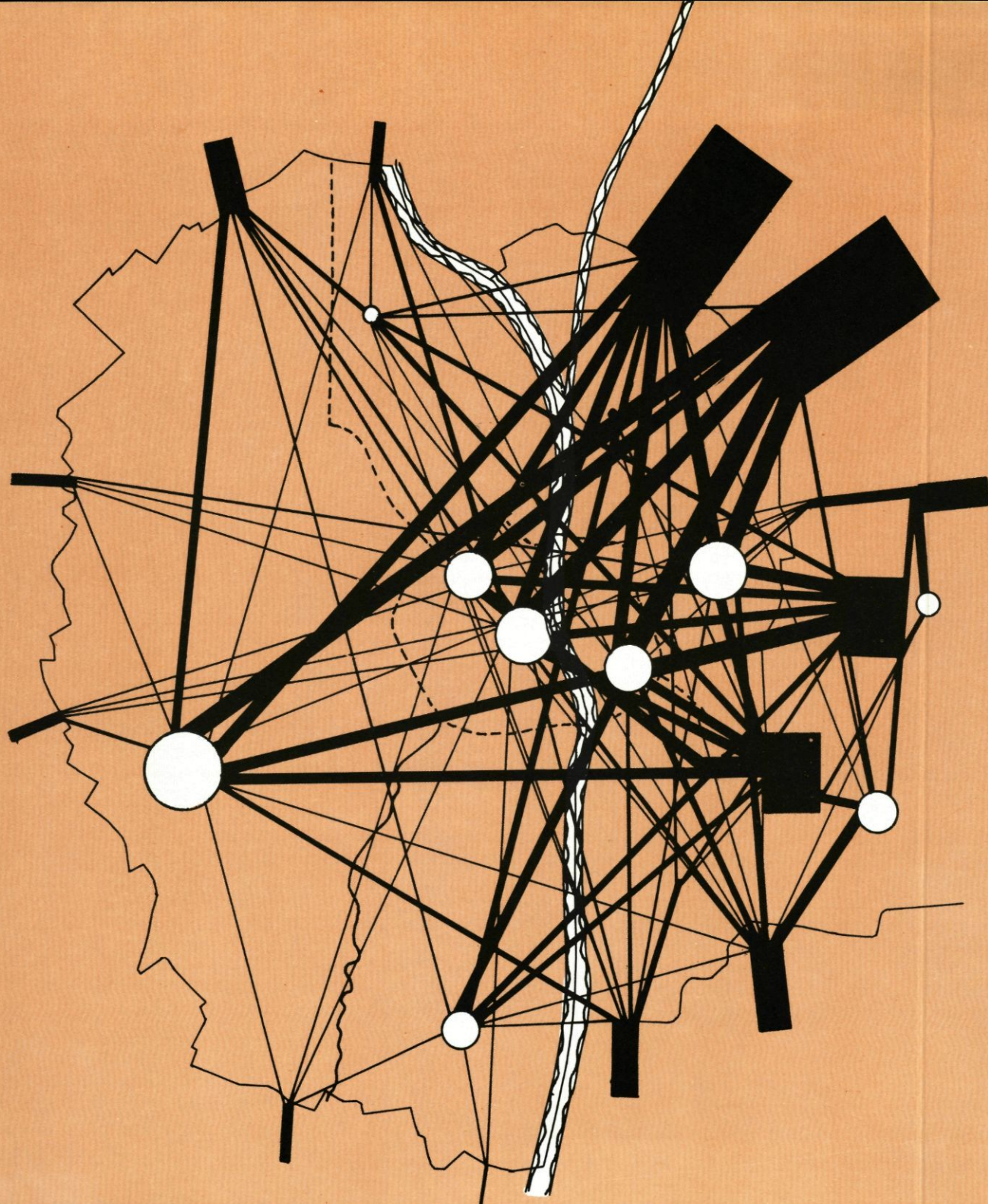
Wat zijn precies de problemen, waarmee de middenstand in de binnenstad zal worden gekonfronteerd als er een krachtig concurrerend winkelcentrum in Sint Annadal komt? De moeilijke bereikbaarheid van de binnenstad noemden we al. Dat tekort aan ruimte belemmert bovendien bedrijfsuitbreiding en modernisering, nieuwe vestigingen en ontnemt de klant de mogelijkheid te parkeren. In vroeger eeuwen was de massieve bebouwing een logisch uitvloeisel van het karakter van de stad; nu echter is zij er de oorzaak van, dat de city te weinig ontwikkeld is om aan de eisen van de toekomst te voldoen. Maastricht kan nu kiezen uit drie alternatieven.

Het eerste alternatief: DE GEMEENTELIJKE OVERHEID LAAT HET OUDE WINKELCENTRUM ZIJN CITYFUNKTIE VOLLEDIG BEHOUDEN. In verband met de nieuwe wijken in west zal dat in de praktijk moeten inhouden, dat deze cityfunctie dan moet worden VERGROOT. Inderdaad is het aantrekkelijk wandelen en winkelen in de oude binnenstad met al zijn historische monumenten. Wil men die aantrekkingskracht behouden, dan

moet men het aantrekken ook mogelijk maken. Om het oude citygebied voldoende toegankelijk te maken, vooral voor de westelijke wijken, zal men tot doorbraken binnen de singels moeten besluiten, b.v. via de Capucijnenstraat; en i.v.m. de geringe ruimte moeten deze doorbraken eindigen bij parkeergarages aan de rand van het citygebied, dat ruwbegrensd ligt tussen de Markt, het Vrijthof en de Stadsschouwburg met een overloop naar Wijk. Kiest men voor dit alternatief, dan zullen de doorbraken en de parkeermogelijkheden berekend moeten blijven op elke expansie die zich in de city voordoet, terwijl voor deze expansie zelf door middel van verantwoorde afbraak de nodige ruimte zal moeten worden geschapen.

Het tweede alternatief: ER KOMT EEN CENTRUM-SINT ANNADAL, MAAR SLECHTS MET EEN AANVULLENDE FUNKTIE. Het wordt een wijk-winkelcentrum. De eigenlijke city blijft in de oude binnenstad. Het is duidelijk dat ook bij deze keuze enkele doorbraken binnen de singels noodzakelijk zijn.

Het derde alternatief: HET CENTRUM-SINT ANNADAL WORDT OPGEZET ALS EEN GEHEEL NIEUWE CITY. Het oude citygebied in de binnenstad breidt zich dan niet meer uit: nieuwe bedrijven vestigen zich daar, waar ruimte is. Het krimpt zelfs in: bestaande bedrijven in de binnenstad, die door de eerder genoemde oorzaken in een te slechte concurrentiepositie ten opzichte van de nieuwe city komen te verkeren, verhui-



Stromendiagram dat aangeeft waar het verkeer de stad binnenkomt en naar welke delen van de stad het dan gaan wil.

Maastricht

zen naar het kamp van de rivaal. In deze opzet kunnen de ingrijpende doorbraken achterwege blijven; ze passen er logisch niet eens in, omdat men de nieuwe city juist ontwerp om niet tot breekwerk in de oude binnenstad te moeten overgaan.

Welk alternatief men ook kiest, men kiest altijd voor wegen naar een open city. Ofwel de wegen dringen tot de city door en vinden daar parkeergelegenheid, óf de city zoekt de wegen en de plaatsen met parkeerruimte op. De keus moet echter bewust worden gemaakt, met alle consequenties voor de capaciteit van de wegen en de parkeergelegenheid; en bovendien moet, in het belang van alle betrokkenen, de beslissing snel vallen – liever vandaag dan morgen.

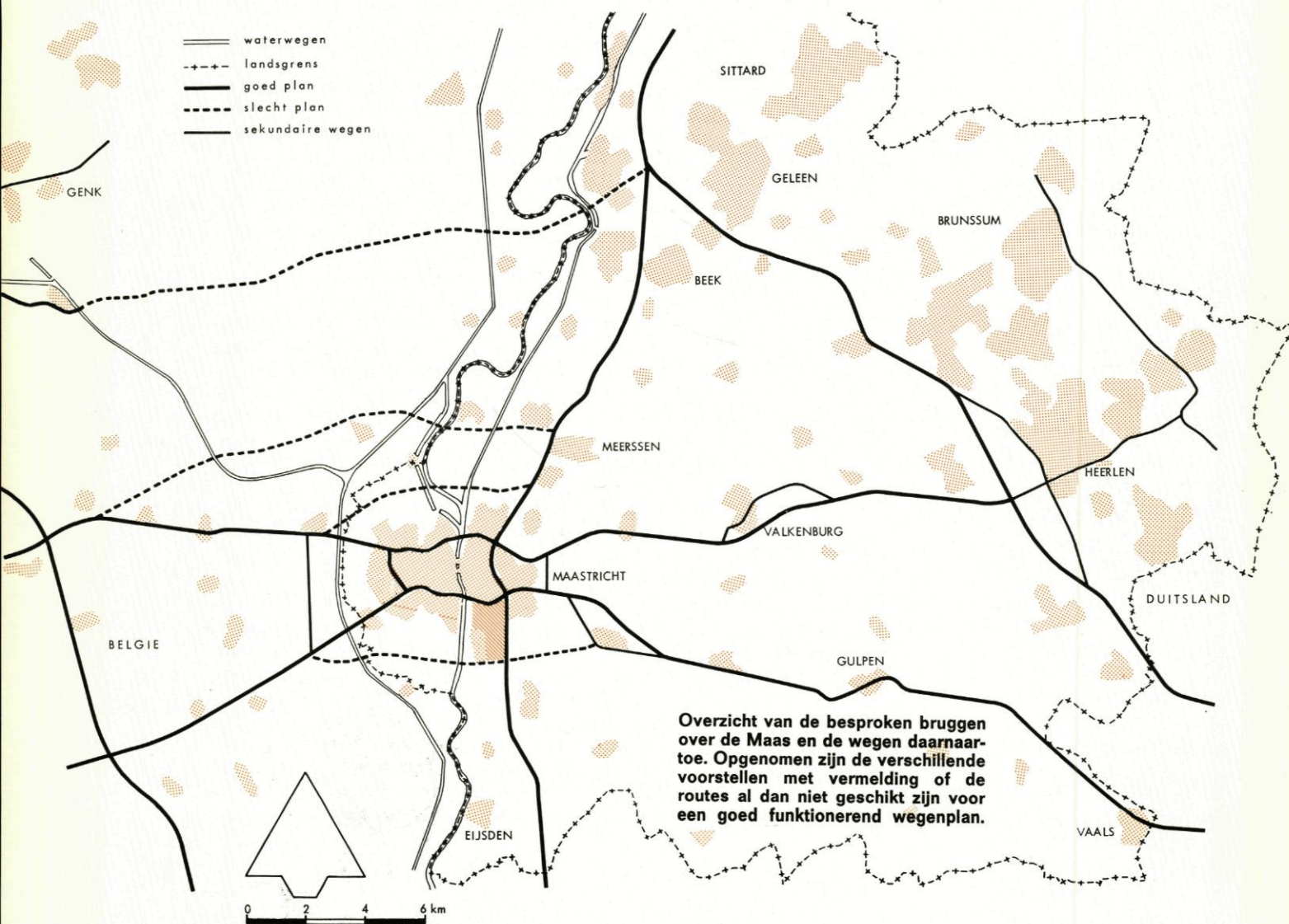
Kiezen geblazen ook in zuid-oost

Een zelfde probleem als dat van het winkelcentrum-Sint Annadal zal zich in de toekomst zeker ook voordoen in de grote stadsuitbreidingen naar het zuid-oosten. Hier wordt straks een veel talrijker bevolking gekoncentreerd dan in de nieuwe wijken op de westelijke Maasoever; en al is de oplossing van het probleem hier dus minder dringend wat tijd betreft, zij zal even principieel moeten zijn. Het gaat om dezelfde alternatieven met alle consequenties vanden: er komt GEEN WINKELCENTRUM in het zuid-oosten, er komt EEN WIIKWINKELCENTRUM of er komt EEN GROOT

WINKELCENTRUM MET EEN DUIDELIJKE CITY-FUNKTIE. Om straks een vrije keuze uit deze alternatieven mogelijk te maken, moet nu alvast een terrein worden vrijgehouden waar het eventuele winkelcentrum gebouwd zou kunnen worden. Daartoe zou men bijvoorbeeld het terrein bij de Burchtstraat en het internaat De Burcht zuidelijk van het Europaplein kunnen aanwijzen.

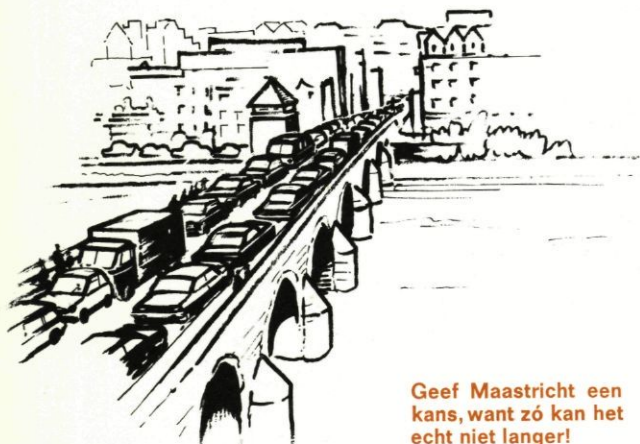
Omdat dit Burcht-centrum t.o.v. het oude centrum in de binnenstad aan de overkant van de rivier komt te liggen, wordt het vraagstuk DOORBRAKEN OF GEEN DOORBRAKEN tevens een kwestie van BRUGGEN OF GEEN BRUGGEN. Wordt het nieuwe centrum een city, die de cityfunctie van de oude binnenstad volledig overschaduwet, dan is de bouw van nieuwe bruggen over de Maas overbodig. Wordt het slechts een wijkcentrum, dan zal het groeiende aantal inwoners van zuidoostelijk Maastricht behalve de nieuwe Kennedybrug een tweede brugverbinding met het oude stadsgedeelte noodzakelijk maken; deze zou kunnen liggen tussen het Onze Lieve Vrouweplein en de Hoogbrugstraat. Komt er geen zuidoostelijk winkelcentrum, of hooguit een van onbetekenende omvang, dan is er meer dan één extra oeververbinding nodig; in dit geval is de hele bevolking immers op de oude city aangewezen.

Eén functie van de city is tot dusver onvermeld gebleven. Men begeeft zich niet uitsluitend naar de city om inkopen te doen of zakenrelaties te



Maastricht

bezoeken. Het is ook de plaats, waar men ontspanning vindt. Waar de city is, zullen ook de kulturele instellingen en de rekreatiemogelijkheden moeten zijn. Naarmate een nevencentrum in sterkere mate de cityfunctie van het oude centrum overneemt, zullen meer kulturele en ontspanningsgelegenheden in dat nevencentrum moeten worden gekoncentreerd. Wordt bijvoorbeeld het



Geef Maastricht een kans, want zó kan het echt niet langer!

zuidoostelijke Burcht-centrum zo groot dat de bouw van een nieuwe schouwburg daar gerechtvaardigd zou zijn, dan zal ergens anders GEEN schouwburg moeten worden gebouwd als daar-

voor ten aanzien van heel Maastricht te weinig emplooi is. Dan zullen de verzorgingssferen van het Burchtcentrum en Sint Annadal zich tot in alle hoeken van de agglomeratie uitstrekken.

De juiste brug op de juiste plaats

Men hoeft de andere Zuidlimburgse steden hun verdiensten niet te ontfemen als men vaststelt dat Maastricht Nederlands zuidelijkste stad van kultureel en historisch allure is. Daardoor vormt het een soort kopstation: het meeste verkeer komt de stad vanuit het noorden binnen. Reeds lang werd de behoefte gevoeld aan een brug ten noorden van de thans bestaande bruggen, die de in Wijk verloren lopende rijksweg 75 (de E9) een verbinding met het centrum zou geven. Nu wordt er door rijk en provincie wel over een noorderbrug gepraat, maar de plaatsen die daarvoor genoemd worden zijn niet bepaald die waarvan Maastricht het meest zou profiteren.

Het wegenschema van de Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening geeft bruggen aan ten zuiden van Elsloo en Smeermaas, op respectievelijk TWAALF en VIER kilometer van Maastricht. Het uitvoeringsprogramma voor rijkswegen van 1966 noemt een brug voor de autoweg E36 bij Stein: DERTIEN kilometer van Maastricht. Deze brug moet de verbindende schakel worden tussen de mijnstreken in Belgisch en Nederlands Limburg - terwijl die mijn-

Maastricht

streken in versneld tempo hun betekenis verliezen. De provinciale waterstaat projekteerde een brug nabij Borgharen, waar het uit de boomgaarden te voorschijn komende verkeer zonder moeite door een veerpont verwerkt kan worden: DRIE kilometer van Maastricht.

Het zou volkomen onverantwoord zijn te beweren, dat al deze bruggen geen enkel nut zouden hebben. Het gaat er echter in eerste instantie om, een brug te bouwen op de plaats waar de GROOTSTE behoefte aan een vaste oeververbinding bestaat, en waar hij dus het grootste rendement zal opleveren. De noordelijke bruggen, waarvan het rijk en de provincie denken, zijn op zichzelf al duurder dan een brug in Maastricht zelf, omdat ze behalve de Maas ook het daarlangs lopende Julianakanaal zullen moeten overspannen.

Nu maken we even een klein zijspiongetje. Het rijk heeft negen miljoen gulden in de kosten van de nieuwe Kennedybrug bijgedragen, mede omdat het verwacht dat het doorgaande internationale verkeer er een nuttig gebruik van zal maken. Het doorgaand verkeer, dat nu de Wilhelminabrug passeert, omvat niet meer dan acht procent van de totale verkeersstroom over deze oeververbinding. Als de Kennedybrug straks dat doorgaand verkeer overneemt, zal het in omvang volkomen in het niet vallen bij het nut, dat de brug voor de toekomstige bewoners van het zuidoostelijke uitbreidingsplan krijgt. Met andere woorden: HET RIJK HEEFT GEEN

GELD GESTOKEN IN EEN INTERNATIONALE VERBINDING, MAAR IN EEN LOKALE. En terecht: als er weinig doorgaand verkeer is, wordt een brug pas nuttig als ook het lokaal verkeer ervan gebruik maakt.

De laatste overweging is een sterk argument om de noorderbrug niet ver ten noorden van Maastricht te projekteren, maar aan de onmiddellijke noordgrens van de stad, een kilometer van de Sint Servaasbrug, waardoor hij zowel de E9 als het plaatselijk en regionaal verkeer zou bedienen. Naast dit argument leggen we een ander. Ook het verkeer, dat door de rijksweg 75 in de President Rooseveltlaan wordt geloosd, blijkt voor het verreweg grootste deel van regionale en lokale oorsprong te zijn. Als nu het rijk bruggen en wegen met DEZE functie bekostigt, is dan de volgende stap zo ver gezocht: dat het rijk OOK de kosten van een noorderbrug tussen de Viaductweg en de omgeving van de Statensingel op zich neemt? De noorderbrug, maar dan op het laatstgenoemde punt, zou overigens nog een belangrijke rol te spelen krijgen.

In Zuid-Limburg is de belangrijkste verkeersstroom van oost naar west die van Heerlen en Valkenburg naar Maastricht. Het is daarom zinvol om van Maastricht uit de provinciale weg tot Vilt te verdubbelen, en hem daarna via een kleine tunnel door de heuvelrug nabij de Cauberg en een viadukt over de Geul in de richting van Heerlen

Maastricht

verder te leiden, zo dat het verkeer niet DOOR Valkenburg hoeft te worden geleid. Dat zal een betere investering zijn dan de weg tussen Meerssen en Hoensbroek, die in de Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening is gepland. Om technische redenen blijkt een weg ten zuiden van Valkenburg goedkoper; daarnaast is het een duidelijke wenslijn, hetgeen het gebruik zal stimuleren. Deze weg kan dan via de noorderbrug de binnenstad van Maastricht bereiken.

Bouw die brug liever in Maastricht

We zien hier dus de noorderbrug als toegangspoort voor het regionaal verkeer EN voor het verkeer uit de rest van Nederland. Zijn belangrijkste functie hebben we echter voor het laatst bewaard. Hij krijgt namelijk vijf verkeersstromen te verwerken, die stuk voor stuk uit Groot-Maastricht afkomstig zijn en hun bestemming ook binnen de agglomeratie hebben: het verkeer van Wijk naar het industrieterrein Bosscherveld; het verkeer van het stadsgebied ten westen van de rivier naar de Beatrixhaven; het verkeer van Amby door het noorden van Wijk naar de binnenstad; het verkeer tussen de twee noordelijke industriegebieden aan weerskanten van de Maas; en het verkeer tussen de oostelijke en westelijke woonwijken onderling.

De privé-verkeersadviseur van Maastricht heeft in

juli 1966 een verkeersstructuurplan voor de stad opgesteld, waarin terecht voor een noorderbrug (bij de Koninkl. Nederl. Papierfabriek) wordt gepleit. Bovendien blijkt uit een recent verkeersonderzoek door de provinciale waterstaat, dat het de stad binnenkomende verkeer grotendeels uit noord-oostelijke richting afkomstig is. Daarom moet men zo spoedig mogelijk aan de bouw van de noorderbrug kunnen beginnen; maar dan op de genoemde plaats, en niet ergens anders. Zo'n brug zou, meer dan welke andere brug of doorbraak ook, in één klap een groot aantal oude, nieuwe en toekomstige barrières overwinnen.

Het is niet onze bedoeling geweest te beweren, dat er in de omgeving van Maastricht geen doorgaand verkeer zou zijn. Het internationaal verkeer in oost-westelijke richting, dat Zuid-Limburg doorsnijdt, kan zelfs zeer belangrijk worden. We hebben slechts willen stellen dat Maastricht zelf, met zijn bevolking en grondgebruik, sneller groeit dan het doorgaand verkeer, hoe omvangrijk dat ook moge worden. Een nieuwe oeververbinding met een behoorlijke capaciteit kan alleen groot nut afwerpen, als zij toch minstens de ALLERGROOTSTE behoeften bevredigt.

De stad wel in, maar het stadsbeeld uit

Tot nu toe hebben we voornamelijk gesproken over wegen, die de city voor het verkeer toegan-



De verdeling van de stad door de rivier veroorzaakt vele problemen voor de verkeersafwikkeling. In het ontwerp is getracht de stad zo weinig mogelijk in zijn historisch karakter aan te tasten. Toch zullen op enkele plaatsen doorbraken gemaakt moeten worden om de stad leefbaar te houden.



Maastricht

kelijk moeten maken – waar die city zich ook mag bevinden. Welke oplossing men voor het toekomstige centrum-Sint Annadal en het eventuele Burcht-centrum kiest, het oude centrum in de binnenstad zal zijn betekenis nooit geheel verliezen; het zal een verkeersmagneet van betekenis blijven. Daarom moet ervoor gezorgd worden, dat het binnendringende verkeer in de oude city parkeergelegenheid vindt. Voor elke binnenstad, maar zeker voor die van Maastricht met zijn massieve bebouwing en zijn talloze monumenten, roept dit een probleem met twee facetten op. Door het gebrek aan ruimte zal op een beperkt terrein zoveel mogelijk parkeergelegenheid moeten worden geboden; en om de binnenstad niet te ontsieren, zal die parkeergelegenheid zoveel mogelijk van straten en pleinen moeten worden weggewerkt. Het stellen van het probleem is te-

Parkeergarage in „aangepaste” stijl.



gelijktijd de oplossing ervan: parkeergarages, ook voor Maastricht. Rest ons nog de vraag, waar

die parkeergarages wenselijk en mogelijk zijn.

Ons uitgangspunt is, dat de loopafstand van de parkeergarages naar de winkels rondom de Grote Staat en de Nieuwstraat zo kort mogelijk moet worden gehouden. Bouwt men ze verder weg, dan leeft de directe omgeving wel op, maar de oude city heeft er niets aan. Zo gezien liggen garages op de plaats van het voormalige lyceum hoek Grote Gracht/Helmstraat, en ter vervanging van de minder fraaie schouwburg, voor de hand. De konsekwentie van de tweede keus is dat er een nieuwe schouwburg komt, die in overeenstemming is met de culturele betekenis van Maastricht voor geheel Zuid-Limburg. De vraag is alweer: waar?

Van het een komt het ander

Op de rechteroever van de Maas ligt het terrein van het voormalige Heliport, met direkt ten zuiden daarvan de Griend. Dit terrein is vanaf de door ons bepleite noorderbrug en de Wilhelmina-brug heel gemakkelijk te bereiken. Het biedt bovendien een ruimte, die men in de binnenstad aan de overkant van de rivier tevergeefs zal zoeken. Om deze redenen lijkt het een ideale plaats voor een nieuw cultuurcentrum van regionale betekenis, dat over een groot parkeerterrein kan beschikken. Een parkeerterrein bovendien, dat zowel voor lang als kort parkeren aantrekkelijk kan worden gemaakt: zowel de schouwburgbezoekers 's avonds als de bezoekers van het oude centrum

Maastricht

op de andere oever zouden er gebruik van kunnen maken. Dat maakt een voetgangersbrug over de Maas noodzakelijk. Men kan daarvoor kiezen uit twee mogelijkheden: noordelijk van de Wilhelminabrug, waardoor twee groepen mensen gediend worden – automobilisten, die in de oude city gaan winkelen en hun auto op het Heliport terrein achterlaten, en voetgangers uit de oude binnenstad die naar het nieuwe kultuurcentrum willen; noordelijk van de Sint Servaasbrug, in dat geval mede ten gerieve van het voetgangersverkeer van en naar het spoorwegstation in Wijk; met als extra keuzemogelijkheid dan nog een voetgangersbrug bij het Waterpoortje. Dat zou dan echter een geheel nieuwe opzet zijn, want deze keus geeft het onmiddellijk voordeel uitsluitend aan de Hoogbrugstraat in Wijk. De gemeente doet pogingen deze winkelstraat meer en nieuw leven in te blazen; een voetgangersbrug zou hem via het Onze Lieve Vrouweplein regelrecht aansluiten op het oude centrum aan de overkant. Dit zou vooral belangrijk zijn als dat oude centrum zijn overheersende cityfunctie voor de hele agglomeratie gaat behouden. Geeft men z'n voetgangersbrug winkeltjes, wordt hij een attractie op zich. Een winkelbrug van honderdvijftig meter zou naar raming f 3.100.000,- kosten, maar zichzelf wat de EXTRA kosten betreft wel terugverdienen.

Heliport noemden we dus als eerste plaats, waar een nieuwe schouwburg zou kunnen komen. Een tweede mogelijkheid biedt het terrein van de

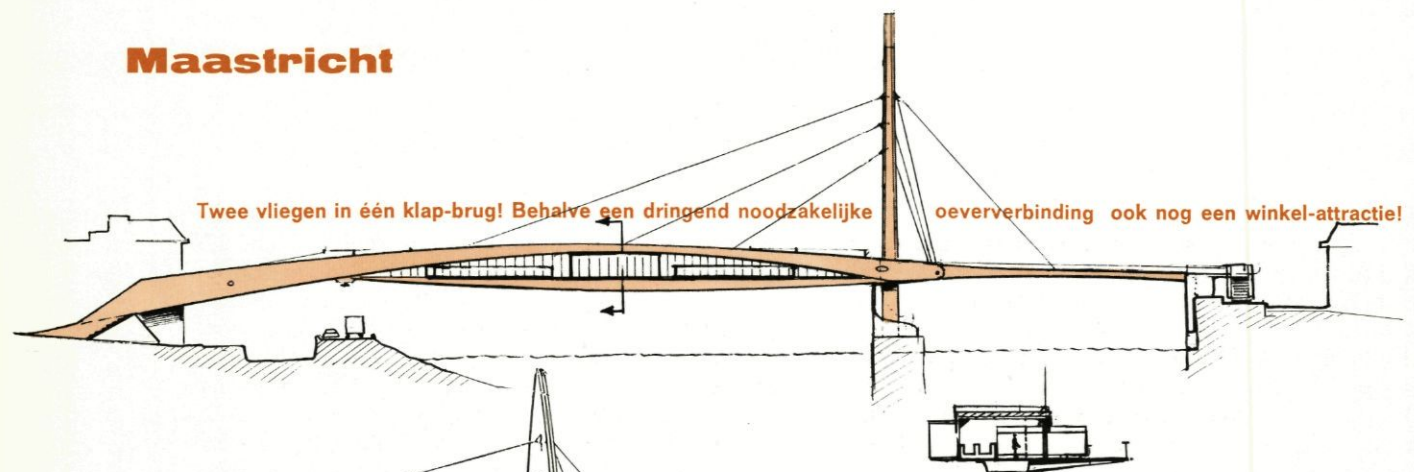
militaire garage tussen de Grote Looiersstraat en de Nieuwenhofstraat. Waar de nieuwe schouwburg ook komt het afbreken van de oude schept ruimte voor een parkeergarage aan de onmiddellijke zuidrand van het citygebied. Dit is een ideaal opvangcentrum voor de auto's, die vanaf maart 1968 van de Kennedybrug gebruik zullen maken.

Een even gunstige plaats is het lyceumterrein tussen Vrijthof en Markt voor de citybezoekers, die met hun auto over de Wilhelminabrug en de door ons noodzakelijk geachte noorderbrug zijn gekomen. Men zou nog aan een derde parkeergarage kunnen denken. De capaciteit van deze drie garages zal zelfs nodig zijn als het oude stadscentrum NIET het belangrijkste citygebied in de toekomstige Maastrichtse agglomeratie wordt. Krijgt het die dominerende cityfunctie WEL, dan zullen bijvoorbeeld zes garages in het centrum op de linker Maasoever nodig zijn, plus nog een bij de city-uitstulping in de richting van de Hoogbrugstraat. Vanzelfsprekend zal de capaciteit per parkeergarage aan de te verwachten behoefte moeten worden aangepast.

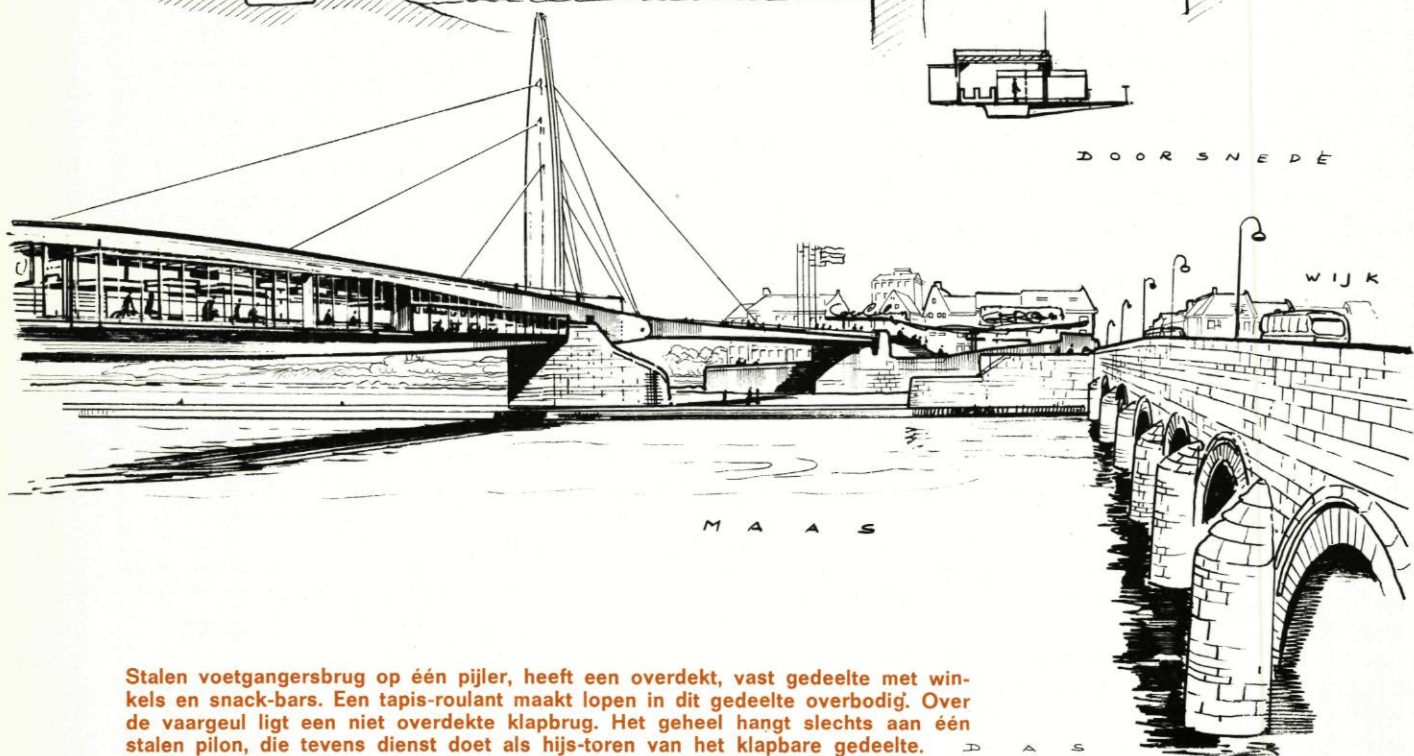
Wees verstandig, doe het nu

We hebben in deze schets verschillende objectieve mogelijkheden besproken, rekening houdend met elke keuze die de gemeente zou kunnen maken wat betreft nevencentra en doorbraken. Tot slot willen we nu een opsomming ge-

Maastricht



DOORSNED E



Stalen voetgangersbrug op één pijler, heeft een overdekt, vast gedeelte met winkels en snack-bars. Een tapis-roulant maakt lopen in dit gedeelte overbodig. Over de vaargeul ligt een niet overdekte klapbrug. Het geheel hangt slechts aan één stalen pilon, die tevens dienst doet als hijs-toren van het klapbare gedeelte.

Maastricht

ven van een aantal voorzieningen, die in ieder geval getroffen zullen moeten worden los van de definitieve keus van de gemeente, en die achteraf in elk der alternatieven zullen blijken te passen.

De NOORDELIJKE BRUG dient op rijkskosten te worden verwezenlijkt volgens de plannen van de gemeente en haar privé-verkeersadviseur. Hierdoor wordt (ondermeer!) een verbinding opengelegd, die de volgende route volgt: E9 en rijksweg 75, President Rooseveltlaan, Viaductweg, Noorderbrug een nieuw te projekerende gedeelte dat (los van de Statensingel) vlak ten noorden langs de papierfabriek en het goederenstation loopt en (aan de overkant van de Brusselseweg) op de (te verbreden) Fagotstraat aansluit.

De huidige PROVINCIALE WEG vanaf Heerlen en Valkenburg moet een ENTREE in de stad krijgen, ofwel via de Aartshertogenstraat, ofwel via de Markies van Ledestraat. Door deze nieuwe entree wordt de tunnel in de Scharnerweg ontlast; dat zal vooral belangrijk worden in verband met de zuidoostelijke uitbreidingen.

De aanleg van een MAASBOULEVARD, die alle straten en kaden langs de linker rivieroever samentstelt, moet een rechtstreekse verbinding tot stand brengen tussen de toekomstige noorderbrug en de nieuwe Kennedybrug in het zuiden, met ongelijkvloerse aansluitingen op die bruggen. De EUROPAWEG NUMMER 9 moet, oostelijk langs de spoorlijn naar Luik, worden verlengd.

In verband met de uitbreidingen in het zuidoosten is een verbreding van de HEUGEMERWEG met een aansluiting op de Kennedybrug noodzakelijk. Zelfs als op korte termijn een begin wordt gemaakt met de bouw van de noorderbrug, zal het nog lang duren voor deze in gebruik kan worden genomen. Daarom moet de capaciteit van de WILHELMINABRUG opgevoerd worden. Dit kan gebeuren door het links afslaande verkeer naar de Franciscus Romanusweg via de Sint Maartenspoort door een lus te leiden. De STRATENLOOP en de onderlinge verbindingen tussen de straten in de binnenstad moeten worden gesaneerd. Dit geldt ook voor de rondlopende verkeerspleinen, die door breed opsplitsende voorsorteerstroken moeten worden vervangen. De provinciale waterstaten hebben dit in het algemeen heel goed ingezien; de capaciteit van een weg om verkeer weg te werken wordt immers bepaald door de capaciteit van de kruisingen.

Tenslotte is dan nog op korte termijn nodig een rekonstruktie van de BOSCHSTRAAT, die het verkeer van de noorderbrug een rechtstreekse ingang naar de markt geeft.

Een wijs man draait geen deur op slot

Besluit de gemeente tot uitvoering van deze urgenties, dan is én aan de huidige behoeften voldaan, én aan de behoeften als gevolg van de

Maastricht

toekomstige beslissing inzake het probleem: houdt de oude city zijn prioriteit, óf worden elders in de agglomeratie konkurrerende cityfuncties gepland? Schematisch komt dat neer op een keuze uit de volgende alternatieven:

het oude centrum behoudt negentig procent van de cityfunctie, met tien procent verspreid aan de uiterste randen van de stad; de winkelcentra Sint Annadal en Burchtstraat nemen ieder vijftwintig procent van de cityfunctie over, de buitenranden van de stad verzorgen hun tien procent, en het aandeel van het oude centrum loopt terug tot veertig procent; de beide grote nieuwe

winkelcentra gaan ieder veertig procent van de totale cityfunctie voor hun rekening nemen, de verspreide tien procent blijven, en het oude centrum volstaat met eveneens tien procent.

Wat men ook kiest: het zal een geplande keuze moeten zijn. Ieder alternatief zal dagelijks terugkerende volksverhuizingen teweeg brengen. Wil Maastricht ook die volksverhuizingen overleven – en onder minder chaotische toestanden dan die van vijftienhonderd jaar geleden – dan zal de stad daarop voorbereid moeten worden. Ditmaal niet door zijn poorten te sluiten; integendeel, door ze wijd open te zetten.



Amsterdam

met zijn unieke grachtengordels zal profijt moeten trekken van zijn saneringsgebieden

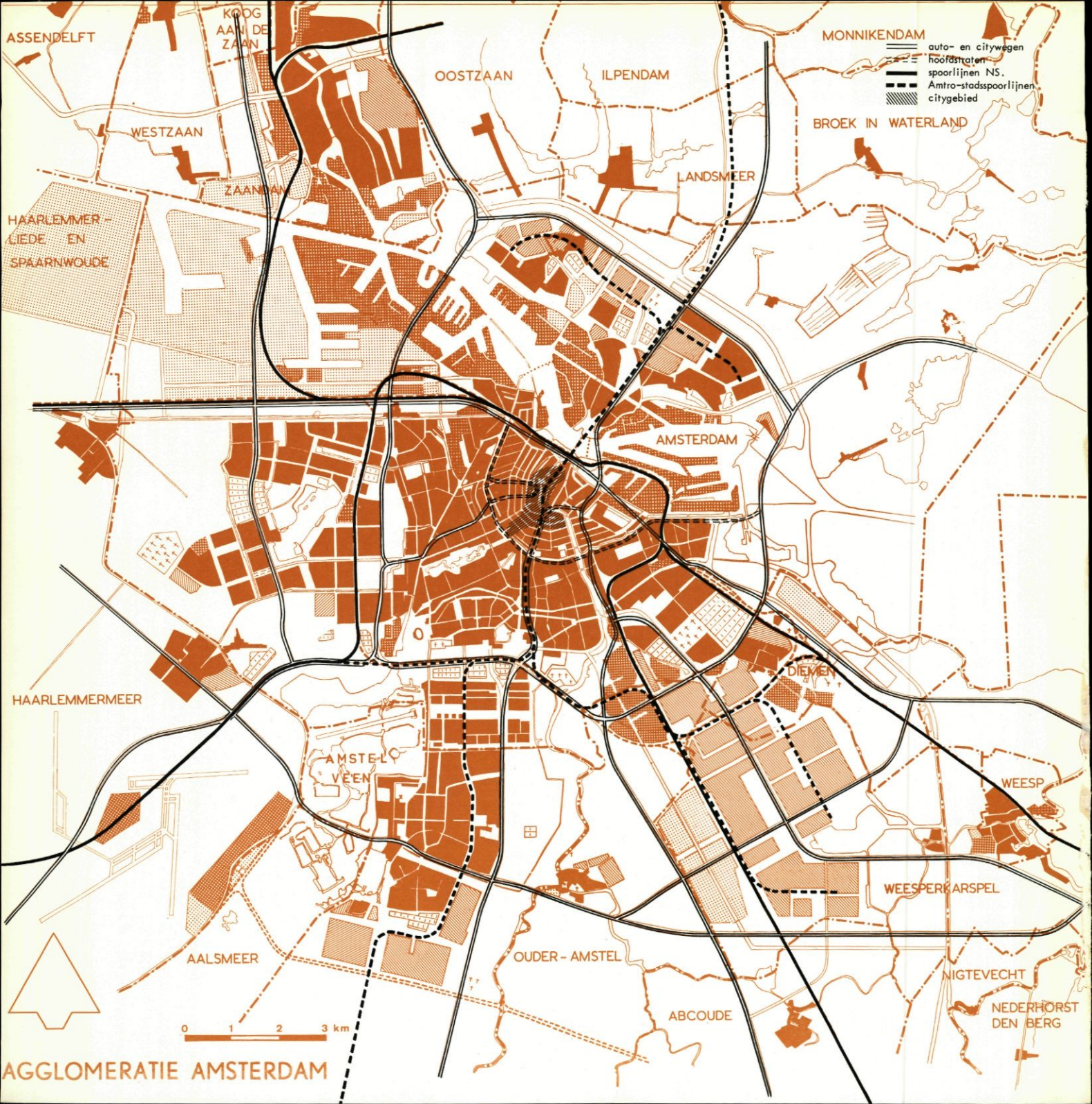
Om de geschiedenis van Amsterdam te kennen, hoeft men alleen maar een plattegrond van de stad open te vouwen. Het is geen nieuw geluid, het zal ook in de toekomst gezegd worden; maar juist dat legt Amsterdam verplichtingen op. Door alles, wat de stad in onze tijd aan stedenbouwkunde doet of nalaat, schrijft ze een stuk geschiedenis waarnaar ze later beoordeeld zal worden.

In 1275 wordt voor het eerst melding gemaakt van de nederzetting aan de Amstel, maar dan gaat het hard. Eind veertiende eeuw is Amsterdam nog een nietig handelsstadje met wat huizen aan weerskanten van de rivier; honderd jaar daarna ligt op diezelfde dampige plek de belangrijkste koopmansstad van Holland, die zelfs het machtige Hanzeverbond op de knieën heeft gedwongen. De bebouwing breekt uit de bananeschil tussen Oude- en Nieuwezijds Voorburgwal. In de zeventiende eeuw worden de grachtengordels voltooid, met als afronding de vestingwerken langs Nassau-, Stadhouders- en Mauritskade. De bevolking groeit tot 220.000 zielen. Dat zijn niet alleen gezeten kooplieden en stoffige regenten, en daarop is bij de uitbreidingsplannen gerekend. Behalve de statige grachtenhuizen is ook de Jordaan gebouwd, die al gauw bevolkt wordt door Franse immigranten, zoals Joodse vluchtelingen zich in het oostelijk deel van de oude binnenstad vestigen. Beide bevolkingsgroepen ontwikkelen zich tot een kleurrijk stuk typisch Amsterdam – tot de Joden in de Tweede Wereldoorlog door de Duitsers worden uitgemoord.

De Franse tijd betekent een dieptepunt voor de stad. Het inwonertal loopt terug tot 180.000, waarvan meer dan de helft verpaupert. De volkswijken raken in verval. Na de bevrijding leeft Amsterdam echter weer op. In 1839 verbindt de eerste Nederlandse spoorweg de Amstelstad met Haarlem, later met Rotterdam; een oostelijke lijn zorgt daarna voor de verbinding met Duitsland. Omstreeks 1870 wordt het Noordzeekanaal gegraven. Het oude IJ en het kanaal samen noodzaken de stad verdere uitbreidingen uitsluitend in zuidelijker richtingen te zoeken. De bevolkingscijfers springen omhoog in de negentiende eeuw. Men breekt de muren aan de Singelgracht af en bouwt maar raak, voor het eerst zonder enig systeem. Terwijl hele straten in de Jordaan en de Joodse buurt zienderogen achteruit gaan, stampst men voor de toekomst afschuwelijke en ongezonde wijken uit de grond zoals de Pijp en, in iets mindere mate, de Kinkerbuurt.

Steden bouwen is vooruitzien

Pas in de twintigste eeuw gaat de overheid de verdere uitbouw ordenen. Berlage bouwt niet alleen de beroemde Beurs, maar ook een complete wijk achter de Pijp. Zijn tragiek is echter, dat zijn werk minder onsterfelijk zal blijken dan zijn naam; zijn Beurs verzakt en scheurt, een aantal huizen in Zuid moet naderhand van stalen steunbalken worden voorzien. Intussen groeit de Amsterdamse agglomeratie door annexatie van aangrenzende ge-



Ontwerp voor een hoofdwegenstructuur voor de stad en direkte omgeving, met de bedoeling de bereikbaarheid van het stadscentrum te verzekeren.

Amsterdam

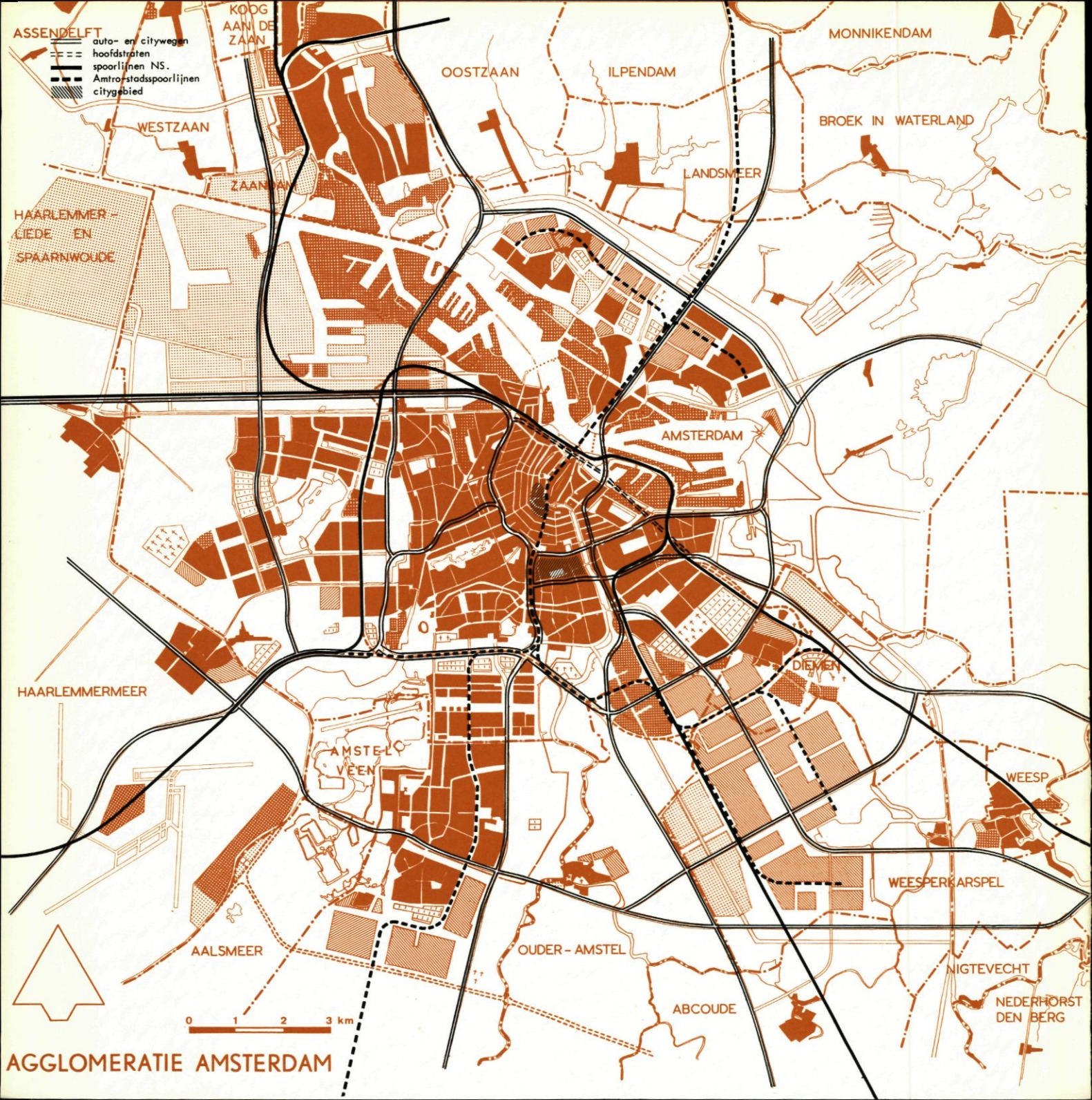
meenten en door de opkomst van nieuwe centra in de nabijheid, zoals Amstelveen. Voor het eerst komt Amsterdam-Noord van de grond, hoewel de pontveerverbinding tussen de beide stadsdelen een echte integratie en daarmee de bloei van Noord in de weg blijft staan. Tenslotte is Amsterdam een stad met een zeer nadrukkelijke cityvorming geworden: het bedrijfsleven concentreert zich met de kulturele instellingen in de binnenstad, de oude en nieuwe buitenwijken worden voornamelijk woongebied, de forensen komen uit de lobben van de agglomeratie of van nog verder weg. Een stad met prachtige historische monumenten, die men terecht wil bewaren, en met krottenwijken die de gemeente even terecht met rode cirkels als saneringsgebieden heeft aangeduid.

Bewaren van het waardevolle uit het verleden en verbetering van de gemaakte fouten is echter niet voldoende. In elke fase van zijn ontwikkeling heeft Amsterdam de moed en de visie gevonden, VOORUIT TE ZIEN en juist dat heeft die ontwikkeling mogelijk gemaakt. Er waren moed en visie voor nodig om in de tijd van de zeilvaart de thans wereldberoemde grachten aan te leggen. Er waren moed en visie nodig om, toen de spoorweg zijn grote opgang maakte, de oostelijke en westelijke lijn onderling te verbinden in een Centraal Station, ook al vond niet iedereen de plaats ideaal. Nu we in de grote bloeiperiode van het wegverkeer leven, zal Amsterdam opnieuw de moed van de oude grachtenbouwers moeten opbrengen voor een volgende

sprong naar de toekomst.

Uit het in 1960 begonnen Amsterdamse verkeersonderzoek blijkt, dat per kwart vierkante kilometer het meeste verkeer wordt veroorzaakt door het middeleeuwse centrum tussen Nieuwezijds Voorburgwal en Oude Schans, het zuidelijk deel van de grachtengordels, het westelijk deel van de Pijp, de Leidsepleinbuurt tot de Kinkerstraat en de omgeving ten zuid-oosten van het bodecentrum. Op deze verkeerssponzen zouden grote stadswegen gericht moeten zijn – maar ze zijn er niet. Terwijl vele woonstraten in Amsterdam meer verkeer moeten verwerken dan menige provinciale weg, liggen de grote, goede wegen buiten en hijgt de stad van ademnood.

Men krijgt wel eens de indruk dat de stedelijke overheid de Amsterdamse bebouwing ziet als een onoverkomelijke barrière, die elke doorbraak naar de city in de weg staat. Baseert men zich op dit axioma, dan is er voor het partikulier vervoer maar één oplossing: men laat zijn auto aan de rand van de stad achter en gaat met het openbaar vervoer verder. Dat is echter psychologisch en economisch voor de meeste mensen onaanvaardbaar; het snijdt zowel de wenslijnen als de democratische keus van een vervoermiddel door. Wat het rijk, de provincie en de gemeente zich aan wegen met een grote capaciteit om en in Amsterdam voorstellen, kan men op het kaartje op bladzijde 52 vinden: het verkeer wordt ROND de stad geleid, de enige snelweg



Ontwerp voor een hoofdwegenstructuur voor de stad en direkte omgeving, met de bedoeling het zuidelijker ge-projekteerde tweede stadscentrum bereikbaar te maken.

Amsterdam

die naar binnen gaat is de IJ-tunnel. Het is een typisch voorbeeld van wegenbouw waar die het gemakkelijkst is, technisch en financieel. Het bedrijfsleven en de kulturele instellingen, de city-functies van de stad, willen echter bereikbaar blijven. Kommen er geen invalswegen, dan verplaatsen ze zich naar punten waar wel snelwegen in de buurt zijn. Op het Koningin Wilhelminaplein nabij rijksweg 4 groeit al een textielcentrum. Johnson Wax, IBM, het bodecentrum en het hoofdkantoor van de Bijenkorf zijn voorbeelden van bedrijven, die niet in de binnenstad wilden stikken.

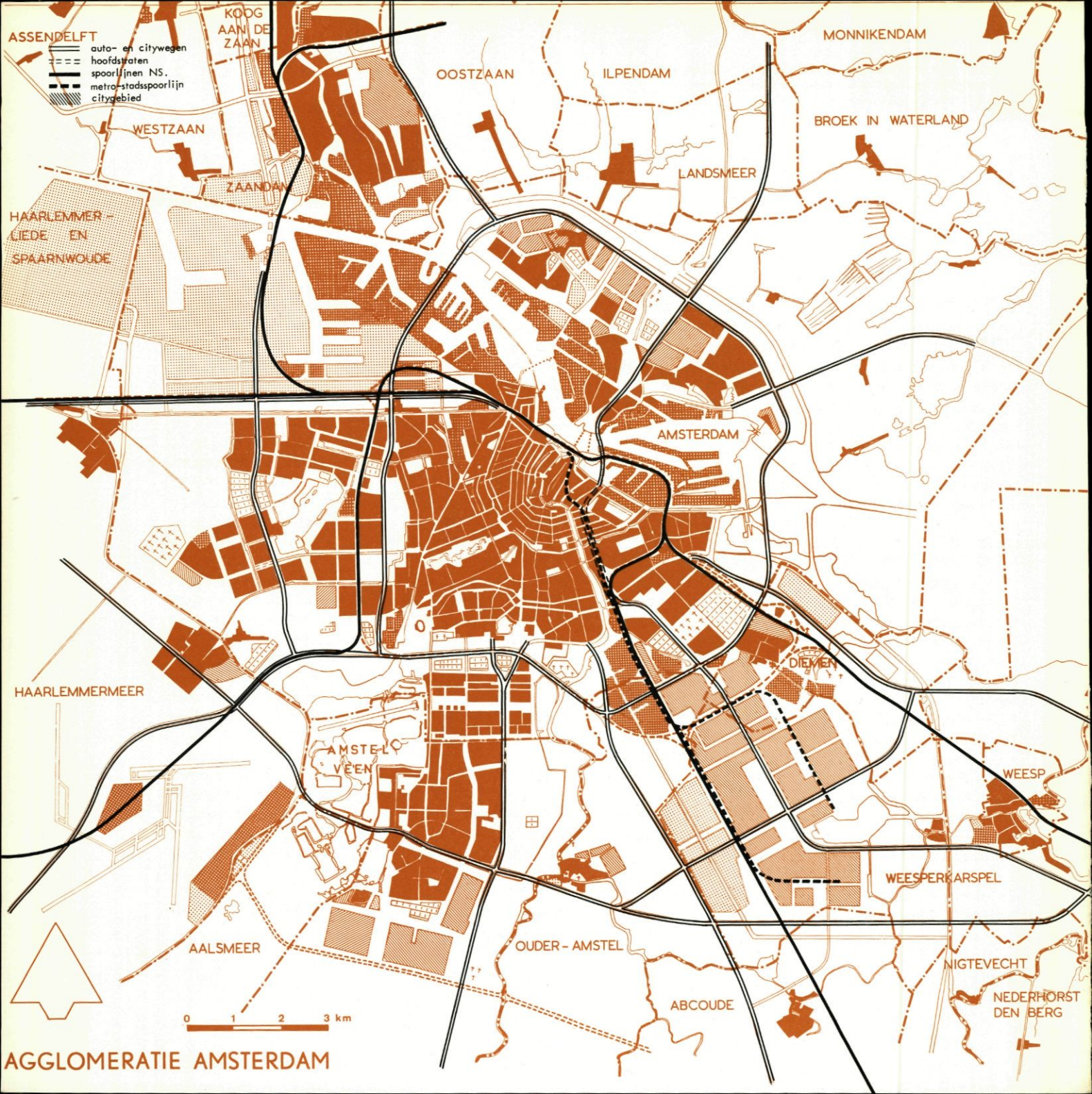
Elke verbreding is nog geen verbetering

De barrière, waartegen de gemeente als tegen een berg opziet, vormt echter niet één geheel; zij valt uiteen in twee duidelijk te onderscheiden delen, de historische grachtengordels en de negentiende eeuwse wijken, die voor een deel op de nominatie voor sanering staan. Dat niet de hele stad even monumentaal is, weet de gemeente natuurlijk ook wel. Amsterdam is bereid ergens te breken of te verwijderen, als daarmee althans het allernoodzakelijkste verkeer een toegang tot de stad krijgt; de nieuwe Weesperstraat bewijst het. Eén probleem wordt daardoor echter niet opgelost: een toegang tot de stad is nog geen toegang tot de city. Bovendien dreigt de gemeente een fout te maken, die in het verleden ook in de Verenigde Staten de ontwerpers van stadswegen een dure les heeft geleerd:

VERBREED ZO MOGELIJK NOOIT EEN STRAAT, DIE VROEGER AL EEN VOLLEDIGE FUNKTIE HAD, MAAR WAAROP IN EEN LATER STADIUM EXTRA VERKEER IS LOSGELATEN. We bedoelen met name de plannen tot verbreding van de Overtoom.

Vóór de nieuwe wijken in West en Amstelveen en de snelweg naar Den Haag/Rotterdam op de Overtoom werden aangesloten, had deze straat al een heel samenstel van functies: een winkelfunctie, een daarop afgestemde functie voor het partikulier en openbaar vervoer, en een parkeerfunctie voor lossen en laden. Verbreding zou deze functies vernietigen; zelfs als men de winkels, die hiervoor aan één kant gesloopt moeten worden, wat verder achteruit weer zou opbouwen. De breedte van de straat met zijn voorbijrazend verkeer, het lawaai, de stank, de blootstelling aan regen en wind, zou het winkelend publiek over twee fysiek en psychologisch nauwelijks te overbruggen straathelften verdelen en dus afschrikken. Het verkeer is een tweesnijdend mes: als men het ergens toegang geeft, kan het eroderend werken. Bovendien zou de Overtoom, als de verbreding over vijftien jaar een feit was, nog steeds als invalsweg onvoldoende zijn om de voortdurend groeiende verkeersstroom op te vangen.

Als tegenhanger voor alle plannen à la Overtoom stellen we voor: laat goede straten de functie, die hun aanvankelijk is toegedacht – en LEG EEN NIEUWE INVALSWEG MET EEN GROTE KAPACI-



Amsterdam

TEIT AAN door een wijk zonder winkels, waarvan de onteigening goedkoper is en die toch moet worden afgebroken. Zulke invalswegen geven het partikulier en openbaar vervoer een gekombineerde toegang tot de city, waarvan ze tegelijkertijd door hun allure deel gaan uitmaken. Die allure werkt ver door: Amsterdam heeft het, Schiphol heeft het, maar de verbinding daartussen mist het totaal. Een cityweg, zoals we dit type invalsweg verder zullen aanduiden, kan de investeringen in het nieuwe Schiphol een extra rentabiliteitsdimensie geven.

Doorbreken of opnieuw beginnen

Men zou kunnen tegenwerpen, dat het fundamentele probleem van de (on)bereikbaarheid van de Amsterdamse city door de aanleg van citywegen niet wordt opgelost; doorbraken in de binnenstad blijven immers ook dan nodig. Inderdaad: ALS MEN DE AMSTERDAMSE BINNENSTAD ZIJN ALLESOVERHEERSENDE CITYFUNKTIE WIL LATEN BEHOUDEN, DAN ZULLEN DOORBRAGEN DOOR DE GRACHTENGORDELS ONVERMIJDELIJK ZIJN. Deze ingrepen moeten dan echter met chirurgenhands worden uitgevoerd, zodat er geen belangrijke historische monumenten verloren gaan en de samenhang van het stadsbeeld zo weinig mogelijk wordt aangetast.

Er is echter een alternatief. Wil men onder geen beding tot doorbraken in de grachtengordels be-

sluiten, dan moet men ook aanvaarden dat een belangrijk deel van de cityfuncties van de oude binnenstad verloren gaan. Om te voorkomen dat de wegtrekkende bedrijven zich ongekoördineerd aan de buitenkanten van de stad zullen nestelen of de agglomeratie zelfs helemaal ontvluchten, moet men in dat geval EEN GEHEEL NIEUWE CITY IN DE PIJP PROJEKTEREN, die voor ongeveer veertig procent de taak van de oude overneemt. Dan stoppen de citywegen bij de Singelgracht, en richten ze het openbaar en partikulier vervoer op de Pijp.

Beide alternatieven vindt men in beeld gebracht in de kaartjes op bladzijde 48 en 50. Karakteristiek voor de eerste mogelijkheid zijn de (gestippelde) doorbraken binnen de Singelgracht, waar de nog steeds brede invalsweg geen snelweg meer is, maar een zelfde functie heeft als de Weesperstraat thans. Voor de tweede mogelijkheid is kenmerkend de verdichting van het wegennet in de Pijp, ondermeer door de invalsweg uit het Gooi die nu niet naar het IJ maar – met een eigen brug over de Amstel – naar de nieuwe city afbuigt.

Het derde alternatief is dat men de bestaande plannen volgt, met andere woorden: dat men helemaal niets doet, waardoor de oude city leegloopt zonder dat er een nieuwe komt. Dan sterft de stad, zoals Los Angeles gestorven is. Dan wordt Amsterdam het Enkhuizen van Europa.

Welke keus men ook maakt – de oplossing ligt in

Amsterdam

een systeem van wegen, die niet om Amsterdam heendraaien als een kat om de hete brei, maar die royaal toegang geven tot de city.

Bouw nu - beslis later

Op langere termijn dient dit systeem, met gebruikmaking van de nu al door de overheid geplande randweg, te bestaan uit een NOORDELIJKE cityweg (richting Purmerend via de IJ-tunnel), een WESTELIJKE cityweg (richting Haarlem), een ZUIDWESTELIJKE cityweg (richting Schiphol/Den Haag), een ZUIDELIJKE cityweg (richting Rotterdam) en een OOSTELIJKE cityweg (richting Utrecht) en een OOSTELIJKE cityweg (richting het Gooi). Ook binnen de randweg vormen deze wegen een doorgaand systeem, zoals uit de kaartjes blijkt. De verbindingen met Haarlem en het Gooi bijvoorbeeld kunnen te zijner tijd, precies zoals destijds met de spoorlijnen in die richtingen is gebeurd, aan de IJ-kant van het C.S. aan elkaar worden gekoppeld. Verleevendigt men deze IJ-boulevard met restaurants, terrassen enzovoorts, dan heeft Amsterdam het open havenfront terug dat door de bouw van het Centraal Station verloren is gegaan.

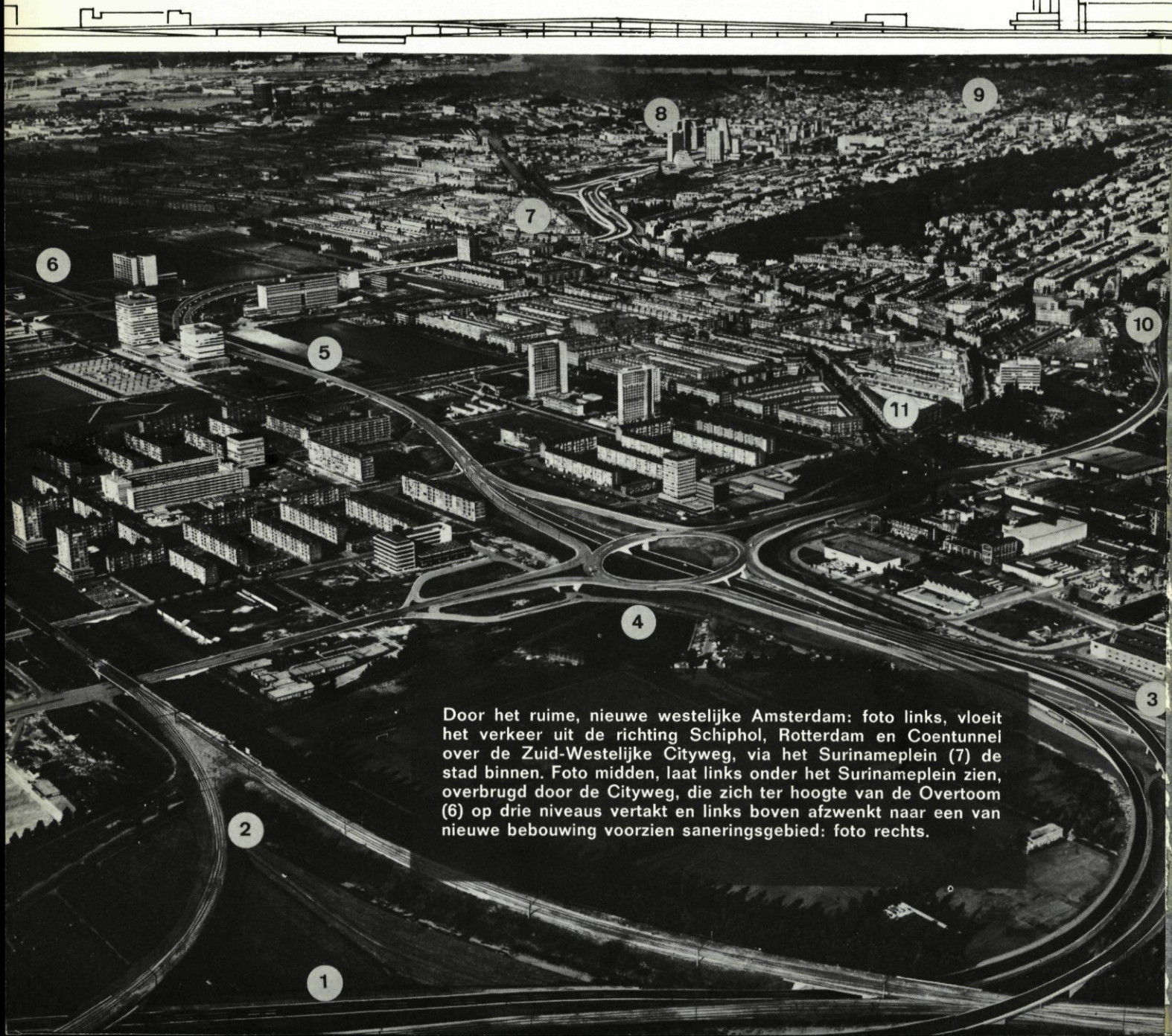
Wat de zuidelijke cityweg betreft: voorlopig vormt deze het einde van de snelweg uit Utrecht; deze wordt erheen geleid langs een stukje van de randweg, die daar volgens de bestaande plannen samenvalt met de ringspoordijk. Zodra de nieuwe autoweg naar Rotterdam klaar is, moet de weg naar

Utrecht een eigen invalspoort krijgen aan de oostkant van de Amstel. Alweer: niet via de Wibautstraat en Weesperstraat. Die hebben het verkeer uit het Gooi al te verwerken. Het Utrechts verkeer krijgt een eigen tracé, dat door de saneringswijk tussen Amstel en Wibautstraat loopt.

De belangrijkste citywegen in dit systeem zijn de zuidwestelijke en de zuidelijke. Ze zijn voor het opvangen van het tegenwoordige verkeer al zo onmisbaar, dat de eerste spade liever vandaag dan morgen in de grond moet. De onmiddellijke aanleg van beide invalswegen vormt geen enkele belemmering voor het huidige verkeer, dat immers normaal via de bestaande routes wordt afgewikkeld, en beïnvloedt evenmin de keus die Amsterdam zal moeten maken tussen de oude city en een tweede city in de Pijp. Beide citywegen eindigen in hun interimfase voorlopig aan de Singelgracht. Of ze daarna VERDERGAAN, is afhankelijk van de citykeuze.

Laat Den Haag maar komen

Hoe stellen we ons de zuidwestelijke cityweg voor? De weg buigt, volgens de bestaande plannen, van rijksweg 4 met de geprojecteerde randweg mee in de richting van de Coentunnel. Vóór het Rembrandtpark zwenkt hij echter naar rechts, steekt bij het Surinameplein de Kostverlorenvaart over en blijft aan die kant van het water meelopen tot hij, op de



Door het ruime, nieuwe westelijke Amsterdam: foto links, vloeit het verkeer uit de richting Schiphol, Rotterdam en Coentunnel over de Zuid-Westelijke Cityweg, via het Surinameplein (7) de stad binnen. Foto midden, laat links onder het Surinameplein zien, overbrugd door de Cityweg, die zich ter hoogte van de Overtoom (6) op drie niveaus vertakt en links boven afzwenkt naar een van nieuwe bebouwing voorzien saneringsgebied: foto rechts.

Amsterdam

keerslichten die door de tram worden bediend.

Door al deze maatregelen en voorzieningen bereikt de sneltram een commerciële snelheid (dus met inbegrip van de stoptijden) van minstens twintig kilometer per uur. Ter vergelijking: in Den Haag haalt de gewone tram op lijn 11, die een eigen baan heeft maar met zestien kruispunten, al een commerciële snelheid van tweeëntwintig kilometer. De gemiddelde snelheid van een stadsspoorwegtrein ligt op dertig kilometer. De vijfendertig kilometer, die het Bureau Stadsspoor aanneemt, wordt slechts bij uitzondering op de buitentrajekten bereikt.

Stop er de spoorwegen in

De bouw van de tunnel tussen Weteringcircuit en Noord wordt door de stadsspoorlijn naar de Bijlmermeer en Amstelveen ALLEEN niet gerechtvaardigd. Die vullen zijn capaciteit niet. Maar juist DAARDOOR kan de tunnel meegebruikt worden door de Nederlandse Spoorwegen, die binnenkort overgaan op speciale lichte treinen voor de Randstad. Deze treinen wijken qua uiterlijk en vermogen tot snel optrekken en afremmen weinig af van het AMTRO-materieel. Dit opent de volgende perspectieven:

De lijn naar Noord wordt doorgetrokken naar Purmerend (dat ondermeer de bevolking van de Amsterdamse saneringswijken moet opvangen, maar dan ook een snelle verbinding voor deze forensen

nodig heeft) en verder naar Hoorn.

Via de ringspoorweg wordt de geplande Schiphol-lijn doorgetrokken naar Leiden en Den Haag, de Amstelveenlijn naar Uithoorn uitgebreid en de spoorlijnen naar Utrecht en het Gooi op de tunnel aangesloten. Door deze lijnen waar nodig alsnog te elektrificeren of dubbelsporig te maken, krijgt men dan een regionaal openbaar vervoernet met een geweldige potentie, dat niet alleen de kosten van de tunnel meer dan goedmaakt, maar tevens voor het treinverkeer naar en door Amsterdam bijzonder aantrekkelijk is. Of men de verbindingen met buiten de agglomeratie gelegen plaatsen door AMTRO-materieel of door N.S.-Randstadtreinen laat onderhouden, zal ondermeer van de afstand afhangen. Uitgangspunt is dat gebieden, die een verbinding met spoorwegkarakter nodig hebben, die ook krijgen; en wel via dezelfde sporen die de stadsspoorweg binnen de agglomeratie berijdt.

De ringspoordijk, die in het AMTRO-plan dus een belangrijke rol gaat spelen, krijgt overigens nog meer vervoer te verwerken. Langzaam optrekkende en afremmende treinen, zoals internationale en goederentreinen uit de richting Schiphol/ Den Haag met bestemming C.S., kunnen van de tunnel geen gebruik maken. Ze zouden er trouwens te hoog voor zijn. Dergelijke transporten worden over eigen rails via de ringdijk en Sloterdijk omgeleid. Hetzelfde geldt voor goederentreinen uit het havengebied West, zoals die van Mobil Oil afkomstig zijn;

Amsterdam

Wie Amsterdam zegt moet ook Amtro zeggen

Vergelijken we de kosten van METRO en AMTRO, in beide gevallen zowel vanuit de door Amsterdam gehanteerde normen als die van Bosboom & Hegener, dan krijgen we in miljoenen guldens:

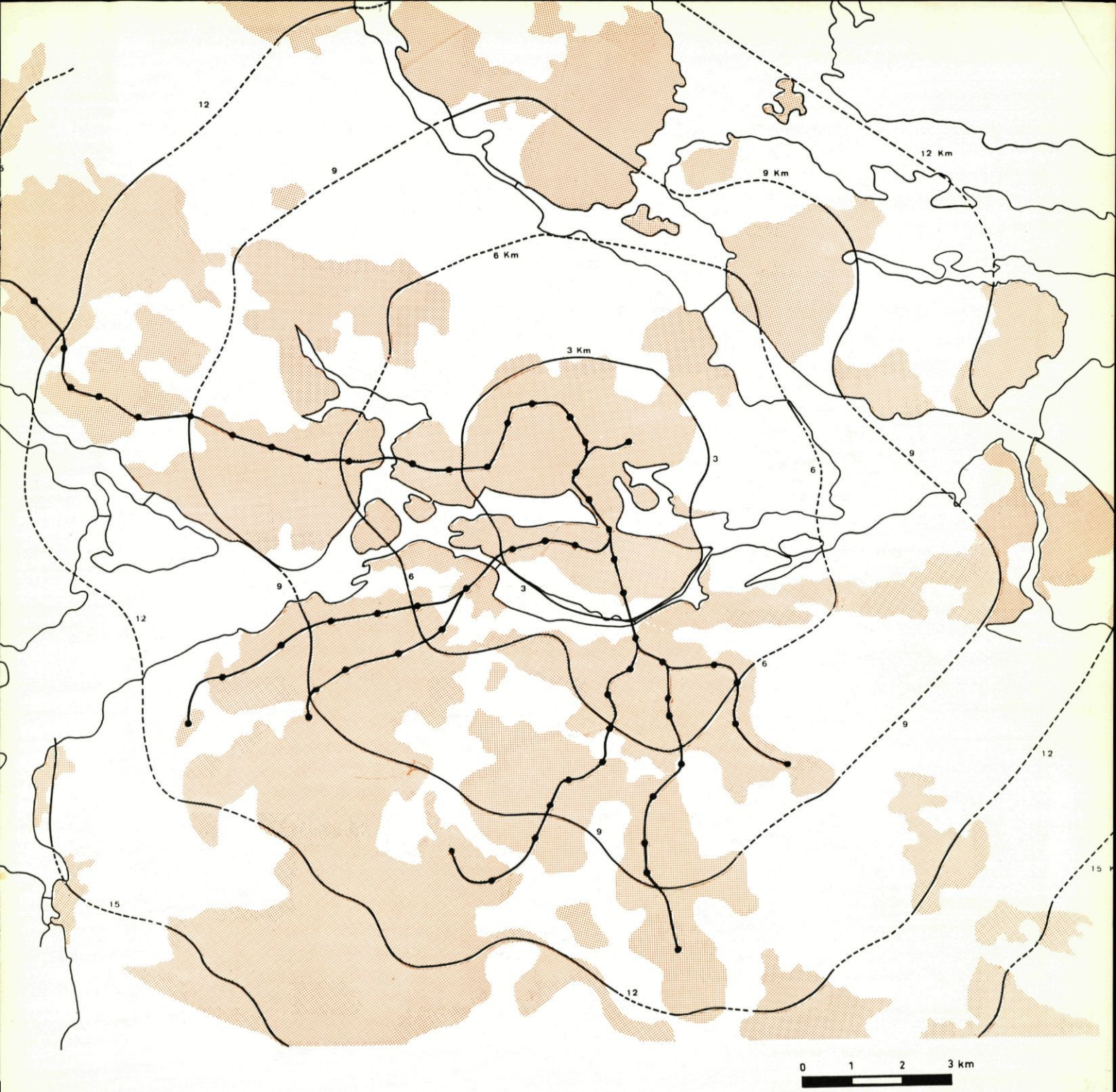
	Metro	Amtro
Oorspr. normen Bureau Stadsspoor	1.425	525
Nieuwe normen Bureau Stadsspoor	1.900	700
Normen Bosboom & Hegener	2.900	925

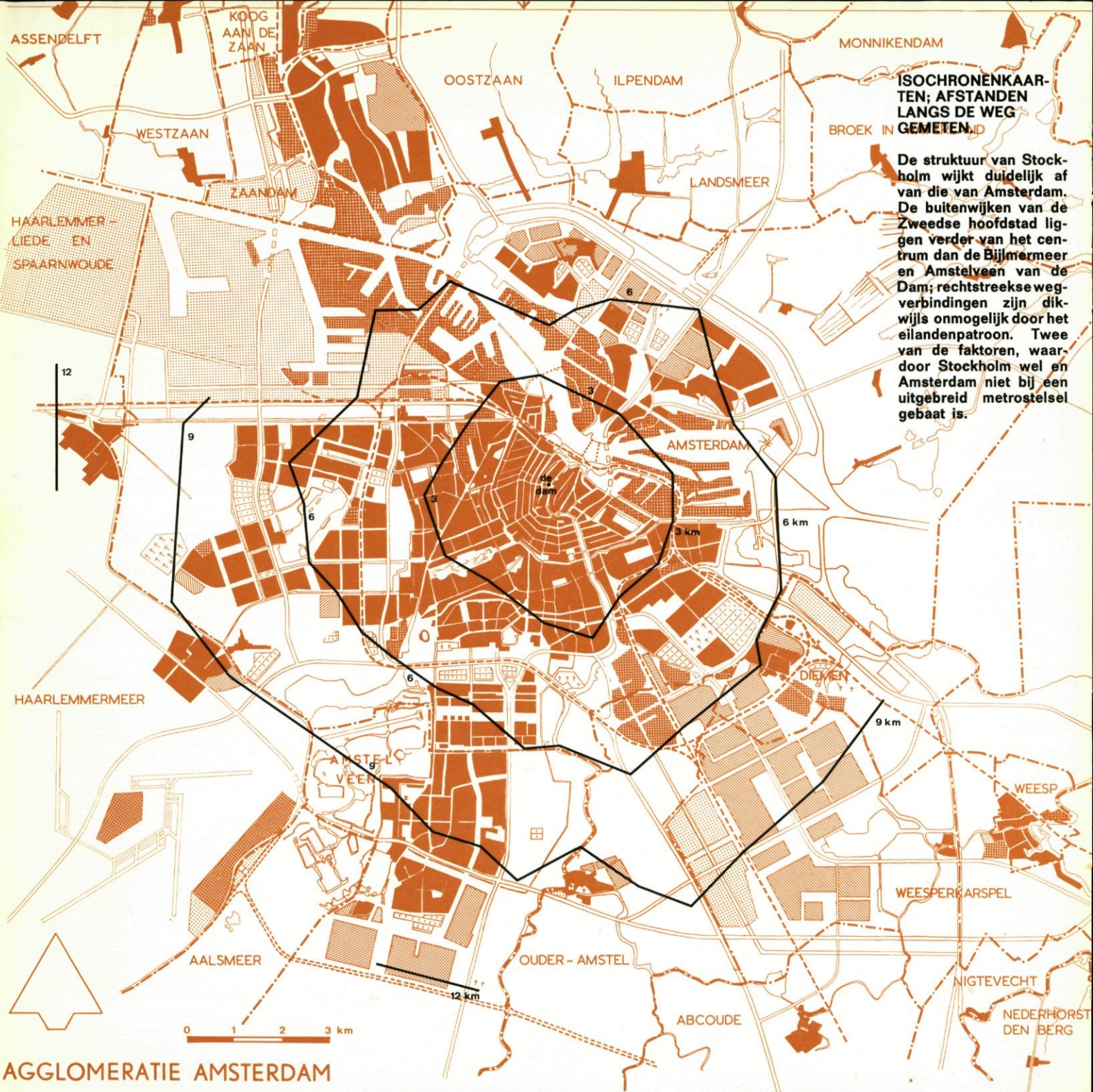
- waaruit blijkt dat, welke normen men ook aanlegt, het AMTRO-plan slechts weinig meer dan één derde van de kosten van het METRO-plan vergt. Bovendien zou het, bij een zelfde investering van vijftig miljoen gulden per jaar ongeveer VEERTIG jaar eerder klaar zijn: niet in 2028, maar nog voor 1990. Het belangrijkste is echter, dat het een veel efficiënter systeem is. Uitvoering van het AMTRO-plan zou (zie het kaartje op bladzijde 64) de Amsterdamse agglomeratie de beschikking geven over het volgende lijnennet:

Er komt één centrale tunnel tussen twee ondergrondse stations (Weteringcircuit en Centraal Station), die onder het IJ doorloopt naar Amsterdam-Noord. Deze tunnel ligt zeer diep op de vaste zandplaat. Door het voorbeeld van Londen te volgen,

en de tunnel onder de heipalen van de bebouwing te GRAVEN in plaats van het Damrak en andere aders OPEN TE BREKEN, kan men verkeerschotische taferelen zoals die op de Rotterdamse Cool-singel voorkomen. In Noord vertakt de verbinding zich in twee bovengrondse lijnen; in zuidelijke richting loopt zij bovengronds door naar het nieuwe RAI-gebouw, waar zij aansluit op de ringspoorbaan. De lijnen uit Amstelveen en de Bijlmer worden eveneens aan de ringspoorbaan gekoppeld. Dit is het STADSSPOORWEGGEDEELTE van het AMTRO-plan: een snelle verbinding met weinig stopplaatsen voor die delen van de agglomeratie, die daar werkelijk bij gebaat zijn qua afstand en benodigde capaciteit.

Voor de rest van de stad, die beter door een fijnmazig net kan worden bediend, wordt - naar het voorbeeld van Brussel, Antwerpen, Essen, Dortmund, Keulen en Göteborg - het bestaande tram- en busstelsel omgebouwd tot een SNELTRAM-SYSTEEM. De sneltram gebruikt bijvoorbeeld geleed materieel, twee aan twee gekoppeld tot treinstellen van veertig meter lang met vierhonderd plaatsen, maar rijdt grotendeels bovengronds, waardoor de dure tunnelaanleg tot het uiterste kan worden beperkt; hij krijgt echter zoveel mogelijk een eigen baan. De belangrijkste kruisingen met het wegverkeer worden weggenomen door middel van (korte) tunnels, (lichte) viadukten of eenvoudig door verkeersmaatregelen; speciale tramstraten zonder autoverkeer bijvoorbeeld, en eventueel ver-





Amsterdam

sneltram geholpen. De complete vooroorlogse stad echter, plus nog een stuk van de daarna gebouwde wijken, zou er met een stadsspoorweg zondermeer op achteruit gaan. De hele Stadionbuurt b.v. zou maar één station krijgen; de Bos- en Lommerbuurt met de omgeving van het Mercatorplein zouden tevreden moeten zijn met twee stations op een lijn die niet eens de oude binnenstad bestrijkt, terwijl ze nu via achttien haltes de beschikking hebben over vijf tram- en buslijnen naar het centrum.

Het vergeten alternatief

Nogmaals: is het verantwoord voor zó weinig belanghebbenden een uitermate kostbaar en tijdverslindend stadsspoorwegstelsel met een veel te grote capaciteit te bouwen, terwijl dan voor het overgrote deel van de Amsterdamse bevolking de situatie zou verslechteren? Nee – dan is een in alle opzichten veel betere oplossing mogelijk! Het Bureau liet zijn keus op de stadsspoorweg vallen, na dit systeem te hebben vergeleken met een regionaal spoorwegstelsel en een sneltramstelsel. Het regionaal spoorwegstelsel was onbruikbaar omdat het al te wijdmazig zou zijn, en daarom nog moest worden aangevuld met een zeer uitgebreid buslijnsysteem. Van de tram stapte men af op grond van de overweging, dat deze te hoge investeringen zou vereisen; terwille van de uitzonderlijk hoge eis dat NERGENS een gelijkvloerse kruising met het wegverkeer mocht komen, ging men n.l. uit van een fijnmazig net dat

binnen de ringdijk vrijwel geheel ondergronds zou liggen. Ook qua exploitatie zou een stadsspoorweg voordeliger zijn: trams hebben kortere treinen en vragen dus per passagier meer personeel. Men zag over het hoofd dat ook een stadsspoorweg een aanvullend busnet nodig heeft, zij het dan een kleiner dan de regionale spoorweg. Bovendien neigt de moderne tram tot personeelsvermindering, hetgeen bij de bus niet meer mogelijk is. Alles bijeen zou de Amsterdamse stadsspoorweg qua personeelsbehoefte de tram niet ver ontlopen.

Het Bureau Stadsspoor vergat nog iets: men vergeleek drie alternatieven, en vergat een vierde: de combinatie van een stadsspoorweg voor de verst afgelegen gebieden in de agglomeratie met een sneltramstelsel voor de overige delen van de stad. Dit alternatief is echter WEL uitgewerkt door ir. M. van Witsen en ir. H. Kaiser van het Raadgevend Efficiency Bureau Bosboom & Hegener. Hun plan verdient verre de voorkeur boven de bestaande Amsterdamse METRO-plannen. We zullen het hier verder aanduiden als het AMTRO-plan. (AMTRO staat voor Amsterdamse Maatschappij voor Tracé Reconstructie en Ontwikkeling); een organisatie van samenwerkende vervoerders, die zorg zou dragen voor de aanleg en exploitatie van het openbaar vervoer. Een soortgelijke taak kan de AMTRO krijgen op het gebied van de citywegen. Dit zou het begin kunnen vormen van wat we eerder bepleitten: een organisatorische overkoepeling van openbare werken met wegenaanleg en openbaar vervoer.

Amsterdam

10.000 passagiers kan dat al bijna aan; een METRO met een capaciteit van 32.000 zou hier ongefundeerd zijn, al lag hij nog zo stevig onder de Amsterdamse veenlaag verankerd.

De Amsterdamse stadsspoorwegplannen zijn voor een belangrijk deel geïnspireerd door de metro van Stockholm. Deze stad telt ruim een miljoen inwoners, maar daarmee houdt ook alle vergelijkbaarheid met Amsterdam op. Zweden is een rijk land met eigenlijk slechts één werkelijk grote stad, waarin naar verhouding meer geld kan worden gestoken. (En niet alleen in het openbaar vervoer). De wegebouw in de hoofdstad b.v. is die op het platteland ver vooruit; het omgekeerde van de Nederlandse situatie dus.) Stockholm is veel uitgestrekter dan Amsterdam. Daarin zal ook in de toekomst geen verandering komen. De voorstad Farsta ligt op 10 km afstand van het stadscentrum, Vallingby zelfs 12½ km. Met zulke afstanden is een stadsspoorweg inderdaad efficiënt, zoals we hieronder zullen zien. Bovendien zijn de stadsplanning en het openbaar vervoer in Stockholm al veel beter op elkaar ingespeeld dan in Amsterdam; hele wijken en winkelcentra worden om een metrostation gegroepeerd. En tenslotte is Stockholm al meer dan twintig jaar geleden aan zijn metro begonnen, gebruikmakend van reeds bestaande sneltrambanen waarlangs al jaren intensieve diensten werden onderhouden. In de eerste goedkope naoorlogse jaren is men meteen met de tunnelbouw verdergegaan, in een grondsoort die heel wat gemakke-

lijker hanteerbaar was dan die onder Amsterdam.

Amstelstad en Maaswijdte

Stockholm bewijst in feite juist, waarom Amsterdam GEEN metro zoals die van het Bureau Stads- spoorweg moet hebben (zie blz. 71). Er bestaat een aanwijsbaar verband tussen de maaswijdte van een openbaar vervoerstelsel (de afstand tussen evenwijdig lopende lijnen) en de lengte van de af te leggen rit. Een stadsspoorweg vereist zulke hoge investeringen, dat hij alleen rendabel kan zijn bij een grote vervoersconcentratie, en dus bij een grotere maaswijdte dan een tramsysteem heeft. De langere loopafstanden naar de stopplaatsen worden daarbij gecompenseerd door kortere rittijden: de stadsspoorweg is een minuut per kilometer sneller dan de tram. Dat wordt pas een voordeel voor de stadsspoorweg, als de ritafstand groter dan 6 à 7 kilometer is. Voor kortere afstanden is een fijnmaziger tramnet in het voordeel, nog afgezien van het feit dat men bij een stadsspoorweg veel vaker moet overstappen, omdat die betrekkelijk weinig lijnen heeft.

Voor de agglomeratie Amsterdam betekent dit, dat – gezien vanaf de Dam – alleen de Bijlmermeer, Osdorp en een stukje Geuzenveld buiten de cirkel van zes kilometer zouden vallen. Daarbij is Osdorp, dat door de METRO noodgedwongen slechts aan één kant bediend zou worden, als GEHEEL dan nog beter met een veel gemakkelijker inpasbare

Volgens dit plan wordt een deel van de city-funkties van de oude binnenstad overgenomen door een nieuw centrum in de Pijp. De noord/zuid-verbinding van de AMTRO, die ook door de N.S. wordt benut, bedient nu beide centra: het lijnennet van het sneltramsysteem is eveneens op de twee centra gekoncentreerd.

Amsterdam

voorbeeld: Bureau Stadsspoor trekt voor één kilometer tunnel dertig miljoen gulden uit. Een ondergronds station, dat toch tenminste honderdvijftig meter lang moet zijn, zou dan ALLEEN AL ALS TUNNEL vier en een half miljoen gulden gaan kosten; het METRO-plan raamt de extra kosten van een KOMPLEET station echter op één miljoen, wat in geen enkele verhouding tot het eerstgenoemde bedrag staat.

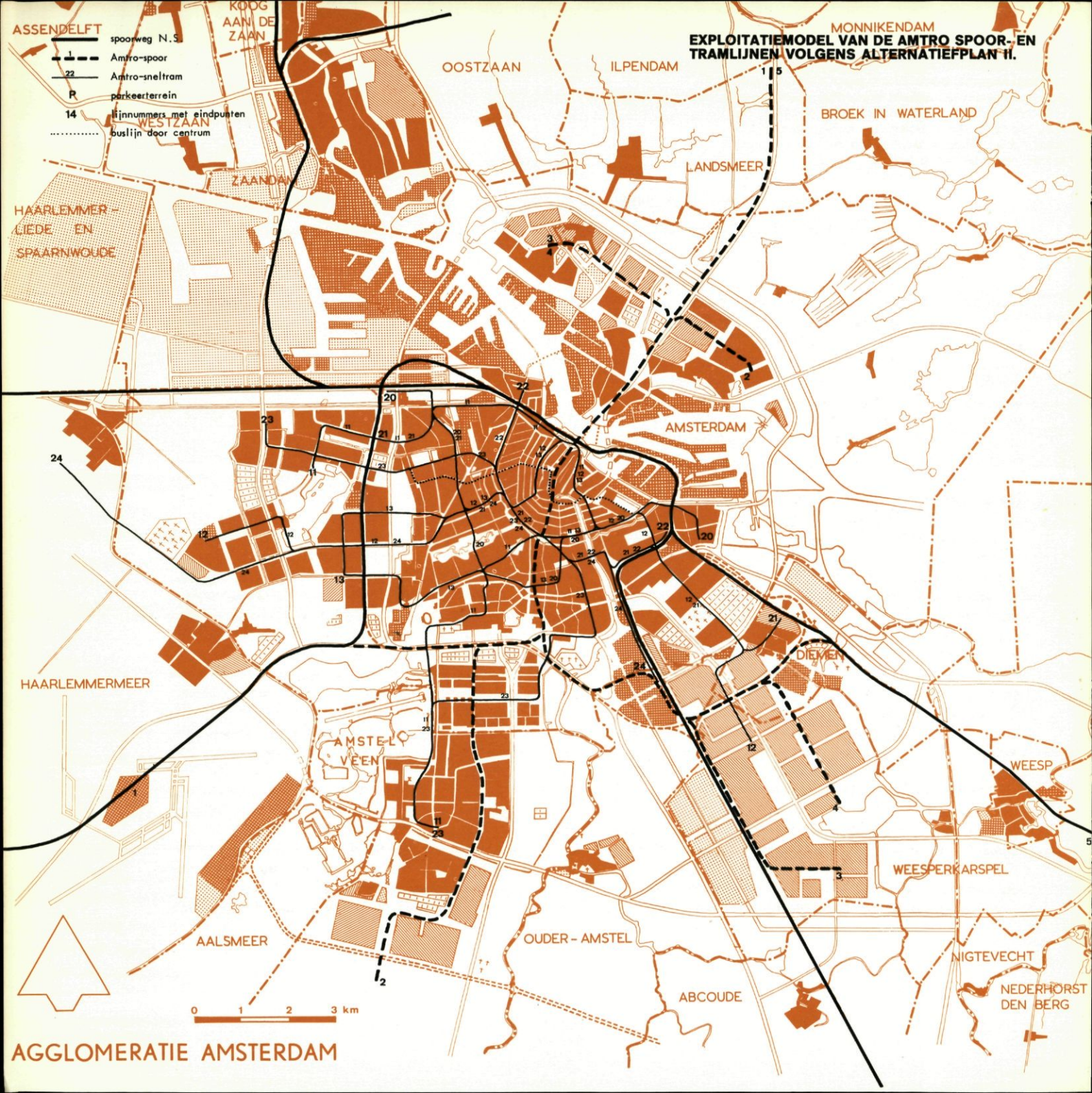
Gezien de investeringen, die vergelijkbare onderdelen van de Rotterdamse stadsspoorweg vergen, moeten we de METRO-aanleg volgens de plannen van het Bureau Stadsspoor op f 2900 miljoen begroten (exklusief de kosten van aankopen, slopen, materieel enzovoorts; deze blijven in onze argumentatie steeds buiten beschouwing). Als Amsterdam volgens de bedoeling van het Bureau jaarlijks honderd miljoen in zijn METRO-bouw steekt, is men over dertig jaar klaar. Een dergelijke grote investering per jaar is echter niet haalbaar. Rotterdam, Brussel en Frankfort kwamen geen van drieën boven de dertig tot veertig miljoen. Voor Amsterdam moet vijftig miljoen wel het maximum zijn!

Dit houdt in dat de Amsterdamse METRO pas OVER ZESTIG JAAR klaar zou zijn, dus in het jaar 2028. Zó lang zó veel geld steken in een vervoersysteem, dat na zijn voltooiing misschien helemaal niet meer aan de eisen van de tijd beantwoord, is doodgewoon niet verantwoord. Dat weet het Bureau ook wel; daarom wordt er eigenlijk alleen gepraat

over de eerste fase, de oostlijn naar de Bijlmer, die tegen 1975 klaar zou moeten zijn. Maar één op zichzelf staande verbinding maakt nog geen METRO.

Goede steden kunnen slechte voorbeelden zijn

Ons tweede bezwaar is dus, dat uitvoering van de Amsterdamse METRO-plannen een veel te langdurige affaire zou worden. Als derde voeren we aan, dat het plan geen rekening houdt met de werkelijk benodigde capaciteit. Volgens het Bureau Stadsspoor zullen in de toekomst in het spitsuur maximaal 18.000 mensen in dezelfde richting langs het drukste traject reizen. De gordel Oosterparkstraat/Ceintuurbaan/Van Baerlestraat enzovoorts wordt thans in het spitsuur door 21.000 mensen per openbaar vervoer doorbroken; dat aantal zou volgens het Bureau in 1990 zijn aangegroeid tot 84.000. Een verviervoudiging dus, hoewel de werkgelegenheid in de binnenstad in die periode met niet meer dan 20% zal toenemen. Volgens ONZE berekeningen ligt het door Amsterdam aangenomen maximum van 18.000 tijdens het spitsuur op het drukste traject te hoog; afgerond houden we het liever op 10.000. Een becijfering door de Nederlandse Spoorwegen kwam tot ongeveer hetzelfde resultaat: 12.000 maximaal in het spitsuur op de noord/zuidlijn (als de N.S. die zou mogen meegebruiken), en minder dan 10.000 op alle andere trajecten. De tram, met zijn praktische maximumcapaciteit van



De cityfuncties blijven in de oude binnenstad gekoncentreerd. De tunnel tussen Centraal Station en Weteringcircuit is klaar; de stadsspoorlijnen worden zowel door AMTRO-treinen als door de N.S. gebruikt. Op de belangrijkste punten is de sneltram ook vertikaal van het particulier verkeer gescheiden.

2

Amsterdam

heeft de mogelijkheid zijn burgers een democratische keuze te bieden in het woon-werkverkeer

Wil men het publiek een werkelijk democratische keus laten tussen fiets, auto en openbaar vervoer, dan moeten ze ieder hun eigen aantrekkelijkheid hebben. Ook het openbaar vervoer dient zijn potentiële gebruikers aan te spreken: iemand, die in een trein, tram of bus stapt, heeft zich onbewust al afgevraagd: Waar is voor mij, op dit ogenblik, de dichtstbijzijnde halte? Is die halte gemakkelijk te bereiken? Hoeveel tijd ben ik kwijt met lopen, fietsen of in een ander openbaar vervoermiddel, voor ik kan instappen – met andere woorden: hoe staat het met het vortransport? Hoe lang moet ik gemiddeld bij de halte wachten, aangenomen dat de dienstregeling klopt? Of moet ik met vertraging rekening houden? Hoe lang moet ik rijden, inclusief de stoptijden onderweg – anders gezegd: wat is de commerciële snelheid? Hoe vaak moet ik overstappen, en hoeveel tijd gaat daarin zitten? Kan ik comfort verwachten? Hoe ver kom ik aan van de plaats, waar ik zijn moet – oftewel: hoe zit het met het natransport? Kortom: hoeveel tijd verstrijkt er tussen de tijdstippen, waarop ik deze deur hier uitga en die deur daarginds binnenstap, en voel ik me intussen prettig of niet?

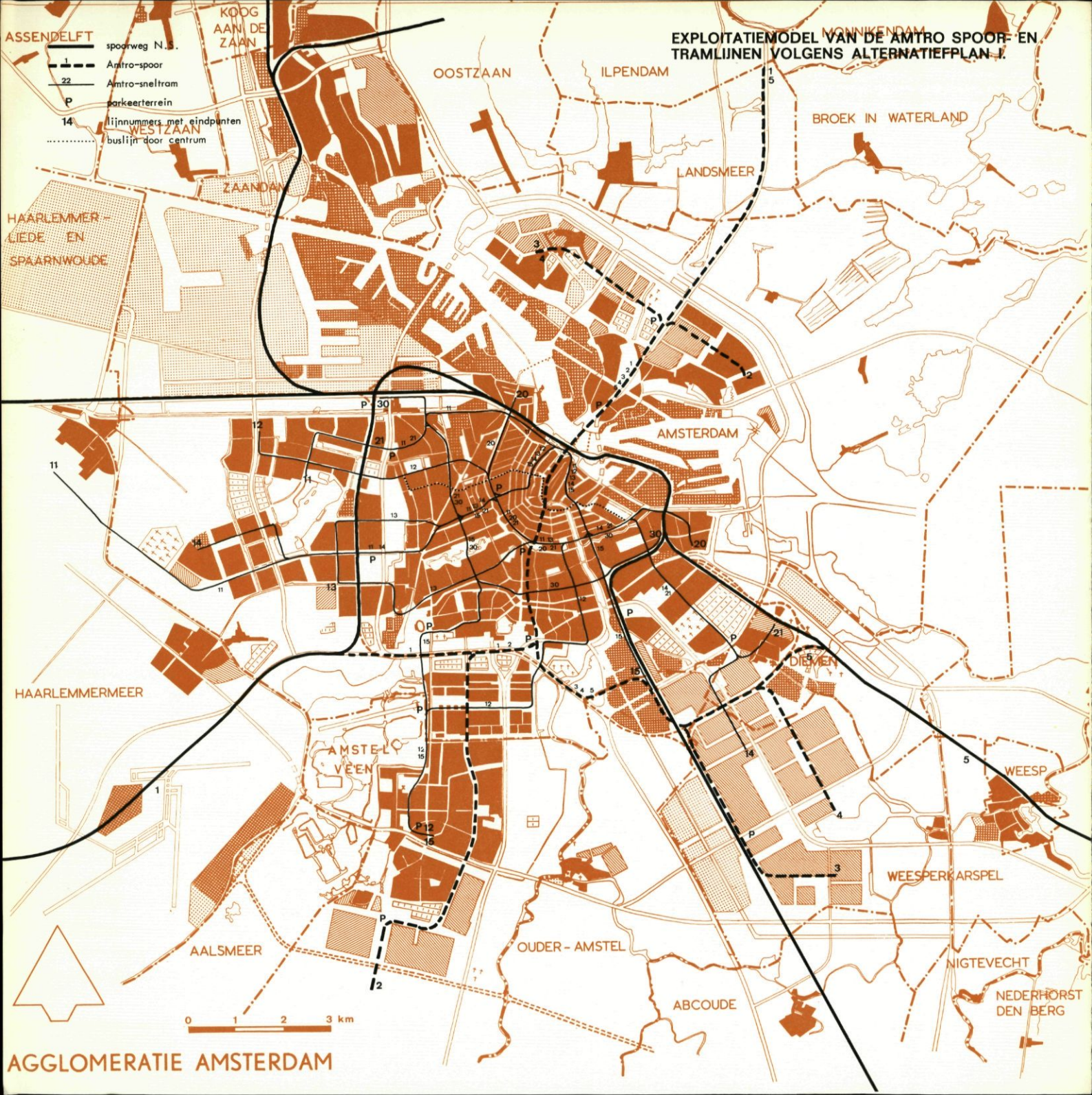
Tot straks in 2028

Het Amsterdamse Bureau Stadsspoor heeft een plan klaarliggen, dat we hier gemakshalve het METRO-plan noemen. Het ontworpen net zou uitgevoerd worden met een derde rail, helemaal kruisingvrij zijn en daarom binnen de ringdijk vrijwel

volledig ondergronds worden. Het is een moedig plan, maar moed alleen maakt van een soldaat nog geen veldheer. We zullen niet alleen onze bezwaren tegen deze METRO uiteenzetten, maar bovendien een alternatief voorstellen: het AMTRO-plan.

Ons eerste bezwaar: het METRO-plan is te duur. De oorspronkelijke kostenraming van het Bureau Stadsspoor bedroeg f 1200 miljoen. Daarbij was NIET inbegrepen de verbinding tussen Schiphol en Amsterdam-Noord via het Centraal Station, die de Nederlandse Spoorwegen willen, en die naar Den Haag en Purmerend kan worden doorgetrokken. Deze Schiphol/Noordverbinding – die duidelijk de agglomeratie Amsterdam bedient – zou volgens de aanvankelijke normen nog eens f 225 miljoen gaan kosten. Amsterdam meent namelijk dat het zijn eigen ondergrondse noord/zuidlijn volledig zelf nodig heeft. Voor betrekkelijk weinig vervoer zouden de Spoorwegen dus een eigen kostbare tunnel moeten bouwen. Weliswaar zou de N.S. die tunnel zelf betalen; maar de kosten van de TOTALE agglomeratiebediening zouden er door stijgen tot f 1425 miljoen – nog altijd volgens de oorspronkelijke kostennormen.

Dat de kosten aanvankelijk te laag waren geraamd, bewees het Bureau Stadsspoor zelf al door zijn normen enige tijd geleden met één derde te verhogen hetgeen de totaalkosten zou opvoeren tot f 1900 miljoen. Maar ook deze nieuwe raming ligt nog te laag. Ze is bovendien niet konsekvent. Een

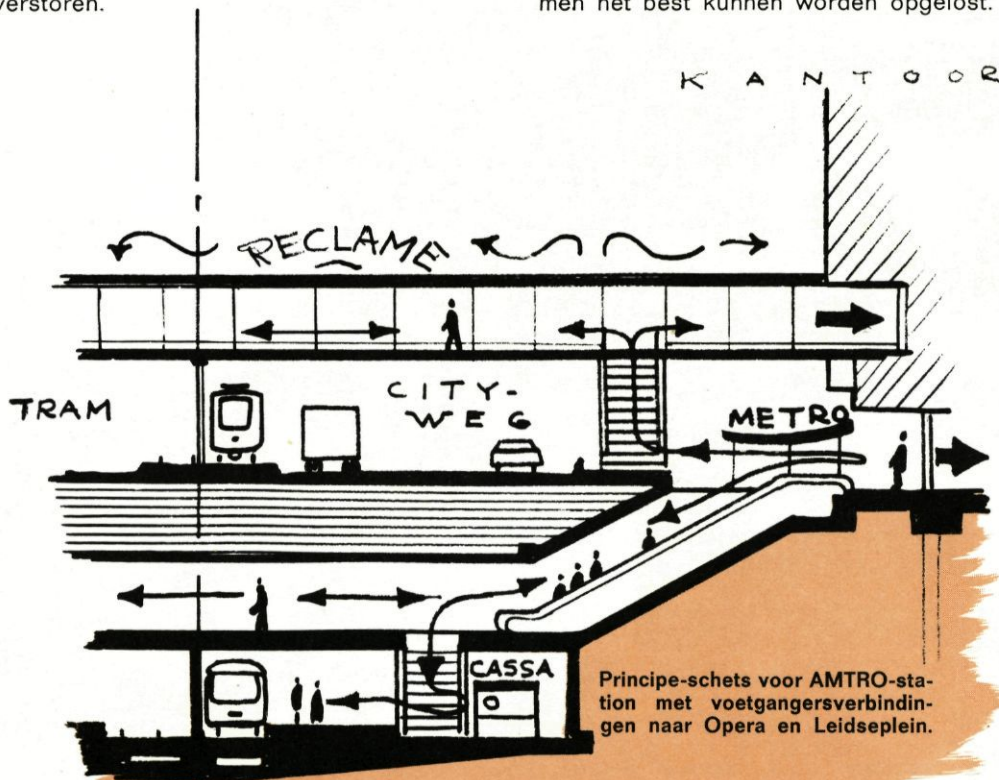


In de interimfase wordt het openbaar vervoer VOOR DE GEHELE STAD verbeterd. De verstaafgelegen gebieden Bijlmermeer en Amstelveen zijn, evenals Schiphol, al op het Weteringcircuit aangesloten; de lijn in Noord naar het Centraal Station is in aanleg. De omvorming van de tegenwoordige tram tot sneltram verkeert in een gevorderd stadium, voornamelijk door een horizontale scheiding tussen openbaar en partikulier vervoer.

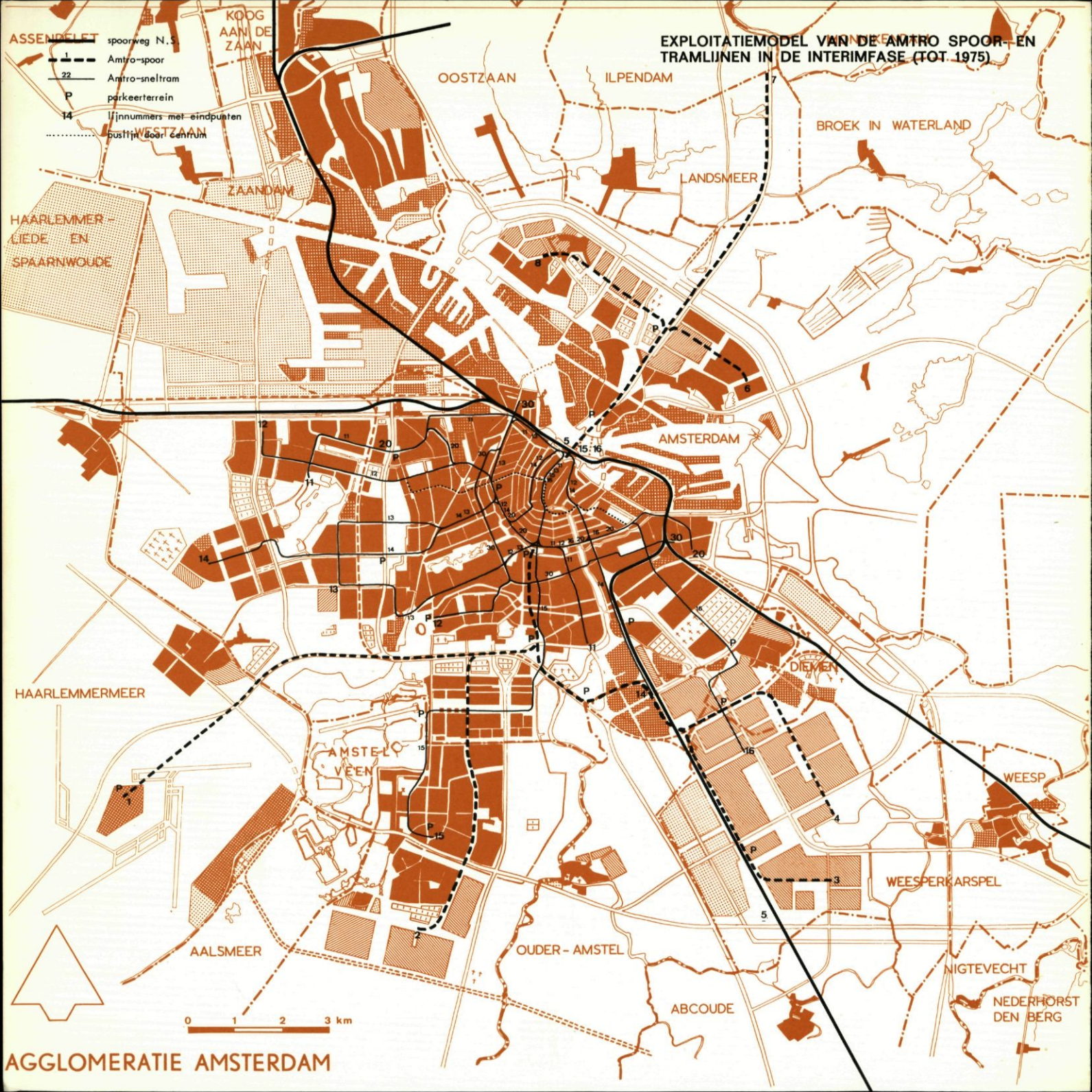
Amsterdam

we impuls. In GEEN VAN BEIDE gevallen worden er grachten gedempt; dempen in de Amsterdamse binnenstad zou alleen al onvergefelijk zijn, omdat het de verhoudingen binnen elke gracht onherstelbaar zou verstoren.

De aanleg van citywegen betekent ook: nieuwe kansen voor het openbaar vervoer, dat vooral in Amsterdam met grote moeilijkheden te kampen heeft. We zullen eerst nagaan, hoe deze problemen het best kunnen worden opgelost.



Principe-schets voor AMTRO-station met voetgangersverbindingen naar Opera en Leidseplein.



De parkeerslag begint al bij het krieken van de dag.



opeisen. De grachtenhuizen zijn doorgaans vijf meter breed, en ze hebben drie tot vier verdiepingen. Op de kade is daardoor per verdieping parkeerruimte voor ten hoogste één auto per verdieping aanwezig. Dat dit een wanverhouding is, die tegelijkertijd de bedrijven en de ruimtelijke werking van de grachten vermoordt, behoeft geen betoog. WEL dat er iets aan te doen zou kunnen zijn.

Het nieuwe kan het oude redden

De wanverhouding wordt opgeheven als een nog aantrekkelijk grachtenhuis weer, zoals vroeger, als woning wordt gebruikt met uitsluitend op de benedenverdieping bedrijfsruimte voor de bewoner. Maar dat houdt een gebruik van de benedenverdieping als KLEINBEDRIJF in.

Er zijn genoeg kleine en middelgrote ondernemers, die graag een huis in de binnenstad willen kopen

Amsterdam

voor bedrijfsruimte én bewoning. Ze zijn ook bereid dat huis te restaureren. Ze stellen daarbij slechts één eis: dat ze parkeergelegenheid pal voor de deur krijgen. Zoals gezegd: voor een grachtenhuis, dat op DEZE manier wordt gebruikt, biedt de kade meestal wel genoeg parkeerruimte. Is dat niet het geval, of gaat het om een huis in een straat die niet aan het water grenst, dan zal dikwijls ACHTER het huis parkeerruimte kunnen worden gemaakt; bijvoorbeeld daar waar de tuin toch al verdwenen is omdat vorige bewoners hem hebben volgebouwd. Die bebouwing heeft de nieuwe eigenaar niet nodig; hij kan hem dus slopen. Maar: parkeergelegenheden hebben alleen zin als ze bereikt kunnen worden. Er moeten dus toegangswegen met voldoende capaciteit zijn.

In het EERSTE alternatief zijn die er dank zij de doorbraken van de citywegen. De doorbraken maken dus de restauratie van de fraaie oude huizen mogelijk, hoe paradoxaal dat ook mag klinken. Het is de ekonomie van de restauratie.

In het TWEDE ALTERNATIEF wordt er een tweede city gebouwd in de Pijp. Daardoor worden het verkeer en de parkeergelegenheid in het oude centrum al voldoende ontlast, zonder dat ingrijpende doorbraken nodig zijn.

In BEIDE gevallen krijgt de restauratie van historische panden in de binnenstad, waaraan de overheid nu al zo bewonderenswaardig veel doet, een nieu-

Amsterdam

de citywegen kunnen de monumentaliteit van de oude binnenstad REDDEN.

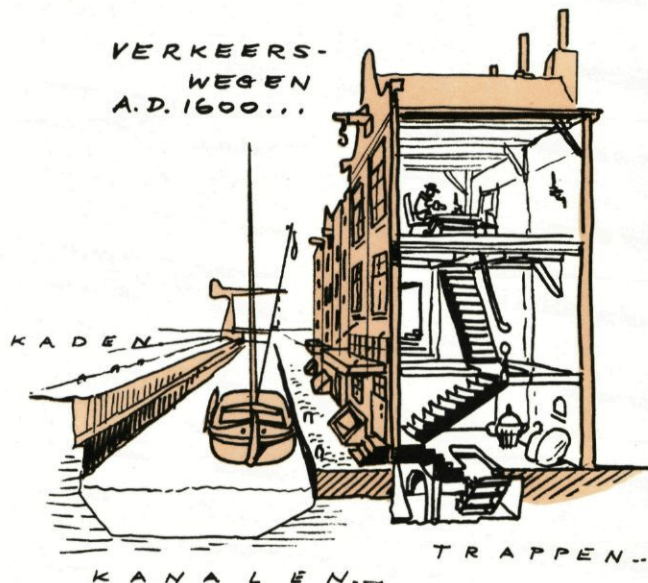
Moet het bedrijfsleven uit de binnenstad ?

Zoals we al opmerkten, was de ruimtelijke samenhang tussen grachtenhuizen, kaden, kanalen en zelfs de bomen volmaakt in overeenstemming met de behoeften van de zeventiende eeuw. In die tijd bestond het meeste woon/werkverkeer in het afdalen van de trap, van de slaapkamers boven naar de kantoren en bedrijven beneden. Vele huizen hadden daartoe, behalve de fraaie trap voor de huiseigenaar en zijn gezin, een ergens weggestopte en vaak levensgevaarlijke aparte trap voor het personeel. Al die „forensen“ van die tijd bleven overdag zo dicht bij hun vrouw, dat ze haar bij wijze van spreken elk ogenblik van de dag koffie konden laten brengen. Tegenwoordig komt het forensenverkeer al vanaf zeven uur 's morgens de stad binnen om zeker te zijn van een parkeerplaats; nu drinkt men zijn koffie in de koffiehuisen in de tijd die rest vóór de kantoren beginnen.

De voormalige woonruimte in de grachtenhuizen wordt thans gebruikt voor kantoren, door mensen die veelal met auto's komen en in hun werk nog meer auto's aantrekken. Sommige bedrijven zijn daar uitgegroeid tot kleine industrieën. Ze proberen zich nog een tijdlang te handhaven door te slopen of de tuinen achter de huizen vol te bouwen;

maar tenslotte worden ze zo groot en lastig voor hun omgeving, of zo geplaagd door parkeernood, dat ze het huis ten einde raad maar in de steek laten. Dat huis is dan, meestal voorgoed, verminkt.

Ook de kade langs de grachten is van functie veranderd. Vroeger diende deze ruimte voor dwarsverkeer van schip naar bedrijf of voor een gering straatverkeer; nu moet het rijverkeer bedrijven bedienen die het hele huis in bezit hebben genomen, en die bovendien een brede strook van de kade als parkeerruimte voor zichzelf en hun bezoekers



Met behulp van dezelfde indeling als voor het vertrekonderzoek werden de aankomsten in de verschillende wijken vastgesteld door de bevolking te ondervragen naar haar verkeersdeelname. (Ontleend aan het door de IBM verrichte „Verkeersonderzoek in Amsterdam”).

Amsterdam

Vóór de cityweg ruim baan krijgt in de Pijp, zal hij zich echter een weg moeten banen door een hoek van de Berlagebuurt waarvan zeven huizenblokken geheel of gedeeltelijk moeten worden afgebroken. Deze blokken behoren over het algemeen niet tot het beste, wat de grote bouwmeester ons heeft nagelaten; zij zijn allesbehalve monumentaal, hebben een zeer grote bevolkingsdichtheid en verkeren bovendien – net als de Beurs – in verval. Maar: ze maken geen deel uit van een saneringsgebied, en dus mag de cityweg hier niet meer ruimte opeisen dan hij zelf nodig heeft.

Omdat hij zojuist – met zijn auto's en de sporen van het openbaar vervoer – de ringdijk heeft verlaten, komt de cityweg de Berlagebuurt hoog binnen, op een viadukt zes en een halve meter boven de grond. Pas ongeveer halverwege tussen de Lutmastraat en de Stadhouderskade wordt hij gelijkvloers, waardoor onder zijn viadukt een grote parkeerruimte ontstaat, ondermeer ten behoeve van de Ferdinand Bolstraat. Dan is hij echter allang in de Pijp, en heeft de nieuwe bebouwing erlangs dezelfde allure gekregen als die van de zuidwestelijke cityweg. De invalsweg eindigt in zijn interimfase op het Weteringcircuit. Wat zijn verdere functie zal zijn, hangt alweer af van het alternatief dat de gemeente kiest: een volledig behoud van de city in de oude binnenstad, of een tweede city in de Pijp.

Kiest men het eerste alternatief, dan trekt de weg met snelheidsbeperking en als een spons die ge-

leidelijk aan steeds harder wordt leeggeknepen het hart van de oude binnenstad in; dan vormt de nieuwe bebouwing aan weerskanten in de Pijp slechts een uitstulping van de om bouwterreinen smekende city; dan wordt de rest van de gesaneerde wijk opnieuw met woonhuizen volgebouwd, en behoudt de Ferdinand Bolstraat zijn lokale, gevestigde winkel-functie.

Kiest men het tweede alternatief, dan levert de weg zijn meegebracht verkeer onmiddellijk in de nieuwe city af en wordt de nieuwe bebouwing rond de invalsweg een ONDERDEEL van die nieuwe city.

Welk alternatief men ook kiest: evenals de zuidwestelijke cityweg kan de zuidelijke in zijn interimfase alvast gebouwd worden, zonder daarmee voor de gemeente de definitieve citykeuze te beïnvloeden. Onverschillig of hij een uitstulping van de oude, dan wel het hart van de nieuwe city wordt, levert het terrein aan weerskanten van deze city bovendien het verrassende antwoord voor iedereen die thans voor een onoplosbaar dilemma staat: we willen geen nieuwe grote gebouwen in het oude centrum meer, maar cityfuncties naar buiten verplaatsen – zoals die van de universiteit, de beurs, de opera, een mogelijk Groothandelsgebouw – willen we evenmin.

Dat het toegankelijk maken van de city DOOR CITYWEGEN de stad niet erodeert maar in zijn ontwikkeling stimuleert, kan na het voorgaande duidelijk zijn. Er zit echter nog iets anders aan vast:

ASSEDELFT

KOOG
AAN DE
ZAAN

MONNIKENDAM

OOSTZAAN

ILPENDAM

BROEK IN WATERLAND

WESTZAAN

ZAANDAM

LANDSMEER

HAARLEMME-
LIEDE EN
SPAARNWOUDE

AMSTERDAM

HAARLEMMERMEER

DIEMEN

WEESP

WEESPERKARSEL

AALSMEER

OUDER - AMSTEL

ABCOUDE

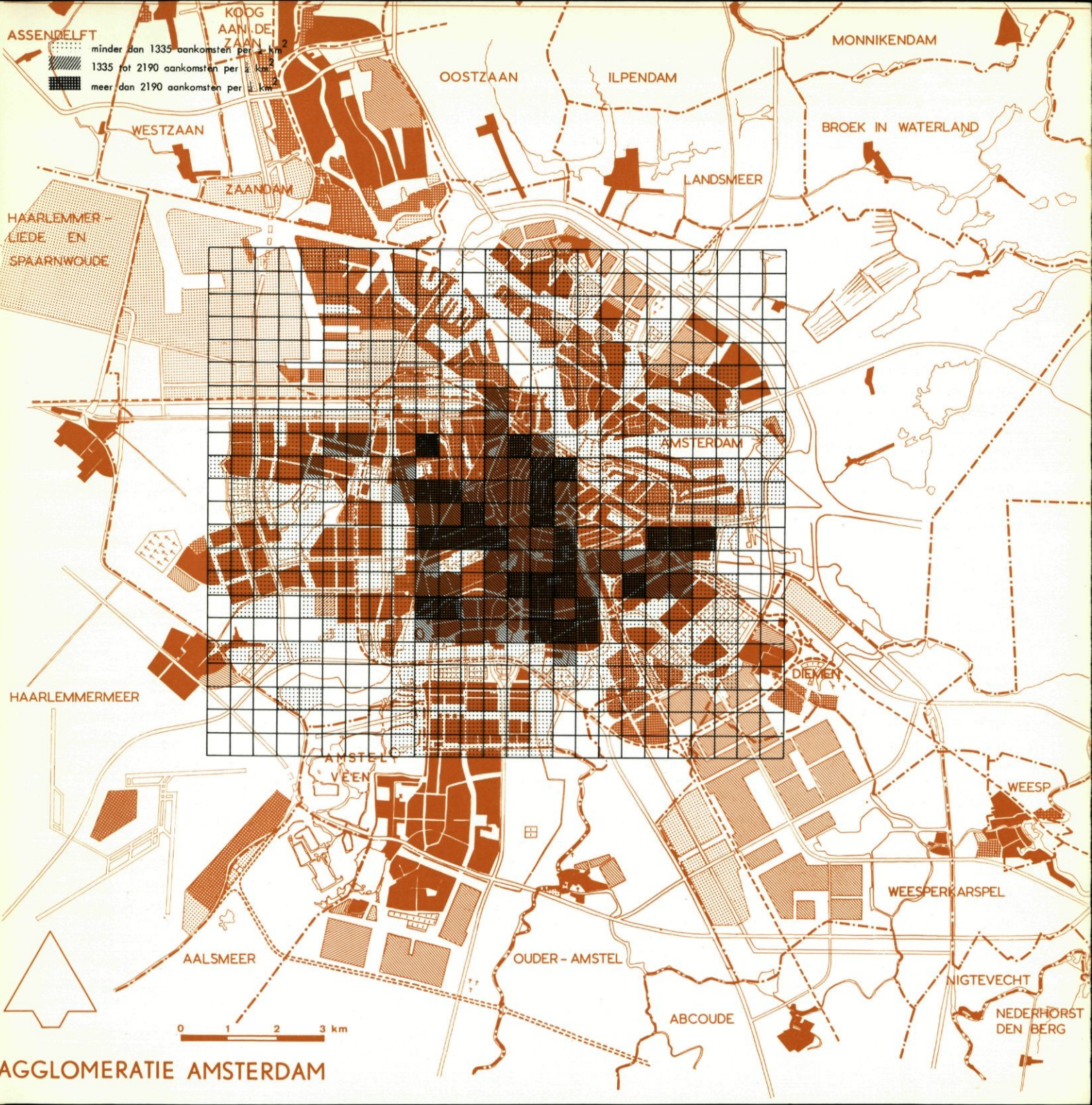
NIGTEVECHT

NEDERHORST
DEN BERG

0 1 2 3 km

AMSTEL
VEEN

AGGLOMERATIE AMSTERDAM



Binnen een bepaald onderzoekstelsel werd de stad in vakken verdeeld. Gedurende het avondspitsuur werd gemeten hoeveel auto's er vanuit zo'n vak vertrekken. (Ontleend aan het door de IBM verrichte „Verkeers-onderzoek in Amsterdam“.)

Amsterdam

hebben, is een met belastinggeld gebouwde weg, die de waarde van de nog braakliggende onteigende terreinen aan weerszijden – let wel: van Kinkerstraat tot Jacob van Lennepkade! – met sprongen doet stijgen. Het bedrijfsleven in de binnenstad zoekt wanhopig naar uitbreidingsmogelijkheden en is in het centrum al bereid gigantische bedragen per vierkante meter te betalen. Hier ligt de oplossing voor beide partijen: de city vormt een uitstulping langs de cityweg, en de overheid verdient haar investeringen in de weg voor een zeer belangrijk deel in rekordtijd terug.

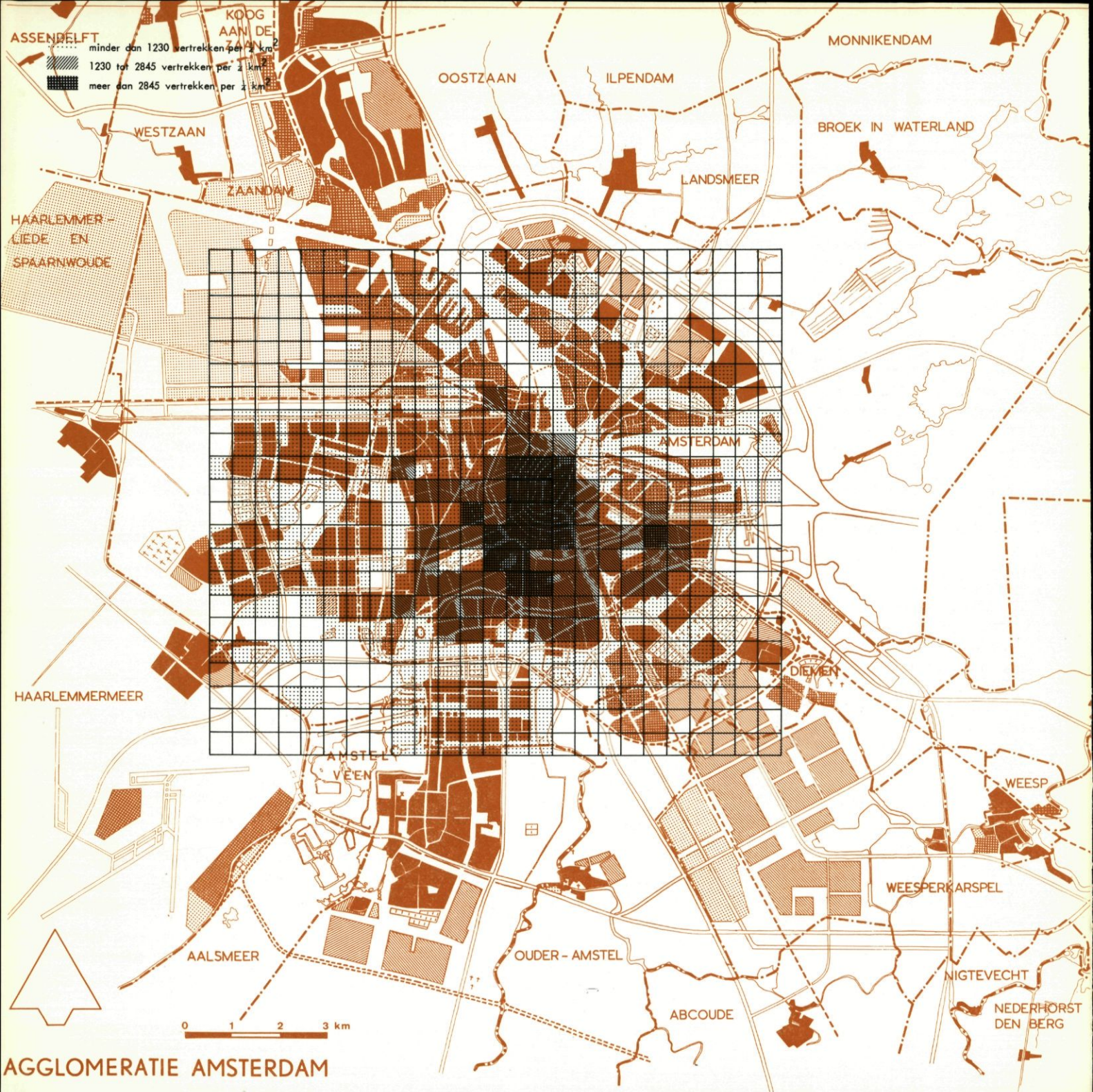
Zó zou de langgerekte naaste omgeving van de cityweg kunnen worden: een met ruimtelijke visie bebouwd gebied, dat door de toepassing van hoogbouw desondanks zeven maal de gebruiksintensiteit van thans heeft, met kantoren, hotels, ontspanningsgelegenheden, parkeergarages en flats. Deze gebouwen kunnen voor een deel en op regelmatige afstanden dwars over de weg worden gebouwd, en reusachtige viadukten vormen, waardoor het weg- en railvervoer zich in de richting van de binnenstad spoedt; maar ze zullen geleidelijk aan lager moeten worden – van tachtig tot zestig, veertig en twintig meter – zodat het laatste deel van de nieuwe bebouwing aansluit op de bebouwing van de oude stad.

De grachtenbouwers van eeuwen terug vonden feilloos de esthetisch en functioneel juiste proporties voor de hoogte, de breedte en de lengte van

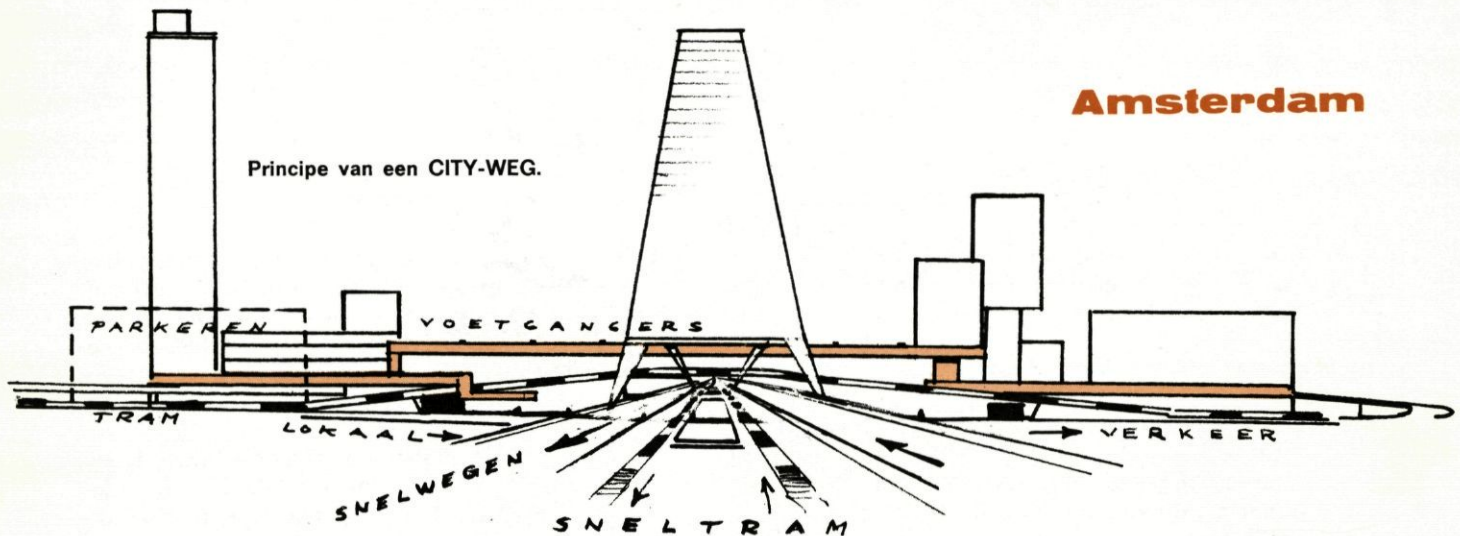
hun huizen, kaden en kanalen; de citywegen zouden even indrukwekkende voorbeelden van juiste proporties voor ONZE tijd kunnen zijn. Men stelde zich het binnenrijden van de stad vanuit Den Haag voor, langs het in de avond fonkelende nieuwe Schiphol, onder de gebouwen van de cityweg door met hun schitterende lichtreklames – gebouwen die schrijlings over de weg staan als moderne Kolossussen op de havenhoofden van Rhodos, en die in hoogte afdalend de automobilist al psychologisch voorbereiden op de noodzakelijke snelheidsvermindering straks: zelfs als er een doorbraak bij de Elandsgracht komt, zal het laatste deel van de vier- of zesbaans-invalsweg geen snelweg meer zijn.

De parel van de Pijp

Nu gaan we naar de zuidelijke cityweg, tijdelijk invalsweg voor Utrecht – later voor Rotterdam. De cityweg begint bij het nieuwe RAI-gebouw en richt zich op een andere saneringswijk: de Pijp. Net als in de Kinkerbuurt wordt hier een brede strook onteigend. Van heel het gebied tussen de Boerenwetering en de Ferdinand Bolstraat blijft alleen de bebouwing tegen deze winkelstraat staan om precies dezelfde reden waarom we de Kinkerstraat sparen. Wel wordt het laatste blokje huizen voor de Stadhouderskade in zijn geheel afgebroken; maar de oostkant van het blok daarvoor blijft, om een tegenwicht te vormen voor de etalages van de Heineken Brouwerij.



Amsterdam



plaats waar nu de Jacob van Lennepstraat is, koers zet naar de Singelgracht. Daar, bij het politiebureau, eindigt hij in zijn interimfase. Kiest Amsterdam voor een tweede city in de Pijp, dan verdeelt de cityweg zijn verkeer verder via de Nassaukade. Besluit men echter tot een doorbraak door de grachtengordel, dan volgt de invalsweg die doorbraak via de Elandsgracht en de Beren- en Wolvenstraat naar de Nieuwezijds Voorburgwal.

De bestaande saneringsplannen voor de Kinkerbuurt openen voor de aanleg van de zuidwestelijke cityweg perspectieven, die bijna fantastisch zouden lijken als ze niet op zakelijke feiten beruisten. Deze negentiende eeuwse wijk heeft momenteel een woningdichtheid van 190 per hectare. Verhuist men deze bevolking naar nieuwbouwwijken met een dichtheid van 40 woningen per hectare, dan verlicht men een sociale weldaad. Purmerend komt daarvoor op de eerste plaats in aanmerking, mits men voor een goede IJ-verbinding zorgt; daar wo-

nen is iets duurder dan in de Kinkerbuurt, maar goedkoper dan bijvoorbeeld in de Bijlmer.

Voor de cityweg wordt vervolgens alle grond tussen de Kinkerstraat en de Jacob van Lennepstraat onteigend. Die onteigening gaat echter niet verder dan tot aan de achterkant van de winkels aan de Kinkerstraat; deze winkels hebben immers een lokale functie, ook voor de toekomst, en moeten daarom intact blijven. De straat wordt alleen van zijn storende parkeerprobleem verlost; voor parkeren zal de omgeving van de cityweg onmiddellijk daarachter voldoende gelegenheid bieden. Het ongemoeid laten van de winkelstraat heeft nog een voordeel: het is goedkoper. De nu onteigende grond heeft slechts 'n betrekkelijk geringe waarde.

Midden in deze brede open strook leggen we nu de cityweg, met een vrije middenberm voor dubbelsporig openbaar vervoer en aan weerskanten twee, later eventueel drie rijstroken. Wat we nu

ZUID-WESTELIJKE CITYWEG

FOTO-LINKS:

1. Autoweg richting Schiphol-Den Haag
 2. Ringspoorbaan
 3. Aansluiting Ringweg Utrecht
 4. Verkeersplein met twee niveaus
 5. Verhoogde Einsteinweg als onderdeel Ringweg
 6. Ringweg richting Coentunnel
 7. Surinameplein
 8. Nieuwe bebouwing tussen Jacob van Lennepkade en Kinkerstraat
 9. Centrum
(Volgens Gemeentepan)
 10. Wegentracé over voormalig Haarlemmermeerstation
 11. Aalsmeerweg (de invalsweg anno 1967!)
- De nieuwe bebouwing bij 8) wordt geleidelijk aan lager, tot de hoogte aansluit bij de bestaande bebouwing binnen de Singelgracht.
-

FOTO-MIDDEN:

1. Viaduct Cornelis Lelylaan. 2 x twee rijstroken met tussenliggende trambaan, later eventueel uit te breiden tot 2 x drie rijstroken
 2. Tramhalte
 3. Surinameplein
 4. Kostverlorenstraat
 5. Bestaande brug richting Overtoom
 6. Overtoom
 7. Trambrug over water en weg naar Postjesweg
 8. Hotel (nieuwe bebouwing)
 9. Parkeerruimte onder hoogliggende weg
 10. Hoofdweg.
-

FOTO-RECHTS:

1. Tramhalte tussen verkeerswegen
2. Kleinindustrie langs Kostverlorenkade
3. Hotel
4. Parkeergarage
5. Centrum Diamanthandel
6. Luxe flats
7. Bankgebouwen
8. Hotel over de weg gebouwd
9. Verzekerings-centrum
10. Warenhuis
11. Parkeergarages
12. Communicatie-centrum (T.V., Radio, etc.)
13. Perscentrum
14. Kantoorgebouwen
15. Nieuw Ziekenhuis.

ZUID-WESTELIJKE CITYWEG

FOTO-LINKS:

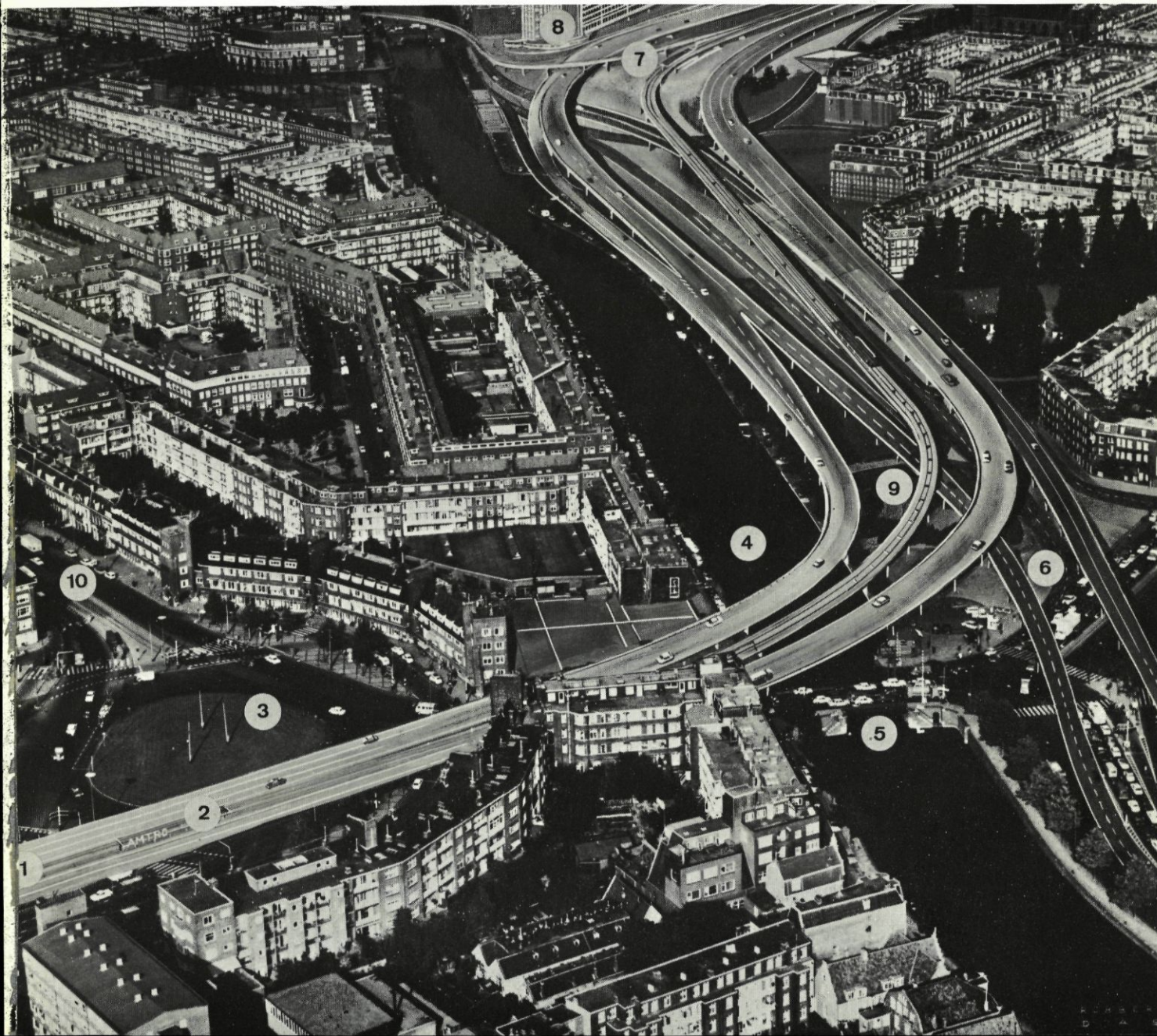
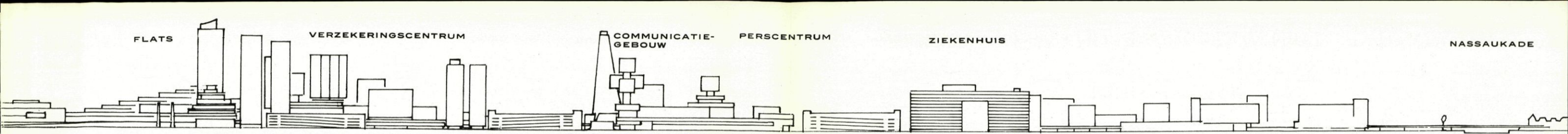
1. Autoweg richting Schiphol-Den Haag
 2. Ringspoorbaan
 3. Aansluiting Ringweg Utrecht
 4. Verkeersplein met twee niveaus
 5. Verhoogde Einsteinweg als onderdeel Ringweg
 6. Ringweg richting Coentunnel
 7. Surinameplein
 8. Nieuwe bebouwing tussen Jacob van Lennepkade en Kinkerstraat
 9. Centrum
(Volgens Gemeenteplan)
 10. Wegentracé over voormalig Haarlemmermeerstation
 11. Aalsmeerweg (de invalsweg anno 1967!)
- De nieuwe bebouwing bij 8) wordt geleidelijk aan lager, tot de hoogte aansluit bij de bestaande bebouwing binnen de Singelgracht.
-

FOTO-MIDDEN:

1. Viaduct Cornelis Lelylaan. 2 x twee rijstroken met tussenliggende trambaan, later eventueel uit te breiden tot 2 x drie rijstroken
 2. Tramhalte
 3. Surinameplein
 4. Kostverlorenstraat
 5. Bestaande brug richting Overtoom
 6. Overtoom
 7. Trambrug over water en weg naar Postjesweg
 8. Hotel (nieuwe bebouwing)
 9. Parkeerruimte onder hoogliggende weg
 10. Hoofdweg.
-

FOTO-RECHTS:

1. Tramhalte tussen verkeerswegen
2. Kleinindustrie langs Kostverlorenkade
3. Hotel
4. Parkeergarage
5. Centrum Diamanthandel
6. Luxe flats
7. Bankgebouwen
8. Hotel over de weg gebouwd
9. Verzekerings-centrum
10. Warenhuis
11. Parkeergarages
12. Communicatie-centrum (T.V., Radio, etc.)
13. Perscentrum
14. Kantoorgebouwen
15. Nieuw Ziekenhuis.



Amsterdam

ze de ringspoorweg volgen. (Er is nog een – niet onbelangrijke – bijkomende faktor: de ringdijk, die zo lang heeft braakgelegen maar nu in volle intensiteit gebruikt wordt, zou achteraf toch nog voldoening kunnen geven aan degenen die destijds, als werkverschaffing, aan de aanleg hebben meegewerkt.

Met het beste voor ieder is het net goed genoeg

Het AMTRO-systeem voldoet niet alleen aan de subjectieve verlangens van de passagier, zoals we die op bladzijde 72 hebben geschetst, maar ook aan de bedrijfseconomische en infrastrukturele eisen die men aan het openbaar vervoer mag stellen. Samengevat zijn de voordelen van de AMTRO:

Het openbaar vervoer in de Amsterdamse agglomeratie wordt tegelijk een schakel in het regionaal openbaar vervoer, zonder dat het transport binnen de stad zelf daardoor ook maar enigszins wordt gehinderd. Doordat de centrale tunnel ook door de (bij de aanleg meebetalende) N.S. wordt gebruikt, wordt de capaciteit ervan volledig benut en is de investering verantwoord. De N.S.-tunnelproblemen zijn daarmee van de baan.

Elke wijk krijgt een voor die wijk passend vervoerpatroon, waardoor voor elk punt binnen de agglomeratie en daarbuiten de snelst mogelijke verbin-

ding wordt geschapen. Er wordt voortgebouwd op wat er al is, zodat de bestaande ervaring voortdurend wordt benut en het beoogde doel sneller wordt bereikt. Door een geleidelijke schaalvergroting wordt de tram een sneltram; door een schaalverkleining de spoorweg een stadsspoorweg; en beiden doen dat tegelijkertijd. Elke nieuwe lijn, elk nieuw viadukt en elk stukje tunnel kan daardoor onmiddellijk in gebruik worden genomen.

Dat maakt de aanleg snel rendabel, en wel voor de gehele stad, wat een rechtvaardige verdeling van het bestede geld inhoudt. Bovendien is nu bouwen goedkoper dan straks, blijven gereedgemaakte kunstwerken niet jarenlang onbenut en dus renteloos liggen, en kan het thans gebruikte trammaterieel worden opgebruikt tot het wordt vervangen door het definitieve AMTRO-materieel.

Wie gaat er mee naar de Bijlmermeer ?

Aangenomen dat een METRO volgens de plannen van het Bureau Stadsspoor redelijk exploitabel was, dan zou hij dat pas worden nadat hij helemaal was voltooid. Intussen zou hij het partikulier en openbaar vervoer alleen maar in de weg liggen.

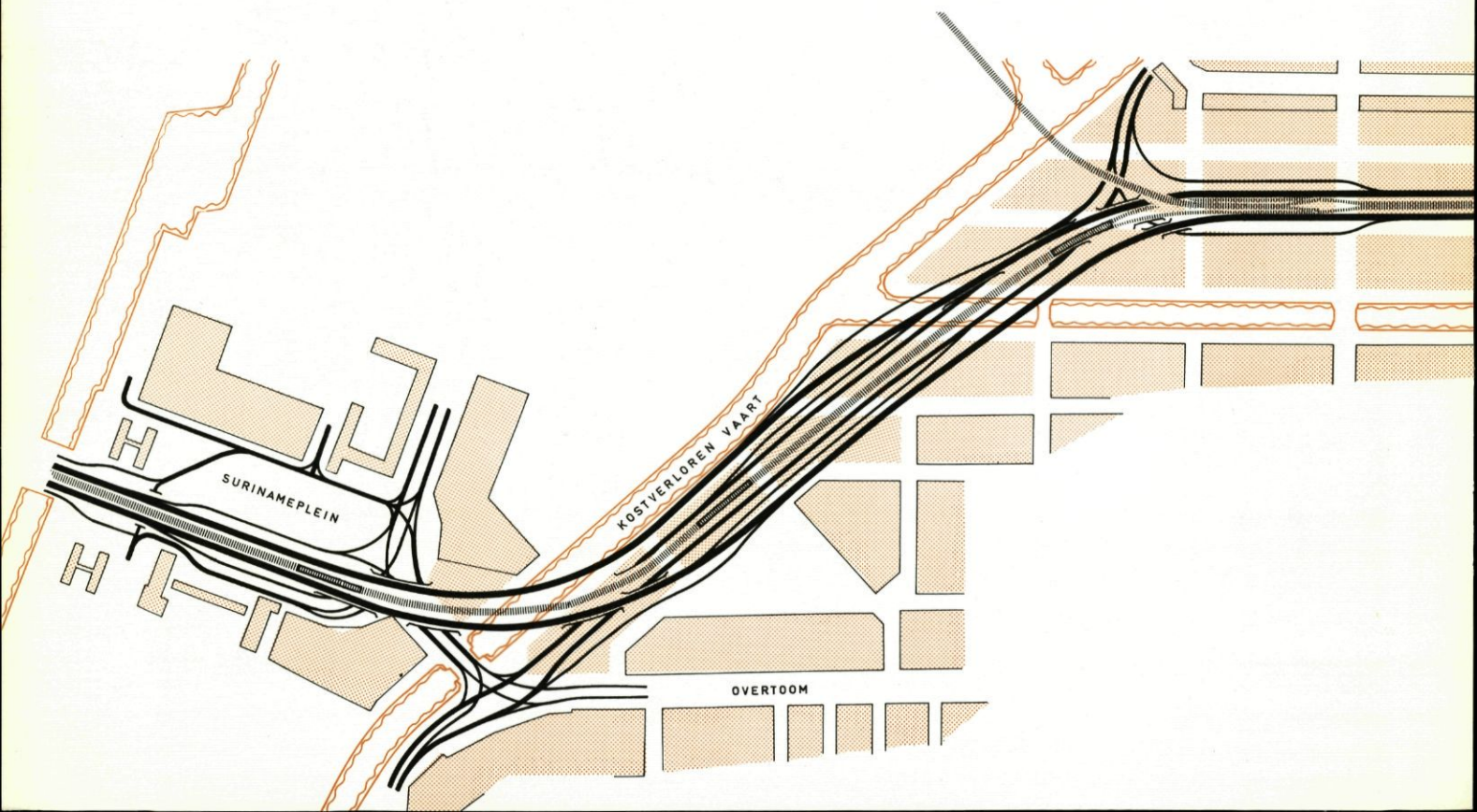
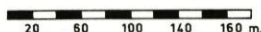
Wie aan het METRO-plan de voorkeur geeft boven de AMTRO, moet er zich wel van bewust zijn dat hij een net verkiest met slechts negen rechtstreekse verbindingen tussen centrum en buitenvijken en

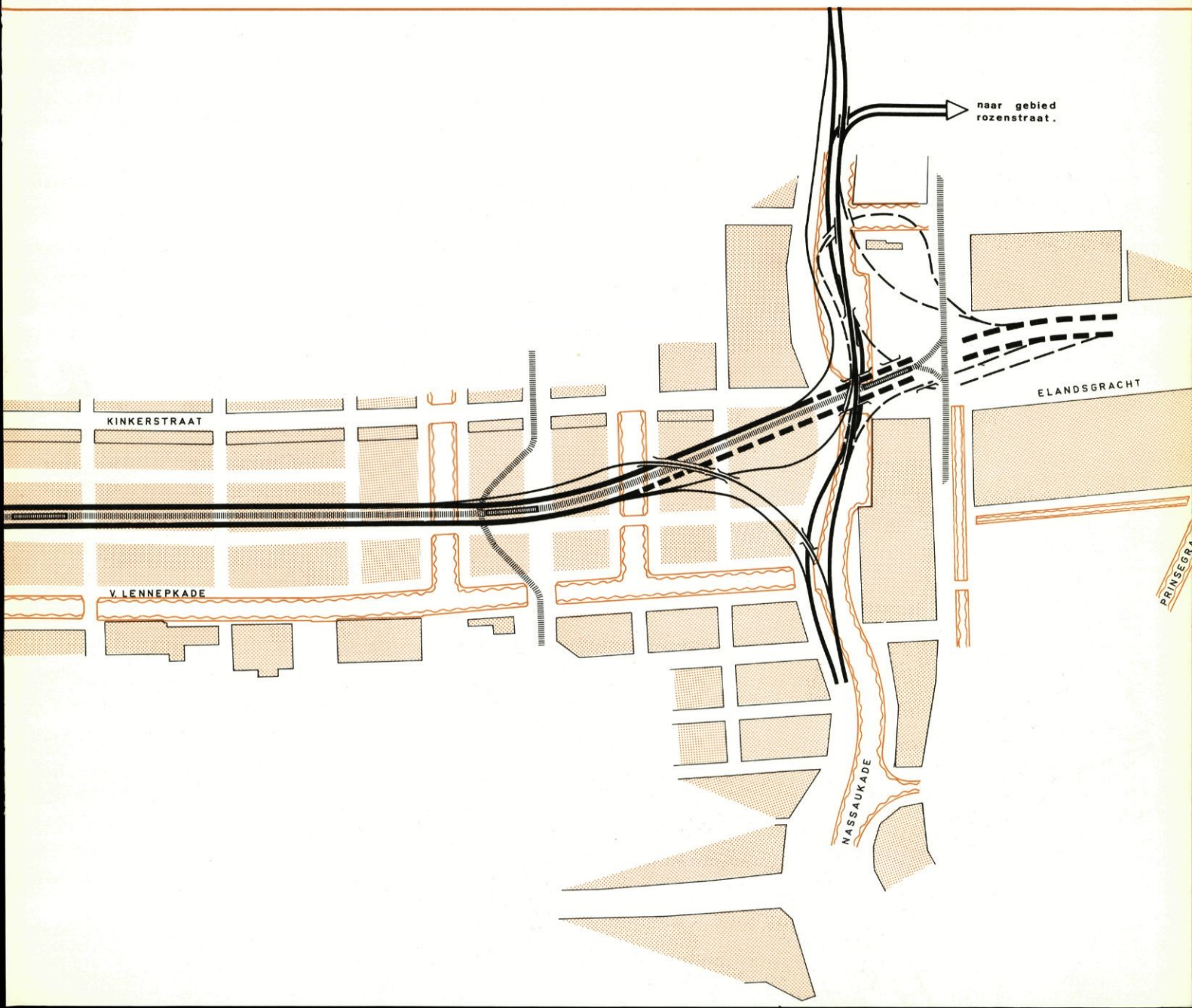
Evenals voor de omgeving van de Pijp, is hier getracht een ontwerptracté voor de omgeving van de Kinkerstraat te maken. Ook deze weg zou op korte termijn te bouwen zijn. Aan de rechterkant is in stippellijnen de doortrekking aangegeven.

verkeerswegen

Amtro-spoorweg met station

Amtro-sneltram met halten





naar gebied
rozenstraat.

KINKERSTRAAT

V. LENNEPKADE

ELANDSGRACHT

NASSAUKADE

PRINSEGRACHT

Amsterdam

grote gaten binnen de ringdijk, dat over zestig jaar klaar is en dan bijna drie miljard gulden zal hebben gekost, boven een fijnvertakt net met eventueel achttien rechtstreekse verbindingen naar buiten dat binnen twintig jaar kant en klaar wordt opgeleverd, nog geen miljard gulden kost en dat, terwijl het in aanbouw is, het openbaar vervoer al van jaar tot jaar kumulatief zal verbeteren.

Het Bureau Stadsspoor meent echter dat ook zijn METRO-plan tussentijds een onderdeel oplevert, dat dadelijk in gebruik kan worden genomen: dat is de eerste fase van het plan, de Bijlmermeerverbinding via Wibautstraat, Weesperstraat, Waterlooplein en Nieuwmarkt met het Centraal Station. Het Bureau rechtvaardigt de prioriteit van deze verbinding met twee argumenten: ze is nodig en ze is gemakkelijk te bouwen; ze zou immers voor een belangrijk deel door wijken lopen, die toch al gesaneerd worden.

In principe zijn we het eens met het Bureau: het is prachtig als men een noodzakelijke maatregel kan combineren met een gemakkelijke uitvoerbaarheid. Het gunstigst is zelfs een maatregel die het ALLERGROOTSTE effect sorteert, en tegelijk het MINST tijd-, geld- en energieverwendend is. Daarom staan we een oplossing voor, die zoveel mogelijk mensen een zo snel mogelijk transport naar een zo centraal mogelijk punt geeft, en wel op zo kort mogelijke termijn met zo weinig mogelijk kosten en tussentijdse overlast. Aan deze eis vol-

doet de eerste fase van het AMTRO-plan veel beter dan die van het Amsterdamse METRO-plan. Laten we de eerste fase van de beide plannen eens tegenover elkaar stellen.

Bovengronds betaalt het best

Volgens het METRO-plan loopt de Bijlmerlijn bovengronds tot even voorbij het Amstelstation, en dan verder ondergronds naar het Centraal Station. In het AMTRO-plan buigt de Bijlmerlijn met de ringspoorweg af naar het nieuwe RAI-gebouw, en loopt vandaar bovengronds door naar het ondergrondse station Weteringcircuit, dat voorlopig kopstation wordt. Vanaf de ringdijk krijgt de lijn een rechtstreekse bovengrondse sneltramverbinding met het Centraal Station, via dezelfde route die de METRO ondergronds zou volgen. Over de bestaande spoorlijn naar Utrecht zou eventueel nog een speciale intensieve stadsdienst onderhouden kunnen worden tussen Centraal Station en Bijlmer via Muiderpoort en Amstelstation.

De METRO-lijn maakt gebruik van de saneringen in de omgeving van Waterlooplein en Nieuwmarkt. De AMTRO-lijn wordt geleid door de saneringswijken in de Pijp, waar hij kan samenvallen met de door ons voorgestane zuidelijke cityweg. De saneringen, waarop de METRO-lijn mikt, kunnen dan aangegrepen worden voor het aanleggen van een vrije sneltrambaan, plaatselijk in tunnels maar gro-

Amsterdam

tendeels bovengronds.

De METRO-lijn houdt, evenmin als het METRO-plan als geheel, geen rekening met een mogelijke nieuwe city in de Pijp. Het AMTRO-plan doet dat wel, en de AMTRO-lijn vanuit de Bijlmer kan daarvoor zowel de oude als een nieuwe city bedienen.

Via de METRO-lijn kan iemand, met inbegrip van tien minuten voortransport in de Bijlmer, in negenendertig minuten bij de Munt zijn en in zevenendertig minuten op de Dam. Per AMTRO is hij bij de Munt even snel, op de Dam slechts vijf minuten later. (In de TWEEDE fase is hij op beide punten natuurlijk per AMTRO SNELLER dan per METRO; dan loopt er immers onder Dam en Munt een tunnel met stations). Daar tegenover bestrijkt de AMTRO-lijn vanuit de Bijlmer twintigduizend mensen MEER, namelijk die binnen zijn invloedsgedied in Zuid, waar de METRO NIET komt.

Aanleg van de Bijlmerlijn volgens het AMTRO-plan is meteen al een eerste stap in de richting van de toekomstige verbindingen met Schiphol, Amstelveen/Buitenveldert (120.000 inwoners), Amsterdam-Noord (95.000 inwoners), Purmerend (100.000 inwoners) en van verdere regionale verbindingen. De naakte Bijlmerlijn volgens de METRO-plannen heeft op deze ontwikkelingen geen enkele invloed.

Een vergelijking van de technische voorzieningen die moeten worden getroffen voor beide alternatieven geeft het volgende beeld:

	METRO	AMTRO
Baanlengte in kilometers	18	23,6
waarvan tunnel	3,3	0,8
viadukt		2,5
aarden baan	14,7	17,5
gelijkvloers		
(sneltrambaan)	-	2,8
Stations	20	22
waarvan ondergronds	4	1
bovengronds	16	16
ondergr. sneltramhalte		1
sneltramhaltes op viadukt of aarden baan	-	4

- hetgeen volgens normen van het Bureau Stads-spoor neerkomt op een investering van f 205 miljoen voor de METRO-lijn en f 123 miljoen voor de AMTRO-lijn, en volgens de normen van Bosboom & Hegener op respectievelijk f 316 miljoen en f 189 miljoen. In één zin uitgedrukt: prioriteit geven aan de noord/zuid-verbinding met de Bijlmer volgens het AMTRO-plan in plaats van aan de oost-verbinding volgens het METRO-plan betekent, naast alle andere genoemde voordelen en welke kosten-normen men ook hanteert een besparing van maar liefst 40% aan investeringen!

Wie wat bewaart die heeft wat te missen

Omdat de eerste fase van het AMTRO-plan zoveel

Amsterdam

goedkoper is, hoeft zij niet – zoals de eerste fase van het METRO-plan – alleen maar een verbinding met de Bijlmer in te houden. Van het bedrag, dat volgens het METRO-plan in de naakte Bijlmerlijn zou worden gestoken, blijft immers geld genoeg over om ook Amstelveen-Oost en Schiphol alvast op het systeem aan te sluiten. De kosten hiervan kunnen als volgt worden geraamd:

Bijlmervverbinding ALLE ANDERE lijnen bouwen naar gebieden die werkelijk een stadsspoorweg nodig hebben. Ten derde: zelfs als dat allemaal gebeurd is, blijft er ten opzichte van het METRO-plan nog genoeg geld over voor een verbetering van het (snel)tramnet.

Men kan in de eerste fase met het sneltramnet beginnen buiten de Singelgracht en in de nieuwe

Kosten van: (in miljoenen guldens)	METRO		AMTRO	
	normen Bureau Stadsspoor	normen Bosboom & Hegener	normen Bureau Stadsspoor	normen Bosboom & Hegener
Uitsluitend Bijlmerlijn	205	316	123	189
Aansluiting Amstelveen hierop	121	207	38	43
Aansluiting Schiphol (hetgeen volgens het METRO-plan een extra tunnel vereist)	161	173	64	57
	487	696	225	289

Uit dit staatje blijkt ten eerste: als de verbindingen met Schiphol en Amstelveen samen met de Bijlmervverbinding worden aangelegd volgens het METRO-plan, dan pakt dit totaal ruim tweemaal zo duur uit als volgens het AMTRO-plan. Ten tweede: met het geld, dat het METRO-plan in een naakte Bijlmervverbinding wil steken, kan Amsterdam in het kader van het AMTRO-plan behalve een EFFICIËNTER

doorbraken. Daarbij kan gedacht worden aan uitbreidingen van het bestaande net in Geuzenveld, Slotervaart, Buitenveldert, Amstelveen-West en Bijlmer-Noord; aan nieuwe tracés in de Kinkerbuurt, de Haarlemmerhouttuinen, de Weesperstraat en de Geldersekafe; aan een vijftal hooggelegen bruggen met aansluitende viadukten over de Kostverlorenvaart en aan enkele andere korte viadukten

Amsterdam

en tunnels bij gekompliceerde verkeersknooppunten. Al deze voorzieningen kunnen dadelijk in gebruik worden genomen, terwijl de dan nog klassieke tram in de eigenlijke binnenstad wordt verbeterd door de toewijzing van vrije trambanen (bijvoorbeeld op Rokin en Damrak), en het instellen van speciale tramstraten (bijvoorbeeld Spuistraat en Leidsestraat) waar verder alleen fietsers worden toegelaten.

In Bremen heeft men op deze manier een radiale dubbellijn van achttien kilometer lengte dwars door de binnenstad gekregen, die een stipte dienstregeling afwerkt met een gemiddelde snelheid van twintig kilometer. Voor Amsterdam zou dat betekenen dat iemand via het tegenwoordige net in tien minuten van het Centraal Station naar het Concertgebouw rijdt.

Eind goed, snel goed

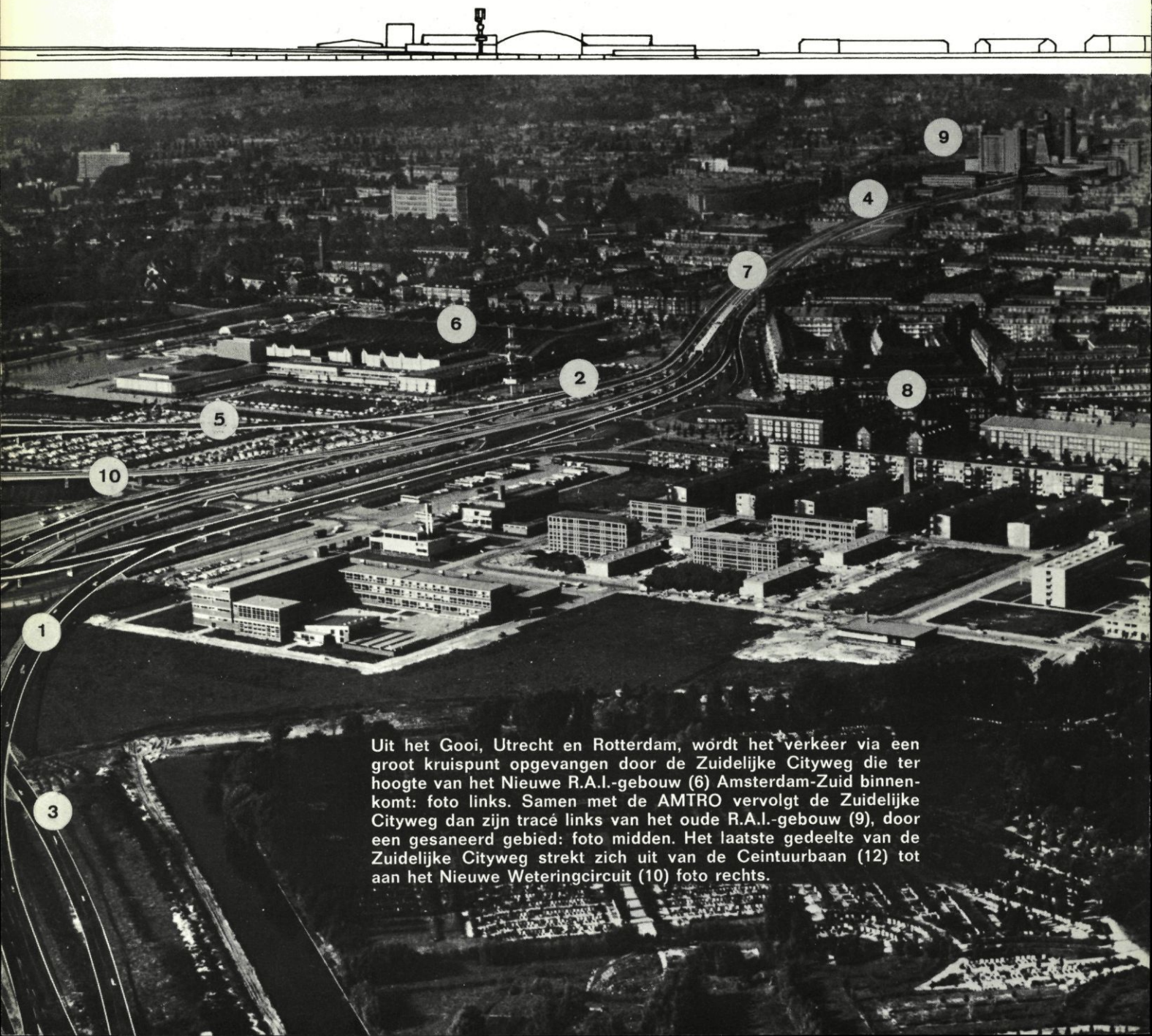
In de beginfase kan men ook al beginnen aan het lijnennet in Amsterdam-Noord. Dat net gaat f 125 miljoen kosten en komt in de tweede fase gereed. Laat men deze kosten buiten beschouwing, dan vergen de AMTRO-kosten in de EERSTE FASE f 380 miljoen. Met een jaarlijkse investering van f 50 miljoen kunnen dan alle genoemde projecten in 1975, het laatste jaar van de eerste fase, gereed zijn.

In de TWEEDE FASE (dus van 1975 tot uiterlijk

1990) bouwt men hierop logisch verder. Dat wil zeggen: het aanleggen van de tunnel tussen Weteringcircuit en C.S. en Noord; het afbouwen van het reeds begonnen net in Amsterdam-Noord; het eventuele doortrekken van de lijnen naar Noord-Holland, Den Haag, Uithoorn en het Gooi; het vervolmaken van het sneltramnet en uitbreiding daarvan in de binnenstad.

Dit laatste hangt af van de keuze. Wil men het behoud van de volledige cityfunctie van het oude stadscentrum (wat doorbraken vereist) of een nieuwe city in de (gesaneerde!) Pijp? Kiest men het eerste alternatief, dan gaat er een sneltram MET de doorbraak bij de Elandsgracht mee naar binnen naar de Spui(tram)straat; anders blijft de tram de oude binnenstad bedienen via de vork Haarlemmerhouttuinen en Leidsestraat. Kiest men het tweede alternatief, dan is een netverdichting in de Pijp de noodzakelijke konsekwentie. In de tweede fase krijgt ook lijn 3 (op ons kaartje op bladzijde 64 aangegeven als lijn 30) een veel gunstiger route over de spoordijk in Oost met een eigen brug over de Amstel via tramstraten naar Sloterdijk en de havens West.

Dit is het alternatief voor het METRO-plan van het Bureau Stadsspoorweg: de AMTRO, die veel sneller en veel goedkoper gebouwd kan worden, en die – in de eerste fase – veel efficiënter zal werken. Volgt men echter de bestaande ideeën, dan kiest men voor de naakte METRO-lijn van C.S. via de



Uit het Gooi, Utrecht en Rotterdam, wordt het verkeer via een groot kruispunt opgevangen door de Zuidelijke Cityweg die ter hoogte van het Nieuwe R.A.I.-gebouw (6) Amsterdam-Zuid binnenkomt: foto links. Samen met de AMTRO vervolgt de Zuidelijke Cityweg dan zijn tracé links van het oude R.A.I.-gebouw (9), door een gesaneerd gebied: foto midden. Het laatste gedeelte van de Zuidelijke Cityweg strekt zich uit van de Ceintuurbaan (12) tot aan het Nieuwe Weteringcircuit (10) foto rechts.

BEURS

GRANDHOTEL

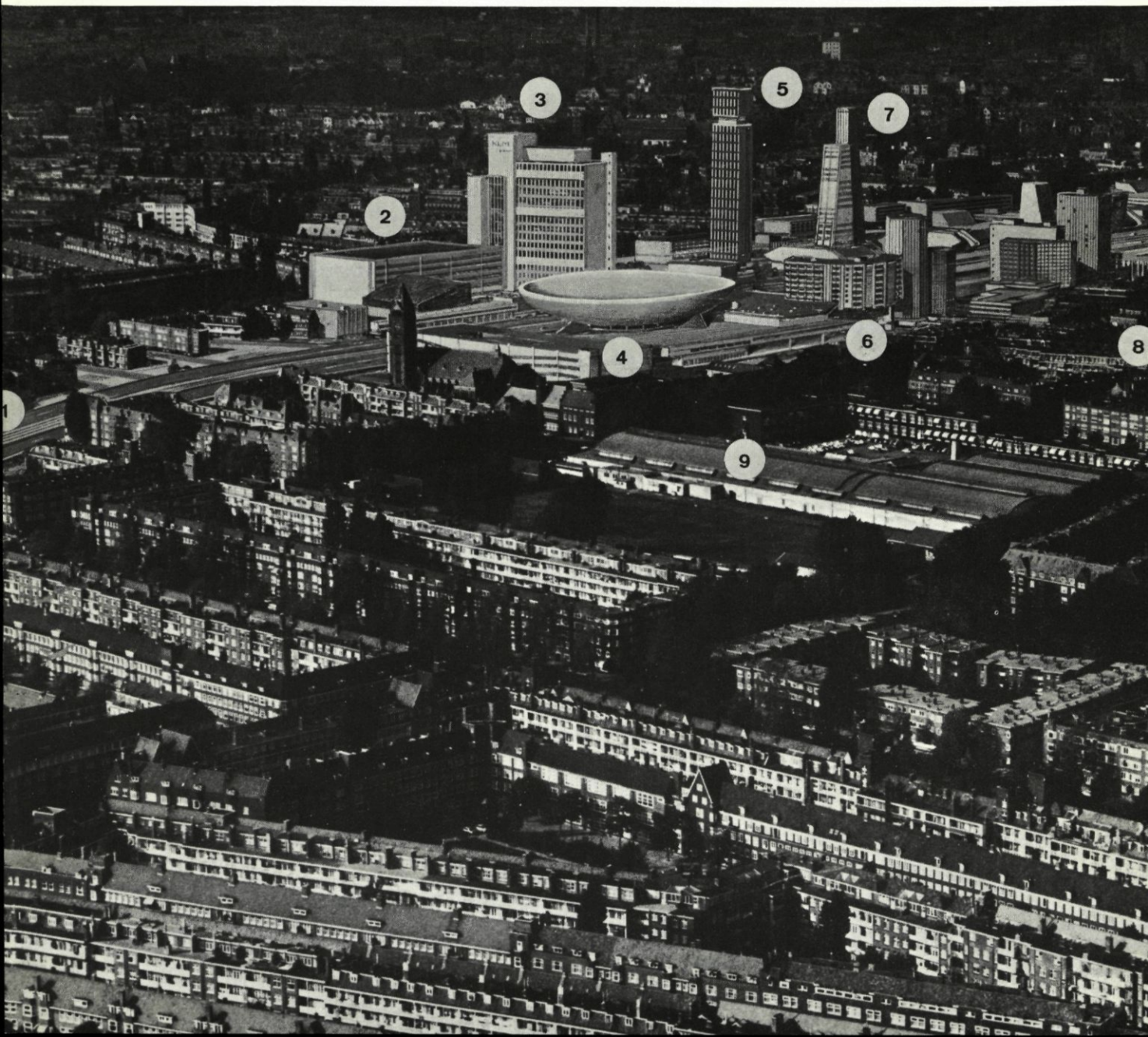
CEINTURBAAN

GROOTHANDELSGEB.

UNIVERSITEIT

OPERA

WETERING-CIRCUIT



ZUIDELIJKE CITYWEG

FOTO-LINKS:

1. Ringweg uit het Gooi naar Centrum
 2. Wegen op verdiepingen
 3. Aftakking richting Rotterdam
 4. Smalle gesaneerde strook door bestaande bebouwing
 5. Bestaande parkeerplaatsen R.A.I.
 6. Nieuwe R.A.I.-Gebouw
 7. Bovengronds stadsspoorstation AMTRO
 8. Rooseveltlaan
 9. Nieuwe bebouwing tussen Boerenwetering en Ferdinand Bolstraat
 10. Stadsspoorlijn AMTRO richting Schiphol.
-

FOTO-MIDDEN:

1. Cityweg op viaduct met middenbaan voor AMTRO. Eronder parkeergelegenheid voor omwonenden
 2. Congresgebouw met grote parkeergarage
 3. Grand Hotel
 4. Nieuwe Koopmansbeurs
 5. Hotel op zakencomplex
 6. Handelskantoren
 7. Hoofdgebouw Nieuwe Universiteit
 8. Ceintuurbaan
 9. Oude R.A.I.-Gebouw
-

FOTO-RECHTS:

1. Oecumenisch Centrum
2. Parkeergarage
3. Groothandelsgebouw
4. Nieuwe Universiteit
5. Spoorbaan AMTRO
6. Ontspanningscentrum en restaurants
7. Operagebouw
8. Parkeergarage
9. Studentenflats
10. Knooppunt bij huidige Weteringcircuit
11. Vijzelgracht
12. Ceintuurbaan

Weesperstraat naar de Bijlmer. Maar als dan het verwachte topvervoer uitblijft, zal men zijn geloof in dure openbaar vervoervoorzieningen verliezen. Dan verbindt men de ontworpen Schiphollijn waarschijnlijk met de ringspoorbaan zonder verder doortransport naar en door de binnenstad, en de rest van de geprojecteerde METRO-lijnen vergeet men maar liever. Amsterdam blijft dan zitten met een onrendabele Bijlmerverbinding, geen enkele aansluiting op het Randstadnet en een totaal verouderd tramstelsel; voor de verbetering daarvan is immers noch het geld, noch de intentie aanwezig geweest.

Stadsnet en cityweg

We vatten nu alle voorgaande konklusies als volgt samen. We adviseren Amsterdam: Beslis desnoods later of men de oude cityfunctie van de binnenstad onverkort wil handhaven of dat men een tweede city in de Pijp wil, maar bouw nu alvast de EERSTE FASE van de meest urgente invalswegen zó, dat ze later voor beide alternatieven te gebruiken zijn; combineer sneltram en stadsspoorweg voor openbaar agglomeratievervoer met het regionaal spoorwegstelsel van de N.S. volgens het AMTRO-plan, en bouw daarvan eveneens de eerste fase in afwachting van een beslissing over de cityfuncties van Amsterdam;

en bundel de invalswegen van partikulier en openbaar vervoer waar dat mogelijk is tot citywegen. Zo gezien vertegenwoordigen de citywegen een nieuw

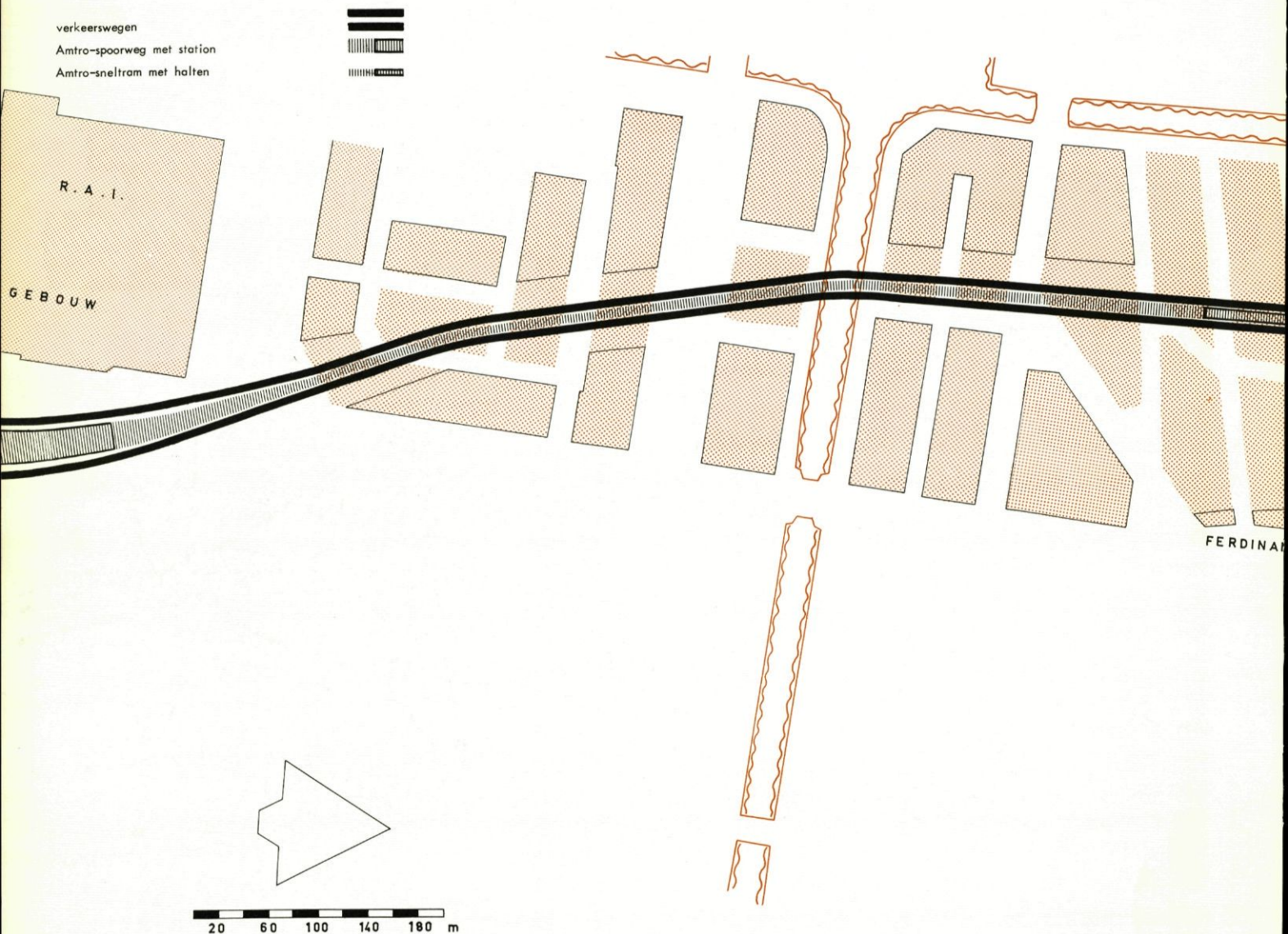
aspect van de democratische keuze van een vervoermiddel: DE DEMOKRATISCHE KEUZE PER TRACÉ. In hoeverre dat in de eerste fase mogelijk is zullen we hieronder zien.

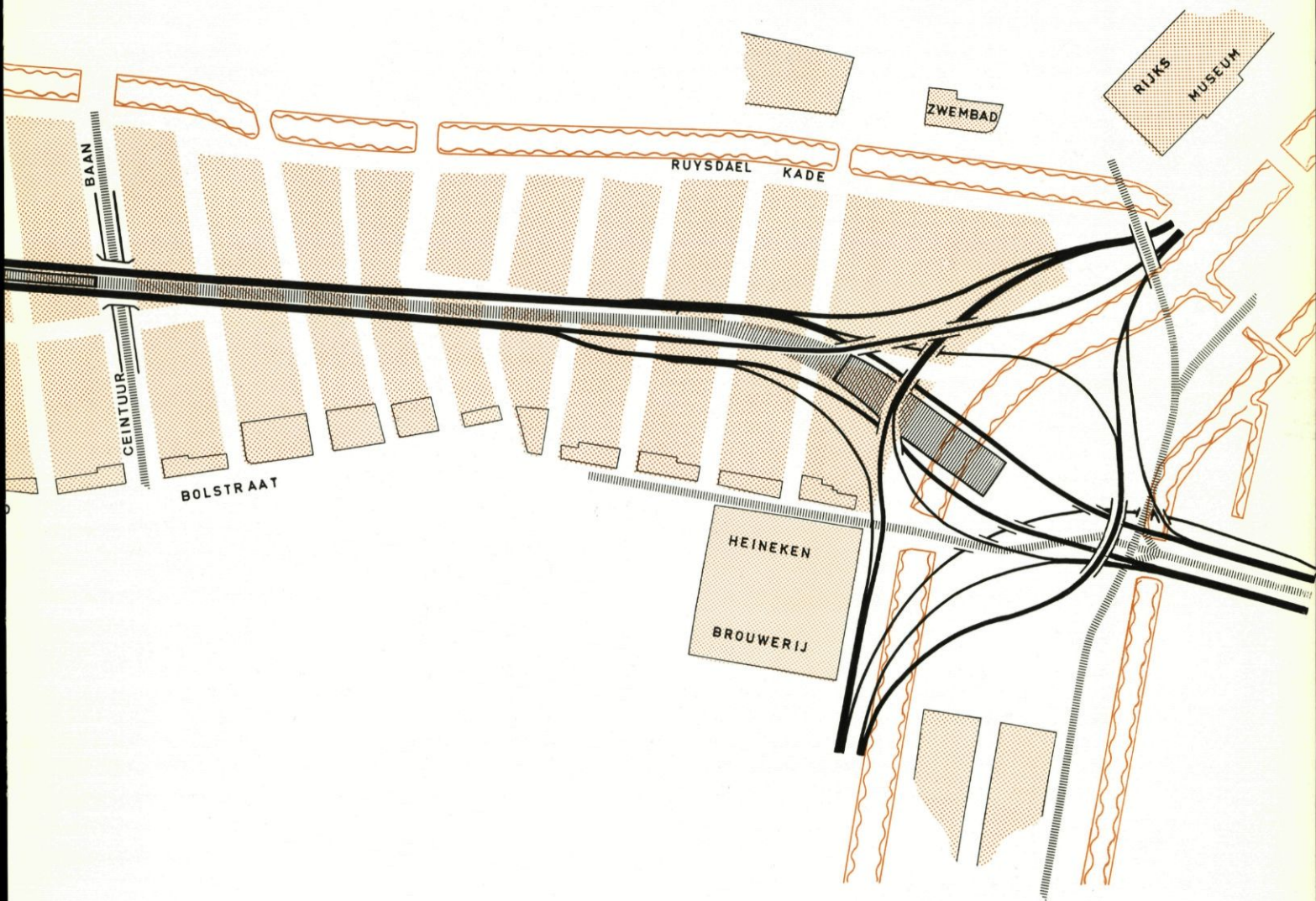
Terwijl de N.S.-LIJN van Schiphol in oostelijke richting de ringdijk volgt, zwenkt het AUTOVERKEER uit de richting Schiphol/Den Haag met de randweg naar het noorden; maar de cityweg arriveert bij het Surinameplein met de SNELTRAM uit Osdorp in zijn middenberm, want die heeft hij bij het Rembrandtpark opgepikt. Vanaf het Surinameplein tot aan de Singelgracht krijgt de sneltram een STADSSPOORKARAKTER, een combinatie die ook het meest overeenkomt met de behoefte van Osdorp. Op dit traject zijn drie van de haltes op viadukt en twee gelijkvloers; in deze laatste gevallen kunnen ze onder de wegoverspannende hoogbouw worden geprojecteerd. Vanaf de Singelgracht hangt de AMTRO-route af van de beslissing inzake de city. Komt er een doorbraak via de Elandsgracht, dan volgt hij die; anders blijft hij, zoals in de interimfase, gesplitst in een vork waarvan de ene tand de Leidsestraat is, terwijl de andere een noordelijker route volgt.

De zuidelijke cityweg herbergt de noord/zuid-lijn van het openbaar vervoer. Deze lijn eindigt in de interimfase in het station onder het verkeersknooppunt-Weteringcircuit. Van deze baan wordt echter gebruik gemaakt door de stadsspoorlijn uit Amstelveen, de stadsspoorlijn uit de Bijlmermeer en de

In grote lijnen aangeduide wegen, waarlangs men naar het centrum zou kunnen rijden, zeggen nog weinig over de juiste plaats van de wegen. Dit tracé-ontwerp wil duidelijk maken dat het mogelijk is op korte termijn

een weg aan te leggen, zonder het stadsbeeld te schenden. De vormgeving van de verkeersoplossingen wijst slechts op een MOGELIJKHEID; ze pretenderen geenszins de ENIGE oplossing te zijn.





Amsterdam

N.S.-lijn vanaf Schiphol en – later – Den Haag. Zo'n combinatie van lijnen met verschillende functies houdt op zichzelf al de noodzaak in het aantal stopplaatsen te beperken; daarnaast is het de konsekwentie van het snelvervoer, dat de verst verwijderde lobben van de agglomeratie nodig hebben.

Er zijn daarom drie stations: het eerste vijfeenhalf meter boven de grond bij de RAI, het tweede zeseneenhalf meter hoog tussen Lutmastraat en Ceintuurbaan, het derde negen meter ondergronds onder Singelgracht/Weteringcircuit. Dit betekent dat de spoorlijn tussen de Ceintuurbaan en de Singelgracht uit de autoweg wegduikt in een aanvankelijk nog open tunnel. Die tunnel wordt in de tweede fase van het AMTRO-plan in ieder geval doorgetrokken naar het Centraal Station om aansluiting te geven op het lijnennet daar, met tussenstations bij de Munt en de Dam. Over de middenberm van de zuidelijke cityweg rijden dus ook de lichte regionale treinen van de N.S., eerst TOT de tunnel, later er doorheen.

Over betalen gesproken

Blijft de vraag: hoe financieren we de citywegen? Onze stelling was dat ze, door de waardeestijging van de onteigende grond, zichzelf een heel eind zullen betalen. De onteigening en de aanleg en reorganisatie van het wegennet (met voetgangers-oversteekmogelijkheden, trambanen enzovoorts) ramen we voor de zuidwestelijke cityweg door de

Kinkerbuurt op f 205 miljoen, en voor de zuidelijke cityweg door de Pijp op f 130 miljoen; de kosten van wegeaanleg en andere technische voorzieningen voor beide op 45 procent van deze totalen. We gaan er van uit dat langs de zuidwestelijke cityweg 1.300.000 kubieke meter gebouwd zal worden tegen 2.000.000 kubieke meter langs de zuidelijke invalsweg, terwijl voor het tweede tracé slechts twee derde nodig is van de grond die het eerste tracé vereist. Dit rechtvaardigt de voorlopige en grove konklusie: de kosten van de zuidwestelijke cityweg worden voor ruim 40 procent door de opbrengst gedekt, die van de zuidelijke cityweg voor 60 procent. Als gemiddelde mogen we ons baseren op 50 procent.

In de inleiding hebben we betoogd, dat dergelijke citywegen een veel meer dan plaatselijk belang hebben. Het rijk – dat immers ook het grootste deel van de Rotterdamse stadsspoorweg betaalt – zou zich dan ook kunnen afvragen of het hierboven beschreven systeem van gekombineerde weg- en railverbindingen geen financiering uit de schatkist verdient. Wil het rijk daarbij niet verder gaan dan een subsidie van 50 procent, dan is er nog een andere mogelijkheid: Amsterdam geeft obligaties uit, die het bedrijfsleven graag zal kopen als er een preferentie bij de grondverkoop aan vast zit. Na tien jaar, als alle grond verkocht is, lost de gemeente dan de obligaties af.

Amsterdam

**kan zijn parkeerproblemen wel degelijk oplossen,
mits men bereid is de prijs ervoor te betalen**

Als we iemand vrijlaten in zijn democratische keus ten aanzien van een vervoermiddel en hij kiest de auto, dan moeten we het ook aan hem overlaten hoe LANG hij wil parkeren. Daar staat tegenover, dat hij meebetaalt aan de kosten die gemaakt zijn OM hem die vrije keus te laten. Massaal parkeren zonder aantasting van het stadsschoon is alleen mogelijk in parkeergarages, en parkeergarages zullen alleen gebouwd worden als ze lonend kunnen worden geëxploiteerd. Hetgeen niet betekent dat ze allemaal even lonend hoeven te zijn; ze kunnen een pool vormen, zoals in Hamburg.

Parkeergarages zijn, ondanks hun afmetingen, in-schikkelijke dingen. Ze kunnen worden weggewerkt achter de bestaande bebouwing of open en bloot aan de straat staan. In dat laatste geval kan men hun gevel naar keuze zuiver functioneel houden (wat storend kan zijn), in overeenstemming brengen met de bouwstijl van de omgeving (wat in kitsch kan ontaarden) of door een geraffineerd lijnenspel hun functionaliteit laten harmoniëren met de sfeer van die omgeving.

Bouw ze daar, waar ze nodig zijn

Amsterdam zal in ieder geval parkeergarages moeten bouwen aan het voorlopige einde van de zuid-westelijke en zuidelijke invalswegen. In deze zelfde urgentiefase zijn parkeergarages aan het eind van de IJ-tunnelroute en elders in de oude binnenstad

nodig. Besluit men daarna tot doorbraken door de grachtengordels, dan moet het aantal garages in de oude stad worden uitgebreid; kiest men voor een nieuwe city in de Pijp, dan zal de uitbreiding van de gestapelde parkeergelegenheid DAAR moeten plaatsvinden. Een voorlopige bestudering van de plaatsen, waar in en rond de binnenstad parkeergarages gebouwd zouden kunnen worden, leidt tot de opsomming:

Boven het C.S. (in plaats van de overkapping, maar zó dat de garage niet boven de gevel uitsteekt), aan het einde van de invalswegen uit de richting Haarlem en het Gooi. In het oostelijk deel van het centrum: bij de Nieuwmarkt. Op het Waterlooplein, als slotstuk van de IJ-tunnelroute. Aan de Weesperstraat: voor het verkeer van de nieuwe invalsweg uit de richting Utrecht. Bij het Binnengasthuis, waar de nieuwe invalsroutes vanuit Rotterdam, Utrecht en de IJ-tunnel samenkomen.

In de Pijp, direkt ten zuiden van het Weteringcircuit. In de Kinkerbuurt bij de Singelgracht en – ook dadelijk in de interimfase – in de saneringswijk rondom de Rozenstraat. Op de N.Z. Voorburgwal tussen Dam en Spui, eventueel voor de zuidwestelijke doorbraak. Aan het Singel, als de Krijtbergkerk wordt afgebroken. Achter de Bijenkorf.

Op de plaats waar nu de melkfabriek achter het Leidseplein staat. Een parkeergarage daar slaat drie vliegen in één klap: het lommerrijke parkeer-



OVERBRACHT BINNEN

POLDER

0 1 km



- trambanen
- trambaan in tunnel
- trambaan op viadukt of aarden baan
- Amtr-spoorbanen
- Amtr-spoorbaan in tunnel
- Amtr-spoorbaan op viadukt of aarden baan
- in een richting wegverkeer toegestaan
- in beide richtingen wegverkeer toegestaan
- geen wegverkeer mogelijk

Reeds in 1975 kan het openbaar vervoer voor een belangrijk deel horizontaal gescheiden zijn van het partikulier verkeer, ondermeer door het aanwijzen van tramstraten, die voor de rest alleen gebruikt mogen worden door verzorgingsverkeer en eventueel fietsers. Voorbeelden: Spuistraat, Leidsestraat, Marnixstraat en Weteringschans. Ook kan meer ruimte worden gemaakt voor de invoering van eenrichtingsverkeer, waardoor de tram een eigen vrije baan krijgt.

Amsterdam

terreintje op het Leidseplein wordt weer voetgangersdomein, de nachtelijke overlast van de rammelende flessen verdwijnt, en de fabriek krijgt een praktischer terrein aan de rand van de stad.

Spiralen van efficiency

Buitenlandse ervaring leert, dat een rendabele parkeergarage minstens vierhonderdvijftig stallingsplaatsen moet hebben. De maximumgrootte hangt van de omstandigheden af. In Hoog-Catharijnen in Utrecht kan een garage voor twaalfhonderd auto's uitstekend voldoen; in Amsterdam zou men niet verder moeten gaan dan bijvoorbeeld zeshonderd, omdat daar een aantal verspreide kleinere garages meer nut afwerpt. Reuzengarages zouden in de Amsterdamse bebouwing trouwens lastig in te passen zijn.

Dank zij moderne konstruktiemethoden en -materialen kan een parkeergarage tegenwoordig aan hoge funktionele en esthetische eisen voldoen, terwijl de bouw- en onderhoudskosten vergeleken bij vroegere types toch betrekkelijk laag blijven. In de Verenigde Staten heeft men zeer gunstige ervaringen opgedaan met lichte, open konstrukties zonder vertikale kolommen, een systeem dat thans ook in Nederland is geïntroduceerd onder de naam INTERRAMP. Deze garages zijn gemakkelijk, goedkoop en veilig te ventileren (de uitlaatgassen trekken er vanzelf uit), en bovendien goed te verlichten, waardoor een aantrekkelijke ruimtewerking ontstaat. HUN GROOTSTE VOORDEEL is echter dat

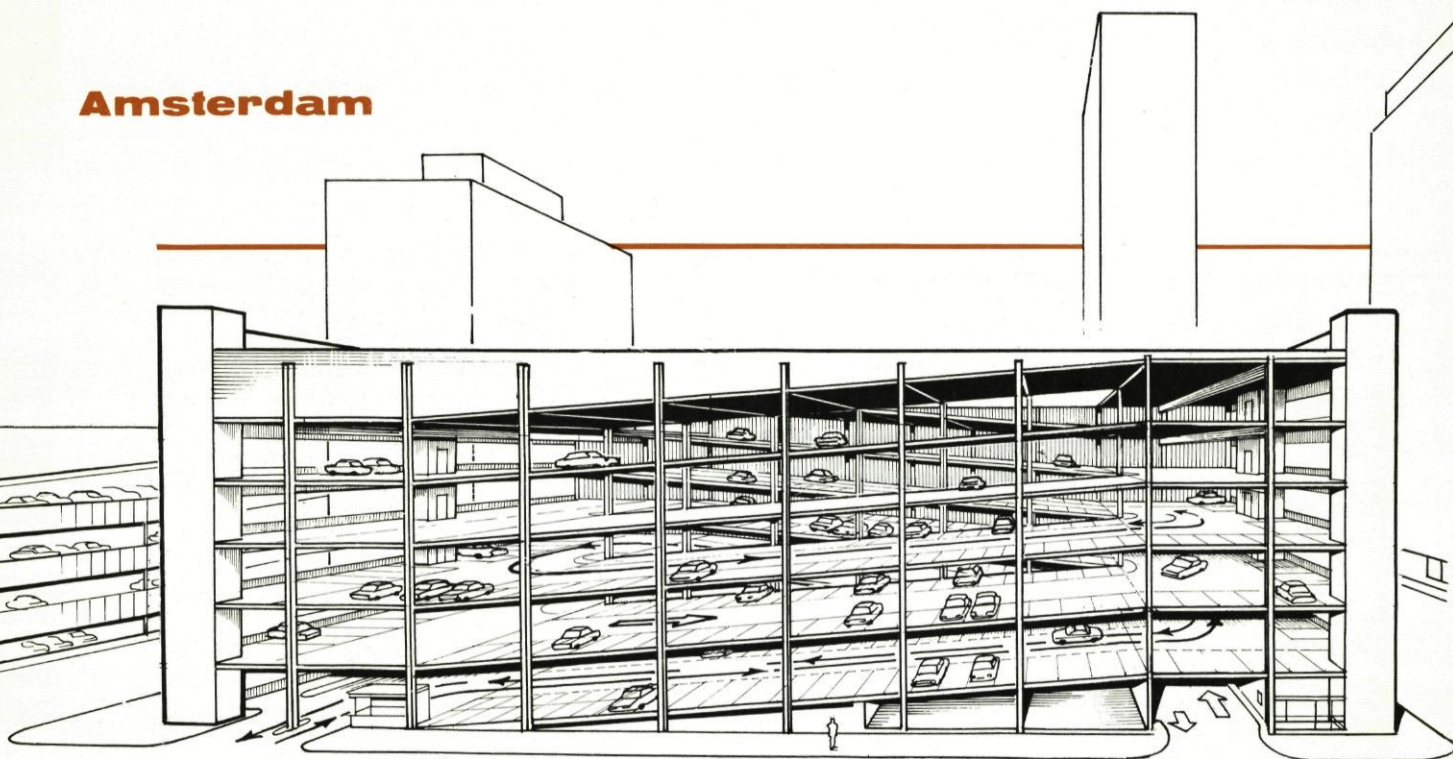
het ontbreken van kolommen die ruimte volledig benutbaar maakt, en dat de zwak hellende verbindingen tussen de verdiepingen eveneens als parkeer ruimte worden gebruikt. Hierdoor vormt de garage een soort parkeerspiraal met een optimale capaciteit; de breedte van de parkeerplaatsen kan heel gemakkelijk door het verleggen van de witte strepen aan elke grill van de autoindustrie worden aangepast, wat bij parkeren tussen kolommen uiteraard niet mogelijk is.

Natuurlijk is het van groot belang, dat er voor de garages nooit lange rijen parkeerlustige automobilisten staan te wachten. In de Verenigde Staten bleken in het spitsuur vijf à zes wacht-parkeerplaatsen voldoende; de rest van de dag kon zelfs met twee worden volstaan. Dit verrassende resultaat wordt bereikt door de automatisering van het slagboom- annex betaalsysteem, en door het gebruik van hellende vloeren in plaats van de oude trage autoliften, die bovendien nogal eens defekt raakten. Trouwens: het verkeer is geen leeglopende stortbak; zelfs in het spitsuur komt en gaat niet iedereen precies in dezelfde minuut. Kan men dan nog de garagepoorten al naar gelang het spitsuur voornamelijk óf als ingang, óf als uitgang dienst laten doen, dan wordt alweer een maximale efficiency bereikt.

Haal die man uit de garage

Op hetzelfde moment, dat een automobilist zijn wa-

Amsterdam



„INTER-RAMP“ GARAGE

gen in een parkeergarage verlaat, verandert hij in een voetganger. Zowel zijn comfort als de snelheid en veiligheid van in- en uitrijden zijn daarom gebaat bij personenlifts in de hoeken van de garage. Hij zou echter ook gebruik kunnen maken van voetgangersbruggen, die hem regelrecht van de garage brengen naar het stadsdeel dat door de parkeergarage wordt bediend. Er zijn trouwens verschillende manieren om een wat grotere afstand tussen een garage en bepaalde centra te overbruggen. Men

kan minibusjes laten rijden, volgens een zeer elastisch rittenschema, en geëxploiteerd door de garage zelf; ook daarmee heeft men in Amerika gunstige ervaringen opgedaan. In de parkeerprijs kan dan de ritprijs zijn inbegrepen. Verder kunnen typische loopstraten geheel of gedeeltelijk worden overdekt. Zo'n overdekte straat in Amsterdam zou de combinatie Reestraat/Hartenstraat/Gasthuismolensteeg kunnen zijn, tussen de parkeergarage in de Jordaan en de omgeving van de Dam.

Amsterdam

Principe van een „Inter-Ramp” parkeergarage. De opritten zijn zodanig geconstrueerd dat zij tevens de parkeerplaatsen vormen. Dit spaart niet alleen ruimte maar ook kosten!

Voetgangersbruggen tussen gebouwencomplexen kunnen attracties op zichzelf worden, met een breed uitzicht op het verkeer beneden, met zitbanken, een klok (wie heeft er nooit „onder de klok” afgesproken?) en eventueel gekoppeld aan hooggelegen restaurants; ook vormen ze een ideale aanhechtingsplaats voor (licht)reklames, waardoor ze op langere termijn hun bouwkosten drukken.

Een voorbeeld: we bouwen vanuit de parkeergarage achter de Warmoesstraat een overdekte loopbrug naar de Bijenkorf, en vervolgens een andere dwars over het Damrak van de Bijenkorf het gebouw van C & A binnen. Als tegenprestatie voor het zakelijk voordeel, dat ze de beide bedrijven opleveren, en om niet in de knoop te raken met niet altijd samenvallende sluitingstijden moeten de bruggen altijd en voor iedereen toegankelijk zijn. Ook voor de man, die in het holst van de nacht zijn auto in de parkeergarage zet en dan dwars door de Bijenkorf loopt om niet bij C & A, maar bij diens konkurrent te gaan kijken of het verjaardagscadeautje voor zijn vrouw nog wel in de etalage staat. Op een dergelijk doorgaand voetgangersverkeer moeten de luchtbruggen berekend zijn. De vijftien meter lange brug over de Warmoesstraat zou naar raming f 34.500 kosten, plus f 50.000 voor het aansluiten op de Bijenkorf – dus in totaal f 84.500; voor de

tweemaal langere overbrugging van het Damrak zou f 181.000 nodig zijn, waarvan 2 x f 50.000 voor de beide aansluitingspunten in Bijenkorf en C & A.

Een ander voorbeeld: een parkeergarage bij het Binnengasthuis heeft een dubbele functie. Overdag bedient hij het winkelend publiek dat naar de omgeving van de Kalverstraat wil, 's avonds het uitgaand publiek met bestemming Rembrandtplein/Thorbeckeplein. Beide groepen zouden bijzonder veel gemak hebben van een speciale voetgangersbrug vanuit het garagecomplex over de Amstel. Nemen we aan, dat die brug 70 meter lang wordt en onderweg drie steunpunten nodig heeft, dan moet hij ruwweg begroot worden op f 210.000 voor de brug zelf en f 100.000 voor de oplegpunten. Gekombineerd met terrassen, mogelijk een jachthaventje, kan deze brug (ook toeristisch) een van de aantrekkelijkste punten van het oude stadscentrum worden.

Uit het oog uit de gal

Ons rest nog het belangrijkste: DE EXPLOITATIE VAN DE PARKEERGARAGES. We baseren ons bij onze begroting op partikuliere exploitatie (eventueel onder prijsbeheersend overheidstoezicht) van een garage met een terreingrootte van ongeveer 2500 vierkante meter en een capaciteit voor ongeveer 500 auto's op de begane grond en vier verdiepingen.

De exploitatiebegroting geeft dan het volgende beeld:



Door openbaar en partikulier vervoer vertikaal te scheiden, is het sneltramnet voltooid. Op nog slechts enkele punten blijven gelijkvloerse kruisingen tussen de verschillende soorten van verkeer over (zoals het kruispunt Spuistraat/Raadhuisstraat); dit zijn echter zulke eenvoudige kruispunten, dat de regelmaat en de snelheid van de tram er niet door in gevaar komen.

Amsterdam

Investeringskosten gebouw inclusief honoraria:

500 parkeerplaatsen à f 4000	f 2.000.000
Investeringskosten grond: 2500 m ² à f 600	„ 1.500.000
	<u>f 3.500.000</u>

Gebouw: netto rendement 8%, afschrijving 2%, onderhoud 1%; totaal 11%. Grond: 8%.

Jaarlijkse kosten gebouw: f 2.000.000 à 11% f 220.000

Jaarlijkse kosten grond: f 1.500.000 à 8% - 120.000

Jaarlijkse kosten exploitatie:

personeel	f 40.000	
elektriciteit	- 5.000	
water	- 1.000	
telefoon	- 2.000	
onderhoud	- 10.000	
afschrijving en onderhoud installaties	- 10.000	
onvoorziene kosten	- 7.000	
pachter	- 50.000	- 125.000
	<u></u>	<u>f 465.000</u>

De gemiddelde opbrengst per stallingsplaats per etmaal moet dan zijn, exclusief de zon- en feestdagen:

$$\frac{465.000}{500 \times 300} = f 3,10$$

$$\text{Bij een bezettingsgraad van 60\%: } \frac{465.000}{\frac{500 \times 6 \times 300}{10}} = f 5,20 \text{ (afgerond)}$$



In het hart van de binnenstad – waar nu reeds een schreeuwende parkeernood heerst – zou het terrein van het B.G. en de aangrenzende panden, door het bouwen van parkeergarages opnieuw een wel uitermate functionele bestemming kunnen krijgen.

Amsterdam

Twee alternatieven gebaseerd op goede harmonie

Aangenomen dat een parkeeronderzoek tot de prognose zou leiden, dat deze bezettingsgraad bereikt wordt tussen 10 en 18 uur, zal het gemiddelde uurtarief op ongeveer f 0,65 komen. Hiervoor kan een aflopende schaal worden aangelegd. Dat betekent dus (bijvoorbeeld): een gulden voor het eerste uur, zestig cent voor het tweede enz.

Niet meegerekend zijn de inkomsten uit avond-, nacht- en weekendstalling, het eventueel benutten van de niet steeds bezette topcapaciteit voor verhuur aan abonnementhouders en de mogelijke exploitatie van een tankstation, servicestation en accessoirewinkel. Deze inkomsten kunnen variëren maar zijn medebepalend voor de vaststelling van de tarieven en het uiteindelijke exploitatieresultaat.

Voor de BELEGGGER vormt de parkeergarage een gunstig object, omdat het aantal auto's en dus de vraag naar parkeerruimte sneller groeit dan de ekonomie op zichzelf; de rentabiliteit van de garage zal daardoor ook sneller groeien dan die van ander onroerend goed. Voor de AUTOMOBILIST betekent de parkeergarage het einde van veel ergernis, tijdverlies en benzineverspillend rondrijden. Dat alles zal de parkeerprijs meer dan goedmaken; nog afgezien van de regeringsplannen om de parkeertarieven in de binensteden te verhogen. BEHALVE die voor parkeergarages. Wat het voor de STAD betekent, als de drommen verstilde auto's aan het oog en de rijbaan worden onttrokken, hoeven we waarschijnlijk niet meer te vertellen.

We nemen afscheid van Amsterdam. We hebben er langer bij stilgestaan dan bij Deventer en Maastricht. De problemen van de hoofdstad zijn immers ook veel gigantischer in hun proporties, complexer in hun samenhang; zij ontwikkelen zich daardoor kumulatief. Maar ook zijn ze een uitdaging, die men niet uit de weg mag gaan. NU niets doen in Amsterdam betekent een veel diepere ingreep straks, en die ingreep zal dan veel kostbaarder zijn. Zelfs al zou de stad vandaag over zijn toekomst besluiten, dan nog zou het twee tot vier jaar duren voor de eerste onderdelen van de rekonstruktie gereed-

Vrijdragende voetgangersbruggen vormen ideale oversteekplaatsen op drukke punten.





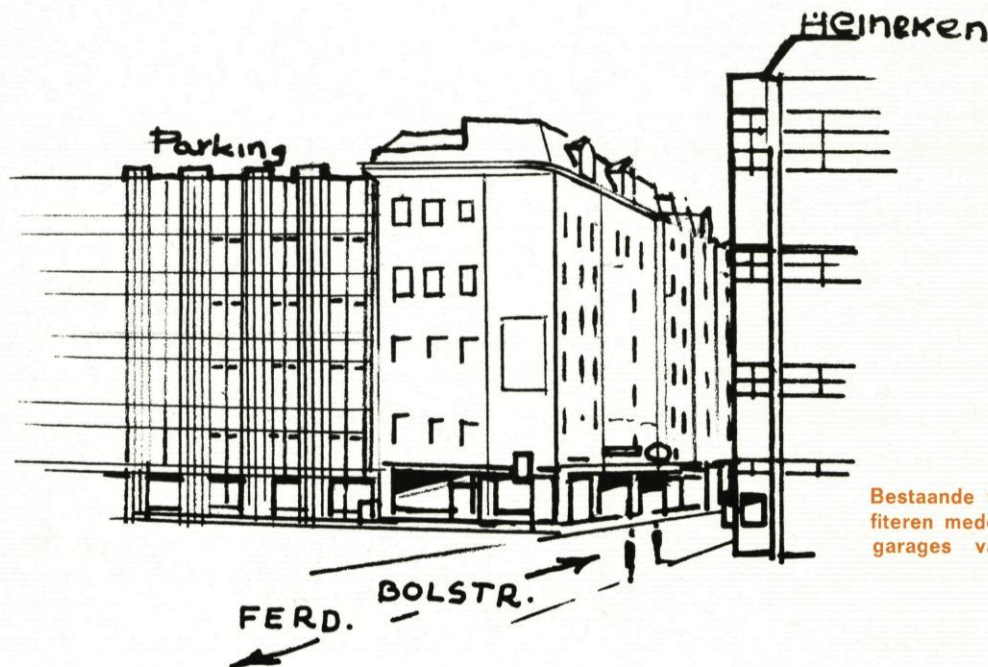
In plaats van de nu niet meer functionele overkapping van de sporen van het Centraal-Station - de stoomlocomotief heeft immers afgedaan - kan men deze ruimte weer een nuttige bestemming geven, door boven de perrons parkeergarages in te richten voor ca. 1500 auto's. De façade zoals Kuypers die heeft gebouwd zal daardoor in geen enkel opzicht worden aangetast.

Amsterdam

komen.

Voor dat besluit hebben we twee alternatieven aangeboden. Het zijn alternatieven, gebaseerd op een goede harmonie tussen grondgebruik en wegenstructuur, en op ieders democratische keus ten aanzien van zijn vervoermiddel. Wat we tot elke prijs hebben willen vermijden, was het suggereren van oplossing een die historische waarde en het monumentaal karakter van de binnenstad zouden kunnen

aantasten. Integendeel - we hebben gepleit voor een ontwikkeling met behoud van het eigene. Eeuwen geleden vulde de aanleg van de grachtengordels het hart van de Amsterdammers met trots. De bouw van citywegen zou de Amsterdammer van vandaag opnieuw een reden geven om trots te zijn. Trots op zijn glorieuze verleden, dat hem als een prachtige binnenstad is nagelaten, en dat hij opnieuw bereikbaar maakte; en vooral trots op de manier, waarop hij dat deed.



Bestaande winkelstraten profiteren mede van de parkeergarages van de City-weg.

Tot slot

Wat we in het verkeer nodig hebben is een goede planning gebaseerd op research

Toen Nederland in februari 1953 getroffen werd door een watersnoodramp die aan ruim 1800 mensen het leven kostte, greep de overheid met grote voortvarendheid in. Aan deze voortvarendheid danken de door het water geteisterde gebieden in Zeeland en Zuid-Holland hun Deltawerken; naar menselijke berekeningen zullen ze een herhaling van de trieste gebeurtenis onmogelijk maken.

In 1966 verloren 2600 Nederlanders hun leven als slachtoffers van het verkeer, en werden 41.000 anderen ernstig gewond. Het zijn aantallen die elk jaar stijgen, zonder dat de overheid een Delta-plan voor het verkeer afkondigt.

Het is duidelijk waar het verschil ligt. De verkeersslachtoffers sterven verspreid over het hele jaar en over het hele land, onopvallend, door de kranten nauwelijks genoemd, en zonder het sociale en economische leven van een gehele streek te ontwrichten. Maar ze STERVEN. Ze sterven fysiek evenzeer als de slachtoffers van een natuurramp, en het verdriet bij hun familie en hun vrienden is er niet minder om.

Met het verkeer heeft de mens zich een monster geschapen, dat hem trouw kan dienen, maar dat hem gaat bedreigen als het hem boven het hoofd is gegroeid. Het heeft geen zin dat monster de dichtstbijzijnde koppen af te slaan, als zijn zenuwen en slagaderen voortdurend nieuwe koppen laten groeien. Men kan ook nagaan waar de koppen van

daan komen en het monster dan in het hart treffen; maar dan sterft het, en dan kan het de mens ook niet meer dienen. In plaats daarvan kan men beter bestuderen waarom onze schepping een bedreiging in plaats van een gemak is geworden – en dan zal het door onze eigen schuld blijken te zijn.

We hebben het al eerder gezegd: wat we in het verkeer nodig hebben, is planning, en een goede planning kan alleen gebaseerd zijn op research. Wetenschappelijk onderzoek van de verkeersstromen, de wenslijnen, het grondgebruik en de wegecapaciteit zal telkens weer aan het licht brengen dat er geen ideaalschema te konstrueren is. Het zal ons echter ook nog iets anders leren: voor elk wegen- en stedenbouwkundig probleem zijn verschillende oplossingen mogelijk. Welke oplossing men uiteindelijk kiest, is afhankelijk van die overwegingen die men de hoogste prioriteit geeft. Daarmee verandert een technisch probleem in een beleidsprobleem, of, zo men wil, in een politiek probleem.

We geloven daarom, dat het verkeerd is voor de problemen van welke stad ook één plan op tafel te leggen; vandaar dat we voor Amsterdam, Denter en Maastricht telkens alternatieve oplossingen hebben geformuleerd. Dit neemt niet weg dat we voor elk van de drie steden één suggestie centraal hebben gesteld, waaraan naar onze mening niet te ontkomen valt: een suggestie die rechtstreeks te maken heeft met het verband tussen

grondgebruik en verkeersintensiteit.

Voor Amsterdam is dat de bouw van de twee city-wegen door de Kinkerbuurt en de Pijp, en het AMTRO-plan als de oplossing voor het openbaar vervoer; voor Deventer de aanleg van de Hanze-weg; voor Maastricht de noordelijke brug binnen de bebouwde kom. Voor Deventer en Maastricht is daarbij de krachtige financiële steun van het rijk onontbeerlijk.

De gedachtengang achter onze benadering van de problematiek van de drie genoemde steden, is echter op alle steden in Nederland van toepassing. Men zegt wel eens dat, als een vlieg in de Congo sterft, de kosmos nooit meer dezelfde zal zijn. Laat dat zo zijn – het is in ieder geval in ons dagelijks leven niet te merken. Voor de relatie tussen grondgebruik en wegenkapaciteit gaat dat echter niet op. Het is het een of het ander: óf wegen, óf verplaatsing van het grondgebruik.

We hebben ook gesteld, dat de toekomstige aanpak van het verkeer gebaseerd zal moeten zijn op drie geheel nieuwe uitgangspunten. Amsterdam, Deventer en Maastricht hebben we nog besproken met de thans bestaande organisatorische toestand als uitgangspunt. De principieel totaal andere aanpak, namelijk de overheveling van het potentieel van de waterbouwkunde naar de verkeersbouwkunde, zou Nederland echter een apparaat kunnen geven dat uniek is in de wereld.

MARKT ANNO 1750



Wie zomaar in een zuidelijk land het verlaten kerkplein van een dorp betreedt, kan zich afvragen wat de functie van dat plein is; en misschien konkluderen dat het produktiever te maken is als hij er een supermarket bouwt. Maar als hij zondags na de kerkdienst datzelfde plein vol ziet stromen met mannen, die elkaar daar ontmoeten in hun duidelijk te onderscheiden relatiepatronen en hiërarchische rangen, begrijpt hij ineens de sociale funk-

MARKT HEDEN...



MARKT TOEKOMST...



Behoeft de parkeergarage nog verder betoog?

tie van dat plein, die niet zomaar met economische maatstaven te meten is.

Men kan de oorspronkelijke functie van een plein vernietigen door het een nieuwe functie op te dringen, b.v. door er een parkeerterrein van te maken. Om het dan in zijn oude functie te herstellen en in zijn schoonheid, is een samenspel nodig tussen verkeersspecialisten, stedenbouwkundigen, sociolo-

gen, en sociaal-psychologen; een samenspel, waarin wetenschappelijk inzicht wordt gecombineerd met durf en verbeeldingskracht.

Grondgebruik en capaciteit, het kan een gekompliceerde zaak zijn met vele, soms moeilijk te doorgronden facetten. Maar studie, niet automatisch handelen, kenmerkt de mens en, waar een wil is komt een WEG.

Inhoud

Ten geleide	7
Professor David A. Jokinen	9
Inleiding	11
Deventer	17
Maastricht	31
Amsterdam 1	47
Amsterdam 2	65
Amsterdam 3	95
Tot slot	107
Inhoudsopgave	111
Colophon	112

Colophon

Assistent Prof. David A. Jokinen	Peter H. Smit, Zeist
Openbaar Vervoer Amsterdam	Raadgevend Efficiency Bureau Bosboom en Hegener N.V., Amsterdam
Tekst	F. J. B. Grosfeld, 's-Graveland
Technische Tekeningen	J. A. Perlot, Deventer
Perspektief-Tekeningen en Illustraties	R. Das, Haarlem
Tracé Begrotingen	N.V. Aannemingsbedrijf N.B.M., Den Haag
Luchtfotografie	Articapress, Haarlem
Vormgeving	F. Sonntag, Wageningen
Parkeergarages en Exploitatie-Begroting	Ramp Engineering Nederland N.V., Amsterdam
Druk	Koninklijke Grafische Kunstinrichting J. van Poll Suykerbuyk N.V., Roosendaal
Begroting en Exploitatie - Grondverwerving en dergelijke	Utrechtsche Bank N.V., Zeist
Begrotingen Stalen Bruggen	Stichting Staalcentrum Nederland, Amsterdam.

Een publicatie van de Stichting WEG