

Auteur: **Wijnand Beemster**

MET DE RODE LOPER BOUWT AMSTERDAM AAN EEN NIEUWE ENTREE VOOR DE STAD. HET IS MET EEN TOTALE LENGTE VAN CIRCA DRIE KILOMETER VERREWEG DE GROOTSTE BINNENSTEDELIJKE HERSTRUCTURERINGEN VAN DE OPENBARE RUIMTE IN HET LAND. AANLEIDING OM DE ENTREE INGRIJPEND TE GAAN WIJZIGINGEN IS DE AANLEG VAN DE NOORD-ZUIDLIJN. DE RODE LOPER VOLGT HET TRACÉ VAN DEZE LIJN, TE BEGINNEN BIJ HET CENTRAAL STATION, VIA HET DAMRAK, BEURSSTRAAT, BEURSPLEIN, ROKIN, OUDE TURFMARKT EN DE MUNT NAAR DE VIJZELSTRAAT, VIJZELGRACHT TOT EN MET FERDINAND BOLSTRAAT. DE UITVOERING VAN DIT MEGAPROJECT STARTTE IN 2013, MET DE HERINRICHTING VAN HET DAMRAK (OPGELEVERD IN MAART 2015). HET GROOTSTE DEEL VAN DE RODE LOPER IS KLAAR IN 2018.



SIMON SPRIETSM, (project) ontwerp gemeente Amsterdam en lid van het Kwaliteitsteam.

DE RODE LOPER IN AMSTERDAM

MEER RUIMTE VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS



HUIDIGE SITUATIE
OP HET DAMRAK.

LANGZAAMVERKEER

Stationseiland, tweede deel Ferdinand Bolstraat, vanaf de van Ostadestraat, en Weteringcircuit vallen buiten het kader van het project de Rode Loper. Maar ook in deze delen zal de herinrichting uitgaan van het basisgegeven - dat als een 'rode draad' door het gehele project loopt: ruim baan voor langzaamverkeer. Politieke partijen, middenstand, bewoners en stadsbestuur steunen eendrachtig het standpunt om de ruimte voor de auto in de Amsterdamse binnenstad te beperken ten faveure van fietsers en voetgangers. Die omarming van het langzaamverkeer markeert een breuk met het verleden. "Toen het project van start ging was zo'n stap nog taboe. De auto was heilig," zegt Dirk Iede Terpstra, Senior verkeerskundige/verkeersplanoloog bij Gemeente Amsterdam, afdeling Ruimte en Duurzaamheid.

We spreken Terpstra op het kantoor van zijn afdeling aan het Weesperplein. Aanwezig is ook Simon Sprietsma, al 25 jaar als openbare ruimte ontwerper in dienst van de gemeente Amsterdam die in het project ontwerper is voor Damrak, Rokin en Munt en lid is van het Kwaliteitsteam. Vijzelstraat en -gracht en de Ferdinand Bolstraat zijn van de hand van collega-ontwerper Ruwan Alivihare. Terpstra is verkeerskundige in het project.

MINDER TRAMS

De langzaamverkeerlobby kreeg de wind in de zeilen toen politiek en het midden- en klein-

bedrijf overstag gingen. Sprietsma: "Een groot taboe sneuvelde: toen we met het ontwerp van start gingen was het uitgangspunt dat het aantal trambewegingen met de komst van de Noord-Zuid-lijn gelijk zou blijven. Geen tramlijnen opheffen! Gaandeweg is dat standpunt losgelaten omdat er een efficiënter openbaar vervoernetwerk werd bedacht. Minder trambewegingen opent mogelijkheden om extra ruimte te creëren voor langzaamverkeer. Om een voorbeeld te geven. Door de Vijzelstraat liepen drie tramlijnen dat is er straks nog maar één. Met een frequentie van circa acht trams per uur. Daardoor kun je auto- en tramverkeer gaan mengen (op hetzelfde wegdeel beide verkeersmodaliteiten 'mee laten rijden') zodat het trottoir breder kan (vijf meter per trottoir)."

RETAIL

Sprietsma: "Het bijzondere van deze verandering is dat die is aangezwengeld door het midden- en kleinbedrijf, de retailers langs het traject. Die waren in het verleden fel gekant tegen het beleid om het autoverkeer in de binnenstad terug te dringen. Maar juichen dat nu juist toe omdat ze – zo hebben ze inmiddels ervaren – het autoverkeer niet altijd overal nodig hebben. Treffend is hoe winkeliers in de Ferdinand Bolstraat zich opstelden. Die straat is tot de Van Ostadestraat gedurende de aanleg van de Noord-Zuidlijn afgesloten geweest voor autoverkeer. Tijdens informatieavonden die vooraf gingen aan het



DIRK IEDE TERPSTRA, senior verkeerskundige/verkeersplanoloog gemeente Amsterdam



IMPRESSIE VAN HET MUNTPLEIN, MET EEN-RICHTINGSVERKEER VANUIT DE AMSTELROUTE.

ontwerp van het nieuwe profiel vroegen winkeliers of de straat niet autovrij kon blijven! Dat – een ogenschijnlijk Groen Links standpunt van de VVD achterban – hebben we zonder meer doorvertaald. De Ferdinand Bolstraat is smal (15 meter van gevel tot gevel). Door autoverkeer te mijden kun je trottoirs flink verbreden waardoor je een heel aantrekkelijk verblijfsgebied creëert.” Iets dergelijks – een ‘doorbraak’ door retailers – zag je ook gebeuren op de kop van het Damrak: “Bijenkorf stelde zelf voor om de tramhalte te verplaatsen richting Beursplein. De halte kwam daardoor wat verder weg van de entree van de Bijenkorf. De gemeente vond het erg gedurfd maar ging toch akkoord. De meerwaarde is dat het verblijfsgebied veel aantrekkelijker is en dat was voor de Bijenkorf belangrijker dan een tramhalte voor de entree.”

MOBILITEITSAANPAK

Het meer voorrang geven aan langzaamverkeer

is inmiddels beleid in de hoofdstad, en in 2013 ook vastgelegd in de Mobiliteitsaanpak. Terpstra: “In dergelijke beleidsstukken was nooit aandacht voor voetgangers. Nu hebben we naast een plusnet auto, fiets en openbaar vervoer ook een plusnet voetganger.” Voor de ontwerpers zorgde die paradigmawisseling voor extra werk: ontwerpen moesten aangepast. Zo is het ontwerp voor de openbare ruimte op de kop van het Rokin net voor het Muntplein onlangs nog gewijzigd om meer ruimte voor fietsers en voetgangers te maken. De Singel route, uitkomend op het Muntplein, wordt mogelijk autoluw en de Amstelroute, naar het Muntplein, wordt straks waarschijnlijk eenrichtingsverkeer conform een recent aangenomen raadsmotie. Terpstra: “Door het verwijderen van enkele autostromen op het Muntplein hebben we de oude looproute vanuit de Kalverstraat, linksom de Munttoren, naar de Reguliersbreestraat hersteld.” De Munttoren met de spits van Hendrick de Keyser was één van de twee torens van de oude Regulierspoort.

MATERIAALGEBRUIK

Heeft de focus op langzaamverkeer ook consequenties voor de materialisering? Sprietsma: “De inrichting moet passen bij het stedelijk interieur van de stad en dat verschilt per stadsdeel. Het tracé van de Rode Loper is opgedeeld in stukken, elk stuk heeft z’n eigen materialen. Te beginnen met het Stationseiland (dat feitelijk buiten de scope van de Rode Loper valt), Damrak en Rokin. Dit is de middeleeuwse kern van de stad. Hier komt (of is al toegepast) in de voetpaden een antracietkleurige steen uit Spanje (terwijl aanvankelijk een rode Chinese klinker hoge ogen gooide). Het vervolgstuk, Vijzelstraat en Vijzelgracht, maakt deel uit van de zeventiende-eeuwse grachtengordel en sluit qua materialen aan op het idioom van die tijd. Dus veel

rode klinkers. De Ferdinand Bolstraat krijgt een inrichting met materialen die aansluiten op de negentiende-eeuwse gordel en het 30 kilometer per uur regime. Ook hier veel klinkers.” Die weloverwogen en nauwgezette afstemming in materialen wordt gelukkig niet doorbroken door de toepassing van asfalt tussen de tramsporen. Ook hier komen klinkers. “Dit past in het geheel bij het historische interieur van de stad.”

PUCCINI METHODE

Voor de inrichting en het gebruik van materialen hanteert Amsterdam de ‘Puccini methode’. “We werken met een handboek waarin staat welke materialen zijn voorgeschreven voor welk deel van de stad. Daartoe is de stad verdeeld in ‘standaard gebieden’. Elk standaardgebied heeft z’n eigen materialen. Maar ook worden bijzondere plekken benoemd die buiten de standaardisering vallen. Voor wat betreft de Rode Loper zijn dat Stationseiland, Damrak en Rokin.” De vrijheid binnen de niet-standaard gebieden gebruikte Sprietsma om bijvoorbeeld op het Damrak langgerekte natuurstenen banken te plaatsen van negen meter lang. Ook koos hij voor een niet-standaard armatuur. “Ik vond niet iets geschikt in het aanbod van de standaard hangende armaturen die in de plaats zouden komen van de berucht-barokke lichtmasten van het Damrak. In samenwerking met de Spaanse fabrikant Setga, welke in Nederland vertegenwoordigd wordt door Modernista, zijn nieuwe armaturen technisch verder uitgewerkt, met een centraal deel geklopt aluminium zonder tussennaden – het resultaat is heel geslaagd. Voorwaarde is wel dat ontwerper en maker direct met elkaar communiceren, dat is echt heel wezenlijk. Dat is bij de armaturen maar ook bij het natuursteen van de bestrating, dat ook uit Spanje komt, goed gelukt.”



VOOR DE RODE LOPER KOOS SPRIETSMa VOOR ARMATUREN VAN DE SPAANSE FABRIKANT SETGA.

SAMENWERKEN EN COMMUNICEREN

Wat vinden jullie belangrijk bij het werken aan openbare ruimte ontwerpen? Samenwerking, niet alleen met een fabrikant, is cruciaal voor het succesvol verloop van openbare ruimteprojecten zoals de Rode Loper geven Sprietsma en Terpstra aan. Zo kort mogelijke communicatielijnen tussen alle betrokkenen, makers, ontwerpers en andere bedenkers, politici, managers en belanghebbenden is van het grootst mogelijke belang. Zo heb je de meest heldere discussies die leiden tot ontwerpen die optimaal aan de politieke en maatschappelijke vragen beantwoorden en aan de behoeften voldoen. Discussie moeten rationeel en transparant zijn opdat de juiste afwegingen door de politiek gemaakt kunnen worden. Steden moeten daarom sterke inhoudelijke diensten hebben. Het integraal werken aan de openbare ruimte is een lastige teamsport die scherpte en flexibiliteit vraagt.



DE RODE LOPER BEGINT BIJ HET CENTRAAL STATION EN LOOPT TOT AAN DE FERDINAND BOLSTRAAT.



IMPRESSIE VAN DE VIJZELGRACHT, WAAR VEEL RODE KLINKERS GEPLAATST GAAN WORDEN.



IMPRESSIE VAN HET ROKIN, MET MEER RUIMTE VOOR FIETSCERS EN VOETGANGERS.