

Manifest Amsterdam Autoluw

Ruimte maken in de autoluwe stad; kiezen voor een samenhangende aanpak

Opgesteld door de Fietsersbond, Comité Parkeervrije Frans Halsbuurt, Rover, Mensen-Straat, Cliëntenbelang, Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad

LOGO'S INPLAKKEN

Amsterdam staat op een keerpunt. De stad groeit in aantal inwoners, arbeidsplaatsen, voorzieningen en bezoekers. De ruimte is schaars. De luchtkwaliteit is op veel plaatsen onaanvaardbaar slecht, en er moeten maatregelen genomen worden ter verbetering van het klimaat. Tegen deze achtergrond is een vervoerssysteem waarin de auto een dominante rol speelt verleden tijd. Dat geldt niet alleen voor de beschermde monumentale binnenstad.

Een aantal organisaties heeft de handen ineen geslagen met dit Manifest. Het is een pleidooi om deze ontwikkelingen aan te grijpen om de stad nog mooier, aangenamer, veiliger, toegankelijker en leefbaarder te maken. Want de autoluwe stad biedt nieuwe kansen! Een autoluwe stad betekent dat auto's veel minder gebruikt worden dan nu, minder ruimte wordt vrijgehouden voor rijden en autoparkeren, en meer ruimte wordt gemaakt voor verblijven, lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dat vraagt om een andere inrichting van de openbare ruimte. Auto's zijn nog altijd handig om mensen en goederen te vervoeren. Maar geparkeerde auto's zijn anderen alleen tot last. We willen dus wel rekening houden met noodzakelijk autoverkeer. Autoluw is niet autovrij.

Uitgangspunt is een toegankelijke stad voor iedereen waar leefbaarheid wordt gegarandeerd door veilige looproutes overall, ook voor mensen met een rolstoel of kinderwagen. En waar bereikbaarheid wordt gegarandeerd door goed samenspel van voetganger, fiets en openbaar vervoer. Per stadsgebied zal dat verschillend uitpakken, afhankelijk van de drukte en van de beschikbare ruimte.

Dit Manifest bevat een aantal samenhangende voorstellen. Wij gaan graag in gesprek met bewoners, organisaties en de overheid voor verdere uitwerkingen. Op de websites van de initiatiefnemers zijn de thema's van dit manifest verder uitgewerkt. Het is zaak om alle energie en creativiteit in te zetten voor een mooie, goed functionerende autoluwe stad.



Spelen op straat

Autoluw betekent een hele en opgeschoonde binnenstad

De binnenstad is het icoon van Amsterdam. In de Binnenstad is het beschermd stadsgezicht de norm voor het ontwerp van de openbare ruimte, niet sectorale belangen. Dat betekent een rustige bestrating die recht doet aan het historische karakter van de bebouwing.

Durf de openbare ruimte leeg te laten, zodat we weer echt van de stad kunnen genieten. Zet de openbare ruimte niet vol met fietsrekken, transformatorhuisjes, reclamezuilen, terrassen en vuilcontainers. Concrete voorstellen:

1. Maak als start de Keizersgracht aan één zijde parkeervrij, zodat van Brouwersgracht tot Amstel een wandelroute ontstaat. Zo kan iedere Amsterdammer en bezoeker op zijn gemak genieten van de grachtengordel.



Wandelen langs de Keizersgracht

2. Zorg voor flankerend beleid zodat de openbare ruimte schoon en heel blijft, en niet geprivatiseerd en commercieel gebruikt wordt. De openbare ruimte is van ons allemaal!
3. Koppel het herstel van kademuren aan meer ruimte voor de voetganger en een fraaiere, parkeervrije inrichting. Kades hoeven niet berekend te zijn op zware vrachtauto's.
4. Er hoeven in de binnenstad geen parkeergarages meer bijgebouwd te worden. De bestaande capaciteit is ruim voldoende voor bewoners, zeker bij afnemend autobezit en afnemend aantal parkeervergunningen. Auto's van bezoekers worden buiten de binnenstad geparkeerd.
5. Voor Hoofdnet Fiets en openbaar vervoer komen goede faciliteiten.
6. Fietsparkeren rond winkel- en uitgaanscentra kan gedeeltelijk ondergronds, mits de loopafstand beperkt blijft. Gebruik bij voorkeur delen van bestaande autogarages. Bij goede alternatieven kunnen wij fietsers vragen om in de 'alleen p in vakken en rekken' te parkeren.

Autoluw betekent een andere inrichting van woonwijken

Autoluw beperkt zich niet tot de Binnenstad. Zeker binnen de Ring, maar ook daarbuiten, gaat de auto een veel bescheidener plaats innemen. Concrete voorstellen:

7. Openbare ruimte wordt beter benut voor spelen, lopen, fietsen, fietsparkeren, en groen. Door het opheffen van autoparkeerplaatsen en het medegebruik van parkeergarages bieden trottoirs meer ruimte voor de voetganger. Parkeerplaatsen op straat nabij een parkeergarage vervallen geheel, in de overige woonwijken wordt ingezet op reductie.
8. Waar nodig worden auto's verwezen naar alternatieve parkeergelegenheid, vaak buiten de eigen buurt, bijvoorbeeld in een parkeerruimte die buiten kantoortijden grotendeels leegstaat. Differentiatie in parkeertarieven en combinatie met openbaar-vervoertarieven moet leiden tot goede spreiding.
9. In het ontwerp voor nieuwe woonwijken staan de voetganger en de fiets voorop. Dat betekent toegankelijke en veilige looproutes. De parkeernorm kan daar laag gehouden worden. Snelle fietsroutes (Hoofdnet Fiets) en hoogwaardig openbaar vervoer zorgen voor goede bereikbaarheid.
10. Zo is het sluiten van de metroringlijn tussen Centraal Station en Isolatorweg noodzakelijk voor een beter netwerk en om Havenstad te ontsluiten.



Mensen op straat; Sporenburg

Autoluw betekent onorthodoxe verkeersmaatregelen

We bannen de auto niet uit de stad, maar doorgaand autoverkeer is nergens voor nodig. Concrete voorstellen:

11. Maak een knip voor het autoverkeer op de Stadhouderskade ter hoogte van het Vondelpark. Dit geeft ruimte voor een wandel- en fietsboulevard naar het Vondelpark en voor betere doorstroming van het openbaar vervoer.
12. Versmal de Valkenburgerstraat en Weesperstraat en bestem al vast één buis van de IJtunnel voor de fiets.
13. Een aantal hoofdradialen in de 19de eeuwse gordel wordt eenrichtingsstraat voor de auto om ruimte vrij te maken voor lopen, verblijven, fietsen, openbaar vervoer. Daar is immers, buiten de binnenstad, de druk op de ruimte het grootst.



Amsterdam 2025 Stad van de Fiets

Autoluw betekent ook iets voor de regio

Wanneer forenzen en andere bezoekers niet meer met hun auto de stad in kunnen zouden ze niet in de stad of aan de rand daarvan moeten overstappen op openbaar vervoer, maar ver daarbuiten. Tot 10 a 15 kilometer buiten de stad bieden ook snelfietsroutes een alternatief voor de auto. Concrete voorstellen:

14. Voer voor 2025 de bestaande plannen voor snelfietsroutes in de regio Amsterdam uit.
15. Openbaar vervoerknooppunten moeten voldoende kwaliteit en ruimte bieden zoals loopruimte, toiletvoorzieningen, wachtruime en goede aansluitingen op de Hoofdnetten Lopen en Fiets.
16. In Noord de metro doortrekken tot op de Ring met een Park & Ride voorziening. Dat behoedt automobilisten voor de verleiding om met de auto de stad in te rijden.
17. Op Zeeburg een parkeergarage bij de afrit van de A10 direct bij de halte van lijn 26.
18. Voor mensen uit Almere bij de Hollandse Brug en bij Station Almere Poort P&R voorzieningen. Vergelijkbare oplossingen zijn nodig voor mensen uit Alkmaar, Hoorn en Haarlemmermeer. Met voorzieningen voor fietsparkeren, deelauto's en aanvullend openbaar vervoer. Dit vraagt om een gecombineerd tarief, een stappenplan en regie.
19. Het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp, met overstap vanuit P&R en om de trein te ontlasten ten gunste van het sterk groeiend aantal treinreizigers.
20. Er dienen afgestemde plannen te zijn op regionale schaal voor snelfietsroutes, openbaar vervoer dat substantieel meer reizigers kan vervoeren, woningbouw, P&R en distributiecentra. Dit vraagt regie van Amsterdam, vervoerregio en provincies Noord-Holland en Flevoland, en bereidheid van gemeenten om samen te werken. Niet wegdromen in verre horizons, maar concrete stappen van jaar tot jaar.



Wertheimplantsoen.

Autoluw betekent anders omgaan met de mobiliteit en de openbare ruimte

21. Benut de kansen om de stad aangenaam in te richten. We kunnen ruimte en rust creëren. Ruimte om te slenteren, te spelen en te flaneren. Rust om te genieten van de stad en van elkaar, van de stenen, het groen en het water. In de autoluwe stad heeft de openbare ruimte niet louter de functie van verkeersruimte, maar ook van loopruimte en verblijfsruimte. Begin daarom bij de inrichting met voldoende ruimte voor voetgangers. Kijk vervolgens naar ruimte voor fietsen, fietsparkeren en openbaar vervoer. Autorijden en autoparkeren komen onderaan.
22. Ruimte voor voetgangers staat voorop. Die ruimte is voldoende voor het lopen met kinderwagens, rolstoelen en rollators. Dat betekent een minimum norm voor doorloopruimte, ook ter plaatse van bomen, lichtmasten, schakelkasten etc. Bovendien vraagt het om een duidelijke ordening van het parkeren van fietsen, scooters/motoren en voorzieningen voor gehandicapten. Loopwegen moeten integraal onderdeel van het verkeersnetwerk zijn, met veilige en obstakelvrije inrichting. Een echt 'Hoofdnet Lopen'. Rond haltes wordt meer voetgangersruimte gecreëerd voor het toenemend aantal gebruikers van het openbaar vervoer.
23. Het fietsgebruik zal verder toenemen. Dit betekent de verdere uitbouw en completering van het 'Hoofdnet Fiets': Een fijnmazig net van hoge kwaliteit om de groeiende drukte op te vangen. Snelle fietsroutes van en naar de regio vormen hierop een logische aanvulling.
24. Het gebruik van het openbaar vervoer zal fors toenemen, in de stad en in de regio. Binnen de stad moet de capaciteit van het openbaar vervoer veel groter worden, met hogere frequenties, waar nodig langere of gekoppelde trams en uitbreiding van het netwerk naar de stadsranden en P&R-terreinen en ook goede overstappunten voor de fiets op OV. Betrouwbare, snelle verbindingen staan voorop ook tussen de verschillende stadsdelen. Fijnmazige voorzieningen blijven nodig. Enkele hoofdassen van de tram, zoals lijn 1, kunnen stapsgewijs verder uitgebouwd worden tot snellere verbindingen met meer capaciteit, in de stad en in het stadsge-

west. Dat is goedkoper en sneller te realiseren dan een nieuw aan te leggen Oost-Westmetro.