

**Leefbaarheid** Minder parkeerplaatsen, meer ruimte voor voetganger en fietser

## Amsterdam wil autoluw coalitieakkoord



→ De Noorderdwarsstraat in stadsdeel Centrum was in augustus 2018 tijdelijk autovrij. FOTO DINGENA MOL

Bijna alle partijen hadden een autoluwe binnenstad opgenomen in hun programma voor de afgelopen gemeenteraadsverkiezingen. Dat stemde **Paul Busker** hoopvol. Hij roept de formateur op nu echt werk te maken van een autoluw Amsterdam.

**A**msterdammers hebben – net als in 2018 – duidelijk laten horen dat zij een autoluwe stad wensen. De programma's van alle partijen barsten van plannen om mobiliteit en openbare ruimte eerlijker te verdelen. Daarom deze oproep aan PvdA, GroenLinks en D66: Het is tijd voor een autoluw akkoord!

De anders zo saaie verkiezingsprogramma's sprankelen door talloze autoluwe plannen. Zoals: twintig procent van de parkeerplaatsen ombouwen tot fietsstalling of groen; 'overstapgarages' bij snelweg en metro (PvdA). Haal 30.000 parkeerplaatsen weg; knip op de Weesperstraat tegen doorgaand verkeer (GroenLinks). Maximaal 20 kilometer op smalle/drukke fietspaden (D66, SP). Parkeren in drukke wijken alleen voor bewoners en aangemeld bezoek (GroenLinks, VVD). Begin afleverplekken voor pakketdiensten; maak woonstraten aan één zijde autovrij (Bijl). Geef fietsers voorrang op rotondes en kruisingen; maak een verkeersveiligheidsplan om het aantal slachtoffers te verminderen (Partij voor de Dieren). Beperk geluidsoverlast motoren (D66, VVD), maak meer P+R plekken (GroenLinks, VVD). Alle partijen

bepleiten meer ruimte voor voetgangers.

Het is opvallend dat dit jaar alle partijen autoluwe wensen koesteren. Een autoluw akkoord kan die realiseren door er urgentie aan te verbinden. Onderhandelaars, werk plannen uit in concrete doelen met een tijdlijn voor de komende vier jaar: voorkom doorgaand autoverkeer, maak parkeerplaatsen groen, geef fietsers en voetgangers écht meer ruimte, in plaats van alleen op papier.

Want nog steeds is auto hier koning, terwijl slechts een kwart van de inwoners een auto bezit. Nog steeds sterven te veel voetgangers en fietsers door motorvoertuigen. Sinds 2018 is het autoluwe beleid slechts mondjesmaat gerealiseerd, ondanks inspanningen en dromen van velen.

### Maximumsnelheid op het fietspad

Er zijn in twee jaar 2300 straatparkeerplaatsen verdwenen, van de 265.000. Minder dan één procent! Dagelijks ademen we gassen in van dieselbusjes van allerlei bedrijven die pakjes afleveren in dezelfde straten, lege taxi's, SUV's, files. Het is tijd voor een radicale aanpak om doorgaand verkeer en autotoeristen te weren, en leveranciers te bundelen.



**Paul Busker**  
voorzitter wijkcentrum  
Oude Stadt, namens  
Amsterdammers voor  
Autoluw NU!

**De norm moet worden dat je niet zomaar met je auto of bestelbus door de stad rijdt**

Dat kan door 'intelligente toegang' via kentekencontrole, slimme 'knips' en afspraken met bedrijven. De norm moet worden niet zomaar met je auto of bestelbus door de stad rijden. Dat is in Groningen al sinds eind jaren zeventig onmogelijk dankzij een verdeling in taartpunten. Den Bosch en Amersfoort gebruiken camerahandhaving voor intelligente toegang.

Om de massa krioelende fietsers te bevrijden en het aantal fietslachtoffers te verlagen, is een andere radicale keuze vereist: iedereen die snel wil, mag vanaf begin 2023 naar de rijbaan met maximaal 30 kilometer per uur, en op het fietspad in drukke straten mag maximaal 20 kilometer per uur worden gereden.

Onderhandelaars, wie trekt de autoluwe kar? Amsterdam heeft een visionair nodig voor eerlijke mobiliteit. Nu gaat de vooruitgang te traag.

Waarom lukt zelfs een pilot met kentekentoeegang op de Burgwallen niet? De toegejuichte knip vóór CS blijkt een extra autoslinger langs het IJ. Waarom is voorkómen van doorgaand verkeer daar mislukt?

Waarom is de fietsring (Marnixstraat, Weteringschans, Sarphatistraat) nog niet af? Waarom mag de meerderheid van autolozers geen ParkPlek met groen voor de deur, in plaats van een auto? Waarom is de prachtig vergroende Frans Halsbuurt niet gekopieerd naar elders?

Fietsen is populair, het aantal e-fietsen stijgt. Resultaat: een hogere snelheid op overvolle en smalle fietspaden. Het aantal fietslachtoffers groeit, maar centrale registratie bij spoedeisende hulpdiensten om knelpunten te verhelpen ontbreekt. Jonkies en senioren vermijden de race op de fiets.

### Autodrukke aanpakken

De zwakste groep komt er het bekaaidst van af: de voetganger. Op de stoep is het struikelen over scooters, fietsen, (deels illegale) terrassen en uitstalborden; een drama voor kindervagens, ouderen, blinden en rolstoelgebruikers. Dat kan beter. Maar hoe?

Verkiezingswinnaar PvdA eindigde ook bij onze #KieswijzerAutoluw ([www.autoluw.nu/kieswijzer/](http://www.autoluw.nu/kieswijzer/)) verdiend op nummer 1 met een lijst originele ideeën. GroenLinks, D66, plus de kleinere partijen, doen daar nauwelijks voor onder. Zelfs de VVD wil autodrukke en motorherrie aanpakken. Meneer Asscher, onderhandelaars: grijp deze kans, wij kunnen niet wachten!