

GROENLINKS AMSTERDAM

Amsterdam aan onze voeten

Ruimte voor voetgangers



Werkgroep Verkeer en Stedenbouw GroenLinks Amsterdam, mei 2017

Samenvatting

Waarom is het grootste deel van de openbare ruimte eigenlijk een no-go area voor mensen? Waarom kun je je daar alleen begeven in een cocon van staal en glas? Sinds wanneer vinden we het als maatschappij acceptabel dat je elk moment op straat zwaar lichamelijk letsel op kan lopen als je ergens op straat bevindt waar machines ruim baan hebben? Is dat eerlijk? Is dat goed voor de mensen in die stad?

Een stad is een dichte samenleving van mensen, die er voor kiezen om vlakbij elkaar te leven en de drukte voor lief te nemen. Maar al die mensen hebben wel recht op een prettige, gezonde en veilige leefomgeving. De openbare ruimte in een stad hoort dan ook de 'fysieke manifestatie van het algemeen belang' (Kunstler, 2004) te zijn. Een plek waar mensen mee kunnen doen aan het civiele leven. Waar ze kunnen genieten en ontmoeten en zich prettig te voet kunnen verplaatsen. Zo was het ook eeuwenlang in Amsterdam. Maar met de komst van de auto werden juist mensen uit het grootste deel van de openbare ruimte en naar de smalle marges aan de zijkant gedwongen.

In de jaren zeventig keerde het tij via acties als Stop de Kindermoord. Verkeersonveiligheid, vieze lucht en verkeerslawaaï gingen het beleid mede bepalen. Ontmoeten, sociale interactie en actieve wijzen van voortbewegen worden meer en meer gezien als fundamenteel voor een gezonde, levendige en sociale stad. Daarmee is nu de voetganger aan de beurt. Op papier – in tal van beleidsstukken - ziet het er nu al goed uit: de voetgangers hebben prioriteit. De werkelijkheid blijkt weerbarstiger. De voetganger kan op straat de concurrentie met andere ruimtegebruikers nog niet aan. Elke korte wandeling leert dat de voetganger zich nog steeds in een marginale positie bevindt.

Amsterdam groeit steeds verder. Zowel het aantal bezoekers als ook het aantal inwoners neemt snel toe. Met de ingebruikname van de Noord-Zuidlijn zullen de voetgangersstromen nog meer toenemen. De stad is voor bezoekers en bewoners niet alleen een verkeersruimte, het is ook een ruimte om prettig te verblijven. In de beperkte ruimte in het vooroorlogse deel van de stad zitten verkeerssoorten elkaar regelmatig in de weg of laten geen plek over voor een prettig verblijf. Mede daarom woedt er een uitgebreide publieke discussie over de drukte in de stad.

Daar hoort een kritische blik op het ruimtebeslag van de auto bij. GroenLinks vindt het niet acceptabel dat meer dan tweederde van een straat in een binnenstad wordt gereserveerd voor auto's en daarmee gevaarlijk en ontoegankelijk is voor mensen. De mens hoort in de publieke ruimte van een stad juist centraal te staan. Daarom hebben we 26 oplossingen aangedragen die van de Amsterdamse binnenstad weer een mens-georiënteerde plek moet maken. Een plek waar voetgangers op één komen. Dat gaat naast het terugdringen van het ruimtebeslag van de auto ook over andere zaken: bevoorrading, obstakels, fietsen en terrassen en uitstallingen. Met een aantal van de oplossingen kunnen we meteen beginnen. Andere vergen een lange adem, maar er is een duidelijke onderlinge samenhang om een betere binnenstad na te streven, waarin de openbare ruimte voor allen veiliger, prettiger, vrijer en eerlijker wordt.

In deze nota wordt een analyse gemaakt en 26 oplossingen beschreven. In het laatste hoofdstuk worden die gebundeld tot 5 pakketten waar Amsterdam mee aan de slag moet:

- korte termijn maatregelen (weten touringcars, autovrije weekenddagen, beter handhaven en gericht omzetten van autoparkeerplaatsen naar fietsparkeren en laad/losplekken)
- een andere parkeerbalans (veel minder parkeerplaatsen op straat, sterk verminderen aantal vergunningen, bezoekersparkeren aan de rand van de stad)
- een vernieuwd autoluwbeleid (meer autovrije straten, knippen van doorgaande routes, opheffen binnenstadsbezoekersgarages, reguleer het binnenrijden van het stadshart)
- herinrichten van straten (vernieuw het Handboek Inrichting Openbare Ruimte om het meer mens-georiënteerd te maken)
- verdere inzet op een beter goederenvervoer

Inhoud

1.	Inleiding	5	
1.0	Stad aan ieders voeten?		5
1.1	Voetgangers in de stad		6
1.2	Wat voor stad willen we?		7
	Ruimte voor verblijven én verplaatsen		7
	Ruimte voor mensen		7
	Vrij bewegen voor iedereen		8
	Hoge kwaliteit		8
	Gezonde stad		8
1.3	Meer ruimte voor voetgangers!		8
2.	Concurrentie in de openbare ruimte	10	
2.0	Inleiding		10
2.1	De voetganger en gemotoriseerd verkeer		10
	Problematiek		10
	Oplossingsrichting		11
2.2	De voetganger en het bevoorradingsverkeer		12
	Problematiek		12
	Oplossingsrichting		13
2.3	De voetganger en het ov		13
	Problematiek		13
	Oplossingsrichting		13
2.4	De voetganger en de fietser		13
	Problematiek		13
	Oplossingsrichting		14
2.5	De voetganger en obstakels		14
	Problematiek		14
	Oplossingsrichting		15
3.	De maatregelen van A tot Z	16	
3.0	Inleiding		16
3.1	Het verkeer: durven kiezen in het routenetwerk		16
a)	Voetgangers centraal		16
b)	Minder auto's aantrekken		17
c)	Omleiden doorgaand autoverkeer		17
d)	Ritten binnen een zone vergunnen		17
e)	Routes "knippen"		17
f)	Living lab: Tijdelijk afsluiten en gewenning / autovrije dagen		18
g)	Straten autovrij maken		18

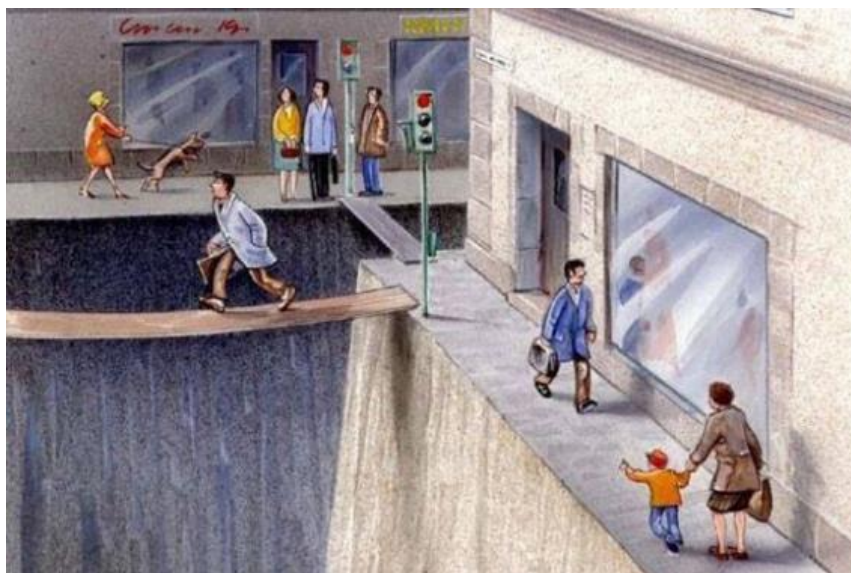
h)	Reguleren van taxi's	18
i)	Touringcars verplaatsen	18
j)	Nieuwe wegcategory toepassen ('duurzaam veilig 2.0')	19
k)	Stadsstraten beter inrichten	19
3.2	Ruimte maken	20
l)	Ruimte maken door opheffen van parkeerplaatsen maaiveld	20
3.3	Minder overlast	21
m)	Bevoorradingspact met bedrijven	21
n)	Postpakketten alleen nog naar afhaalpunten	21
o)	Reserveersysteem voor bevoorraden en kortparkeren	21
p)	Faciliteer fietsparkeren	22
q)	Parkeerregulering gemotoriseerde tweewielers	22
r)	Terrassen en uitstallingen	22
3.4	Ruimte goed inrichten	22
s)	Herinrichten grachtenrakken	22
t)	Herinrichten voetgangersroutes bij ov-knooppunten	23
u)	Goede verblijfsruimtes maken	23
v)	Speelstraten (flexstraten, leefstraten)	23
w)	Veilig oversteken	23
x)	Hoog onderhoudsniveau en klachten melden	23
3.5	Met elkaar (etiquette en gedrag)	24
y)	Gedragscampagne	24
z)	Kennisontwikkeling en 'Voetgangersbond'	24
4.	Concreet aan het werk	25
	Pakket 1: Korte termijn maatregelen om snel meer ruimte te maken	25
	Pakket 2: Strategie om ruimte terug te pakken op stilstaand blik	25
	Pakket 3: Durven kiezen: autoluw = autoluw	26
	Pakket 4: Straten inrichten voor mensen	26
	Pakket 5: Bevoorrading op menselijke schaal	26

1. Inleiding

1.0 Stad aan ieders voeten?

Amsterdam is een prachtige historische stad. Sinds de grachtengordel in 1660 gereedkwam, is de structuur van het centrum nagenoeg onveranderd gebleven. Destijds werden de straten aangelegd voor voetgangers. Alleen enkele echt rijke mensen gingen per koets. Het vervoer van goederen ging met handkarren, hondensleden, paard-en-wagen en over water. Ook de negentiende en vroeg twintigste-eeuwse gordel zijn ontworpen voor de voetganger, vóórdat auto's meer dan een curiositeit waren.

Al voor de Tweede Wereldoorlog begon het gebruik van de straten en pleinen te veranderen, vooral met intrede van de auto. Tot in de jaren zeventig maakte men conform het toen geldende vooruitgangdenken ruim baan voor de auto. Tot op de dag van vandaag overheerst de auto het straatbeeld. Het domein van de voetganger is versmald tot de stoep.



De ervaren voetgangersruimte. Sinds de introductie van de auto is dit langzaam maar zeker realiteit.

Bron: <https://urbanful.org/2014/12/12/swedish-artist-captures-importance-complete-streets-one-image/>

In de jaren zeventig keerde het tij voor de fietser via acties als Stop de Kindermoord. Verkeersonveiligheid, vieze lucht en verkeerslawaaï gingen het beleid mede bepalen. Ontmoeten, sociale interactie en actieve wijzen van voortbewegen worden meer en meer gezien als fundamenteel voor een gezonde, levendige en sociale stad. Daarmee is nu de voetganger aan de beurt. Op papier – in tal van beleidsstukken – ziet het er nu al goed uit: de voetgangers hebben prioriteit. De werkelijkheid blijkt weerbarstiger. De voetganger kan op straat de concurrentie met andere ruimtegebruikers nog niet aan. Elke korte wandeling leert dat de voetganger zich nog steeds in een marginale positie bevindt.

Amsterdam groeit steeds verder. Zowel het aantal bezoekers als ook het aantal inwoners neemt snel toe. Met de ingebruikname van de Noord-Zuidlijn zullen de voetgangersstromen nog meer toenemen. De stad is voor bezoekers en inwoners niet alleen een verkeersruimte, het is ook een ruimte om prettig te verblijven. In de beperkte ruimte in het vooroorlogse deel van de stad zitten verkeerssoorten elkaar regelmatig in de weg of laten geen plek over voor een prettig verblijf. Mede daarom woedt er een uitgebreide publieke discussie over de drukte in de stad.

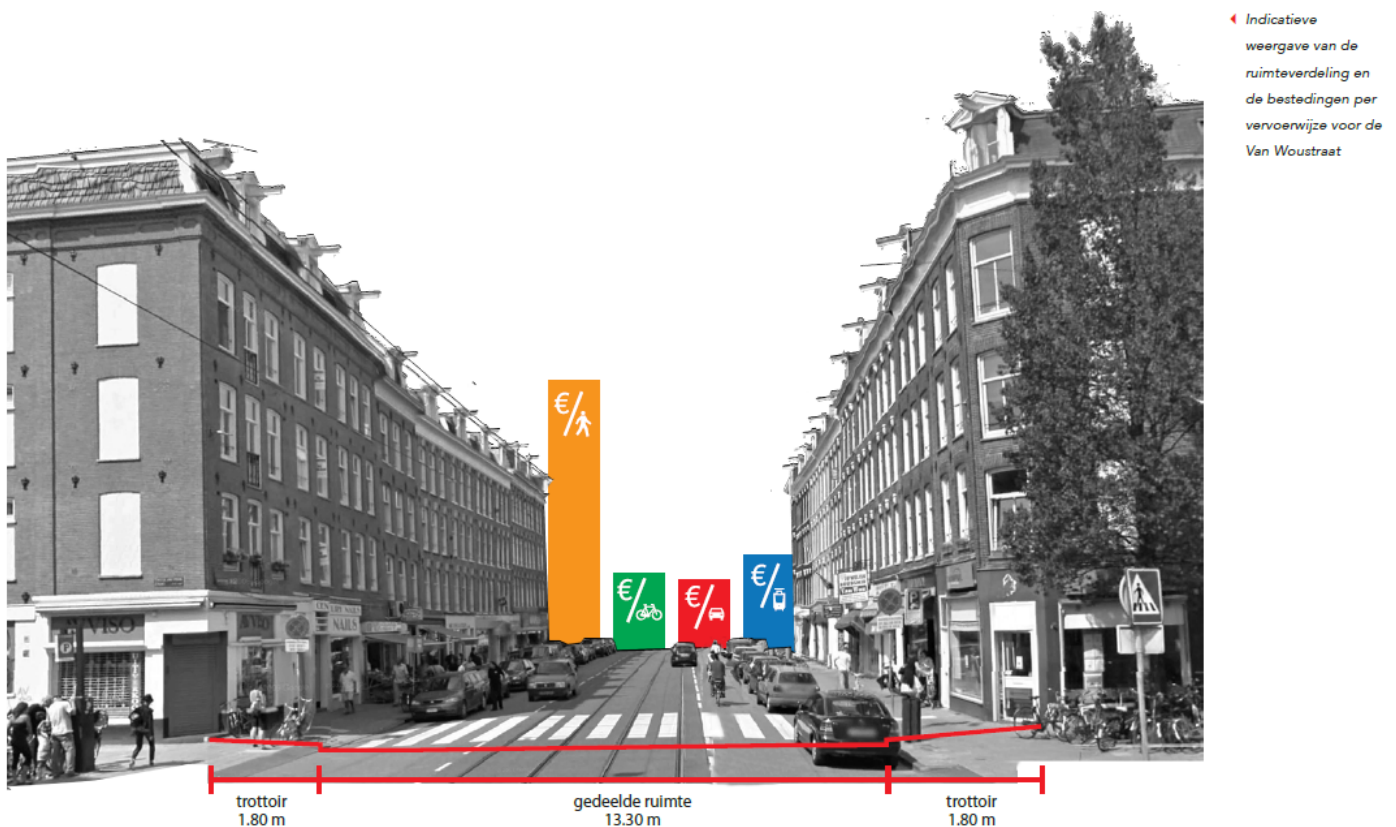
In deze nota doet GroenLinks voorstellen hoe de positie van voetgangers daadwerkelijk kan verbeteren in een (binnen)stad die leefbaarder, gezonder en bereikbaar is.

1.1 Voetgangers in de stad

Voor de voetganger is er de stoep. Maar die stoep is op veel plekken te smal of ontbreekt zelfs. Dan zijn er ook nog allerlei belemmeringen en obstakels, zoals terrassen, ladende en lossende auto's, geparkeerde scooters en fietsen, uitstallingen van winkels, niet goed afgestelde verkeerslichten en negatief gedrag van andere weggebruikers. Bij gebrek aan beter maken voetgangers vaak gebruik van de rijloper, waar ze vervolgens opzij worden gebeld en getoeterd. Dat moet en kan anders!

Er zijn veel redenen om lopen als vervoerswijze te stimuleren:

- Wandelen is met fietsen de gezondste en minst vervuulende manier van vervoer en draagt dus bij aan een gezonde stad met een vitale bevolking
- Amsterdam en met name de schaal en attractiviteit van de binnenstad zijn bij uitstek geschikt voor verplaatsingen te voet; in feite ligt het centrumgebied ervoor klaar
- Lopen past het beste bij de ontmoetingsfunctie van de openbare ruimte
- Van alle mogelijke vormen van vervoer is de voetganger het meest ruimte-efficiënt
- Voetgangers dragen, in tegenstelling tot gemotoriseerd verkeer, bij aan een rustig straatbeeld op menselijke maat
- Investeren in lopen helpt de lokale economie en is goed voor het vestigingsklimaat van het MKB¹. Winkeliers onderschatten vaak het aandeel lopende klanten, maar zijn na herinrichtingen stevast blij met een aantrekkelijker verblijfsgebied



illustratie uit *Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar*, 2015

¹www.crow.nl/getmedia/3819f3a9-3ad4-45ff-bff4-4c698c9fadbd/web_V-V-Bericht-146.pdf.aspx?ext=.pdf en www.verkeerskunde.nl/mensen-die-lopend-naar-de-supermarkt-gaan-geven.36668.lynkx

- Van alle bewegingen in de stad zijn de meeste van voetgangers. Er zijn meer voetgangers dan fietsers, reizigers met het openbaar vervoer en zeker meer dan automobilisten. Het aantal voetgangers blijft groeien. Opvallend is dat voetgangers amper meetellen in reguliere verkeerstellingen, omdat de modal split² wordt berekend op basis van de hoofdverplaatsing. Lopen van of naar een ov-halte zie je dus niet terug in de statistieken. We weten door specifieke tellingen dat er op enkele plekken soms meer dan 100.000 voetgangersbewegingen per dag zijn: Denk aan de oversteek van Centraal Station naar Victoria Hotel, de oversteek van Kalverstraat over het Spui en de oversteek van Kalverstraat naar Reguliersbreestraat. Ook indrukwekkend zijn de stromen bij de nieuwe onderwijsgebouwen op de Wibautstraat van en naar metrostation Weesperplein.
- Iederéén is voetganger, al is het maar gedurende de laatste meters van het fietsenrek naar de winkel, van de tramhalte naar kantoor of van school naar huis.
- De voetgangers zijn de kwetsbaarste groep in het verkeer

Niet alle voetgangers zijn hetzelfde. Zo zijn er:

- Voetgangers die zich doelgericht en snel willen verplaatsen: van a naar b, bijvoorbeeld van metrohalte naar kantoor, van huis naar school, of naar winkels in de buurt. Hun routes zijn redelijk voorspelbaar, het zijn veelal de kortste en comfortabelste routes en mensen willen snel van a naar b.
- Verblijvende en langzaam bewegende voetgangers, die hun bestemming min of meer bereikt hebben en die stilstaand of al lopend winkelen, recreëren, sightseeën, van onze bijzondere stad of van de zon genieten, kletsen en lanterfanten. Deze groep stelt meer eisen aan de aantrekkelijkheid van de ruimte. Hun gedrag is minder voorspelbaar. Hun aandacht is meer gericht op elkaar of op wat er verder te zien is, dan op het verkeer.

Ook is een indeling op basis van leeftijd en gemak van voortbewegen te maken. Kinderen, ouderen, voetgangers met een visuele beperking of rolstoelers/scootmobielen stellen elk hun eigen eisen, maar iedereen heeft belang bij ruimte en een stabiele gelijkmatige ondergrond.

1.2 Wat voor stad willen we?

Ruimte voor verblijven én verplaatsen

De belangrijkste functies van openbare ruimte zijn verblijven en verplaatsen. Beide vergen ruimte. Een stad is pas aantrekkelijk en levendig, wanneer je niet alleen binnen, maar ook buiten prettig kunt **verblijven**. De openbare ruimte is de huiskamer van de stad. Daar vindt interactie plaats, wordt markt gehouden, wordt geflirt en gescholden. Een prettig verblijfsniveau draagt bij aan de aantrekkelijkheid van de stad en is daarmee ook van economische waarde.

Zonder **verplaatsingen** – van mensen en van goederen - kan een stad niet functioneren. De inrichting van de openbare ruimte bepaalt welke soorten verkeer er mogelijk zijn: gemotoriseerd, fiets- en voetgangersverkeer; al dan niet met een fysieke beperking. De verschillende modaliteiten in het verkeer zijn elkaars concurrenten in het gebruik van de ruimte, maar hebben elkaar vaak ook nodig. Zonder voetgangersbewegingen functioneert het openbaar vervoer bijvoorbeeld niet.

De inrichting kan ook sturen: een aantrekkelijke en toegankelijke voetgangersinrichting nodigt uit tot vaker en verder lopen. Ook voetgangers die snel willen doorlopen moeten de ruimte hebben.

Ruimte voor mensen

Mensen komen hier om te leven, te werken en om elkaar te ontmoeten. We willen de ontmoetingsfunctie van de openbare ruimte herstellen. We willen een stad waar mensen contact maken, elkaar kunnen aankijken en aanspreken. Niet ingeblikt in een voertuig en zonder hinder van al dan niet geblindeerde ruiten. Kortom een 'people oriented city'. De openbare ruimte is er voor mensen.

² Modal split: de verdeling van de (personen-) verplaatsingen over de vervoerwijzen (modaliteiten).

Vrij bewegen voor iedereen

Amsterdam is een stad voor iedereen: jong en oud, met of zonder een beperking, alternatief in leefstijl of juist passend in gezinsverpakking, van autochtoon tot nieuwkomers van zeer ver weg. De stad is van iedereen, niet alleen voor de fitste, de brutaalste of de sterkste met autokracht en kreukelzone. Een stad is pas goed ingericht als die goed is voor kinderen en ouderen: een "8-80 city"³. Waar je ook als hoogbejaarde eventueel ondersteund door wandelstok of rollator kunt deelnemen aan het straatleven. Waar ouderen of mensen met een beperking niet van anderen afhankelijk zijn om naar winkel, kennissen of andere bestemming te gaan. Waar kinderen onder de tien jaar gewoon op straat kunnen leren fietsen en zelf naar school kunnen lopen. Waar voetbaltalenten kunnen opbloeien door op diezelfde straat te voetballen. Kortom waar iedereen, jong, oud, bewoner en bezoeker zich veilig voelt en vrij is om te verblijven én om te bewegen.

Hoge kwaliteit

De openbare ruimte moet van hoge kwaliteit te zijn: veilig, comfortabel en aantrekkelijk. Een hoge kwaliteit en levendigheid zorgen ook voor een aantrekkelijk ondernemers- en winkelklimaat. Bruikbaarheid, helderheid en duurzaamheid zijn belangrijk. Een goed functioneren van de openbare ruimte moet voortkomen uit een logische inrichting, niet door de plaatsing van borden.

Gezonde stad

Ook in Amsterdam willen mensen graag gezond blijven. Daarom willen we een stad zonder ongezond lawaai en luchtverontreiniging door auto's, motoren en scooters. Door de luchtverontreiniging scoort Nederland in Europa bedenkelijk als het gaat om het aantal longpatiënten. We willen een stad waar bewoners gezond blijven door veel te lopen en te fietsen⁴. Waar ouderen zich bewegen met een gevoel van veiligheid. Een stad waar bewegingsmogelijkheden zijn voor kinderen en jongeren om buiten te spelen en elkaar en zichzelf te ontdekken.

1.3 Meer ruimte voor voetgangers!

Meer ruimte voor de voetganger vraagt meer dan een voornemen op papier. Het betekent een fundamentele verandering in de verdeling van de publieke ruimte. Dat zal niet zonder slag of stoot gaan. Meer ruimte voor de voetganger betekent minder ruimte voor anderen.

Hierbij richten we ons op het centrumgebied: de binnenstad met het stadshart, de grachten en de Jordaan en ook de 19^{de}-eeuwse wijken zoals De Pijp, Oud-West en Oud-Oost. Dit centrumgebied is voor voetgangers gemaakt, niet voor auto's. Hier krijgt nu van ons de voetganger opnieuw prioriteit, nadat hier de afgelopen jaren al veel goeds is gebeurd voor fietsers. Pas daarna komt het openbaar vervoer en tenslotte het gemotoriseerd verkeer. Deze omkering van de huidige situatie kan alleen bereikt worden door scherpe keuzes in het faciliteren van verkeersdeelnemers. We kunnen niet langer meer de kool en de geit sparen.

GroenLinks wil een sociale en gezonde stad: een stad waar mensen voorop staan, waar iedereen - jong en oud, bewoner en bezoeker - zich vrij en veilig kan bewegen en prettig kan verblijven. Kortom: met meer ruimte voor voetgangers.

In dit streven staan we niet alleen. Wereldwijd is een onomkeerbare beweging aan de gang. Onder verschillende titels zoals 'people oriented city', '8-80 city', "gezonde stad", "the walkable city:" en "Active Design" streven steden naar een gezond en menselijk klimaat. Om de positie van de voetganger te verbeteren, is een andere verdeling van de openbare ruimte noodzakelijk en onvermijdelijk. Daarom gaan we in hoofdstuk 2 in op de relatie met andere

³ <http://www.880cities.org/>

⁴ Zie ook de ambities uit "De bewegende stad" en de Amsterdamse Beweeglogica: <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/bewegende-stad/>

vervoersvormen – de ‘concurrenten’ – in de openbare ruimte en schetsen we de overwegingen die daarbij gemaakt moeten worden.

In hoofdstuk 3 werken we deze overwegingen uit in 26 **oplossing(s)richting(en) a t/m z**.

In hoofdstuk 4 geven we aan met welke concrete stappen we in de komende maanden en jaren komen tot het resultaat dat Amsterdam weer een stad voor mensen is geworden.

2. Concurrentie in de openbare ruimte

2.0 Inleiding

We beschouwen hierna vijf groepen concurrenten in de openbare ruimte:

1. De voetganger en gemotoriseerd verkeer (auto's, motoren, scooters, touringcars en taxi's)
2. De voetganger en het bevoorradingsverkeer
3. De voetganger en het ov
4. De voetganger en de fiets
5. De voetganger en obstakels (uitstallingen, terrassen, parkeren van tweewielers)

2.1 De voetganger en gemotoriseerd verkeer

Problematiek

Vergeleken met veel andere steden die zijn gehavend door doorbraken voor het autoverkeer, is Amsterdam relatief ongeschonden gebleven. De voorheen door voetgangers gedomineerde stad is er grotendeels in stedelijke structuur nog steeds. Een ander gegeven is dat slechts een kleine minderheid van de binnenstadbewoners een auto bezit. Het autobezit in de binnenstad laat een dalende lijn zien⁵. Toch zijn in het centrumgebied de auto en scooter, rijdend en stilstaand, overheersende spelers in het ruimtebeslag. Voor een fors deel is het ook nog onnodig gemotoriseerd verkeer, dat niet noodzakelijk in de stad hoeft te zijn, of waarvoor alternatieven voorhanden zijn. Het gemotoriseerd verkeer in de stad geeft een aantal problemen:

Rijdend:

- Rijdende auto's zijn groot en inflexibel, waardoor zij slecht mengen met andere vervoerssoorten
- Auto-infrastructuur neemt veel ruimte in
- Er is weinig direct contact (visueel en communicatief) mogelijk tussen voetgangers/fietsers en bestuurders van auto's
- Auto's produceren ongezonde uitlaatgassen en hinderlijk lawaai (m.u.v. elektrisch verkeer)
- Door hun snelheid en massa leveren ze veel gevaar op, vooral voor kwetsbaarder verkeersdeelnemers zoals ouderen en kinderen.

Veel van deze problemen gelden ook voor *elektrisch* verkeer (verkeersveiligheid en ruimtebeslag), gemotoriseerde *tweewielers* (verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluid) en *zelfrijdende* auto's (ruimtebeslag, eigen infra nodig, contact met inzittenden)

Stilstaand:

Geparkeerde auto's zijn forse ruimtevreter. Parkeerruimte beslaat in de binnenstad een ongelooflijke 25 tot 40%⁶ van de openbare verkeersruimte! Een aanzienlijk deel van de parkeerplaatsen bevindt zich langs de grachten van het werelderfgoed. Auto's hebben hier het mooiste uitzicht. De openbare ruimte is maatschappelijk té kostbaar om als parkeerterrein te gebruiken. Terwijl de kostprijs van een vergunning ruim €100 per maand bedraagt, betalen vergunninghouders minder dan de

Tabel 4: Indicatie opbouw kostprijs parkeervergunning

	Per verg. per jaar
Administratieve en juridische kosten Cition	€ 31,89
Handhaving	€ 176,96
Onderhoud en reiniging	€ 109,95
Realisatie	€ 171,43
Totaal excl. grondkosten	€ 490,23
Grondkosten	€ 771,43
Totaal incl. grondkosten	€ 1261,66

⁵ Het aandeel van autobezitters onder Amsterdammers daalt van 29% in 2000 tot 25% in 2015; bij bewoners onder 30 jaar van 18% in 2000 tot 10% in 2015. Bron: Amsterdamse thermometer van de bereikbaarheid 2016

⁶ <http://dirkmijk.nl/en/2014/08/are-parked-cars-really-dominating-amsterdam's-public-space> en <http://www.parool.nl/parool/nl/30700/OPINIE/article/detail/3822429/2015/01/03/Geef-fiets-de-ruimte-waar-hij-recht-op-heeft.dhtml> en https://www.ois.amsterdam.nl/pdf/2013_jaarboek_hoofdstuk_08.pdf



Auto's hebben aan de grachten vaak het mooiste uitzicht

helft daarvan. Het verschil is feitelijk een soort subsidie. Bezoekers daarentegen betalen tot 5 euro per uur. Een enorm verschil met de vergunningtarieven.

Economisch bekeken vertegenwoordigen de bewonersparkeerplaatsen een grote waarde. De marktprijzen voor een parkeerplaats in Amsterdam variëren van € 2000 euro per jaar tot zelfs € 5000 voor een 24 uren parkeerabonnement in een van de parkeergarages in hartje Amsterdam (prijspeil 2012).⁷

Gemotoriseerde tweewielers:

Scooters (snorfietsen, bromfietsen en motoren) zijn aparte verkeerscategorieën. Het karakter van het voertuig lokt ongewenst verkeersgedrag uit: veel te hard rijden, snel optrekken, snijden, rakelings passeren. Dit is een groot probleem voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

Geparkeerde scooters (overigens ook Canta's, Biro e.d.) blokkeren veelal de stoepen. Daarnaast is de luchtverontreiniging schokkend: vooral de tweetakt snorfietsen zijn tot tweeduizend keer vervuilender dan het vuilste bestelbusje.

De volgende categorieën gemotoriseerd verkeer zijn noodzakelijk:

- Spoedeisende diensten (politie, brandweer, (dieren)ambulance)
- Het (aanvullend) openbaar vervoer voor wie zich moeilijk kan verplaatsen
- Voor wie aantoonbaar niet zonder kan, bijvoorbeeld vanwege een beperking, een Canta of aangepaste auto
- Noodzakelijke diensten zoals de vuilophaal en bevoorrading

Oplossingsrichting

Omdat de impact van het gemotoriseerd verkeer op de stad door het ruimtebeslag onevenredig groot is, hebben we scherp gekeken welk deel van dit verkeer daadwerkelijk noodzakelijk is voor het functioneren van de stad. We stellen dat het grootste deel van de omslag in de inrichting van de openbare ruimte komt door het omzetten van 'auto(parkeer)ruimte' in 'voetgangersruimte'. We maken onderscheid tussen verschillende soorten van gemotoriseerd verkeer, waarbij de noodzaak en wenselijkheid voor de stad zeer verschilt.

- **Doorgaand verkeer.** Dit heeft in de binnenstad niets te zoeken, want er zijn goede alternatieven. Er zijn verschillende mogelijkheden om dit te weren: het knippen van doorgaande routes, betere bewegwijzering en digitale routeinformatie (navigatiesystemen), een vergunningstelsel (zoals bijvoorbeeld in delen van de binnenstad van Delft geldt), en het actief aanbieden van alternatieven (**maatregelen b t/m f**).
- Auto's van **binnenstadbewoners.** Ongeveer 30% van de binnenstadhuishoudens heeft een auto. Omdat deze relatief veel stilstaan, speelt hier nadrukkelijk het ruimtegebruik voor parkeren. We vinden de beschikking van een stuk openbare ruimte in binnenstedelijk gebied voor een eigen auto fundamenteel onjuist. Door de prijs van een vergunning te verhogen en de uitgifte van parkeerver-

⁷ Bron: autoparkeren in centrum, maart 2013, stadsdeel centrum

gunningen voor nieuwe bewoners af te bouwen en uiteindelijk zelfs te stoppen, vermindert de parkeerdruk. Daardoor kan veel parkeerruimte op het maaiveld nuttiger besteed worden voor het algemeen belang, door deze om te zetten naar ruimte voor voetgangers of verblijfsruimte. Ook kunnen we huidige parkeerruimte omzetten in plekken voor noodzakelijk laad- en losverkeer, plaatsen voor mensen met een beperking e.a. (**maatregelen o en d**). Voor binnenstadbewoners die nog wel een auto nodig hebben, kan autodelen en “parkeren op afstand” soelaas bieden (**maatregel l**).

- **Bezoekers:** winkelen, bezoeken van attracties en theater, bezoek van familie en vrienden, bezoekers met hun werk of een zakelijke afspraak als bestemming.
Dit autoverkeer is veelal niet noodzakelijk omdat er vrijwel altijd alternatieve reismogelijkheden zijn. Dit verkeer willen we verminderen door het parkeren in de stad te ontmoedigen (minder plek, hoge tarieven) en door het aanbieden van alternatieven als P&R en P&B (Park & Bike met leenfietzen). De parkeergarages en –plaatsen aan de Ring A10 worden door bezoekers nu al intensief gebruikt. Voor een gering bedrag parkeert men daar de auto en koopt men een ov-kaartje voor alle inzittenden voor de gehele dag. (**maatregel l**)
- **Gemotoriseerde tweewielers.** Ons voorstel is hier om parkeren alleen nog tegen betaling op kenteken toe te staan op daarvoor aangewezen plekken. Gebruik van scooters willen we sowieso ontmoedigen door ze niet toe te staan op fietspaden en in verblijfsgebieden. (zie **maatregel q**) Als maatregel om de handhaving te vergemakkelijken denken we aan een wielklem voor tweewielers die in de weg staan. Dit wordt nu niet bestraft omdat wegknippen zoals met fietsen arbotechnisch moeilijk is en de beboeting duur en arbeidsintensief is. Dat moet anders.
- **Touringcars:** deze moeten zonder uitzondering buiten de binnenstad gehouden worden. Aan de rand van de stad kan dan overgestapt worden op minder overlast veroorzakend vervoer, zoals de metro of met bootjes. (zie **maatregel i**)
- **(Auto-) taxi's.** Deze veroorzaken veel overlast. In de Amsterdamse binnenstad rijden veel te veel taxi's. Kentekenonderzoek geeft aan dat rondjes rijdende taxi's en snorders op zoek naar klanten 's nachts oorzaak zijn van grote drukte en veel autokilometers met bijbehorende uitstoot. Ze moeten niet alleen versneld uitstootvrij worden, maar ook het aantal zal moeten worden teruggebracht. Fietstaxi's kunnen een alternatief zijn. (zie **maatregel h**)

2.2 De voetganger en het bevoorradingsverkeer

Problematiek

De binnenstad kan niet functioneren zonder de aan- en afvoer van goederen. Bevoorradingsverkeer neemt echter ruimte in en veroorzaakt regelmatig overlast op de smalle rijloperen in het centrumgebied. Om oponthoud voor de overige auto's te voorkomen wordt dan vaak op de stoep geladen en gelost of wordt de stoep gebruikt als parkeerterrein voor bouwbusjes. De toch al marginale ruimte voor de voetganger wordt zo nóg geringer.

Bovendien zijn het vrachtverkeer en de busjes voor fietsers en voetgangers gevaarlijk door dode hoek-problemen en door onverwachte verkeersbewegingen (plots stoppen of juist weggrijden, plotseling de stoep op of af, het fietspad over e.d.)



Door hoge onroerend goed prijzen verminderen bedrijven hun opslagruimte. De trend is 'kleiner en vaker' bezorgen. Dat is een probleem omdat het drukker 'voelt'. Tegelijkertijd is het een kans doordat hiervoor kleinere en minder belastende voertuigen (bakfietsen, e-karretjes) kunnen worden ingezet.

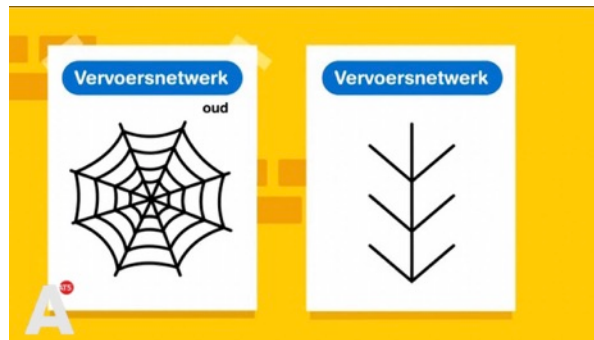
Oplossingsrichting

Bevoorrading blijft noodzakelijk. Er moeten voldoende laad- en losplekken zijn. Om de overlast daarvan voor voetgangers te beperken, moet dit zo goed mogelijk georganiseerd en gefaciliteerd worden, waarbij veel meer voor kleinschalige oplossingen gekozen moet worden en meer gebundeld moet worden. Nu gaat een groot deel van het vrachtverkeer voor maar één bestemming het centrum in. Dat kan en moet slimmer.⁸ (zie **maatregel m**)

2.3 De voetganger en het ov

Problematiek

De opening van de Noord/Zuidlijn betekent meer dan alleen een nieuwe metrolijn onder het hart van de stad. Het hele ov-netwerk zal veranderen. De vervoersstructuur van Amsterdam en omgeving wordt aan deze ruggengraat 'opgehangen'. Als de metro naar verwachting in 2018 gaat rijden verandert het oude, historisch gegroeide netwerk van structuur: van een kronkelig spinnenweb naar een strak visgraatmodel.



Noord/Zuidlijn als ruggengraat van het ov met betere Oost-West tramverbindingen

Omdat het lijnennet na 2018 is grover van structuur dan nu, verandert nadrukkelijk ook het voor- en natransport. Er ontstaan langere loopafstanden en nog intensievere voetgangersstromen.

Oplossingsrichting

Het voor- en natransport (d.w.z. het lopen of fietsen van of naar de halte) naar ov-hoofdlijnen moet een onlosmakelijk onderdeel van het ov-beleid worden. Dat behelst o.a. fijnmazig (à la de oude Opstapper) en slim (op aanvraag) aanvullend openbaar vervoer en fietsvoorzieningen bij de haltes. Vooral betekent het ook nieuwe, betere looproutes. (zie **maatregel a en t**)

2.4 De voetganger en de fietser

Problematiek

Sinds 1980 heeft de fiets geleidelijk aan zijn plek terugveroverd in de stad. Terecht, de fiets is een schoon, praktisch, goedkoop, voor jong en oud bruikbaar en 'people oriented' transportmiddel. De plek van de fiets is niet alleen ten koste gegaan van de auto, maar helaas ook van de voetganger. Om autoparkeren te behouden, werden vrijliggende fietspaden soms aangelegd op de stoepruimte. Daarbij komt dat in de beperkte ruimte juist de aantallen fietsers en voetgangers enorm zijn gegroeid. Dit leidt op sommige plekken tot wederzijdse irritaties. Voetgangers worden vaak verrast door langs-scherende

⁸ Zie ook <https://amsterdam.raadsinformatie.nl/document/4889555/1/09012f9781ed4923>

fietsers of hebben problemen om een drukke fietsroute over te steken. Fietsers die op stoep rijden, verstoren de veiligheid voor voetgangers en zijn een grote bron van ergernis. Ook geparkeerde fietsen op de stoep kunnen grote obstakels voor voetgangers zijn (zie ook de volgende paragraaf). Andersom klagen fietsers op sommige plekken over het in de weg lopen van voetgangers.

Fietsers en voetgangers zijn beide deel van de oplossing voor een leefbare stad. Daarom moet voorkomen worden dat fietsers tegenover voetgangers komen te staan.

Oplossingsrichting

- Doorgaande fietsers, vaak met haast laten zich niet goed combineren met voetgangers, ook al leidt het zelden tot ernstige ongevallen. Bepaal daarom de doorgaande routes voor fietsers: de **doorfietsroutes** (zie ook **maatregel a en j**) en faciliteer deze. De fiets is immers voor velen een transportmiddel om snel van de ene naar de andere plaats in de stad te komen. Zorg ervoor dat deze routes ook voor voetgangers herkenbaar zijn vormgegeven. Dat is in het belang van zowel fietsers als voetgangers. Ook voor toeristen moet het ontwerp zo duidelijk en consequent zijn, dat het vanzelfsprekend is waar doorgaande fietsers te verwachten zijn.
- Op andere routes, bv de laatste honderd meter naar de eindbestemming of een fietsenrek gaan fietsers en voetgangers prima samen. In vele winkelgebieden, zowel in Nederland (Den Bosch, Delft) als in het buitenland (Bordeaux) regelt voet en fietsverkeer zichzelf prima, zolang er geen sprake is van een doorgaande fietsroute. Dit gaat in Amsterdam soms goed (Warmoesstraat, Zeedijk), maar soms ook minder goed (Haarlemmerstraat en –dijk). Ook hier moet de inrichting duidelijk maken wat de bedoeling is: **voetgangersgebied, waar fietsers toegestaan zijn** als ze zich aanpassen aan de situatie. (zie **maatregel j**)
- Onderzoeken hebben uitgewezen dat fietsers en voetgangers onderling ook bij grote druktes uitstekend op elkaar kunnen inspelen. Ze kunnen elkaar interpreteren, voorspellen en, als er voldoende ruimte is, elkaar wevend ontwijken. Als het al mis gaat, leiden de relatief lage snelheden van zowel fietsers als voetgangers gelukkig zelden tot ongelukken met ernstig letsel. Zorg bij **voetgangersoversteken** voor voldoende ruimte, zodat fietsers en voetgangers elkaar waar mogelijk gemakkelijk kunnen omzeilen. (zie **maatregel w**)
- De hoge frequentie van interactie tussen de voetganger en fietser is lastig te voorkomen. Het is daarom van belang dat er een verbetering plaats vindt van de relatie tussen de fietser en voetganger. Om deze relatie te verbeteren moeten de verkeersdeelnemers worden gewezen op hun rol en verantwoordelijkheden in het verkeer, bijvoorbeeld met **voorlichtingscampagnes (maatregel y)** en handhaving, waar mogelijk en effectief.

2.5 De voetganger en obstakels

Problematiek



Op veel plekken in de binnenstad zijn de stoepen smal. En dan staan op die stoepen ook nog vaak obstakels: behalve geparkeerde fietsen, scooters en auto's, MUPI's en afval ook nog uitstallingen die een vrije doorloop onmogelijk maken. Veel winkels en bedrijven gebruiken het trottoir als verlengstuk van hun bedrijf. Dan gaat het om uitstallingen en reclameborden van winkels, maar ook om terrassen en plantenbakken. Voor voetgangers is het van groot belang om de doorloopruimte zoveel mogelijk vrij te maken en dit goed te handhaven.

Geprobeerd wordt fietsers te bewegen hun fiets zo te parkeren dat voetgangers er geen last van hebben. Door gebrek aan fietsparkeerruimte lukt dat lang niet overal. In bepaalde straten is er sprake van fietsbarricades, lange aaneengesloten stroken van geparkeerde fietsen, waar voor een voetganger die wil oversteken nauwelijks tussendoor te komen valt. In woongebieden is een gebrek aan buurtstallingen. Van een parkeerbeleid van voertuigen als scooters, motoren en Canta's is amper sprake, zodat die overal kunnen worden aangetroffen.

Oplossingsrichting

Terrassen zijn waardevol voor de stad en leveren ook een bijdrage aan verblijfskwaliteit. Maar bedrijfsbelangen zijn ondergeschikt aan het belang van vrije en veilige doorgang en goede verblijfsgebieden voor iedereen – dus ook degenen die niet consumeren. Daarom moeten regels voor terrassen, uitstallingen en ander obstakels goed worden afgewogen. **(maatregel r)**

Goede voorzieningen voor het parkeren van fietsen verminderen het aantal fietsen dat 'in de weg' wordt neergezet, samen met de introductie van deelfietsgebruik en gerichte effectieve handhaving tegen foutgeparkeerde fietsen. **(maatregel p)**

Daarnaast helpt de bewustwording van fietsers om hun fiets niet lukraak te parkeren. **(maatregel y)**

Voor tweewielers met een kenteken kan een parkeerregulering worden ingevoerd, vergelijkbaar met die voor auto's: tegen betaling en alleen op daartoe aangewezen plekken. **(maatregel q)**

3. De maatregelen van A tot Z

3.0 Inleiding

In dit hoofdstuk beschrijven we op basis van ons streefbeeld uit hoofdstuk 1 en de kenschets van de problematiek en oplossingsrichting uit hoofdstuk 2 concrete maatregelen (a t/m z) die wat ons betreft genomen moeten worden. De maatregelen zijn geordend onder de volgende noemers:

1. Het verkeer: durven kiezen in het routenetwerk
2. Ruimte vrijmaken voor voetgangers
3. Minder overlast
4. Beter inrichten
5. Met elkaar

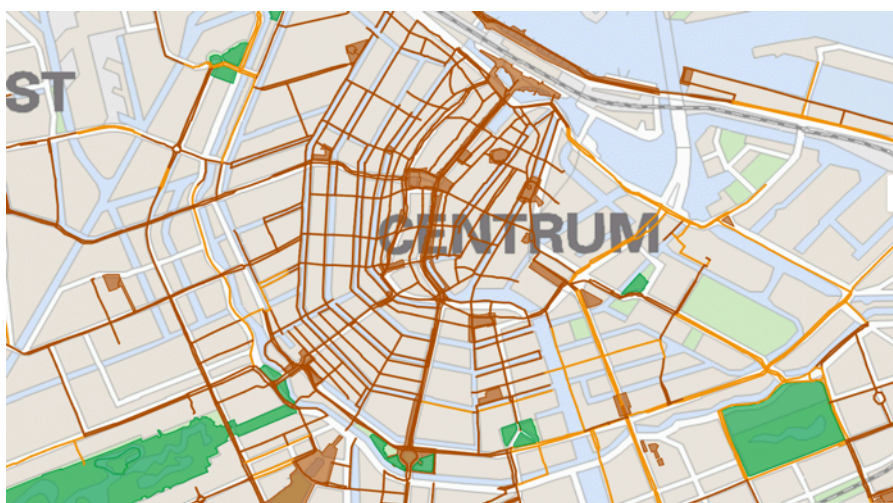
De maatregelen dragen allemaal bij aan het eindbeeld: Een stad op menselijke maat waar voetgangers het primaat hebben. Sommige maatregelen kunnen bij wijze van spreken morgen genomen worden als eerste stap naar dat eindbeeld; andere maatregelen vereisen meer voorbereiding of zijn logischer op een later moment. In hoofdstuk 4 werken we de hier geschetste maatregelen uit en geven we aan wat er wanneer kan en moet gebeuren.

3.1 Het verkeer: durven kiezen in het routenetwerk

We beginnen met de indeling van de stad: waar willen we welk verkeer. Op deze manier kunnen we kiezen waar ruimte komt voor voetgangers en hoe we dat kunnen faciliteren.

a) Voetgangers centraal

Een stad kan niet functioneren zonder verplaatsingen van goederen en mensen. Om dit in goede banen te leiden, is inzicht nodig welke verkeersstromen waar noodzakelijk zijn. Niet overal zal de voetganger de absolute prioriteit krijgen. Er zullen routes zijn met accent op fietsers, openbaar vervoer, of ook de auto. De veel voorkomende smalle straten vergen heldere keuzes over het gebruik. Pas daarna kan een goed ontwerp worden gemaakt. In de nota Mobiliteitsaanpak Amsterdam (MAA) zijn keuzes gemaakt en de hoofdnetten van auto, ov, fiets en voetganger vastgesteld. Echter, in de uitwerking worden compromissen gesloten, en vinden die heldere keuzes geen consequente uitwerking.



Het Plusnet voetganger in het centrum. In het geschreven beleid heeft de voetganger alle prioriteit en ruimte: de werkelijkheid blijkt nog anders.

De routes voor de voetgangers zijn in de MAA een nieuw fenomeen en daardoor nog ondergeschikt aan de andere routes. Als je de 'voetganger centraal' stelt, moet dat anders. Waar in een smalle straat hoofdroutes voor voetgangers samenlopen met andere hoofdroutes, moeten veel scherpere keuzes worden gemaakt:

- Het autoverkeer moet teruggedrongen worden tot een zeer beperkt kernnet, daarbuiten dient het autoverkeer zich aan te passen.
- Het OV moet scherper onderscheiden worden in een beperkt aantal snelle routes (lijnen metro en NS-sprinter, enkele tramlijnen) en alle overige secundaire lijnen.
- Het samengaan van hoofdroutes voor de fiets en de voetganger conflicteert gelukkig maar zelden: meestal is er voldoende ruimte voor beide. Maar knelpunten zijn er ook: bijvoorbeeld de oost-westverbinding door de binnenstad via de Hoogstraten/ Damstraat, en de Haarlemmerstraat en -dijk. Voor fietsers zijn er weinig alternatieven en het is ontegenzeggelijk een belangrijk gebied voor voetgangers. Hier is het een flinke uitdaging om tot een goed profiel te komen.

Belangrijk deel van het voetgangersverkeer is het voor- en natransport van het OV. Daarbij horen nieuwe en betere looproutes van en naar (nieuwe) OV-knooppunten die lopen stimuleren. Zie ook 3.4.

b) Minder auto's aantrekken

Het verminderen van autoverkeer moet meer ruimte, comfort en veiligheid voor voetgangers opleveren. Daarom moeten faciliteiten die autoverkeer van bezoekers aantrekken worden verminderd. Daarbij past een streng parkeerbeleid. Bezoekersparkeergarages hebben een aanzuigende werking voor autoverkeer en moeten uiteindelijk worden herbestemd. Kosten door planschade zal de gemeente moeten incalculeren. De geplande nieuwe parkeergarages in de binnenstad en 19^{de} eeuwse gordel moeten kritisch worden heroverwogen⁹, zeker als ze onhandig gesitueerd zijn en het autovrij maken van straten in de weg zitten. Ze zijn slechts acceptabel als ze buitengewoon bijdragen aan een betere openbare ruimte doordat ze minimaal één op één maaiveldparkeerplekken vervangen en géén aanzuigende werking hebben.

Ook de verschillende maatregelen om ruimte voor parkeren op straat terug te geven aan voetgangers (**maatregel I**) dragen bij aan het verminderen van autoverkeer van bezoekers en bewoners. Gecombineerd met alternatieven, zoals de beschikbaarheid van openbaar vervoer en (leen)fietsen, kan uiteindelijk het grootste deel van het bezoekersverkeer geweerd worden.

c) Omleiden doorgaand autoverkeer

Doorgaand verkeer gaan we overtuigen andere routes te gebruiken door bewegwijzering, betere routenavigatie en voorlichting. Deze maatregel combineren we met **maatregelen d en e**.

d) Ritten binnen een zone vergunnen

Autoverkeer mag een vergunningszone alleen binnenrijden als tevoren (online) een vergunning is verkregen. Dit gebeurt nu al in een deel van de Delftse binnenstad. Er wordt gehandhaafd door automatische kentekenherkenning. Een vergunningszone kan eerst middels een pilot, bijvoorbeeld bij het herinrichten van enkele grachtenraken worden getest. Stapsgewijs kan deze zone worden uitgebreid tot het hele centrumgebied. Privacy moet hierbij gewaarborgd zijn.

Wanneer de zone voorzien is van multifunctionele kortparkeer(laad/los) plekken met een reserveer systeem (**maatregel o**) kan de inrijdvergunning gekoppeld worden aan de reservering van een laad- losplek. Ander verkeer mag er niet meer in.

e) Routes "knippen"

Verkeer met een herkomst én een bestemming buiten het centrumgebied neemt onnodig ruimte in beslag en moet dus geweerd worden om ruimte te maken voor voetgangers. Het knippen van doorgaande

⁹ Parkeergarages blijken achteraf vaak minder nodig dan vooraf verondersteld: voorbeeld HvA Wibautstraat (garage omgezet is lesruimte) en Oostpoort (garage staat voor een deel leeg)

routes is een goed instrument om niet noodzakelijk autoverkeer te weren. Dit kan gaan om zogenaamde “harde knippen” of “zachte knippen” (d.w.z. met om-en-om eenrichtingsverkeer) of geheel afsluiten van autoroutes.

We denken bij deze doorgaande routes als eerste aan stadsstraten waarbij een goed alternatief is voor het autoverkeer, zoals de Van Woustraat (alternatief Amsteldijk/Wibautstraat) en de Eerste Oosterparkstraat (alternatief Mauritskade). Maar ook de Weesperstraat – Valkenburgerstraat - IJtunnel hoort geen doorgaande route te zijn. Deze route door de stad heeft alleen een functie voor lokale verplaatsingen; de A10 is voor doorgaand verkeer.

f) Living lab: Tijdelijk afsluiten en gewenning / autovrije dagen

We maken van Amsterdam een Living Lab met ruimte voor pilots van maatregelen die makkelijk zijn om te keren. Bijvoorbeeld zoals gedaan is met het Muntplein. Ook werkzaamheden kunnen worden gebruikt als pilot; de Hoge Sluis had niet weer terug open gehoeven voor autoverkeer na de verbouwing en na alle jaren afsluiting van de Ferdinand Bolstraat zijn we blij dat die niet opnieuw is opengesteld voor auto's.

Op zaterdagen en zondagen tijdens winkeltijden kunnen Rokin, Dam en Damrak autovrij worden gemaakt. Dit zal leiden tot een heel ander gebruik van deze potentieel mooie ruimtes. We halen hiervoor inspiratie uit Parijs waar nu zelfs de Champs-Élysées eens per maand autovrij is.

g) Straten autovrij maken

Als het Brussel lukt om de belangrijkste boulevard door het centrum (Anspachstraat, Beursplein e.a.) voor autoverkeer af te sluiten, moet dat in Amsterdam ook kunnen. Tijdelijke afsluitingen (maatregel f) kunnen permanent worden gemaakt. Een combinatie met een vergunningzone (maatregel d) maakt het bevoorraden mogelijk.

Bewoners- en ondernemersinitiatieven om ruimte te creëren voor voetgangers ten koste van de ruimte voor auto's verdienen ondersteuning van de gemeente.

h) Reguleren van taxi's

Vooral 's avonds en 's nachts vormen taxi's een groot aandeel van het autoverkeer in de stad. Het aantal taxi's is in 7 jaar bijna verdubbeld. Er moet weer een limiet op vergunningen komen en een wachtlijst. De gemeente moet zich hiervoor inzetten in Den Haag. In de vergunning moet de gemeente ook voorwaarden kunnen opnemen zoals een verbod op rondjes rijden zonder passagiers.

Fietstaxi's kunnen een mooi alternatief worden voor de auto-taxi's, als zij hun rijgedrag verbeteren en de grootte binnen de perken blijft. Ook voor hen zijn er voorwaarden waaraan ze moeten voldoen voor het verkrijgen en behouden van een vergunning.

i) Touringcars verplaatsen

Omdat de overlast en het ruimtebeslag groot zijn, moeten touringcars uit het centrum geweerd worden. Er zijn aantrekkelijke alternatieven. We hebben straks een gloednieuwe Noord/Zuidlijn die snel grote groepen mensen kan vervoeren. Ook op de waterwegen in het centrumgebied liggen kansen voor een aantrekkelijke en efficiënte manier van vervoer. Voorwaarde is dat dit uitstootvrij gebeurt en dat er voldoende openbare afmeervoorzieningen zijn, om mensen in- en uit te laten stappen en goederen te verladen. Maar we moeten voorkomen dat dit alleen maar toeristenvervoer faciliteert.

Touringcarhaltes worden dus veel meer ingericht bij ov (metro) haltes buiten het centrum.

Wanneer de Noord/Zuidlijn gereed is, zullen veel reguliere buslijnen niet verder rijden dan de eindhaltes van de Noord/Zuidlijn. Daardoor komt er op het busplatform achter het centraal station (te bereiken via Piet Heintunnel of Spaarndammertunnel) ruimte vrij waar touringcars die echt een bestemming hebben in de binnenstad tegen betaling kunnen halteren.

j) Nieuwe wegcategory toepassen ('duurzaam veilig 2.0')

Het concept van 'duurzaam veilig' biedt ons handvatten om straten in te richten voor de hoofdroutes waar doorgaande auto's dominant zijn en voor straten waar de verblijffunctie belangrijk is. We willen dat concept uitbreiden voor de Amsterdamse situatie.

1. Autoverkeer dominant: Gebiedsontsluitingswegen.

Deze moeten altijd gescheiden voorzieningen hebben voor fietsers en voetgangers. Daarbij zorgen voor een voldoende brede stoep door 'van buiten naar binnen' te ontwerpen. NB: Een weg *kán* dus niet het autoverkeer als dominante stroom faciliteren als deze smaller is dan ongeveer 25 meter. Deze wegen nodigen uit tot autogebruik en hebben daardoor een minder aantrekkelijk verblijfsklimaat. Bovendien vormen ze nogal eens een barrière in de stad. Gebruikelijk is een maximumsnelheid van 50 km/h, maar wij hebben i.v.m. leefbaarheid en oversteekbaarheid voorkeur voor een 30 km/h regime (met behoud van gescheiden voorziening voor fietsers en voetgangers). Van dit soort wegen blijft er maar een zeer beperkt aantal over, zeker in de binnenstad.

2. Verblijven van belang: Erftoegangswegen

Hier worden verkeerssoorten gemengd:

- a. Woonerf (max 15 km/uur): verblijfsgebied; shared space voor alle verkeer inclusief voetgangers
- b. 30km gebied: verblijfs- én verkeersgebied; fietsers en auto's meestal gemengd, voetgangers op de stoep.

De indeling van duurzaam veilig gaat vooral over het veilig samengaan van auto's met andere verkeerssoorten. Wij gaan uit van een toename van autoluwe hoofdroutes voor fietsers en voetgangers. Daarom voegen we twee categorieën toe:

3. Fietsers dominant

Doorgaande routes voor fietsers, los van belangrijke autoroutes. Dit kan in de vorm van een solitair fietspad (zonder autoverkeer) of als een fietsstraat (auto's te gast). Omdat het mengen van doorgaande fietsers met voetgangers ongewenst is, is een aparte voorziening voor voetgangers noodzakelijk

4. Voetgangers dominant

Hieronder valt zowel exclusief voetgangersgebied, (straten als de Nieuwendijk, Kalverstraat, Reguliersbreestraat/Heiligeweg) waar fietsen verboden is, als ook voetgangersdominant gebied waar de fietser te gast is. De laatste categorie heeft een hoog zelfregulerend vermogen, zolang het niet gaat om doorgaande fietsers. Hoewel deze categorie niet officieel in de Amsterdamse binnenstad bestaat, is deze in de praktijk te zien op de Zeedijk, in de Warmoesstraat, de Nes, een deel van de Wallen en het gebied van de Korte en Lange Leidsedwarsstraat. Het recentste voorbeeld is de Oude Turfmarkt (foto). In dergelijke straten worden uiteraard géén scooters toegestaan.



k) Stadsstraten beter inrichten

Straten als de Linnaeusstraat, Van Woustraat en Eerste Oosterparkstraat zijn ondanks hun verblijfskarakter, nu veelal nog 50km gebied en worden gezien als gebiedsontsluitingsweg. Vanwege de mengvorm worden ze nu ook 'grijze straten' genoemd.

Deze inrichting doet geen recht aan de gewenste verblijfskwaliteit, noch aan de verkeersveiligheid. We vinden dat zulke straten primair gezien moeten worden als een erfdoegangsweg, of als een straat waar fietsers of voetgangers dominant zijn. (zie maatregel j)

Nieuwe ontwerpen moeten uitgaan van:

- Maatregelen om doorgaand gemotoriseerd verkeer te weren
- Geen parkeerruimte (zowel vanwege de verkeersonveiligheid van in- en uitparkeren als de andere prioriteit voor het ruimtegebruik)
- Gereguleerd bevoorraden (zie 3.3)
- Waar mogelijk E
- Waar mogelijk een stap terug voor bus en tram: soms past in dit soort straten geen snel plus-net, maar wel betrouwbaar OV, passend in de straat.

3.2 Ruimte maken

Uiteindelijk gaat het om het toevoegen van fysieke ruimte voor de voetganger. In deze paragraaf beschrijven we waar die ruimte vandaan komt. In feite is dat maar één maatregel, maar deze moet wel uitgevoerd worden samen met een aantal voorbereidende en ondersteunende stappen.

I) Ruimte maken door opheffen van parkeerplaatsen maaiveld

Alleen al in stadsdeel centrum zijn er circa 15.000 straatparkeerplaatsen, die bij elkaar 150.000 m² in beslag nemen, ofwel 40% van alle openbare verkeersruimte (41 ha). Het overgrote deel van deze ruimte willen we uiteindelijk beschikbaar maken voor voetgangers en verblijfsruimte. Een aantal plaatsen zal moeten worden omgezet in plaatsen voor laden/ lossen en andere gespecificeerde toepassingen (zie maatregel o). Dit kan niet van de ene dag op de andere worden ingevoerd. We stellen de volgende stappen voor:

Stop op nieuwe vergunningen

Zo snel mogelijk, bijvoorbeeld per 1/1/2019, worden in het centrumstedelijk gebied veel minder nieuwe parkeervergunningen uitgegeven: om te beginnen slechts 1 nieuwe vergunning op 2 beëindigde vergunningen of zonnodig een (tijdelijke) stop. Dat betekent dat de 'vergunningplafonds' omlaag gaan, de parkeerdruk ook omlaag gaat en dat de wachtlijsten stijgen, wat onnodig autobezit tegengaat.

Door deze maatregel verandert de balans in het ruimtegebruik. Door het aantal uit te geven parkeervergunningen voor nieuwe bewoners te beperken, zijn er snel minder parkeerplekken nodig en wordt het gemakkelijker om meer verblijfsruimte en ruimte voor voetgangers te creëren. Dit maakt de woningmarkt van Amsterdam minder aantrekkelijk voor wie een eigen auto nabij de voordeur belangrijk is, maar in een drukker wordende stad met hogere dichtheden is dat onontkoombaar.

Parkeervergunningen voor bewoners marktconformer

De bewoners met een vergunning betalen voor het gebruik van openbare ruimte een fractie van de waarde. Het huren van een commerciële garageplek is gezien het prijsverschil niet erg aantrekkelijk. We willen de tarieven voor bewonersparkeren op straat geleidelijk optrekken naar een marktconformer tarief. Zelfs als dat 10 euro per dag zou zijn, is dat is nog steeds een fractie van het bedrag dat bezoekers nu moeten betalen.

Ruimte maken door bewonersparkeren op afstand

We combineren dit beleid met andere maatregelen als deelauto's en parkeren op afstand. We bieden bewoners aan te parkeren in met ov en fiets goed bereikbare garages of terreinen nabij de op- en afritten van de snelwegen rond Amsterdam. Nu ze er nog zijn, kunnen we hiervoor ook de slecht gebruikte bestaande parkeergarages gebruiken.

Ruimte maken door bezoekersparkeren verderop

Ook bezoekersparkeren hoeft niet meer plaats te vinden in de binnenstad. Voor bezoekers zijn er alternatieven (trein, metro) en degenen die toch met de auto willen komen, kunnen gebruik maken van

bestaande en nieuw te bouwen parkeervoorzieningen aan de rand van de stad, met een overstap op OV (park&ride) of fiets (park&bike).

Ruimte maken door parkeerplaatsen om te zetten in openbare ruimte

Parkeerdrukmetingen kunnen steeds inzichtelijk maken hoeveel parkeerplaatsen opgeheven kunnen worden. Bovengenoemde maatregelen maken het uiteindelijk mogelijk om vrijwel alle parkeerplaatsen in het centrum op te heffen en om te vormen tot openbare ruimte voor voetgangers.

3.3 Minder overlast

Onder dit kopje staan vooral maatregelen die zorgen dat de zaken die nu eenmaal moeten gebeuren en ruimte vragen, efficiënt gebeuren en op de plekken waar er ook ruimte voor is. Dit kost weliswaar ruimte, maar dat is onvermijdelijk. Het levert ruimte óp op de plekken waar deze schaars is.

m) Bevoorradingspact met bedrijven

Andere methoden van bevoorraden met minder overlast voor fietsers en voetgangers, krijg je alleen van de grond in een samenwerkingsverband van de gemeente met bedrijven, aannemers, onderhoudsmoniteurs en pakketdiensten. De gemeente moet daarbij de randvoorwaarden vaststellen en zorgen voor een “gelijk speelveld”, waar voor alle bedrijven dezelfde kansen en regels gelden.

Onderdelen van zo’n pact kunnen zijn:

- De gemeente zorgt voor voldoende laad- en losfaciliteiten, waardoor er niet op de rijloper of stoep geladen en gelost hoeft te worden. Bijvoorbeeld 1 per wegvak. Deze plekken kunnen dan gereserveerd worden (koppeling aan maatregel d en o).
- Ondernemers gebruiken zogenaamde lichte elektrische vrachtoertuigen (LEVV’s) waarvoor overslagpunten buiten het centrum worden ingericht. HvA en anderen doen momenteel onderzoek naar de mogelijkheden hiervan. De gemeente kan dit stimuleren door stringendere toegangseisen tot het stadscentrum te stellen.
- Waar structurele overlast van laden en lossen op de stoep plaatsvindt, kunnen Amsterdammertjes worden teruggeplaatst.

Samen houden we zo de stad bereikbaar en maken we de bevoorrading zelfs efficiënter. Vooral bedrijven die meerdere keren per dag een kleine levering krijgen kunnen dit straks veel beter plannen. Voor grote leveringen of bouwwerkzaamheden moet per project (of per ontvanger) maatwerk geleverd worden. Hiervoor zijn ook pilots met vervoer over water interessant. We denken hiervoor ook veel te kunnen leren van andere steden zoals bijvoorbeeld Gothenburg en Delft.

n) Postpakketten alleen nog naar afhaalpunten

Nu bieden pakketdiensten hun pakketten soms drie keer aan huis aan, voordat ze bij het dichtstbijzijnde afhaalpunt afgehaald kunnen worden. Veel efficiënter is het om pakketten standaard te bezorgen bij winkels, bij bewoners die zich daarvoor aanmelden, of in speciaal daarvoor ingerichte 24/7 kluisjes. Ook online bestelde boodschappen kunnen klaargezet worden bij de dichtstbijzijnde vestiging van het betreffende supermarktconcern.

o) Reserveersysteem voor bevoorraden en kortparkeren

Voor laden/lossen zowel bij de woning als bij bedrijven hebben aannemers, klusjesmensen en bewoners alleen korte parkeermogelijkheden. Deze moeten tevoren online worden gereserveerd. Dit kan werken in combinatie met maatregel d) met een controle op kenteken bij het inrijden van de betreffende zone. In vrijwel elke straat wordt zo’n zone aangewezen voor kortparkeren en in elke buurt komt er plek om langer te staan. Voor mensen met een beperking blijven uitzonderingen mogelijk.



p) Faciliteer fietsparkeren

Goede voorzieningen voor het parkeren van fietsen verminderen het aantal fietsen dat 'in de weg' wordt neergezet, samen met de introductie van deelfietsgebruik en gerichte effectieve handhaving tegen foutgeparkeerde fietsen. De afname van de parkeerplekken van auto's zal ook deels moeten worden ingezet voor fietsparkeerplekken. Bedrijven en instellingen in de binnenstad moeten voor hun werknemers en publiek in pandige voorzieningen treffen en stimuleren dat die ook gebruikt worden.

Fietsparkeren voor een zebrapad (of op een andere plek waar het heel erg in de weg staat) moet streng worden aangepakt. Hierbij hoort echter ook communicatie. Een sticker op de desbetreffende paal "uw fiets staat hier asociaal, loop even verder, iemand anders kan dat niet" mag er van ons sowieso komen.

q) Parkeerregulering gemotoriseerde tweewielers

Voor tweewielers met een kenteken (brom- en snorfietsen; scooters) moet parkeerregulering worden ingevoerd, vergelijkbaar met die voor auto's: alleen op daartoe aangewezen plekken en eventueel tegen betaling. Er moet een "wielklem" komen voor (gemotoriseerde) tweewielers die illegaal geparkeerd staan en die niet kunnen worden weggeknipt vanwege kosten en praktische bezwaren.

r) Terrassen en uitstallingen

De normen voor obstakelvrije loopruimte moeten worden aangepast aan landelijke CROW-normen. Minimaal 2 meter in plaats van 1,50 of 1,80 moet wat ons betreft echter het uitgangspunt zijn bij herinrichtingen. Belangrijk is ook dat waar de stoep verbreed wordt, deze verbreding in de eerste plaats ten goede komt aan de voetganger en dat dus niet automatisch ook de terrassen/uitstallingen in zo'n geval verbreed worden, zoals nu soms de praktijk is.

In straten met weinig ruimte en veel voetgangers kiezen we voor de voetganger en dat kan betekenen dat (ook bestaande!) terrassen weg moeten of verkleind. In zulke straten is ook te overwegen of er een 'uitstallingsvrije straat' van gemaakt kan worden, zoals nu al het geval is in bijvoorbeeld de Kalverstraat.

Voor dit alles moeten de regels voor terrassen, uitstallingen en ander obstakels tegen het licht worden gehouden. Waar openbare ruimte schaars is, verdient het aanbeveling om aan de nog toegestane terrassen een (hogere) precario te verbinden. Ook de bestaande Amsterdamse normen voor obstakelvrije loopruimte¹⁰ zullen aangescherpt en beter gehanteerd moeten worden, al zal in de Amsterdamse binnenstad maatwerk nodig en mogelijk moeten blijven.

3.4 Ruimte goed inrichten

Als we die ruimte gemaakt hebben, is het ook van belang om deze met aandacht (opnieuw) in te richten. De kwaliteitswinst moet duidelijk zichtbaar worden.

s) Herinrichten grachtenrakken

We willen om te beginnen een vijftal grachtenrakken herinrichten en parkeervrij maken, mogelijk gekoppeld aan de opening van de parkeergarage bij metrostation Vijzelgracht. Daarbij hoort een kwalitatief mooie herinrichting. Door een slim ontwerp en bebording dient de kwaliteitswinst met meteen

¹⁰ Centrale Verkeerscommissie (CVC), februari 2016

- Een minimale obstakelvrije loopruimte van 1,80 meter. Deze maat is gebaseerd op twee rolstoelers of kinderwagens die elkaar moeten kunnen passeren.

- Bij een incidentele plaatselijke versmalling (bijv. bij een lantaarnpaal) mag over een maximale lengte van 2,0 meter de obstakelvrije loopruimte tot 0,90 meter versmald worden.

- Bij drukke winkel- en uitgaansstraten, musea, ziekenhuizen en onderwijsinstellingen is minimaal 3,5 meter obstakelvrije loopruimte nodig.

- Aan weerszijden van de obstakelvrije loopruimte moet rekening gehouden worden met een zone voor palen, fietsenrekken, reclameborden, laad- en losplekken, brandweerkranen en straatmeubilair.

zichtbaar en duidelijk zijn; de heringerichte Oude Turfmarkt biedt hiervoor inspiratie. Zoals ook daar te zien is, zijn er wel laad-en losplekken en ook fietsparkeerplaatsen.

De vijf grachtenrakken zijn op hun beurt inspiratie voor de rest van de grachten. Door daadwerkelijke kwaliteit te realiseren gaan we uit van draagvlakverbreding en een vliegwieleffect, waardoor de vanzelfsprekendheid om de parkeerplaatsen in garages te compenseren langzaamaan zal verminderen.

t) Herinrichten voetgangersroutes bij ov-knooppunten

Omdat het lijnennet na 2018 grover van structuur is dan nu, ontstaan langere loopafstanden en nog intensievere voetgangersstromen. De routes daarvoor moeten gefaciliteerd worden. Ook hierin speelt het metrostation Vijzelgracht een belangrijke rol. Vanaf dit metrostation zullen grote aantallen bezoekers naar het Rijksmuseum lopen. De meest geëigende route daarvoor is via de Weteringschans. Een inrichting met een hoge kwaliteitsambitie is op zijn plaats. Belangrijke opgave hier is de combinatie met de belangrijke fietsroute en ook de tramlijn. De langsparkeerplaatsen op straat moeten in elk geval worden verwijderd. Deze route is een eerste voorbeeld. Ook rond andere metrostations van Noord-Zuidlijn én Oostlijn is zo'n verbeterslag te maken om looproutes aantrekkelijker te maken.

u) Goede verblijfsruimtes maken

Om alle verkeerssoorten te bedienen overheerst in het Amsterdamse straatbeeld de verplaatsingsfunctie. De verblijfsmogelijkheid delft tot nu toe het onderspit. Door de uitvoering van onze plannen zal dat veranderen. De balans tussen verplaatsen en verblijven zal evenwichtiger worden. Waar mogelijk zullen hoogwaardige herinrichtingen plaatsvinden, een voorbeeld zal het heringerichte droge Rokin zijn. Hier is de ruimte voor auto's drastisch versmald en het plein met een fontein zal in de zomer van 2017 worden opgeleverd.

v) Speelstraten (flexstraten, leefstraten)

Voor de randen van het centrumgebied, de negentiende-eeuwse gordel zijn op initiatief van groepen bewoners speelstraten gerealiseerd. Dit kunnen zowel tijdelijke – in de schoolvakanties – als definitieve zijn. Ook hier gaat het erom dat de verplaatsingsfunctie minder domineert en dat de verblijfsfunctie groeit. De te realiseren voorbeelden kunnen het bewonersinitiatief wellicht aanwakkeren. Zie <https://amsterdamwest.groenlinks.nl/nieuws/eerste-leefstraat-van-amsterdam-geopend-west>.

w) Veilig oversteken

Veelal kruisen grote fiets- en voetgangersstromen elkaar. Denk aan de oversteek over de Prins Hendrik-kade bij het Victoriahotel, de oversteek over het Spui van de Kalverstraat en de oversteek bij de Munt. Het regelen hiervan met zebrapaden of verkeerslichten werkt in de praktijk niet goed. Dit zijn auto-oplossingen, die niet goed werken bij fietsers en voetgangers, die zich volgens andere patronen bewegen. Sowieso kunnen veel verkeerslichten voetgangersvriendelijker worden afgesteld. Beter is te zorgen voor voldoende ruimte op de oversteek, zodat fietsers en voetgangers elkaar gemakkelijk kunnen omzeilen. In specifieke situaties kunnen shared space oplossingen, zoals achter het Centraal Station, worden toegepast. Er is hiervoor niet "één juiste oplossing" te benoemen.

x) Hoog onderhoudsniveau en klachten melden

Goed onderhoud van openbare ruimte en voetgangersroutes is essentieel, niet in de laatste plaats voor voetgangers met een beperking. Dit is uiteraard een zaak voor de gemeente, maar bewoners kunnen erbij helpen door onderhoudsklachten te melden. Dit kan beter door:

- Een samenvoeging van bestaande meldingssysteem (Mora, verbeterdebuurt, etc.), met een eenduidige opvolging.
- Veel mensen kennen deze meldingssystemen niet. Investeer in het bekend maken ervan.

3.5 Met elkaar (etiquette en gedrag)

We kunnen de ruimte nog zo goed verdelen en inrichten, als gebruikers zich een deel 'toe-eigenen' zonder oog voor anderen, gaat het alsnog mis. We willen ook aandacht besteden hoe je je gedraagt in de openbare ruimte, de huiskamer van de stad.

y) Gedragscampagne

Om van Amsterdam een echt fijne voetgangersstad te maken is er naast de rol van de gemeente (beleid en fysieke aanpassingen) ook een grote rol weggelegd voor de mensen (gebruikers) zelf. De problemen die de voetgangers in Amsterdam ervaren worden deels veroorzaakt door het gedrag van 'andere' weggebruikers. Om de relatie tussen met name fietsers en voetgangers te verbeteren moeten zij worden gewezen op hun rol en verantwoordelijkheden in het verkeer. Bij deze campagne gaat het erom fietsers ertoe te verleiden zich wat ontspannener op te stellen tegenover onhandige nieuwkomers en te accepteren dat we in een prachtige, monumentale binnenstad niet altijd haast kunnen hebben. Onthaasting en hoffelijkheid zijn de kernwoorden.

Tegelijk moeten de toeristen door middel van campagnes op de hoogte gebracht worden van de verkeers- en gedragsregels in Amsterdam en zodoende geholpen worden hun weg te vinden.

z) Kennisontwikkeling en 'Voetgangersbond'

Over voetgangers en de mens-georiënteerde stad is nog veel meer te zeggen, maar zeker ook veel meer te onderzoeken. Veel data is er niet over aantallen, routes en betekenis van voetgangers. De belangen van mensen te voet worden ook niet geborgd door een belangengroep. Cliëntenbelang geeft gelukkig via de Centrale VerkeersCommissie advies over toegankelijkheid, maar er zijn meer aspecten, zoals we in deze nota hebben laten zien. Er moet dus meer kennis ontwikkeld worden in de gemeente over de rol van voetgangers in de stad, zowel in verkeerskundige als in stedenbouwkundige zin. Een actieve 'voetgangersbond', naar analogie van de Fietsersbond, zou daar bij kunnen helpen.

Maar ook bewoners en ondernemers van de stad zitten vol goede ideeën en weten wat er in hun buurt speelt en wat er beter kan. Zorg ervoor dat mensen die ideeën makkelijk bij de gemeente kwijt kunnen en gebruik die ideeën vooral!

4. Concreet aan het werk

Waarom is het grootste deel van de openbare ruimte een no-go area voor mensen en kun je je daar alleen begeven in een cocon van staal en glas? Of slechts kort, om van de ene gevel naar de andere te snellen, begeleid door een rood/groen lichtstelsel met aftelseconden? Sinds wanneer vinden we het als maatschappij acceptabel dat je elk moment op straat zwaar lichamelijk letsel op kan lopen als je ergens bevindt waar machines ruim baan hebben? Is dat eerlijk? Is dat goed voor de mensen in die stad?

Een stad is een dichte samenleving van mensen, die er voor kiezen om vlakbij elkaar te leven en de drukte voor lief te nemen. Maar ze hebben allemaal wel recht op een prettige, gezonde en veilige leefomgeving. De openbare ruimte in een stad hoort dan ook de 'fysieke manifestatie van het algemeen belang' (Kunstler, 2004) te zijn. Een plek waar mensen mee kunnen doen aan het civiele leven. Waar ze kunnen genieten en ontmoeten. Zo was het ook eeuwenlang in Amsterdam. Maar met de komst van de auto werden juist mensen uit het grootste deel van de openbare ruimte en naar de smalle marges aan de zijkant gedwongen.

GroenLinks vindt het niet acceptabel dat meer dan tweederde van een straat in een binnenstad wordt gereserveerd voor machines en daarmee gevaarlijk en ontoegankelijk is voor mensen. De mens hoort in de publieke ruimte van een stad juist centraal te staan. Daarom hebben we 26 oplossingen aangedragen die van de Amsterdamse binnenstad weer een mens-georiënteerde plek moet maken. Een plek waar voetgangers op één komen. Met een aantal van die oplossingen kunnen we meteen beginnen. Andere vergen een lange adem, maar er is een duidelijke onderlinge samenhang om een betere binnenstad na te streven, waarin de openbare ruimte voor allen die daar zijn veiliger, prettiger, vrijer en eerlijker wordt.

Pakket 1: Korte termijn maatregelen om snel meer ruimte te maken

De binnenstad en het stadshart schreeuwt om meer ruimte voor mensen – zie de discussie over “de drukte” in dit gebied. Met name in weekenden en in het hoogseizoen zitten voetgangers in de knel door de grote druk op de veel te smalle stoepen. Op korte termijn is met een paar maatregelen echter al veel ruimte te winnen:

- Touringcars niet meer de stad in (oplossing i)
- autovrije weekendmiddagen in kernwinkelgebied (oplossing g)
- terrassen en uitstallingen beter handhaven (oplossing r)
- op knelpunten meer fietsparkeren door autoparkeerplaatsen op te heffen (oplossing l en p)
- op knelpunten meer laad/losplekken door autoparkeerplaatsen op te heffen (oplossing l en m)
- publiekscampagne 'etiquette en gedrag' (oplossing y)

Pakket 2: Strategie om ruimte terug te pakken op stilstaand blik

Het verminderen van de oppervlakte aan parkeren op maaiveld is belangrijkste middel om structureel meer ruimte voor voetgangers te verkrijgen. Alleen al in de het stadsdeel Centrum nemen circa 15.000 stilstaande auto's zo'n 40% van totale verkeersruimte in. De stad zal een fundamenteel andere keuze moeten maken in de balans tussen mens en stilstaand blik.

Dit gaat niet van de een op de andere dag, maar stapsgewijs:

- Verminder uitgifte parkeervergunningen in 19^{de}-eeuwse gordel en stop uitgifte van nieuwe vergunningen in de binnenstad. Wachtlijsten lopen dan op, maar de parkeerdruk neemt af. (oplossing l)
- Maak bestaande parkeervergunningen stapsgewijs duurder en ga het eigen autobezit tegen. Velen gebruiken de auto weinig, maar houden hem aan om de parkeervergunning te houden.
- Sta bezoekersparkeren (m.u.v. plaatsen voor mensen met een beperking) alleen nog toe in parkeergarages en aan de stadsrand. Te beginnen in het stadshart geen bezoekersparkeren meer op straat.

- Hef tegelijkertijd parkeerplekken langs grachten op (oplossing l). Schuinparkeren langs grachten kan al helemaal niet meer; ook niet op bredere kades.
- Compenseer dit met flankerende maatregelen als het verhogen van de bezetting van bestaande parkeergarages en het stimuleren van parkeren aan de stadsrand .
- Wanneer het aantal parkeervergunningen afneemt, kunnen bij herinrichtingen, bijvoorbeeld bij grachtenrakken, gemakkelijker parkeerplekken worden opgeheven. Breng circa 1 op 3 terug als multifunctionele laad/los-plek, die online (voor beperkte tijd) te reserveren is voor bedrijven en bewoners. (oplossing s)
- Ook geparkeerde motor-, brom-, snor-, en gewone fietsen zitten voetgangers danig in de weg, en in toenemende mate ook de canteens, fietsen en andere kleine vierwielige voertuigen. Alles met een kenteken moet in formele parkeervakken gaan parkeren. Op termijn moet dat betaald gaan worden. Foutgeparkeerde fietsen moeten op sommige plekken nu ook al in formele plekke geparkeerd worden. Tegelijkertijd dient fietsgebruik als hét mens- en milieuvriendelijke alternatief voor gemotoriseerd verkeer en moet daarom ook beter gefaciliteerd worden. (oplossingen p en q)

Pakket 3: Durven kiezen: autoluw = autoluw

De auto hoort niet meer dominant te zijn in binnenstedelijke gebieden. Al in 1992 koos de Amsterdammer in een referendum voor een autoluwe binnenstad. In de hele wereld streven steden er nu naar het aandeel auto's terug te dringen om de veiligheid, leefbaarheid en kwaliteit van de stad te verbeteren. Als je parkeerruimte en rijbanen bij elkaar optelt is nu in Amsterdam Centrum nog altijd zo'n 70% van de ruimte voor de auto gereserveerd. Dat is niet rechtvaardig tegenover die meerderheid van Amsterdammers die er wonen en géén auto hebben en alle mensen die de stad willen bezoeken.

- Herbekijk de hoofdnetten voor auto, ov, fiets en voetganger en zoek mogelijkheden om te knippen in het auto-net. (oplossing g)
- Maak definitieve knippen, zoals in de van Woustraat of Eerste Oosterparkstraat en zachte knippen zoals bijvoorbeeld op de Rozengracht met (alternerend) eenrichtingsverkeer, zoals in de Kinkerstraat en Weteringschans al is gebeurd (oplossing e)
- Binnenstads-bezoekersgarages, zoals de Bijenkorfgarage en de Kalvertorengarage, worden opgeheven: deze trekken bezoekend autoverkeer te ver de binnenstad in
- Bezoekersparkeren in het stadshart wordt op termijn niet meer mogelijk. Het grootste deel van de parkeerplaatsen op straat wordt namelijk opgeheven en de rest is voor laden lossen (kortparkeren).

Pakket 4: Straten inrichten voor mensen

Straten worden gemiddeld elke 30 jaar heringericht. Bij herinrichtingen wordt de hele verdeling van ruimte op de schop genomen. Stoepen kunnen dan breder worden gemaakt door smallere rijbanen en het opheffen van parkeerplaatsen. Het huidige standaard grachtenprofiel en het bijbehorende Handboek Inrichting Openbare Ruimte voor grachten en straten wordt onder de loep genomen. Er wordt niet alleen op breedte van een straat of kade bepaald welke indeling er wordt aangelegd, maar ook op dominante functie in het netwerk. In straten en grachten waar geen of gering autoverkeer komt en voetgangers dominant worden, kan dan overwogen worden geen stoepen meer aan te leggen en alles á-niveau in te richten, zoals op de Oude Turfmarkt recent is gebeurd. De fiets is dan 'te gast'. Veel van de inrichting kan dan samen met bewoners en bedrijven verder worden ingevuld. (oplossing s, t, u, v en w)

Pakket 5: Bevoorrading op menselijke schaal

Laden en lossen van goederen gebeurt door het verdwijnen van de Amsterdammertjes steeds vaker op de stoep. Eerder stelde GroenLinks voor om de handhaving hierop te versterken en desnoods Amsterdammertjes terug te plaatsen. Nu zien we dat de gemeente zelf vaak 'halve bollen' op bruggen plaatst tegen foutparkeren; dat is een suboptimale oplossing, omdat ze voor voetgangers ook weer hinderlijk zijn. Maak het makkelijker om te laden en te lossen, zónder voetgangers in de weg te zitten, maar zie streng toe op freerider-gedrag en gemakzucht. Vindt de balans tussen het korte termijnbelang van individuele ondernemers en het algemeen belang van de gehele stad, inclusief álle ondernemers op langere termijn. Zoek oplossingen op water, overslagcentra en lichte elektrische voertuigen. (oplossingen m, n en o).