



# Amsterdam Autoluw

Een leefbare en toegankelijke stad

## Amsterdam Autoluw: footprint auto verkleinen



Samen met Amsterdammers streven we naar een toegankelijke stad waar het prettig leven is. Een stad met ruimte voor rust en ontspanning, groen om van te genieten, ruimte voor kinderen om veilig te spelen en schone lucht voor iedereen. Steeds meer mensen laten hun auto staan en/of maken een bewuste keuze om geen auto aan te schaffen. We omarmen en stimuleren deze trend. De openbare ruimte en onze gezondheid zijn te kostbaar om zoveel ruimte als nu het geval is te reserveren voor de auto. De komende jaren is het speerpunt van het college de "Agenda Amsterdam Autoluw", het programma van de gemeente Amsterdam om minder afhankelijk van de auto te worden en de footprint van de auto te verkleinen in ruimtegebruik, uitstoot en geluid.

## Waar staan we nu?



Sinds de jaren '80 zijn al flinke stappen gezet, waarbij de invoering van betaald parkeren één van de maatregelen is geweest voor verandering. Inmiddels zijn we al weer een stuk verder. Zo is op de Prins Hendrikkade voor Amsterdam Centraal, in de Paleisstraat en op de Munt geen autoverkeer meer toegestaan. Deze lijn vervolgen we met nieuwe maatregelen in de Agenda Amsterdam Autoluw, waardoor we een nieuwe bepalende stap richting een leefbare en toegankelijke stad zetten.

## Het moet anders

De ruimte voor fietsers en voetgangers knelt en in het OV wordt het steeds drukker. Door de groei en verdichting van de stad wordt het steeds drukker. Dit zorgt voor onveiligheid voor fietsers en voetgangers. Bovendien wordt het moeilijker om de stad in en uit te komen. De groei van de stad zorgt ook voor meer bestemmingsverkeer, zoals extra bouwlogistiek, extra bevoorrading en extra pakketvervoer.

Een nieuwe bepalende koers gaat niet zonder slag of stoot. Andere keuzes zijn nodig om vaart te zetten achter de transitie naar een autoluwe stad. Stevige keuzes en flinke investeringen die ervoor zorgen dat het verkeer, de logistiek en de openbare ruimte in de stad beter aansluiten bij de opgaven en behoeften van nu en in de toekomst. De nieuwe koers leggen we vast in de Agenda Amsterdam Autoluw, die bestaat uit vier pijlers:

### Pijler 1: keuzes voor schoon, gezond en gedeeld vervoer

In buurten komen steeds meer initiatieven op om de woonomgeving mooier te maken. We zien ook steeds vaker werkgevers die voor werknemers niet direct aan een auto denken, maar alternatieven bieden. Dit soort ontwikkelingen gaan we stadsbreed steunen.

Om de overstap naar een andere vervoerswijze gemakkelijker te maken, investeren we in brede trottoirs, fietsstraten, goed en schoon openbaar vervoer in de stad en in de regio. Als iemand maar één keer per week een auto nodig heeft, dan is er een (elektrische) deelauto beschikbaar of staat je eigen auto aan de rand van de stad of in een garage geparkeerd. We willen 'hubs' ontwikkelen voor parkeren, overstappen op openbaar vervoer, fietsen, overslag van goederen en deelmobiliteit. Omwille van de gezondheid van Amsterdammers worden vervuilende voertuigen straks niet meer toegelaten.



### Pijler 2: ruimte maken en benutten

We willen meer ruimte voor voetgangers (en daarmee ook voor mensen in een rolstoel, slechtzienden of mensen met een kindwagen), fietsers, openbaar vervoer, groen, speelruimte, ruimte om te ontspannen. Maar ook ruimte voor voorzieningen die de stad nodig heeft, zoals laad- en losplekken, ondergrondse afvalcontainers en transformatorhuisjes.

Ruimte maken kan op vele verschillende manieren. Enkele voorbeelden zijn het opheffen van 7.000 tot 10.000 parkeerplekken, minder parkeervergunningen uitgeven en het verhogen van de parkeertarieven. Meer 30 km-wegen, het selectief toestaan van autoverkeer, het verminderen van het aantal benzinestations binnen de ring A10, het weren van touringcars uit het centrum en minder (lege) taxiriten. Verder willen we in de binnenstad geen groot en zwaar verkeer, onder andere vanwege de belasting van kades en bruggen en de invloed op de luchtkwaliteit.





### Pijler 3: per gebied een andere inrichting



Amsterdam kent een grote diversiteit van gebieden. In het stadshart is de dynamiek anders dan in de grachtengordel, niet alleen door het type winkels en woningen, maar ook omdat er andere mensen wonen en andere bezoekers komen. In levendige en drukke straten zoals de Van Woustraat en de Marnixstraat is veel behoefte aan ruimte. In andere straten zoals de Valkenburgerstraat en de Stadhouderskade heeft schone lucht prioriteit, terwijl dit voor het verkeer de verbindende wegen zijn met de regio. In de stadsdelen Noord, Nieuw-West en Zuidoost zien we een hoog autobezit. Dat vraagt een andere aanpak dan het centrum van de stad, waar veel minder bewoners een auto hebben. Nieuwbouw gaan we zó inrichten dat de nieuwe inwoners minder afhankelijk zijn van de auto. De aanpak houdt niet op bij de stadsgrenzen, want ongeveer 40% van het autoverkeer in Amsterdam betreft bezoekers. Zo gaan we per gebied, samen met het stadsdeel én de buurt (bewoners, ondernemers) in een open proces beslissingen nemen over een nieuwe inrichting.

### Pijler 4: innovatieve regulering en handhaving

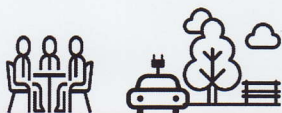


Met een nieuwe blik kijken naar mobiliteit in de stad betekent ook opnieuw kijken naar regulering en handhaving, om ervoor te zorgen dat de ruimte gebruikt wordt zoals bedoeld. Nu worden de beoogde positieve effecten vaak tenietgedaan als bestelbusjes heel even op de nieuwe verbrede stoep parkeren. Of als parkeerplekken voor gehandicapten door anderen worden gebruikt. Of als auto's nog steeds in autovrije gebieden komen. Daarom is regulering en handhaving een belangrijke pijler. De handhaving willen we zo slim en zo simpel mogelijk doen, onder andere met behulp van sensoren en camera's, waarbij groepen waarvoor (nog) geen redelijk alternatief is via een ontheffing toegang wordt verleend.

### Minder auto's én beter bereikbaar



We begrijpen de zorgen die sommige inwoners en ondernemers hebben bij deze plannen: kan mijn bedrijf nog wel bevoorrad worden, kan ik met mijn rolstoel nog wel overal komen? Hier mag geen misverstand over bestaan: bestemmingen moeten voor iedereen toegankelijk zijn en de bevoorrading is de bloedsomloop van de stad. De bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten staat buiten kijf en als u moet verhuizen of verbouwen, dan kan dat natuurlijk. We vertrouwen erop dat we, juist door minder stilstaande en rijdende auto's toe te staan en selectief te zijn, er in slagen om de toegankelijkheid voor mindervaliden, de logistiek en nood- en hulpdiensten te verbeteren.



### **GESPREK MET DE STAD**

Hoe verplaatsen we ons in 2040? Hoe ziet de stad er dan uit? Hoe kan Amsterdam mooi, toegankelijk, leefbaar, veilig en schoon zijn in 2040? En wat moeten we daarvoor in 2025 al gedaan hebben? We maken een agenda met een toekomstperspectief, plannen voor de korte en lange termijn, concrete maatregelen en innovaties.

Vanaf februari tot mei 2019 vindt het gesprek met de stad plaats voor deze Agenda Amsterdam Autoluw. Er is veel kennis in de stad en het bruijt van de ideeën. Die moeten we goed kennen en benutten. Onze oproep aan u, de Amsterdammers, is om mee te praten over hoe we er samen voor zorgen dat we kunnen blijven genieten van deze mooie stad. We organiseren inspiratiesessies in de stadsdelen, stedelijke conferenties, internationale bijeenkomsten en expertmeetings. Ook online wordt een platform ingericht om mee te praten en mee te denken. Meld u alvast aan om op de hoogte te blijven en mee te denken via [www.amsterdam.nl/autoluw](http://www.amsterdam.nl/autoluw).