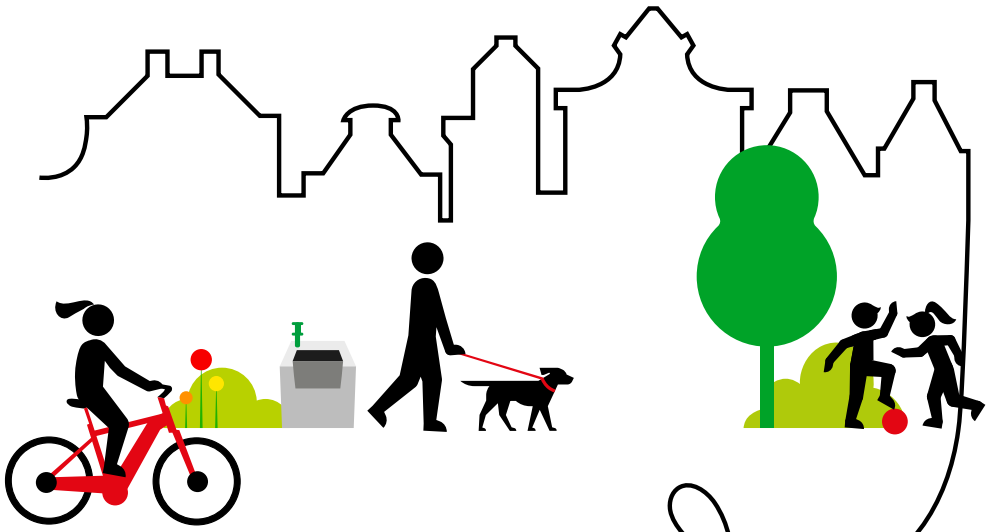
Gemeente Amsterdam

Terugkijken op 8 jaar Amsterdam Autoluw

Wat leverde investeren in meer ruimte voor voetgangers, fietsers, groen, veiligheid en leefbaarheid de stad op?



Gemeente Amsterdam
Verkeer & Openbare Ruimte
oktober 2024

Inhoud



Voorwoord | 4



1715

Terugblik
1715: een parkeervrije hoofdstad | 6



1960

Terugblik
Amsterdam vol auto's vanaf de jaren '60 | 7



2015

Start
Start Uitvoeringsagenda Mobiliteit | 8



2016

Herinrichting openbare ruimte
Muntplein | 9



2016

Meer ruimte en veiligheid voor de fietser
Start aanleg Fietsstraat 7km | 10



2018

Transformatie Centraal Station
Van plannen naar werkelijkheid | 11



2019

Meer ruimte, minder parkeervakken
Aantal herbestemde parkeerplaatsen | 12



2020

Meer ruimte, minder parkeervakken
Aantal herbestemde parkeerplaatsen | 12



2021

Deelvervoer campagne 2021
Blij dat ik deel | 13



2021

P+R
Opening Zeeburg 3: 265 extra plekken | 13



2021

Deelvervoer
Probeeraanbod zorg en onderwijs | 14



2021

Meer ruimte, minder parkeervakken
Aantal herbestemde parkeerplaatsen | 15



2021

Deelvervoer
Elektrische biertruck | 16



2022

Herinrichting openbare ruimte
Nieuwezijds Voorburgwal | 17



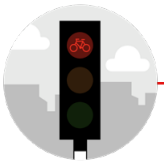
2021

Parkeergarage
Opening Vijzelgrachtgarage | 19



2023

Meer ruimte, minder parkeervakken
Aantal herbestemde parkeerplaatsen | 21



2023

VRI
Beter geregelde verkeerslichten | 26



2023

Herinrichting openbare ruimte
Kinkerstraat | 30



2023

Herinrichting openbare ruimte
Van Woustraat | 34



2023

Veiligheid
Van 50 naar 30 km: experiment flitspalen | 36



2024

Parkeergarage
Opening parkeergarage Marnix | 38



2024

Een nieuwe koers met nieuwe keuzes
Amsterdam maakt ruimte | 40

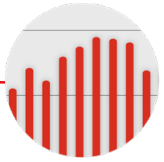


Colofon | 43



2023

Deelvervoer campagne 2023
Blij dat ik deel | 20



2023

Deelvervoer
Groei in aanbod en gebruik | 23



2023

Openbaar vervoer
OV toegankelijke haltes | 28



2023

Onderzoek in de Weesperstraat
Wat leverde de pilot Weesperstraat op voor de stad? | 31



2023

Herinrichting openbare ruimte
Herengracht | 35



2023

Meer veiligheid voor scholieren
Schoolstraten | 37



2024

Meer ruimte en veiligheid voor de fietser
Fietsstraat 7km | 39



2025 →

Vooruitkijken
Netwerk van de toekomst | 41

Voorwoord

Minder van het een, meer van het ander

Meer ruimte, meer groen, meer Amsterdam. De meeste mensen denken bij autoluw aan minder auto's. Ik denk juist aan meer ruimte, meer groen, meer Amsterdam. De afgelopen jaren hebben we met de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en de Agenda Amsterdam Autoluw de onbetwiste, dominante plek van de auto in de stad ter discussie durven stellen.

Wat door velen bij aanvang steevast aangeduid werd als 'autootje pesten' en 'ambtelijke waanzin', is inmiddels uitgegroeid tot een omarmd gedachtegoed. Een terugkeer naar een Frans Halsbuurt vol met geparkeerde auto's is niet meer denkbaar. Een groene oase midden op de Nieuwezijds Voorburgwal, een bijna complete fietsstraat en een Muntplein zonder auto's; Amsterdammers weten inmiddels niet beter.

Een stap die onherroepelijk leidt tot scherpe keuzes. We hebben letterlijk en figuurlijk niet meer de ruimte om iedereen te faciliteren. We moeten anders gaan nadenken over wat we met de stad willen en hoe we ons daarin gedragen. We werken aan een stad waar verbondenheid centraal staat. Verbondenheid tussen mensen, ruimte en de ecologische omgeving. We werken aan een stad waar verbondenheid tussen mensen, ruimte en de ecologische omgeving centraal staat.

> **We werken aan een stad waar verbondenheid tussen mensen, ruimte en de ecologische omgeving centraal staat.**

Visuele terugblik

In dit document kijken we terug op wat er in de afgelopen jaren met Agenda Amsterdam Autoluw is ontwikkeld en bereikt. Aan de hand van een aantal belangrijke projecten en behaalde resultaten die we op een tijdlijn plaatsen, laten we zien hoe we meer ruimte creëren in de stad.



Joyce Zwaan
Programmamanager
Agenda Amsterdam Autoluw

Hoofddoelen toegelicht

Elk project in de tijdlijn draagt bij een één of meerdere doelen uit de Agenda Amsterdam Autoluw.
Dit is gemakkelijk terug te zien door de gekleurde bolletjes in de tijdlijn. Hieronder een korte uitleg.

Meer ruimte voor alternatieven
Amsterdam creëert ruimte voor meer lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Met bredere stoepen, meer ruimte voor de fietser dankzij mooie en comfortabele fietsroutes en aantrekkelijker openbaar vervoer. De toename van deelauto's in de buurt, P+R plaatsen, hubs en deelfietsen bij OV- haltes wordt gefaciliteerd, zodat bewoners en bezoekers moeiteloos overstappen op een ander vervoermiddel.

Verkeersveiliger
Bij de (her)inrichting van straten richten we ons op de kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers). We kiezen voor lagere maximumsnelheden en verbeteren zo de verkeersveiligheid in de stad.

Inclusiever
Een toegankelijke stad betekent dat iedereen mee kan doen en iedereen van A naar B kan komen: mensen met een beperking, grote gezinnen, mensen met royaal budget of met een kleine beurs. De stad moet bereikbaar blijven voor werkende mensen die voor hun werk niet zonder voertuig kunnen. Zo profiteert iedereen van de autoluwe stad.

Meer ruimte voor voorzieningen
Een stad functioneert voor een belangrijk deel dankzij allerlei onmisbare voorzieningen op straat: ondergrondse afvalcontainers, parkeerplekken voor fietsen en scooters, oplaadpalen voor elektrische voertuigen en laad- en losplekken.
Meer ruimte voor stadslogistiek – over land en over water - draagt bij aan een rustig en aantrekkelijk straatbeeld en een aangename openbare ruimte.

Meer ruimte voor verblijven
De openbare ruimte is de woonkamer van de Amsterdammer, maar ook het visitekaartje van de stad voor bezoekers. Dit vraagt letterlijk om meer vrije ruimte voor ontspanning en ontmoeting in een aantrekkelijke en groene stad.

Schonere lucht en geluidshinder
Amsterdam neemt maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Minder verkeer op fossiele brandstoffen toelaten zorgt voor schonere lucht en minder geluidsoverlast.

1715

Terugblik

Een parkeervrije hoofdstad

Al eeuwen een drukke stad

Eeuwen lang was het beeld in Amsterdam (ongeveer) hetzelfde: Een drukke stad waarin schuiten af en aanvoeren met hun goederen, die vervolgens met paarden & wagen en kruiwagens verder de stad in worden verspreid. Ook de VOC-pakhuizen worden direct vanuit het water bevoorraad. Klanten kwamen tot op de schuiten direct vanaf de kade.

Op de illustratie hieronder zien we de Prinsengracht, ongeveer 300 jaar geleden.



Bron: Stadsarchief Amsterdam / Schenk, Leonardus (1696-1767), Schenk, Jan (1698-1752), Rademaker, Abraham (1675-1735)

1960

Terugblik

Amsterdam vol auto's vanaf de jaren '60

We nemen een sprong in de tijd: vanaf begin twintigste eeuw is de auto in opkomst. Het stadsbeeld verandert langzamerhand. Rond 1960 wordt alles echt anders.

In het centrum waren alle bestemmingen van oudsher lopend te bereiken, maar in de tweede helft van de twintigste eeuw worden uitbreidingswijken gebouwd. De dagelijkse reisafstand voor veel mensen wordt hierdoor langer. De auto is het antwoord op deze mobiliteitsvraag. Het autoverkeer neemt hierdoor stevig toe en krijgt steeds meer ruimte in de stad. Ook op de grachten: de strook langs het water verandert in een parkeerstrook. De pleinen als de Beursplein en het Koningsplein staan vol geparkeerde auto's.



Rokin, 1961

Bron: Stadsarchief Amsterdam / Schaap, C.P.



Nes, 1972

Bron: Stadsarchief Amsterdam / Oppenheim, G.L.W.



Mr. Visserplein, 1971

Bron: Stadsarchief Amsterdam



Beursplein, 1980

Bron: Stadsarchief Amsterdam / Arsath Ro'is, J.M.



Leidseplein, 1972

Bron: Stadsarchief Amsterdam

2015

Start

Start Uitvoeringsagenda Mobiliteit

Op 30 september 2015 stelt de Amsterdamse gemeenteraad de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (UAM) vast. Met de UAM wil Amsterdam meer ruimte creëren op straat, doorstroming op belangrijkste routes bevorderen en de stad beter verbinden met de regio.

Meer ruimte

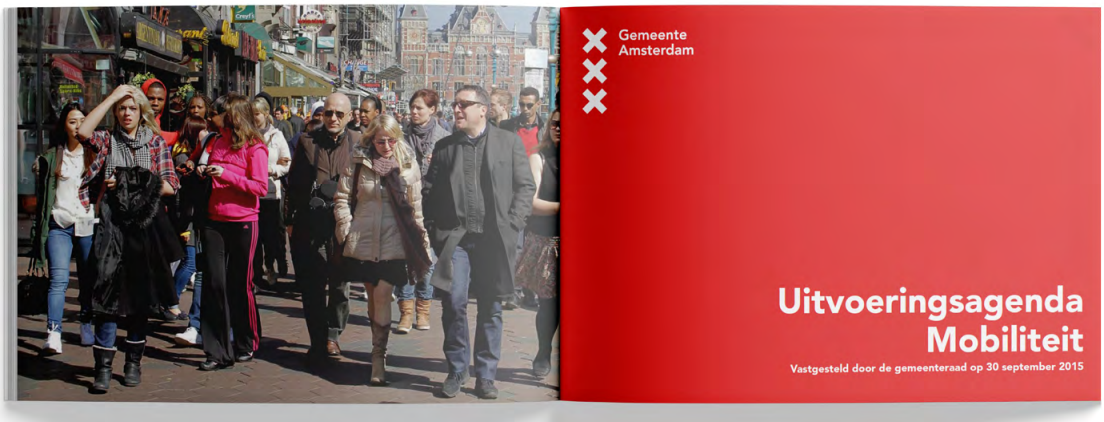
Meer openbare ruimte op plekken waar het wringt, met name in het centrumgebied.

Doorstroming op de belangrijkste routes

Elk vervoermiddel krijgt de ruimte op een aantal geschikte routes zodat de doorstroming van alle vervoerwijzen verbetert.

Verbinden van de stad

Binnen Amsterdam en in de regio verbinden we de verschillende (nieuwe en bestaande) gebieden goed met elkaar.



Het succes van de UAM heeft de weg geplaveid voor het opstellen van de Agenda Amsterdam Autoluw (AAA): een agenda met maatregelen, onderzoek en pilots om de stad bereikbaar en aantrekkelijk te houden. De Agenda Amsterdam Autoluw werd in januari 2020 vastgesteld door de raad, als onderdeel uit het coalitieakkoord 2018 – 2022.

Meer over de doelen van deze Agenda lees je in het voorwoord.

2016

Terugblik

Voetgangers en fietsers krijgen de ruimte op Muntplein

Op 2 november 2016 startte één van de meest verstrekkende ingrepen van de laatste jaren: operatie Muntplein, waarbij camera's werden ingezet voor handhaving. Camerahandhaving werd nog niet eerder gedaan op dit soort wegen. Een spannend moment dus, ook omdat er veel gesprekken en onderzoek aan vooraf gingen.

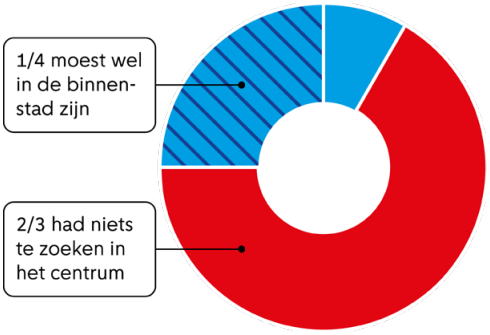
Het bleek een succes: fietsers en voetgangers kregen meer ruimte, het aantal auto's op het plein daalde zonder een verslechtering van de doorstroming. Bewoners van de binnenstad waren in meerderheid tevreden. Zij ervaarde minder geluidsoverlast en waren positief over de afname van het verkeer.

Hoofddoelen:

- Meer ruimte voor bedrijven
- Schonere lucht en geluidshinder
- Meer ruimte voor voorzieningen
- Verkeersveiliger
- Meer ruimte voor alternatieven
- Inclusiever

Kentekenonderzoek gaf de doorslag

Jarenlang werd er gesproken over de verkeerssituatie op het Muntplein maar nooit leidden de gesprekken tot maatregelen. Het kentekenonderzoek dat voorafgaand aan de maatregelen werd uitgevoerd, gaf de doorslag. Uit een kentekenonderzoek met camera's bleek dat twee derde van de auto's niets te zoeken had in het stadscentrum. Slechts een kwart van de auto's in het onderzoek bleek in de binnenstad zelf te moeten zijn: laad- en losverkeer, vergunninghouders en taxi's.



Welke maatregelen werden genomen?



De meest in het oog springende maatregel was de **afsluiting van de kop van de Vijzelstraat**, tussen het Muntplein en de Reguliersdwarsstraat.



De Amstel aan de westzijde werd vanaf de Blauwbrug **eenrichtingsverkeer richting de Dam.**



Daarnaast werd **het Singel tussen het Spui en de Heiligeweg autovrij** gemaakt. Tussen de Heiligeweg en de Munt zijn auto's alleen nog welkom als ze de parkeergarage onder de Kalvertoren als bestemming hebben.

2016

Meer ruimte en veiligheid voor de fietser

Start aanleg Fietsstraat 7km

Om meer ruimte te bieden aan fietsers en openbaar vervoer, wordt een 7 kilometer lange doorlopende fietsroute gecreëerd op delen van de Binnenring.

Hiervoor startten we in 2016 met de pilot Fietsstraat op de Sarphatistraat tussen de Weesperstraat en het Alexanderplein. De pilot - waarbij de fiets het straatbeeld domineert en de auto te gast is - bleek een succes en werd in 2018 omgezet naar een definitieve situatie.

Hoofddoelen:

- Schonere lucht en geluidshinder
- Verkeersveiliger
- Meer ruimte voor alternatieven



2018

Transformatie Centraal Station

Transformatie Centraal Station: van plannen naar werkelijkheid

Al sinds 1996 werden er veel plannen gemaakt om het gebied rondom het station Amsterdam Centraal te transformeren naar een prettige omgeving voor alle type reizigers die elkaar in het drukbezochte gebied kruizen. Vanaf 2002 gingen de eerste projecten in de openbare ruimte daadwerkelijk van start. Nu, ongeveer 20 jaar later, zijn de meeste plannen uitgevoerd en heeft het gebied een metamorfose ondergaan.

Hoofddoelen:

- Meer ruimte voor bedrijven
- Schonere lucht en geluidshinder
- Verkeersveiliger

Wanneer we alle veranderingen in het gebied in detail laten zijn we nog wel even bezig, daarom ontwikkelden we een animatie waarin we de transformatie op hoofdlijnen in beeld brengen:



2019

Meer ruimte, minder parkeervakken

Aantal herbestemde parkeerplaatsen

Een van de ambities uit de Agenda Autoluw is om voor het einde van 2025 7.000 tot 10.000 parkeerplekken te herbestemmen. We herbestemmen parkeerplekken om meer ruimte te creëren voor lopen, fietsen, fietsparkeren en groen.

In **2019** kregen **1.212** parkeerplaatsen een andere invulling en zijn dus niet meer beschikbaar om te parkeren.

Hoofddoelen:

- Meer ruimte voor bedrijven
- Meer ruimte voor voorzieningen
- Verkeersveiliger
- Meer ruimte voor alternatieven
- Inclusiever



2020

Meer ruimte, minder parkeervakken

Aantal herbestemde parkeerplaatsen

In **2020** zijn parkeerplaatsen herbestemd. **1.246** parkeer-plaatsen kregen een andere invulling, deze zijn dus niet meer beschikbaar om te parkeren. Zo dragen we bij aan een leefbare stad.

Meer over het herbestemmen van parkeerplaatsen lees je op deze pagina.

2021

Deelvervoer campagne 2021

Blij dat ik deel

Deelvervoer campagne met focus op de belangrijkste voordelen

In 2021 focust de campagne deelvervoer op het onder de aandacht brengen van de belangrijkste voordelen van het gebruik van deelauto's, deel(bak)fietsen en deelscooters:

- Meer keuze, meer vrijheid.
- Geen bezit, geen gedoe.
- Snel en beter bereikbaar.
- Meer ruimte op straat.



Hoofddoelen:

- Schonere lucht en geluidshinder
- Meer ruimte voor alternatieven

2021

P+R

Opening Zeeburg 3: 265 extra plekken

In maart 2021 opende P+R Zeeburg III

Deze garage heeft 265 parkeerplaatsen en 16 elektrische laadplekken. Door de bezoekers van het centrum aan de randen van de stad te laten parkeren, verminderen we het autoverkeer in de stad.



Hoofddoelen:

- Meer ruimte voor bedrijven
- Schonere lucht en geluidshinder
- Meer ruimte voor voorzieningen

2021

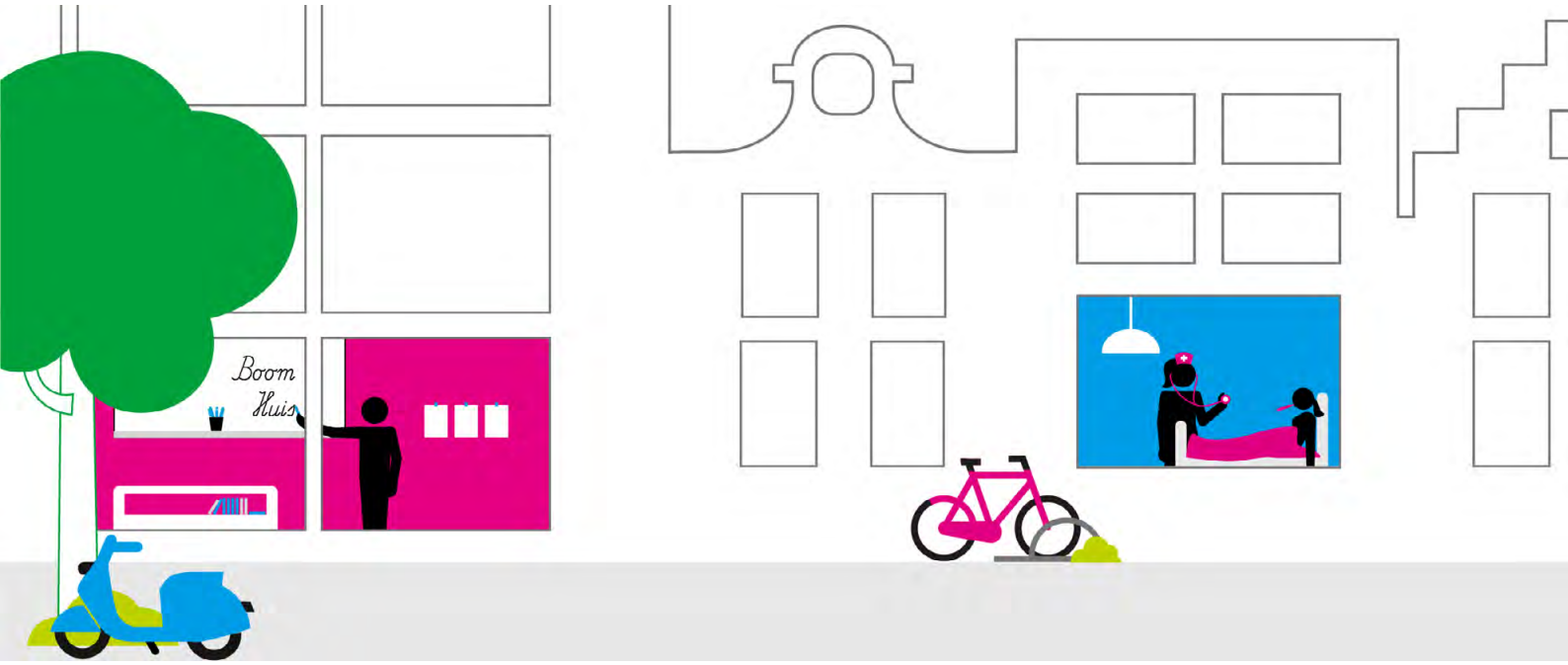
Deelvervoer

Probeeraanbod zorg en onderwijs

Door deelvervoer toegankelijker te maken voor bepaalde doelgroepen dragen we bij aan het verhogen van de mobiliteitsinclusiviteit. Tijdens de coronaperiode – met verminderd openbaar vervoer – is daarom een (probeer)aanbod voor leraren en zorgprofessionals ontwikkeld. Zij konden in de periode van september 2021 tot september 2022 kennismaken met de voordelen van deelfietsen en deelscooters.

Hoofddoelen:

- Schonere lucht en geluidshinder
- Meer ruimte voor alternatieven



Deze garage heeft 265 parkeerplaatsen en 16 elektrische laadplekken. Door de bezoekers van het centrum aan de randen van de stad te laten parkeren, verminderen we het autoverkeer in de stad.

De aanbieders stonden strategisch op OV-punten in de stad.

Het probeeraanbod bestond uit vouchers van in totaal €100 die binnen 2 maanden besteed moesten worden aan één of meerdere aanbieders van deelfietsen en deelscooters.

Deelauto's vielen niet onder de regeling, omdat Amsterdam het autogebruik voor dergelijke korte ritjes in de stad zo veel mogelijk wil beperken.

Voor wie is dit probeeraanbod?

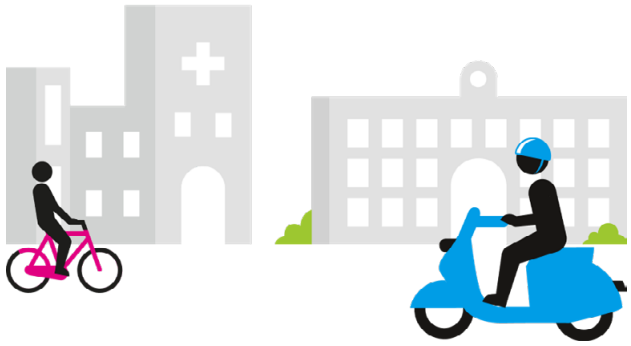
Deelnemers voldeden aan een aantal voorwaarden:

- Tenminste 1 dag per week werkzaam in Amsterdam in het onderwijs (primair onderwijs, voortgezet onderwijs en (voortgezet) speciaal onderwijs) als leerkracht, onderwijsondersteuner of directie, óf
- Tenminste 1 dag per week werkzaam in Amsterdam in de zorg (ziekenhuis, verpleging en verzorging, eerstelijnszorg, gehandicaptenzorg, geestelijke gezondheidszorg, thuiszorg, jeugdzorg en welzijn), ongeacht de functie.

Uitkomsten proef: ziekenhuizen en zorgcentra kansrijke locaties voor aanbod

De gemiddelde deelvervoergebruikers in Amsterdam zijn (relatief) jonge mannen. Echter, we zagen dat dit probeeraanbod voor leraren en zorgverleners ervoor heeft gezorgd dat een grotere en bredere groep gebruik maakte van deelvervoer; in de proef maakten overwegend vrouwen en mensen ouder dan 35 jaar ritten op de deelvoertuigen.

Door de proef zijn ziekenhuizen en zorgcentra als kansrijke locaties voor het aanbod van deelvervoer bij de gemeente en aanbieders in beeld gekomen.



2021

Meer ruimte, minder parkeervakken

Aantal herbestemde parkeerplaatsen

Een van de ambities uit de Agenda Autoluw is om voor het einde van 2025 7.000 tot 10.000 parkeerplekken te herbestemmen. We herbestemmen parkeerplekken om meer ruimte te creëren voor lopen, fietsen, fietsparkeren en groen.

In **2021** kregen **1.531** parkeerplaatsen een andere invulling en zijn dus niet meer beschikbaar om te parkeren. Zo dragen we bij aan een leefbare stad.

Meer over het herbestemmen van parkeerplaatsen lees je op deze pagina.

Hoofddoelen:

- Meer ruimte voor bedrijven
- Meer ruimte voor voorzieningen
- Verkeersveiliger
- Meer ruimte voor alternatieven



2021

Logistiek

Elektrische biertruck

Logistiek is cruciaal voor het functioneren van de groeiende stad, maar heeft ook veel invloed op de leefbaarheid. De bevoorrading van Amsterdam en verkeersveiligheid, bereikbaarheid en luchtkwaliteit zitten elkaar steeds meer in de weg.

Hoofddoelen:

- Schonere lucht en geluidshinder
- Verkeersveiliger

In juni 2021 presenteerde Amsterdam daarom een samenwerkingsakkoord met verschillende vervoersbedrijven en zij lanceerden het samenwerkingsplatform Logistiek020, met als gezamenlijk doel:



Lichter vervoer toe te laten, met verlagen van de belasting van kades en bruggen als gevolg



De stad **schoner** te maken, door het verkleinen van de impact op de luchtkwaliteit



Slimmer te werk te gaan, door het bereikbaar houden van de drukke stad



De stad **veiliger** te maken door het verbeteren van de verkeersveiligheid

In dit akkoord staan heldere afspraken over verbetering van de verkeersveiligheid, de bescherming van kades en bruggen, de zero-emissie zone voor vracht- en bestelverkeer dat vanaf 2025 van kracht is, meer leefruimte en schone lucht voor bewoners van de binnenstad.

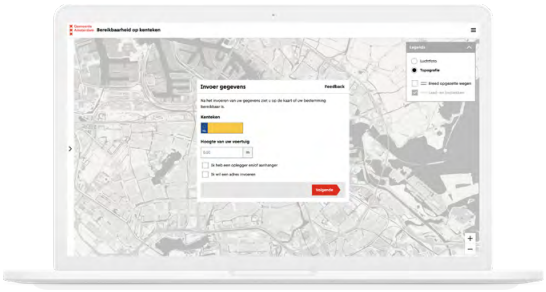
Acht elektrische biertrucks

Een mooi voorbeeld van samenwerking tussen bedrijfsleven en de stad: sinds 7 juli bevoorraad bierbrouwer Heineken cafés in de Amsterdamse binnenstad met de allereerste elektrisch aangedreven tankbiertrucks ter wereld.

De trucks zijn een stuk lichter dan hun voorgangers en voldoen aan de norm van maximaal 7.5 ton om kades en bruggen te beschermen. Met acht elektrische tankbiertrucks draagt Heineken bij aan het schoner en geluidsarmer maken van het Amsterdamse wagenpark.



Interactieve bereikbaarheidskaart



Het slimmer laten rijden van het vrachtverkeer gebeurt sinds oktober 2021. Toen ging de interactieve bereikbaarheidskaart Amsterdam online. De digitale kaart helpt vervoerders in Amsterdam hun bestemming te bereiken zonder om te hoeven rijden of vast te lopen in het overige verkeer.

Door het grote aantal vrachtwagens en bestelauto's in de stad zo efficiënt mogelijk te laten rijden, wordt de publieke ruimte zo min mogelijk belast en kunnen andere verkeersstromen beter gebruik maken van de stad.

2022

Herinrichting openbare ruimte

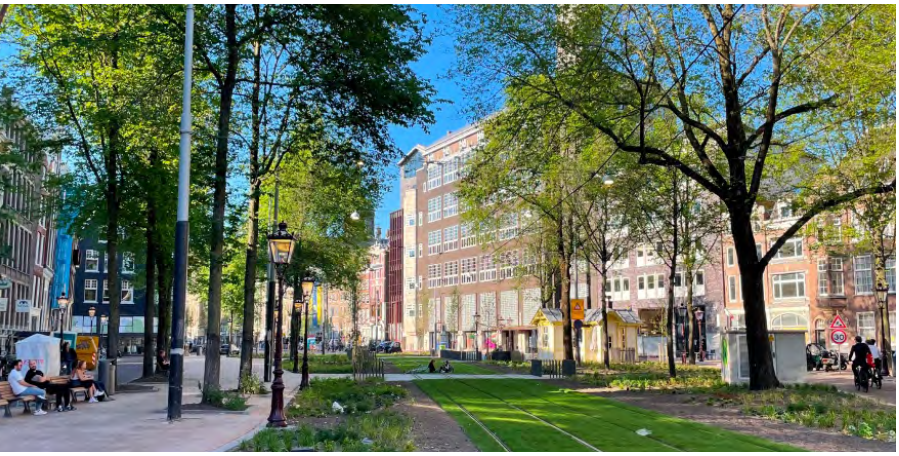
Nieuwezijds Voorburgwal

In juli 2022 werd de nieuwe inrichting van de Nieuwezijds Voorburgwal – van de Paleisstraat tot het Koningsplein – opgeleverd.

Het resultaat van jaren hard werken mag er zijn: 68 minder parkeerplaatsen waardoor er ruimte is ontstaan voor bredere stoepen, ondergrondse afvalcontainers, een nieuw fietspad en fietsparkeren. Met ruim 20 extra bomen en het nieuwe 'Postzegelparkje' is de straat een stuk groener. Het parkje heeft een verlaagde speelplek met een waterpomp, waardoor het regenwater goed wordt afgevoerd.

Hoofddoelen:

- Meer ruimte voor bedrijven
- Schonere lucht en geluidshinder
- Meer ruimte voor voorzieningen
- Verkeersveiliger
- Meer ruimte voor alternatieven
- Inclusiever



Door het aangelegde tweerichtingen-fietspad tussen de Rosmarijnsteeg en het Spui is er een doorgaande fietsroute van het Centraal Station naar het Koningsplein. Tussen de Albert Heijn en het Paleis op de Dam én in het eerste stukje van de Raadhuisstraat zijn overal natuurstenen keien geplaatst. Hierdoor onstaat een soort plein en staat het Paleis nu echt op de Dam, omringd door hetzelfde natuursteen.

2022

Meer ruimte, minder parkeervakken

Aantal herbestemde parkeerplaatsen

Een van de ambities uit de Agenda Autoluw is om voor het einde van 2025 7.000 tot 10.000 parkeerplekken te herbestemmen. We herbestemmen parkeerplekken om meer ruimte te creëren voor lopen, fietsen, fietsparkeren en groen.

In **2022** kregen **1.396** parkeerplaatsen een andere invulling en zijn dus niet meer beschikbaar om te parkeren. Zo dragen we bij aan een leefbare stad.

Meer over het herbestemmen van parkeerplaatsen lees je op deze pagina.

Hoofddoelen:

- Meer ruimte voor bedrijven
- Meer ruimte voor voorzieningen
- Verkeersveiliger
- Meer ruimte voor alternatieven
- Inclusiever



2023

Parkeergarage

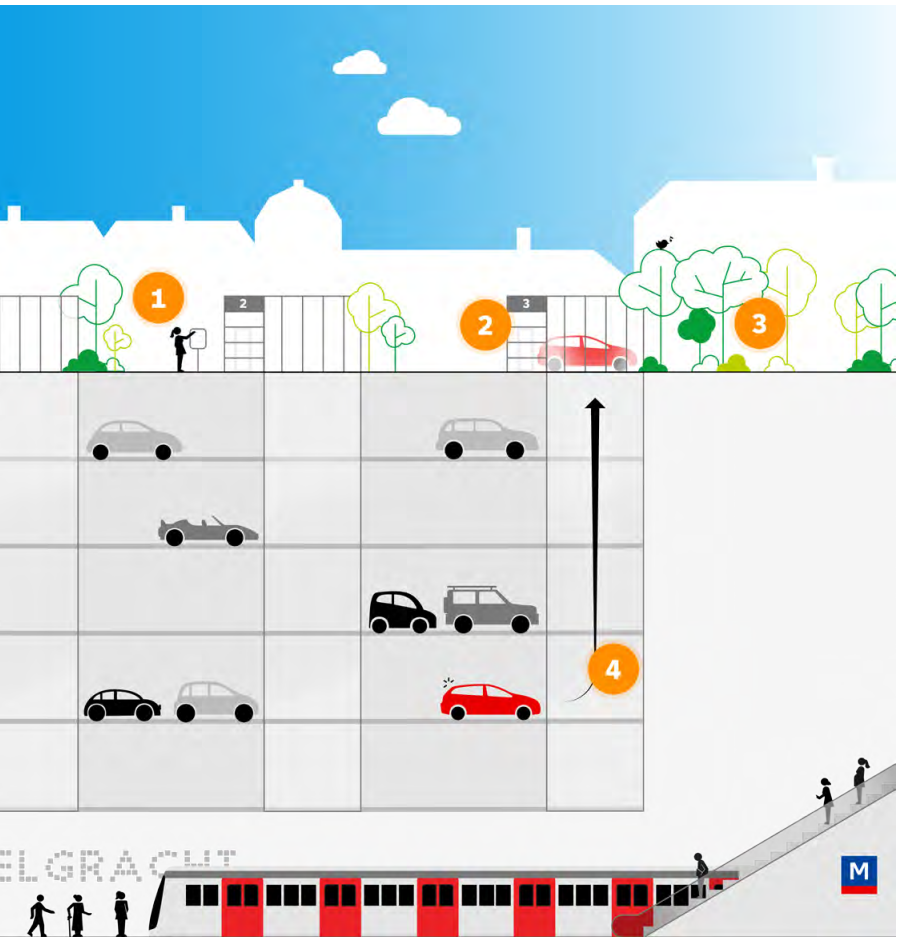
Opening Vijzelgrachtgarage

In 2023 opende de volledig automatische Vijzelgrachtgarage

Deze innovatieve parkeergarage heeft 270 parkeerplaatsen voor vergunninghouders en is volledig automatisch. Dat betekent dat de auto's automatisch vanuit één van de drie lifthuisjes op een ondergrondse parkeerplek geplaatst worden. En weer terug natuurlijk. Het verplaatsen van de geparkeerde auto's op straat naar de parkeergarage onder de grond geeft meer ruimte op straat voor groen, voetgangers, spelende kinderen en fietsers.

Hoofddoelen:

- Meer ruimte voor bedrijven
- Schonere lucht en geluidshinder
- Meer ruimte voor voorzieningen



1. **Ophalen van de auto**
   Bij het ophalen van de auto voert de vergunninghouder de pincode en het kenteken in en de auto verschijnt binnen enkele minuten in het toegewezen lifthuisje.

2. **De lifthuisjes**
   Vanuit 1 van de 3 lifthuisjes wordt de auto automatisch geparkeerd. Bij het ophalen verschijnt de auto weer in het toegewezen lifthuisje.

3. **Minder parkeerplekken op straat nodig**
   183 plekken op straat worden opgeheven. Die ruimte kan gebruikt worden voor bomen, groen, fietsen, spelen, etc.

4. **Garage is ondergronds en automatisch**
   Deze garage heeft 270 ondergrondse parkeerplaatsen en is volledig automatisch.

2023

Deelvervoer campagne 2023

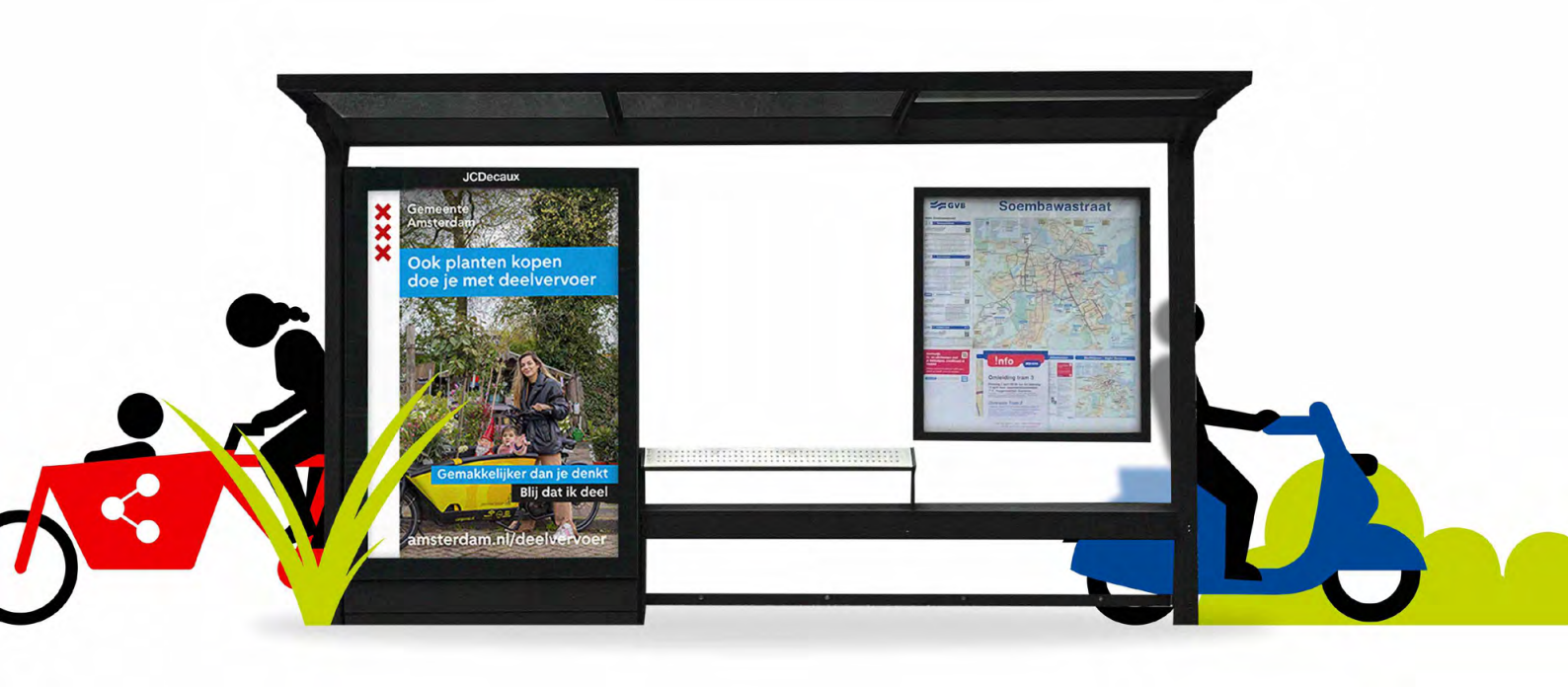
Blij dat ik deel

Deelvervoercampagne met focus op gedrag: structureler gebruik deelvervoer

De campagne van 2023 gaat qua gedragsdoel een stapje verder dan de voorgaande campagne en wil Amsterdammers die bekend zijn met deelvervoer aanzetten tot structureler gebruik van deelvervoer. Dat doen we door hen verhalenderwijs te inspireren tot het gebruik ervan. Echte gebruikerservaringen van voorstanders van deelvervoer vormen daarvoor de basis. Daarbij worden ook zoveel mogelijk voordelen over het voetlicht gebracht en drempels weggenomen.

Hoofddoelen:

- Schonere lucht en geluidshinder
- Meer ruimte voor alternatieven



2023

Meer ruimte, minder parkeervakken

Aantal herbestemde parkeerplaatsen

Openbare ruimte kan vaak maar voor één doeleinde worden benut

In 2019 werd ongeveer 11% van de Amsterdamse ruimte op straat in beslag genomen door geparkeerde auto's, die ook nog eens het grootste deel van de dag stil staan. In een steeds drukker wordende stad wringt dat steeds meer.

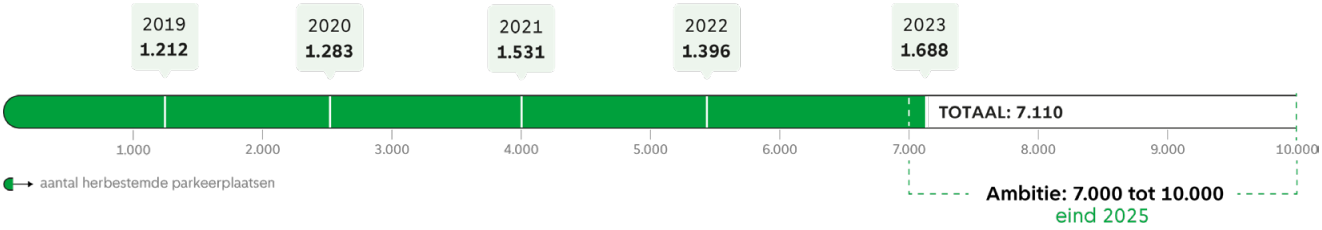
In 2019 is daarom de ambitie gesteld om in de periode tot en met 2025 7.000 tot 10.000 parkeerplaatsen op straat een andere bestemming te geven. Door parkeerplaatsen te herbestemmen creëren we meer ruimte voor bewoners, voetgangers, spelende kinderen en groen.

Hoofddoelen:

- Meer ruimte voor bedrijven
- Meer ruimte voor voorzieningen
- Verkeersveiliger
- Meer ruimte voor alternatieven
- Inclusiever

Ondergrens van de ambitie bereikt

Na vijf jaar hebben eind 2023 7.110 parkeerplaatsen een andere invulling gekregen. Hiermee is de onderkant van de ambitie al behaald! Om een idee te geven van hoeveel ruimte 7.110 parkeerplaatsen is en het iets meer tot leven te brengen: dit is een oppervlakte van 21,3 voetbalvelden.



Herbestemming creëert ruimte voor diverse baten

Hieronder is te zien hoe de baten in de afgelopen vijf jaar zijn verdeeld onder de herbestemde parkeerplaatsen:



3.542x
Herinrichting



904x
Fietsparkeren



789x
Maatregelen, bruggen & kademuren



451x
Woningbouw



447x
Vergroening



212x
Verkeersveiligheid / veilig oversteken



171x
Meer loopruimte



151x
Afvalcontainers



136x
OV: doorstroming en toegankelijke haltes



82x
Fietsinfra



48x
Rain proof



47x
Service voorzieningen



442x
Touringcarhalte



19x
Deelmobiliteit

Voorkomen dat de parkeerdruk te ver toeneemt

Als we te veel parkeerplaatsen herbestemmen, kan dat leiden tot parkeerproblemen en de leefbaarheid schaden. Om dit te voorkomen, hebben we ervoor gezorgd dat de parkeerdruk – dat betekent het percentage bezette parkeerplaatsen - niet hoger is dan 90% per buurt. In gebieden waar de parkeerdruk al boven de 90% ligt, hebben we parkeerplaatsen alleen herbestemd wanneer we aanvullende maatregelen hebben getroffen om te voorkomen dat de druk verder zou toenemen.

Dit hebben we gedaan door:

- vergunninghouders en bezoeker gebruik te laten maken van parkeergarages;
- het verlagen van het vergunningplafond, met halfjaarlijkse stappen van 1.1%.



Blik terug en vooruit

De afgelopen jaren laten zien dat we door middel van het inzetten van onbenutte parkeerplaatsen, het verlagen van vergunningplafonds en het inzetten van parkeergarages parkeerplaatsen op straat een andere bestemming kunnen geven, zonder parkeerproblemen te veroorzaken.

We zien dat de druk op de ruimte nog steeds hoog is. We gaan daarom door om de ambitie, 10.000 herbestemde parkeerplaatsen, te halen.

2023

Deelvervoer

Groei in aanbod en gebruik

Amsterdam groeit. Tegelijk creëert Amsterdam meer ruimte voor een leefbare stad. Daarom zet de stad al jaren in op minder auto's en stimuleert het deelvervoer als alternatief voor de privéauto. In 2020 is het Programma Deelmobiliteit opgezet om de ontwikkeling van deelvervoer in Amsterdam te versnellen.

Hoofddoelen:

- Meer ruimte voor bedrijven
- Schonere lucht en geluidshinder
- Meer ruimte voor voorzieningen
- Meer ruimte voor alternatieven

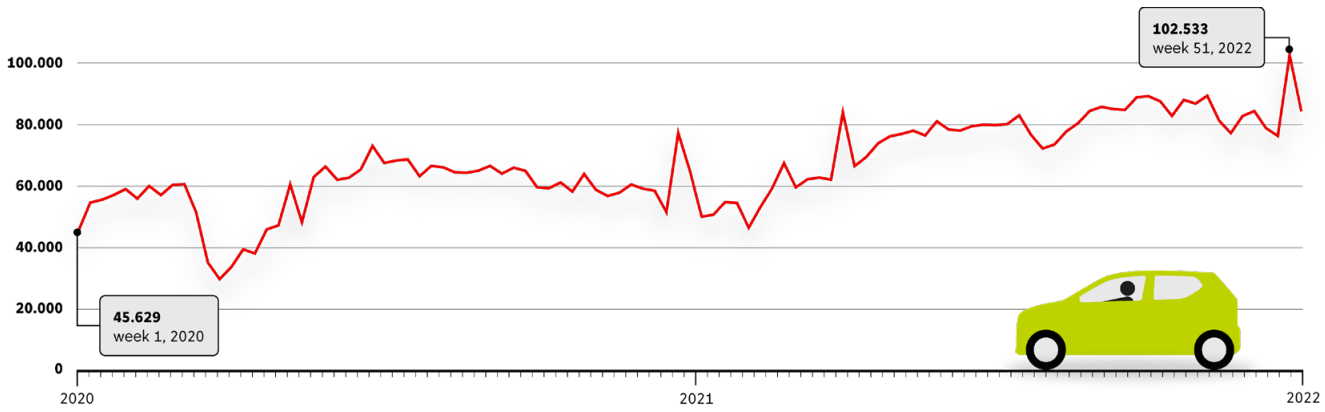
Het Programma Deelmobiliteit is verbonden aan het Programma Autoluw en werkt nauw samen met andere programma's zoals Smart Mobility, Hubs en het Operationeel Team Laadinfra. De gemeente zet in op verschillende soorten deelvervoer. Zie hieronder de bevindingen per soort voertuig.

Meer aanbod

Amsterdam telde begin 2023 1.650 free-floating of zone-floating deelauto's en bijna 1.300 deelauto's met een vaste standplaats. Begin 2020 waren dat 250 free-floating of zone-floating deelauto's en 750 deelauto's met een vaste standplaats. Een flinke groei in drie jaar tijd dus.

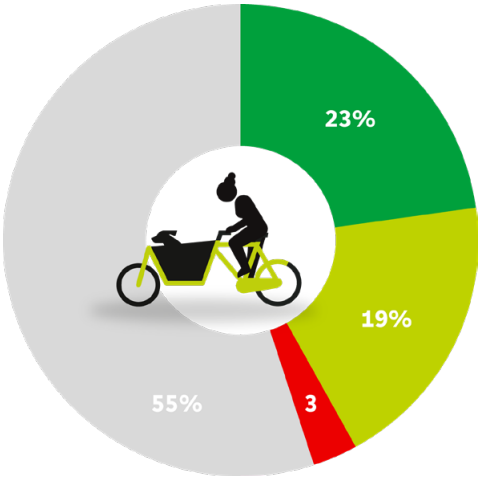
Convenant met aanbieders deelvervoer

Er werd intensief samengewerkt met de aanbieders Greenwheels, MyWheels, ShareNow, SIXT share, Diks Autodelen, GreenMobility, SnappCar en Check waarmee in 2021 een convenant werd afgesloten. Met het uitgangspunt van niche naar mainstream richtte het convenant zich onder andere op het substantieel laten groeien van het aantal deelauto's en spreiden van het aanbod; met name in gebieden als Noord, Zuidoost en Nieuw-West. De gemeente ontving vanwege de groei van het aantal deelauto's in de stad 2020 uit handen van Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, en Natuur & Milieu de Autodeel Award.



Cityhoppen met deelauto's

Voor deelautogebruikers werd in 2020 met intercity carsharing een aantrekkelijker alternatief voor de privéauto geboden. SIXT share, één van de free-floating-aanbieders, nam het initiatief tot intercity carsharing dat interstedelijk autodelen betekent. Deelautoritten die zijn gestart in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag of Utrecht konden vanaf dat moment in één van de andere steden worden beëindigd.



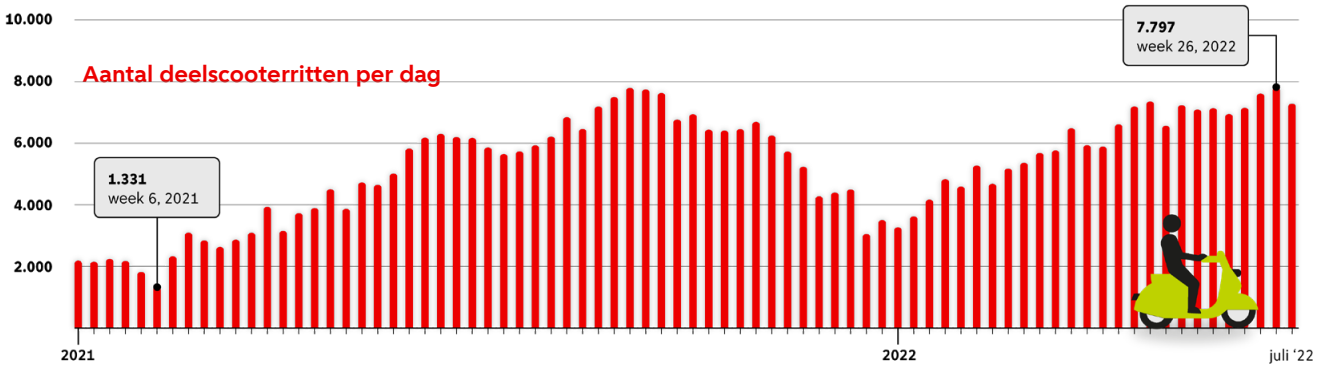
- Het aantal voertuigen dat ik bezit is reeds verminderd
- Ik overweeg het aantal voertuigen dat ik bezit te verminderen
- Ik heb nieuwe voertuigen aangeschaft of overweeg nieuwe voertuigen aan te schaffen
- Het heeft geen invloed

Minder voertuigbezit door deelbakfietsen

Het gebruik van de deelbakfiets blijkt van invloed op het aantal voertuigen die de deelbakfietsgebruikers bezitten. Iets minder dan een kwart van de deelbakfietsgebruikers stelde dat ze door de deelbakfiets minder andere voertuigen bezitten. Nog eens 19% van de respondenten gaven aan dat zij 'het aantal voertuigen in bezit' nog verder wil verminderen. Dit duidt op een positief effect: minder voertuigbezit leidt tot minder parkeerdruk en dus meer ruimte op straat.

Deelscooter vermindert aantal autoritten

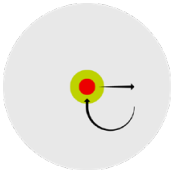
Steeds meer mensen wisten hun weg naar de deelscooter te vinden. Het aantal ritten per dag was van 3.000 in het najaar van 2020 gestegen naar rond de 6.000 in de zomer van 2021. De deelscooter werd een steeds aantrekkelijker vervoermiddel voor veel Amsterdammers en bezoekers.



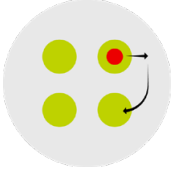
Locaties

Er werd continu gekeken naar de locaties van het aanbod van deelvervoer. Zoals efficiënte OV-haltes, P+R locaties, drukke gebieden of gebieden met (veel) werkzaamheden.

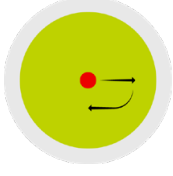
Elke aanbieder gebruikt zijn eigen systeem voor het ophalen en terugbrengen. Deelvoertuigen zijn vaak back-to-one, back-to-many of free-floating:



Back-to-one:
het voertuig moet worden terugbracht naar de locatie waar hij ook is opgehaald.



Back-to-many:
het voertuig mag worden ingeleverd bij een andere locatie dan de afhaallocatie.



Free-floating:
het voertuig mag worden geparkeerd op een willekeurige plek binnen een servicegebied (een aangegeven zone).

Deelfietsen gebruiken vaak een back-to-many systeem. Deelscooters werken met free floating. Ze zijn te vinden in het servicegebied en mogen overal in dat gebied teruggezet worden.

Er wordt gekeken naar de mogelijkheden om deelvervoer over de gemeentegrens te trekken. Een voorbeeld hiervan is hierboven besproken bij ‘Cityhoppen met deelauto’s’.



Handreiking deelmobiliteit en hubs in gebiedsontwikkeling

Amsterdam hanteert in steeds meer nieuwe gebiedsontwikkelingen een lage parkeernorm voor bewoners en bezoekers. Dat wil zeggen dat er weinig of geen parkeervergunningen worden uitgegeven, er minder parkeerplaatsen op straat zijn en inpandig moet worden geparkeerd. Op deze plekken kan deelvervoer uitkomst bieden. Daarvoor heeft de gemeente destijds een handreiking ontwikkeld. De handreiking gaat onder andere in op relevant beleid, verschillende soorten van deelvervoer en de mogelijkheden om mobiliteitshubs op te nemen in de plannen van een nieuw gebied.



2023

VRI

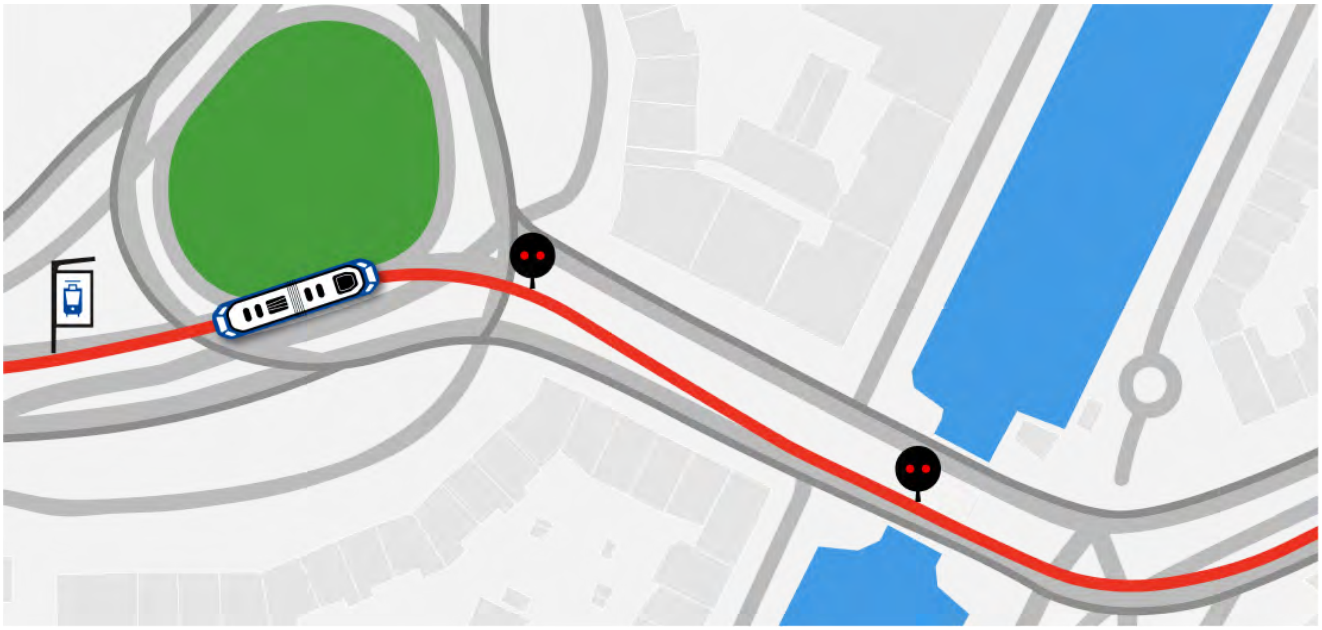
Beter geregelde verkeerslichten

De stad en het verkeer in de stad blijft veranderen. De verkeersregelingen spelen daar niet automatisch op in. Gevolgen hiervan zijn bijvoorbeeld lange wachttijden voor fietsers en voetgangers bij een kruispunt, tijdverlies voor het openbaar vervoer, onveilige situaties door roodlicht-rijders of aantasting van de leefbaarheid door verstopping van het verkeersnetwerk met sluipverkeer tot gevolg.

Hoofddoelen:

- Schonere lucht en geluidshinder
- Verkeersveiliger

De gemeente werkt continu aan het verbeteringen en up-to-date houden van de verkeersregelingen en ontwikkelde daarom een nieuwe aanpak waarbij de verkeerslichten in de stad steeds beter kunnen worden ingezet, oftewel geoptimaliseerd.





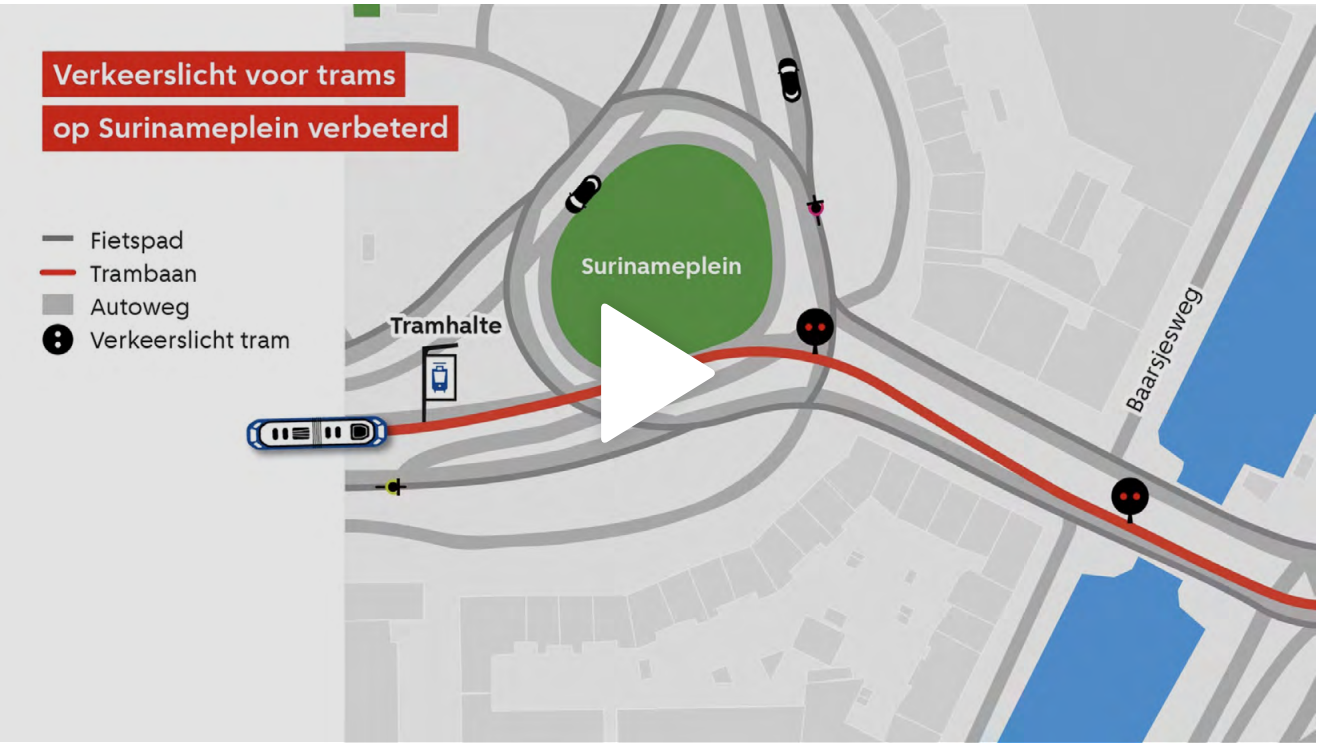
Optimaal functioneren van verkeerslichten

Met verschillende afdelingen ontwikkelde Amsterdam een methode om de data van ongeveer 400 verkeerslichten te benutten en zo lokaal verkeerssituaties te verbeteren. De data uit de meer dan 10.000 detectoren (zoals lussen op de weg en drukknoppen) en de informatie uit de verkeerslichten worden geanalyseerd in een speciaal daarvoor ontwikkelde database. Deze analyse laat zien welke kruispuntaanpassingen voor een gunstigere verkeerssituatie zorgen, aansluitend bij de ambities van Amsterdam. Een bijkomend positief effect is dat dankzij deze structurele analyse van de data storingen aan de verkeerslichten steeds eerder in beeld komen en dus sneller opgepakt worden door de dagelijks beheerder.

We laten twee voorbeelden zien van locaties waarbij aanpassingen aan de verkeerslichten voor een verbetering hebben gezorgd.

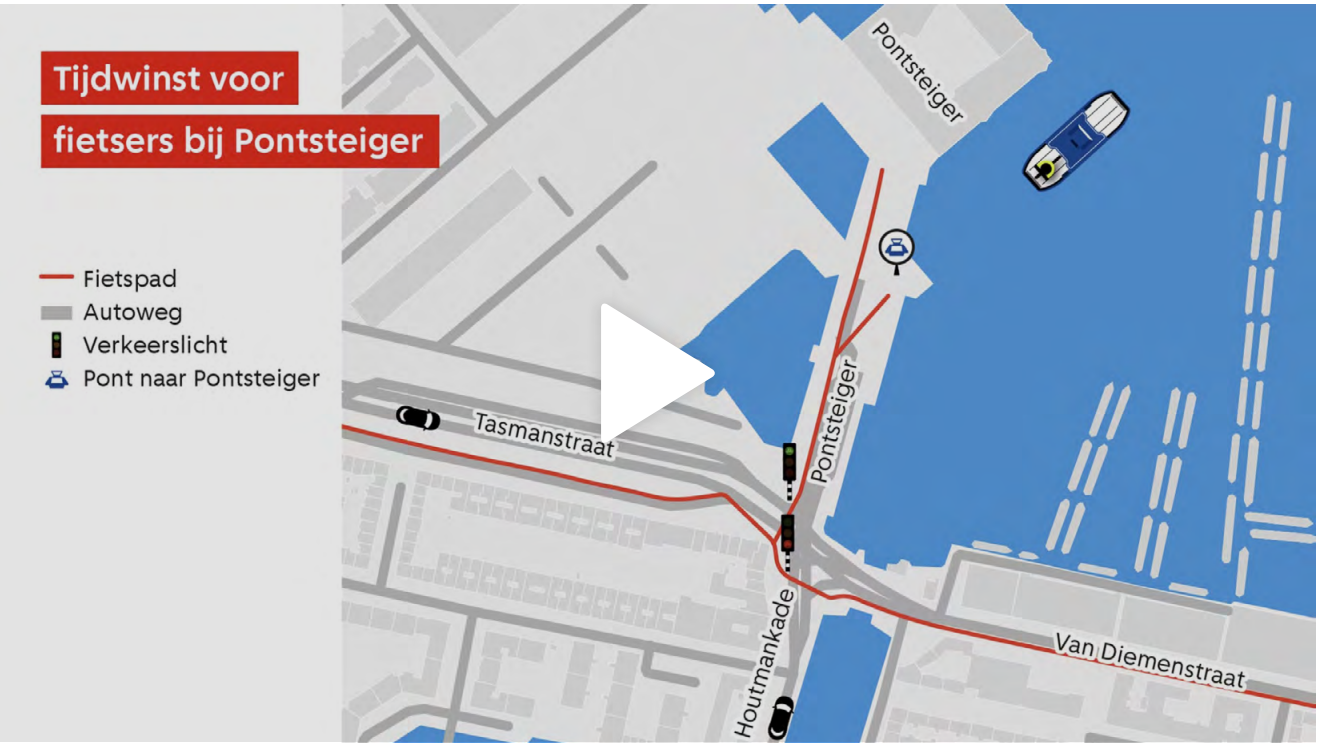
43 seconden maakt een enorm verschil op het Surinameplein

Op het Surinameplein is het verkeerslicht voor de tram aangepast. Dit levert een tijdwinst van 43 seconden per tramrit op, wat neerkomt op zo'n 5 uur per maand! Hiermee wordt voorkomen dat het andere verkeer op een tram staat te wachten die niet voorbijkomt. Bekijk hieronder de explanimation over deze situatie:



Tijdwinst voor fietsers op het kruispunt bij Pontsteiger

Op het kruispunt Pontsteiger, Houtmankade en Tasmanstraat zijn de verkeerslichten voor fietsers richting het centrum aangepast. Fietsers kunnen nu in één keer doorfietsen, dat scheelt ongeveer 30 seconden. En van deze tijdwinst hebben de andere weggebruikers geen last. Ook deze situatie leggen we uit in een explanimation:



2023

Openbaar vervoer

OV toegankelijke haltes

Amsterdam is van iedereen. Het openbaar vervoer is een goed alternatief als we het vervoer met de auto in de stad willen verminderen, maar dan moet het openbaar vervoer wel voor álle Amsterdammers en bezoekers toegankelijk zijn.

Hoofddoelen:

- Inclusiever

53 tram- en bushaltes zijn inmiddels toegankelijk gemaakt zodat mensen met een beperking de haltes ook kunnen gebruiken. Ook hebben alle Amsterdamse metrostations nu liften.

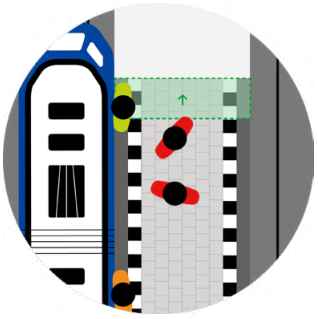
Wat maakt een (OV)halte toegankelijk?

Een toegankelijke halte moet aan een aantal eisen voldoen. De meeste bestaande OV-haltes in Amsterdam moeten volgens die standaarden worden aangepast. De benodigde aanpassingen lichten we hieronder toe:



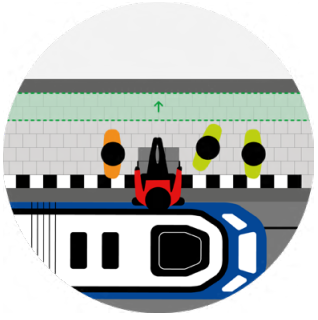
Verhogen

Door een tramhalte te verhogen komt de vloer van de tram op dezelfde hoogte te liggen als de halte. Rolstoelgebruikers hebben dan vaak geen plank meer nodig. Mensen die slecht ter been zijn of met een kinderwagen of rollator de tram in of uit willen hoeven geen grote stap omhoog of naar beneden te maken.



Verlengen

Het langer maken van de halte helpt te voorkomen dat mensen een verkeerde stap maken bij het in- en uitstappen bij het begin of einde van de halte. Een stuk veiliger dus.

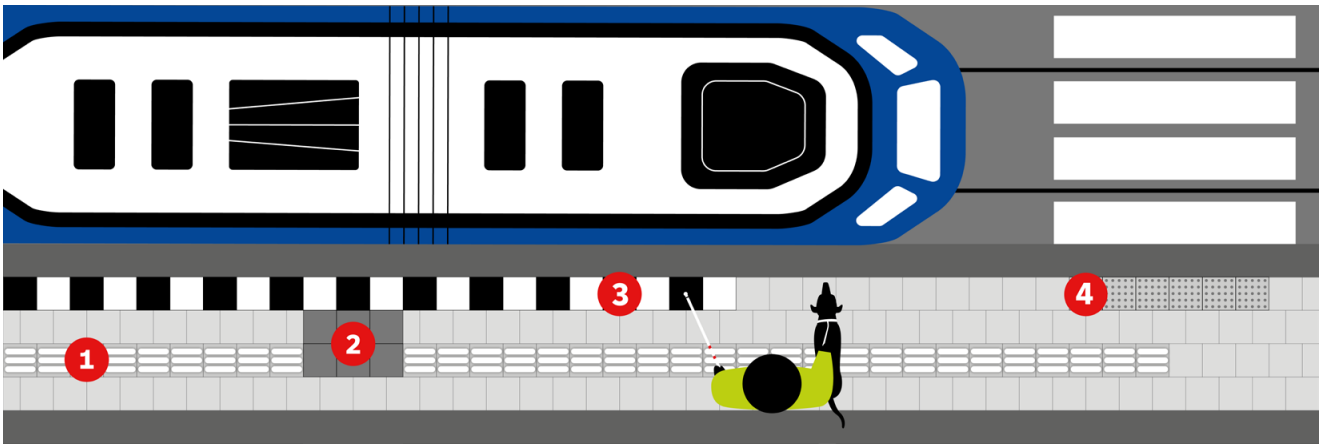


Verbreden

Het breder maken van een halte is handig zodat rolstoelgebruikers voldoende ruimte hebben om te kunnen draaien. Bij drukte is een bredere halte prettig voor iedereen, maar in het bijzonder voor mensen met een visuele beperking en rolstoelgebruikers. Zij hebben meer ruimte nodig.

Voelbare straattaal

Voor mensen met een visuele beperking zijn de verbeterde haltes goed aangesloten op de stoep (verhoogd). Ook zijn speciale ribbels op de vloer aangebracht, zodat ze de weg kunnen voelen en zo kunnen navigeren. Door kleurcontrast kunnen slechtzienden de haltes ook beter zien. Deze markeringen of geleidelijnen op de stoep vormen als het ware een voelbare straattaal.



1. Gidslijnen
Deze lijnen geven de looprichting aan

2. Instapmarkering
Als de tram stopt, bevinden de deuren zich op dit punt

3. Kleurcontrast tegels
Kleurverschil geeft de rand aan

4. Noppenvlak
Noppen geven het begin van het zebrapad aan

Een paar voorbeelden van de 53 haltes die toegankelijker zijn gemaakt:

- Tramhalte Rietlandpark is verlengd en verbreed
- Tramhalte Heemstedestraat is verbreed
- Tramhalte Kinkerstraat is verhoogd, verlengd en verbreed
- Tramhalte Weteringschans is verhoogd en verbreed

2023

Herinrichting openbare ruimte

Kinkerstraat

Flaneren kan weer in de Kinkerstraat

Auto's rijden in de heringerichte Kinkerstaat over de trambaan en 74 parkeerplaatsen zijn opgeheven. Daarmee is er meer ruimte voor voetgangers, fietsers, fietsparkeerplaatsen, bomen, bankjes en laad- en losvakken.



Hoofddoelen:

- Meer ruimte voor bedrijven
- Schonere lucht en geluidshinder
- Meer ruimte voor voorzieningen
- Verkeersveiliger
- Meer ruimte voor alternatieven
- Inclusiever

Er is een streetprint met het reliëf van klinkers aangebracht op het asfalt van de auto/trambaan. De uitstraling van klinkers draagt bij aan het autoluwe profiel van de straat. De tramhaltes op de kruisingen met de Jan Pieter Heijestraat en Ten Katestraat zijn samengevoegd tot één nieuwe toegankelijke halte. Ook zijn de verkeerslichten in dit gebied beter op elkaar afgesteld. Dit heeft een positief effect op de efficiëntie en veiligheid van het verkeer.

2023

Onderzoek in de Weesperstraat

Wat leverde de pilot Weesperstraat op voor de stad?

Van 12 juni tot 23 juli 2023 onderzochten we wat er op straat en in de directe omgeving gebeurde toen we de Weesperstraat overdag afsloten voor auto's.

Het doel van de proef was tweeledig. Ten eerste onderzochten we wat de voor- en nadelen zijn van het afsluiten van een doorgaande weg voor auto's. Ten tweede om te kunnen bepalen of een definitieve afsluiting van de Weesperstraat straks of later mogelijk is en past binnen de ambities van een autoluwe stad. De pilot richtte zich niet alleen op de verkeerseffecten maar ook op de effecten van luchtkwaliteit, geluidsoverlast en verkeersveiligheid.

Hoofddoelen:

- Meer ruimte voor bedrijven
- Schonere lucht en geluidshinder
- Verkeersveiliger

De pilot

Voordat we de resultaten bekijken, legt de onderstaande animatie eerst uit wat de pilot inhield:

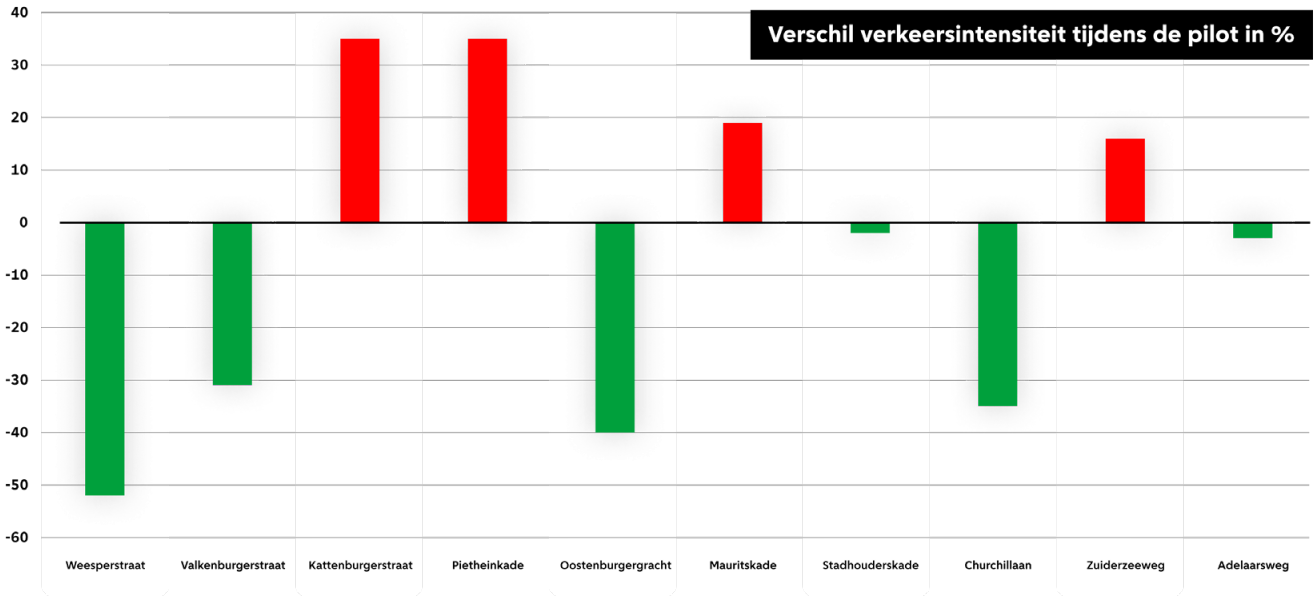


Resultaten

Verkeersintensiteit

Tijdens de pilot nam het autoverkeer af met 10% minder voertuigkilometers. Hoewel een deel van het verkeer zich verplaatste naar andere delen van het netwerk (het waterbedeffect), is dit toch een aanzienlijke afname in het hele pilotgebied. Omdat er ook andere maatregelen waren, zoals een afsluiting op de Stadhouderskade, kan deze afname niet volledig worden toegeschreven aan de pilot Weesperstraat. Naar schatting is driekwart van de vermindering het gevolg van de pilot.

Door de pilot nam het verkeer zoals verwacht vooral toe op de omleidingsroute Kattenburgerstraat > Piet Heinkade > Mauritskade. De verwachting van meer drukte op de A10 aan de Oost- en Noordkant van de ring viel aanzienlijk mee.



Tijdens de pilot zijn geen duidelijke toe- of afnames van fiets- en ov-gebruik waargenomen. Mogelijk zijn dit effecten die op langere termijn wel kunnen optreden.

Overige effecten



De afname van autoverkeer in het pilotgebied heeft, zoals verwacht, ook geleid tot een verbetering van de luchtkwaliteit in dat gebied. Hoewel **de luchtkwaliteit** verslechterde op de plekken waar het verkeer toenam, is er over het geheel genomen nog steeds sprake van een verbetering. Dit geldt ook voor het geluidsniveau.



Ondanks de afname van het autoverkeer is het aantal **verkeersongevallen** in het pilotgebied en in de rest van Amsterdam gelijk gebleven ten opzichte van de periode ervoor. De rijtijden van de nood- en hulp diensten naar en door het pilotgebied waren langer dan normaal. Dit heeft niet geleid tot overschrijding van de normen, maar wel voor stress bij het rijdende personeel.



Tijdens de pilot hadden taxi's langere ritafstanden, rittijden en vraaguitval in het pilotgebied, maar naarmate de pilot vorderde verbeterde dit. Ook was er minder **logistiek verkeer**. Een afname van 11% in vrachtverkeer en 21% in bestelauto's. Deze afname in verkeer werd ook niet waargenomen op andere plekken in de stad.

Beleving

Het panel is op vier verschillende meetmomenten bevraagd over hun ervaringen: één voorafgaand aan de pilot (0- meting), twee tijdens de afsluiting en één eindmeting na de heropening van de Weesperstraat. De gemiddelde respons - verdeeld over vier metingen - was 76% negatief. Veel 'ontevreden' respondenten hebben hun frustratie geuit over de toegenomen files en chaotische verkeerssituaties in Amsterdam tijdens de pilot. De groep bestond vooral uit ondernemers, taxichaffeurs, bezorgers, automobilisten en gebruikers van het openbaar vervoer. Er was ook een groep respondenten met ronduit positieve ervaringen (19%). Zij bestonden voornamelijk uit bewoners van de Weesperbuurt, voetgangers, fietsers, en mensen jonger dan 30 jaar. Zij waren blij met de rust en gaven aan dat de leefbaarheid er een stuk op vooruit ging.



De negatieve beoordeling van de pilot betekent niet dat Amsterdammers ook negatief staan tegenover een autoluwe binnenstad. 49% van de deelnemers uit dit onderzoek zijn voor, 42% is tegen. In de Weesperbuurt ligt dit anders. Daar is 83% vóór een autoluwe binnenstad. Ook bewoners uit Amsterdam Centrum zien de voordelen hiervan: 54% is voor en 36% is tegen.

Conclusie

De bijdragen van onder meer bewoners en bedrijven in het gebied, nood- en hulpdiensten, thuiszorg, huisartsen en verloskundigen, culturele en educatieve instellingen, taxi's en logistieke partijen hebben veel inzichten opgeleverd. Inzichten die niet alleen relevant zijn voor toekomstige beslissingen over de Weesperstraat, maar ook voor andere relevante stedelijke vraagstukken.

2023

Herinrichting openbare ruimte

Van Woustraat

Een autoluwe Van Woustraat Noord

De nieuwe autoluwe inrichting van het noordelijke deel van de Van Woustraat (van de Stadhouderskade tot de Ceintuurbaan) is in november 2023 opgeleverd. Het is sindsdien niet meer mogelijk om met de auto van en naar de Stadhouderskade te rijden. Er zijn 67 parkeerplekken opgeheven, er zijn nu speciale laad- en losvakken voor de bevoorrading en de pakketbezorgers en auto's rijden nu mee op de trambaan. Hierdoor is ruimte ontstaan voor bredere fietsstroken en bredere trottoirs. Dit heeft een positief effect op verkeersveiligheid. Ook is er een nieuwe toegankelijke tramhalte Albert Cuypmarkt. Deze halte draagt bij aan een beter OV-netwerk en is fijn voor de bezoekers van de markt.

Hoofddoelen:

- Meer ruimte voor bedrijven
- Schonere lucht en geluidshinder
- Meer ruimte voor voorzieningen
- Verkeersveiliger
- Meer ruimte voor alternatieven
- Inclusiever



2023

Herinrichting openbare ruimte

Herengracht

Herengracht 1 t/m 103 parkeervrij

Na twee jaar van werkzaamheden aan de kademuur is de Herengracht 1 t/m 103 in december 2023 opgeleverd. Dit stuk van het Herengracht is opnieuw ingericht en het is niet meer mogelijk op dit deel van de gracht - tussen de Brouwersgracht en de Blauwburgwal - te parkeren. Het resultaat? Veel ruimte voor wandelen, spelen, fietsparkeren of lekker luieren in de zon.

Hoofddoelen:

- Meer ruimte voor bedrijven
- Schonere lucht en geluidshinder
- Meer ruimte voor voorzieningen
- Verkeersveiliger
- Meer ruimte voor alternatieven
- Inclusiever



2023

Veiligheid

Van 50 naar 30 km: experiment flitspalen

Maximunsnelheid 30 km gehandhaafd door OM

Op de meeste wegen in Amsterdam geldt sinds 8 december 2023 een maximumsnelheid van 30 kilometer. Als auto's, brommers en fietsers langzamer rijden wordt het verkeer een stuk veiliger. Om bestuurders te helpen om maximaal 30 kilometer per uur te rijden zijn op een aantal plaatsen wegen aangepast, lijnen weggehaald, middenstroken aangelegd en zo'n 4.500 borden neergezet. Het Openbaar Ministerie (OM) onderzoekt sinds 1 juni 2024 of flitspalen in de stad ervoor zorgen dat mensen zich aan de snelheidslimiet houden. Wie te hard rijdt, wordt geflitst en krijgt een boete. Er zijn vier vaste flitspalen op de Stadhouderskade en er is een 'flex-flitspaal' die door de stad reist.



Hoofddoelen:

- Schonere lucht en geluidshinder
- Verkeersveiliger



2023

Meer veiligheid voor scholieren

Schoolstraten

Rond veel (basis)scholen is het druk en onoverzichtelijk. Uit onderzoek blijkt dat ouders en kinderen vinden dat de oversteekplaatsen, aanrijroutes voor fietsers en parkeersituaties veiliger moeten. Vooral tijdens het ophalen en brengen.

Hoofddoelen:

- Verkeersveiliger

De schoolstraat

De omgeving van scholen kan op verschillende manieren veiliger worden, bijvoorbeeld met verkeersdrempels, markeringen op de weg en schoolstraten. In 2023 telde Amsterdam elf schoolstraten. Een schoolstraat is aan het begin en einde van de schooldag een half uur afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Scholen zelf verantwoordelijk zijn voor vrijwilligers die de straat afsluiten en ook weer toegankelijk maken. In onderstaand filmpje laten we zien hoe dat in zijn werk gaat:



2024

Parkeergarage

Opening parkeergarage Marnix

In 2024 opende parkeergarage Marnix

De garage heeft plek voor 800 auto's en ligt tussen het 2e Marnixplantsoen, het Marnixbad, de 2e Hugo de Grootstraat en het Frederik Hendrikplantsoen. De parkeergarage is ontwikkeld om de leefbaarheid in de omgeving te vergroten. Ongeveer 80% van deze parkeergarage is bedoeld voor auto's van bewoners en in de buurt gevestigde ondernemers. Met de komst van de parkeergarage worden 800 parkeerplaatsen op straat opgeheven veel ruimte gecreëerd.

Hoofddoelen:

- Meer ruimte voor bedrijven
- Schonere lucht en geluidshinder
- Meer ruimte voor voorzieningen



2024

Meer ruimte en veiligheid voor de fietser

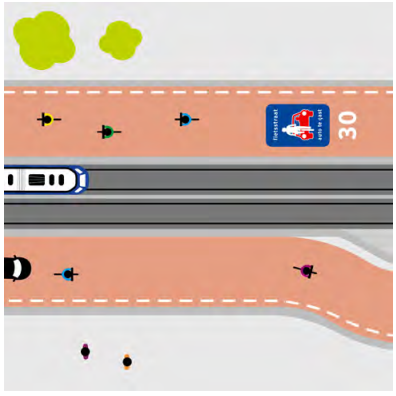
7km lange fietsstraat zorgt voor meer ruimte en veiligheid

Amsterdam ademt fietscultuur. We streven ernaar de stad leefbaar, gezond en veilig te houden door te investeren in fietsen en openbaar vervoer.

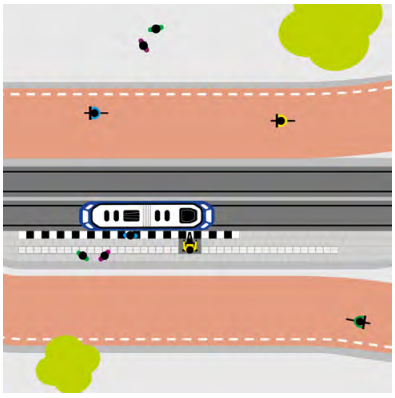
Sinds 2016 werken we aan het transformeren van de Binnenring, die als een halve ring om het centrum loopt. Deze wordt omgevormd tot een 7 kilometer lange fietsroute vanaf het bruisende Haarlemmerplein, door de Marnixstraat, Weteringschans, Sarphatistraat, tot aan de sfeervolle Czaar Peterstraat.

Hoofddoelen:

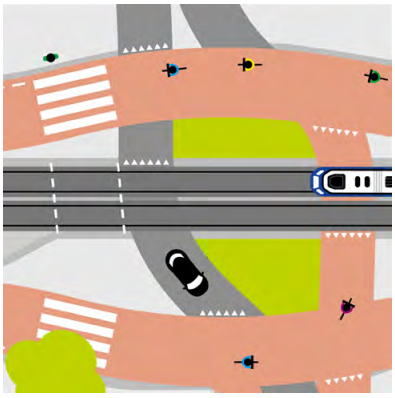
- Schonere lucht en geluidshinder
- Verkeersveiliger
- Meer ruimte voor alternatieven



Een doorgaande fietsstraat
Om meer ruimte te bieden aan fietsers en openbaar vervoer, is een doorlopende fietsroute gecreëerd door delen van de Binnenring om te vormen tot fietsstraten of te voorzien van brede fietsstroken, waarbij de fiets het straatbeeld domineert en de auto te gast is.



Een drukke OV-route
Er rijden veel trams op deze doorgaande route. De OV-haltes zijn toegankelijk voor alle gebruikers, met veilige en prettige looproutes van en naar de haltes en waarbij de trambanen zo veel mogelijk vrij liggen. Dit draagt bij aan een efficiënter openbaar vervoer en een veiligere stad.



Veilige kruispunten
Meer fietsverkeer en openbaar vervoer vragen om veilige kruispunten. Daarom zijn een aantal drukke kruispunten aangepakt, zowel aan de oost- als westkant van de Binnenring, waaronder Weesperstraat, Frederiksplein, Weteringcircuit, Elandsgracht en Marnixplein.

De transformatie in beeld
Een groot deel van de route is al omgetoverd tot een fietsvriendelijke omgeving. In verschillende deelprojecten, elk met een eigen planning, wordt het gehele project naar verwachting in 2028 volledig afgerond. In deze video laten we zien hoe de route tot 2023 transformeerde:



2024

Een nieuwe koers met nieuwe keuzes

Amsterdam maakt ruimte

Een nieuwe koers met nieuwe keuzes

De Uitvoeringsagenda Mobiliteit en de Agenda Amsterdam Autoluw hebben de afgelopen jaren een einde gemaakt aan de dominantie van de auto in de stad. Hierdoor is het mogelijk geworden om op een nieuwe manier te kijken naar wat we belangrijk vinden in de stad. We zien dat we stevige keuzes moeten maken om de stad ook in de toekomst leefbaar en bereikbaar te houden. Steeds meer mensen maken gebruik van dezelfde ruimte buitenshuis. Sommige Amsterdammers voelen zich er niet meer veilig. Ook is er minder ruimte om buiten te zijn, te spelen of te sporten.

Hoofddoelen:

- Meer ruimte voor bedrijven
- Schonere lucht en geluidshinder
- Meer ruimte voor voorzieningen
- Verkeersveiliger
- Meer ruimte voor alternatieven
- Inclusiever

We willen dat Amsterdam een stad is met schone lucht en groene straten. Met meer plekken waar stedelingen elkaar kunnen ontmoeten en waar kinderen kunnen spelen. Een stad die voorbereid is op klimaatverandering en de energietransitie. En een stad waarin iedereen mee kan komen. Om dat te bereiken moeten we in de komende jaren keuzes maken die ons dagelijks leven raken. Lastige keuzes over mobiliteit, bereikbaarheid, economie, dienstverlening en de inrichting van onze openbare ruimte.

Dit roept nieuwe vragen op: waar willen we ruimte voor maken in onze stad? Wat willen we behouden? En waar stoppen we mee? Daarover voeren we nu het gesprek met de stad. Meer weten over deze nieuwe koers? Lees hier het koersdocument.



2025 >

Vooruitkijken

Blik vooruit in de tijd: netwerk van de toekomst

In 2021 stelde de gemeenteraad de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 ‘Een menselijke metropool’ vast. De visie vormt het kader voor gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de stad, zoals het blijven inzetten voor een autoluwe stad.

Hoofddoelen:

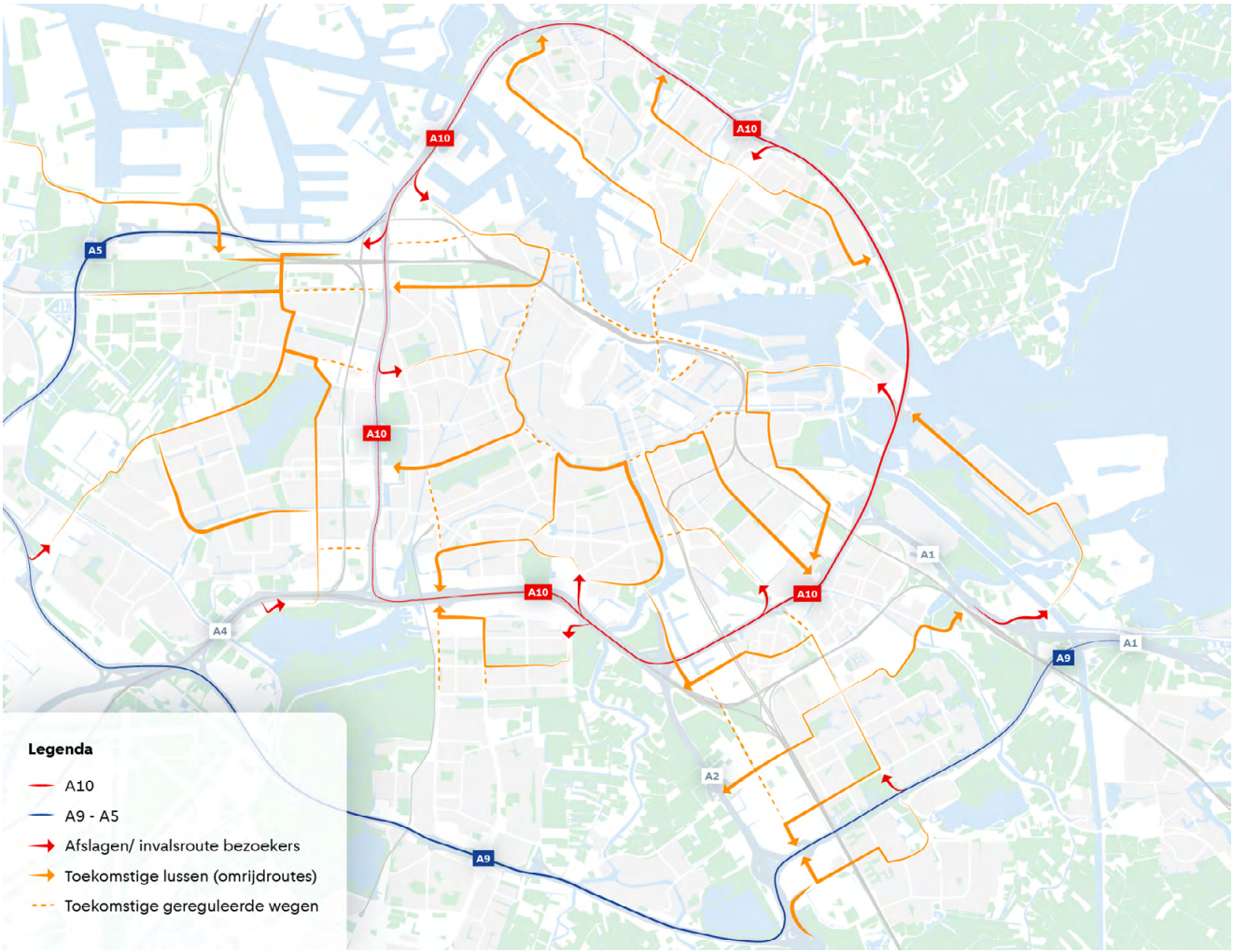
Niet van toepassing

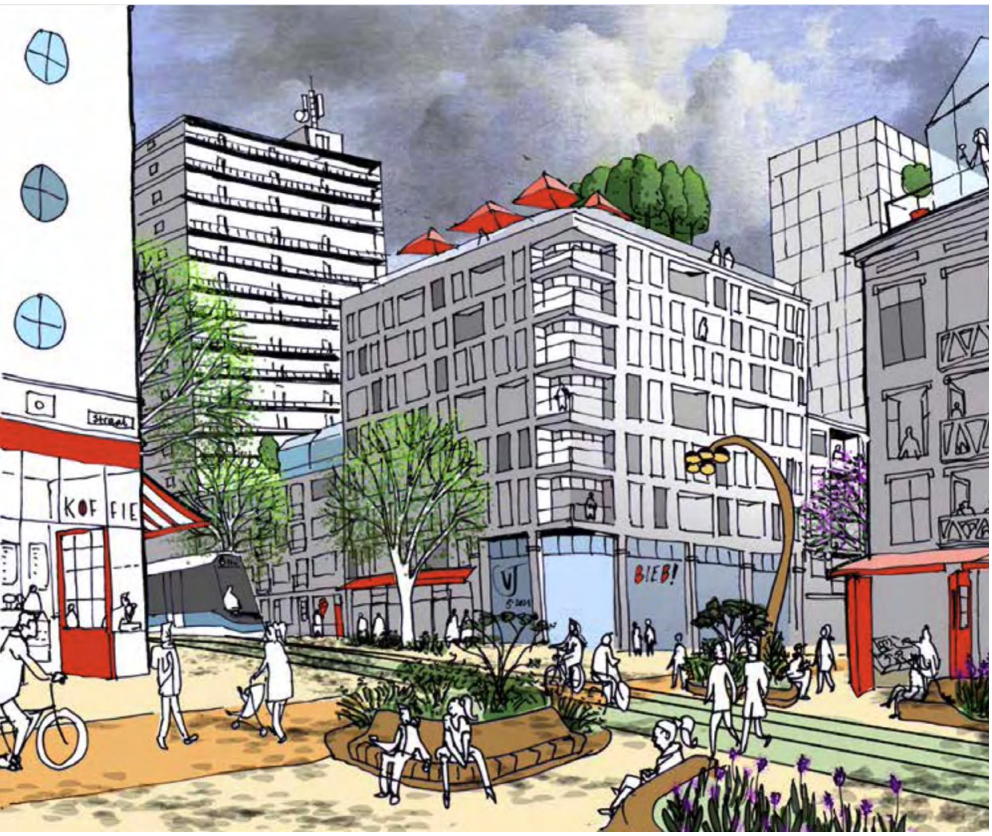
Er wordt de komende jaren daarom nog volop ruimte gemaakt voor allerlei voorzieningen in de openbare ruimte. Dit kan onder andere door het optimaliseren van het autonetwerk in de stad. Het efficiënter inrichten en gebruiken van de al bestaande wegen met het lussenmodel maakt meer ruimte en rust mogelijk.

Wat is een lussenmodel?

Met een lussenmodel wordt door middel van ‘knips’ in autowegen voorkomen dat auto’s zomaar door een gebied kunnen rijden. Amsterdam wordt verdeeld in verschillende gebieden, die met lussen (omrijdroutes) bereikbaar blijven voor auto’s. Alle plekken in de stad blijven dus goed bereikbaar met de auto, maar sommige routes zullen veranderen. Voor wandelaars, fietsers en het openbaar vervoer verandert er niets.

We gaan nog in gesprek over hoe we dit model toepassen in de stad. De lessen die zijn opgedaan uit de Agenda Amsterdam Autoluw én de focus op de verschillende doelgroepen zijn hierin belangrijk.





15-minuten stad

Waarom is dat lussenmodel belangrijk? Amsterdam heeft als ambitie zicht te ontwikkelen tot een 15-minutenstad. De 15-minutenstad is een stad waarin bewoners binnen een kwartier wandelen of fietsen alle essentiële voorzieningen bereiken. Een leefbare, duurzame en sociaal inclusieve stad. De nadruk ligt op het wandelen en fietsen. Om dat mogelijk te maken is er meer ruimte, rust en veiligheid nodig. Met het lussenmodel kunnen we auto's omleiden en omliggende wegen zoals de A5 en A9 beter te benutten. Hierdoor ontstaat er meer ruimte op grote autowegen in de stad en ruimte voor voorzieningen die een 15-minutenstad mogelijk maken.

Regulatie

Autoverkeer zal ook op andere manieren beter worden gereguleerd. Er zijn plannen om automobilisten voor bepaalde wegen te laten betalen en de toegang tot de populaire centrale gebieden minder toegankelijk te maken voor de auto. Samen met de snelheidsverlaging van 50 naar 30 km per uur biedt dit mogelijkheden voor nieuwe vervoerswijzen in de stad.



Buurthubs
Inpandig of op straat aanbieden van deel-mobiliteit.



Wijkhubs
Parkeren voor bewoners en bedrijven en gericht op het vergroten van mobiliteitsopties via deelmobiliteit, parkeren op afstand, pakketbezorging en retailoverslag.



Stadhubs
De stadshubs zijn vooral bedoeld voor bezoekers om over te stappen tussen verschillende vervoersmiddelen (bijvoorbeeld van auto naar openbaar vervoer, fiets of deelmobiliteit). Ze bevinden zich buiten de stad, op locaties die goed bereikbaar zijn met de auto en het openbaar vervoer, en kunnen zich richten op meerdere stedelijke centra. De huidige regionale P+R-locaties zijn hier een voorbeeld van.

Colofon

Uitgave
Gemeente Amsterdam
Verkeer & Openbare Ruimte
Oktober 2024

Tekst en redactie
studio lucy & claire, i.s.m. Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR)

Informatieregie en -ontwerp
studio lucy & claire

Development
Innouveau

Beeldredactie
studio lucy & claire, i.s.m. Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR)

Fotografie, afbeeldingen & visuals
Gemeente Amsterdam, Stadsarchief Amsterdam, studio lucy & claire

Coördinatie
studio lucy & claire

Data
Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR)

Animaties
studio lucy & claire i.s.m. Mitchel Tan

Film over schoolstraten
studio lucy & claire i.s.m. Mitchel Tan en Tess Peters

Meer informatie
Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR)
Postbus 95089 | 1090 HB Amsterdam
Telefoon 14 020
www.amsterdam.nl/autoluw

Copyright
© Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR) Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. V&OR aanvaardt geen aansprakelijkheid voor onjuistheden/onvolledigheden.