Gemeente
Amsterdam

Amsterdam maakt ruimte

Koersdocument

Ruimte maken voor Amsterdammers

De openbare ruimte is van ons allemaal. Op stoepen, straten en wegen, pleinen, water en parken ontmoeten we elkaar, zoeken we ontspanning of verdienen we ons geld. We maken er een ommetje, we praten met de buren, we doen boodschappen. We gaan met onze kinderen naar de speeltuin of naar ons werk. We sporten, vieren een feestje, picknicken, zwemmen. Of je nu groot of klein woont, oud of jong bent, en wat je achtergrond ook is: de openbare ruimte is onze tweede huiskamer.

En in die huiskamer wordt het steeds drukker. Onze stad groeit enorm. Sinds 2011 zijn er al ruim 100.000 Amsterdammers bij gekomen, en 125.000 nieuwe banen. En tot 2050 komen daar nog eens 250.000 inwoners en 200.000 werkenden bij.

Logisch dat het verkeer ook fors toeneemt. Als we niets doen gaat het aantal autokilometers met bijna dertig procent omhoog, het fietsverkeer en het gebruik van het openbaar vervoer zullen zelfs met veertig procent groeien. Terwijl we nu al zien dat veel Amsterdammers zich onveilig voelen in het verkeer. Veel ouderen durven niet meer op de fiets, en kinderen gaan minder vaak de straat op om buiten te spelen. Hoe gaan we die trend keren?

Dat kan alleen als we ingrijpende keuzes durven maken. Al jaren zijn we bezig met het verbeteren van de openbare ruimte, bijvoorbeeld door te vergroenen en door plekken in te richten voor ontmoeting, en stoepen en fietspaden te verbreden. Maar we kunnen niet doorgaan met het verdelen van de openbare ruimte zoals we dat altijd gedaan hebben. Het wordt te druk, het past gewoon niet meer. Dus moeten we anders gaan denken en doen.

We kiezen voor een toekomstbestendige stad waar kinderen veilig kunnen opgroeien, waar plek is voor gezond leven, elkaar ontmoeten en verplaatsen. Kortom: we moeten ruimte maken voor Amsterdammers.

Ik wil dat Amsterdam een stad is met schone lucht, groene straten en meer plekken waar Amsterdammers elkaar kunnen ontmoeten en waar kinderen kunnen spelen, een stad die is voorbereid op klimaatverandering. Ik wil ook dat Amsterdam goed bereikbaar is per fiets of openbaar vervoer, waar je als voetganger veilig en comfortabel kunt wandelen. Waar je ook met de auto terecht kunt, als dat echt nodig is. We krijgen dit alleen voor elkaar als we gezamenlijk vaker kiezen voor lopen, de fiets of het ov, en minder gebruikmaken van de auto.

In dit visiedocument staat wat er gebeurt als we niets doen, maar ook wat we kunnen doen om bij te dragen aan een prettigere en betere stad. Het goede nieuws is namelijk dat we de mogelijkheid hebben de koers te veranderen. Het is een visie, maar vooral ook een uitnodiging. Om mee te denken en mee te doen, want de openbare ruimte is van ons allemaal. En die anders inrichten, gebruiken en beheren vraagt om inspanningen van ons allemaal: de gemeente, de provincie en het Rijk, maar ook van vervoerders, transportbedrijven, ondernemers en bewoners. Waar kunnen en willen we ruimte voor maken? Wat moet er veranderen? Wat kunt u daar zelf aan bijdragen?

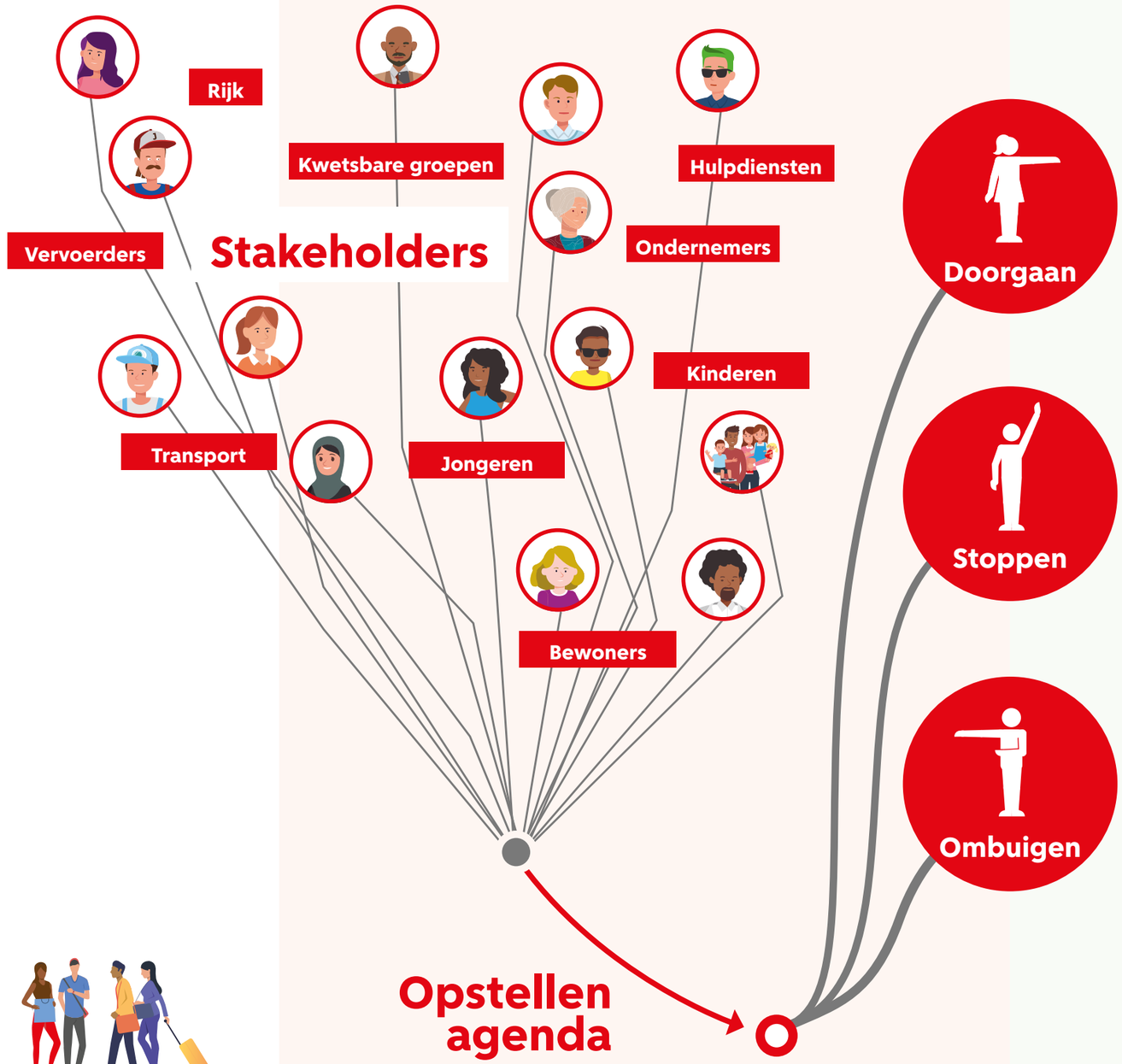
Hierover ga ik de komende tijd graag met u in gesprek. Ik kijk uit naar de goede en creatieve ideeën die er in de stad zijn om Amsterdam gezonder, veiliger en aantrekkelijker te maken, voor iedereen!

Melanie van der Horst
Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit,
Openbare ruimte en Groen



Nu
We moeten kiezen

Amsterdam maakt ruimte beschrijft hoe we de openbare ruimte in de groeiende stad toekomstbestendig willen maken. We willen dat doen op een ecologisch veilige en sociaal rechtvaardige manier, met oog voor alle huidige en toekomstige gebruikers van onze gezamenlijke huiskamer. Keuzes maken is daarbij onvermijdelijk. Hoe gaan we samen bepalen waar we ruimte voor willen maken en daarnaar handelen en ingrijpen op straat?





Samen
ruimte maken

Dit koersdocument is de uitnodiging voor het gesprek over hoe we ruimte willen en kunnen maken. Want dit doen we met elkaar: gemeente, Rijk, ondernemers, waaronder transport-bedrijven, en natuurlijk bewoners. De komende periode starten we een dialoog in tal van vormen met de Amsterdammer rondom vraagstukken zoals woon/werk/schoolverkeer en logistiek. Daarbij zorgen we ervoor dat ieders stem wordt gehoord. De gemeente is de initiatiefnemer, maar de stad maakt de agenda: waar willen we ruimte voor maken?

Verdere stappen

Samen met de stad maken we de komende periode keuzes over wat we willen behouden, wat anders moet en waar we mee stoppen. Wat dat is, moet al doende blijken.
We verankeren de belangrijkste conclusies in nieuw beleid voor mobiliteit en openbare ruimte. Ondertussen gaan we ook ‘gewoon doen’ en al doende leren en bijsturen.



Marc
“De meeste mensen die ik spreek, kom ik op straat tegen tijdens een wandeling of als ik op een bankje zit. Ik woon sinds het overlijden van mijn partner alleen en krijg weinig bezoek. Ik vind het leuk om een praatje te maken.”



David
“Ik ben blind. Ontbrekende zebrapaden en onverwachte obstakels zijn hinder-nissen die zelfstandig reizen voor mij lastig maken.”



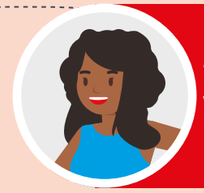
Isabella
“Ik ben hier naartoe verhuisd vanuit Parijs. De voorzieningen in Amsterdam zijn fantastisch, maar het verkeer laat te wensen over. De fietscultuur is hier levensgevaarlijk, dus ik doe alles met de auto, ook al is dat soms onhandig.”



Jan
“Ik woon al heel mijn leven in Amsterdam, maar sinds Noord zo populair is, is het verschrikkelijk druk op de pont. Ik lijk wel een vreemde in mijn eigen stad, joh”.



Hannan
“Ik woon graag in de stad, maar ik heb een stressvolle baan en wil af en toe mijn hoofd leegmaken. Ik zou graag een rondje hardlopen, maar de uitlaatgassen en de drukte maken dat moeilijk. Daarom doe ik het eigenlijk nooit.”



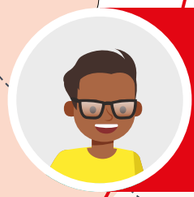
Lynn
“Ik spreek altijd met mijn vrienden af op het plein. We gaan even winkelen of halen ergens wat te eten en ontmoeten soms ook andere vrienden. Ik heb echt geen zin om thuis bij mijn ouders af te spreken. In de stad is veel meer te doen.”



Nora
“Ik heb astma. Sinds ik verhuisd ben naar een straat met minder auto’s, gaat dat gelukkig een stuk beter.”



Rayan
“Ik mag van mijn ouders niet meer fietsend naar school. Ze vinden het te gevaarlijk. Zelf vind ik het ook eng.”



Sanne
“Ik heb moeite met lezen. Bij de bus of de metro heb ik vaak hulp nodig voor de tijden of het overstappen. Fijn dat er een ov-coach is.”



Ida
“Ik vind het heerlijk om naar het park te gaan om mensen te ontmoeten. Ik neem mijn kleinkinderen mee en kan uren bijkletsen met de buren terwijl de kinderen met elkaar aan het spelen zijn. Zo hebben we er allemaal wat aan.”



Pim, Anieck, Olivier en Isabel
“We hebben geen tuin, maar de kinderen op straat laten spelen vinden we te gevaarlijk, vanwege het verkeer. Daarom gaan we vaak naar een speeltuin.”



Ana
“Het liefst pak ik de fiets van en naar mijn werk, maar na een avonddienst vermijd ik sommige routes, omdat ik me daar onveilig voel.”



Youssef
“Parkeren is duur en klanten vinden het niet leuk als ik dat doorbereken in de prijs. Maar ik heb als loodgieter mijn bus in de buurt nodig als ik werk. Soms moet ik 300 meter lopen om een koppelstukje te halen.”



Martin
“Als alleenstaande vader in de bijstand lukt het mij soms niet om naar een sollicitatie te gaan, omdat het ov voor mij te duur is”



** De hier gepresenteerde quotes zijn geen letterlijke quotes, maar zijn een weergave van de vele waardevolle input die we als gemeente dagelijks krijgen.*

Ruimte voor een andere blik

Wat is er aan de hand?

We werken al aan het vergroenen en het autoluw maken van de stad. Daarmee creëren we meer ruimte voor sport en bewegen en dragen we bij aan het vergroten van de toegankelijkheid, het verminderen van uitstoot, het verbeteren van de gezondheid en de verkeersveiligheid. Maar het knelt. Meer ruimte voor de een betekent minder ruimte voor de ander. Het gesprek hierover voeren we samen met de Amsterdammers.

11

Maanden dat Amsterdammers korter leven door de vieze lucht in de stad, vergeleken met een situatie met schone lucht

1,6°

Stijging van de gemiddelde temperatuur sinds 1950

67%

Amsterdammers die zich (zeer) onveilig voelen in het verkeer

1.164

Slachtoffers van een ernstig verkeersongeval in Amsterdam in 2022

Naar een betere toekomst

In 2050 heeft Amsterdam 250.000 inwoners en 200.000 werkenden meer. Samen kunnen we werken aan een betere toekomst voor onze stad, vanuit verschillende thema's, waaronder mobiliteit en openbare ruimte. We willen dat Amsterdam een stad is met schone lucht, groene straten en meer plekken waar stedelingen elkaar kunnen ontmoeten en waar kinderen kunnen spelen, een stad die voorbereid is op klimaatverandering.

Ons streven voor 2050

+10

Gezonde levensjaren voor kwetsbare groepen; alle Amsterdammers gelijke kansen op een goede gezondheid

10

Minuten om van voordeur naar een park te wandelen, en 15 minuten om naar een natuurgebied te fietsen

+0%

Groei van het autoverkeer, met daarnaast een sterke toename van het fiets en ov-gebruik

95%

CO_2-reductie in Amsterdam



Niets doen is geen optie

Met de groei van de stad nemen de problemen toe: een dichtslibbende openbare ruimte, meer stress, meer irritaties, meer ongelijkheid en meer ongelukken. Zonder grote aanpassingen zullen het autoverkeer en het ov onverbiddelijk vast komen te staan. Mensen die minder mobiel zijn, zoals ouderen of kinderen, of voor wie het verkeer minder begrijpelijk is, begeven zich door de drukte minder op straat, waar het recht van de sterkste geldt. De kosten van onderhoud, klimaatadaptatie en mobiliteit worden steeds hoger. De klimaatambities raken uit zicht en door stress en lawaai komt de gezondheid van Amsterdammers in het geding. Als we aan alles ruim baan geven, wordt Amsterdam uiteindelijk onbetaalbaar en onbereikbaar.

Als we niets doen

2034

Het jaar dat ons CO_2- budget op is om onder de 1,5˚C opwarming van de aarde te blijven

+28%

Autoverkeer

+39%

Fietsverkeer

+40%

Ov-gebruik

De stad groeit en de opgaven worden steeds groter en complexer. De openbare ruimte is de plek waar veel van de ambities van de stad in terecht komen. Niet alleen willen we de ruimte anders gaan verdelen, we moeten daarbij ook veel minder CO_2 gaan uitstoten om aan onze klimaatambities te voldoen. Klimaatverandering leidt ertoe dat we meer rekening moeten houden met hete zomers en hevige regenbuien. De energietransitie betekent dat we zowel boven- als ondergronds ingrepen moeten doen, onder meer voor gasloze wijken en voor extra capaciteit voor elektra. Al deze ambities maken de puzzel in de openbare ruimte steeds lastiger.

Zorgen over toegankelijkheid en bereikbaarheid

De veranderingen die op de stad en de openbare ruimte afkomen, volgen elkaar in rap tempo op. Voor sommige Amsterdammers gaat het té snel: het Amsterdam dat zij kenden verdwijnt en dat zorgt voor een gevoel van vervreemding. Mensen van verschillende leeftijden voelen zich steeds minder veilig in het drukke verkeer, het openbaar vervoer wordt duurder en in sommige wijken zijn de straten slecht onderhouden. In combinatie met maatregelen om de auto in de stad een minder dominante rol te geven leidt dit bij velen tot zorgen, bijvoorbeeld over de bereikbaarheid van winkels of de toegankelijkheid van de stad voor mensen die minder goed ter been zijn.

Oog hebben voor kwetsbare groepen

Tegelijkertijd zijn maatregelen hard nodig. De gemiddelde Amsterdammer leeft ongeveer elf maanden korter door de vieze lucht in de stad, vergeleken met de situatie dat de lucht schoon zou zijn. De vieze lucht in de stad is vergelijkbaar met elke dag 4,4 sigaretten roken. (Verkeers)geluid is een belangrijke veroorzaker van stress en daarmee van hart- en vaatziekten. De drukte in de stad maakt dat steeds minder kinderen zelfstandig aan het verkeer durven deel te nemen. De groei van de stad maakt dat de drukkere gebieden nog drukker worden. Maar ook in gebieden waar nu nog voldoende ruimte is, zal verdichting leiden tot meer drukte. We zullen een manier moeten vinden om iedereen in de stad mee te nemen in de veranderingen. We moeten oog hebben voor de mensen voor wie het bijvoorbeeld te snel gaat of voor wie het te duur is.

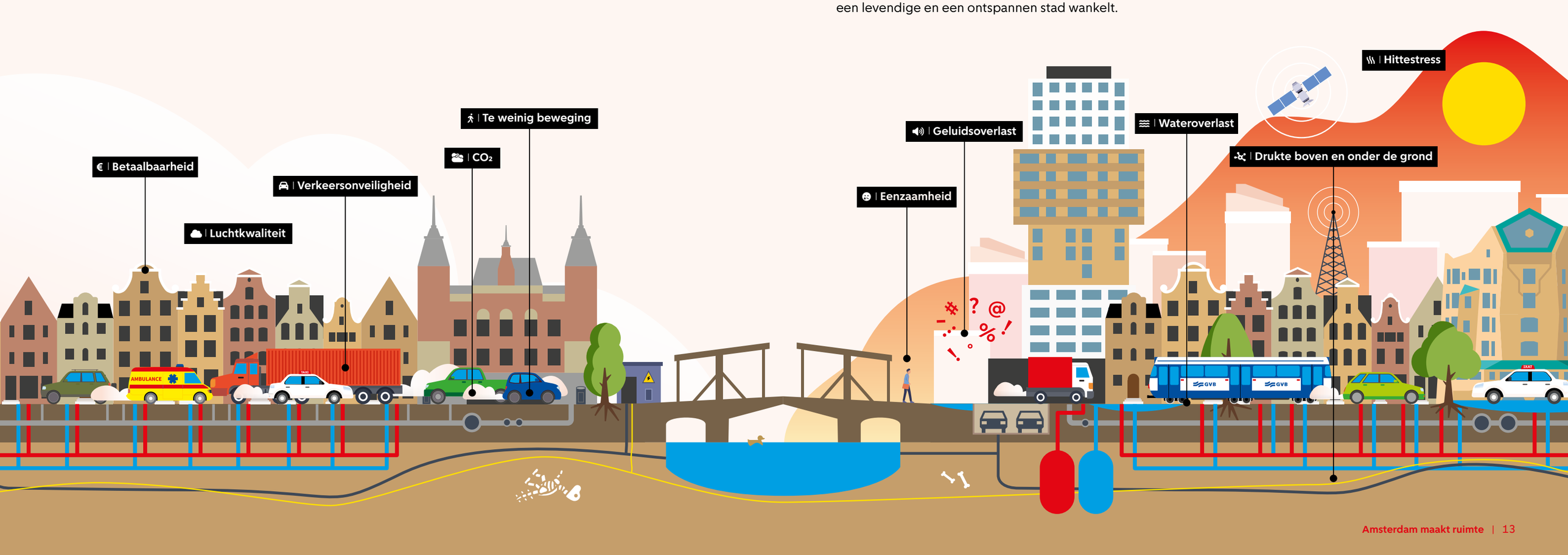
Zoeken naar de juiste balans

Simpele oplossingen zijn er niet meer. De oplossing voor het ene probleem kan zomaar andere problemen vergroten. Zo dragen meer elektrische auto's bij aan een schonere lucht, maar leiden ze ook tot meer gebruik van ruimte, grondstoffen en materialen. Elektrische fietsen kunnen bijdragen aan minder ruimtegebruik, maar zorgen met hun hogere snelheid voor een onveiligere omgeving. Batterijen en accu's voor elektrisch vervoer leiden tot meer materiaal- en energiegebruik. Bovendien heeft niet iedereen geld om dit soort voertuigen aan te schaffen en te onderhouden. De ruimte wordt niet groter en de balans tussen een levendige en een ontspannen stad wankelt.

Niet alles kan, keuzes zijn nodig

Ook de financiën staan onder druk. De groei opvangen en de stad onderhouden kost geld. De groeiende stad vraagt om investeringen, onder andere in openbaar vervoer, fietsbruggen en pontverbindingen. De extra druk op de openbare ruimte legt ook een grotere druk op het beheer en de instandhouding van de spullen in de openbare ruimte. We zien dat het achterstallig onderhoud toeneemt. Als stad investeren we extra om achterstalligheid in kwetsbare wijken aan te pakken, maar dit betekent dat we ander onderhoud niet altijd tijdig kunnen doen. Daarnaast voldoet de inrichting van sommige wegen niet meer. Op een deel van de routes zijn fietspaden te smal om de grote aantallen fietsers voldoende ruimte te geven. De kosten voor herinrichting kunnen echter oplopen tot tientallen miljoenen euro's, ook als we wachten tot het gepland onderhoud van een straat. Het vergroenen van straten zorgt eveneens voor hogere beheerkosten.

Als stad moeten we daarom keuzes maken. Deze keuzes gaan Amsterdammers steeds meer voelen. Maar als we niets doen, gaat het ook pijn doen en verliezen we de regie.



De prognoses* voor onze mobiliteit in 2050 laten een grote toename van de drukte zien. Als we niets doen, stijgt het aantal fietskilometers en dat van het ov met ongeveer 40% en het aantal autokilometers met bijna 30%. Het is klip en klaar dat dit niet gaat passen.

Niet iedereen voelt zich thuis in de openbare ruimte

Nu al zijn fietspaden op veel plekken te smal om prettig te kunnen fietsen. Stoepen worden geblokkeerd door geparkeerde fietsen of vrachtauto's die laden en lossen. Trams en bussen hebben moeite om op tijd te rijden door de grote drukte op de kruisingen. Het is wellicht nog acceptabel dat dit soms betekent dat we langer onderweg zijn. Niet acceptabel is dat hierdoor niet iedereen meer aan de maatschappij kan mee doen. Mensen die minder mobiel zijn, zoals ouderen of kinderen, of voor wie het verkeer minder begrijpelijk of toegankelijk is, komen door de drukte en door een gevoel van onveiligheid minder op straat. De opkomst van nieuwe en snellere typen voertuigen in de stad versterkt dit. Risico is dat de openbare ruimte aanvoelt als een onveilige jungle, waar het recht van de sterkste geldt. Dit kan niet de bedoeling zijn.

Er valt wat te kiezen

Dat er wat te kiezen valt, tonen twee scenario's voor 2050. Als we alles op alles zetten met beleidsmaatregelen, zoals thuiswerken en parkeernormering, zien we dat de toename van het autoverkeer beperkt blijft tot 7%. De toename van fiets en openbaar vervoer blijft echter onverminderd hoog. Ook dan is er onvoldoende ruimte om dit allemaal een plek te geven.

Daarbovenop is ook gekeken naar de effecten van een ander autonetwerk in de stad, van bruggen over het IJ en van het doortrekken van de metroringlijn. In dit scenario gaan we ervan uit dat de A10 als verdeelring fungeert en gaan we doorgaand verkeer in de stad tegen. Hierbij zien we dat fiets en openbaar vervoer nog steeds stevig stijgen (respectievelijk 36% en 42%), maar dat de auto gelijk blijft: de groei is daar 0%.

Verschillende opgaven per gebied

Ook in dit laatste scenario blijven de opgaven stevig. Er zal actief ruimte moeten worden gemaakt voor grotere aantallen voetgangers, fietsers en ov-reizigers. Met minder autoverplaatsingen in de stad ontstaan daarvoor ook mogelijkheden. Hoe en waar we de auto weren moet onderdeel zijn van het gesprek met de stad. Niet alle gebieden in de stad zijn immers hetzelfde. De groei van de stad zal de druk op meer delen groter maken, maar niet overal in gelijke mate. Verdichting zorgt in Noord, Nieuw-West en Zuidoost voor nieuwe kansen, maar ook voor nieuwe opgaven. Bovendien zijn de problemen in elk gebied anders. In Noord is de verbinding met de rest van de stad een belangrijk onderwerp, maar speelt ook problematiek rond achterstallig onderhoud. In de binnenstad is drukte, onder andere door toerisme, een belangrijk aandachtspunt. In Nieuw-West is de aandacht voor verkeersveiligheid groot en in Zuidoost is het vraagstuk rond drukke evenementen een belangrijk thema.

Deze getallen zijn nog exclusief de groei van het toerisme. Amsterdam neemt verschillende maatregelen om de druk van het toerisme op de stad te verminderen. In sommige delen van de stad zien we immers dat (sociale en ecologische) grenzen worden overschreden. Buitenlandse toeristen vormen ongeveer vijf procent van de totale autoverkeersstroom in het centrum van de stad (inclusief touringcars), met uitschieters op specifieke locaties, zoals op de route Rokin/Damrak.

** Prognoses zijn gebaseerd op doorrekeningen met het Verkeersmodel Amsterdam.*

Elandsgracht
Herinrichting waardoor meer ruimte is ontstaan voor ontmoeting.

We willen ruimte maken door anders te kijken, te denken en te doen. Het fysieke en mentale welzijn van Amsterdammers moet weer voorop staan bij keuzes die we maken. We moeten letterlijk ruimte maken op straat om elkaar te ontmoeten. We moeten ruimte maken om op een gezonde en veilige manier te kunnen opgroeien en om oud te kunnen worden in de stad. We hebben ook ruimte nodig om van A naar B te reizen, waarbij mobiliteit een middel is om mee te kunnen doen en om de stad economisch sterk te houden. Dit moet allemaal binnen de grenzen van een toekomstbestendige stad: duurzaam, circulair, biodivers en klimaatbestendig.

Bepalen wat we echt belangrijk vinden

Om dit te bereiken moeten we ook figuurlijk ruimte maken: in ons denken en doen. Het is nodig om anders naar de openbare ruimte te kijken. Als we alle functies en elk gebruik blijven faciliteren, leidt dit onherroepelijk tot nog meer problemen. We moeten het hebben over wat we echt belangrijk vinden in de openbare ruimte. Vervolgens moeten we daarnaar handelen door daadwerkelijk op straat in te grijpen.

Ingrijpen zal wennen zijn en soms schuren of zelfs pijn doen. Bepaalde veranderingen kunnen betekenen dat mensen zich beperkt voelen in hun vrijheid. Het alternatief is een stad die stilstaat, waar klimaatverandering stevige effecten zal hebben en waar ongelijkheid de sociale samenhang aantast. En dat is een bedreiging voor ons allemaal. Daarom is niets doen geen optie.

De driehoek hiernaast helpt ons om anders te kijken, te denken en te doen. We hanteren drie expliciete grenzen bij al onze keuzes.

De sociale grens gaat over de basisbehoeften die mensen in de stad hebben om mee te kunnen doen aan de maatschappij. Voor elk individu is het van belang om hier te kunnen opgroeien, zich te kunnen ontplooien en hier oud te kunnen worden. Mobiliteit kan eraan bijdragen dat mensen beter mee kunnen doen. Voor veel mensen staat dit onder druk omdat mobiliteit steeds duurder wordt. Voor sommige groepen geldt daarnaast dat zij bepaalde vormen van mobiliteit niet meer begrijpen, omdat ze digitaal minder vaardig zijn. Ook de beschikbaarheid (bijvoorbeeld door bezuinigingen), de bruikbaarheid en de toegankelijkheid zijn niet vanzelfsprekend door de toenemende drukte. Met de verdere groei van de stad en de benodigde klimaatmaatregelen zullen deze problemen eerder toenemen dan minder worden. Dit raakt vooral de kwetsbaardere groepen in de stad. Bij het anders verdelen van de ruimte moeten we er daarbij rekening mee houden dat de auto voor veel groepen nog heel belangrijk is. Maatregelen die we nemen moeten sociaal rechtvaardig zijn: minder geld moet niet betekenen dat je in de problemen komt. Hier moeten we als gemeente oog voor hebben en gezamenlijk tot oplossingen voor komen. De sociale grens gaat daarnaast over een gezonde omgeving: goede luchtkwaliteit, weinig geluidsoverlast en een verkeersveilige omgeving voor iedereen. We nemen de sociale grens expliciet op, zodat we blijvend oog hebben voor deze opgaven.

De ecologische grens gaat over het draagvermogen van de planeet op het gebied van de uitstoot van schadelijke stoffen en grondstoffengebruik. We gaan nu ver over deze grenzen heen. Minder uitstoot, minder grondstoffen en duurzamer gebruik en aanpassing aan de klimaatverandering staan bij deze grens centraal.

De uitvoerbaarheidsgrens gaat over wat we mogelijk kunnen maken. De middelen van de stad – ruimte, geld, personele capaciteit – zijn beperkt. We moeten keuzes maken tussen wat we belangrijk en wat we minder belangrijk vinden. Deze discussie moeten we expliciet voeren om te voorkomen dat we in wensdenken terechtkomen.



Waar willen we ruimte voor maken?

2

Dit koersdocument is de start van het gesprek over de toekomst van de openbare ruimte en de mobiliteit in Amsterdam. We willen deze discussie voeren vanuit het menselijk oogpunt: wat hebben we echt nodig en wat betekent dat voor de straten, de verschillende gebieden in de stad en de verbindingen met de regio? We willen ruimte maken voor de opgaven van nu en van de toekomst en ruimte voor iedereen die in Amsterdam wil zijn. Dit stuk is een aanzet voor wat ‘anders kijken, denken en doen’ kan betekenen en voor de vragen die we daarbij hebben.

Westerdokskade
Ruimte herverdeeld, ten gunste van fietsers en voetgangers.

Foto's: Thomas Schlijper

Ruimte voor opgroeien

Waarom is dit belangrijk?

Amsterdam moet een stad blijven voor iedereen, waar je als kind op een veilige en prettige manier kunt opgroeien. Met een openbare ruimte waarin je van jong tot oud kunt bewegen, leren, ontdekken en je ontwikkelen. Door te spelen leren kinderen de wereld om zich heen te begrijpen, ontwikkelen ze hun motorische vaardigheden en ontdekken ze hoe ze hun fantasie kunnen gebruiken. Dit geldt overigens niet alleen voor kinderen. Ouderen die sociaal contact hebben en lichamelijk actief zijn, lopen minder risico op gezondheidsproblemen en zijn gelukkiger.

Wat is de opgave?

Terwijl onze (groot)ouders in hun kindertijd massaal naar buiten gingen, spelen kinderen nu vaker binnen. Vroeger speelde 69 procent van de huidige grootouders vaker buiten dan binnen. Bij onze ouders was dat 65 procent. Voordat de auto zijn intrede maakte in Amsterdam waren alle straten, pleinen en parken het speelterrein van opgroeiende kinderen. Er werd op straat gevoetbald en gestoeprand, op het plein werd geknikkerd en in het plantsoen werden hutten gebouwd. Kinderen konden naar hartenlust ravotten en op ontdekkingstocht gaan in de stadsjungle.

Zelfstandigheid kinderen in het geding

Tegenwoordig speelt nog slechts tien procent van de kinderen vaker buiten dan binnen. Dit heeft een effect op hun ontwikkeling, vrijheid en gezondheid. Om verschillende redenen gaan kinderen nu onder begeleiding naar afgebakende terreinen waar ze mogen spelen. Hierdoor kunnen ze niet meer de hele buurt verkennen zonder begeleiding van hun ouders of ervaringen opdoen buiten de voorbestemde pleintjes. Ook ouderen en andere mensen met minder fysieke of mentale mogelijkheden mijden steeds vaker de straat.

Verkeersveiligheid verslechtert

Een van de belangrijke oorzaken hiervan is de verkeersveiligheid. Die is in Nederland de afgelopen jaren verslechterd, een trendbreuk met de jaren daarvoor. Het doel van nul verkeerslachtoffers in 2050 raakt uit zicht. Met name het aantal zwaargewonden neemt toe. In Amsterdam zien we dezelfde trend. Snellere en grotere voertuigen op het fietspad, grotere auto's, meer drukte en het gebruik van smartphones in het verkeer zorgen onder andere voor deze toename. Dat het anders kan, heeft het Noorse Oslo de laatste jaren getoond. In Oslo vielen in 2019 geen doden onder voetgangers en fietsers. Tussen 2014 en 2018 daalde het risico op een dodelijk ongeval of een ongeval met ernstig letsel met 47 procent voor fietsers, met 41 procent voor voetgangers en met 32 procent voor automobilisten, onder andere door consequente maatregelen te nemen met lagere snelheid en aanpassing van wegen.

Door obstakels en drukte minder toegankelijk

Daarnaast is de toegankelijkheid een probleem. De obstakels die ontstaan door de drukte of door technologische innovaties, maken het steeds lastiger om je zelfstandig door de stad te verplaatsen. (Te) snel verkeer, omgevallen fietsen, Birò's op de stoep, hoge opstappen of nieuwe elektronische snufjes zitten sommige mensen letterlijk in de weg, en benemen hun zo hun bewegingsvrijheid. Zo worden fysieke barrières ook mentale barrières. Sommige mensen kunnen niet ontspannen naar een restaurant, omdat ze niet zeker weten of ze de tram in kunnen of dat het toilet rolstoeltoegankelijk is. Mensen moeten kunnen rekenen op een toegankelijke en veilige openbare ruimte, onafhankelijk van leeftijd, geslacht, mentale of fysieke beperking. In het ene deel van de stad is hier meer ruimte voor dan in het andere. Voorop staat dat we moeten zoeken naar een manier waarop iedereen mee kan doen in de stad.

Wat is ons toekomstbeeld?

Stel dat we vanaf nu onze openbare ruimte veel meer zouden inrichten met de bril op van kinderen, ouderen en mensen met een beperking? De openbare ruimte kan een stuk uitnodigender en veel veiliger zijn, met meer ruimte op de stoep, met speelvoorzieningen, rustplekken en bankjes. We kunnen ervoor zorgen dat je van jong tot oud kunt blijven meedoen aan het sociale en maatschappelijke leven. Kinderen kunnen zelfstandig in de buurt op de stoep en zelfs op straat spelen en al vroeg zelfstandig naar school wandelen of fietsen. Ouderen en mensen met een handicap kunnen langer en beter zelfstandig (blijven) wonen en blijven deelnemen aan het verkeer. Tot op hoge leeftijd kunnen mensen met een veilig gevoel fietsen naar de winkel of naar familie en vrienden. Toetsen of de openbare ruimte geschikt is voor een kind van zes, leidt tot een fijner ingerichte openbare ruimte voor iedereen, ongeacht de leeftijd.

We kunnen ervoor zorgen dat voetgangersruimtes overal breed genoeg zijn om zonder obstakels en hoogteverschillen te kunnen passeren. Uitstallingen van winkels of terrassen, maar ook palen en verkeersborden kunnen flink in de weg staan. Dat kan op veel plekken minder, zeker in smalle straten en drukke centrumgebieden. Ook in delen van de stad waar we verdichten, moeten we bij het ontwerp direct aandacht hebben voor de ruimte. De toegankelijkheid en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer, met laagdrempelige bus- en tramhaltes, zijn van belang om de bewegingsvrijheid te behouden. We geven hiermee invulling aan de sociale grens van de grenzendriehoek (zie p. 21 en 22).

Ruimte voor ontmoeten

Waarom is dit belangrijk?

De openbare ruimte speelt sinds het ontstaan van steden een cruciale rol in de uitwisseling van opvattingen, vermaak, kennis, cultuur en goederen. Door deze uitwisseling is de stad een bron van technische, economische en culturele vernieuwing, van sociale verandering en vooruitgang. Ook ondernemerschap heeft een plek in de openbare ruimte; denk aan markten, terrassen of deelmobiliteit, waarbij regulering van te veel overlast onze aandacht vraagt. Goede openbare ruimte weerspiegelt de diversiteit van een stad en nodigt uit om op een prettige manier samen te leven, buiten te zijn en elkaar te ontmoeten. Een openbare ruimte met gebrek aan ontmoeting biedt juist ruimte voor sociaal conflict, omdat er gebrek is aan begrip en ruimte voor elkaar en aan sociale controle.

Wat is de opgave?

Veel mensen komen graag onder de mensen. Toch voelt een groeiend aandeel van de Amsterdammers zich matig tot ernstig eenzaam: was dit percentage in 2008 nog 38 procent, in 2016 was het al 47 procent. Tijdens de coronacrisis, toen we allemaal noodgedwongen binnen moesten blijven, nam de eenzaamheid bij veel Amsterdammers tijdelijk toe. De pandemie heeft weer aangetoond dat de mens een sociaal wezen is met behoefte aan ontmoeting.

Aantrekkelijke inrichting draagt bij aan sociale cohesie

In Amsterdam wonen mensen met verschillende leefpatronen en achtergronden dicht op elkaar. De nog altijd toenemende diversiteit in sociale, culturele en demografische zin maakt het samenleven in buurten en wijken soms ingewikkeld. Als achtergronden en leefpatronen uiteenlopen, weten bewoners elkaar minder goed te vinden. Vooral voor de groeiende groep alleenstaanden en ouderen in de stad zijn alledaagse, vaak spontane ontmoetingen belangrijk. De manier waarop we de openbare ruimte inrichten kan bijdragen aan deze ontmoetingen en daarmee aan meer sociale cohesie.

Zoeken naar balans in de openbare ruimte

De openbare ruimte is een plek om je te kunnen ontplooien. Veel mensen in de stad wonen klein, en de openbare ruimte is waar ze kunnen sporten, wandelen, een drankje drinken of een feestje vieren, maar ook de rust kunnen opzoeken in de buurt of in een park. Daarnaast speelt de openbare ruimte een belangrijke rol bij handel en economie. Straten, pleinen en parken creëren waarde. Ze leveren directe inkomsten op voor ondernemingen en maken de stad aantrekkelijk voor bedrijven en werknemers. Dit heeft ook een keerzijde: te veel commercialisering van de openbare ruimte staat op gespannen voet met de inclusieve en toegankelijke functie.

Uitwisseling en sociaal contact weer centraal

Al duizenden jaren is de ruimte op pleinen en straten bedoeld om elkaar te ontmoeten en om goederen of jezelf te verplaatsen. De ontmoetingsfunctie en vervoersfunctie liepen altijd kriskras door elkaar. In de afgelopen decennia is de balans steeds meer doorgeslagen naar de verkeersfunctie, waardoor veel straten geen prettige ontmoetingsruimtes meer zijn. Stedelingen wijken uit naar pleinen of parken, die op sommige momenten uitpuilen van de drukte. Amsterdam moet op zoek naar meer ruimte voor ontmoeting. Terwijl sommige straten een belangrijke netwerkfunctie blijven behouden, ligt er met name in de straten een kans om ruimte terug te winnen op het verkeer en er de ontmoeting, de uitwisseling en het sociaal contact weer centraal te zetten. In de delen van de stad waar we verdichten, is het van belang dat we hier direct vanaf het begin voldoende aandacht voor hebben.

Wat is ons toekomstbeeld?

Stel dat we onze openbare ruimte beter inrichten om elkaar te ontmoeten en dat iedereen zich er thuis en welkom kan voelen, ongeacht achtergrond, leefpatroon, geaardheid of besteedbaar inkomen? Commerciële functies zijn welkom, maar niet ten koste van de toegankelijkheid voor alle Amsterdammers. We houden altijd rekening met de meest kwetsbare Amsterdammers.

In plaats van de focus op zo snel mogelijk een bestemming in de stad bereiken is er meer aandacht nodig voor verblijven of voor de schoonheid van de beleving en de interactie die onderweg ontstaat. Het liefst is er onderweg iets te zien of te doen en zijn er plekken om even stil te staan of te zitten. Er zijn pingpong- of schaaktafels, openbare zitplekken, terrassen, tentoonstellingen en kunstwerken. Voordeuren, winkels of werkplekken direct aan de straat dragen bij aan een gevoel van veiligheid. Er zijn niet altijd grote ingrepen nodig: we kunnen er nu al voor kiezen om ruimte anders te gebruiken, bijvoorbeeld door straatstenen te vervangen door groen of door fietsen voortaan te parkeren in autoparkeervakken in plaats van op de stoep.

Ruimte voor gezond leven

Waarom is dit belangrijk?

Gezondheid is ons kostbaarste bezit. Iemand die zich mentaal en fysiek goed voelt, is beter in staat zich te ontplooien. Op dit moment is onze gezondheid echter in het geding. Klimaatverandering, hittestress, overstromingen, uitstoot, het toenemende gebrek aan beweging en ontspanning en de steeds meer individualiserende samenleving brengen onze mentale en fysieke gezondheid en zekerheid in gevaar.

Wat is de opgave?

Beweging, meer stilte, gezonde lucht, een stressvrije omgeving en voldoende basisvoorzieningen zijn belangrijke voorwaarden voor een prettig leven. Aan die voorwaarden moet voor iedereen worden voldaan. Tegelijkertijd vraagt een prettige en veilige omgeving om meer. Een straat kan volledig voldoen aan de normen voor geluid, luchtkwaliteit en toegankelijkheid, maar toch worden ervaren als onprettige leefomgeving. Hoewel Amsterdam grotendeels voldoet aan de Europese eisen voor luchtkwaliteit, is schone lucht bijvoorbeeld nog geen vanzelfsprekendheid. Gemotoriseerde mobiliteit is nog steeds een belangrijke bron van ongezonde lucht en geluidsoverlast. Het huidige wagenpark uitstootvrij maken lost maar een deel van de problematiek op. Daarbij zien we dat (elektrische) auto's groter en zwaarder worden en daarmee meer beslag leggen op de schaarse ruimte. Niet alle alternatieve mobiliteitsconcepten dragen bij aan een prettigere stad. Dit roept de vraag op van wie de openbare ruimte is. Wat (en wie) geven we de ruimte, en wat niet?

Weerbaarheid tegen klimaatverandering

Ook de gezondheid en de veiligheid voor de lange termijn moeten beter worden beschermd. Op dit moment stoten we in Amsterdam te veel broeikasgassen uit. Ons huidige mobiliteitsgedrag draagt daar flink aan bij (18% van de Amsterdamse uitstoot; 9% komt voort uit het Amsterdamse wegennet). De klimaatverandering zal doorzetten. Als stad moeten we daar weerbaar tegen zijn. Hitte, droogte, wateroverlast, afnemende biodiversiteit, een stijgende zeespiegel en de kans op overstromingen vormen een steeds groter probleem voor de mens.

Energietransitie legt grote druk op grondstoffen en ruimte

Om het effect op het klimaat te beperken moeten we zorgen voor minder grondstoffengebruik, minder gebruik van fossiele brandstoffen en minder uitstoot. Het is onvermijdelijk dat we ons energieverbruik beperken en overstappen van fossiele brandstoffen naar elektriciteit en andere energiebronnen. Deze energietransitie legt echter een grote druk op onze openbare ruimte. In de stad moeten we zowel ondergronds als bovengronds ruimte maken voor nieuwe voorzieningen, zoals warmtenetten. De komende tijd moeten alleen al duizend extra transformatorhuisjes een plek krijgen. Dit komt boven op de andere voorzieningen die nodig zijn om het stedelijk leven te kunnen ondersteunen, zoals afvalinzameling, dataverkeer, waterleidingen, riolering, kabels en laadinfrastructuur. We staan voor een ingewikkelde opgave waarin de grenzen van de driehoek (ecologische veiligheid, sociaal welzijn en uitvoeringscapaciteit) meer dan ooit zichtbaar worden.



Hoe ziet de toekomst eruit?

In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is gezond en duurzaam bewegen een speerpunt en in de Landelijke Nota Gezondheidsbeleid (2020-2024) is een leefomgeving die uitnodigt tot ontmoeting aangewezen als een van de vier centrale vraagstukken. Een andere inrichting van de straat, het plein en het park zou bijdragen aan een betere gezondheid van ons allemaal. Door een andere inrichting van de openbare ruimte kunnen we ervoor zorgen dat Amsterdammers in alle levensfases, bewust of onbewust, meer gaan lopen, wandelen, fietsen, spelen en bewegen. Kwalitatief groen draagt bij aan een omgeving waar we ons prettig voelen. Dat leidt tot meer gezonde levensjaren en tot meer levenskwaliteit. Daarvoor is het belangrijk dat er voldoende voorzieningen in de buurt zijn, op loop- of fietsafstand. Ook de aanwezigheid van groen en van mogelijkheden voor sport en spel nodigt uit tot bewegen. Voor de gezondheid van veel Amsterdammers is het bovendien belangrijk dat er in de drukker wordende stad plekken zijn waar je even de luwte kunt opzoeken, plekken die relatief rustig en 'prikkelarm' zijn. De stad blijft uiteraard een levendige plek. Reuring hoort erbij. Conversaties op straat, muziek en andere geluidsbronnen zorgen nog steeds voor een stedelijk geluid.

We moeten ervoor zorgen dat de openbare ruimte bestand is tegen hitte, wateroverlast, overstromingen en droogte. We hebben voldoende schaduw en plekken nodig waar we water kunnen opvangen en bewaren voor drogere tijden. Net zoals voor verkeer hebben we netwerken van groen en water nodig, zodat die in elkaar kunnen overlopen en elkaar kunnen versterken. Daarmee bereiken we meer dan met kleine, afzonderlijke water- en groenplaatsen. In het materiaalgebruik in de openbare ruimte denken we ook aan de toekomst. We passen de ecologische grens actief toe. We gebruiken duurzame materialen die we kunnen hergebruiken en vervangen geen spullen voordat dat echt nodig is. Ook in andere sectoren werken we aan een zo circulair mogelijke economie. We leren niet meer te produceren en te consumeren dan we nodig hebben. Materialen worden weer ingeleverd of ingezameld zodat ze kunnen worden hergebruikt.

Ruimte voor verplaatsen

Waarom is dit belangrijk?

Mobiliteit is een belangrijk middel voor mensen om mee te kunnen doen aan de maatschappij. Het verbindt mensen met elkaar binnen Amsterdam, maar verbindt ons ook met de regio, het land, Europa en de rest van de wereld. Mobiliteit maakt het mensen mogelijk om gebruik te maken van voorzieningen, naar hun werk te gaan, te ondernemen, dagelijkse boodschappen te doen en hun huis te verbouwen. Daarnaast is het nodig om de stad te kunnen bevoorraden, afval de stad uit te krijgen en ervoor te zorgen dat nood- en hulpdiensten snel ter plekke kunnen zijn als dat nodig is.

Persoonlijk mobiel zijn is tegelijkertijd ook een doel. Mobiel kunnen zijn draagt bij aan ons geluksgevoel. Te weinig mobiliteit is niet goed voor ons welbevinden. Alleen al daarom maakten velen tijdens de coronapandemie vaker een wandeling. Te veel mobiliteit is ook niet goed. Te lange forenstijden of te grote afstanden naar voorzieningen zorgen ervoor dat mensen beperkt worden in hun keuzes.

Wat is de opgave?

Mobiliteit is meer dan alleen het zoeken van het optimum voor elk individu. Een goede balans tussen ruimte om op te groeien, ruimte voor een gezond leven en ruimte voor verplaatsen is de kern van de discussie die we naar aanleiding van dit document voeren.

Mobiliteit noodzakelijk voor goed vestigingsklimaat...

Sinds de jaren negentig werkt Amsterdam aan het verminderen van de impact van mobiliteit. In die periode is Amsterdam populairder geworden dan ooit. Wat in de stad geldt als een prettige leefomgeving, wordt door veel bedrijven ook gezien als een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Voor hun werknemers, maar ook voor henzelf. De kwaliteit van de leefomgeving heeft daarmee een belangrijke economische waarde. Goede bereikbaarheid staat niet meer automatisch gelijk aan bereikbaarheid met de auto. De voetganger en de fiets zijn belangrijke aanjagers van economische groei geworden in de stad, net zoals openbaar vervoer een belangrijke drager is van de verbinding tussen stad en regio.

...maar we kunnen niet alles faciliteren

Mobiliteit in een stad als Amsterdam is een lastige puzzel. We willen het liefst voor de deur kunnen parkeren met bakfiets, e-bike en auto en zien het liefst onze bestellingen zo snel mogelijk geleverd worden. Maar we hebben maar beperkt de ruimte; in een stad wonen we dicht op elkaar. Dat betekent dat we altijd keuzes moeten maken en moeten bepalen wie of wat voor soort gebruik we vrij baan geven. Omdat niet alles tegelijkertijd past, kan niet iedereen hun, zijn of haar zin krijgen. Ook hier is het onze opgave om binnen de grenzen van de driehoek te komen: we moeten een manier van verplaatsen faciliteren die zowel ecologisch houdbaar en sociaal rechtvaardig als in de stad uitvoerbaar/inpasbaar is. Dit geldt voor de delen van de stad waar de drukte nu al tegen de grenzen aan zit en voor de gebieden waar we verder verdichten en de drukte zal toenemen.

Wat is ons toekomstbeeld?

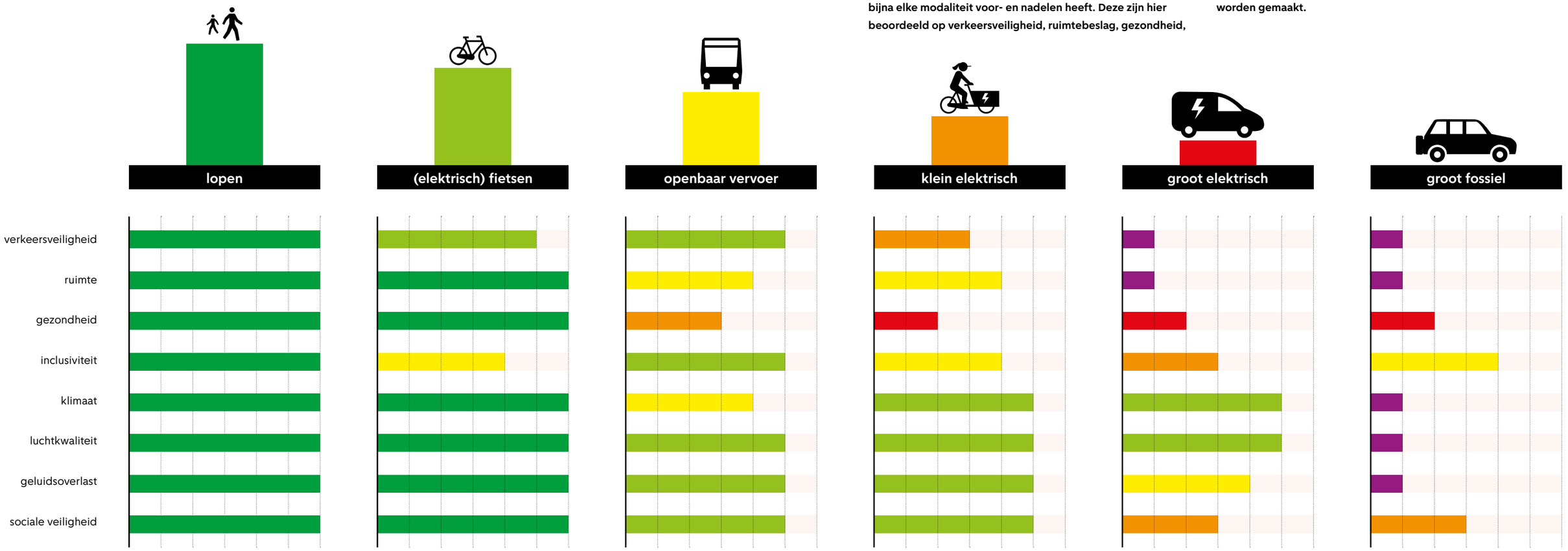
Mobiliteit als sociaal en economisch bindmiddel
In de toekomst fungeert mobiliteit als een sociaal en economisch bindmiddel in de stad. Lopen, fiets, bus, metro, tram, trein, taxi en auto zien we als één geheel: een systeem van publieke mobiliteit. Om ruimte te maken voor ontmoeten, opgroeien en gezond leven hebben we op veel plekken gekozen voor minder ruimte voor de auto. Toch is er voor iedereen plek, maar soms duurt een rit wat langer. Dit geldt overigens ook voor reizen met de fiets of het ov. Niet alles kan meer worden gefaciliteerd en soms leidt dat tot een iets langere reistijd. Doordat we prettige routes en een prettige omgeving hebben, voelt dit echter niet zo. Voor nood- en hulpdiensten is uiteraard de ruimte nodig. Hiervoor is geregelde afstemming noodzakelijk.

Samen optrekken met regio en Rijk
Wonen en werken in de regio zijn goed met elkaar verbonden door verschillende netwerken, die elkaar aanvullen. Niet voor niets werken we hier als stad, regio en Rijk samen om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren. Bruggen over het IJ zijn belangrijke stedelijke en regionale verbindingen. Met internationale treinverbindingen zorgen we er samen met Europa voor dat ons langeafstandsvervoer verduurzaamt. Door slimme afspraken met werkgevers en onderwijsinstellingen zijn de spitspieken fors verminderd.

Voldoende aandacht voor taxi en logistiek
Taxi's zijn een essentieel en volwaardig onderdeel van de mobiliteitsmix. Ze dragen bij aan een toegankelijke stad en zijn een belangrijke aanvulling op tijden en plekken waar het openbaar vervoer niet rijdt. Het is daarbij altijd zoeken naar de juiste balans. Daar waar veel taxi's en mensen bij elkaar komen, worden maatregelen getroffen in het kader van de leefbaarheid. Uitgangspunt is dat taxi's overal moeten kunnen komen voor een fijnmazige dienstverlening. Om hier verder invulling aan te geven, werken we aan een routenetwerk voor taxi's.

Ook voor logistiek is het constant zoeken naar goede oplossingen. Wat voor de ene plek werkt, is voor de andere minder logisch. Logistiek zorgt ervoor dat de stad blijft functioneren. Het bevoorraden van winkels en horeca, het bouwen en onderhouden van de stad, het afvoeren van afval en het leveren van pakketjes zijn cruciale functies in een stedelijke omgeving. Hier creëren we in de stad voldoende ruimte voor, waarbij we zo flexibel mogelijk willen zijn in het ruimtegebruik. We zoeken dan samen met de branche naar creatieve oplossingen. Maar ook hier moeten we soms constateren dat het niet allemaal past.

Onderstaande indeling helpt bij het prioriteren van de inzet voor een stad waar duurzaam en gezond bewegen de basis is. Het belangrijkste uitgangspunt is dat bereikbaarheid niet per se verplaatsen betekent: nabijheid en digitale connectiviteit vormen een goede basis, waarbinnen lopen, fietsen en openbaar vervoer de logische keuzes zijn. Het laat verder zien dat bijna elke modaliteit voor- en nadelen heeft. Deze zijn hier beoordeeld op verkeersveiligheid, ruimtebeslag, gezondheid, inclusiviteit, klimaat, luchtkwaliteit, geluidsoverlast en sociale veiligheid. De mobiliteitstransitie ontwikkelt zich bij voorkeur van rechts naar links. Daar zien we een steeds positievere score op de verschillende indicatoren. De kosten voor gebruiker en overheid zijn een belangrijke factor bij de afweging. Dit kan ertoe leiden dat in sommige delen van de stad andere keuzes worden gemaakt.



Welke dilemma's komen we tegen?



Hierboven hebben we geschetst hoe de stad eruit zou kunnen zien. Niet alles gaat echter tegelijk passen. Als we ruimte maken voor het een, moeten we ergens anders ruimte weghalen. Wat is hierin belangrijk?
We schetsen hier een aantal dilemma's. Deze dilemma's bespreken we graag met de stad, zodat er uiteindelijk goede en gedragen keuzes kunnen worden gemaakt.

- Het klimaat verandert. Door de openbare ruimte minder 'te verharden' en juist meer te 'vergroenen' kunnen we de stad voorbereiden op hetere zomers, heviger regenbuien en langere periodes van droogte. Tegelijkertijd neemt het verkeer toe door de groei van de stad en wordt het drukker in de openbare ruimte. Welke keuzes moeten we maken?

- Amsterdam bestaat uit verschillende stadsdelen, wijken, buurten en straten met verschillende problemen en uitdagingen. Ook de bevolkingssamenstelling en hoe bewoners de openbare ruimte gebruiken verschilt per plek. Standaardisering zorgt voor beperking van kosten en een meer eenduidig beeld, maar dit gaat ten koste van flexibiliteit en maatwerk.

- Door verdichting van de stad, de toename van mobiliteit en de herinrichting van straten wordt het voor nood- en hulpdiensten moeilijker door de stad te rijden. Hoe gaan we hier mee om? Moeten we zorgen voor minder drukte en files in de stad, moeten er meer locaties bijkomen van nood- en hulpdiensten of zijn er nog andere oplossingen denkbaar?

- Elektrische fietsen kunnen een aantrekkelijk alternatief zijn voor de auto. De hoge snelheden van elektrische fietsen maken het echter ook onveiliger op het fietspad en in de straat. Kunnen we snelheden beperken en wanneer raakt dit te veel de vrijheid van het individu?

- Welke ruimte geven we aan logistiek, zowel op het land als op het water? Kunnen en willen we de verwachte sterke groei in (just-in-time) goederenvervoer blijven faciliteren? Hoe ver kunnen en willen we gaan in het faciliteren dan wel sturen door de overheid (bijvoorbeeld intelligente toegang, concessieverlening logistiek, beprijzen, selectiever dan wel ruimhartiger ruimtelijk beleid voor logistieke voorzieningen)?

- De noodzaak om de stad rigoureus te vergroenen is groot, onder andere vanwege de klimaatadaptatie. Bomen hebben echter veel ruimte nodig, vooral ondergronds. Ook hier geldt dat we moeten bepalen hoe belangrijk we dit vinden. Zijn we bereid om daarvoor ruimte te maken als dat ten koste gaat van warmtenetten, kabels en leidingen?

- Veel Amsterdamse ondernemers verdienen hun geld in of aan de openbare ruimte. Denk bijvoorbeeld aan terrassen, markten, kiosken, evenementen of sport-/bootcampclubs. We willen hier ruimte voor bieden, maar waar ligt de grens? Wanneer gaat het toenemende commerciële gebruik van de openbare ruimte (waar veel mensen plezier van hebben) ten koste van openbare ruimte waar iedereen zich welkom moet voelen?

- Amsterdam heeft volop betrokken bewoners, ondernemers, ervaringsdeskundigen, activisten en kenniscentra. We zijn voorstander van meer eigenaarschap en zeggenschap voor deze groepen over hun eigen leefomgeving. Maar wat doen we als ze zich deze ruimte te veel toe-eigenen?

- Belangrijk onderdeel van dit koersdocument is de sociale ondergrens: oog hebben voor de meest kwetsbaren in de samenleving. We moeten op zoek naar meer manieren waarop we deze sociale grens kunnen combineren met de ecologische grens. Dat zal mogelijk andere groepen mensen kunnen raken. Van wie kunnen we hierin iets extra's vragen?

- Om binnen de grenzen van de driehoek te komen weten we al dat we in sommige zaken flink zullen moeten investeren, bijvoorbeeld in het ov (sociale toegankelijkheid en kansengelijkheid) en vergroening (klimaatadaptatie). Dat gaat veel geld kosten, waarvoor nu onvoldoende middelen zijn. Ook hier zijn keuzes nodig, waardoor we dingen die we (nu) ook belangrijk vinden niet meer kunnen doen.

- We hebben als stad ruimte nodig om nieuwe dingen uit te proberen en daarvan te leren. Een test of experiment, zoals het deels afsluiten van een straat voor autoverkeer, zal voor de een tot veel overlast leiden en door de ander als zeer positief worden ervaren. Wat vinden we acceptabel? Hoe behouden we maatschappelijk draagvlak?

- Het aantal objecten in de openbare ruimte neemt toe. Er zijn meer fietsparkeerplaatsen en buurthubs nodig. Om de stad klimaatneutraal te maken is ruimte nodig voor elektriciteitskasten, warmtestations, oplaadpalen etc. Accepteren we een zekere mate van ongemak om deze voorzieningen de ruimte te geven of niet?

- De keuze voor duurzamere vormen van vervoer, zoals fietsen, lopen of openbaar vervoer, betekent dat we onze straten anders moeten inrichten. Herinrichtingen zijn echter kostbaar en zorgen ook vaak voor meer uitstoot en meer grondstoffengebruik. Welke ingrepen vinden we cruciaal en waar zijn we bereid te wachten of tijdelijke inrichtingen te accepteren?

- Veel inwoners van de stad zien de negatieve effecten van het autoverkeer en de noodzaak om het anders te doen. Toch kan of wil niet iedereen in de stad afscheid nemen van de auto. Van wie mogen we verwachten dat ze minder of geen gebruik gaan maken van de auto in de stad en wat is daar voor nodig?

Muntplein
Herinrichting van het Muntplein, waarbij de verkeersfunctie minder dominant is geworden.

Foto's: Thomas Schlijper

Ruimte voor een andere aanpak

Meer ruimte maken doen we met elkaar. Dit koersdocument is het begin van een gesprek daarover. We schetsen hier hoe we denken dat we de genoemde opgaven slim kunnen aanpakken, vertrekkend vanuit de drie grenzen. Dit doen we vanuit de gedachte dat ook de huidige verdeling van de ruimte in de stad een keuze is geweest. Deze keuze komt voort uit (deels verouderde) prioriteiten, wensen, ambities en richtlijnen die daarop werden gebaseerd. Met de opgaven die er nu liggen, willen we opnieuw kijken naar de verdeling van de ruimte. In dit hoofdstuk schetsen we welke aanpak daarvoor mogelijk is en hoe we de Amsterdammers, de ondernemers en de bezoekers van onze stad daarin willen betrekken. Door veel meer verschillende stemmen bij de discussie te betrekken kunnen we tot betere oplossingen komen, groot en klein, voor nu, straks en later.

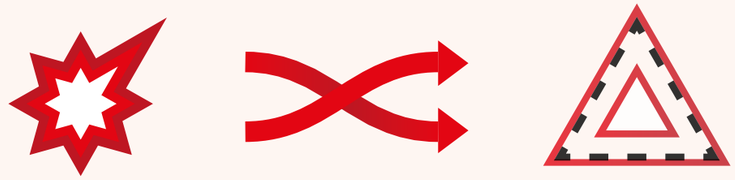
Stationsplein Weesp
Na een herinrichting heeft het plein een rijkere uitstraling en is het voor reizigers duidelijk welke kant ze op moeten lopen naar het centrum.

Foto: Google Streetview

NU

Nieuwe uitgangspunten

We hebben in Amsterdam een unieke situatie vergeleken met andere steden in de wereld: de fiets is het stedelijk vervoersmiddel bij uitstek en daar mogen we trots op zijn. Als hier in het verleden niet voor was gekozen, was deze situatie ook nooit uit de modellen en getallen gekomen. Dus ook nu kunnen we dingen weer anders doen. Een blauwdruk van onze aanpak en de toekomst hebben we niet. We doen ons voordeel met modellen en getallen, maar waken ervoor dat we ons daardoor laten leiden. Door samen te oefenen, te leren en te experimenteren geven we vorm aan de stad die we willen zijn. De volgende uitgangspunten kunnen ons daarbij helpen.

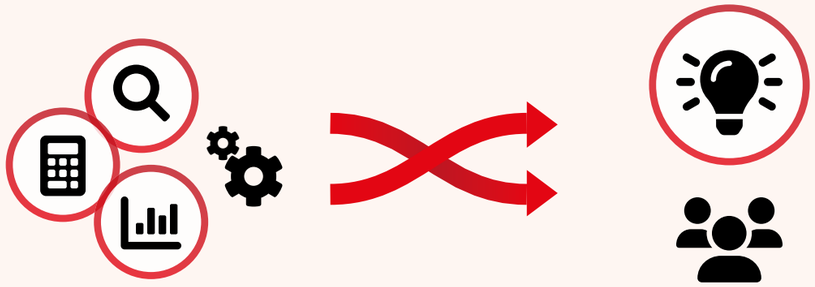


Van meer, sneller en groter naar sociaal, ecologisch en uitvoerbaar

Alle functies overal een plek geven in de openbare ruimte past niet meer. De realiteit is dat we nu afkoersen op een stad waar mobiliteit dominant blijft en waarin grotere en zwaardere auto's, Birò's, elektrische fietsen en mogelijk stepjes de ruimte blijven claimen en vast dreigen te komen staan. Het recht van de sterkste geldt en dat is een toekomst die we niet willen. Als we echt een prettige en inclusieve stad willen, moeten we de discussie voeren over wat noodzakelijk is voor ons geluk en wat over de grenzen heen gaat.

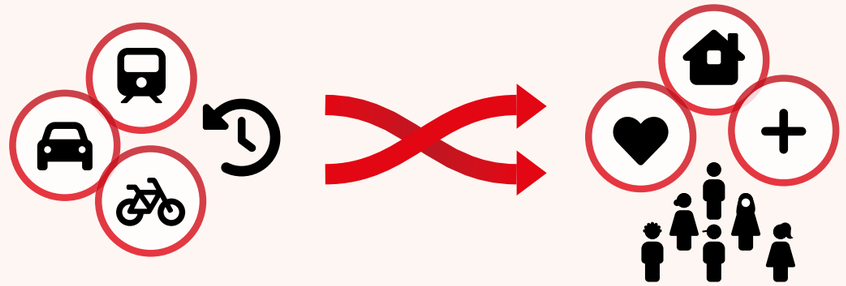
Sturen op wat we echt belangrijk vinden
We willen in de praktijk gaan toetsen hoe de grenzen (sociaal, ecologisch en qua uitvoerbaarheid) toegepast kunnen worden. Wat betekent het als we bij al onze maatregelen in de openbare ruimte minder CO_2-uitstoot als vertrekpunt nemen, net als vergroting van de biodiversiteit en klimaatadaptiviteit? Hoe brengen we altijd in beeld welke sociale impact een maatregel heeft en hoe wegen we de belangen tussen de verschillende doelgroepen? Wat betekent het als we de komende jaren nog geen maatregelen kunnen nemen in een straat waar hittestress is, omdat de materialen nog niet aan het einde van de levensduur zijn? Laten we de opgave dan liggen of zijn er tussentijdse maatregelen te bedenken? Een eenvoudig antwoord hierop is niet te geven. Hier zullen we als gemeente, samen met de stad en kennisinstellingen, in de praktijk mee moeten gaan oefenen.

Dit geldt overigens niet alleen voor de fysieke ruimte, maar ook voor de digitale. De digitale ontwikkelingen gaan steeds sneller en hebben veel effect op ons leven, ook in de openbare ruimte. Als stad moeten we er oog voor hebben dat iedereen hiervan kan profiteren, ook mensen die minder digitaal vaardig zijn. Ook willen we voorkomen dat commerciële partijen te veel druk op de openbare ruimte leggen. We moeten daarom een sturende rol hebben in het gebruik van digitale techniek in de openbare ruimte. Het is zaak dat we ook hier waardegedreven op sturen.



Van voorspellen naar voorstellen

Door waarde gedreven, door data ondersteund
Hoe komen we tot een visie op de toekomst zonder blauwdruk of harde voorspellingen? Anders omgaan met doorrekeningen en modellen kan daar bij helpen. Data brengen de consequenties van keuzes in beeld, maar vormen niet het objectieve antwoord op de opgaven waar we voor staan. We doen er goed aan eerst goed na te denken over wat we echt willen. De beste keuzes zijn waardegedreven en worden door data ondersteund. Als we weten waar we heen willen, kunnen we per geval bedenken welke stappen daarbij passen. We moeten soms een keuze durven maken omdat de richting klopt, zonder dat we exact kunnen zeggen hoe de uitkomst er in cijfertjes uit zal zien. Van voorspellen naar voorstellen. Hier hoort ook bij dat we soms sneller en pragmatischer handelen als kansen zich voordoen. Bijvoorbeeld door ter plekke te zoeken naar wat goed en minder goed werkt. De fietsstraat in de Sarphatistraat is daar een mooi voorbeeld van. Parijs laat zien dat deze aanpak ook breder kan worden uitgerold.



Van investeringen in doorstroming naar brede welvaart

De bestaande regels in de ruimtelijke ordening en de verkeerskunde beïnvloeden vaak onze maatschappelijke keuzes. ‘Dit zijn de regels, dus is er geen reden om een andere keuze te maken.’ Deze regels hebben we onszelf echter opgelegd en zijn gebaseerd op keuzes die ooit zijn gemaakt.

Een voorbeeld van deze regels is een minimaal wenselijke snelheid op het autonetwerk. De doorstroming van de auto moet ‘snel genoeg’ zijn. Is dat echt het belangrijkste aspect van inrichting voor de openbare ruimte? Wat als deze eis ten koste gaat van bomen, ruimte voor ontmoeting, ruimte voor de voetganger of de verkeersveiligheid? Bovendien zien we dat er ongewenste effecten zijn bij sturen op een hogere snelheid: in de praktijk gaan we niet korter reizen, maar juist verder bij werk en voorzieningen vandaan wonen. Door steeds maar te investeren in doorstroming houden we een systeem in stand dat zichzelf blijft voeden. Door breder te kijken naar alle aspecten, zoals gezondheid, veiligheid en stedelijke dynamiek, ontstaat er meer evenwicht in de keuzes. Doorstroming (zo snel mogelijke verplaatsing) wordt minder belangrijk. Dat sluit aan bij de gedachte dat de openbare ruimte veel meer is dan alleen maar plek voor verkeer: het is ook de huiskamer van de Amsterdammer.

Nieuwe uitgangspunten toetsen in de praktijk
De praktijk is echter weerbarstig. Als we anders willen kijken naar de openbare ruimte, hebben we te maken met juridische regels, bestaande afspraken en toezeggingen en mogelijke verwachtingen. We zetten stappen om in beeld te brengen welke ruimte er is. We bekijken onder andere of we bij bestaande projecten in de praktijk kunnen oefenen met een andere blik en onderzoeken waar we dan tegenaan lopen.

Impact op doelgroepen in beeld brengen
Ongelijk investeren in gelijke kansen betekent een andere bril opzetten bij keuzes in mobiliteit en de openbare ruimte. Een bredere blik betekent ook stoppen met rekenen met een ‘gemiddelde’. Investeringen en beleid pakken bijna altijd verschillend uit voor verschillende groepen, maar toch gaan we nog vaak uit van een gemiddelde. Dat leidt ertoe dat veel verbeteringen zijn gericht op de grootste groep, maar niet op de kwetsbaarste groep. De ‘gemiddelde Amsterdammer’ bestaat niet. Er zijn heel veel verschillende Amsterdammers. De inrichting van de stad moet voor iedereen werken. Kwetsbare mensen moeten we zoveel mogelijk ontzien. Soms moeten we accepteren dat voor andere groepen de bereikbaarheid bij bepaalde maatregelen kan verminderen (maar nog steeds prima op orde is).

Samen ruimte maken

Over de nieuwe uitgangspunten gaan we graag het gesprek aan met de Amsterdammer. We dagen uit om op een andere manier na te denken over de openbare ruimte en mobiliteit in de stad. Dat we wat moeten doen, staat niet ter discussie. Wel gaat het erom hoe we dat gaan doen en waar we oog voor moeten hebben. De gemeente is initiatiefnemer, de dialoog is van de mensen zelf. Hoe zien zij de toekomst van de stad voor zich? Wat drijft hen om deze stad elke dag een beetje beter te maken? Wat zijn de gemeenschappelijke dromen en verlangens? Wat maakt Amsterdam voor hen nu precies Amsterdam?

We hebben flink wat problemen op te lossen; ecologische problemen (klimaatadaptatie, uitstoot, uitputting van grondstoffen), sociale problemen (gezondheid, veiligheid, kansenongelijkheid) en problemen met uitvoerbaarheid (het 'past' zowel ruimtelijk als financieel gewoon niet meer). Wat betekent dit voor de toekomst van Amsterdam? Hoe gaan we hier als inwoners en ondernemers mee om? Welke problemen spelen op individueel niveau, en nog belangrijker: welke oplossingen zijn voorhanden?

Samen op weg naar de stad die we willen zijn

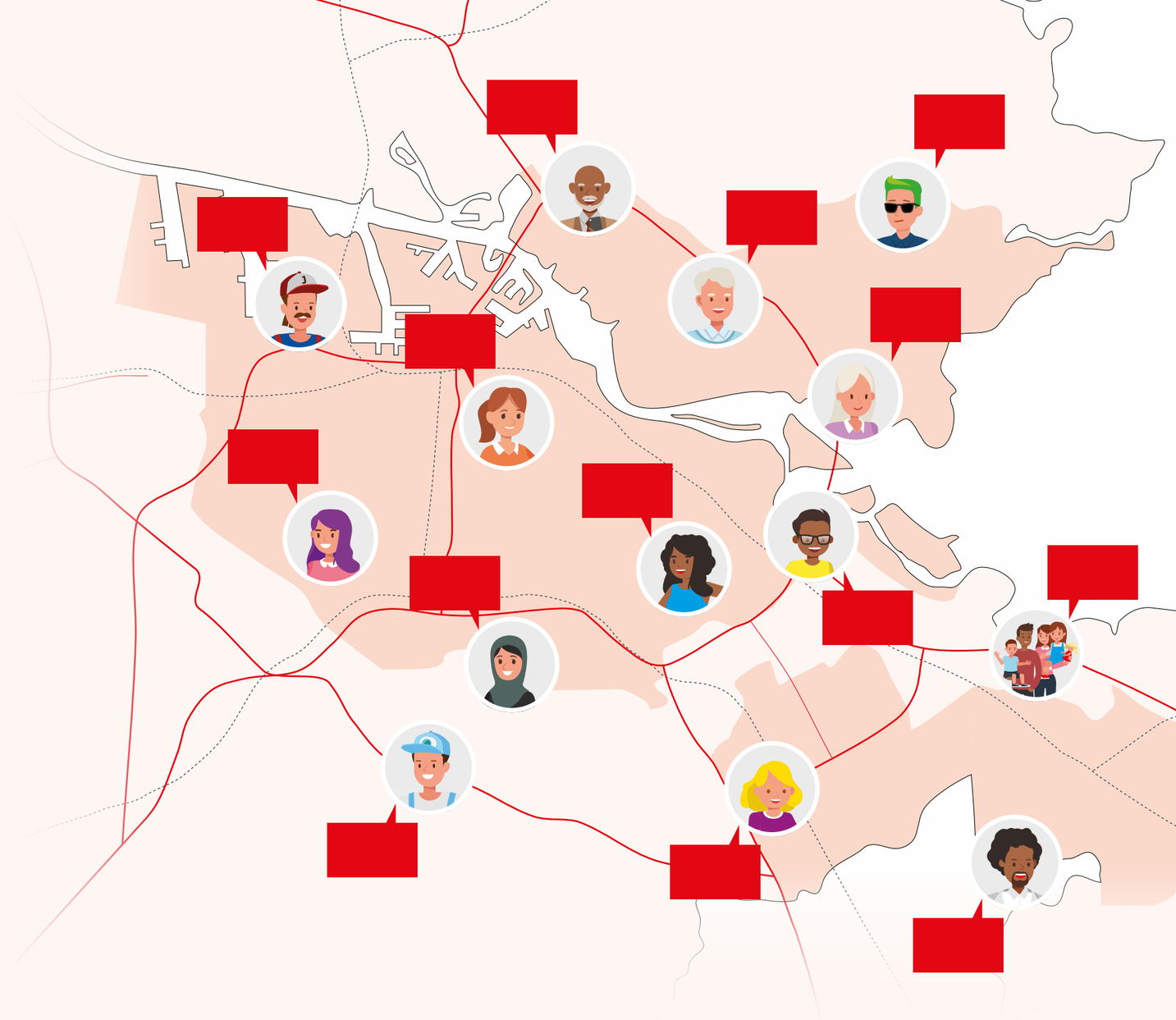
Amsterdam is voor velen de stad van lef en openheid, gevormd door ondernemerschap en samenwerking, door en voor de Amsterdammers van toen, van nu en van de toekomst. We bouwen hier op voort en vertrouwen erop dat we met de betrokkenheid, de kennis en de kunde van de Amsterdammers de toekomst van toenemende krapte, ongezondheid en onveiligheid kunnen ombuigen naar de stad die we willen zijn.

We voeren hierover gezamenlijk het gesprek

Dit koersdocument vormt het startpunt van dit traject waarin we samen – bewoners, ondernemers, bezoekers en gemeente – bepalen welke waarden we centraal stellen in de toekomst van Amsterdam en hoe de stad van de toekomst eruit moet zien. Om dit te doen gaan we verbinden (het gesprek met elkaar voeren), input ophalen (raadplegen en adviseren) en doen (oefenen met projecten op straat). We betrekken Amsterdammers, ondernemers, bezoekers en alle andere mensen met een belang in de stad goed bij de opgaven van nu, straks en later. Door met elkaar hierover het gesprek te hebben creëren we ook het draagvlak om stappen te zetten en activeren we partijen om actief met ons mee te werken aan de opgave van de toekomst.

We willen alle stemmen horen

Voor een aantal ingewikkelde puzzels moeten we om de tafel gaan met de grote stedelijke partners, zoals de nood- en hulpdiensten, de logistieke sector en de taxibranche, om nieuwe oplossingen te bedenken die ervoor zorgen dat de stad leefbaar en bereikbaar blijft. We gaan ook in gesprek met kinderen, scholieren en mensen voor wie het mobiliteitssysteem en de openbare ruimte minder toegankelijk zijn. Het Amsterdamse streven naar diversiteit en kansengelijkheid komt voort uit een diepe overtuiging. We benaderen de groepen die we normaal minder horen in discussies over de inrichting van de stad actief. Hiervoor gebruiken we verschillende methodes en vormen om verschillende groepen aan te spreken, zoals een burgerforum. Zo zorgen we ervoor dat in dit gesprek ook de andere stemmen dan we normaal horen aan het woord komen.



Nu al aan de slag in de praktijk

Ondertussen zorgen we ervoor dat we vooral ook '*gewoon gaan doen*'. Samen hebben we een grote denk- en doekracht om aan de slag te gaan. Veel inwoners en ondernemers zijn nu al bezig om opgaven aan te pakken en te ontdekken hoe we binnen onze ecologische en sociale grenzen en de uitvoerbaarheidsgrens kunnen komen. Dit hebben we keihard nodig. Een transitie als deze kan niemand van ons alleen. Waar draagvlak en enthousiasme is, wakkeren we die energie aan en bouwen we een netwerk op waarin we elkaar helpen, van elkaar kunnen leren en samen nieuwe dingen kunnen proberen, door op lokaal niveau de bestaande regels en beleidseisen los te laten. Door te experimenteren zien we welke interventies werken en of er ruimere regels nodig zijn.

Ruimte voor nieuwe inzichten

Een dergelijke aanpak heeft tijd nodig. Er moet ruimte zijn voor andere opvattingen en nieuwe ideeën. Dit betekent ook dat we nu nog niet kunnen zeggen wat de volgende stap is. De conclusies van de gesprekken vatten we samen om vervolgens te bepalen wat dit betekent voor de koers. Zo krijgt onze gewenste toekomst gaandeweg steeds beter vorm.

Wat doen we al?



Vergroening plein Jacob Geelstraat
In Nieuw-West hebben we het plein bij de Jacob Geelstraat vergroend. Het ontwerp is tot stand gekomen na participatie met bewoners en de aangrenzende scholen. Vanuit de gedachte van de circulaire stad – een stad waar waardevolle grondstoffen en materialen hergebruikt worden – zijn de betontegels en klinkers hergebruikt in keermuurtjes en banken. In de muren worden kieren en gaten gelaten als schuilplaatsen voor insecten. Een inspirerend voorbeeld voor andere locaties.



Aanpak stadshartfile
Samen met bewoners en ondernemers langs de route Blauwbrug, Amstel, Rokin, Damrak inventariseren we maatregelen die de stadshartfile kunnen oplossen. Deze zorgt op drukke momenten voor overlast, uitstoot en irritatie. In de drukke periode april en mei is direct een aantal tijdelijke maatregelen ingezet om de drukte te verminderen. Hierbij is met name gekeken naar maatregelen die de instroom voorkomen, zoals alternatieve verwijzing. Bij te grote drukte werd de route tijdelijk afgesloten. Later dit jaar volgt een reeks definitieve maatregelen om de file structureel te verminderen.



Van der Helstplein tijdelijk autovrij
Van 30 mei tot en met 11 juli was het Van der Helstplein in De Pijp (Zuid) autovrij. Voetgangers en fietsers kregen alle ruimte. Auto's, snor- en bromfietsen en motoren konden er niet komen. De tijdelijke afsluiting was een wens van bewoners en ondernemers rond het plein. Uit de tijdelijke maatregel moet blijken of het mogelijk is om het Van der Helstplein autovrij te maken.



Ov-kaartjes voor minima en kinderkaartjes
De Vervoerregio Amsterdam stelt gratis ov-kaartjes beschikbaar voor mensen met een laag inkomen in de regio Amsterdam. Dit vergroot de mobiliteit van mensen die dat ook echt nodig hebben. Dit gebeurt zonder inkomenstoets, om het aanvragen laagdrempelig te houden. Dat hiervan misbruik kan worden gemaakt, is een ingecalculeerd risico. We gaan ervan uit dat de doelgroep wordt bereikt. Naast kaartjes voor minima stelt de gemeente ook kaartjes beschikbaar voor kinderen.



Pilot knip Weesperstraat
In juni en juli 2023 was de Weesperstraat zes weken lang afgesloten voor autoverkeer, om voorrang te geven aan ander gebruik. We onderzochten wat dit betekent voor het verkeer en gebruikers van de straat en de omgeving. Tijdens de pilot is feedback verzameld bij diverse stakeholders waaronder bewoners en bedrijven (logistiek, taxi en touringcar) om inzicht te krijgen in de ervaringen met en meningen over deze afsluiting. Eind 2023 volgt de evaluatie van de pilot, waarbij we kijken naar de effecten op straat en de ervaringen van belanghebbenden.

Parkeervergunningen medisch personeel tijdens corona
Tijdens de coronacrisis stonden veel zekerheden op losse schroeven. Naast de ellende die dat met zich meebracht, gaf dit ook het inzicht dat dingen kunnen veranderen. Omdat de drukte in de stad beperkt was, konden we medisch personeel een parkeervergunning geven. Dit is een voorbeeld van hoe we de sociale grens kunnen bewaken.



Hittestress Brasapark
Jarenlang liep de A9 dwars door Zuidoost. De weg vormde een barrière tussen Gaasperdam in het zuiden en de wijken van de Bijlmer in het noorden. Daarnaast hield de vier kilometer lange strook asfalt veel warmte vast en zorgde die vooral 's avonds voor hittestress in de omringende buurten. Door de ondertunneling van de A9 is Gaasperdam weer verbonden met de rest van Zuidoost en is er een verkoelende verbinding ontstaan die loopt van het Mandelapark tot aan het Gaasperpark. In de komende jaren zal het Brasapark verder worden ingericht en vergroend.

STRAKS

Verandering heeft tijd nodig. Het belangrijkste is dat we aan de slag gaan en daarbij leren wat goed werkt en wat minder goed werkt. Ook nu zijn we daar al mee bezig. We pakken kansen waar dat kan en willen daarbij ook kleine mogelijkheden benutten. Uiteindelijk tellen vele kleine stappen samen op.



Jacob Geelstraat
Vergroening van het plein bij de Jacob Geelstraat, waarbij materialen zijn hergebruikt.

Een gezonde, ontspannen en veilige stad is er niet van de ene op de andere dag. Samen met bewoners, ondernemers en kennisinstellingen gaan we op zoek naar wat werkt. We zetten al stappen met fietsstraten, vervoer over water, klein elektrisch vervoer, deelmobiliteit en meer verkeersveiligheid. Met het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat creëren we meer ruimte en met het elektrificeren van auto's, vrachtauto's en scooters ademen we steeds schonere lucht in.

We willen echter meer doen door te oefenen met een andere focus. Hierbij verkennen we hoe we los kunnen komen van de bestaande normen.

Onze nieuwe focus

Onze nieuwe focus is het bewaken van de sociale en ecologische grenzen en uitvoerbaarheidsgrenzen. Ook richten we ons op mobiliteit die mensen op prettige wijze met elkaar verbindt.
Bovenal bewaken we dat de stad bereikbaar blijft voor mensen met een fysieke beperking of minder mobiliteitsopties, zonder ecologische grenzen te overschrijden. Daarom wordt onze aanpak minder gericht op mogelijkheden voor mensen die al heel mobiel zijn of snel van A naar B willen reizen. Dit kan betekenen dat je in de spits wat langer moet wachten of met de auto langer staat te wachten voor rood licht, of dat je pakketje niet dezelfde dag aan de deur bezorgd kan worden. We willen minder drukte in een groeiende stad. Dat is nodig, want nu al vallen mensen buiten de boot, terwijl in onze keuzes de ecologische grenzen nog lang niet altijd centraal staan.

Ruimte voor andere keuzes

We willen aan de slag met een aanpak die meer oog heeft voor de brede welvaart. Een dergelijke aanpak kost tijd, al was het maar omdat de term 'brede welvaart' verschillend kan worden geïnterpreteerd en kan worden doorgevoerd. Onze aanpak gaat daarom uit van een lerend traject: het toetsen van bestaande en nieuwe projecten en bestaand en nieuw beleid aan de nieuwe uitgangspunten. Hierbij kijken we hoe deze uitgangspunten doorwerken in de praktijk en wat we eventueel moeten aanpassen. Uiteraard is op de verschillende keuzes en besluiten die worden genomen ook gewoon inspraak mogelijk, zodat de koers kan worden bewaakt en waar nodig kan worden bijgestuurd.



Haarlemmerplein
Andere inrichting en bebouwing op het Haarlemmerplein, waardoor uitstraling en gebruik is verbeterd.

Foto's: Thomas Schlijper

Wat doen we al?



Spoorpark Amstel III
Spoorpark Amstel III (Oost) is een groene loper langs het spoor van Amsterdam naar Utrecht. Het ontwerp is gemaakt op basis van ideeën uit de buurt. Er zijn tafeltennistafels, een basketbalveld, een voetbalveldje, een jeu-de-boulesbaan en fitnesstoestellen. Daarnaast gaan we het fietspad langs het spoor in Amstel III doortrekken naar Amsterdam UMC. Straks is het mogelijk zonder omweg van station Bijlmer Arena naar Amsterdam UMC te fietsen of te wandelen.



What if lab
Wat doe je met een brug waarvan je het autoverkeer hebt geweerd? Onder de titel What if lab gaven het programmabureau Bruggen en Kademuren en de Dutch Design Foundation drie stadsmakers de opdracht om hier samen met bewoners en ondernemers hun kennis en creativiteit op los te laten. Dit heeft drie concepten voor hergewaardeerde bruggen opgeleverd die in wisselende samenstelling te combineren zijn: de huiskamer, verhalen en modulair zitten en spelen. Zo ontstaan er op de afgesloten (delen van) bruggen verrassende nieuwe plekken om elkaar te ontmoeten, om uit te rusten, om te spelen of om de stad en haar verhalen te ontdekken. Met luie stoelen, podia voor expressie, lantaarns, planten en zogenaamde verhalenkaders. De participatie heeft ook concrete voorstellen vanuit de stad zelf opgeleverd, zoals reliëf in het wegdek om e-bikes af te remmen, de optie van een podium en ideeën voor vergroening.

Aanpassing van de Vegastraat in Noord
Samen met de buurt is bekeken of het afsluiten van een brug kansen oplevert voor een autovrije straat. Door gebruik te maken van een technische aanleiding (staat van de brug) kan er winst worden geboekt voor de hele buurt op het gebied van ruimte.



Picknickbanken Buiksloter-meerplein in Noord
In het winkelcentrum zijn op het pleintje bij Blokker en Hema picknickbanken neergezet door ondernemers. Een simpele maatregel met mooi effect: meteen zitten er mensen, en heeft dit pleintje een verblijfsfunctie gekregen.



Van Heenvlietlaan: veel winst met een klein project
De Van Heenvlietlaan was een brede asfaltweg waar hard werd gereden. Ook doorsneed deze weg de parkenstrook die van oost naar west door Buitenveldert loopt. Hier hebben we met één project meerdere doelen kunnen behalen: vergroening, verkeersveiligheid en een prettigere plek voor mens en dier. Daarbij heeft een klein stukje straat veel effect, omdat het de parken aan beide zijden van de weg met elkaar verbindt en dus groter maakt.

Wat doen we al?



Banne Hopper
De Banne Hopper is een kleinschalig vervoermiddel dat minder mobiele bewoners van de Banne de mogelijkheid geeft om zelfstandig boodschappen te blijven doen. Sinds 2016 rijdt dit elektrische wagentje rond. De gemeente Amsterdam subsidieert het project.

Fietsstimulering in Amsterdam
In een stad als Amsterdam is de fiets een ontzettend handig vervoermiddel. Voor bepaalde groepen in de stad is dit vanzelfsprekend. Helaas is niet iedereen in staat te fietsen. Soms omdat mensen het niet kunnen, soms omdat ze het niet willen, maar soms ook omdat ze het niet kunnen betalen. Amsterdam zet er samen met verschillende partners op in om iedereen de kans te geven te kunnen fietsen. Zo stellen we fietsen ter beschikking aan bewoners van Zuidoost met een afstand tot de arbeidsmarkt die een baan hebben gevonden. Dit willen we uitbreiden naar Noord en Nieuw-West. Ook bieden we fietslessen voor vluchtelingen en kinderen, is er subsidie voor buurtinitiatieven die met de fiets te maken hebben en hebben we e-bikes ter beschikking gesteld aan bewoners van sociale huurwoningen van Centrumeiland op IJburg. Volgend jaar willen we vanuit het fietsdepot ongeveer zesduizend fietsen ter beschikking stellen. Allemaal vanuit de gedachte dat de fiets zorgt voor meer kansen en betere gezondheid.





Afval anders ophalen
In een groot deel van stadsdeel Centrum halen we de vuilniszakken nog met vuilniswagens van straat op. Dit zorgt voor zwerfafval, extra druk op kades en bruggen, en CO_2-uitstoot. Waar dat kan plaatsen we ondergrondse afvalcontainers. Het kan echter niet overal, bijvoorbeeld omdat bruggen en kades niet sterk genoeg zijn voor de wagens die de containers legen. Of doordat er te weinig ruimte is op straat of onder de grond. Op deze locaties zoeken we naar andere manieren om het afval op te halen. In een deel van het Wallen- en Nieuwmarktgebied doen we daarom een proef met het ophalen van afval met kleine vuilniswagens en elektrische bakfietsen. Het afval vervoeren we per elektrische boot naar de afvalverwerker in het Westelijk Havengebied.



Pilots transport over water
Over transport over water wordt veel gesproken. Dit is juist een onderwerp waarin het doen centraal moet staan. We gaan pas zien wat de voordelen zijn als we die in de praktijk ondervinden. Minder belasting van de kades, minder uitstoot, veiligere straten en op termijn wellicht goedkopere bevoorrading. Om die reden werken we aan de pilot bevoorrading Nieuwmarkt, in samenwerking met ondernemers en stadsdeel Centrum. In het project Havenstraat (Zuid) sturen we op het verminderen van voertuigkilometers en wordt gekeken in hoeverre transport over water een geschikte optie is voor bouwlogistiek ten behoeve van de toekomstige nieuwbouw.

Waarmee gaan we aan de slag?



Verbonden buurt
We willen gaan oefenen met de nieuwe koers. Met de verbonden buurt gaan we de uitgangspunten van dit koersdocument in de praktijk brengen. In buurtlabs verkennen we met bewoners, ondernemers en bezoekers mogelijke aanpassingen in de buurt die passen binnen de ecologische grens, de sociale grens en de uitvoerbaarheidsgrens.

We behalen zichtbaar resultaat door de opgaven te bespreken en tegelijkertijd stappen te zetten in de uitvoering. Dit leidt tot meer zichtbaarheid en een efficiëntere aanpak met minder kosten. Minder kosten maken we ook door het parkeren naar de parkeerstroken te verplaatsen en door stoepen niet te verbreden voor het parkeren van fietsen scooters en LEV's (lichte elektrische voertuigen, zoals de Birò). In plaats daarvan gebruiken we de (auto)parkeervakken hiervoor en werken we zoveel mogelijk circulair. Tot slot leren we in de praktijk welke oplossingen in de openbare ruimte goed of minder goed werken.



Schoolstraten
Een schoolstraat is een straat bij een school waar gemotoriseerd verkeer tijdens in- en uitgaan niet is toegestaan. Dit vergroot de veiligheid en zorgt ervoor dat kinderen makkelijker met de fiets of lopend naar school komen. Aan het begin en einde van de schooldag wordt de straat een half uur afgesloten met een uitneembare paal. Op deze manier is er meer ruimte voor kinderen om veilig de school in- en uit te gaan. Fietsers, voetgangers, nood- en hulpdiensten houden toegang. We bekijken waar we dit vaker kunnen doen en of er permanente oplossingen zijn, waarbij de ruimte ook door de buurt gebruikt kan worden.



30 km/u in de stad
Met de invoering van 30 km/u op een groot deel van het gemeentelijk wegennet zetten we een grote stap in het veiliger en gezonder maken van de stad. We zetten alle wegen in één keer om zonder overal tot herinrichting over te gaan. Dit is zowel vanuit duurzaamheid als financiën een logische stap.

Waarmee gaan we aan de slag?



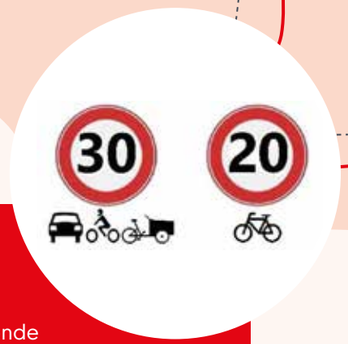
Verkeersveiligheid en inclusiviteit Sloterweg
We sluiten een deel van de Sloterweg af om de veiligheid van fietsers en voetgangers te verbeteren. Op termijn gaan we er met ‘intelligente toegang’ voor zorgen dat bestemmingsverkeer er wel kan komen. Hierbij gaan we digitaal ontheffingen verlenen, zodat de verlening gratis kan. Amsterdam wil een inclusieve gemeente zijn. Daarom blijft het mogelijk voor digitaal minder vaardige bewoners of ondernemers om naar het stadsloket te gaan en daar geholpen te worden met de aanvraag van een digitale ontheffing.



Voorbereiding verkenning ruimte maken Vondelpark
In de Omgevingsvisie 2050 is een beeld neergezet van Amsterdam als metropool met een menselijke maat. Een meerkernige stad, waarin de openbare ruimte een veilige en prettige plek is om te zijn. Mobiliteit is daar een integraal onderdeel van. Lopen, fietsen en openbaar vervoer zijn dragers van de personenmobiliteit. Ook voor de auto is er plek in de stad, onder andere voor nood- en hulpdiensten, logistiek of mensen die minder goed ter been zijn. Wel is de ruimte voor de auto kleiner dan nu. Er zijn minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte en zo min mogelijk doorgaande routes binnen de stad. Deze plannen worden nu in stappen verder uitgewerkt.

Concreet is in beeld gebracht hoe we het doorgaand verkeer in de stad kunnen verminderen met behulp van zogenoemde filters in het netwerk. Hiermee verminderen we het doorgaande verkeer fors, maar kunnen specifieke doelgroepen nog wel door het filter rijden. Deze maatregelen dragen niet alleen bij aan meer ruimte voor andere functies in de openbare ruimte, maar ook aan meer ruimte voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. In algemene zin beperkt dit het autogebruik van, naar en in de stad. Onderzocht wordt of de komende jaren een eerste stap gezet kan worden.

Uit de eerste onderzoeken blijkt dat ruimte maken rondom het Vondelpark een kansrijke maatregel is vanwege de winst voor de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de vervoerwijzen voetganger, fiets en ov. Voordat het zover is, moet er nog veel worden uitgezocht. Verschillende partijen hebben zorgen geuit over de effecten van deze maatregelen op onder andere de A10, de bereikbaarheid voor doelgroepen, taxi, touringcar en logistiek en de effecten op andere gemeenten. Deze effecten bespreken we graag met de verschillende partijen.



20-30 pilot
We gaan op twee locaties een pilot doen met verschillende snelheden op het fietspad en de rijbaan. Doordat er steeds snellere voertuigen op het fietspad rijden, voelen veel mensen zich onveilig. Door de rijbaan aan te wijzen als plek waar 30 km/u geldt en het fietspad voor 20 km/u, willen we kijken wat er gebeurt. Het gebruik van de rijbaan is vrijwillig.

LATER

De verbonden stad

De stad van later is een stad in balans. Onze ecologische impact in de stad en op de rest van de wereld is fors verminderd. We zijn een sociaal rechtvaardige stad, waar iedereen kan meedoen. We doen de investeringen die nodig zijn en voorkomen kapitaalvernietiging. Zo brengen we onszelf binnen de grenzen van de driehoek en hebben we weer ruimte om gezond te leven, van de stad te genieten en onszelf te ontplooien binnen onze eigen houdbare ecologische voetafdruk.



Waar zullen we ruimte voor maken?

Openbare ruimte voor iedereen

De openbare ruimte is (weer) een centrale plek voor alle Amsterdammers. Hier ontmoeten we elkaar, gaan we veilig en zonder stress van A naar B, of lopen we gewoon een rondje. We nemen de tijd om van de stad te genieten. We ademen schone lucht in en kunnen op normaal volume een praatje maken op straat, zonder voortdurend op onze hoede te hoeven zijn voor voortrazend verkeer. Natuurlijk zijn er nog wel klachten. Er is nog steeds overlast, maar de scherpe randen zijn ervan af. Niemand zit thuis omdat ze niet over straat durven.

Betrouwbare mobiliteit

De stad geeft de ruimte aan verbindingen van A naar B, aan verbinding tussen mensen en de verbinding voor ondernemers en hun goederen. Mobiliteit staat veel meer ten dienste van de menselijke behoefte aan contact en beweging. Betrouwbaarheid is belangrijker geworden dan snelheid. Doorstroming en voertuigverliesuren zijn niet meer bepalend voor de inrichting van de stad.

Ecologisch veilig en sociaal rechtvaardig

In de stad van later doen we weer de dingen die nodig en goed voor ons zijn. Ook dingen die we nu soms spannend vinden, zoals oversteken op straat met een blindengeleidehond, en in je eentje op de fiets naar school gaan. Langzaam maar zeker maakt het soms lastige zoeken weer plaats voor stabiliteit, waarin we verzekerd zijn van een ecologisch veilige en sociaal rechtvaardige stad.

Jan Pieter Heijestraat
Impressie van een andere inrichting.

Foto: Google Streetview

Illustratie: Jurian Voets

Nieuwezijds Voorburgwal
Herinrichting met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen.

Foto's: Thomas Schlijper

Uitgave:
Gemeente Amsterdam, 3 oktober 2023

Tekstredactie:
De Zoele Haven

Vormgeving:
LassooyDesign

Fotografie:
Fotobank Amsterdam, Ruimte & Duurzaamheid,
Verkeer & Openbare Ruimte, Thomas Schlijper

