



Gemeente
Amsterdam



Inrichtingsprincipes voor een autoluwe stad

Inhoud

Inleiding	3
1 Gebiedsgerichte aanpak	7
2 Ontwerpen	17
3 Functies	49
4 Tijdelijk / definitief?	69
Colofon	73



Inleiding

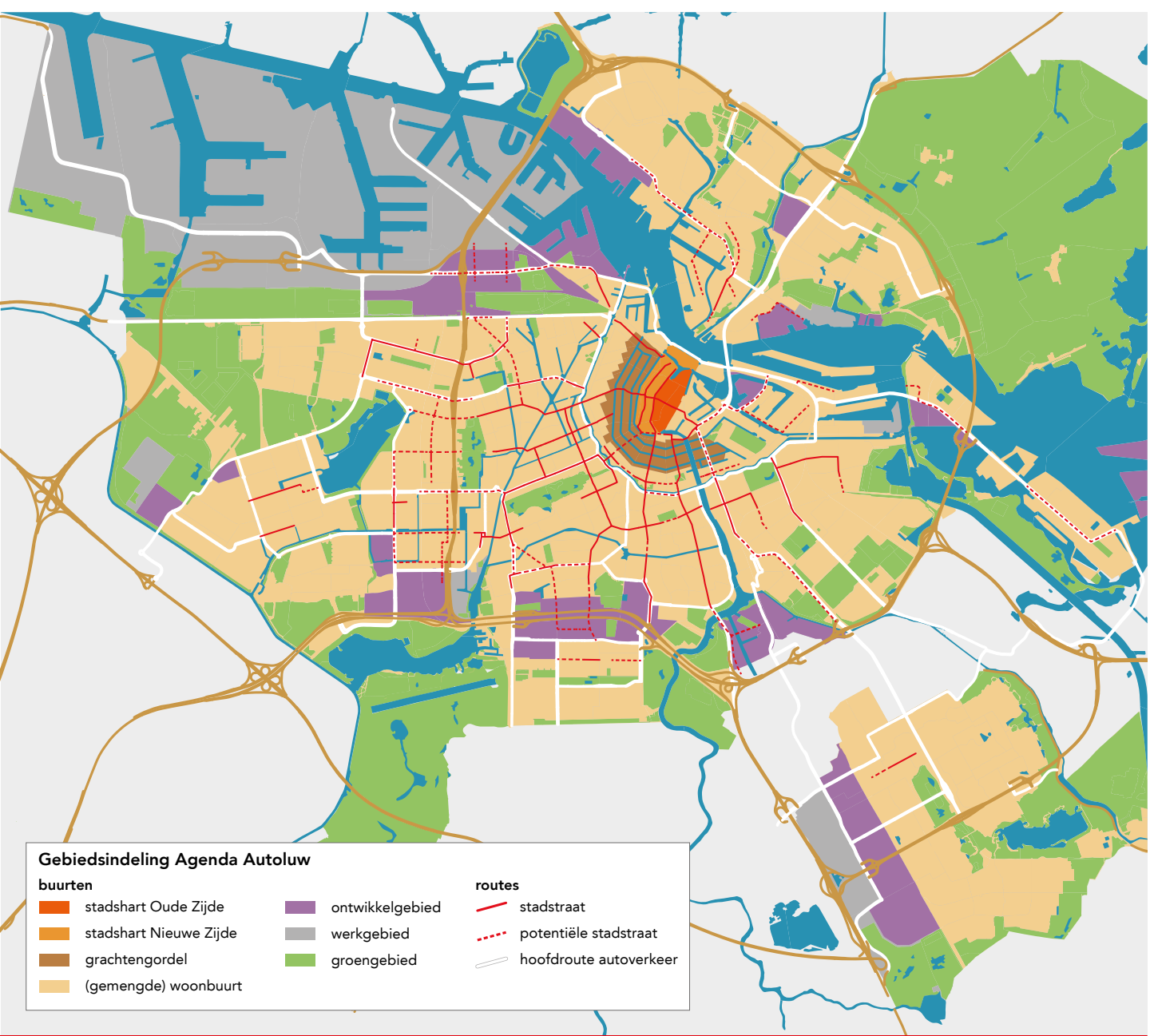
Vanuit de Agenda Amsterdam Autoluw maken we ruimte voor een leefbare en toegankelijke stad. Dat is een stad waar het prettig wonen, werken en recreëren is. Waar bewoners het naar hun zin hebben, werkers graag aan de slag gaan en recreanten fijn verblijven. Een stad op menselijke maat die goed toegankelijk is en waar de openbare ruimte er aantrekkelijk uitziet.

In dit boekje zijn de gebiedsgerichte inrichtingsprincipes opgenomen voor de openbare ruimte die horen bij een autoluwe stad. Elk gebied in onze stad is uniek. Of het nu gaat om het stadshart of de hoofdroutes, stadsstraten of (gemengde) woonbuurten en de nieuwe stad of de eeuwenoude grachtengordel. De manier waarop we de ruimte invullen, verschilt daarom per gebiedstype.



Dit boekje focust op de herverdeling van de ruimte; minder ruimte voor autoverkeer en parkeren, méér ruimte voor groen, fietsers, voetgangers, spelende kinderen en ontmoetingen op straat. Deze inrichtingsprincipes helpen projecten om samen met bewoners en ondernemers invulling te geven aan de ambities voor een leefbare en toegankelijke stad. De inrichtingsprincipes zijn richtinggevend. Ze schrijven niet precies voor hoe een straat ingericht moet worden, maar schetsen een palet aan mogelijkheden.

De verschillende 'knoppen' waarmee de stad het ruimtebeslag van autoverkeer en geparkeerde auto's verminderd, zijn uitgewerkt in de Agenda Amsterdam Autoluw. Precieze inrichtingsdetails, materiaalgebruik en maatvoering zijn opgenomen in de Standaard voor het Amsterdamse Straatbeeld (Puccinimethode) en de Leidraad van de Centrale Verkeerscommissie (CVC).





1

Gebiedsgerichte aanpak voor een autoluwe stad

Gebiedsgerichte aanpak: Stadshart

Het stadshart oude zijde omvat onder meer het Centraal Station, de Nes, de Burgwallen Oost, de Nieuwmarktbuurt en de Lastage. In dit gebied ligt een opgave om de leefbaarheid en de toegankelijkheid te verbeteren en meer ruimte te maken voor de voetganger in de smalle straten.

Geparkeerde auto's moeten ruimte inleveren om de leefbaarheid en toegankelijkheid van het gebied te kunnen verbeteren. Circulatiemaatregelen en intelligente toegang worden ingezet om autoverkeer dat niet noodzakelijk in het gebied hoeft te zijn, te weren. We willen hier ook voldoende flexibele vakken aanleggen voor laden/lossen, fietsparkeren, scooterparkeren en parkeren voor kleine elektrische voertuigen. Daarmee houden we de stoepen vrij, zodat daar voldoende loopruimte is.

Het stadshart nieuwe zijde omvat onder meer de Munt, de Prins Hendrikkade en de Paleisstraat, waar afgelopen jaren met knips in het autonetwerk al grote stappen gezet zijn om de toegankelijkheid, leefbaarheid en verblijfskwaliteit in het gebied te verbeteren. We werken conform de 'Programmatische Visie Nieuwe Zijde' aan de opwaardering van het gebied: van een ietwat vergeten, vooral dienstbaar deel van de binnenstad, naar een aangenaam en eigen stadsgebied. De nieuwe zijde is extreem veelzijdig en gevarieerd: qua bebouwing, functies en sferen.

Nu gaan we de ruimte die we gecreëerd hebben verzilveren door straten opnieuw in te richten, waaronder de Spuistraat en de Raadhuisstraat. De vrijgekomen verkeersruimte wordt gebruikt voor extra loop- en verblijfsruimte voor voetgangers en meer ruimte voor fietsers (in de Spuistraat, de Nieuwezijds Voorburgwal en op het Singel, tussen Munt en Koningsplein). De nieuwe zijde is doorregen met een 'gordel van pleinen en pleinruimtes': van de Stromarkt tot de Munt. We maken hiervan échte pleinen met aangename, groene verblijfsruimte.

Uitgangspunten

- De rijdende en geparkeerde auto's maken ruimte voor voetgangers, fietsers en verblijven.
- De doorstroming van het OV blijft geborgd en wordt waar mogelijk verbeterd.
- Er komt meer ruimte voor laden/lossen en parkeren van fietsen, scooters, kleine elektrische voertuigen en deelmobiliteit. Hiermee verbetert te toegankelijkheid van trottoirs.

Dit doen we door...

- Gefaseerd het parkeren op straat op te heffen. In het stadshart is de ambitie om straten waar mogelijk parkeervrij te maken.
- Straten her in te richten met klimaatbestendige oplossingen, hoogwaardige materialen en meer groen, waarbij de pleinen verbijzonderd worden en een eigen karakter krijgen.
- Doorgaand autoverkeer te weren met circulatiemaatregelen, intelligente toegang en/of autovrije deelgebieden.





Gebiedsgerichte aanpak: Grachtengordel

De grachtengordel is UNESCO wereld erfgoed. Daar gaan we zorgvuldig mee om. Door de footprint van de auto te beperken, verbeteren we de toegankelijkheid en de leefbaarheid van het gebied: meer ruimte voor fietsparkeren, bredere stoepen om de toegankelijkheid te verbeteren. Maar ook meer ruimte voor nutsvoorzieningen, zoals het verbeteren van de afvalinzameling.

De uiteindelijke ambities is om de kades niet van water tot gevel opnieuw te vullen, maar juist ook ruimte leeg te laten. Ruimte om het water te ervaren, om te flaneren, om te ontsnappen aan de drukte van het stadscentrum.

Echter, op de korte termijn zal dat op grote delen van de grachtengordel niet haalbaar zijn. Enerzijds omdat we ervoor kiezen om met prioriteit ook parkeerplaatsen op te heffen langs de radialen zoals de Raadhuisstraat, waar de gebruiksdruk hoger is. Anderzijds omdat het omzetten van schuinparkeren naar langsparkeren, in combinatie met verspreid plekken opheffen, de komende jaren een grotere meerwaarde heeft dan het volledig 'leegvegen' van een beperkt aantal rakken. Soms zal het echter wel noodzakelijk zijn om een rak (tijdelijk) volledig parkeervrij te maken, om zwakke kades te behouden of te herstellen.

Uitgangspunten

- De grachten dienen goed en comfortabel toegankelijk te zijn, ook voor mindervaliden en ouders met kinderwagens. Daarom krijgt voldoende, veilige en obstakelvrije voetgangersruimte prioriteit.
- Er komt meer ruimte om laden en lossen en het parkeren van fietsen, scooters en kleine elektrische voertuigen beter te faciliteren.
- Deelmobiliteit wordt een aantrekkelijk alternatief voor autobezit.
- De ruimtelijke kwaliteit van de grachten verbeteren we, door het zicht op het water te herstellen en waar mogelijk de ruimte langs het water ook 'leeg' te laten.

Dat doen we door...

- Instandhouding van de kades; we voeren herstelwerkzaamheden uit en verminderen waar nodig tijdelijk de belasting van de kades. Kadeherstel en herinrichting van de openbare ruimte gaan hand in hand.
- Het omzetten van schuin- naar langsparkeren, gecombineerd met het gespreid opheffen van parkeervakken.
- Doorgaand autoverkeer te weren, met circulatie ingrepen of intelligente toegang.
- Het toevoegen van fietsparkeerplekken, deelmobiliteit en nutsvoorzieningen, zoals oplaadpunten of voorzieningen voor afvalinzameling.
- Zeer smalle kades (indicatie: <7 meter) waar mogelijk parkeervrij te maken bij herprofileringen.
- Op de middellange termijn een aantal rakken langs hoofdgrachten volledig parkeervrij te maken.
- Als er op termijn meer (parkeer)ruimte vrijkomt, ook ruimte langs het water leeg te laten.
- Daarmee wordt de connectie met het water teruggebracht en de verblijfskwaliteit vergroot.

Gebiedsgerichte aanpak: (Gemengde) woonbuurten

Gemengde woonbuurten

Deze buurten rondom het centrum hebben zich de afgelopen 15 jaar gekenmerkt door een sterke toestroom van gemiddeld hoogopgeleide bevolking met een stedelijke en uithuizige levensstijl. Dit gaat gepaard met de komst van nieuwe detailhandel en horeca in bestaande stadsstraten, maar ook steeds vaker in woonbuurten zoals de Pijp, de Jordaan, de Indische Buurt en Oud-West. De prettige afwisseling tussen rust en reuring staat soms onder druk door de vestiging van publieksfuncties in woonstraten.

Conform de Visie Openbare Ruimte (2017) ligt de focus in deze buurten op meer ruimte voor verblijf, voetgangers en fietsers en het verbeteren van buurtgroen. Door intensief samen te werken met bewoners en ondernemers zoeken we naar balans in de gemengde woonbuurten. Daarbij moeten we altijd keuzes maken: óók met minder auto's zal de druk op de ruimte in gemengde woonbuurten zeer hoog blijven. Mede omdat een deel van de statische functies (deelmobiliteit, oplaadvoorzieningen, fietsparkeren, etc.) van de stadsstraten naar de (gemengde) woonbuurten verplaatst wordt. Op de stadsstraten is deze ruimte noodzakelijk om daar de toenemende verkeers- en verblijfsdruk op te vangen en flexibele functies te faciliteren, zoals kortstondig fietsparkeren bij winkels en laden en lossen.

Woonbuurten

In de woonbuurten ligt de focus conform de Visie Openbare Ruimte (2017) op de woonfunctie en alles wat daarbij hoort, zoals spelen, voldoende groen en ruimte om elkaar te ontmoeten op straat. Bij een leefbare woonbuurt horen ook voldoende voorzieningen. Fietsparkeerplaatsen, oplaadpunten voor elektrische voertuigen, gescheiden huisvuilinzameling, etc. Daar waar we de aanwezigheid van de auto verminderen – zowel rijdend als geparkeerd- ontstaat ruimte om deze functies een plek te geven in de straat. Dat is geen gemakkelijke puzzel, zelden zal er zomaar ruimte 'over' blijven. Samen met de bewoners maken we keuzes, maar we kijken daarbij altijd verder dan één straat; kosten en baten worden op buurtniveau gewogen.

Ook in woonbuurten zal de ruimtelijke druk in eerste instantie toenemen, omdat statische functies (deelmobiliteit, oplaadvoorzieningen, fietsparkeren, etc.) gedeeltelijk vanuit de stadsstraten naar de buurten verplaatst worden. Op de stadsstraten is deze ruimte het hardst nodig om daar de toenemende verkeers- en verblijfsdruk op te vangen. Zodra het effect van autoluwmaatregelen zichtbaar wordt en de vraag naar parkeerplaatsen verder afneemt, kunnen we op grote schaal aanpassingen doen in het profiel van woonstraten.

De ambitie voor gemengde woonbuurten en meer 'monofunctionele' woonbuurten is vrijwel gelijk. De uiteindelijke maatregelen, inrichting van vrijgekomen ruimte en de snelheid waarmee veranderingen worden doorgevoerd zullen echter sterk verschillen. De druk is bij gemengde woonbuurten groter, waardoor hier de noodzaak voor meer ruimte voor voetgangers, fietsers en verblijven zich eerder en sterker zal manifesteren. Ook vraagt functiemenging om een andere indeling van de openbare ruimte, bijvoorbeeld om terrassen te faciliteren en meer ruimte te maken voor logistiek.





Uitgangspunten

- Voetgangers, fietsers en de woon- en verblijfsfunctie staan in woonbuurten centraal.
- Wie bij zijn voordeur móet zijn met de auto, kan er bij (AOV, mindervalide bewoners, etc.).
- Er komen bredere stoepen, met ruimte om te verblijven en elkaar te ontmoeten.
- Meer ruimte voor laden/lossen en parkeren van fietsen, scooters, kleine elektrische voertuigen draagt bij aan de bereikbaarheid van de woonbuurten en verbetert de toegankelijkheid.
- In woonbuurten moet deelmobiliteit volop beschikbaar zijn, als alternatief voor (auto) bezit.
- We maken ruimte voor sport- en speelvoorzieningen met meerwaarde op buurtniveau, afwisselend en uitdagend.
- We maken ruimte voor 'goed groen'; groen dat voldoende maat heeft, goed ingepast wordt en bijdraagt aan de leefbaarheid, klimaatbestendigheid en biodiversiteit.
- Het verminderen van het aantal autoparkeerplaatsen biedt ruimte voor betere nutsvoorzieningen zoals afvalcontainers, schakelkasten en verdeelstations. Deze zijn onmisbaar voor de leefbaarheid in de wijken.
- Statische functies, zoals fietsparkeren voor omwonenden, worden vanuit de stadsstraten opvangen in de woonbuurten. Bij voorkeur op de koppen van de straten.

Dat doen we door..

- Met tijdelijke inrichtingsvormen parkeerplekken op te heffen, vooruitlopend op een toekomstige herinrichting.
- Parkeerplaatsen verspreid op te heffen voor containers, fietsparkeren en laden/lossen, waardoor er meer vrije ruimte op de stoep ontstaat.
- Waar mogelijk geconcentreerd parkeerplaatsen op te heffen en daarmee meer ruimte te maken voor voetgangers, spelen en groen.
- De snelheid voor (auto)verkeer in woonbuurten te beperken tot maximaal 30 km/uur.
- Waar mogelijk en gewenst straten parkeer- of autovrij maken. Delen van de buurt kunnen worden omgevormd tot fiets/voetgangersgebied of voetgangersgebied.
- Op buurtniveau de prioriteiten goed naast elkaar te leggen, zodat aanpassingen in de straat ook op buurtniveau meerwaarde hebben. We maken én vullen de ruimte samen met de bewoners en ondernemers.
- Hubs voor deelmobiliteit te realiseren, zodat bewoners kunnen overstappen van (auto) bezit naar gebruik.
- Het aantal parkeervergunningen te verminderen en autoparkeren op afstand te stimuleren, bijvoorbeeld in parkeergarages of op een P+R.



Gebiedsgerichte aanpak: Stadsstraten

In lijn met het Onderzoeksrapport Stadsstraten (2017) definiëren we een stadsstraat als “een straat met een belangrijke verblijfs- en economisch- maatschappelijke functie op verschillende schaalniveaus met daarnaast een belangrijke verkeersfunctie”. Stadsstraten liggen altijd in intensief bebouwd gebied. Vanwege de stevige verkeersfunctie(s) zijn het belangrijke schakels in het netwerk.

In de plinten van een stadsstraat tref je tal van voorzieningen en op straat is het relatief druk. Het zijn doorgaans brede(re) en lange(re) straten, zoals de Kinkerstraat (in West), de Linnaeusstraat (in Oost), de Ferdinand Bolstraat (in Zuid) en de Nieuwezijds Voorburgwal (in Centrum).

In de stadsstraten maken we ruimte voor voetgangers, fietsers en OV, zonder al het rijdende autoverkeer te weren. Om die ruimte te maken, moeten statische functies zo veel mogelijk wijken. Autoparkeren, oplaadvoorzieningen en deelmobiliteit verplaatsen we waar mogelijk naar de koppen van de zijstraten of de achterliggende buurten.

De beschikbare ruimte in stadsstraten wordt het liefst dubbel gebruikt; bijvoorbeeld door fietsparkeervakken voor winkelend publiek in te zetten voor laden en lossen tijdens venstertijden. Bij voldoende lage auto-intensiteiten is het ook mogelijk om het rijdende verkeer te mengen, bijvoorbeeld auto's en fietsers (30 km/ uur) of auto's en openbaar vervoer.

Door de stadsstraten hoogwaardig in te richten verbeteren we ook de verblijfskwaliteit. Waar mogelijk voegen we groen toe, te beginnen met het herstellen van ontbrekende schakels in de hoofdbomenstructuur. Daarmee versterken we de groenstructuur van Amsterdam.

Uitgangspunten

- Prioriteit voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en verblijven.
- Autoverkeer blijft welkom. We onderzoeken per situatie of vermindering van autoverkeer meerwaarde heeft, bijvoorbeeld om modaliteiten te mengen en zo ruimte vrij te spelen in het profiel.
- Ruimte voor laden/lossen en fietsparkeren wordt bij voorkeur gefaciliteerd in flexibele vakken.
- Zo min mogelijk statische functies zoals afvalcontainers in smalle stadsstraten.
- Zo min mogelijk deelconcepten en oplaadpunten voor voertuigen langs stadsstraten.
- Stadsstraten functioneren als minihub voor aanliggende buurten; pakketjes worden hier bezorgd en door bewoners afgehaald.
- Bij stadsstraten die tevens hoofdroute zijn (plusnet auto of S-route, zie volgende pagina), is voorlopig de functie voor het autoverkeer zwaarwegend.

Dat doen we door...

- Stadsstraten (op termijn) parkeervrij te maken bij herinrichtingen, als die ruimte nodig is voor andere functies (fiets, voetganger, groen, verblijfsruimte, etc.).
- Statische functies zoveel mogelijk te verplaatsen naar de koppen van de zijstraten of de achterliggende buurten.
- Logistiek beter te faciliteren, met goede laad/losvoorzieningen.
- Waar mogelijk de snelheid te verlagen (30 km/uur) en modaliteiten te mengen (fiets/ auto of auto/tram).
- De beschikbare ruimte flexibel in te richten (bijvoorbeeld de combinatie fietsparkeren/ laden en lossen).
- Bij herinrichtingen meer obstakelvrije ruimte te maken voor voetgangers.
- Mooie materialen te gebruiken en groen toe te voegen, wat de verblijfskwaliteit verhoogt.



Gebiedsgerichte aanpak: Hoofdroutes auto

Autoluwe is niet simpelweg al het autoverkeer uit de stad weren. Het verminderen van het autoverkeer doen we zorgvuldig, stapsgewijs en gericht om de bereikbaarheid van de stad te borgen. In eerste instantie weren we doorgaand verkeer zoveel mogelijk van de kleinere wegen. Dit betekent dat we het verkeer meer concentreren op de hoofdwegen (plusnet auto en S-routes). Hier willen we zorgen voor een goede doorstroming van het verkeer. Deze aanpak, die in 2018 werd vastgelegd in het Beleidskader Verkeersnetten, zetten we voort.

Het gaat hierbij niet alleen om een goede doorstroming overdag of in de reguliere spitsperiodes, maar ook om een acceptabele doorstroming in situaties waarbij delen van het autonetwerk niet beschikbaar zijn of wanneer er extra verkeer is door evenementen op evenementenlocaties als de RAI en in Zuidoost. Het beschikbare autonetwerk wordt steeds beter benut door de inzet van (regionaal) verkeersmanagement.

Langs hoofdroutes kunnen parkeerplaatsen worden opgeheven om de doorstroming te verbeteren of voorzieningen in te passen. Bijvoorbeeld halteplaatsen voor touringcars, die daarmee niet meer de woonbuurten in hoeven, of snellaadpunten voor elektrische auto's.

In een later stadium kijken we of we met gerichte maatregelen het autoverkeer kunnen verminderen of zelfs helemaal kunnen omleiden. Dit kan lokaal leiden tot een stevige verbetering van de leefbaarheid en oversteekbaarheid, wat ook de mogelijkheden vergroot van deze straten meer verblijfsgebieden te maken. Mooie voorbeelden hiervan zijn de Weesperstraat bij het Mr. Visserplein en de Stadhouderskade ter hoogte van het Vondelpark.

Uitgangspunten

- Voorlopig wordt de huidige kwaliteit en capaciteit van de hoofdroutes minimaal behouden.
- Waar nodig - en mogelijk - verhogen we bij kruispunten de capaciteit, om autoverkeer uit de wijken en van de stadsstraten te kunnen verplaatsen naar de hoofdroutes.
- We nemen mitigerende maatregelen om te borgen dat het verplaatsen van autoverkeer naar de hoofdroutes geen verslechtering oplevert voor de leefbaarheid en toegankelijkheid rond deze routes (o.a. luchtkwaliteit, oversteekbaarheid).
- Op termijn komt op hoofdroutes meer ruimte voor fietsers, voetgangers, verblijfskwaliteit en logistiek.
- Bij hoofdroutes die tevens stadsstraat zijn (zie vorige pagina), is voorlopig de functie als hoofdroute voor het autoverkeer zwaarwegend.

Dat doen we door....

- Op korte termijn de capaciteit en doorstroming van bestemmingsverkeer per auto via deze hoofdroutes te borgen.
- Waar mogelijk en waar nodig parkeerplaatsen weg te halen, om de doorstroming te verbeteren of voorzieningen in te passen (snellaadpunten, touringcarhaltes, etc.).
- De luchtkwaliteit te verbeteren, zie Actieplan Schone Lucht (2019).
- Het beperken van de barrièrewerking van de hoofdroutes.
- Te onderzoeken of de A10 (een deel van) de functie van de stedelijke hoofdroutes over kan nemen.

Gebiedsgerichte aanpak: Werkgebieden

Amsterdam kent binnen en buiten de ring A10 verschillende bedrijven- en kantorenterreinen. Hier is niet alleen de bedrijfsmatige/logistieke functie relevant, maar ook de pendel van personen die er werken. In de monofunctionele en vaak arbeidsextensieve gebieden ligt de nadruk op de autobereikbaarheid. Toegankelijkheid per (vracht)auto is daar essentieel voor het functioneren van de bedrijven.

De druk op de openbare ruimte en het ruimtegebruik van de auto zijn in werkgebieden een minder urgent probleem dan in gemengdere gebieden, door de veelal ruime opzet van bedrijventerreinen en de grote hoeveelheid parkeren op eigen terrein

Maar, ook in de werkgebieden zien we meerwaarde in het creëren van betere en sociaal veilige fiets- en openbaarvervoerverbindingen, voor werknemers en bezoekers. Zeker ook omdat we zien dat in toenemende mate monofunctionele werkgebieden transformeren naar gemengde woon- en werkgebieden.

Bij het herinrichten van bedrijventerreinen zijn vergroening en het verhogen van de klimaatbestendigheid belangrijke aandachtspunten. Waar mogelijk zijn het verbeteren van de natuurlijke afwatering, het vergroenen van straat en gevels en het verminderen van het verhard oppervlak van grote meerwaarde. Hiermee ontstaat een prettigere werkomgeving en wordt lopen en fietsen in het gebied aantrekkelijker.

Uitgangspunten

- Werkgebieden zijn onmisbaar voor de economie van de stad en moeten per (vracht) auto goed bereikbaar blijven.
- Werkenden en bezoekers moeten voldoende alternatieven voor de auto hebben om het werkterrein te bereiken, zoals regionale fietsroutes en goed OV.
- Een aantal bedrijventerreinen transformeren op termijn naar gemengde woon/werk gebieden, de inrichting van de openbare ruimte en de bereikbaarheid moeten daarop aansluiten.

Dat doen we door...

- De autobereikbaarheid van werkgebieden borgen, zodat bedrijven goed kunnen blijven functioneren.
- Te investeren in de kwaliteit van doorgaande fietsverbindingen, zodat bezoekers en werknemers sneller de fiets pakken.
- Te investeren in last mile oplossingen, zoals deelfietsen bij metrostations om werkgebieden beter te ontsluiten.
- Bij herinrichtingen te vergroenen, om de kwaliteit, biodiversiteit en klimaatbestendigheid van werkgebieden te verbeteren.



De nieuwe stad (stedelijke ontwikkelgebieden)

In de nieuwe stad staat de menselijke maat centraal. De nieuwe bewoners kiezen hier bewust voor een autoluwe wijk. Met stedelijke ontwikkelgebieden zoals Havenstad en IJburg-2 wordt een nieuw type stad toegevoegd, gericht op actieve verplaatsingen. Op straat is nauwelijks een geparkeerde auto zichtbaar. De openbare ruimte biedt veel ruimte voor lopen en fietsen, veel groen en ruimte voor ontmoeten, spelen en ontspannen. Op verschillende hubs is er een interessant aanbod aan gedeelde mobiliteit beschikbaar. In de nieuwe stad is er verder goed openbaar vervoer beschikbaar dat aansluit op de belangrijke bestemmingen en overstappunten in de stad. De ruimte voor privé auto's is hier zeer schaars. Parkeren op afstand in P+R's is voor bewoners daarom een logische keuze.

Uitgangspunten

- Hoge dichtheden met in de groene openbare ruimte prioriteit voor actieve verplaatsingen (voetgangers en fietsers), openbaar vervoer en verblijven.

Dat doen we door...

- Een inrichting te realiseren die groen en klimaatbestendig is, gericht op bewegen, verblijven en ontmoeten.
- Parkeren niet meer op straat te realiseren, maar inpandig of op afstand, zodat het straatbeeld zo veel mogelijk parkeervrij is.
- Alternatieven voor autoverkeer optimaal te faciliteren middels hoogwaardig OV, aantrekkelijke fietsroutes en ruimte voor de voetganger.
- Alternatieven aan te bieden voor autobezit, zoals de realisatie van hubs met deelmobiliteit.



2

Ontwerpen voor een autoluwe stad

In de Agenda Amsterdam Autoluw zijn de gebiedsgerichte ambities en uitgangspunten voor een autoluw Amsterdam vastgesteld. In dit hoofdstuk wordt dit vertaald naar inrichtingsprincipes en ontwerpopties die inzichtelijk maken hoe een autoluwe straat of buurt eruit kan komen te zien.

Per gebiedstype hebben we een ambitie vastgelegd voor de lange termijn (zie de tabel op pagina 20). De tabel is een menukaart waaruit per project een keuze gemaakt wordt. Dat kan variëren van een straat met minder parkeervakken tot een autovrij voetgangersgebied. We bekijken per project wat passend is. Autoluw of autovrij zijn geen doel, maar het middel om bepaalde wensbeelden te realiseren. De verschillende ontwerpopties per gebiedstype stellen de kaders waarbinnen het ontwerp- en participatieproces plaatsvindt.

Ontwerpopaties, buurten:

0. Straat met langsparkeren beide zijden
1. Verspreid parkeerplaatsen opheffen
2. Eén kant van de straat parkeervrij
3. Haaksparkeren omzetten naar langsparkeren
4. Erf/shared space
5. Parkeervrije straat
6. Autovrije straat

Ontwerpopaties, routes:

0. Straat met langsparkeren beide zijden
1. Verspreid parkeerplaatsen opheffen
2. Eén kant van de straat parkeervrij
3. Parkeervrije straat
4. Fietsstrook in plaats van fietspad
5. Mengen auto en tram
6. Mengen auto en fiets

Binnen al deze ontwerpopties blijft het streven om een herkenbare, eenduidige, Amsterdamse openbare ruimte te maken. In de bestaande stad is dat bij voorkeur een 'gewone' straat met aan beide zijden een trottoir, doorlopende bomenrijen en doorgaande bandenlijnen. Het opheffen van parkeerplaatsen biedt dan ruimte voor bredere stoepen met plek om te spelen, te verblijven, voor groen, voor fietsparkeren, voor nutsvoorzieningen, etc. Zie optie 2, 3 en 5 voor buurten en opties 1 t/m 6 voor routes. In de bestaande wijken past een patroon van heldere, doorlopende straten vaak het best bij de gebouwde omgeving: de bouwblokken zijn gepositioneerd langs doorlopende lijnen, de inrichting van de openbare ruimte moet daarbij aansluiten.

Het uitgangspunt is dat we per straat één dwarsprofiel hanteren. Uitzonderingen daarop zijn wel mogelijk, bijvoorbeeld als de straat 'geknipt' wordt en deels autovrij gemaakt wordt. Maar, ook dan streven we er naar om lijnen, zoals banden en bomenrijen, zo veel mogelijk te laten doorlopen. Onnodige slingers of verspringingen in het profiel willen we voorkomen.

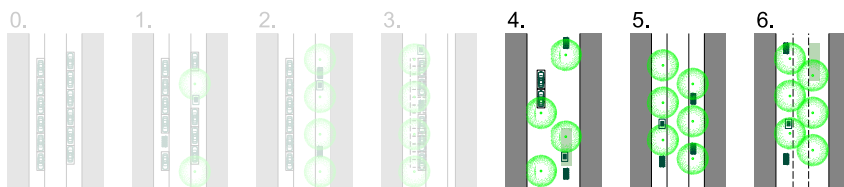
Alleen wanneer de hoeveelheid (auto)verkeer in een straat heel beperkt is of zelfs afwezig, kan een stoep achterwege blijven. Dan kan de hele openbare ruimte primair voor verblijven gebruikt worden door een erf, shared space, plein of voetgangersgebied te maken (opties 4 en 6 voor buurten). Het komend jaar zullen dergelijke profielen nader worden uitgewerkt, zodat ze kunnen worden toegevoegd aan de 'Amsterdamse standaard voor het straatbeeld' (Puccinimethode). Bij de realisatie van erven, shared spaces of autovrije pleinen wordt altijd op buurtniveau gekeken welke straten zich het best lenen voor dit type inrichting. Vaak zijn dat de kortere dwarsstraatjes, waar het doorgaand verkeer (zowel fiets als auto) kan worden omgeleid. Dan ontstaat daar ruimte voor veel groen, uitdagende speelplekken en rustige verblijfsruimten. Deze voorzieningen moeten een meerwaarde bieden voor de hele buurt. Bij het participatieproces worden daarom ook bewoners uit omliggende straten betrokken.



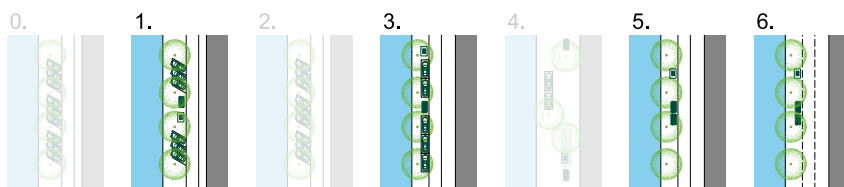
Ambitie tot 2040

Buurten

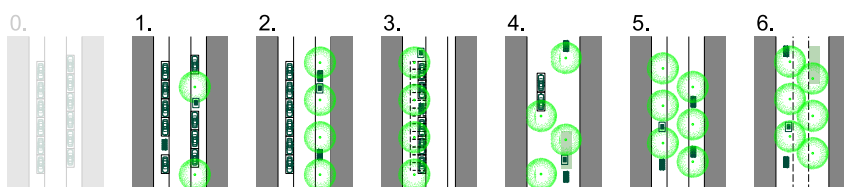
Stadshart



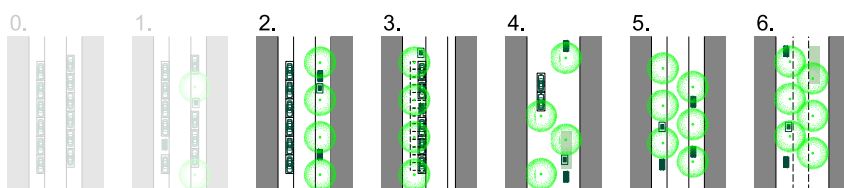
Grachtengordel



Woonbuurt

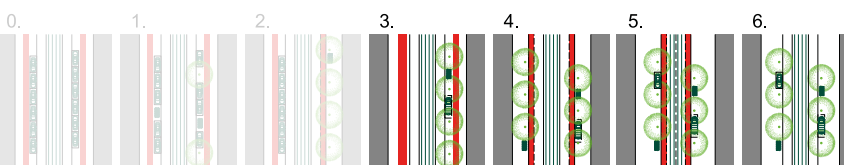
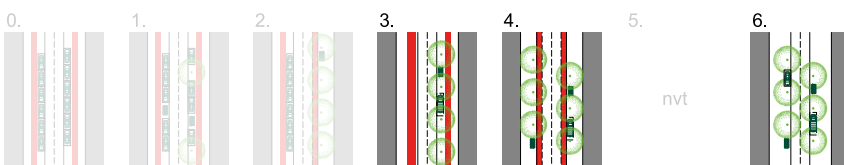


Gemengde woonbuurt

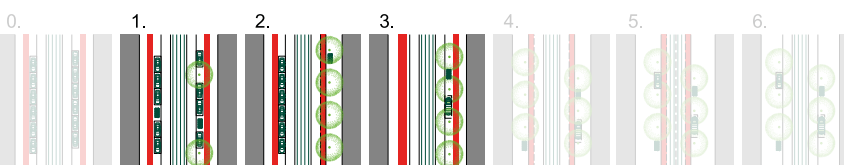
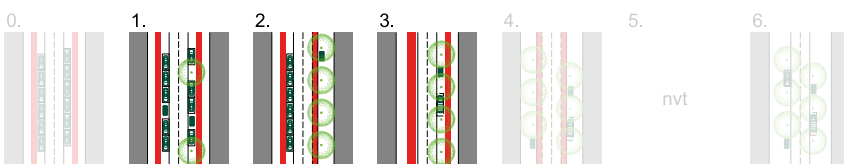


Routes

Stadstraten



Hoofdroutes auto



Ruimteregie: maatregelen worden in samenhang bekeken.

We streven naar een stad die leefbaar en toegankelijk is. Om dat te bereiken worden parkeervakken omgevormd naar groen, speelruimte of fietsparkeren. Ook worden circulatiemaatregelen doorgevoerd om rijdend verkeer te verminderen of te verplaatsen; denk aan éénrichtingsverkeer, intelligente toegangssystemen of het gedeeltelijk autovrij maken van straten.

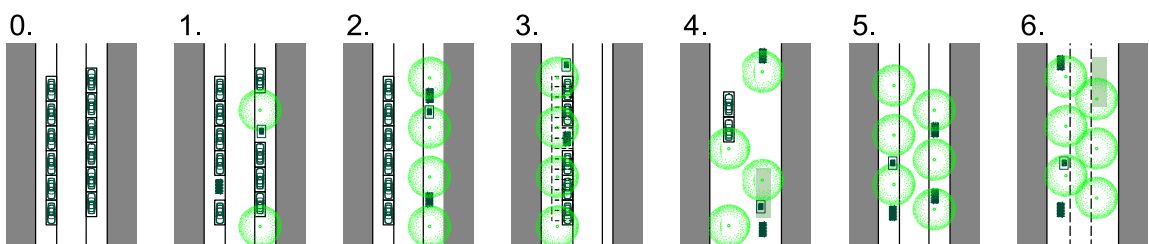
Die ruimte ontstaat doordat we flankerende maatregelen uitvoeren om de vraag naar parkeerplekken en de hoeveelheid rijdend autoverkeer terug te dringen. De maatregelen staan beschreven in de Agenda Amsterdam Autoluw. Op basis van deze agenda wordt bewaakt dat deze maatregelen met elkaar in balans blijven en dat keuzes op projectniveau niet conflicteren met andere belangen in een gebied. Dat noemen we 'ruimteregie'.

Projecten die uitvoering geven aan autoluwambities worden ter advies voorgelegd aan team ruimteregie. Het gaan dan om (beoogde) ingrepen in de circulatie van autoverkeer, op buurtniveau of buurt overstijgend. En om voornemens om parkeervakken op te heffen, daar waar de parkeerdruk momenteel hoger is dan 90%.

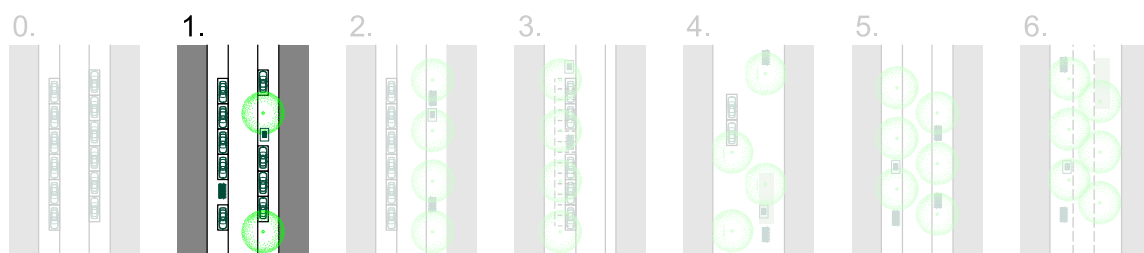
Het project levert zo veel mogelijk informatie aan over de situatie en de inrichting die ze voor ogen hebben. Vanuit ruimteregie wordt de haalbaarheid en de wenselijkheid beoordeeld, kijkend naar de stadsbrede autoluwambities. Het advies dat daaruit volgt is gericht aan het project en wordt indien nodig meegegeven aan het bestuur. Voor het inwinnen van advies kunnen projecten mailen naar ruimteregie-autoluw@amsterdam.nl

Ontwerptopties voor buurten: Stadshart, grachtengordel en (gemengde) woonbuurt

		Stilstaande auto's		
		Veel parkeren (niet of beperkt opheffen reguliere parkeerplaatsen)	Beperkt aantal plaatsen (ca. 50% opheffen reguliere parkeerplaatsen)	Geen parkeerplaatsen (100% opheffen reguliere parkeerplaatsen)
Rijdende auto's	Relatief drukke straat (Geen reductie)	0. Geen verandering 1. Verspreid parkeerplekken opheffen	1. Verspreid parkeerplekken opheffen 2. Eén kant straat parkeervrij 3. Haaksparkeren omzetten naar langsp.	5. Parkeervrije straat
	Relatief rustige straat (reductie)	0. Geen verandering 1. Verspreid parkeerplekken opheffen	1. Verspreid parkeerplekken opheffen 2. Eén kant straat parkeervrij 3. Haaksparkeren omzetten naar langsp. 4. Erf / shared space	4. Erf / shared space 5. Parkeervrije straat
	Autovrij	n.v.t.	n.v.t.	6. Autovrije straat: voetgangersgebied/fietspad/ plein/ groen/ speeltuin



Ontwerp: Verspreid parkeerplekken opheffen



Moelijkheidsgraad



Past in de ambitie voor..

✗
Stadshart

✓
Grachten
Gordel

✗
Gemengde
woonbuurt

✓
Woonbuurt

Het verspreid opheffen van (fiscale) parkeerplaatsen is een relatief eenvoudige ingreep, waarvoor niet per se een herprofilering nodig is. Het schept bijvoorbeeld ruimte voor bomenrijen, fietsparkeren, nutsvoorzieningen, deelmobiliteit en laad- en losvakken. Maar ook sportparcoursjes of calisthenicsroutes kunnen worden ingepast door parkeerplaatsen strategisch en verspreid door een buurt op te heffen. In woonbuurten levert het verspreid opheffen van parkeerplaatsen vaak een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid.

Het verspreid opheffen van parkeerplaatsen biedt meestal onvoldoende ruimte om speelplaatsen of groenvakken te realiseren. Om 'goed groen' te maken, of uitdagende speelplekken, is veelal het gebundeld opheffen van meerdere plaatsen nodig. Of bijvoorbeeld het parkeervrij maken van één kant van de straat. Goed ontwerp moet voorkomen dat groenvakken of speelplekjes zó klein worden, dat ze hun toegevoegde waarde verliezen. In tijdelijke situaties kan een los parkeervak wel worden omgevormd tot groen of een spelaanleiding. Zie voor de spelregels het laatste hoofdstuk van dit boekje.

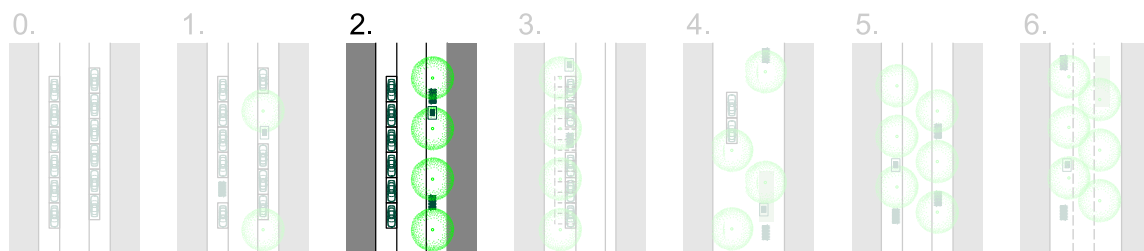
Het verspreid opheffen van parkeerplaatsen levert dus slechts beperkt ruimte op voor andere functies. Daarom hebben we voor het stadshart en gemengde woonbuurten met veel functiemenging een hogere ambitie; we kijken daar naar andere inrichtingsvormen, zoals het eenzijdig opheffen van al het parkeren of parkeervrije straten. In de 17e-eeuwse grachtengordel kunnen parkeerplekken verspreid worden opgeheven in combinatie met het omzetten van schuinparkeren naar langsparkeren (optie 3).



In de uitgangssituatie (linksboven) zien we een staat met aan beide zijden parkeren, zonder bomen. Er is ook geen ruimte om je fiets te parkeren of voor andere nutsvoorzieningen. Dit profiel komt nu nog voor in krappe wijken, maar het past niet in de ambities voor een autoluwe stad. Deze impressies laten zien hoe verspreid parkeervakken opheffen hier meerwaarde kan bieden en ruimte geeft voor andere functies, zoals bomen, fietsparkeren of afvalcontainers.



Ontwerp: Eén kant van de straat parkeervrij



Moelijkheidsgraad



Past in de ambitie voor..

✗
Stadshart

✗
Grachten
Gordel

✓
Gemengde
woonbuurt

✓
Woonbuurt

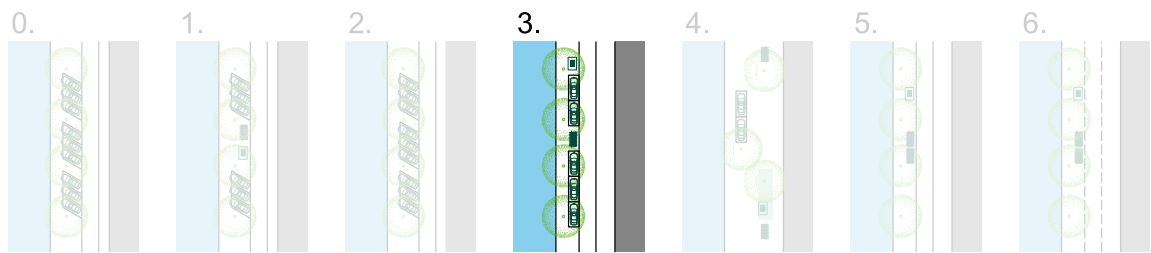
Door één kant van de straat parkeervrij te maken ontstaat zo'n 2 tot 5 meter vrije ruimte in het profiel, afhankelijk van de uitgangssituatie (langsparkeren of schuin/haaksparkeren). Vaak biedt het simpelweg verbreden van de stoep een grote meerwaarde. Zo maken we ruimte om te wandelen, te spelen en te verblijven. Bij voldoende breedte kunnen ook fietsparkeren of laad/losvakken worden ingepast op de stoep. Meer groen kan worden toegevoegd met geveltuinen, waterpasserende groenstroken of bomenrijen.



Deze impressies laten de meerwaarde zien van het eenzijdig opheffen van parkeerplaatsen in een straat. Het startpunt is een straat zonder bomen, met tweezijdig parkeren. Door aan één kant de parkeerplekken op te heffen ontstaat ruimte voor een mooie, brede stoep. Daarop kunnen bijvoorbeeld groenvakken, fietsparkeerplaatsen en nieuwe bomenrijen worden ingepast.



Ontwerp: Haaksparkeren omzetten naar langsparkeren



Moeilijkheidsgraad



Past in de ambitie voor..

✗
Stadshart

✓
Grachten
Gordel

✓
Gemengde
woonbuurt

✓
Woonbuurt

Het omzetten van schuin- of haaksparkeren naar langsparkeren levert ongeveer 2 meter extra ruimte op in de breedte van het profiel. In woonbuurten kan deze ruimte bijvoorbeeld ten goede komen aan een breder trottoir met bomenrijen of groene geveltuinen. Op zo'n trottoir kan een voorzieningenstrook aangelegd worden om fietsparkeren, afvalcontainers en andere nutsvoorzieningen te plaatsen. Dit levert mooie, rustige straten op waar ruimte is om elkaar te ontmoeten en buiten te spelen.

In gemengde woonbuurten, waar veel winkels en horeca in de plinten zitten, kan de ruimte die vrijkomt gebruikt worden om de gemengde functie van het gebied te ondersteunen; meer ruimte voor de voetganger of meer fietsparkeerplekken bijvoorbeeld.

In de 17e-eeuwse grachtengordel is het omzetten van haaks/schuinsparkeren naar langsparkeren een basismaatregel; als we een rak herprofilen is ons uitgangspunt dat het haaks/schuinsparkeren verdwijnt. Dit in navolging van motie 'geen schuinparkeren langs grachten' (57.18). De ruimte die vrijkomt in het profiel wordt in eerste instantie toebedeeld aan de breedte van het trottoir, om de toegankelijkheid van de grachten te verbeteren. We streven naar minimaal 1,80m vrije doorloopruimte, op drukke routes is meer ruimte nodig. Afhankelijk van de parkeerdruk kan dit gecombineerd worden met het verspreid opheffen van parkeerplaatsen langs het water, ten behoeven van nutsvoorzieningen en fietsparkeerplaatsen. Of het volledig parkeervrij maken van een rak om het zicht op het water terug te brengen.

Op kades buiten de 17e-eeuwse grachtengordel kan het omzetten van haaks- of schuinparkeren ook toegepast worden, maar is het geen basismaatregel. We zetten schuin- of haaksparkeren om naar langsparkeren indien daarmee de meeste meerwaarde behaald wordt per opgeheven parkeerplaats. Echter: soms kan het behouden van (een beperkt aantal) gestoken parkeervakken langs het water juist zorgen dat delen van de straat volledig parkeervrij gemaakt kunnen worden, of de parkeerstrook aan de huizenzijde kan worden opgeheven. Die afweging wordt op projectniveau gemaakt.

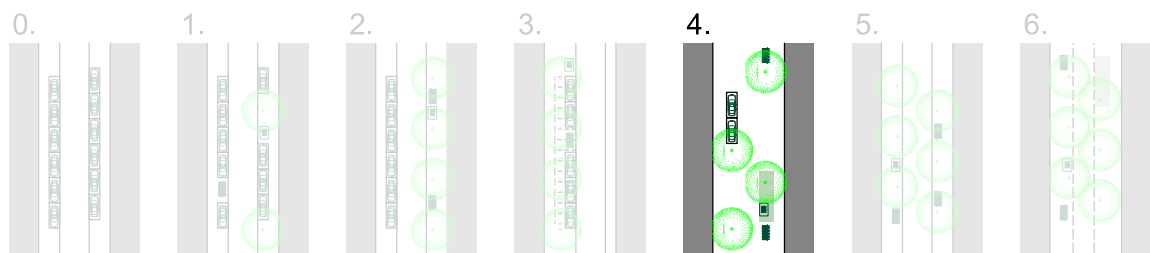




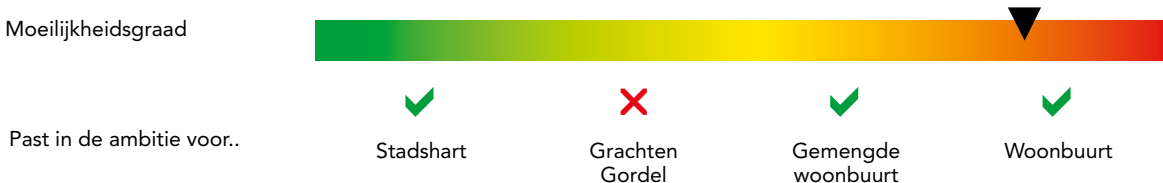
Deze impressie laat de basismaatregel zien voor de grachten in de 17e-eeuwse grachtengordel: het omzetten van schuinparkeren naar langsparkeren. De vrijgekomen ruimte komt vooral ten goede aan een breder trottoir. We combineren dit waar mogelijk met het verspreid opheffen van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld daar waar ruimte nodig is voor bomen, fietsparkeren of nutsvoorzieningen. Op termijn zal er steeds meer ruimte komen om ook delen langs het water leeg te laten. Zo herstellen we het contact met het water.



Ontwerp: Erf/shared space



Moeilijkheidsgraad



Erfinrichtingen en shared spaces zijn toepasbaar in het stadshart en in (gemengde) woonbuurten. Maar, hier gaan we terughoudend mee om. 'Gewone', symmetrische straten met doorgaande bandenlijn passen vaak beter bij de stedenbouwkundige opzet van (bestaande) stadsbuurten. Straten met brede trottoirs, goede bomenrijen, groene borders en voldoende ruimte voor voorzieningen (containers, fietsenrekken, etc.) verdienen in veel situaties daarom de voorkeur. Ook met het oog op toegankelijkheid zijn er voordelen aan zo'n 'gewone straat': slechtzienden kunnen eenvoudig navigeren en kwetsbare verkeersdeelnemers hebben een veilige en comfortabele plaats op de stoep. Het risico op conflicten tussen voetgangers en andere verkeersdeelnemers is minimaal. Bij twijfel over een erfinrichting kan mogelijk beter gekozen worden voor een gewone erftoegangsweg met minimaal hoogteverschil tussen trottoir en rijbaan.

Een erfinrichting of shared space kan alleen worden toegepast als de verblijfsfunctie van het gebied (lopen, spelen, ontmoeten, etc.) prioriteit heeft boven de verkeersfunctie van de weg. De kern is dat fietsers, voetgangers en autoverkeer de ruimte delen. Voetgangers mogen de volledige breedte van het profiel gebruiken. De auto én de fiets zijn te gast.

Randvoorwaarde bij een inrichting als erf is dat de straat niet gebruikt wordt door doorgaand verkeer, alléén door verkeer dat een bestemming heeft in de straat of buurt. Dat geldt ook voor fietsers: drukke fietsroutes, zoals het plusnet fiets, zijn meestal niet geschikt voor erfachtige inrichtingen. Dit maakt dat op buurtniveau goed gekeken moet worden naar de hiërarchie van het weggennet en de effecten op de circulatie. Vaak zijn de kortere dwarsstraatjes het meest geschikt voor omvorming tot erf of shared space, als het doorgaand verkeer (zowel fiets als auto) kan worden omgeleid. Dan ontstaat ruimte voor stevige vergroening en spelen op straat. In het oude stadshart kan een shared space bijvoorbeeld worden toegepast op plekken waar alleen laad/losverkeer komt of op zeer smalle kades met weinig verkeer, als een profiel zonder trottoirband beter aansluit op de krappe ruimte.

Parkeerplaatsen zijn in een erf of shared space wel inpasbaar, maar bij voorkeur alleen voor mindervalide parkeren als dat qua afstand tot de woning noodzakelijk is. Het parkeren voor bewoners én bezoekers is dan op afstand; op andere locaties in de buurt, in een garage of op een P+R terrein. Veilige ruimte voor halteren, laden en lossen is essentieel, om de toegankelijkheid en leefbaarheid te borgen.

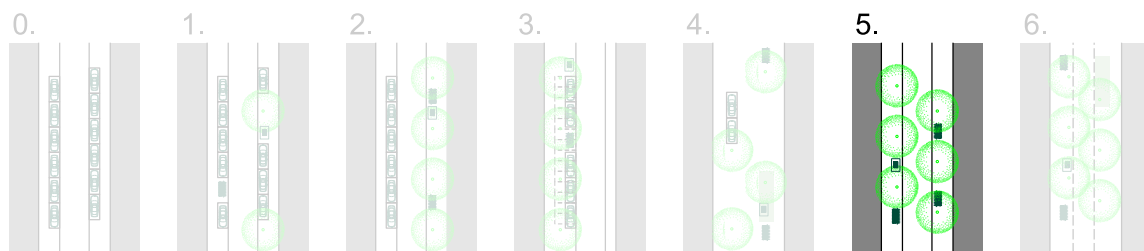
Er zijn diverse profielen mogelijk, het ontwerp dient altijd afgestemd te worden op de stedenbouwkundige structuur van een gebied. Een erfinrichting moet niet leiden tot een fragmentatie van groen en obstakels om de (verkeerskundige) richtlijnen te halen. De materialisering en detaillering wordt, net als bij 'gewone straten', uitgevoerd conform Amsterdamse standaard voor het straatbeeld (Puccinimethode). De Centrale Verkeerscommissie toetst de verkeersveiligheid en de toegankelijkheid.



Deze impressies laten zien hoe een straat, met parkeren langs beide zijden, omgevormd kan worden tot een erfinrichting of shared space. Het biedt ruimte voor groen, om buiten te spelen en elkaar te ontmoeten. De verkeersfunctie van de straat is ingeruild voor een verblijfsfunctie. Er zijn veel varianten op dit type profiel mogelijk, afhankelijk van de verkeerssituatie, de stedenbouwkundige structuur en de wensen van de buurt. Dit is slechts één voorbeeld.



Ontwerp: Parkeervrije straat



Moelijkheidsgraad



Past in de ambitie voor..

Stadshart

Grachten
Gordel

Gemengde
woonbuurt

Woonbuurt

Een parkeervrije straat is een straat zoals we die overal in Amsterdam kennen – met stoepen, trottoirbanden en een rijbaan- maar zonder parkeervakken. Langs de Amstel en in de Jordaan zijn hiervan al goede voorbeelden te zien. In alle delen van de stad is een dergelijk profiel toepasbaar.

Het is een zeer prettig profiel met het oog op toegankelijkheid: straten zonder (langs)parkeren zijn eenvoudiger oversteekbaar, iedere weggebruiker heeft een heldere plaats in het profiel en de doorlopende bandenlijnen bieden houvast voor blinden en slechtzienden.

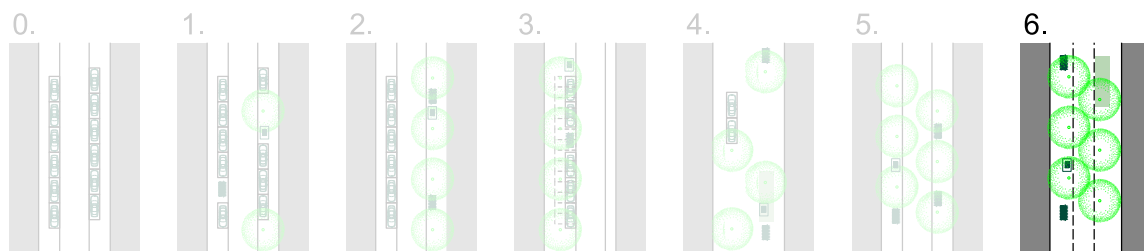
De brede(re) stoepen bieden comfortabele ruimte voor de voetganger. In voorzieningstroken worden fietsparkeren en nutsvoorzieningen ingepast. Vergroening realiseren we met stevige bomenrijen en geveltuinten. Waar de ruimte dat toelaat, kunnen plantvakken of wadi's toegevoegd worden. Indien ruimte voor laden en lossen noodzakelijk is, wordt dit bij voorkeur op trottoirniveau ingepast, niet met laad- en loshavens.



Deze impressie laat de transformatie zien van een straat met tweezijdig langsparkeren, naar een parkeervrije straat. De brede stoepen zijn flexibel in te richten. Ze bieden ruimte aan groenvakken, wadi's, fietsparkeren, bomenrijen, laad- en losplekken of afvalcontainers. En door de stoep op delen leeg te laten, ontstaat een veilige plek voor kinderen om voor de deur te spelen.



Ontwerp: Autovrije straat: voetgangersgebied/ fietspad/plein/groen/speeltuin



Moelijkheidsgraad



Past in de ambitie voor..

Stadshart

Grachten
Gordel

Gemengde
woonbuurt

Woonbuurt

Een (gedeeltelijk) autovrije straat kent veel verschijningsvormen. Het kan een fietspad zijn door een plantsoen, een kade om te verblijven, of een speelplein van gevel tot gevel. Het biedt ruimte voor 'goed groen', met voldoende massa om bij te dragen aan de biodiversiteit en de klimaatbestendigheid van een gebied.

Een straatontwerp zonder autoverkeer is altijd maatwerk, in samenwerking met bewoners en ondernemers. Extra aandacht dient besteed te worden aan de afstand vanaf de voordeur tot laden en lossen en parkeerplaatsen voor mindervaliden. Het moet voor aanvullend openbaar vervoer en leveranciers van zware goederen fysiek mogelijk blijven alle adressen te bereiken met een auto of vrachtauto.

Een straat kan ook gedeeltelijk autovrij worden gemaakt, waarbij de doorgaande straat veranderd in een doodlopende straat en ruimte ontstaat voor een plein of plantsoen. Desgewenst kan een fietspad doorlopen, zodat de straat doodloopt voor auto's maar de fietsverbinding in stand blijft.

Het autovrij maken van een straat is geen eenvoudige ingreep. De circulatie effecten op buurt- en wijkniveau moeten goed in beeld gebracht worden. De keuze wélke straat autovrij kan worden, wordt daarom altijd op buurtniveau gemaakt. De 'baten' moeten ook van meerwaarde zijn voor bewoners van omliggende straten. Denk aan speelruimte voor alle kinderen die in de buurt wonen of een postzegelpark als groen middelpunt van een buurt.





Deze impressies laten een straat zien die (gedeeltelijk) autovrij gemaakt is. Dat kan in de vorm van een plein of voetgangersgebied, maar ook door een rijweg over te laten gaan in een fietspad. In dat laatste geval blijft de doorgaande functie voor het fietsverkeer behouden. Er komt ruimte om te spelen in het groen, te verblijven en elkaar te ontmoeten. De impressies geven voorbeelden, maar uiteraard is er met de creativiteit van de buurt en de ontwerper van alles mogelijk.

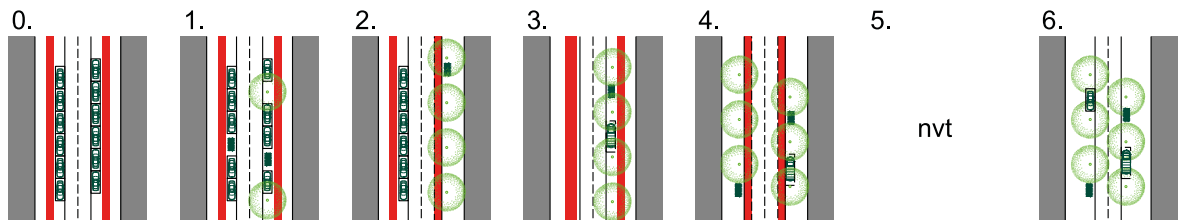




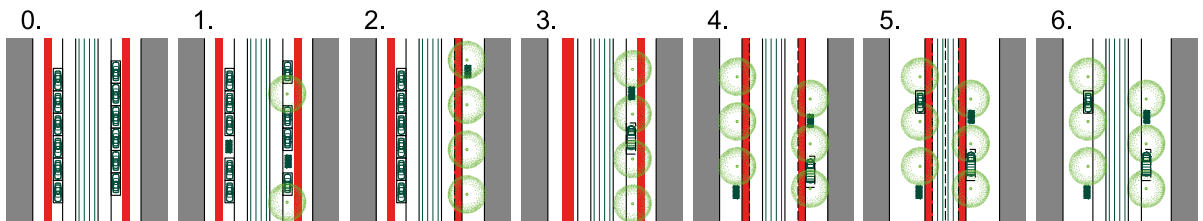
Ontwerpopties voor routes: stadsstraten en hoofdroutes

		Stilstaande auto's			
		veel		weinig	
Rijdende auto's	veel	50 km/uur Gebiedsontsluitingsweg Relatief drukke straat (Geen reductie)	Veel parkeren (niet of beperkt opheffen reguliere parkeerplaatsen)	Beperkt aantal plaatsen (ca. 50% opheffen reguliere parkeerplaatsen)	Geen parkeerplaatsen (100% opheffen reguliere parkeerplaatsen)
	weinig	30 km/uur Erftoegangsweg (of rustige gebiedsontsluitingsweg) Relatief rustige straat (Reductie)			
			0. Geen verandering 1. Verspreid parkeerplekken opheffen	1. Verspreid parkeerplekken opheffen 2. Eén kant straat parkeervrij 4. Fietsstrook i.p.v. fietspad	3. Parkeervrije straat 4. Fietsstrook i.p.v. fietspad
			1. Verspreid parkeerplekken opheffen 4. Fietsstrook i.p.v. fietspad 5. Mengen auto en tram/bus 6. Mengen auto en fiets	1. Verspreid parkeerplekken opheffen 2. Eén kant straat parkeervrij 4. Fietsstrook i.p.v. fietspad 5. Mengen auto en tram/bus 6. Mengen auto en fiets	3. Parkeervrije straat 4. Fietsstrook i.p.v. fietspad 5. Mengen auto en tram/bus 6. Mengen auto en fiets

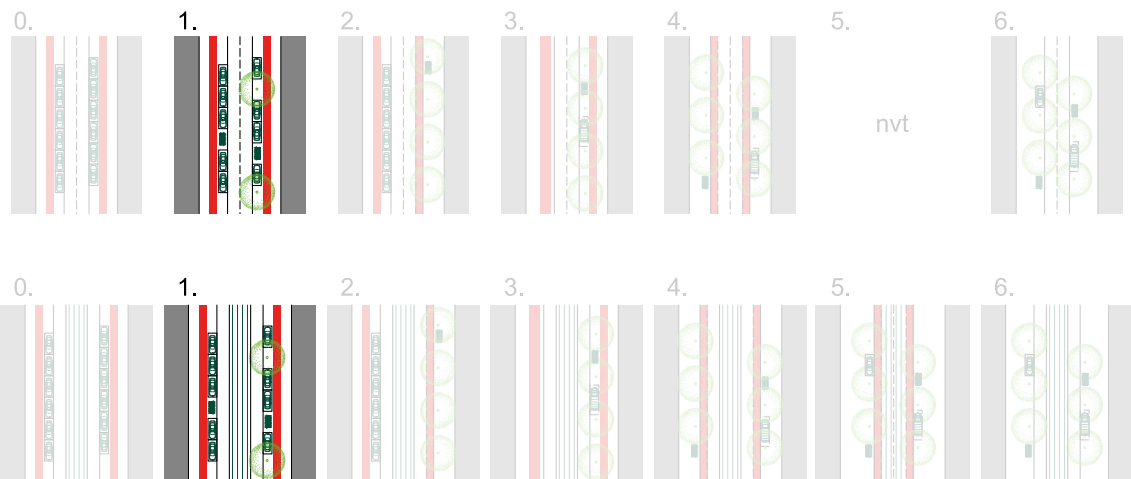
Zonder tram/bus-baan



Met tram/bus-baan



Ontwerp: **Verspreid parkeerplekken opheffen**



Moelijkheidsgraad



Past in de ambitie voor..

X
Stadsstraten

✓
Hoofdroutes

De insteek is dat langs de stadsstraten het parkeren zo veel mogelijk wordt weggehaald, om ruimte te maken voor stromen en verblijven. Dat geldt niet alleen voor de reguliere, fiscale autoparkeerplaatsen maar óók voor hubs voor deelmobiliteit en oplaadpunten voor elektrische voertuigen. Die statische functies worden waar mogelijk verplaatst naar de achterliggende buurten, bij voorkeur op de koppen van de straat. De lange termijn ambitie voor een stadsstraat is zo veel mogelijk parkeervrij (opties 3, 4, 5 en 6).

Het verspreid opheffen van enkele parkeerplaatsen is daarom geen wenselijke, definitieve inrichtingsvorm voor een stadsstraat. In een tijdelijke situatie kan het verspreid opheffen van plekken wél toegepast worden, bijvoorbeeld om tijdelijk meer ruimte te bieden voor verblijven of fietsparkeren.

Op de hoofdroutes voor het autoverkeer is parkeervrij niet perse het einddoel. Hier kan het verspreid opheffen van parkeerplaatsen wel een grote meerwaarde hebben, ook in definitieve situaties. Bijvoorbeeld om een halteplaats voor touringcars te realiseren of een extra voorsorteer vak bij een kruispunt. Dat laatste draagt bij aan een betere doorstroming voor het autoverkeer op de hoofdroutes.

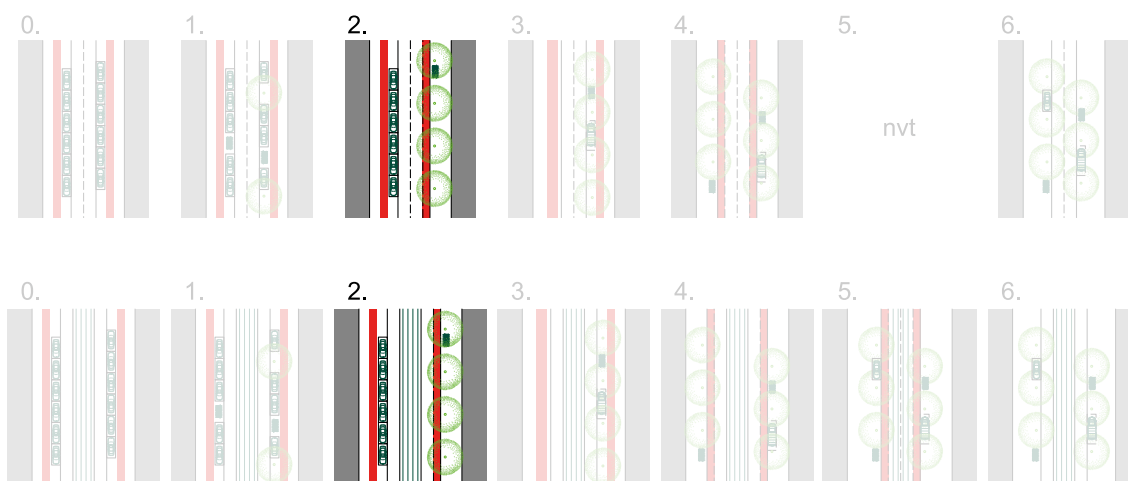




Deze impressie laat zien wat er mogelijk is op routes door verspreid parkeerplaatsen op te heffen. De uitgangssituatie die hier geschetst is -een straat met langsparkeren, smalle stoepen en zonder bomen- past niet bij een autoluwe stad. Door verspreid parkeerplaatsen op te heffen ontstaat bijvoorbeeld ruimte voor laden en lossen, fietsparkeervakken, halteplaatsen voor touringcars of om bomenrijen in te voegen.



Ontwerp: Eén kant van de straat parkeervrij



Moelijkheidsgraad



Past in de ambitie voor..

✗
Stadsstraten

✓
Hoofdroutes

Door één kant van de straat parkeervrij te maken, ontstaat ruimte voor bredere stoepen, bomen of extra voorsorteervakken. Op hoofdroutes kan deze variant ruimte maken om de doorstroming van fietsers, OV of autoverkeer te verbeteren.

Voor stadsstraten past het éézijdig opheffen van langsparkeren niet in het beoogde eindbeeld. Op de stadsstraten is de gebruiksdruk zeer hoog en willen we dus meer ruimte maken. We geven de stadsstraten prioriteiten en heffen het parkeren aan beide zijden op als die ruimte beter voor andere functies gebruikt kan worden (groen, verblijven, logistiek, etc.)

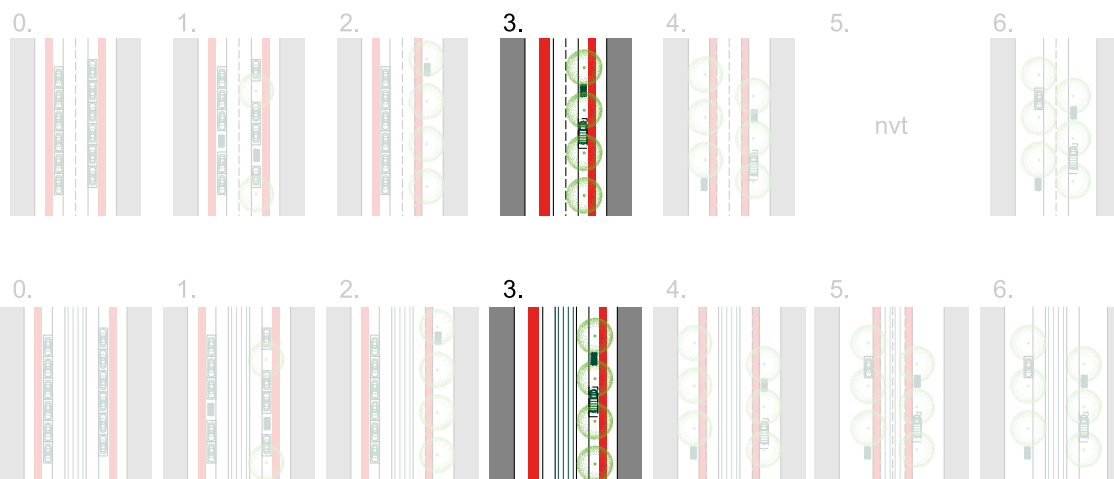




Deze impressie laat zien wat er mogelijk is langs routes door één zijde van de straat parkeervrij te maken. De Ausgangssituatie die hier geschetst is – een straat met langsparkeren, smalle stoepen en zonder bomen – past niet bij een autoluwe stad. Eenzijdig parkeren opheffen biedt bijvoorbeeld ruimte om bomen toe te voegen of voetgangers en fietsers meer ruimte te geven. De asymmetrie die hiermee ontstaat blijft echter een lastig gegeven; het is een ontwerpogave om tot een prettig en passend profiel te komen. Voor de stadsstraten waarin veel functies samenkomen streven we er daarom naar om (op termijn) beide zijden grotendeels parkeervrij te maken.



Ontwerp: Parkeervrije straat



Moelijkheidsgraad



Past in de ambitie voor..

✓
Stadsstraten

✓
Hoofdroutes

Bij het opheffen van parkeerplaatsen hebben de stadsstraten prioriteit. De stadsstraten hebben zowel een belangrijke verkeersfunctie, als een belangrijke verblijfsfunctie en economische waarde. Daarom heffen we daar zo veel mogelijk reguliere parkeerplaatsen op om ruimte te maken voor stromen en verblijven. We zorgen ook dat hubs voor deelmobiliteit en oplaadvoorzieningen voor elektrische voertuigen elders een plaats krijgen, zodat de stadsstraten zo veel mogelijk vrij blijven van statische functies. Flexibel laden en lossen, met vakken op trottoirniveau en venstertijden voor zwaar verkeer, past wél bij het ritme van een stadsstraat. Daar moet dus ruimte voor gemaakt worden waar parkeerplaatsen worden opgeheven.

De hoofdroutes verbinden en ontsluiten de stad. Ook daar kan een parkeervrije straat van grote meerwaarde zijn, maar dit heeft niet de hoogste prioriteit. Het verspreid opheffen van plekken of het éézijdig parkeervrij maken kan hier ook volstaan. Als op termijn ook langs hoofdroutes meer parkeren wordt opgeheven, ontstaat meer ruimte voor bomen, verblijfsruimte en om de doorstroming van fietsverkeer, OV en auto te verbeteren. Een goed voorbeeld is de Wibautas.

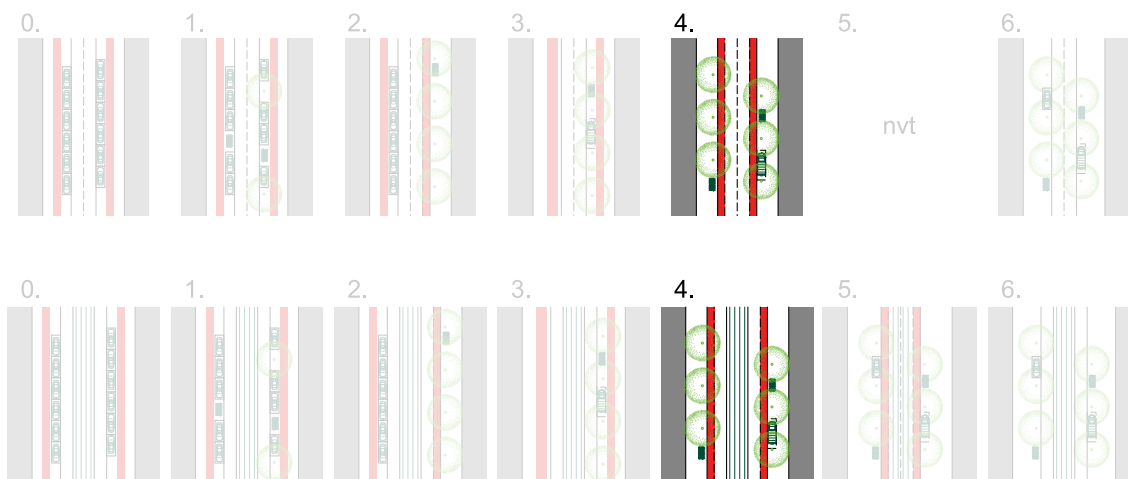




Deze impressies laten zien hoe veel ruimte er langs routes ontstaat wanneer tweezijdig langsparkeren wordt opgeheven. Door stadsstraten parkeervrij te maken ontstaat ruimte voor de doorstroming van fietsers en voetgangers, maar ook voor bomenrijen, groenvakken, verblijfsplekken en flexibele vakken (laad-los0/ fietsparkeren). Op de hoofdroutes voor het autoverkeer kan een parkeervrije straat vooral ruimte bieden om de doorstroming van fiets, OV of auto te verbeteren.



Ontwerp: Fietsstrook i.p.v. fietspad



Moelijkheidsgraad



Past in de ambitie voor..

✓
Stadsstraten

✗
Hoofdroutes

De huidige beleidskaders, waaronder de Beleidskader Verkeersnetten (2017) en het Beleidskader Puccinimethode (2018) kennen een paar standaardprincipes ten aanzien van fietsinfrastructuur. In principe passen we bij 50 km/uur straten vrijliggende fietspaden toe. Op 30 km/uur straten realiseren we juist geen fietsstroken of fietspaden. Met de omslag naar een autoluwe stad kan het wenselijk zijn om van dit beleid af te wijken op de stadsstraten. Voor de hoofdroutes van het autoverkeer geldt dat niet, daar behouden we de scheiding van stromen.

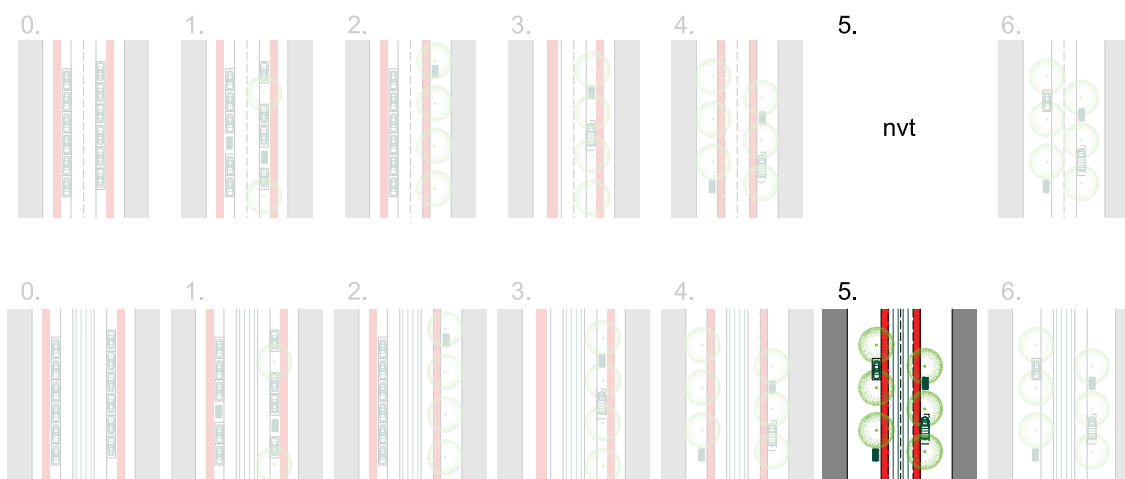
In stadsstraten met een 50 km/uur regime die geherprofileerd worden, heffen we bij voorkeur het langsparkeren op. Dan kan het een optie zijn om het vrijliggend fietspad te vervangen door een ruime fietsstrook (minimaal 2 meter). Dit biedt flexibiliteit in het profiel om -wanneer de hoeveelheid autoverkeer op termijn verder wordt teruggebracht- de snelheid af te waarderen naar 30 km/uur en auto en fiets te mengen. Daar is dan geen volledige herprofilering meer voor nodig. Het voordeel van een dergelijk profiel is dat er ruimte komt voor bredere trottoirs.

Bij 30 km/uur straten kan bij uitzondering ook een fietsstrook worden toegepast, als vanwege de verkeersveiligheid of het fietscomfort een afgebakende ruimte voor de fiets náást de auto wenselijk is. Zie bijvoorbeeld de Maasstraat. Deze principes zijn nader uitgewerkt in het afwegingskader 'Fietsstraten, Fietspaden, Fietsstroken' dat als bijlage bij de Agenda Amsterdam Autoluw gevoegd is.

Deze impressie laat zien wat er mogelijk is in een profiel door langsparkeren op te heffen en fietspaden te vervangen door fietsstroken. Er ontstaat ruimte voor bredere trottoirs die bijvoorbeeld ingevuld kunnen worden met bomen, laad- en losvakken of groene verblijfsruimte.



Ontwerp: Mengen auto en tram/bus



Moelijkheidsgraad



Past in de ambitie voor..

✓
Stadsstraten

✗
Hoofdroutes

Het mengen van auto en tram/bus kan een optie zijn in stadsstraten, om ruimte te creëren voor fietsers, voetgangers en verblijven. Het niet aanleggen van een vrije baan voor het openbaar vervoer levert veel ruimte op, maar kan ook voor problemen voor het openbaar vervoer zorgen. De doorstroming van het openbaar vervoer moet gewaarborgd blijven. Mengen kan dus alleen bij een beperkte hoeveelheid autoverkeer en met doorstromingsmaatregelen bij de kruispunten. Bijvoorbeeld een stukje vrije baan bij het kruispunt en/of prioriteit voor het OV bij verkeerslichten. Op hoofdroutes van het autoverkeer is het mengen van auto's en bussen of trams niet gewenst. Ook op het plusnet OV is mengen in principe niet wenselijk. Daar wordt zoveel mogelijk een vrije baan voor het OV aangelegd.

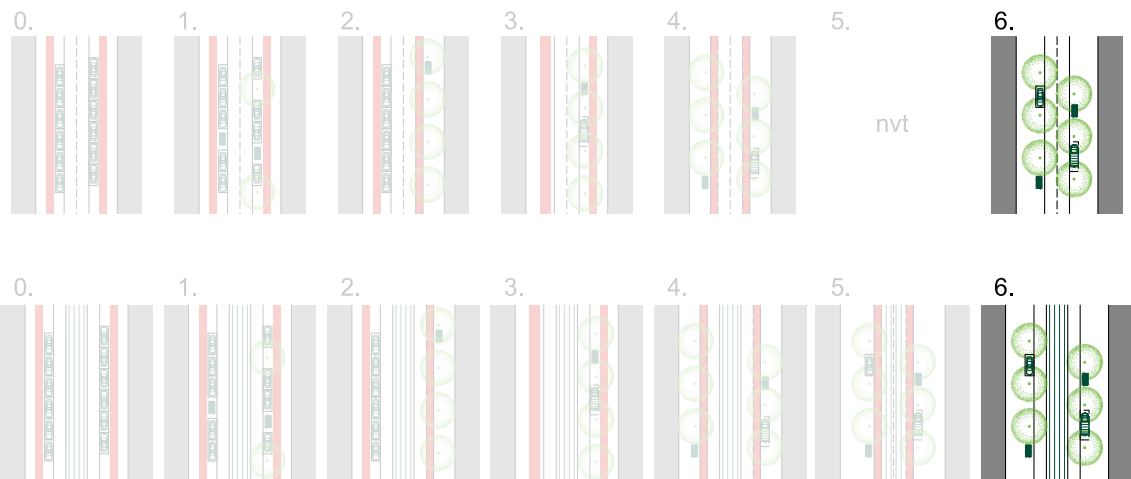




Deze impressie laat zien welke ruimte er ontstaat wanneer de auto en het openbaar vervoer het wegvak delen. Uitgangspunt is een situatie met een vrijliggende trambaan en langsparkeren. In het voorbeeld wordt dit omgevormd naar een parkeervrije straat waar auto en tram samen oprijden, gecombineerd met fietsstroken. Er komt ruimte voor brede trottoirs die gevuld kunnen worden met bomenrijen, laad/losvakken, fietsparkeervakken, groen, bankjes, etc.



Ontwerp: Mengen auto en fiets



Moelijkheidsgraad



Past in de ambitie voor..

✓
Stadsstraten

✗
Hoofdroutes

Wanneer op stadsstraten de hoeveelheid autoverkeer wordt teruggebracht en een maximumsnelheid van 30 km/uur wordt ingevoerd, kunnen auto- en fietsverkeer gemengd worden. Dat kan in een 'gewoon' erftoegangswegprofiel (klinkerverharding), of in een fietsstraatprofiel (rood asfalt, auto te gast). De keuze voor een fietsstraat of 'gewone' erftoegangsweg is nader uitgewerkt in het afwegingskader 'Fietsstraten, Fietspaden, Fietsstroken' dat als bijlage bij de Agenda Amsterdam Autoluw gevoegd is. Op hoofdroutes voor het autoverkeer is het mengen van auto- en fietsverkeer niet gewenst.



Deze impressie laat zien welke ruimte er ontstaat wanneer de auto en de fiets op de rijbaan gemengd worden. Uitgangspunt is een situatie met langsparkeren, die in het eerste voorbeeld wordt omgevormd naar een fietsstraat zoals de Sarphatistraat. Het tweede voorbeeld -zonder tram- is het omvormen naar een gewone erftoegangsweg. In beide gevallen ontstaat ruimte voor bredere en groenere trottoirs met voldoende ruimte om te verblijven.





3

Functies in een autoluwe stad

Functies in een autoluwe stad

We werken aan een leefbare en toegankelijke stad. Om dat te bereiken moet de auto ruimte maken voor de fiets, het OV en de voetganger. We maken brede stoepen, waar we elkaar ontmoeten en waar kinderen veilig kunnen buitenspelen. En meer groen, op het niveau van de straat, de buurt en de stad.

We maken ook ruimte voor betere laad- en losvoorzieningen, elektrische oplaadpunten, een goede afvalinzameling en de energietransitie. Al deze functies dragen bij aan een stad die prettig is om in te leven en om te bezoeken. Een stad waar iedereen zich comfortabel en veilig kan verplaatsen. In dit hoofdstuk lichten we toe hoe verschillende functies en voorzieningen hun plek krijgen in de autoluwe stad.

De stad heeft naast de autoluw-ambities ook ambities op het gebied van klimaatbestendigheid, duurzaamheid, circulariteit, biodiversiteit en energietransitie. Op veel van deze onderwerpen wordt nog gestudeerd vanuit verschillende beleidsvelden. Ruimteclaims die hier (mogelijk) uit voortvloeien zijn daarom niet allemaal afzonderlijk meegenomen in de hier beschreven inrichtingsprincipes. Het ruimte maken voor andere functies ten koste van de ruimte voor de auto past echter goed bij deze toekomstige ruimteclaims. In de praktijk zal het ook veelal om slimme combinaties van verschillende functies gaan.



Groen



Verblijfsruimte



Spelen



Sport



Nutsvoorzieningen



Deelmobiliteit



Fietsparkeren



Logistiek



OV: doorstroming & toegankelijkheid



Ruimte voor fietsers



Doorstroming auto



Brede stoepen





Functie: Groen

Meer groen draagt bij aan de leefbaarheid, de gezondheid, de biodiversiteit en de klimaatbestendigheid van de stad. Daarom maken we in een autoluwe Amsterdam meer ruimte voor groen. Daarbij zetten we in op twee sporen:

- Het vergroenen van de woonomgeving, samen met Amsterdammers.
- Het versterken van de groenstructuren in de stad.



In onderstaande paragrafen worden beide sporen nader toegelicht.

Het vergroenen van de woonomgeving, samen met Amsterdammers

Veel mensen vinden het prettig om te wonen in een groene omgeving. We nodigen Amsterdammers uit om bij te dragen aan de vergroening van hun eigen buurt. Vanuit de regeling 'groen in de buurt'¹ hebben we de afgelopen jaren succesvolle voorbeelden gezien van vergroening. Deze regeling is gericht op kleinschalige bewonersinitiatieven en wordt eind 2019 geëvalueerd. Op basis daarvan bekijken we hoe het subsidiëren van groene bewonersinitiatieven de komende jaren het best kan worden voortgezet.

Kleinschalig groen, voor en door bewoners

Het type groen dat zich goed leent voor een invulling en beheer door bewoners is kleinschalig en flexibel, zoals tuintjes in boomspiegels. Ook dit kleinschalige groen moet goed ingepast worden. In straten waar de ruimte beperkt is, zijn geveltuinen² vaak heel geschikt. De bewoners of pandeigenaren beheren de eigen geveltuin, of partijen doen dat gezamenlijk, bijvoorbeeld via een BIZ. Geveltuinen kunnen ook eenvoudig gecombineerd worden met groene gevels of groenslingers boven de straat, wat bijdraagt aan het verminderen van hittestress. Bijkomend voordeel is dat geveltuinen geen barrière vormen in het straatprofiel.

In Amsterdam zijn ook prachtige voorbeelden waarbij bewoners openbare moestuintjes en kruidentuinen aanleggen en verzorgen. Ook daarvoor komt meer ruimte, daar waar we parkeervakken opheffen. In een beheerplan worden de afspraken over het beheer vastgelegd. Als het beheer na verloop van tijd niet meer door bewoners kan worden verzorgd, wordt het overgenomen door de gemeente of omgevormd tot andere functies die van meerwaarde zijn voor de buurt (stoep, fietsparkeren, speelruimte, etc.).

¹ Voor 'Groen in de Buurt', zie: www.amsterdam.nl/veelgevraagd

² Voor informatie over het aanvragen van geveltuinen door bewoners, zie <http://www.amsterdam.nl/veelgevraagd>

Ruimte voor goed buurtgroen bij herinrichtingen

Als een straat volledig heringericht wordt, ontstaat ruimte voor nieuw groen met een grotere schaal en volume. Groen dat een meerwaarde heeft op buurniveau. In straten zonder bomen kijken we in eerste instantie of bomenrijen kunnen worden toegevoegd, bij voorkeur met een vaste ritmiek en aan beide zijden van de straat. Bomen dragen bij aan de hittebestendigheid van de stad en de biodiversiteit. In woonbuurten kun je ook denken aan postzegelparkjes, groene pleinen, natuurspeeltuintjes of watervertragende groenstroken. We maken liever één goede groene plek in de buurt, dan een paar (te) kleine plantvakjes. In algemene zin geldt dat we planten bij voorkeur in de volle grond plaatsen, niet in (bloem)bakken of potten. Beplanting in bakken en potten is beheerintensief, verdroogt snel en verliest vaak zijn uitstraling door vervuiling of vandalisme.

Dit zijn ontwerpgevallen waarbij altijd een landschapsarchitect aan het roer staat. Samen met bewoners stelt de architect een plan op voor 'goed groen'. Groen dat niet alleen mooi oogt bij aanleg, maar zich ook duurzaam ontwikkelt en een bijdrage levert aan de klimaatbestendigheid en de biodiversiteit. We leggen geen snippergroen aan dat snel verrommelt, beschadigt en lastig te beheren is.

Bij nieuw groen wordt altijd een beheertoets uitgevoerd. De financiële consequenties voor het beheer en onderhoud (areaaluitbreiding) dienen bij besluitvorming geborgd te worden.

Het versterken van groenstructuren

Aaneengesloten groenstructuren zijn essentieel voor de biodiversiteit in de stad. Het zijn ook groene routes waarlangs het prettig lopen en fietsen is. Daarom willen we deze structuren versterken, daar waar het ruimtebeslag van de auto afneemt. We sluiten aan op bestaande structuren zoals de Hoofdgroenstructuur, de Ecologische Hoofdstructuur, de Hoofdbomenstructuur en het Groennet.

De radialen die vanuit de groene scheggen de stad in komen, bieden kansen om groengebieden met elkaar te verbinden. Dat geldt ook voor de dwarsverbindingen tussen het Rembrandtpark, Vondelpark, Sarphatipark en Oosterpark. Op veel plekken vallen deze potentiële groene verbindingen samen met de stadsstraten. In de stadsstraten heeft ruimte voor bomen prioriteit, waar mogelijk gecombineerd met andere vormen van groen. In brede stadsstraten zoals de Wibautstraat, de Postjesweg en de Jan Evertsenstraat (westelijk deel) liggen kansen voor stevige vergroening, bijvoorbeeld met postzegelparkjes. In krappe stadsstraten zijn de mogelijkheden beperkter. De Groenvisie die momenteel wordt opgesteld zal nader invulling geven aan de visie op de groenstructuur van de stad.



3

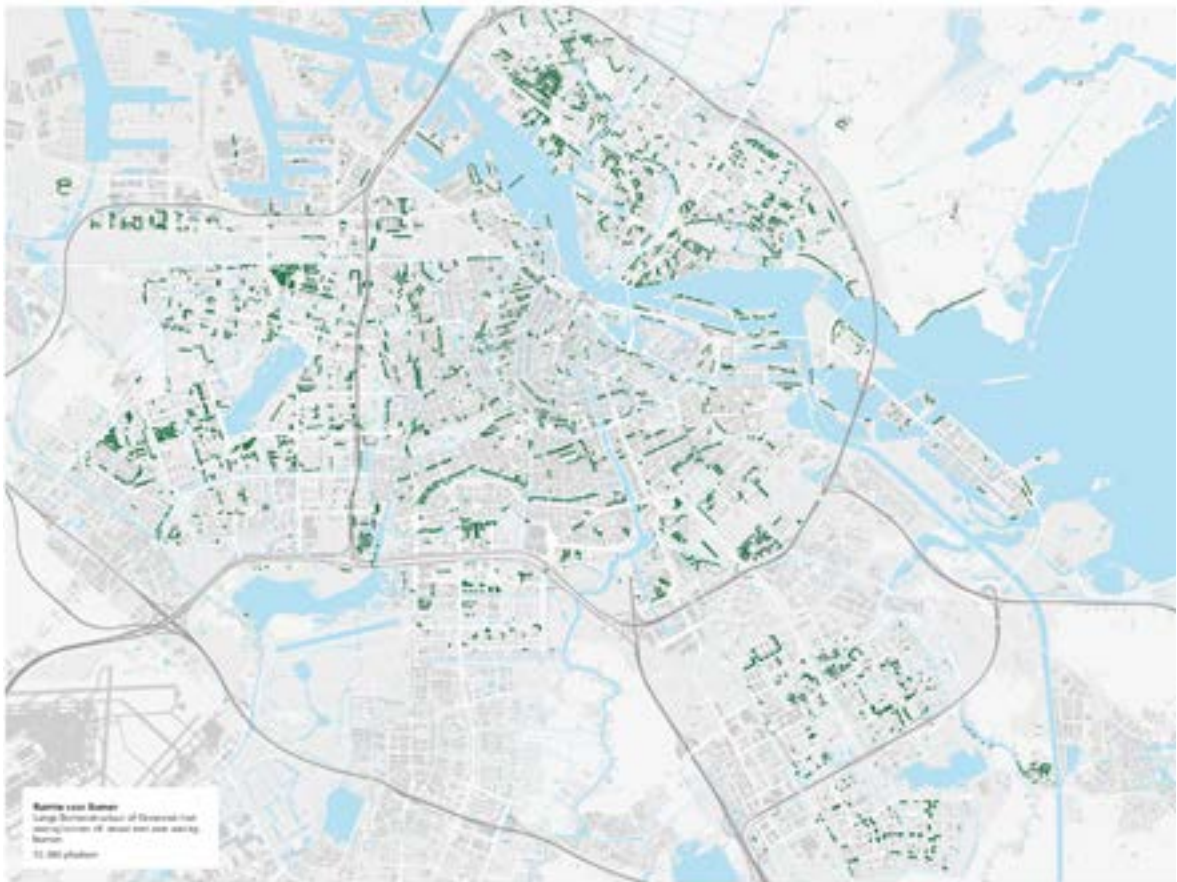
I

Wat doen we wel?

- We versterken bestaande groenstructuren en verbeteren de groene verbindingen tussen scheggen en stadsparken.
- We realiseren kleinschalig groen binnen bestaande straatprofielen, samen met bewoners. Permanent maar ook tijdelijk. Denk aan geveltuinen, moestuintjes, plantvakken, etc.
- In straten zonder bomen onderzoeken we altijd of bij herinrichting bomenrijen geplant kunnen worden, daar waar autoparkeren wordt verminderd.
- Bij integrale herinrichtingen maken we 'goed groen'. Liever één goede groene plek zoals een postzegelparkje, dan meerdere te kleine groenvakjes.
- We zorgen dat we het groen kunnen beheren, waar mogelijk samen met bewoners. Bij de besluitvorming worden de eventuele meerkosten voor beheer inzichtelijk gemaakt. Het beheerbudget wordt bijgesteld in de P&C cyclus aan de hand van de normkosten en het totaal te beheren areaal (minder 'grijs', meer 'groen').

Wat doen we niet?

- We plaatsen bij voorkeur geen beplanting in bloembakken of potten. Deze verdrogen snel en zijn gevoelig voor vandalisme en vervuiling, met name in drukke gebieden. Uitzondering hierop zijn zelfbeheer en tijdelijke situaties (<5 jaar).
- We planten geen kwetsbare soorten aan die gevoelig zijn voor ziekten, plagen en periodes van droogte. Dit wordt nader uitgewerkt in de Standaard voor het Amsterdamse straatbeeld (Puccinimethode).
- Als we een straat of buurt volledig herinrichten, plaatsen we niet zomaar vaste planten in (voormalige) parkeervakken. We kijken éérst we of we bomen kunnen toevoegen en daarna welk groen de meeste meerwaarde biedt op buurniveau. Er wordt altijd een landschapsarchitect betrokken.
- We realiseren geen gemeentelijk groen op plekken die lastig bereikbaar zijn voor onderhoudsmaterieel.



Een GIS analyse; zichtbaar zijn de parkeervakken in straten op het groennet en de hoofdbomenstructuur waar bomen ontbreken, plus parkeervakken in andere straten met zeer weinig bomen. Bij het opheffen van parkeren heeft het toevoegen van bomen hier prioriteit.

Functie: Brede stoepen



Iedereen is een voetganger. Of je nu lopend onderweg bent naar je school of werk, slentert door een winkelstraat, een sprintje trekt om de trein te halen of vanuit de parkeergarage naar je bestemming wandelt. De voetganger is de toerist met een rolkoffer, maar ook de Amsterdammer in een rolstoel of de bezoeker met z'n kinderwagen. Al die voetgangers moeten zich comfortabel en veilig kunnen verplaatsen door onze stad. Door de footprint van de auto te verkleinen, geven we meer ruimte aan de voetganger.

Om te bepalen hoeveel ruimte een voetganger in het straatprofiel nodig heeft om zich te kunnen verplaatsen, wordt in 2019 het beleidskader 'Ruimte voor de voetganger' opgesteld. In al onze straten streven we naar minimaal 1,80m vrije doorloopruimte. Op drukke routes is meer ruimte nodig.

Als er onvoldoende ruimte is voor de voetganger, kijken we éérs of de obstakels op het trottoir kunnen worden verminderd of verplaatst. Denk aan uitstallingen van ondernemers, onhandig geplaatste schakelkasten of verkeerd geparkeerde fietsen. Als dat niet voldoende ruimte oplevert, kijken we bij herprofilering of de ruimte in het profiel anders verdeeld kan worden. Bijvoorbeeld door stromen te mengen, zoals in een fietsstraat.

Natuurlijk is er op de stoep ook ruimte nodig om te verblijven. Brede stoepen bieden veilige ruimte om te spelen, om elkaar te ontmoeten, om te ontspannen. Door onze stoepen te verbreden bieden we ruimte aan het stedelijk leven. We maken de stad leefbaarder en beter toegankelijk. Alleen wanneer de hoeveelheid autoverkeer in een straat heel beperkt is (of zelfs afwezig) kan een stoep achterwege blijven, doordat de hele openbare ruimte voor verblijven gebruikt kan worden (erf, plein of voetgangersgebied).



Wat doen we wel?

- We stellen een beleidskader 'Ruimte voor de voetganger' op en gebruiken dit als basis bij aanpassing van de inrichting.
- In tijdelijke situaties verplaatsen we objecten (fietsenrekken, containers, etc.) waar mogelijk naar (voormalige) parkeervakken, om ruimte te maken op de stoep.
- Bij herinrichtingen maken we scherpe keuzes: daar waar de voetgangersruimte onder druk staat moeten andere modaliteiten soms mengen of wijken.

Wat doen we niet?

- We laten ambities t.a.v. meer groen, meer fietsparkeren of meer containers niet ten kosten gaan van de minimaal noodzakelijke voetgangersruimte.
- Daar waar we ruimte maken op het trottoir, geven we die niet direct weg aan commerciële functies. Daarom stellen we nieuwe regels op voor terrassen en winkeluitstallingen.



Functie: Verblifruimte



Aantrekkelijke openbare ruimten zijn schoon, heel en veilig. Daarnaast zijn ze mooi, aantrekkelijk en bruikbaar ingericht. Een goede openbare ruimte stimuleert mensen om elkaar te ontmoeten en is essentieel voor de economie van de stad.

Straten, pleinen en parken moeten uitnodigen tot verblijven. In lijn met de Visie Openbare Ruimte (2017) focussen we op het verbeteren van de verblijfskwaliteit, daar waar de footprint van de auto afneemt. Dat doen we enerzijds door meer vrije ruimte te maken, anderzijds door ruimte mooi en prettig in te richten.

Verblijven in de openbare ruimte kent vele vormen; uitrusten op een bankje op een druk plein, genieten van het groen, bijpraten met de buren voor de deur. Het kan druk en massaal zijn, of juist rustig en stil. Verblifruimte moet zo veel mogelijk écht openbaar zijn; voor iedereen toegankelijk, een plaats om bekenden en onbekenden te ontmoeten. De ruimte die we vrijmaken geven we niet zomaar weg aan commerciële functies, zoals terrassen. Om dat te borgen worden in 2020 nieuwe regels voor terrassen en winkeluitstallingen opgesteld. Een 'terrassenplan', vast te stellen door het stadsdeelbestuur, is bij integrale herinrichtingen een goed middel om terrassen op passende wijze een plaats te geven en daarnaast voldoende vrije voetgangers- en verblifruimte in de straat te borgen.

Succesvolle projecten waar we een voorbeeld aan nemen zijn de rode loper, het dynamische Artisplein en de levendige van der Pekbuurt.



Wat doen we wel?

- We maken openbare ruimte prettig om te verblijven, door deze mooi in te richten. Daarbij gebruiken we de 'Standaard voor het Amsterdamse straatbeeld' (Puccinimethode). Daarbinnen kunnen buurtpleinen 'verbijzonderd' worden met een speciaal palet aan materialen.
- We vergroenen de stad om de hittebestendigheid te vergroten: schaduwrijke, koele plekken zijn ook in de zomer aangenaam om te verblijven.
- We houden rekening met mogelijke overlast bij de aanleg van verblifplekken. Bewoners worden geconsulteerd voordat we bankjes of picknicktafels plaatsen.
- We vullen niet alle ruimte op, maar laten ook ruimte leeg. Prettig verblijven kan óók op een brede stoep of ruime kade.

Wat doen we niet?

- We laten ambities t.a.v. meer groen, meer fietsparkeren of meer containers niet ten kosten gaan van de minimaal noodzakelijke voetgangersruimte.
- Daar waar we ruimte maken op het trottoir, geven we die niet direct weg aan commerciële functies. Daarom stellen we nieuwe regels op voor terrassen en winkeluitstallingen.

Functie: Fiets- en scooterparkeren

Voldoende parkeergelegenheid voor fietsen en scooters is een randvoorwaarde voor een leefbare en toegankelijke stad. Dit draagt bij aan het comfort voor de fietsers, maar ook aan de toegankelijkheid van de trottoirs voor voetgangers. Met voldoende fietsparkeervoorzieningen voorkomen we dat fietsen de doorloop op het trottoir versperren.



Bij nieuwbouw en transformatie worden conform de 'Nota parkeernormen fiets en scooter' (2018) inpandige fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. In bestaande wijken kunnen buurstallingen of garages uitkomst bieden, maar vaak moet het fietsparkeren deels ook in de openbare ruimte opgelost worden. Conform het Kader Fietsparkeren (2015) is de streefwaarde voor fietsparkeren in de openbare ruimte een bezettingsgraad van (maximaal) 85% per locatie. Dat betekent dat op het drukste moment (minimaal) 15% van de stallingsplekken leeg is, zodat er altijd voldoende plek is om je fiets netjes en comfortabel te stallen. Komend jaar (2019/2020) wordt het Kader Fietsparkeren geactualiseerd, waarbij de normen mogelijk worden aangescherpt.

Voordat we fietsvoorzieningen bijplaatsen -tijdelijk of permanent- kijken we altijd of regulering, handhaving, betere communicatie of het wegnippen van weesfietsen een oplossing biedt voor het tekort. In het Kader Fietsparkeren (2015) is een stappenplan te vinden. Om de fietsparkeerdruk te beoordelen kan gebruik gemaakt worden van de 'stedelijke monitor fietsparkeren'. In 2018 zijn alle geparkeerde fietsen en fietsparkeervoorzieningen in heel Amsterdam geteld, deze cijfers kunnen gebruikt worden bij herinrichtingsprojecten.

In tijdelijke situaties (<5 jaar) kan soms extra fietsparkeerruimte gevonden worden door autoparkeerplaatsen om te vormen naar fietsparkeerplaatsen. In 30 km/uur straten kan dat door fietsvakken, nietjes of rekken in het (voormalig) autoparkeervak te plaatsen. Voor 50 km/uur straten kunnen fietsvlonders in tijdelijke situaties uitkomst bieden.



3

I

Voor definitieve situaties zijn bovenstaande oplossingen niet geschikt. Bij herinrichtingen passen we fietsparkeren in conform de 'Standaard voor het Amsterdamse straatbeeld' (Puccinimethode). Dat kan met behulp van fietsenrekken, fietsvakken of fietsnietjes.

Langs stadsstraten zijn fietsvakken vaak het meest geschikt voor bezoekersparkeren. Vakken faciliteren kortdurend fietsparkeren bij winkels en kunnen bovendien flexibel ingezet worden, bijvoorbeeld voor laden en lossen binnen venstertijden.

Om de hoeveelheid te parkeren fietsen op de lange termijn inpasbaar te houden in de groeiende stad, voeren we op kleine schaal experimenten uit met deelfietsen en andere vormen van deelmobiliteit. We monitoren het effect hiervan op het bezit van voertuigen en de druk op de openbare ruimte.



Wat doen we wel?

- In gebieden waar de fietsparkeerdruk het hoogst is, realiseren we inpandige stallingen.
- We realiseren meer voorzieningen op straat, maar zetten ook in op regulering, communicatie en handhaving.
- In tijdelijke situaties kan een extreem hoge fietsparkeerdruk soms opgevangen worden door autoparkeervakken om te vormen naar fietsparkeren.
- Bij herinrichtingen is de hoeveelheid fietsvoorzieningen onderdeel van de integrale afweging voor de toebedeling van de ruimte, samen met bewoners.
- We voeren kleinschalige pilots uit met deelmobiliteit en monitoren het effect op voertuigbezit en de druk op de openbare ruimte.

Wat doen we niet?

- We bouwen niet zomaar fietsparkeervoorzieningen bij, maar gaan zorgvuldig om met schaarse openbare ruimte. We kijken eerst of regulering, handhaving, betere communicatie of het wegnippen van weesfietsen een tekort kan verhelpen.

Functie: Sport



Een autoluwe stad is een actieve en sportieve stad. Het omlaag brengen van de snelheid van gemotoriseerd verkeer draagt bij aan een sportievere openbare ruimte. Ruimte waar wandelen, fietsen en buitenspelen veiliger en aangenamer is. Ruimte waar jong en oud in beweging kunnen komen.

Naast fietsen en lopen, als vervangers van automobiliteit, maken we ruimte voor sporters. In nieuwe gebieden hanteren we daarbij de Amsterdamse Referentienorm Maatschappelijke voorzieningen (2018). De referentienorm voor sport in de openbare ruimte 1m² per nieuwe woning. Die ruimte is flexibel in te vullen voor allerlei sporten, van hardlopen en fitness tot freerunning en 3x3 basketbal.

In de bestaande stad komt meer plek voor sportvoorzieningen in de openbare ruimte als woonstraten, pleinen of plantsoenen autovrij gemaakt worden. Ook het verspreid opheffen van parkeerplaatsen in een straat of buurt biedt kansen voor een sportieve inrichting, bijvoorbeeld met een uitdagend sportparcours of een calisthenicsroute.



Wat doen we wel?

- We maken ruimte in de stad om te fietsen, te lopen en te joggen.
- We maken ruimte voor urban sports. Zowel kleinschalig (fitness toestellen, sportroutes, calisthenics) als grootschalig (voetbalkooien, basketbalveldjes, skatebanen).
- Bij herinrichting van buurten kijken we samen met bewoners of er behoefte is aan meer sportvoorzieningen, daar waar de auto plaats maakt voor andere functies.

Wat doen we niet?

- We maken geen voetbalkooien of basketbalveldjes op plekken waar ze overlast kunnen veroorzaken. Smalle buurtstraatjes waarin geluid resoneert zijn niet geschikt voor dit soort voorzieningen.



Functie: Spelen

Buitenspelen is essentieel voor de ontwikkeling van kinderen. Om te kunnen spelen moet je je veilig voelen, heb je ruimte nodig en moet de omgeving prikkelen. Naast voldoende ruimte is ook de kwaliteit van de openbare ruimte van cruciaal belang. Die moet schoon, heel en veilig zijn. Als aanvulling op de standaard 'speeltuintjes' kunnen groene plekken een fantastische speelomgeving bieden.



Een klein aantal kleine, spannende speelplekken per buurt in combinatie met een echte (grote) speeltuin voor verschillende leeftijdsgroepen lijkt het best te werken (zie ook www.amsterdam.nl/bewegendestad).

Met name in de dicht bebouwde (gemengde) woonwijken binnen de ring zijn ook veilige, brede stoepen van groot belang om kinderen te laten spelen. Het verminderen van het aantal autoparkeerplaatsen biedt ruimte om de stoep te verbreden. Daar is plek voor 'informeel spelen', om zelf een spel te verzinnen. Met stoepkrijt en een springtouw, of met spannende elementen die op straat voorhanden zijn. Kleine spelaanleidingen vlak bij huis kunnen kinderen stimuleren om te spelen. Denk aan stapstenen, kunstwerken, een hinkelbaan of een knikkerput. Ook rainproof oplossingen, zoals wadi's en watergeleidende tegels, zijn voor kinderen fantastische speelplekjes. Het inspiratieboek 'Spelen in de stad' (Gemeente Amsterdam, 2019) biedt volop voorbeelden.



Wat doen we wel?

- In de (gemengde) woonbuurten maken we meer ruimte om buiten te spelen.
- We verbeteren de 'informele' speelruimte, met ruimte op de stoep en meer groen.
- Bij het ontwerpen van speelruimte worden kinderen uit de buurt actief betrokken.
- Een herinrichting van de buurt is een goede aanleiding om de 'formele' speelplaatsen opnieuw te bekijken; we streven naar een goede balans tussen kleine speelvoorzieningen, dicht bij huis, voor de kleinste kinderen en grotere, uitdagende speeltuinen met verblijfskwaliteit voor de hele buurt.

Wat doen we niet?

- We laten ambities t.a.v. meer groen, meer fietsparkeren of meer containers niet ten kosten gaan van de minimaal noodzakelijke voetgangersruimte.
- Daar waar we ruimte maken op het trottoir, geven we die niet direct weg aan commerciële functies. Daarom stellen we nieuwe regels op voor terrassen en winkeluitstallingen.

Functie: Nutsvoorzieningen



Amsterdam groeit en wordt steeds dichter bebouwd en bewoond. Om de stad leefbaar te houden hebben we goede infrastructuur en voorzieningen nodig. Conform de Visie Openbare Ruimte (2017) streeft de gemeente naar zo min mogelijk statische objecten en obstakels in de openbare ruimte. De ruimte is immers schaars, daardoor moeten we scherpe keuzes maken.

Dat betekent dat functies die in pandig gerealiseerd kunnen worden, waar mogelijk ook in pandig gerealiseerd moeten worden. Hoewel er vanuit allerlei belangen de behoefte bestaat steeds méér zaken in de openbare ruimte op te lossen – zoals afhaalpunten voor pakketten en pinautomaten – zijn we daar terughoudend in. Zo houden we de openbare ruimte vrij voor verkeer, voor groen, om te verblijven, buiten te spelen en elkaar te ontmoeten. Toch moet ook op straatniveau ruimte gemaakt worden voor voorzieningen die niet (volledig) in pandig of ondergronds gebracht kunnen worden. De autoluwe stad biedt daar ruimte voor.

De toenemende vraag naar elektriciteit en de overstap van aardgas op andere warmtebronnen vragen bijvoorbeeld om extra ruimte voor bovengrondse en ondergrondse voorzieningen. Denk aan verdeelstations, transformatorhuisjes, etc.

Ook de huisvuilinzameling is een belangrijk aandachtspunt. In gebieden waar we nu te weinig ruimte hebben voor gescheiden afvalinzamelingssystemen, maken we ruimte door parkeerplaatsen op te heffen. We plaatsen deze voorzieningen conform het Stedelijk Kader Locatiekeuze Inzamelvoorzieningen (2017). Door de huisvuilzakken van straat te halen waar dat kan, nemen we een grote bron van ergernis en vervuiling weg.

Bij een leefbare stad hoort ook schone lucht. We zetten in op meer elektrisch vervoer en elektrische deelmobiliteit, conform het Actieplan Schone Lucht (2019). Dat vraagt om meer oplaadpunten die ingepast moeten worden in de schaarse ruimte. Om te zorgen dat de oplaadpunten toekomstbestendig zijn en op korte termijn niet verplaatst hoeven te worden, hanteren we de volgende uitgangspunten:

- Oplaadpunten realiseren we niet in stadsstraten, aangezien de prioriteit hier ligt bij het opheffen van parkeerplaatsen.
- Snellaadvoorzieningen plaatsen we bij voorkeur bij hoofdroutes voor autoverkeer en niet in de woonbuurten, om overlast van af- en aanrijden te voorkomen.
- Oplaadpunten (uitgezonderd snelladers) clusteren we bij de ingangen van woonbuurten. Dat wil zeggen: in de dwarsstraten die direct grenzen aan een hoofdroute voor het autoverkeer of stadsstraat.
- Oplaadpunten (uitgezonderd snelladers) realiseren bij voorkeur aan het begin van de straat. De eerste parkeerplekken bij buurtentrees houden we echter vrij, zodat we ze kunnen omvormen tot fietsparkeren, containers en laden en lossen. In straten met langsparkeren worden oplaadpalen daarom pas geplaatst vanaf de vierde parkeerplaats, geteld vanaf de hoek. In straten met haaks- of schuinparkeren kunnen oplaadpalen geplaatst worden vanaf de zevende parkeerplaats.
- Oplaadpunten realiseren we waar mogelijk aan één kant van de straat. Zo blijft er ruimte om – op termijn – de andere zijde van de straat parkeervrij te maken.



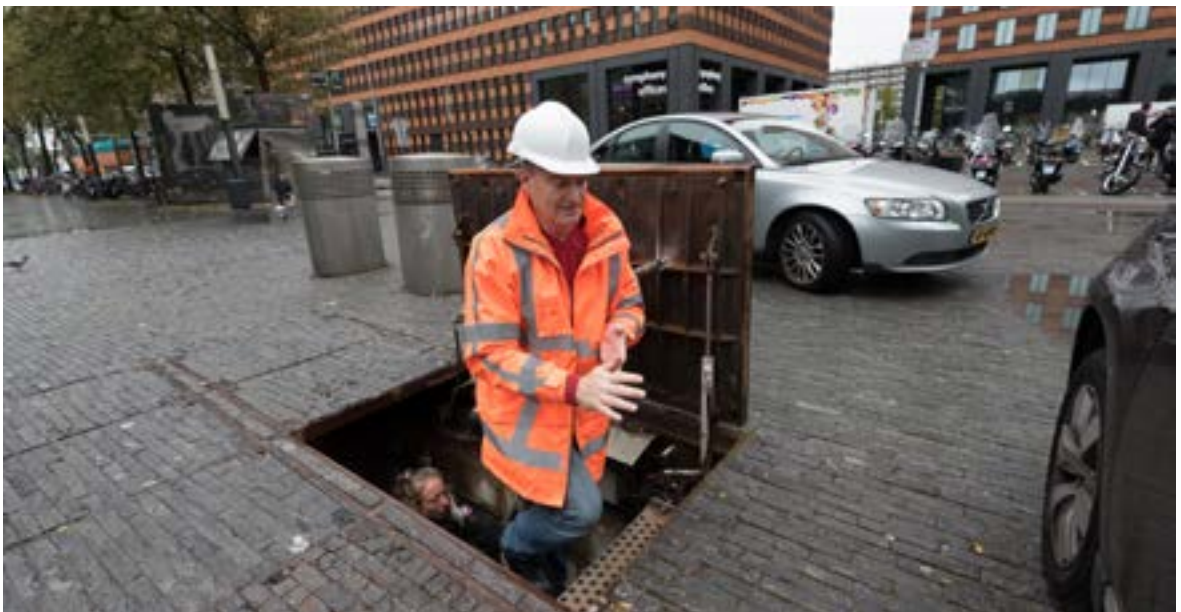
3 H

Wat doen we wel?

- In (gemengde) woonbuurten geven we bij de herverdeling van ruimte prioriteit aan nutsvoorzieningen. Dit is nodig om de leefbaarheid en toekomstbestendigheid te borgen.
- Nutsvoorzieningen passen we op duurzame wijze in: we plaatsen ze zo dat ze niet binnen enkele jaren verplaatst hoeven te worden vanwege herprofileringen. Oplaadpunten plaatsen we dus niet bij parkeerplekken die we op korte termijn gaan opheffen.
- We maken werk met werk; opgaven als autoluw, energietransitie en klimaatbestendigheid versterken elkaar.

Wat doen we niet?

- In straten waar het parkeren van privéauto's opheffen, maken we óók geen oplaadpunten voor private elektrische auto's. Elektrische deelmobiliteit kan wel ingepast worden.
- Langs stadsstraten realiseren we zo min mogelijk statische functies. Dus geen oplaadvoorzieningen, afvalcontainers en hubs voor deelmobiliteit. Deze worden bij voorkeur ingepast bij de ingangen van woonbuurten.



Functie: Deelmobiliteit

Deelmobiliteit is een belangrijk instrument om de schaarse ruimte in de drukke stad efficiënt te benutten. Het biedt een alternatief voor het eigen autobezit. De gemeente stimuleert de uitbreiding van het aantal deelauto's in de stad, experimenteert met deelvoersmiddelen zoals de elektrische deelbromfiets en deelfiets en wil meer inzicht krijgen in de effecten van deelmobiliteit voor de stad.



Begin 2019 is de basis gelegd voor het aanbieden van deelmobiliteit in de openbare ruimte met de Agenda Autodelen en de Nota Deelmobiliteit, voor deelvoertuigen anders dan de deelauto. In de Agenda Amsterdam Autoluw en het nieuwe actieprogramma smart mobility worden meer voorstellen gedaan om deelmobiliteit te stimuleren.

Autodelen

Uitbreiden van het aantal deelauto's in de stad maakt het mogelijk het eigen autobezit te verminderen. Dit alternatief moet voor iedereen bereikbaar (meer aanbod in de stad), betaalbaar (financiële drempel is nu nog te hoog) en beschikbaar (<200 meter loopafstand) zijn.

Deelauto's maken voornamelijk gebruik van openbare parkeerplaatsen. Free floating deelauto's (car2go, Fetch) en peer2peer (SnappCar) hebben geen vaste plek. Alleen de klassieke deelauto's maken gebruik van een vaste parkeerplaats (met markering en verkeersbord).

Deelmobiliteit, anders dan de auto

Met de vaststelling van het deelmobiliteitsbeleid en een aanpassing in de APV wordt het mogelijk om de komende jaren met deelvoertuigen anders dan de auto te experimenteren. Er worden bijvoorbeeld twee schaarse vergunningen verleend aan aanbieders van elektrische deelbromfietsen.

Daarnaast bestaat er de mogelijkheid om kleinschalige en lokale experimenten te doen met andere schone deelvoertuigen zoals elektrische deel(bak)fietsen. Vanuit Mobility as a Service (MaaS) zijn er al diverse experimenten met buurthubs in voorbereiding.



Wat doen we wel?

- Fiscale parkeerplekken omzetten in parkeerplaatsen voor deelauto's.
- De ambitie is om alle (klassieke) deelauto's uiterlijk 2025 uitstootvrij te laten zijn. We faciliteren dit door meer oplaadpunten te realiseren.
- Het aanbieden van deelauto's in gebieden zoals Noord, Zuidoost en Nieuw-West, waar het aanbod nu nog (te) beperkt is.
- We onderzoeken de mogelijkheden om op strategische plekken in de buurt parkeerclusters inclusief laadvoorzieningen te realiseren.

Wat doen we niet?

- We heffen géén vaste parkeerplaatsen op voor klassieke deelauto's. Bij herinrichting moeten deze parkeerplaatsen worden teruggebracht (binnen of buiten het project) en wordt gekeken naar mogelijke uitbreiding.



Functie: Ruimte voor fietsers

We willen meer ruimte voor schone en actieve verplaatsingen. Langs de meeste van onze gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) liggen al fietspaden of fietsstroken. Echter, door de groei van het aantal fietsers is de beschikbare ruimte op steeds meer plekken onvoldoende. Royalere routes voor fietsers zijn een basisvoorwaarde voor de verdere groei van de stad.



Ruimte die vrijkomt door het reduceren van het autoverkeer (geparkeerd en rijdend) kan ten goede komen aan ruimte voor de rijdende fiets. Met bredere fietspaden en fietsstroken, of door het mengen van auto's en fietsers zodat de fietsers de hele rijbaan tot hun beschikking krijgen. Een voorbeeld hiervan is de route Sarphatistraat – Weteringschans. Onder bepaalde voorwaarden is ook voor andere routes op het plusnet fiets een inrichting als fietsstraat mogelijk. De precieze afwegingen en voorwaarden zijn opgenomen in het afwegingskader 'Fietsstraten, Fietspaden, Fietsstroken' dat als bijlage bij de Agenda Amsterdam Autoluw gevoegd is.



Wat doen we wel?

- Bij 30 km/uur straten worden fietsers en auto's in principe gemengd op de rijbaan. Dat kan in een fietsstraat of in een 'gewone' 30 km/uur straat (erftoegangsweg).
- Bij integrale herinrichtingen van 50 km/uur straten leggen we voldoende brede fietspaden/-stroken aan.
- Waar mogelijk (o.a. bij beperkte auto-intensiteiten) wordt de maximum snelheid op stadsstraten verlaagd van 50 naar 30 km/uur, zodat fietsers gemengd kunnen worden met autoverkeer. Zo krijgt de fiets meer ruimte.

Wat doen we niet?

- We mengen fietsers niet met autoverkeer wanneer de auto-intensiteiten (nog) te hoog zijn. Voor de hoofdroutes van het autoverkeer geldt dus dat mengen niet gewenst is.

Functie: OV: doorstroming & toegankelijkheid

Het Openbaar vervoer is een ruimte-efficiënte en schone vorm van vervoer voor grote stromen mensen in de stad. Op het plusnet openbaar vervoer, waar de drukste lijnen met de hoogste frequentie rijden, ligt het accent op een goede doorstroming en een grote mate van betrouwbaarheid. Daardoor heeft de reiziger een korte en voorspelbare reistijd. Op het hoofdnet openbaar vervoer ligt het accent meer op de betrouwbaarheid. Alle haltes moeten goed toegankelijk zijn. Het opheffen van autoparkeerplaatsen kan ruimte bieden om de toegankelijkheid van haltes te verbeteren.



Wat doen we wel?

- Op het plusnet OV wordt zoveel mogelijk een vrije baan voor het OV aangelegd.
- Op het hoofdnet OV is menging met het autoverkeer mogelijk, waarbij onderlinge hinder vlak voor de kruispunten zoveel mogelijk vermeden wordt.
- Waar een duidelijke scheiding tussen de OV-baan en de rest van de straat aanwezig is of gemaakt kan worden, kan een gemengd snelheidsregime worden toegepast (respectievelijk 50 km/uur en 30 km/uur).
- Bij herinrichtingen worden haltes toegankelijk gemaakt volgens de wettelijke normen, waarbij het soms noodzakelijk is om de halte te verplaatsen.

Wat doen we niet?

- In smalle straten leggen we géén zodanig brede haltes aan dat de ruimte voor de voetganger op het trottoir te smal wordt. We zoeken naar balans tussen de toegankelijkheid van halte en trottoir.



Functie: Doorstroming autoverkeer



De ambitie is om ruimte voor andere functies te winnen door het verminderen van de ruimte voor de auto (rijdend en/of geparkeerd). De ruimte voor autoverkeer kan niet overal tegelijk gereduceerd worden, daarom is de aanpak stapsgewijs. De ambitie is dat alle wegen die voor de auto géén plusnet status hebben en die géén verbindende functie hebben (S-weg), worden afgewaardeerd naar 30 km/uur. Een dergelijke snelheid biedt de mogelijkheid verkeerssoorten te mengen. Hiervoor moet de hoeveelheid autoverkeer wel laag genoeg zijn (in ieder geval minder dan 8.000 motovoertuigen per etmaal, liefst < 6.000 motorvoertuigen per etmaal).

De verwachting is dat een deel van het autoverkeer van deze afgewaardeerde straten zich verplaatst naar de plusnet auto en/of S-weg routes waardoor het daar (tijdelijk) drukker wordt. Daarom zijn met name op deze routes maatregelen nodig om de doorstroming van het autoverkeer te verbeteren. We gaan hierbij niet uit van grote ingrijpende maatregelen ten behoeve van het autoverkeer, maar relatief kleine maatregelen om specifieke knelpunten op te heffen. Mogelijke maatregelen zijn bijvoorbeeld het toevoegen van een opstelvak voor afslaand verkeer of het verlengen van bestaande opstelvakken bij kruispunten met verkeerslichten.

Wat doen we wel?

- Doorstroming voor autoverkeer waar nodig verbeteren op plusnet auto en S-weg routes; pas op lange(re) termijn verminderen we mogelijk ook de capaciteit op deze hoofdroutes.
- Capaciteitsvergroten maatregelen uitvoeren, zoals het verlengen van opstelvakken. Bij voorkeur ten koste van geparkeerde auto's.
- Straten buiten het plusnet auto en de S-wegen op termijn afwaarderen van 50 naar 30 km/uur.

Wat doen we niet?

- Uitbreiden ruimte voor autoverkeer ten koste van voldoende ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.
- Vergroten capaciteit voor autoverkeer op niet-plusnet auto / niet-S-wegen.

Functie: Logistiek



Logistiek is de bloedsomloop van de stad. Juist in een autoluwe stad moet dit goed gefaciliteerd worden. Om de leefbaarheid en de toegankelijkheid van de stad te borgen en te verbeteren, is meer ruimte voor logistiek noodzakelijk. Bij de inrichting van de openbare ruimte houden we daar rekening mee.

In stadsstraten zorgen we dat er voldoende vakken zijn om te laden en te lossen. Niet alleen voor bevoorrading van winkels en voorzieningen, ook voor particulieren die goederen willen inladen bij een winkel. Voor zwaar verkeer kunnen venstertijden ingevoerd worden, dat draagt bij aan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

Ook in (gemengde) woonbuurten en in de grachtengordel is extra ruimte nodig voor logistiek. Dat kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden door bestaande parkeervakken om te zetten naar laad/losvakken, zodat bestelverkeer niet meer op de rijbaan hoeft te halteren. Uiteraard kunnen ook kleine, schone bevoorradingsvoertuigen gebruik maken van deze laad/losvakken. Ook in volledig parkeervrije straten moeten laad/losvoorzieningen worden ingepast, om de toegankelijkheid te borgen en overlast te voorkomen.

Voor autovrije gebieden geldt dat het voor vervoerders van zware goederen en verhuizers altijd fysiek mogelijk moet zijn om een woning, bedrijf of voorziening met een (vracht)auto te bereiken. Dat is uiteraard ook noodzakelijk voor aanvullend openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten.

Wat doen we wel?

- Langs stadsstraten heffen we waar mogelijk reguliere parkeerplaatsen op, maar verbeteren we de ruimte voor laden en lossen (zowel bedrijfsmatig als particulier).
- In (gemengde) woonbuurten en in de grachtengordel zorgen we dat laden en lossen goed ingepast wordt, zodat er minder gehalteerd wordt op de rijbaan.
- We garanderen dat ook in autovrije (deel) gebieden adressen fysiek bereikbaar blijven met een (vracht)auto, bijvoorbeeld voor het leveren van zware goederen.

Wat doen we niet?

- We maken géén straten of pleinen waarin het fysiek onmogelijk wordt voor vervoerders van zware goederen, verhuishagens of nood- en hulpdiensten om een adres te bereiken met een (vracht)auto. Wie ergens móet zijn, moet er (vlak bij) kunnen komen. Intelligente toegangssystemen kunnen worden ingezet om dit te faciliteren.



4

Autoluwe ingrepen: tijdelijk of definitief?

De stad is continu in beweging en de inrichting moet daarop worden aangepast. Daar waar we straten opnieuw inrichten, passen we het ontwerp aan op de principes van de autoluwe stad. Soms duurt het echter nog jaren voordat een straat volledig heringericht kan worden. Dan kan het wenselijk zijn om tijdelijke maatregelen te nemen die de leefbaarheid en toegankelijkheid verbeteren.

Tijdelijkheid vraagt om flexibiliteit, maar ook tijdelijke maatregelen moeten voldoende kwaliteit bieden. Ze moeten beheerbaar zijn, robuust en goed inpasbaar in het straatbeeld. Afhankelijk van de duur van de tijdelijkheid, stellen we verschillende eisen.

We maken onderscheid tussen:

- Experimenten & pilots (< 2 jaar)
- Tijdelijke situaties (<5 jaar)
- Semi permanente situaties (>5 jaar)

Experimenten & pilots (< 2 jaar)

Experimenten en pilots zijn bedoeld om nieuwe ontwerp oplossingen en inrichtingsvormen te testen. Ze bieden de benodigde flexibiliteit om aan te blijven sluiten op ontwikkelingen in de stad en buiten de gebaande paden te treden. Een voorbeeld van een succesvolle pilot uit het verleden is de fietsstraat op de Sarphatistraat. Na de evaluatie van deze pilot werd de fietsstraat uitgebreid over het hele tracé van de binnenring.

Experimenten en pilots wijken meestal af van het staande beleid. Ze moeten daarbij wel altijd aan de volgende voorwaarden voldoen:

- Een experiment kent een duidelijke eigenaar die verantwoordelijk is voor het hele proces, van afstemming en aanleg tot monitoring en het eventueel herstellen van de oorspronkelijke situatie.
- Een experiment of pilot kent een helder begin en een einddatum.
- Bewoners en ondernemers in de directe omgeving zijn betrokken bij de voorbereiding van een experiment of pilot.
- Materialen en inrichtingsprincipes dienen voldoende slijtvast en robuust te zijn om de looptijd van de pilot te doorstaan.
- Indien er materialen of principes worden toegepast die afwijken van de Amsterdamse standaard, wordt een verzoek tot afwijking ingediend bij de Commissie Puccinimethode. Deze commissie beoordeelt tevens of de pilot -bij positieve uitkomsten- in de standaard opgenomen zou kunnen worden.
- Indien er een (mogelijk) effect is op de verkeersveiligheid is een advies van de Centrale Verkeerscommissie (CVC) vereist.
- Ten aanzien van beheerbaarheid is een advies van de beheerder (zowel vanuit V&OR als via de gebiedsbeheerder bij Stadswerken) vereist.
- Tijdens de doorlooptijd wordt intensief gemonitord, achteraf vindt een evaluatie plaats.
- Er is capaciteit en budget gereserveerd om de oorspronkelijke situatie te herstellen, indien de pilot of het experiment niet het gewenste resultaat bereikt.

Tijdelijke situaties (<5 jaar)

Een tijdelijke situatie ontstaat wanneer een straat op korte termijn (<5 jaar) op de planning staat voor groot onderhoud of herinrichting, maar in de tussentijd al aanpassingen wenselijk zijn. Dit soort tijdelijke situaties vragen om tijdelijke inrichtingsoplossingen. Denk bijvoorbeeld aan parklets, fietsvlonders, bovengrondse afvalcontainers of moestuinbakken op parkeerplaatsen. Omdat de situatie tijdelijk is en de mogelijkheden en financiële middelen beperkt, zal de inrichtingskwaliteit niet altijd optimaal zijn. Vaak zal afwijking van de beleidsmatige standaarden in tijdelijke situaties noodzakelijk zijn. Dat hoort bij een stad in beweging.

Voor tijdelijke situaties (<5 jaar) gelden de volgende randvoorwaarden:

- Tijdelijke aanpassingen in de inrichting worden toegepast als er een acuut probleem is – zoals een ernstig tekort aan fietsparkeervoorzieningen- of op initiatief van bewoners en ondernemers.
- Bewoners en ondernemers krijgen veel vrijheid om creatieve, tijdelijke oplossingen voor te dragen.
- Gebruikte materialen en ontwerp oplossingen dienen voldoende slijtvast en robuust te zijn om jaren mee te gaan. We plaatsen géén (tuin)meubilair of speelobjecten die niet gemaakt zijn om in de openbare ruimte te plaatsen.
- Tijdelijke groenvoorzieningen – zoals moestuinbakken of groene parkeervakken- worden waar mogelijk beheerd door de bewoners. De gemeente kan hen hierin ondersteunen en adviseren.
- Indien er risico's bestaan t.a.v. de verkeersveiligheid is een advies van de Centrale Verkeerscommissie (CVC) vereist.
- Ten aanzien van beheerbaarheid is een advies van de beheerder (zowel vanuit V&OR als via de gebiedsbeheerder bij Stadswerken) vereist.
- De tijdelijke inrichting is géén blauwdruk voor een definitieve inrichting. Bij het ontwerp van de definitieve situatie wordt opnieuw een integrale afweging gemaakt.





Semi permanente situaties (>5 jaar)

Als de inrichting van een straat moet worden aangepast, maar grootonderhoud of herprofilering niet binnen vijf jaar gepland staan, ontstaat een semi permanente situatie; een aangepaste inrichting die langer dan vijf jaar blijft liggen. Deze inrichtingen moeten robuust, functioneel en van een hoge kwaliteit zijn.

De vastgestelde beleidskaders – waaronder de Standaard voor het Amsterdamse straatbeeld (Puccinimethode)- zijn van toepassing. Het ontwerp wordt altijd gemaakt door een maaiveldontwerper in samenwerking met een verkeersontwerper en/of landschapsarchitect. Uiteraard wordt daarbij samengewerkt met ondernemers en bewoners. Net als bij integrale herinrichtingen van de openbare ruimte, is een advies van de Centrale Verkeerscommissie (CVC) en een beheertoets vanuit Stadswerken en V&OR vereist.

We passen in semi permanente situaties géén materialen toe die snel hun kwaliteit verliezen, zoals markeringen met wegenwerf. Als er straatmeubilair geplaatst wordt, is dat in principe ons standaard Amsterdamse straatmeubilair. Bij aanpassingen in het profiel -zoals het omvormen van autoparkeerhavens naar fietsparkeervakken- wordt de bandenlijn netjes aangepast, met gebruik van standaard Amsterdamse verhardingsmaterialen. Tot slot moet de semi permante inrichting helder en leesbaar zijn, zodat het gebruik van paaltjes, (verbods)borden en symbooltegels tot een minimum beperkt wordt. n met circulatiemaatregelen, intelligente toegang en/of autovrije deelgebieden.





Colofon

Uitgave:	Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte, september 2019 Inrichtingsprincipes voor een Autoluwe stad is een bijlage bij de Agenda Amsterdam Autoluw
Tekst en redactie:	Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte DSGN.FRM
Vormgeving:	
Fotografie & afbeeldingen:	Fotobank Amsterdam, Ruimte & Duurzaamheid, Verkeer & Openbare Ruimte
Meer informatie:	Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte, Postbus 95089 1090 HB Amsterdam telefoon 14020 www.amsterdam.nl/autoluw

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

