

Verkeersmanifest voor GroenLinks-Centrum

Ruimte voor voetgangers en fietser in de Amsterdamse binnenstad!

De Amsterdamse binnenstad bruist van de activiteiten. Bewoners van de binnenstad zijn er volop in beweging, veelal te voet en met de fiets, maar tevens met het openbaar vervoer en met scooters of auto's. En dat doen ook andere Amsterdammers en talloze mensen van buiten. Maar onze binnenstad is er gelukkig niet alleen om doorheen te bewegen, maar ook om volop van te genieten en soms rust te ervaren. Helaas blijken er voor dat bewegen en genieten door de diverse groepen gebruikers van de binnenstad grote belemmeringen te zijn.

Voor voetgangers is er weinig ruimte op veel stoepen en zijn er vaak hindernissen, zoals fout geparkeerde auto's en fietsen, die het makkelijk doorlopen belemmeren, zeker als men met meer mensen samen op stap is.

Voor fietsers gaat het er vooral om dat zij niet lekker door kunnen rijden omdat er te weinig ruimte is en omdat andere verkeersdeelnemers hen in de weg zitten. Daarnaast kunnen zij vaak hun fiets maar moeilijk parkeren.

Reizigers met het openbaar vervoer zouden graag meer trams en bussen willen.

Maar ook scooterrijders verlangen meer ruimte om te rijden en om te parkeren. En datzelfde geldt voor mensen die zich met hun eigen of gehuurde auto in of naar de binnenstad begeven. De Amsterdamse binnenstad is compact gebouwd en heeft een beschermd stadsgezicht. Dat maakt haar zo mooi en druk 'bevolkt', maar dat betekent tevens dat die uiteenlopende ruimtewensen niet allemaal samen gerealiseerd kunnen worden. GroenLinks maakt een duidelijke keuze voor fietsers en voetgangers. Alleen als aan die verkeersvormen voorrang wordt gegeven en het aantal auto- en scooterbewegingen en hun beslag op de openbare ruimte sterk wordt verminderd, kan de Amsterdamse binnenstad de groeiende stroom bezoekers goed blijven verwerken.

Wat is er de afgelopen jaren gebeurd om dit grote ruimteprobleem op te lossen?

In de eerste acht jaar dat het stadsdeel Centrum bestond, is er maar weinig ten goede veranderd voor voetgangers en fietsers. Onder de toen verantwoordelijke bestuurders voor Openbare Ruimte en Verkeer (Guido Frankfurter van D66 en Annelize van der Stoel en Eric Koldenhof van de VVD) ontbrak het aan een integrale visie op mobiliteit en ruimtegebruik, waardoor de toen reeds geldende prioriteit voor voetgangers en fietsers niet goed uit de verf kwam.

Vanaf 2010 is Jeanine van Pinxteren (GroenLinks) wethouder van Openbare Ruimte en Verkeer en in tegenstelling tot haar voorgangers is zij er met de nota *Bereikbare Binnenstad* wel in geslaagd te komen met een samenhangende visie op mobiliteit. In die visie zijn de ruimtewensen van de verschillende verkeersgebruikers tegen elkaar afgewogen. Het resultaat van die afweging is dat er nu consequent gekozen is voor het meer ruimte geven aan voetgangers (als prioriteit nr. 1) en fietsers (prioriteit nr. 2). Als gevolg daarvan krijgen auto's daadwerkelijk veel minder ruimte toebedeeld.

De nota *Bereikbare Binnenstad* kiest voor een hoge kwaliteit van de openbare ruimte. Deze ambitie van een levendige en mooie, groene openbare ruimte waarin mensen graag verblijven, past helemaal in het gedachtegoed van GroenLinks.

Nu dit beleid is vastgesteld, gaat het in de komende jaren erom dit uit te voeren, zodat voetgangers in de binnenstad fijn kunnen wandelen en fietsers zich comfortabel en snel kunnen verplaatsen. GroenLinks heeft tal van ideeën hoe dat op een goede manier gerealiseerd kan worden.

Prioriteit 1 Ruimte voor voetgangers

Voetgangers hebben in het beleid van het stadsdeel Centrum de hoogste prioriteit. Ze kunnen nu in de binnenstad vrij wandelen in het voetgangersgebied van Nieuwendijk, Kalverstraat, Rembrandtplein en Leidsestraat, waar niet gefietst mag worden.

Om voetgangers echt de mogelijkheid te schenken om zich comfortabel te verplaatsen in de binnenstad wil GroenLinks om te beginnen dit voetgangersgebied kwalitatief verbeteren en uitbreiden. Dit kan door de kruisingen met andere verkeersstromen beter in te richten voor voetgangers en door het gebied aan de uiteinden te verlengen met goede verbindingen naar het Centraal Station, het Waterlooplein en naar het Vondelpark.

Daarnaast worden de omliggende straten van dit voetgangersgebied 'wandelstraten'. In die straten zijn fietsen en soms ook auto's wel toegelaten, maar zij moeten zich aanpassen aan het tempo van de voetgangers. Verder worden de parkeermogelijkheden in de straten beperkt, zodat voetgangers echt de ruimte krijgen.

Ook in de rest van de binnenstad is er vaak veel te weinig ruimte voor voetgangers. In de Jordaan kunnen zij vaak op de stoep niet terecht. Er zijn er in de hele binnenstad veel kleine straten die niet of nauwelijks een verkeersfunctie hebben en kunnen worden afgesloten om voetgangersgebied te worden. In wat grotere straten met beperkt doorgaand verkeer kunnen wel fietsen en soms auto's blijven rijden. Maar ook dat worden wat GroenLinks betreft wandelstraten, waar voetgangers de dominante verkeersvorm zijn en waar fietsers, scooterrijders en automobilisten zich aanpassen aan de voetgangers. Alleen belangrijke doorgaande verbindingswegen voor fietsers en auto's en voor het openbaar vervoer worden hiervan uitgezonderd. Bij winkelstraten kan er over gedacht worden om deze tijdens winkeltijden af te sluiten auto's en indien gewenst ook voor fietsers.

Daarnaast is het onze ambitie om langs de grachten en andere mooie stukken van de Amsterdamse binnenstad gedeeltes parkeervrij te maken, waardoor er veel meer ruimte komt om te wandelen, juist ook langs de waterkant.

Prioriteit 2 Ruimte voor fietsers

Ook voor fietsers wil GroenLinks in de komende periode veel verbeteren. Omdat zoveel mensen zich per fiets verplaatsen en niet gemotoriseerd, blijft de Amsterdamse binnenstad leefbaar. Fietsers moeten zoveel mogelijk de ruimte krijgen om zich, al naar gelang de plaatselijke situatie, zich snel of comfortabel door Amsterdam te rijden. Op belangrijke doorgaande verbindingswegen voor fietsers en in het kleine aantal straten waar op de stoepen voldoende ruimte is voor voetgangers, krijgen zij volop de ruimte. In deze 'fietsstraten' moeten auto's en scooters zich aanpassen aan het tempo van de fietsers.

Het instellen van fietsstraten is niet mogelijk op een beperkt aantal doorgaande wegen die belangrijk zijn voor het openbaar vervoer of voor de doorstroming van auto's, zoals de Utrechtsestraat of de Rozengracht. Daar zal het moeilijk worden om de fietsers de gewenste ruimte te bieden, tenzij er gescheiden fietspaden zijn. Op deze doorgaande wegen door het Centrum moet in ieder geval geregeld worden dat auto's en scooters er niet harder mogen rijden dan 30km per uur.

GroenLinks wil dat er zo snel mogelijk comfortabele fietsroutes komen om van verschillende kanten de binnenstad door te kunnen rijden. Voor het fietscomfort en de veiligheid is het soms belangrijk daar parkeerplaatsen op te heffen. Op bepaalde plekken kan het nodig zijn daarvoor nieuwe bruggen neer te leggen, die natuurlijk goed passen in de omgeving. Verder maken we plannen voor doorgaande routes, waar snel doorgefietst kan worden, bijvoorbeeld langs de Marnixstraat en de Haarlemmerhouttuinen.

Essentieel voor fietsers is dat zij aan het eind of bij een onderbreking van hun rit hun fiets makkelijk en gratis kunnen parkeren. Daarvoor zal overal in de binnenstad voldoende ruimte op straat moeten worden gereserveerd. Dat kan deels door het (soms alleen overdag) opheffen van autoparkeerplaatsen.

Fietsparkeren zorgt voor veel overlast in de binnenstad voor voetgangers en mensen in een rolstoel en moet daarom beter gestuurd worden. Dat kan door het aanbieden van aantrekkelijke fietsparkeermogelijkheden op geschikte plekken en door fietsers te vragen al voor dat ze hun bestemming bereikt hebben, na te denken over waar ze gaan parkeren. Op een speciale website zouden fietsers makkelijk moeten kunnen nagaan, waar ze het beste kunnen parkeren. Door bijvoorbeeld slim gebruik te maken van op straat aangegeven fietsparkeervakken kan het aantal fietsen dat op ongewenste plekken staat, aanzienlijk beperkt worden. Er is een blijvende inspanning nodig om ervoor te zorgen dat de fietsparkeercapaciteit meegroeit met de toename van het fietsverkeer. In dat kader moet er ook door worden gegaan met het verwijderen van fietswrakken en weesfietsen. In toenemende mate worden vracht en ook kinderen vervoerd met bakfietsen in allerlei vormen. Deze vervoerswijze bespaart heel veel autokilometers. Met ruimte op straat en goede parkeerplekken moet deze nieuwe vorm van fietsen gefaciliteerd worden.

Ruimte voor het openbaar vervoer

Goed openbaar vervoer is essentieel voor de binnenstad. In deze tijd, waarin we gedwongen worden tot zoveel bezuinigingen, is het belangrijk om te voorkomen dat de kwaliteit van het openbaar vervoer achteruit gaat. Gelukkig gaat na veel ellende over een paar jaar de Noord-Zuidlijn rijden. Dat is een prachtige aanvulling op het huidige openbaar vervoersnet. Door betere afstemming van de verschillende openbaar vervoersvormen op elkaar, door betere informatievoorziening en door betere inrichting van de stations valt er nog veel kwaliteit te winnen. Vrije trambanen moeten, wanneer het enigszins kan, behouden blijven vanwege het belang van de snelheid en het op tijd rijden van trams en bussen. Kleinschalig georganiseerd openbaar vervoer langs de grachten en op het water is een mooie aanvulling op het bestaande netwerk.

Minder overlast door scooterrijders

Scooterrijders zorgen door veel te hard te rijden voor een boel onveiligheid, voor fietsers maar ook voor andere weggebruikers. Daarnaast zijn scooters grote luchtvervuilers. GroenLinks zet zich enorm ervoor in, onder andere door middel van een petitie en door het stimuleren van proeven, dat scooters van de fietspaden verwijderd worden en met een helm op tussen het andere gemotoriseerde vervoer gaan rijden. In de Tweede Kamer strijdt onze partij ervoor dat dit door gewijzigde of nieuwe wetgeving mogelijk wordt gemaakt.

Minder overlast door rijdende en geparkeerde auto's

Het is terecht dat het verkeersbeleid in de binnenstad meer en meer wordt afgesteld op de belangen van voetgangers en fietsers. Want nog maar een minderheid van de volwassen Amsterdamse binnenstadsbewoners bezit een eigen auto en die auto staat ook vaak vele dagen lang stil geparkeerd, bijvoorbeeld langs een van onze grachten. Steeds meer mensen ontdekken dat het autobezit vooral een last is in de binnenstad en dat er genoeg goede alternatieven zijn, zoals fietsen, openbaar vervoer en het huren of delen van auto's. GroenLinks vindt dat autobezitters gestimuleerd moeten worden om afstand te doen van hun auto of om hun auto te parkeren aan de rand van de stad.

De overlast van door de stad rijdende auto's in de binnenstad kan verder worden beperkt door een verkeerscirculatiesysteem met veel meer éénrichtingsverkeer en door 30 km als maximumsnelheid.

Veel auto's in de binnenstad staan stil om te laden en te lossen. Dat kan anders, door meer vrachtvervoer per fiets en over het water en door veel meer laad- en losplekken, waardoor auto's niet meer hoeven stil te staan op de rijweg om in of uit te laden.

Minder rijdende en geparkeerde auto's betekenen meer veiligheid op straat, minder luchtvervuiling en een mooiere openbare ruimte.

Een mooie, schone en groene openbare ruimte

Het beeld van de openbare ruimte in de Amsterdamse binnenstad wordt nog steeds sterk bepaald door de tienduizenden auto's die er geparkeerd staan. Zo hinderen zij voetgangers en fietsers langs de grachten, maar ze belemmeren ook vaak het prachtige uitzicht op de vele oude panden. Door het weghalen van een groot aantal parkeerplaatsen kan ruimte worden geschapen voor voetgangers om lekker langs het water te lopen of te zitten en her en der voor een fietspad langs de waterkant. Voor de Haarlemmerstraat en -dijk heeft GroenLinks samen met de PvdA een plan ontwikkeld om parkeerplekken overdag op te heffen, zodat het winkelend en flanerend publiek zich niet meer zo door deze straat heen hoeft te persen. Voor de Elandsgracht, die nu nog gedomineerd wordt door geparkeerde auto's, heeft de GroenLinksfractie een voorstel gemaakt voor een prachtige straat met brede stoepen en een open en groene middenruimte. Voor de auto's is beperkt plek langs de middenberm en verder in de nabijgelegen parkeergarage.

De lucht in Amsterdam is stevig vervuild en voldoet niet aan Europese kwaliteitsnormen. Auto's en scooters dragen veel bij aan die luchtvervuiling. Meer elektrisch vervoer draagt bij aan het terugdringen van deze vervuiling, maar meer wandelen en meer fietsen blijft de beste oplossing.

De openbare ruimte wint ook aan kwaliteit door meer groen op straat. Op de plaats van een geparkeerde auto kunnen ook prachtige plantenbakken staan. GroenLinks wil dat er meer bomen komen in de stad en diverse soorten gevelgroen.

In de binnenstad wonen veel kinderen. Voor hen moet er meer speelgelegenheid op straat zijn. Kleine straatjes zonder netwerkfunctie kunnen autovrij gemaakt worden en omgevormd worden tot leuke speelstraten.

Concrete plannen van GroenLinks voor de komende vier jaar

Er zal de komende jaren heel wat moeten veranderen om in de Amsterdamse binnenstad fietsers en voetgangers de plek te geven die hen toekomt en overal een openbare ruimte te creëren waarin mensen zich prettig voelen. Om hiervoor draagvlak te winnen wil GroenLinks in de binnenstad discussies organiseren. Voorbeeldprojecten kunnen laten zien wat voor winst er te behalen valt. Zo kan er begonnen een bepaald grachtenrak parkeervrij te maken, om te bezien, samen met bewoners, wat voor ontwikkelingen er allemaal mogelijk worden in de vrijgekomen ruimte.

GroenLinks zal in de komende periode in de gemeenteraad en in de nieuwe bestuurscommissie voor het centrum veel initiatieven nemen om deze ontwikkeling op gang te brengen en zo de basis te leggen voor een schone en groene binnenstad, waarin het voor bewoners, werkenden, recreanten en bezoekers fijn is om te bewegen en te verblijven. Maar het is belangrijk dat ook bewoners zelf initiatieven (blijven) nemen in hun eigen buurt.

Dit manifest is geschreven door de werkgroep Verkeer & Stedenbouw van GroenLinks-Binnenstad en is een uitwerking van het verkiezingsprogramma voor dit stadsdeel.