

Amsterdam 2025 Stad van fietsers



Visie voor een leefbare en mobiele stad door goed fietsen

In 2025 willen wij een stad:



- met volop **ruimte voor fietsen, lopen, spelen en groen**
- met **schone lucht, verkeersveilig en weinig verkeerslawaaï**
- waar mensen zich **vooral lopend, fietsend of per OV** verplaatsen
- en waar **alleen het hoogstnodige per auto** gaat

Dat vraagt om:

(nog) **meer en beter fietsen,**

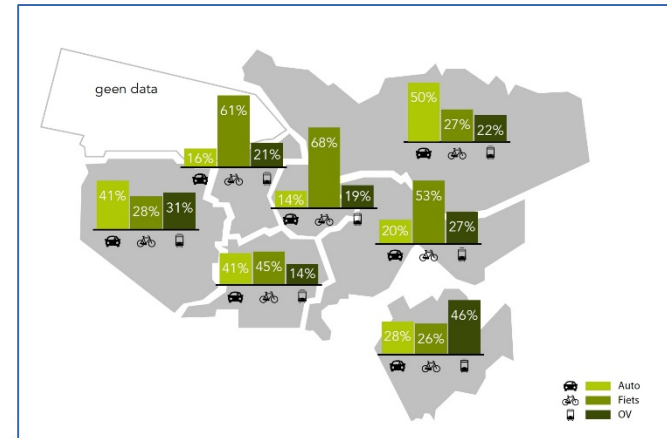
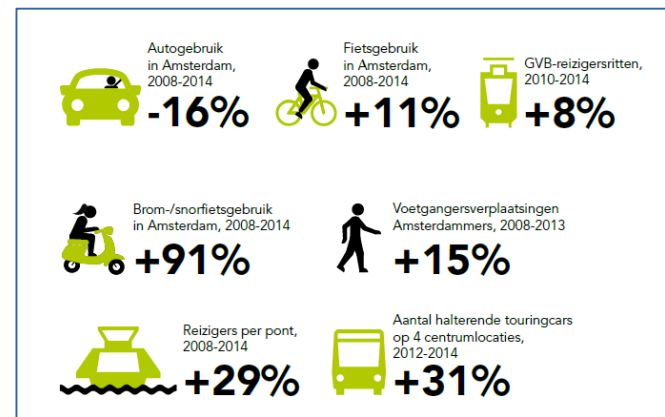
beter fietsparkeren

terugdringen auto's (rijdend en geparkeerd)

herverdeling van geld en ruimte

Nu zien we:

- Steeds meer fietsers
- Ook meer voetgangers, terrassen en reuring in centrale deel
- Auto's nemen nog steeds veel ruimte in beslag



1. Fietsen wordt rijden als een vorst

- Hoge kwaliteitseisen voor hoofdnet en plusnet fiets
- Overall snelle en ontspannen fietsroutes
 - Snorscooters in 2019 overall binnen de ring naar de rijbaan
 - Ontbrekende schakels fietsnetwerk aanleggen
 - Nieuwe verbindingen: bruggen over IJ en Amsterdam-Rijnkanaal, bij Zuidas, in en naar nieuwe woongebieden
 - Versterk ontvlochten routes!
 - Kruispunten fietsvriendelijker door kortere wachttijden, opheffen verkeerslichten en bredere opstelruimte



1.3 Verkeerslichten opheffen, of korter wachten



1.3 Vergroten opstelruimtes



1.3 vergroten opstelruimte



1.4 Van 50 naar 30km/uur

- gevolgen botsingen veel minder ernstig bij 30
- snelle en grote fiets-achtigen kunnen op rijbaan bij 30
- Fietspaden voor eigen kracht fietsers, jong en oud.

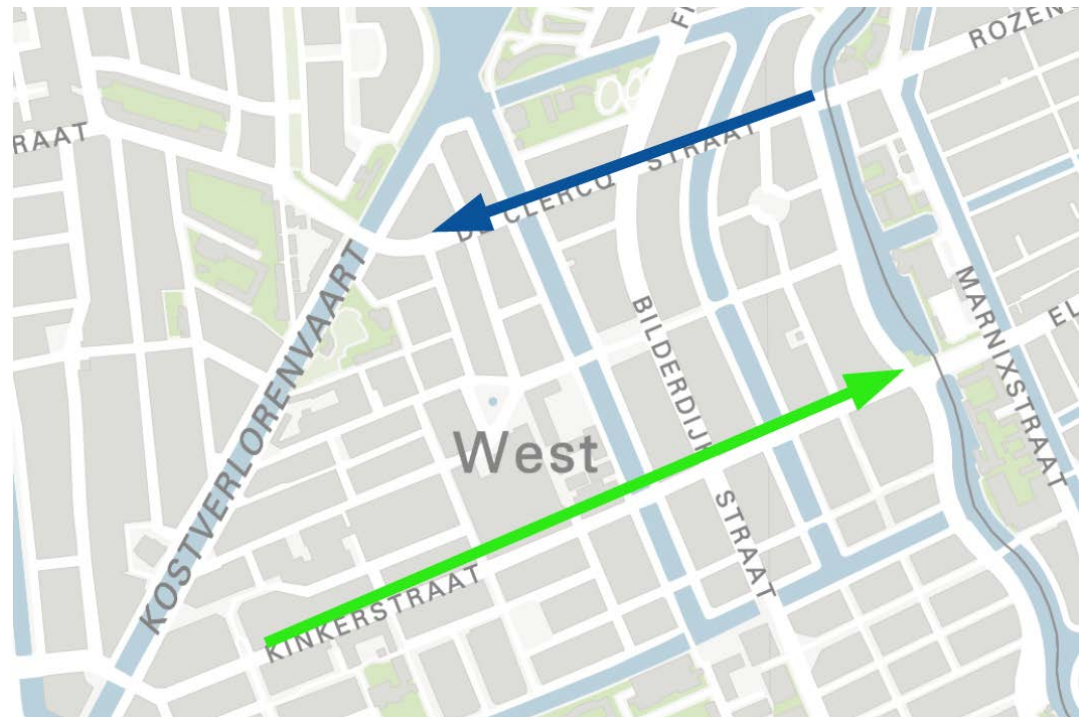


Bij 30 km/u: snorscooters, bakfietsen, Canta's e.d. op rijbaan; ruimte voor echte fietsers op fietspad



1.5 Stadsstraten

- Meer ruimte maken voor fietsen, lopen en verblijven door auto terug te dringen
- Voorbeeld: Kinkerstraat voor auto's éénrichting stad-in, De Clercqstraat éénrichting stad-uit



1.5 De Clercqstraat één richting voor auto's

Ruimte voor lopen, fietsen en de tram



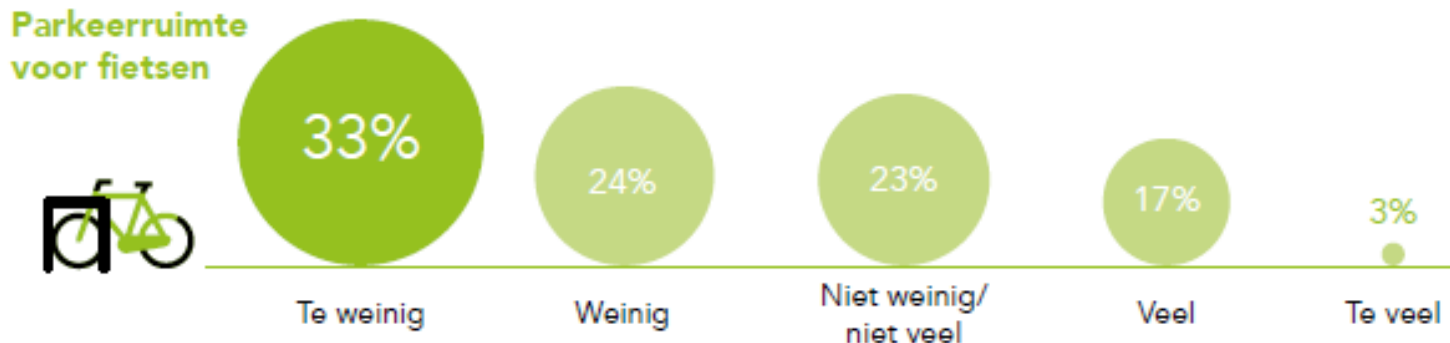
1.6 Centrum

- Zeer veel fietsers door drukke looproutes
- Aantrekkelijke alternatieve fietsroutes als aanvulling
- Haarlemmerhouttuinen als aanvulling naast Haarlemmerstraat
- PH-kade en Singel aanvulling naast Dam- en Hoogstraten
- Dijksgracht-Oost verbinding CS naar Czaar Peterbuurt en Oost/IJburg/Diemen/Weesp
- Leidsegrachtroute naar Oud-West
- Stroomlijnen fietsroute naar IJ via ODE-brug

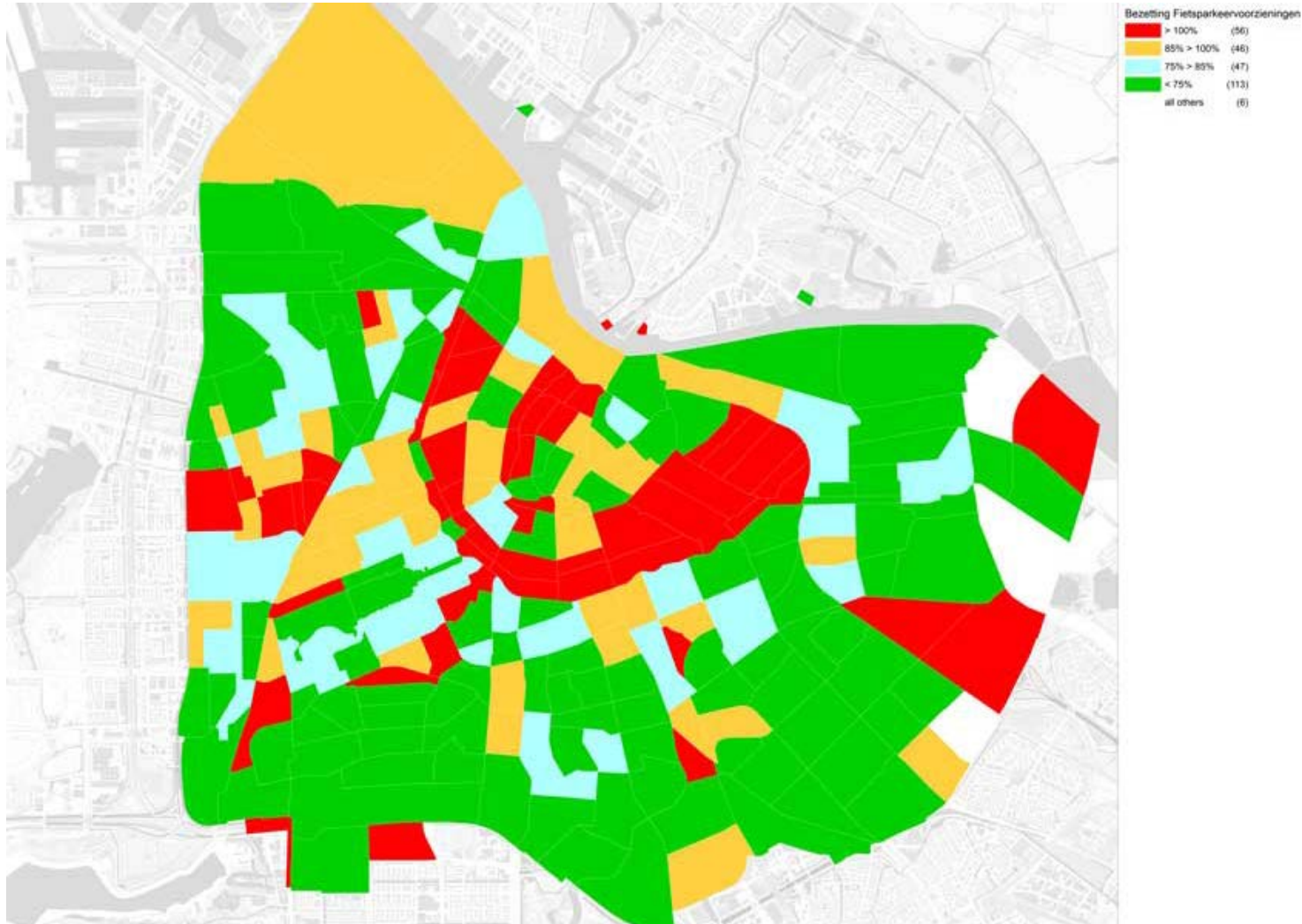
2. Fietsparkeren: genoeg en dicht bij bestemming

- Bijna overal hebben Amsterdammers te weinig ruimte om hun fiets te parkeren.

Figuur 65 Gemiddelde beoordeling van Amsterdam (parkeerruimte voor fietsen in de buurt)



✘ Bezettingsgraad rekken
✘ Rood = >100 %. Geel = 85-100%
✘



2. Maatregelen voor beter fietsparkeren

- Autoparkeerplekken omvormen naar fietsparkeerplekken
- Bij woningen en bestemmingen meer fietsenrekken en stallingen
- Parkeren van scooters, bakfietsen beter regelen, soms betaald
- Op hotspots ook fietsparkeren in ondergrondse stallingen: Rokin en Vijzelgracht
- Bijenkorfgarage wordt fietsenstalling

3. Meer ruimte door minder auto's

- Verminder het autoverkeer met een **Strategisch Stedelijk Knip Programma**
- Vorm minstens 10% van de autoparkeerplekken om naar fietsparkeerplekken en andere nuttiger functies.
- 26.500 autoparkeerplekken minder betekent 150.000 fietsparkeerplekken meer.

3.1 Strategisch Stedelijk Knip Programma

- Maak meer ruimte voor fietsen, lopen en verblijven door strategische knips en andere circulatie maatregelen zoals (alternerend) eenrichtingverkeer auto.
- Na Hortus en Munt en binnenkort Prins Hendrikkade, Paleisstraat, Nieuwezijds en Van Woustraat:
- Bijv. De Clercqstraat éénrichting stad-uit, en/of knip bij Witte de Withstraat
- Onderzoek bij elke herinrichting welke auto-beperkende maatregelen mogelijk zijn.

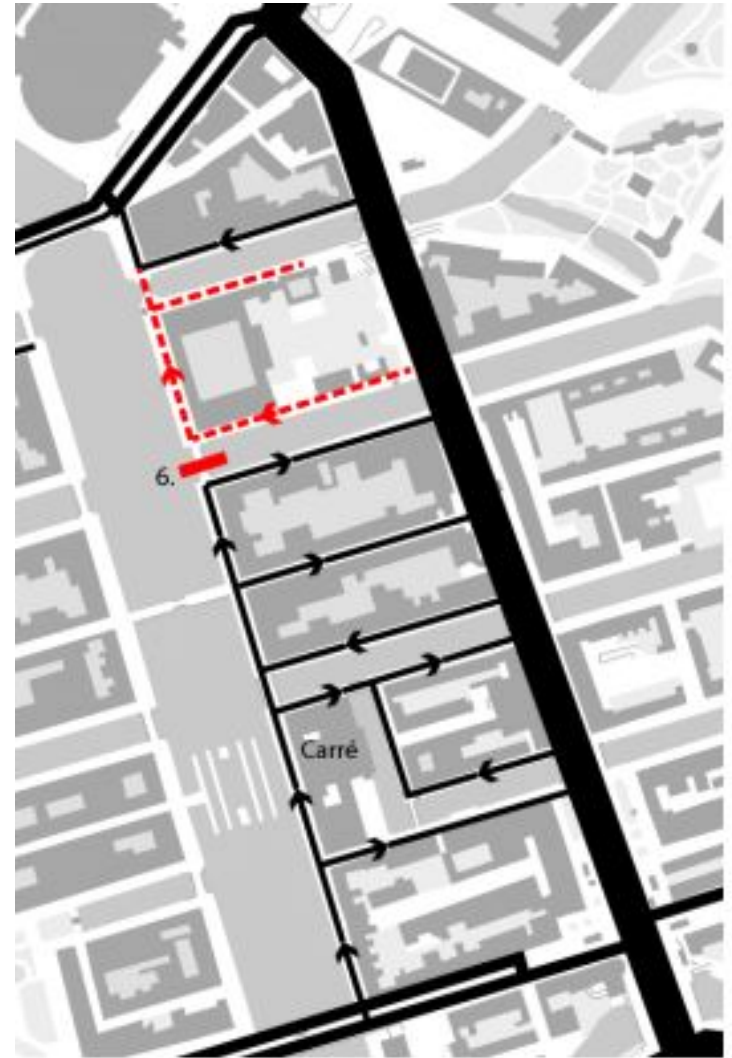


Voorbeeld knip Amstel-oost

Na afsluiting Amstel-west bij Blauwbrug extra (taxi)verkeer op Amstel-oost.

Remedie: knip Amstel-oost bij brug Nieuwe Keizersgracht (al uitgevoerd).

Voorbeeld Museumbrug:
eenrichtingverkeer stad uit
(in voorbereiding)



Geen doorgaand autoverkeer meer binnen de stad

- Binnen de ring alleen bestemmingsverkeer.
- Doorgaand verkeer weren van IJtunnel-Wibautas
- Strategische knips bij natuurlijke grenzen zoals Amstel en Vondelpark
- Knip in de Stadhouderskade bij de Museumbrug
- Knip in route Ceintuurbaan – Van Baerlestraat – 2^e Constantijn Huygensstraat

4. Herverdeling verkeersbudgetten: meer budget voor hoofdroutes fiets en voet

- Verreweg het meeste infrastructuurgeld gaat nu nog naar autowegen, autogarages en openbaar vervoerprojecten
- In het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 is slechts € 55 mio voor vijf jaar uitgetrokken, dus € 11 mio per jaar voor alle fietsprojecten, waardoor slechts een fractie van de ambitie kan worden uitgevoerd
- Eén ondergrondse parkeergarage kost even veel als 5 jaar fietsmaatregelen.

