



Medenhuw Minder auto's in de straat

Geef fiets de ruimte bij herinrichting

Bij de herinrichting van een straat moet je nadenken over de toekomst van de hele stad. Dus minder parkeerplaatsen ten behoeve van de fiets, schrijft **Fred Feddes**.

De Tilanusstraat in Oost is een gewone woonstraat. Zo gewoon dat wat hier gebeurt ook voor veel andere straten in de oudere woonbuurten interessant is. De Tilanusstraat moet binnenkort worden opgeknapt en heringericht. Maar hoe?

Actuele vragen over verkeersdruk en de verdeling van schaarse stadsruimte spelen ook in de woonstraat. Alle ciatus en wensen kosten samen meer ruimte dan de straat te bieden heeft, en dus moet er worden gekozen. Maar op basis waarvan?

De nieuwe inrichting van de straat moet veertig jaar meegaan, tot 2060. Herinrichten betekent dus veertig jaar vooruitdenken, rekening houdend met de eisen van nu én van straks.

Extra bomen

Er staan ons allen – met alleen de Tilanusstraat, maar de hele stad en heel Nederland – in de komende veertig jaar grote opgaven te wachten op het gebied van klimaat, energie en mobiliteit. Het stadsbestuur bereidt zich hierop voor met mooie beleidsambities. Deze duurzaamheidsdoelen moeten uiteindelijk tot daden leiden. Niet al en toe, hier en daar, bij uitzondering,

maar voortdurend, overal, concreet, straat na straat. En dus ook in de Tilanusstraat.

Als een straat gezegend is met volwassen bomen die nog lang meekunnen, moet je die koesteren. Dat is niet alleen prettig en mooi, ze kunnen ook meehelpen tegen de extra opwarming in stedelijk gebied, het *urban heat island*-effect. Als de kans zich voordoet extra bomen te planten, moet je die niet voorbij laten gaan.

De Tilanusstraat staat er in dit opzicht goed voor. Het ene deel van de straat heeft al bomen en in het andere, kale deel kunnen ze nu worden geplant.

Slimste stad

De mobiliteit in de stad verandert de komende decennia sterk. De energietransitie betekent een overgang van benzine en diesel naar elektrisch. Slimme vormen van deelgebruik kunnen veel auto's overbodig inknipen. Er is tegenwoordig veel te doen over *smart cities*, slimme steden, maar de slimste stad is een stad waarin je je vlot en vrijelijk kunt voortbewegen zonder die logge en meestal onrendabele auto.

Als je met lowtech hetzelfde kunt bereiken als met hightech, is lowtech slimmer. De smartest city is een fietsstad. Amsterdam is in dit opzicht nu al een van de slimste steden ter wereld, een voorloper waarnaar elders jaloers wordt gekeken. Het zou dom zijn om deze voorhoede positie te laten verslonzen. De problemen die het succes van de fiets met zich meebrengt, moeten worden aangepakt om de fietsstad te verbeteren, niet om de fiets te bestrijden.

Een van die knelpunten is het stallen van fietsen, en zo zijn we terug in de Tilanusstraat. Om de woonstraat klaar te maken voor de toekomst moet de fiets royaal de ruimte krijgen. De herinrichting biedt kansen op een inhaalslag.

Nu zijn er slechts 120 stallingsplaatsen in de straat met zo'n 350 huishoudens, oftewel slechts een derde plek per huishouden. Een fietsparkeerplaats per huishouden zou de minimumzorg voor de komende veertig jaar moeten zijn.

En het kan. De bewoners konden onlangs kiezen uit drie varianten van het inrichtingsplan voor de Tilanusstraat. Ze kozen met overgrote meerderheid voor het meest toekomstbewuste ontwerp, met behoud en toevoeging van bomen en ruime voorzieningen voor de fiets. Aan de slag, zou je denken.

De Tilanusstraat in Amsterdam-Oost moet op de schop. FOTO TAMMY VAN NERVAU

Er is nog één hindernis: de parkeernorm voor auto's. Dat is, vreemd genoeg, een van de hardste normen die bij herinrichtingsplannen worden gehanteerd. Ambtenaren worden zenuwachtig als een ontwerp onder deze norm blijft, zoals bij de bewonerskeuze in de Tilanusstraat het geval is. In het licht van de toekomst is de autoparkeernorm van vandaag achterhaald. De norm is een overblijfsel van de 20ste-eeuwse neiging om de straat primair als stallingsplaats voor auto's te bestemmen. In de 21ste eeuw past een ander evenwicht.

Omdat het plan voor de Tilanusstraat het aantal autoparkeerplaatsen beperkt, kan het niet ambtelijk worden afgehandeld en moet de wethouder de keuze maken. Een besluit voor de toekomst van de woonstraat is immers een serieuze verantwoordelijkheid. Kiest de wethouder voor het verleden of voor de toekomst?



Fred Feddes
Schrijver van 1000 jaar Amsterdam. Dit voorjaar verschijnt *Het volgende landschap* met zijn kroniek over de grote ruimtelijke opgaven van de 21ste eeuw.

De smartest city is een fietsstad. Amsterdam is nu al een van de slimste steden ter wereld