



Gemeente
Amsterdam



Amsterdam maakt ruimte

Agenda
Amsterdam
Autoluw

Vastgesteld door de gemeenteraad op 23-1-2020



► Buiten Bantammerstraat



Amsterdam maakt ruimte



Agenda
Amsterdam
Autoluw

Inhoud

Voorwoord	10
1 Een leefbare en toegankelijke stad	14
1.1 Ruimte maken om ruimte te geven	14
1.2 Hoofddoelen: meer ruimte voor een leefbare en toegankelijke stad	19
2 Perspectief op een leefbare en toegankelijke stad in 2040	22
3 Meer schone en actieve verplaatsingen	28
3.1 Ambitie voor Later (2040)	29
3.2 Maatregelen die we Nu nemen (t/m 2022) en voorbereiden voor Straks (t/m 2025)	31
3.2.1 Maatregelen openbaar vervoer	31
3.2.2 Maatregelen voetgangers	36
3.2.3 Maatregelen fietsers	37
4 Ruimte maken door minder autoritten	40
4.1 Ambitie voor Later (2040)	41
4.2 Maatregelen die we Nu nemen (t/m 2022) en voorbereiden voor Straks (t/m 2025)	42
4.2.1 Netwerkmaatregelen	42
4.2.2 Gedragsmaatregelen	49
4.2.3 Maatregelen stadslogistiek	50

5 Ruimte maken door minder autoparkeren	56
5.1 Ambities voor Later (2040)	57
5.2 Maatregelen die we Nu nemen (t/m 2022) en voorbereiden voor Straks (t/m 2025)	59
5.2.1 Maatregelen autoparkeren	59
5.2.2 Maatregelen deelmobiliteit en P+R	61
6 Prettige openbare ruimte	66
6.1 Stadshart	67
6.2 Grachtengordel	68
6.3 (Gemengde) woonbuurten	69
6.4 Stadsstraten	71
6.5 Hoofdroutes auto	73
6.6 De nieuwe stad (stedelijke ontwikkelgebieden)	75
6.7 Werkgebieden	76
7 Organisatie, communicatie en financiën	78
7.1 Organisatie van de uitvoering van de Agenda Amsterdam Autoluw	78
7.2 Communicatie	80
7.3 Financiering van de Agenda Amsterdam Autoluw	80
Bijlage 1 Maatregelenoverzicht	82

Bij deze agenda horen drie losse documenten als bijlage:

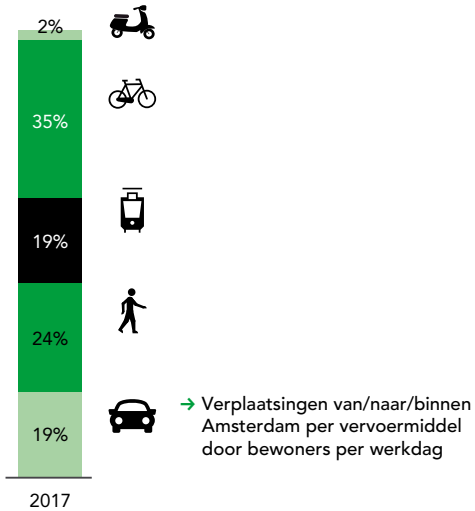
- A. Het gesprek met de stad
- B. Inrichtingsprincipes voor een autoluwe stad
- C. Afwegingskader fietsstraten, fietspaden & fietsstroken

Een leefbare en toegankelijke stad in cijfers

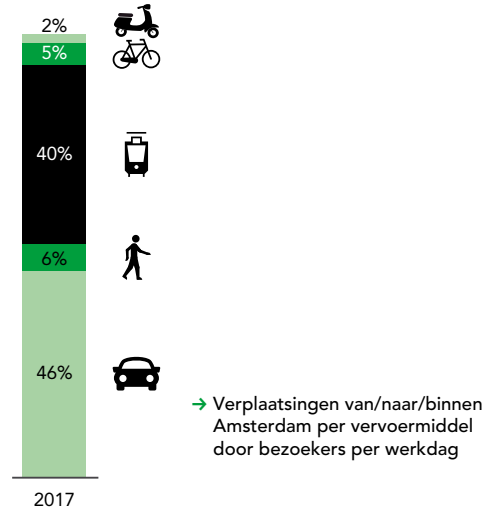
Basiscijfers

Data in tabelvorm: bijlage 1

Keuze vervoermiddel **bewoners** Amsterdam



Keuze vervoermiddel **bezoekers** Amsterdam



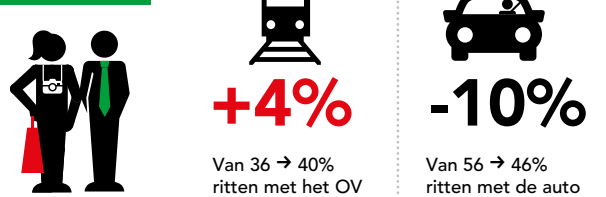
Mobiliteitsgedrag van bewoners en bezoekers:

Tussen 2005-2008 en 2017

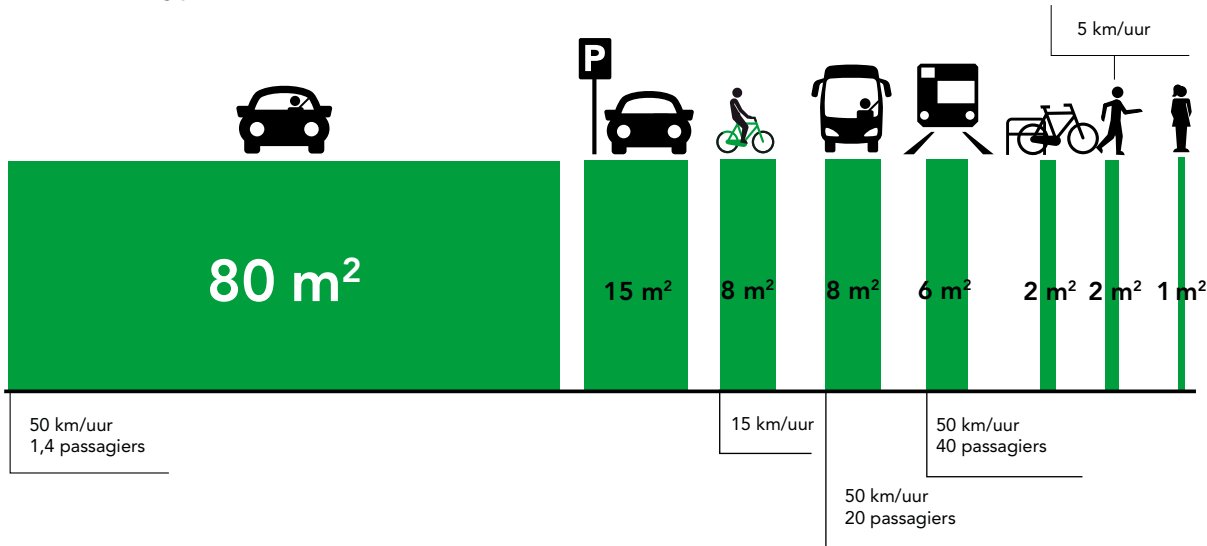
Bewoners



Bezoekers

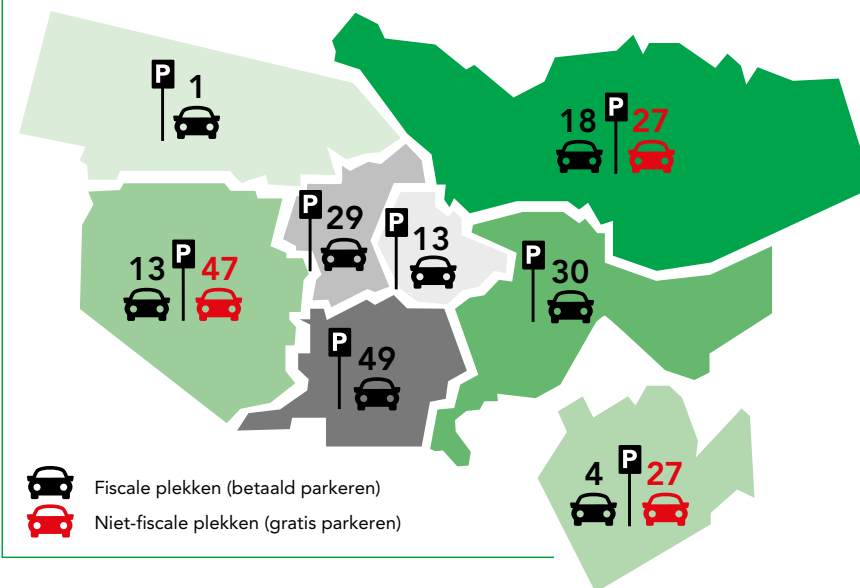


Ruimtebeslag per modaliteit

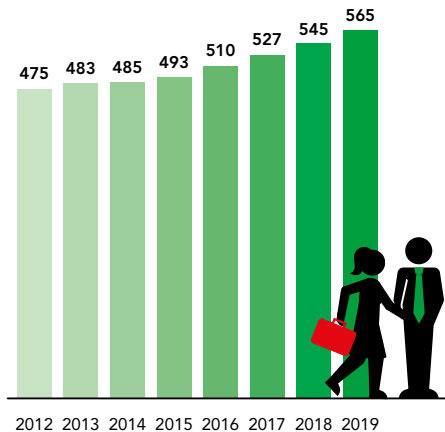


Aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Aantallen x 1.000

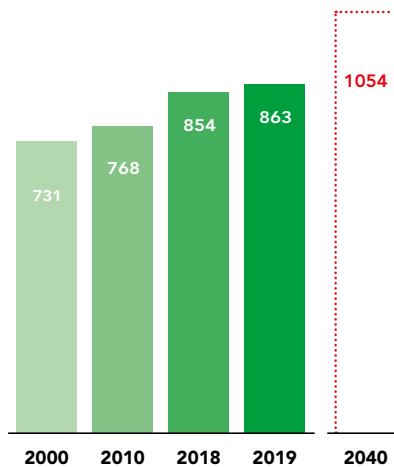


Het aantal mensen dat in Amsterdam werkt



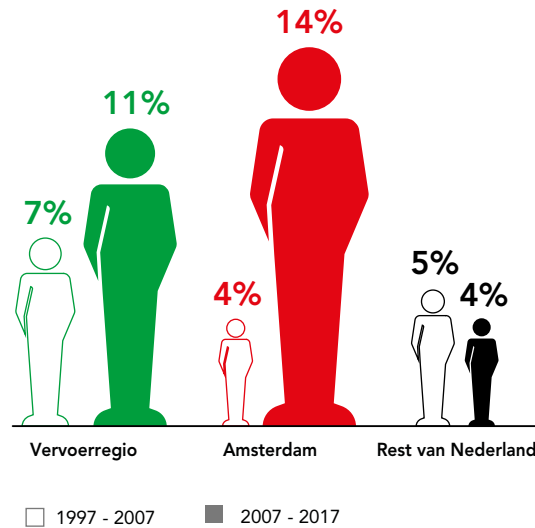
→ Aantal werkzame personen in Amsterdam (x 1.000), 2012-2019 die meer dan 12 uur per week werken

Sterke groei bevolking Amsterdam naar 863.000 inwoners in 2019

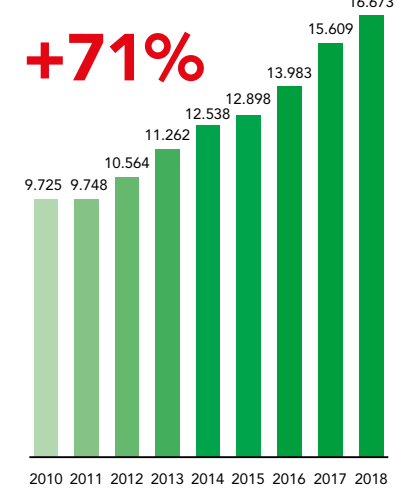


→ Inwonersaantal Amsterdam 1970-2019, op 1 januari (x 1.000)

Ontwikkeling aantal inwoners in procenten in Nederland en de Vervoerregio Amsterdam



Groei toerisme zet door

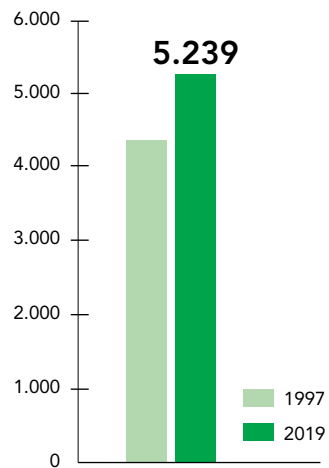


→ Aantal hotelovernachtingen (x 1.000), 2010-2017

De ruimte is steeds schaarser

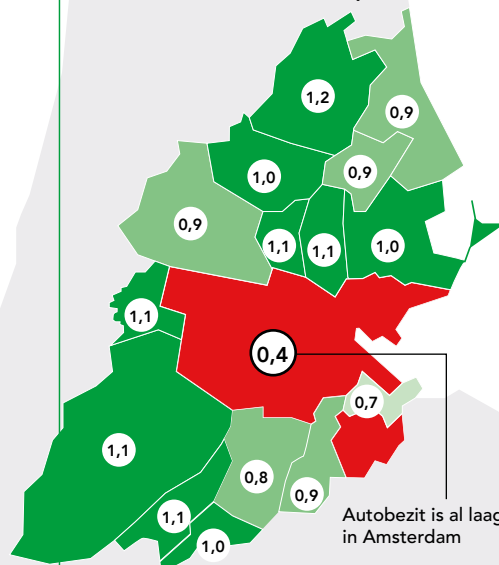
Bevolkingsdichtheid Amsterdam

In 2019 waren er 5.239 inwoners per km²

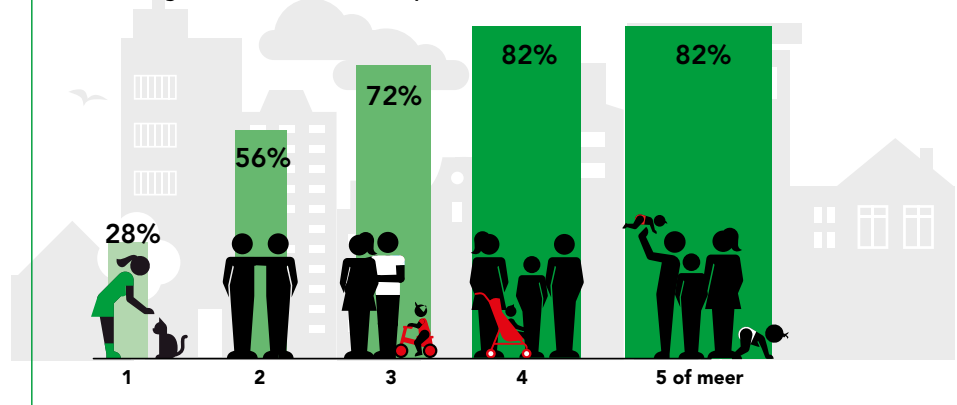


We gebruiken de ruimte al efficiënter

Gemiddeld aantal auto's per huishouden



Percentage autobezit naar aantal personen in huishouden

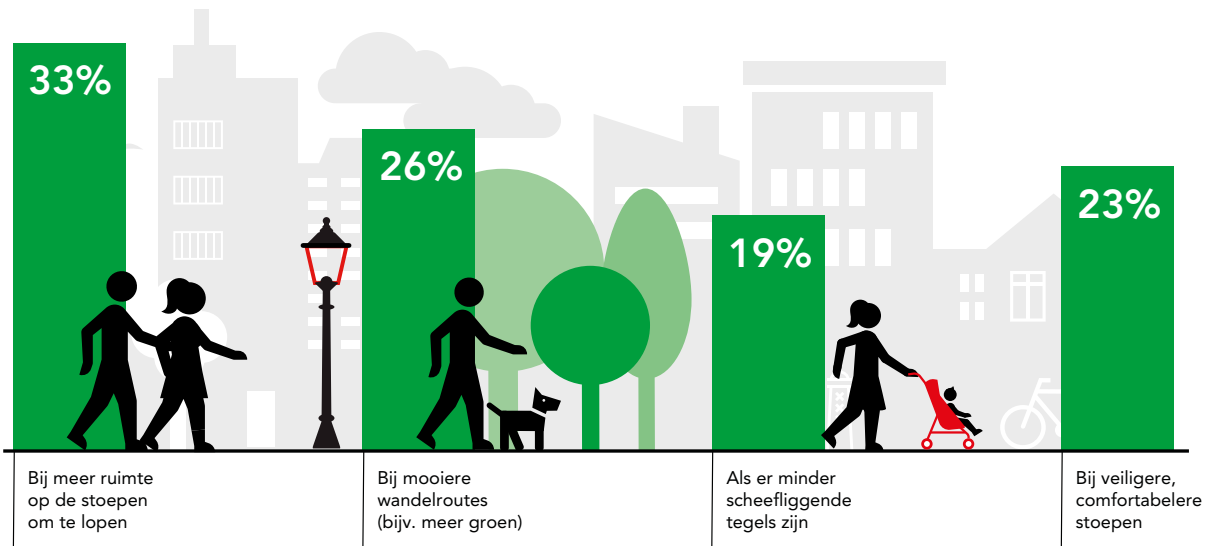


-7%
Aantal Amsterdammers in het bezit van 1 of meer auto's
Periode 2003 - 2017

+147%
Aantal deelauto's
Periode 2015 - 2017

+12%
Aantal Amsterdammers in het bezit van een fiets
Periode 2003 - 2017

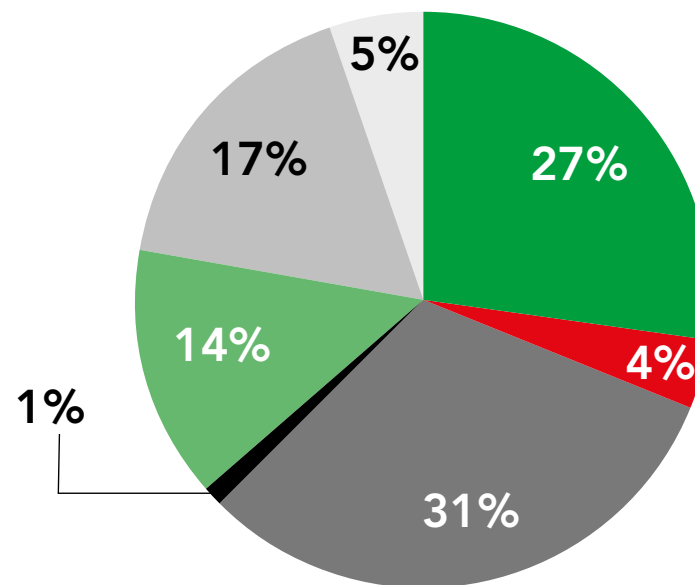
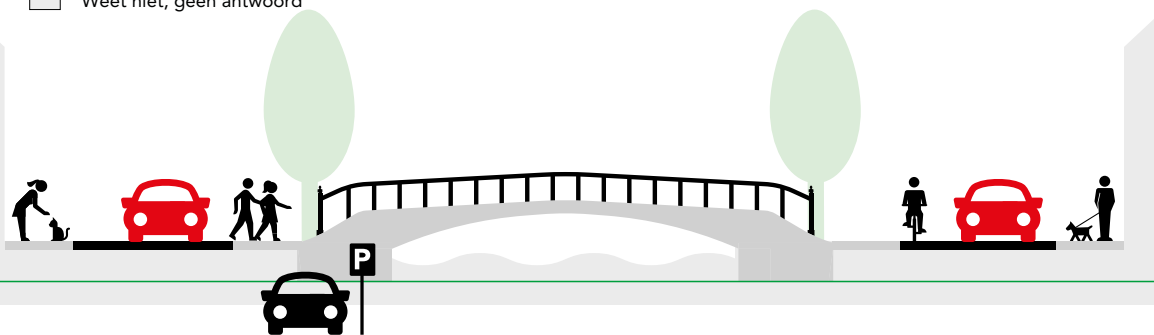
Bij welke omstandigheden zou u zich vaker te voet door de stad verplaatsen?



Een straat bestaat vaak uit de stoep, parkeervakken voor fiets en auto en de rijbaan.

Op sommige plekken in Amsterdam is de ruimte beperkt. Waarvoor zou er volgens u meer ruimte moeten worden gereserveerd?

- Meer ruimte voor voetgangers
- Meer ruimte voor autoparkeren
- Meer ruimte voor fietsparkeren
- Meer ruimte voor de rijbaan
- Meer ruimte voor bomen/groen
- Ik vind het goed zoals het nu is
- Weet niet, geen antwoord





Voorwoord



Meer lucht, meer ruimte en een bereikbare stad. Die ambities hebben we met de Agenda Amsterdam Autoluw die voor u ligt. We willen ruimte maken voor voetgangers, fietsers en spelende kinderen en stellen ons ten doel de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen en groener te maken. De nadruk ligt daarbij op auto's vanwege hun grote ruimtelijke impact. Maar dat betekent niet dat we tegen auto's zijn.

De auto is op sommige momenten voor veel mensen nog onmisbaar. Deze agenda is erop gericht om Amsterdammers en bezoekers van de stad steeds vaker te laten kiezen voor een alternatief en om de beperkte openbare ruimte optimaal te gebruiken. In deze agenda hebben we scherpe keuzes gemaakt, die nodig zijn in een stad als Amsterdam die groeit en bloeit en die steeds drukker wordt met meer bewoners, forenzen en bezoekers. Deze keuzes krijgen vorm in 27 maatregelen, die deels voortkomen uit de intensieve gesprekken die we hebben gevoerd met de stad en de regio. Denk aan meer en betaalbaar OV, vrij reizen voor kinderen in het weekend en op woensdagmiddagen, uitbreiding van het aantal hoogwaardige OV-lijnen en meer mogelijkheden rondom het delen van auto's en andere vervoermiddelen. Maar ook het verminderen

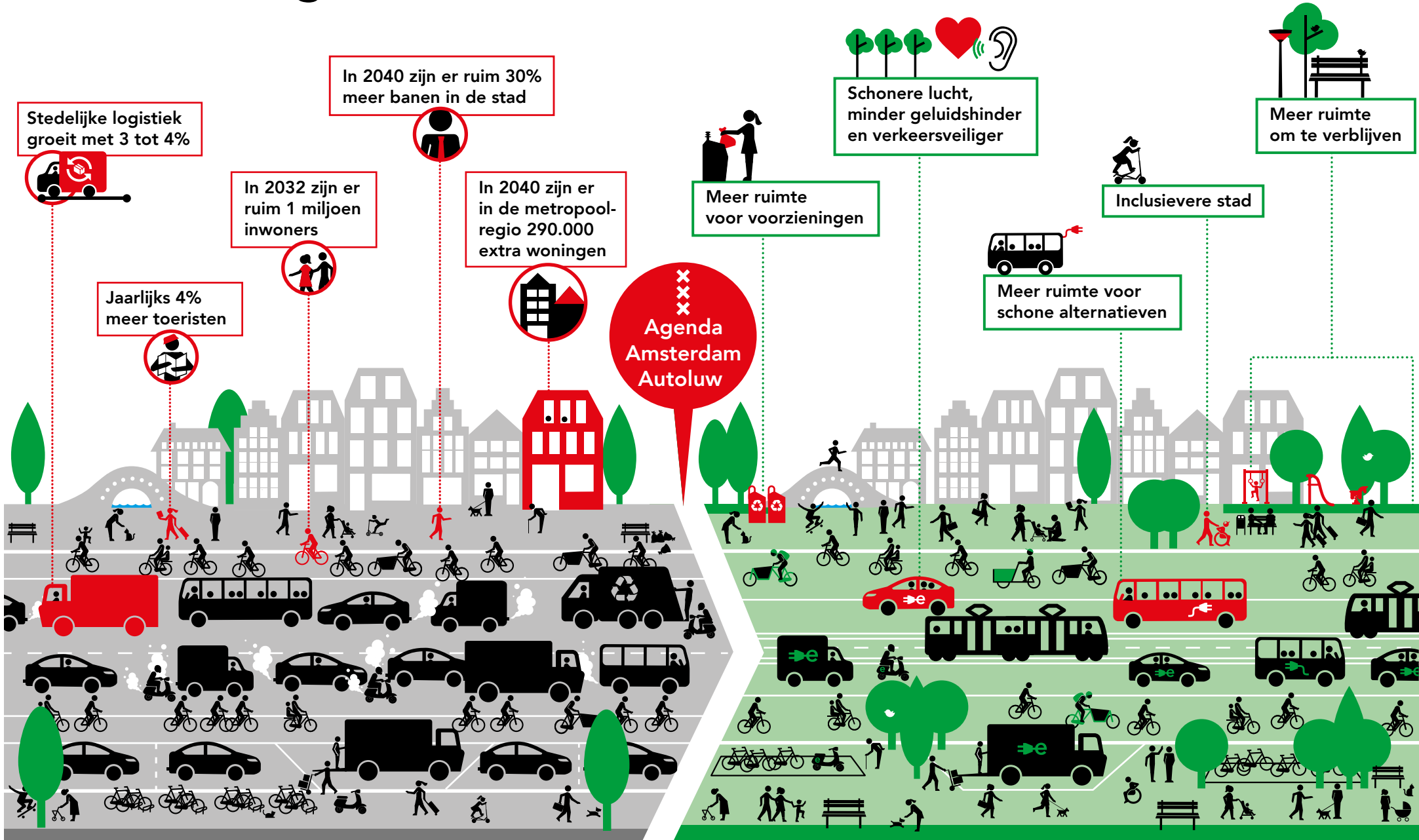
'We hebben scherpe keuzes gemaakt, die nodig zijn in een stad als Amsterdam die groeit en bloeit en die steeds drukker wordt met meer bewoners, forenzen en bezoekers.'

van autoritten door slimme logistiek, een aantal nieuwe 'knips' op plekken waar dat nodig is, ruimte maken door parkeerplekken weg te halen en het herinrichten van sommige buurten behoren tot het maatregelenpakket. Een aantal van die maatregelen kunnen we al op korte termijn invoeren, anderen op de langere termijn, maar allen dragen ze bij aan de doelen die we hebben; een stad die voor alle Amsterdammers en bezoekers betaalbaar, bereikbaar en toegankelijk blijft. Bij de concrete uitwerking van projecten blijven we in gesprek met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden over de uitvoering van deze agenda en de beoogde doelen. <

Sharon Dijkma

Wethouder Verkeer en Vervoer

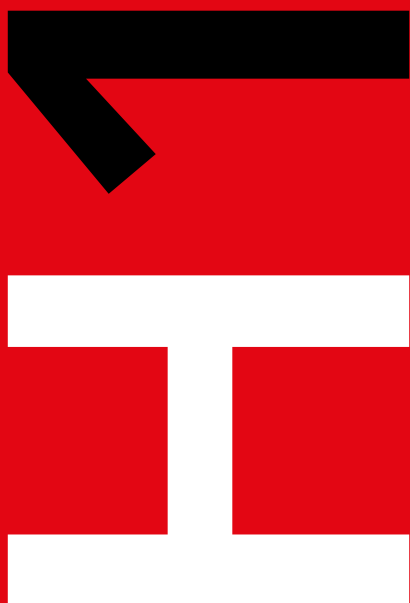
Amsterdam groeit...



... maar blijft leefbaar en toegankelijk

► Ontspannen aan het water
(Oude Turfmarkt)





Een leefbare en toegankelijke stad

1.1 Ruimte maken om ruimte te geven

Amsterdam en de regio zijn ongekend populair

Elk jaar komen er meer inwoners, bezoekers, woningen en arbeidsplaatsen bij in Amsterdam. De stad groeit tot 2032 door naar ruim één miljoen inwoners. De economische groei in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) ligt zowel boven het landelijk gemiddelde als boven dat van de grootstedelijke regio's in de Europese Unie.¹ In de MRA zijn plannen voor 290.000 extra woningen tot 2040. Daarnaast stijgt volgens de nieuwste prognoses het aantal banen in de MRA tot 2040 met ongeveer 30%. Elk jaar komen er bovendien naar verwachting zo'n 4% meer toeristen naar Amsterdam.² Dit onderstreept dat Amsterdam nationaal en internationaal erg in trek is. De stad is en blijft populair als plek waar mensen, creativiteit, kapitaal, bedrijvigheid en voorzieningen samenkomen. Dit maakt Amsterdam en de regio zo aantrekkelijk voor bewoners, bedrijven en bezoekers.



➤ Impressie Overhoeks

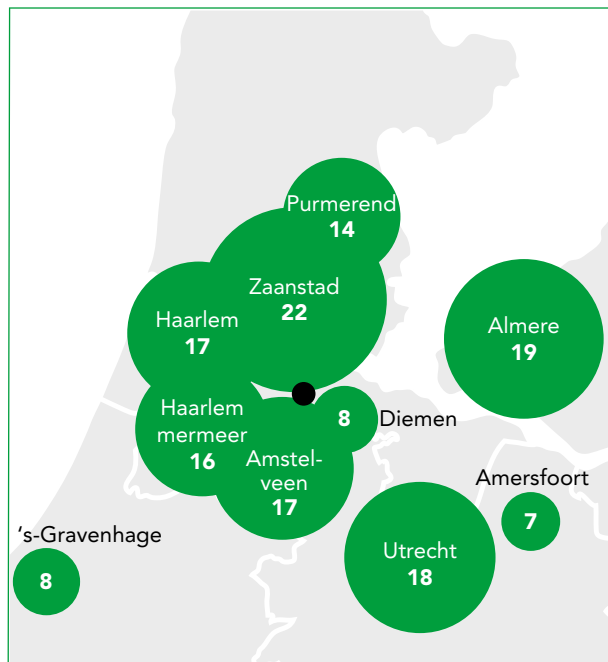
1 Bron: Economische verkenningen MRA 2019

2 Bron: Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen (2018)

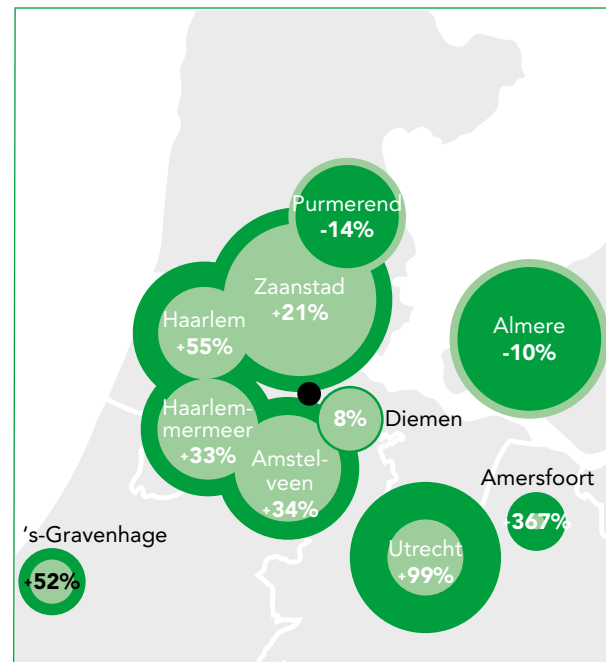
Hoewel bezoekers aan Amsterdam vaker voor het OV kiezen, verplaatst toch nog 52% zich met de auto.

> **Figuur 1** Meeste forenzen uit Zaanstad en Almere, groei vanuit Utrecht en Haarlem

Bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2019



► **Dagelijks aantal forenzen (x 1.000) in top 10 forenzensteden van Amsterdam, 2016**



► **Groei dagelijks aantal forenzen 2016 ten opzichte van 2006**

Data in tabelvorm: **bijlage 6**

Steeds meer verplaatsingen in stad en regio

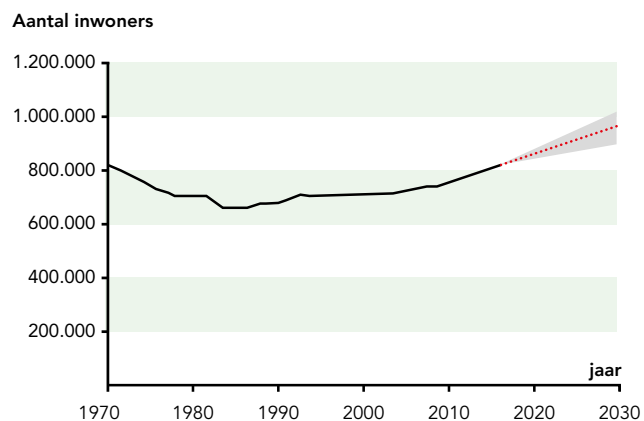
Met meer mensen in de stad en de regio neemt ook het aantal verplaatsingen toe. We zien dat het openbaar vervoer populairder wordt en dat het drukker wordt op de fiets- en voetpaden. Ook het aantal autoritten zal zonder ingrepen verder stijgen. In combinatie met de bouwambitie moet flink en blijvend worden geïnvesteerd in de stedelijke en regionale bereikbaarheid.

Het autobezit per huishouden in Amsterdam daalt en ligt ver onder het gemiddelde in Nederland. Bijna 30% van de autobezitters gebruikt de auto maar één keer per week of nog minder.³ Tegelijkertijd is de auto veruit het belangrijkste vervoermiddel voor bewoners en bezoekers voor verplaatsingen van en naar de stad. Van de Amsterdammers gebruikt 58% de auto voor verplaatsingen naar de regio. Hoewel bezoekers aan Amsterdam vaker voor het OV kiezen, verplaatst toch nog 52% zich met de auto. Hierbij gaat het voor een groot deel om mensen die in Amsterdam werken. Meer dan de helft van de banen in Amsterdam wordt ingevuld door mensen uit andere gemeenten.⁴ De stedelijke logistiek vormt een levensader voor de

³ Bron: Panel Openbare Ruimte en Mobiliteit (V&OR, 2017, 2018)

⁴ Bron: Regionale Thermometer Mobiliteit (Vervoerregio Amsterdam, 2017)

> **Figuur 2** Het aantal inwoners in Amsterdam tot 2030



> Amsterdam groeit door naar ruim 1 miljoen inwoners

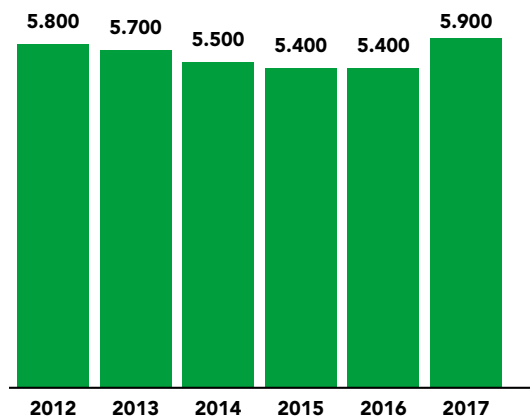
Data in tabelvorm: *bijlage 7*

stad en blijft groeien: de bevoorrading van winkels en horeca, bouwlogistiek, het ophalen en verwerken van afval, serviceverkeer en pakketbezorging. Online winkelen is populair: 96% van alle Nederlanders van 15 jaar en ouder heeft in 2018 iets online besteld.

Meer ruimte in een drukke stad

De wensen van inwoners, ondernemers en bezoekers veranderen. Verblijven, ontmoeten en ontspannen gebeurt meer in de openbare ruimte. Inwoners willen meer groen in hun straat, zo blijkt uit de

> **Figuur 3** Aantal vrachtauto's in de stad stijgt weer



> Totaal aantal geregistreerde vrachtauto-passages in het milieuzonegebied (gebied binnen de ring A10, ten zuiden van het IJ) gemiddelde per dag, per jaar

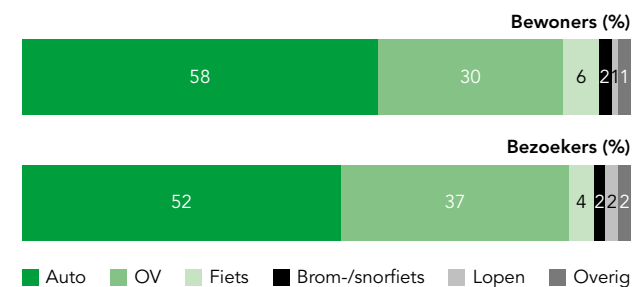
Data in tabelvorm: *bijlage 8*

stadsdeelgesprekken.⁵ Ook andere ontwikkelingen vragen om veranderingen in het gebruik van de stad, zoals het onderhoud van de bruggen en kademuuren, en de energietransitie.

Amsterdam blijkt goed in staat om zich aan te passen aan veranderende omstandigheden. In 1992 stemde een meerderheid van de inwoners voor een autoluwe binnenstad. Grote delen van stadsdeel Centrum zijn nu autoluw(er). Op dit moment zitten we in een stroomversnelling. Op het Muntplein, in de Paleisstraat

⁵ Bron: stadsdeelgesprekken Agenda Amsterdam Autoluw (februari-mei 2019)

> **Figuur 4** Verplaatsingen van en naar Amsterdam gaan nog vaak met de auto



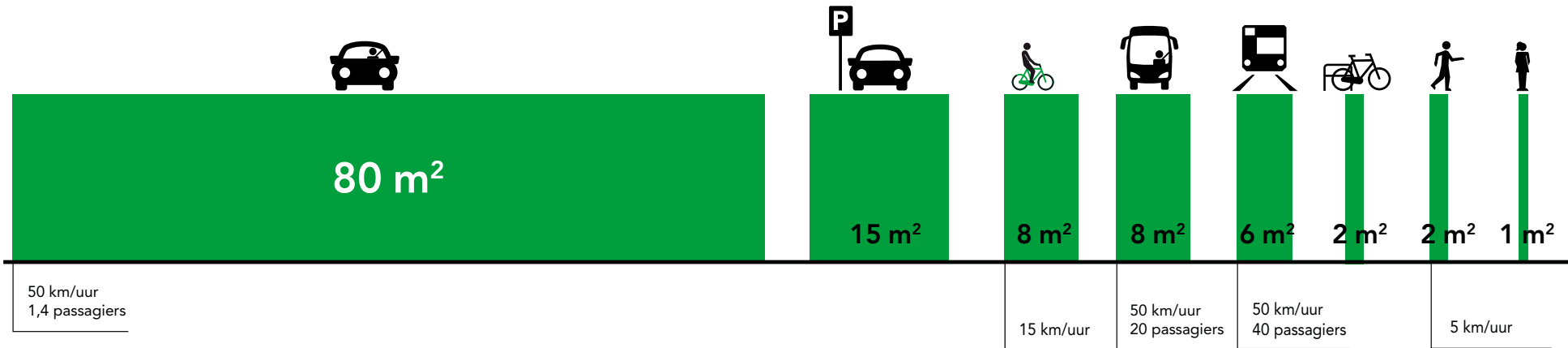
> Verplaatsingen vanuit/naar/buiten Amsterdam (2017)

Data in tabelvorm: *bijlage 9*

en op de Prins Hendrikkade is doorgaand autoverkeer verdwenen. Dat biedt de mogelijkheid om de openbare ruimte anders in te richten. In 2019 ruilen we al minimaal 1.000 parkeerplaatsen in voor fietsparkeerplaatsen, groen en meer ruimte op de stoep. We breiden de laadinfrastructuur voor elektrische auto's flink uit en werken aan een fietsvriendelijkere stad en een goed OV-aanbod. Bij stadsuitbreidingen grijpen we meteen de kans aan om de openbare ruimte leefbaar en toegankelijk in te richten en de rol van de auto zoveel mogelijk te beperken.



> **Figuur 6** Het ruimtebeslag per vervoerwijze verschilt. Onderstaand figuur laat de actuele berekening zien o.b.v. de gemiddelde lengte, oppervlakte en snelheid van het voertuig, gedeeld door het gemiddeld aantal inzittenden (en/of door het aantal voertuigen dat naast elkaar kan rijden).



Data in tabelvorm: *bijlage 10*

Met de Agenda Amsterdam Autoluw trekken we deze lijn door. Het Uitvoeringsprogramma Autoluw richten we flexibel in om te kunnen inspelen op de nieuwste ontwikkelingen. De agenda bevat gerichte en concrete maatregelen voor op straat en voor innovatieve experimenten. Daarnaast agendeert de agenda belangrijke thema's om aan te werken. We laten zien wat we **Nu** (t/m 2022), **Straks** (t/m 2025) en **Later** (t/m 2040) doen, voortbouwend op wat al is bereikt.

Samen met inwoners, bezoekers, ondernemers, belangenorganisaties en partners als Rijk, provincies, Vervoerregio Amsterdam, buurgemeenten, mobiliteitsaanbieders en belangenorganisaties maken we werk van een leefbare en toegankelijke stad voor onze generatie en die van onze kinderen.

De agenda bevat gerichte en concrete maatregelen voor op straat en voor innovatieve experimenten.

1.2 Hoofdoelen: meer ruimte voor een leefbare en toegankelijke stad

De Agenda Amsterdam Autoluw kent vijf doelen:



► Figuur 7 Doelen Agenda Amsterdam Autoluw



1 Meer ruimte voor prettig verblijven in de stad: groen, speelvoorzieningen en ontspannen

De openbare ruimte is de woonkamer van de Amsterdammer, maar ook het visitekaartje van de stad voor bezoekers. Er is plek voor ontspanning en ontmoeting. Dit vraagt letterlijk om meer vrije ruimte om even te kunnen zitten of een eindje te lopen. Dat geldt voor mensen die goed ter been zijn en voor mensen met een beperking. Daar hoort aantrekkelijk groen bij. Hiervoor geldt geen 'one-size-fits-all'-aanpak. De wensen en opgaven verschillen per gebied. In overleg met bewoners en ondernemers kiezen we voor elk gebied een passende inrichting.



2 Meer ruimte voor voorzieningen: schone afvalinzameling, voldoende en nette fietsparkeerplekken en laden en lossen

Een stad functioneert voor een belangrijk deel dankzij allerlei onmisbare voorzieningen op straat: ondergrondse afvalcontainers, parkeerplekken voor fietsen en scooters, oplaadpalen voor elektrische voertuigen en laad- en losplekken. Dit draagt bij aan een rustig en aantrekkelijk straatbeeld en een aangename openbare ruimte. We benutten kansen om meer ruimte te maken voor stadslogistiek, met oplossingen die de logistiek én de stad op weg helpen. Dit kan zowel over land als over water.



3 Meer ruimte voor auto-alternatieven: brede trottoirs, fietspaden en fietsstraten, openbaar vervoer en deelmobiliteit

Amsterdam sorteert voor op een toekomst met meer lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Stoepen worden breder en fietsers krijgen meer ruimte dankzij mooie, sociaal veilige en comfortabele fietsroutes. Ook maken we het openbaar vervoer aantrekkelijker. Er komt ruimte voor meer deelauto's in de buurt en voor deelfietsen bij OV-haltes. Dit vraagt ook om aantrekkelijke hubs en P+R's, waar bewoners en bezoekers moeiteloos overstappen op een ander vervoermiddel. Ook regionaal gaan we hiermee aan de slag. Er is een schaa sprong in het OV nodig om de verwachte groei in het woon-werkverkeer van stad en regio op te vangen. Regionale fietsroutes dragen ook bij aan een betere bereikbaarheid van stad en regio. Bewoners en werkgevers worden gestimuleerd om hun mobiliteitskeuzes en -gedrag aan te passen. Zo maken we samen de overgang naar duurzame mobiliteit.



4 Schonere lucht, minder geluidshinder, verkeersveilig

De lucht in de stad wordt schoner. Toch zijn er nog knelpunten als we kijken naar de Europese richtlijnen. Amsterdam heeft de ambitie om te voldoen aan de strengere normen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). In de stad vinden gesprekken plaats over het Actieplan Schone Lucht, met maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Minder verkeer op fossiele brandstoffen zorgt voor schonere lucht en minder geluidsoverlast. Bij de (her)inrichting van straten richten we ons op de kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers). We kiezen vaker voor lagere maximumsnelheden. Zo verbeteren we de verkeersveiligheid in de stad.



5 Inclusieve stad

Een toegankelijke stad betekent dat iedereen mee kan doen. Gesprekken in de stad maken duidelijk dat dit van wezenlijk belang is. We werken daarom aan een stad waar iedereen van A naar B kan komen: mensen met een beperking, grote gezinnen, mensen met royaal budget of met een kleine beurs. De stad moet bereikbaar blijven voor werknemers en zzp'ers die voor hun werk niet zonder voertuig (met of zonder gereedschap) kunnen. We streven naar meer alternatieven voor de auto, een betaalbare reis, meer obstakelvrije ruimte en meer ruimte voor (slimmere) logistiek. Zo kan iedereen profiteren van de autoluwe stad. <

We werken aan een stad waar iedereen van A naar B kan komen: mensen met een beperking, grote gezinnen, mensen met een royaal budget of met een kleine beurs.



Perspectief op een leefbare en toegankelijke stad in 2040

Dit hoofdstuk is een schets van het wensbeeld voor 2040 (**Later**) voor verschillende gebieden van Amsterdam. We hebben hiervoor dankbaar gebruikgemaakt van de opbrengst uit gesprekken met bewoners, ondernemers en kennisinstellingen.

Later: 1,1 miljoen inwoners in een ruim Amsterdam

In 2040 heeft Amsterdam bijna 1,1 miljoen inwoners. Stad en regio vormen een aaneengesloten geheel. De bezoeker uit de regio komt gemakkelijk met OV en fiets in de stad voor werk en voorzieningen. Met Mobility-as-a-Service (MaaS) kan de reiziger vooraf of op het moment zelf een (multimodale) reis plannen. De Amsterdamer komt vaker in de regio om te ontspannen in de fraaie recreatiegebieden. Het openbaar vervoer biedt veel snelle en rechtstreekse verbindingen tussen stadsdelen en tussen stad en regio. Op een aantal Hoogwaardig-openbaarvervoerverbindingen (HOV) reis je met zelfrijdende voertuigen. Ook 's nachts rijdt er OV. De regionale snelfietsroutes zijn enorm populair. Het zijn veelal groene, fraaie en autoluwe routes. De nieuwste generatie e-bikes en speed pedelecs zorgt ervoor dat fietsritjes van 10-25 kilometer heel gebruikelijk zijn. In de stad zelf is de ruimte voor de fiets verder toegenomen, zodat deze schone en efficiënte manier van verplaatsen nog aantrekkelijker is geworden.

Overstappen gaat soepel. De laatste kilometers naar de bestemming gaan gemakkelijk. De beschikbaarheid van OV-fietsen en ander kleinschalig, uitstootvrij vervoer op hubs en OV-knooppunten helpt daarbij. Het openbaar vervoer kan de extra reizigers verwerken. Afspraken met grote werkgevers en onderwijsinstellingen over flexibele werk- en schooltijden hebben effect gehad. Spitsdrukke is een stuk minder geworden door gespreide mobiliteit. Hierdoor is ruimte ontstaan om stadsstraten en woonbuurten autoluw in te richten. Met 'betalen voor gebruik' kiezen minder mensen vanzelfsprekend voor een rit met de auto. Door de verdere afname



van het autoverkeer konden ook hoofdroutes als de Weesperstraat, de Valkenburgerstraat en de Stadhouderskade autoluw worden ingericht. Er zijn *knips in het Plusnet en Hoofdnet Auto*¹ bijgekomen. Ook langs de andere hoofdroutes is oversteken veiliger

¹ De onderstreepte teksten in dit hoofdstuk verwijzen naar de 5 onderzoeksrichtingen uit het coalitieakkoord 'Een nieuwe lente en een nieuw geluid (2018)'

en is de leefbaarheid verbeterd. Eerdere maatregelen voor minder en schoner verkeer helpen daarbij. Meer groen maakt de stad klimaatbestendig, op hete zomerse dagen en bij stevige regenbuien.

De A10 functioneert als stedelijke verdeelring. De snelweging van A5 en A9 is een aantrekkelijke alternatieve route langs de stad. Dankzij een netwerk

van hubs in de regio, aan de rand van de stad en in de buurten gaan goederen gebundeld en efficiënt de stad in en uit.

Qua reistijd en gemak zijn lopen, fietsen en het OV veel aantrekkelijker dan autorijden. Door de lage maximumsnelheid en de royale inrichting in veel straten valt er lopend of fietsend volop te genieten van de omgeving. Een flink deel van de auto's in de stad rijdt zakelijk: logistiek, taxivervoer of groepsvervoer. Met deze sectoren zijn duidelijke afspraken over waar ze wel en niet en op welk tijdstip kunnen komen. Voor de logistiek zijn deze afspraken met de hele keten gemaakt: van leverancier tot ontvanger. Een beperkt aantal taxi's kan nog overal komen voor een geboekte rit. Dit is ook belangrijk voor mensen die slecht ter been zijn. Elektrische touringcars halteren op aangewezen locaties langs de hoofdroutes en parkeren op logische locaties.

De zelfrijdende auto is op de snelweg een succes, maar heeft in de stad juist minder ruimte gekregen vanwege het ruimtebeslag. Dankzij nieuwe veiligheidssystemen, zoals intelligente snelheidsbegrenzers, zijn auto's in de stad wel veiliger voor voetgangers en fietsers. Dankzij de verschuiving van 'bezit naar gebruik' is minder ruimte nodig voor stilstaande voertuigen. Dat er nu veel meer 'on demand'-diensten zijn, vormt een nieuwe uitdaging. Dit concurreert met het openbaar vervoer. Waar het OV heel efficiënt is qua ruimtegebruik, zijn deze individuele ritten dat minder. Het blijft zoeken naar de gulden middenweg.

De naoorlogse wijken hebben een groen karakter. Tegelijk zijn er meer woningen en kantoren gebouwd. De openbare ruimte is levendig, met meer winkels en voorzieningen in de buurt. Doordat veel functies en



► Impressie Sluisbuurt

voorzieningen dichtbij zijn, verplaatsen veel mensen zich lopend of op de fiets. Nieuwe woningen en extra bedrijvigheid hebben ertoe geleid dat het openbaar vervoer sneller en vaker rijdt. Daar maken bewoners dankbaar gebruik van. De verbindingen met de regio zijn nog beter dan twintig jaar geleden. Kleinschalige MaaS-

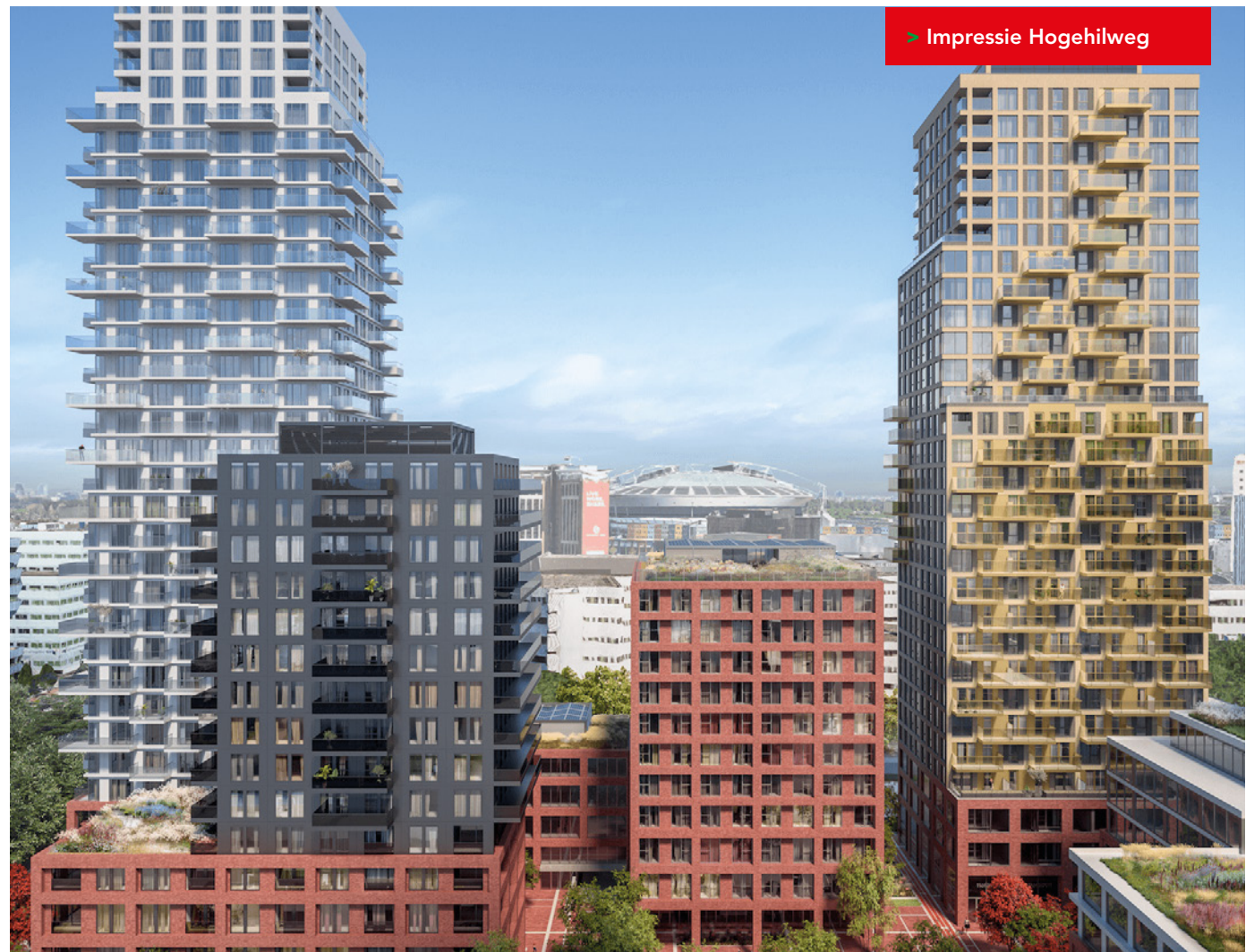
initiatieven zorgen voor goede verbindingen met OV-knooppunten. Op strategische locaties zijn buurthubs ingericht met allerlei vormen van deelmobiliteit. In sommige gevallen is dat gekoppeld aan het openbaar vervoer. Het autobezit is afgenomen. **Stadsstraten** als de Ceintuurbaan, de Van Woustraat

Op strategische locaties zijn buurthubs ingericht met allerlei vormen van deelmobiliteit.

en de Kinkerstraat doen hun naam eer aan: het zijn levendige straten in de stad. Er is ruimte voor wandelen, fietsen, ruimte voor groen en ruimte om te winkelen. Veel parkeerplekken zijn verdwenen. De auto is te gast. Het verkeer is gemengd. De lage snelheid maakt deze straten veilig en aangenaam. De lucht is er schoon. Grote vrachtauto's en touringcars komen er bij hoge uitzondering. De logistiek voor deze straten is anders dan vroeger: er komen nu vooral kleinere voertuigen.

Het stadshart is groener en heeft meer ruimte voor voetgangers, fietsers en OV. Stilstaande auto's bepalen niet langer het straatbeeld. Er is veel speelruimte, er zijn volop (nuts)voorzieningen, zoals bankjes en laadpalen. Lopen is populair dankzij de brede en obstakelvrije trottoirs. In het stadshart zijn bepaalde delen beperkt toegankelijk voor rijdend (elektrisch) verkeer.

Er is op de grachtengordel, Unesco Werelderfgoed, veel minder ruimte voor de auto. Wandelen is er aangenaam. De grachten zijn populaire, autoluwe routes voor de fiets. Ook sporters maken dankbaar gebruik van deze fijne omgeving. Voor de bewoners en bezoekers is er een keur aan deelmobiliteit beschikbaar. Op het water is veel recreatief verkeer. Via de overslagpunten op de kades komt bouw- en afvallogistiek over het water. Met meer groen en speelruimte zijn de woonbuurten uitgegroeid tot aaneengesloten gebieden, waar het prettig lopen en fietsen is. Ruimte voor afvalinzameling en fietsparkeren zorgt voor een rustig straatbeeld. Het aantal auto's voor de deur daalt jaarlijks. Kinderen kunnen gewoon op straat spelen. Veel autobezitters parkeren hun auto goedkoop aan de rand van de stad of in een parkeergarage even verderop. Dat biedt ruimte voor de parkeerluwe woonbuurten. Voor elke wijk zijn in



de nabije stadsstraten hubs voor pakketbezorging. Het aantal bezorgritten in deze wijken is nu veel lager.

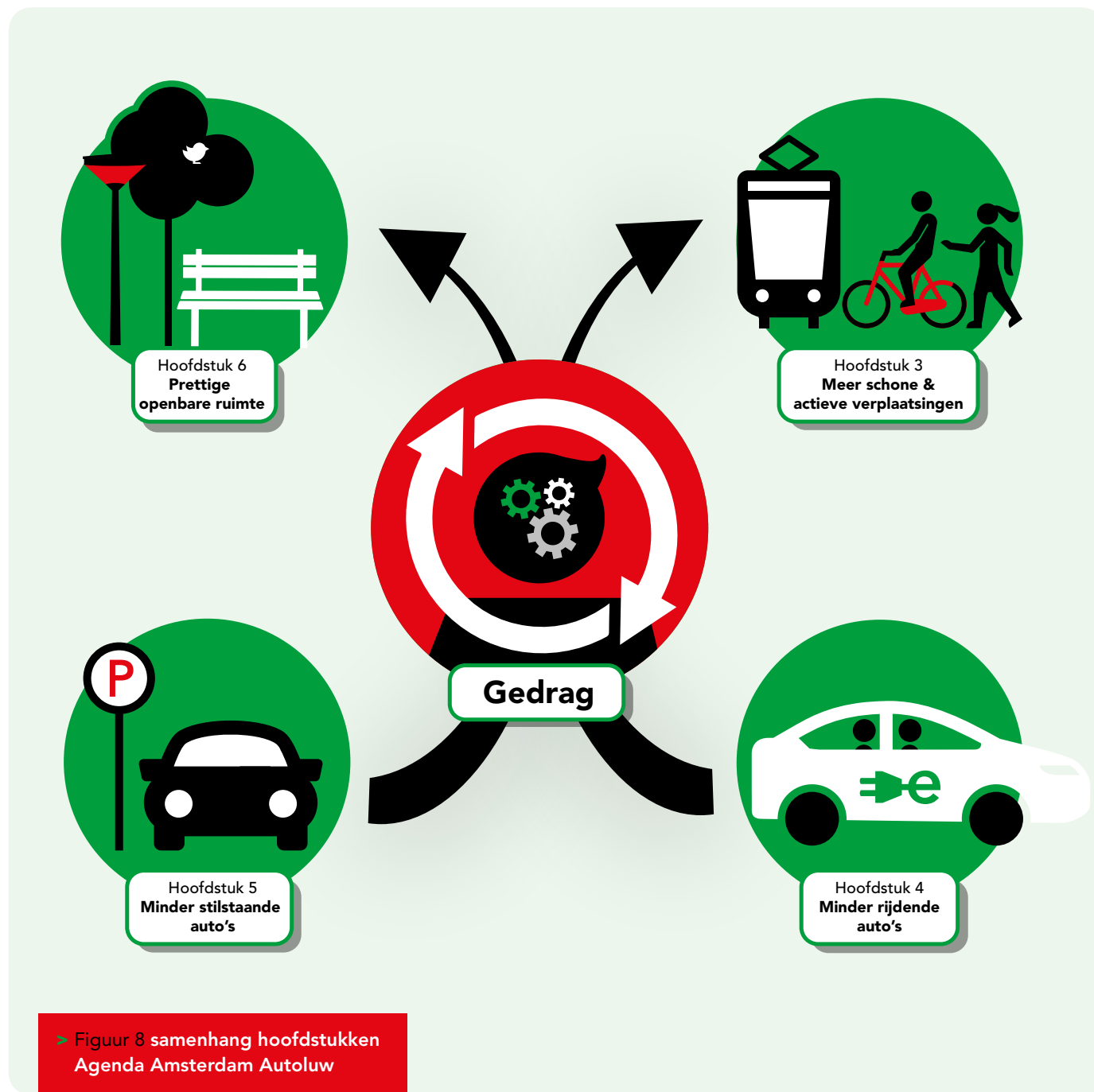
De nieuwe wijken, zoals IJburg 2, Haven-Stad en de Noordelijke IJ-oever zijn naadloos in de bestaande stad gevoegd. Overal kan veilig en comfortabel worden gefietst. Voetgangers kunnen lopen op ruime voetpaden. Het autobezit is laag dankzij het royale mobiliteitsaanbod. OV is van groot belang en daarom sinds de oplevering al beschikbaar. Deelmobiliteit staat

altijd klaar op een van de buurthubs. Bezoekers die met de auto komen, parkeren meestal op afstand in een van de P+R's in stad en regio. De laatste kilometers leggen zij af met mobiliteitsconcepten via een MaaS-platform, waarbij fiets en OV de voorkeur hebben. Ook voor de bedrijven in deze gebieden is een ruime mobiliteitsmix beschikbaar. Over de logistieke opgave is vanaf het begin van het ontwerp goed nagedacht, zodat die zowel tijdens de bouw als na oplevering soepel verloopt en de overlast beperkt is.

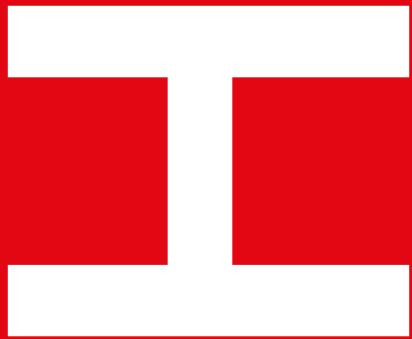
Nu en Straks: een flexibele agenda voor een veranderende toekomst

Het beeld **Later** is voor velen waarschijnlijk een aantrekkelijk perspectief. De weg daarnaartoe is echter onzeker. We weten niet hoe de toekomst er precies uit gaat zien. Innovaties kunnen ineens heel andere eisen stellen aan wat nodig is voor de stad. Maatschappelijke ontwikkelingen zijn lastig te voorspellen. Steden staan wereldwijd voor grote opgaven rond de thema's klimaat, mobiliteit, inclusiviteit, veiligheid, economie en gezondheid. De maatregelen in deze agenda dragen bij aan een leefbare stad, maar hebben wellicht ook onvoorziene effecten. Het is belangrijk om rekening te houden met zaken als sociaaleconomische tweedeling in relatie tot mobiliteit. We blijven monitoren of we met de goede dingen bezig zijn. Als het nodig is, verzetten we de bakens.

We zetten al flinke stappen om het perspectief van een leefbare en toegankelijke stad voor 2040 te bereiken. Met wat **Nu** (2019-2022) kan, zijn we aan de slag. We werken aan wat **Straks** (2023-2025) mogelijk is. We bereiden ons voor op wat **Later** (2026-2040) mogelijk wordt. Met de maatregelen in hoofdstuk 3 tot en met 5 wordt duidelijk hoe dit vergezocht dichterbij komt. Hoofdstuk 6 bevat de gebiedsgerichte uitgangspunten voor een goed ingerichte openbare ruimte. <



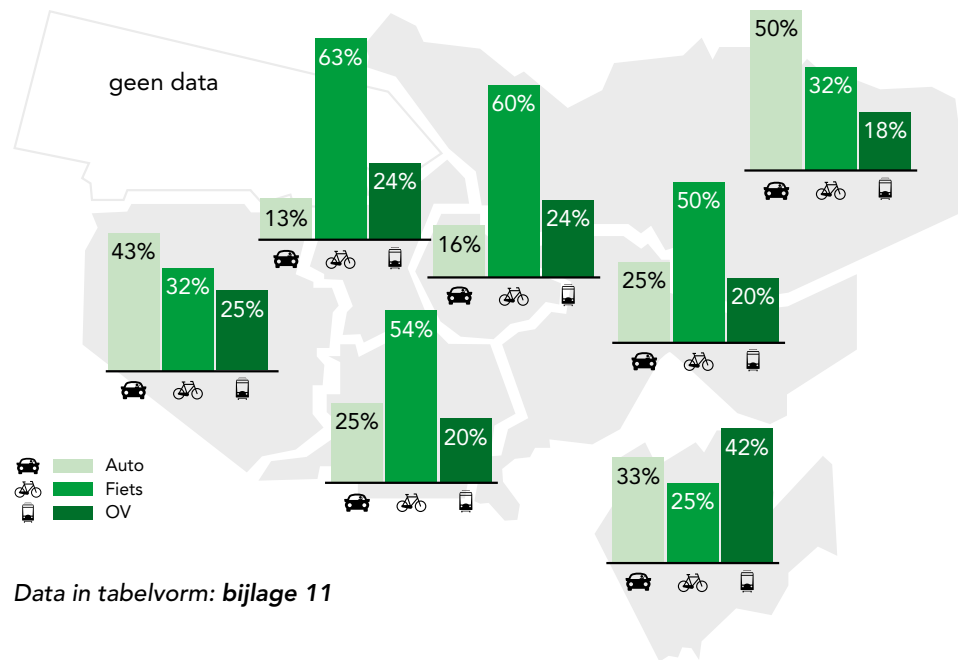




Meer schone en actieve verplaatsingen

In grote delen van Amsterdam is het nu al gemakkelijk om de fiets te pakken of om met het openbaar vervoer te gaan. Voor deze schone, gezonde verplaatsingen is fysieke ruimte nodig. Frequent en vlot openbaar vervoer, fijne wandelpaden en goede fietsroutes horen bij een autoluwe stad. Steeds meer bewoners en bezoekers kiezen al voor lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Deze trend zet naar verwachting flink door.

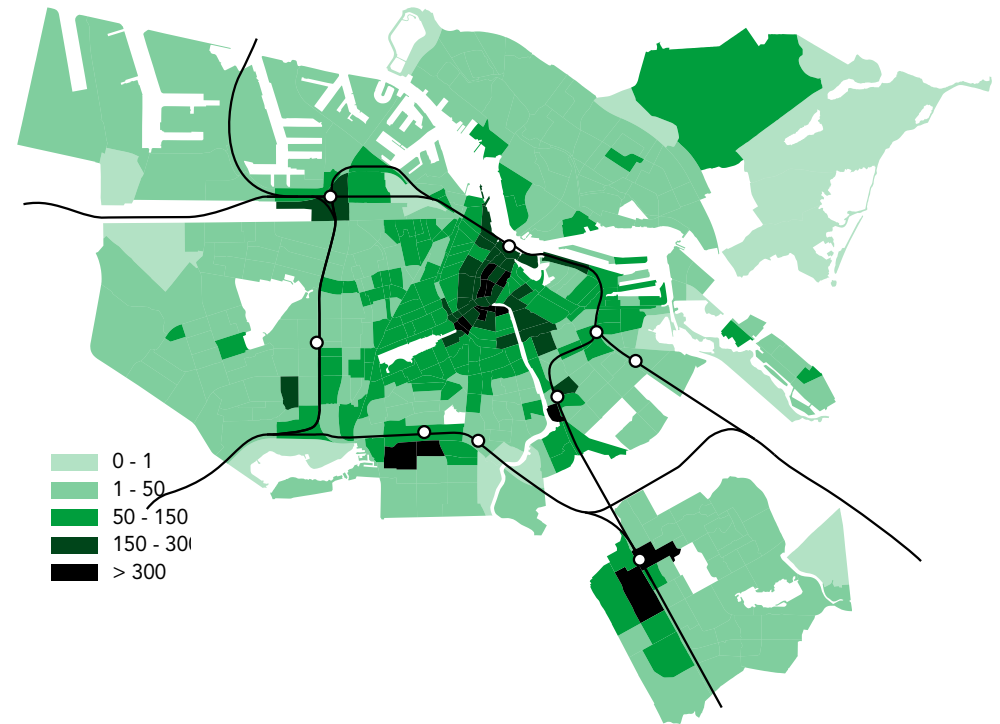
> **Figuur 9** Keuze vervoersmiddel per stadsdeel, % van alle verplaatsingen door bewoners op een gemiddelde werkdag (2016/2017)



Data in tabelvorm: bijlage 11

Samen met de Vervoerregio Amsterdam zetten we al stevig in op regionale fietsverbindingen en een betere betrouwbaarheid voor het openbaar vervoer, onder andere met de Investeringsagenda Mobiliteit. Als gemeente ondersteunen we deze verandering door er letterlijk meer ruimte voor te maken.

> **Figuur 10** Aantal banen per hectare per buurt, 2017



3.1 Ambitie voor Later (2040)

In 2040 is Amsterdam optimaal ingericht voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Voetgangers hebben veel obstakelvrije routes tot hun beschikking. Op fietsstraten mengt het verkeer zich op een veilige manier. De openbare ruimte is aantrekkelijk ingericht voor langzaam verkeer en er is voldoende ruimte voor groen. Het openbaar vervoer rijdt op de veelgebruikte lijnen ongehinderd en betrouwbaar af en aan. Een betrouwbare oost-westverbinding voor het OV is een enorme verbetering. Er is een optimaal geïntegreerd regionaal en stedelijk OV-net gerealiseerd, waarvan hoogfrequente trein-, metro- en hoogwaardige

bus- en tramverbindingen de kern vormen. Het hele netwerk heeft een kwaliteitssprong gemaakt. Op het spoor van en naar Amsterdam rijden voertuigen in hoge frequentie met korte stoptijden. Knooppunten en hubs zijn uitstekend toegerust op het verwerken van grote groepen reizigers die afhankelijk van de locatie kunnen kiezen uit verschillende mobiliteitsoplossingen, zoals deelfietsen en andere vormen van kleinschalig schoon vervoer voor de laatste kilometers. Met gemak reizen van deur tot deur via Mobility as a Service is een aangename keuze voor reizen in stad en regio. Hiermee stimuleren we dat mensen zich zoveel mogelijk op een actieve manier verplaatsen.



► Amstel tussen de Munt en Blauwbrug

3.2 Maatregelen die we **Nu** nemen (t/m 2022) en voorbereiden voor **Straks** (t/m 2025)

3.2.1 Maatregelen openbaar vervoer

In een autoluwe stad is het openbaar vervoer de meest voor de hand liggende vervoerwijze voor veel reizen over de (middel)lange afstand. In een inclusieve stad als Amsterdam draagt het openbaar vervoer ertoe bij dat iedereen kan blijven meedoen. Veel reizigers maken al gebruik van het OV en het gebruik neemt al jaren sterk toe. Met de toename van inwoners, banen en toerisme zet die groei door, zeker in een autoluwe stad. Dit stelt Amsterdam en de regio de komende decennia voor een flinke opgave.

De capaciteit van het netwerk knelt nu al op meer verbindingen. Met de Noord/Zuidlijn is een belangrijke kwaliteitssprong gemaakt, waar veel nieuwe en bestaande reizigers van profiteren. De komende jaren zijn meer verbeteringen gepland, zoals de tramverbinding naar Amstelveen/Uithoorn, de IJ-tram, die in capaciteit en route meegroeit met IJburg, en de maatregelen die ProRail neemt in het Programma Hoogfrequent Spoor.

De groei van Amsterdam vraagt om een volgende ambitieuze schaa sprong. Juist door de groeiende onderlinge afhankelijkheid van stad en regio is dit steeds meer een regionale opgave. Dat vraagt gezamenlijke investeringen van het Rijk, provincies, gemeenten, Vervoerregio Amsterdam en vervoerders. Op de langere termijn zetten regio en gemeente onder andere in op de uitbreiding van het metronetwerk.



Aantrekkelijk alternatief voor de auto

Een regionale schaa sprong in de vorm van hoogwaardige OV-verbindingen komt er niet op korte termijn. Het Amsterdamse OV is van hoge kwaliteit, maar we willen ook op korte termijn verbeteringen doorvoeren. Daar is nu al behoefte aan. In een autoluwe stad is OV een inclusief, aantrekkelijk alternatief voor de auto. We maken daar samen met de Vervoerregio Amsterdam, GVB en streekvervoerders werk van met de volgende maatregelen:

Maatregel 1 Spoorboekloos reizen invoeren in het stedelijk OV (FrequentNet) **Nu**, **Straks** & **Later**

Als de bus, tram of metro vaak rijdt, hoef je nooit lang op de halte te wachten en je reis in veel gevallen niet meer te plannen. Een overstap missen door vertraging is straks nauwelijks een obstakel omdat een volgende rit al in aantocht is. Het stedelijke OV-netwerk van Amsterdam kent al op veel routes een hoge frequentie. Metro-, tram- en hoogwaardige buslijnen gaan samen het

► Figuur 11 Als het OV vaker gaat ben je sneller op je bestemming

Nu



Straks

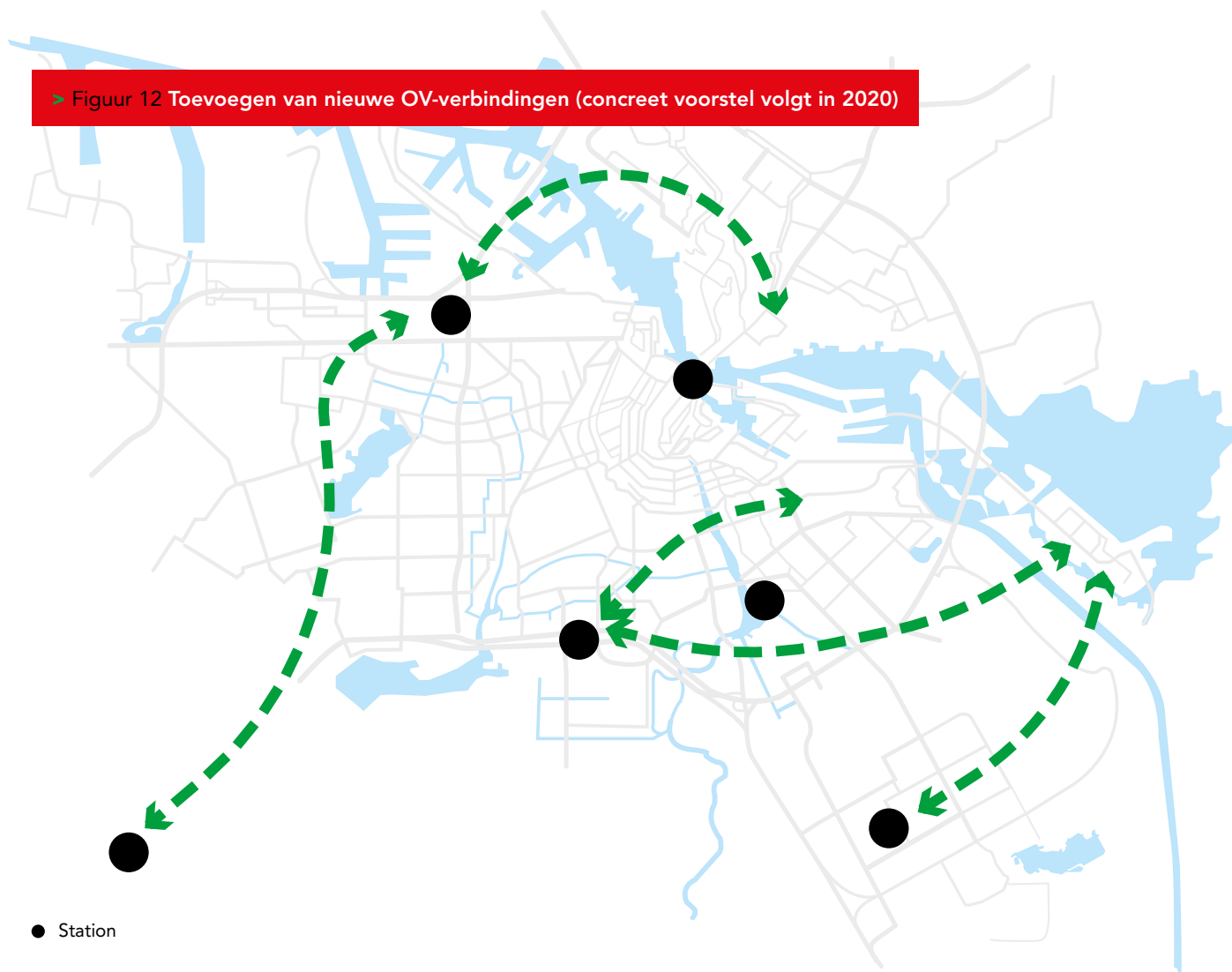


Amsterdamse FrequentNet vormen. Deze lijnen rijden dagelijks van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat met een hoge frequentie. Behalve voor reizen binnen de stad speelt dit netwerk een belangrijke rol in het voor- en natransport van reizigers van en naar de regio.

We verhogen de frequentie op belangrijke verbindingen waar deze nu nog niet spoorboekloos is. Op korte termijn starten we met een pilot op een aantal lijnen. Bij gebleken succes breiden we deze aanpak uit. We zetten daarvoor in op de oost-westverbindingen, snellere overstappen op belangrijke knooppunten en op busverbindingen om de binnenstad heen (zogenaamde tangenten). De exacte invulling van deze uitbreidingen op korte en op lange termijn wordt begin 2020 bekend. Daarbij is ook aandacht voor de relaties met de regio, als antwoord op de toenemende verbondenheid tussen stad en regio.

Om het regionale vervoer per OV verder te stimuleren gaan we in overleg met de vervoerbedrijven, waaronder NS en hun opdrachtgevers, om het dubbele opstaptarief af te schaffen. Nu is het nog zo dat bij een overstap twee keer een opstaptarief moet worden betaald.

► Figuur 12 Toevoegen van nieuwe OV-verbindingen (concreet voorstel volgt in 2020)



● Station

Maatregel 2

Slimme nieuwe verbindingen toevoegen

Nu & Straks

Spoor en metro vormen de ruggengraat van het Amsterdamse OV-systeem. Op korte termijn voegen we aan dit systeem een aantal slimme nieuwe verbindingen toe met snelle busverbindingen. Het gaat om wezenlijke reizigersstromen van gebieden buiten de ring A10 en

de regio met de Amsterdamse OV-poorten Amstel, Sloterdijk, Zuid en Bijlmer, P+R locaties en hubs. Welke ontbrekende schakels precies worden toegevoegd, wordt uitgewerkt in een vervolgstudie die in het eerste kwartaal van 2020 gereed is. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de reismogelijkheden tussen IJburg en station Zuid of tussen Noord en station Sloterdijk. We onderzoeken de mogelijkheden voor innovatieve vervoervormen, zoals een bussysteem met tramkwaliteit. Op lange termijn ontstaat met het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en het sluiten van



de Ringlijn naar Amsterdam Centraal ruimte op het spoor, worden nieuwe woningbouwlocaties ontsloten en kan de impact van de auto in de bestaande stad worden verminderd. Naast de inzet op deze twee nieuwe metroverbindingen, streven we ook naar een oost-westverbinding van metrokwaliteit. We richten ons op stapsgewijze verbeteringen aan de oost-westverbindingen per tram door het vergroten van de capaciteit en het versnellen met OV-doorstromingsmaatregelen.

Maatregel 3 Ruimte creëren voor OV met betere doorstroming en toegankelijke haltes

Nu & Straks

Door het aantal parkeerplaatsen te verminderen maken we ruimte om op meer plekken bus- en tramhaltes beter toegankelijk te maken voor mensen met een fysieke beperking. Het tempo waarin dit gebeurt, gaat omhoog. Waar mogelijk verbeteren we de snelheid en betrouwbaarheid van het OV door bij herinrichtingen meer vrijliggende bus- en trambanen te realiseren, de verkeerscirculatie aan te passen en door de verkeerslichtregeling op kruispunten aan te passen. Er valt snel resultaat te boeken door dit met voorrang toe te passen op de beoogde FrequentNet-routes.

Maatregel 4 OV uitbreiden in de avond en nacht: pilot nachtmetro **Nu**

We starten met een pilot nachtmetro. Dit gaat een serieus alternatief vormen voor de auto in een stad waar 24/7 activiteit is. We rijden langer door in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag. Mogelijk kan er een experiment gestart worden met een langere weekendexploitatie van tram 26 naar IJburg. Nachtelijk OV draagt ook bij aan de vermindering van taxi-overlast in en rondom uitgaansgebieden. Dit zorgt voor een verbetering van de leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit en overlast) in de avond en de nachtelijke uren.

- Kinderen t/m 11 jaar op woensdagmiddag en in het weekend gratis met OV



Maatregel 5 OV financieel aantrekkelijker maken

A) Kids Vrij Amsterdam; woensdagmiddag en in het weekend gratis met het OV reizen voor kinderen t/m 11 jaar **Nu**

Kinderen vinden het leuk om met het openbaar vervoer te reizen. We willen het voor gezinnen aantrekkelijker maken om met het OV te reizen. Met het Kids Vrij Amsterdam-kaartje maken we reizen met kinderen in het OV goedkoper. Met dit abonnement mogen kinderen tot en met elf jaar binnen Amsterdam gratis met een volwassene meereizen. Om te voorkomen dat kinderen de fiets laten staan voor dagelijkse ritjes in de buurt, geldt vrij reizen alleen op woensdagmiddag en in het weekend. We monitoren jaarlijks het gebruik en de effecten van deze maatregel zodat we indien nodig kunnen bijsturen.

B) Combi-tickets voor grote publiekstrekkers **Nu**

Samen met de twintig grootste Amsterdamse attracties (waaronder grote festivals) en vervoerders maken we aantrekkelijke combitickets voor toegang en OV. Zo stimuleren we mensen die nu nog goedkope uitrijdkaarten voor de auto kiezen, met het OV te reizen. We ontmoedigen de verstrekking van goedkope arrangementen met de auto, tenzij er een P+R-aanbod in zit.

Een goed getimede probeeraanbieding met gratis of goedkoper OV is dé manier om nieuw reisgedrag te stimuleren.

Maatregel 6 Probeeraanbod op verandermomenten Nu

Een verhuizing, een andere baan of een wijziging in de gezinssamenstelling vormen uitgelezen momenten om gewoontes te veranderen. Een goed getimede probeeraanbieding met gratis of goedkoper OV is dé manier om nieuw reisgedrag te stimuleren. We maken een pakket van probeeraanbiedingen gericht op:

- Momenten dat het mobiliteitspatroon van mensen verandert: nieuwe baan, verhuizen, gezinsuitbreiding of pensioen;
- Veranderende situaties: invoeren van betaald parkeren of grote wegwerkzaamheden, de introductie van een nieuwe OV-lijn, de bouw van een nieuwe stadswijk of de opening van nieuwe haltes.



Maatregel 7 Subsidie en loket kleinschalig buurtvervoer Nu

De meeste Amsterdammers verplaatsen zich lopend of fietsend in hun wijk. Maar als lopen en fietsen lastig is, is er niet altijd een alternatief voorhanden. Het OV is soms wat ver weg. Dit heeft ermee te maken dat een grote bus met een vaste dienstregeling niet overal kriskras door de wijk kan. Daarom stimuleren we initiatieven voor kleinschalig buurtgericht openbaar

vervoer als aanvulling op het reguliere openbaar vervoer. Dit soort initiatieven zorgt niet alleen voor een betere dekking van het openbaar vervoer, maar vergroot ook de sociale verbondenheid met de buurt. Met een opstartsubsidie voor nieuwe buurtinitiatieven zetten we in op het vergroten van het aanbod, vooral in gebieden waar dat nog niet bestaat. We bieden initiatiefnemers een loket waar ze met vragen terecht kunnen en dat bekendheid geeft aan de initiatieven. Uit verschillende stadsdeelgesprekken kwam naar voren dat er onder bewoners grote behoefte is aan meer van dit kleinschalige openbaar vervoer.

3.2.2 Maatregelen voetgangers

Iedereen is op enig moment voetganger. Of je nu het laatste stukje van de auto naar huis loopt, met de rolstoel van de OV-halte naar je bestemming gaat of de hele route te voet aflegt. Het is daarom een basisvereiste dat het voetgangersnetwerk op orde is. Met de Agenda Amsterdam Autoluw creëren we daar de ruimte voor. Naast de bijdrage die alle lopende of geplande herinrichtingsprojecten leveren aan het belang van voetgangers, komen er in de Agenda Amsterdam Autoluw enkele specifieke maatregelen bij.

Maatregel 8

Voetgangersvoorzieningen verbeteren op basis van het beleidskader Ruimte voor de Voetganger **Nu**

Met het beleidskader Ruimte voor de Voetganger borgen we dat bij herinrichtingen zoveel mogelijk 2 meter of meer vrije doorloopruimte voor voetgangers komt. Waar het druk is, willen we meer ruimte voor de voetganger realiseren. Het kader biedt daarvoor handvatten, afhankelijk van het aantal voetgangers. Het beleidskader is naar verwachting eind 2019 gereed.



Maatregel 9

Top 15 van (stads)straten met voetgangersknelpunten aanpakken **Nu**

In de top 15 van (stads)straten met te weinig voetgangersruimte bekijken we met welke maatregelen op korte termijn snel resultaat kan worden geboekt. Het gaat hierbij niet om een complete herinrichting, maar om kleinere ingrepen die we in overleg met bewoners en ondernemers bedenken en uitvoeren. Hierbij valt te denken aan het verplaatsen van straatmeubilair, een fietsenrek op een parkeervak en afspraken over uitstallingen van winkels. De top 15 telt ook een aantal recent ingerichte straten waar verbrede stoepen opnieuw dreigen te worden ingenomen door allerlei objecten, zoals reclameborden.

In overleg met de stadsdelen passen we de lijst aan (vervangen/uitbreiden van knelpunten) als blijkt dat er knelpunten zijn die qua problematiek vergelijkbaar zijn met de locaties uit de top-15.

De straten die we in ieder geval gaan bekijken, zijn:

1. Admiraal de Ruijterweg

2. Beethovenstraat

3. Damstraat → Oude Hoogstraat → Nieuwe Hoogstraat

4. Haarlemmerdijk → Haarlemmerstraat

5. Haarlemmermeerstraat

6. Jan Pieter Heijestraat

7. Kinkerstraat

8. Linnaeusstraat → Middenweg

9. Oranje Loper (Raadhuisstraat → Rozengracht → De Clercqstraat → Jan Evertsenstraat)

10. Ring Oud West/Oud Zuid: Bilderdijkstraat → Van Baerlestraat → Roelof Hartstraat → Ceintuurbaan

11. Rode Loper (Damrak → Rokin → Vijzelstraat → Ferdinand Bolstraat)

12. Sint Antoniesbreestraat

13. Tweede Nassaustraat → Van Limburg Stirumstraat

14. Van Woustraat → Rijnstraat

15. Zeilstraat → Hoofddorppweg

3.2.3 Maatregelen fietsers

De fiets is bij uitstek het vervoermiddel dat past bij Amsterdam: relatief snel, uitstootvrij en met beperkt ruimtebeslag. Niet alleen in de stad, maar ook van en naar de stad wordt de fiets belangrijker.

In de stad bestaat in veel straten het grootste deel van het verkeer uit fietsers. Vooral in stadsstraten als de Ceintuurbaan, de Kinkerstraat en de Marnixstraat zijn fietsers in de meerderheid. Bij verschillende lopende en geplande projecten wordt al gewerkt aan meer ruimte en comfort voor de fietser. De maatregelen uit deze agenda bieden kansen om de ruimte en het comfort voor fietsers verder te vergroten en de ontwikkeling te versnellen. Zo streven we naast de fietsring op de binnenring (Sarphatistraat-Weteringschans-Marnixstraat) naar een tweede fietsring van de Frederik Hendrikstraat via de Ceintuurbaan tot en met de Amstel. Hiervoor is het nodig dat de hoeveelheid autoverkeer op deze route afneemt.

Het programma Fiets werkt aan de uitvoering van het Meerjarenplan Fiets 2017-2022. De doelen van het programma Fiets liggen in lijn met die van deze agenda. Het grote en groeiende aantal fietsers en fietsritten in Amsterdam maakt een autoluwe stad mogelijk en de Agenda Amsterdam Autoluw draagt weer bij aan de doelen van het Meerjarenplan Fiets. In deze agenda zetten we daarbovenop in op de volgende maatregelen:

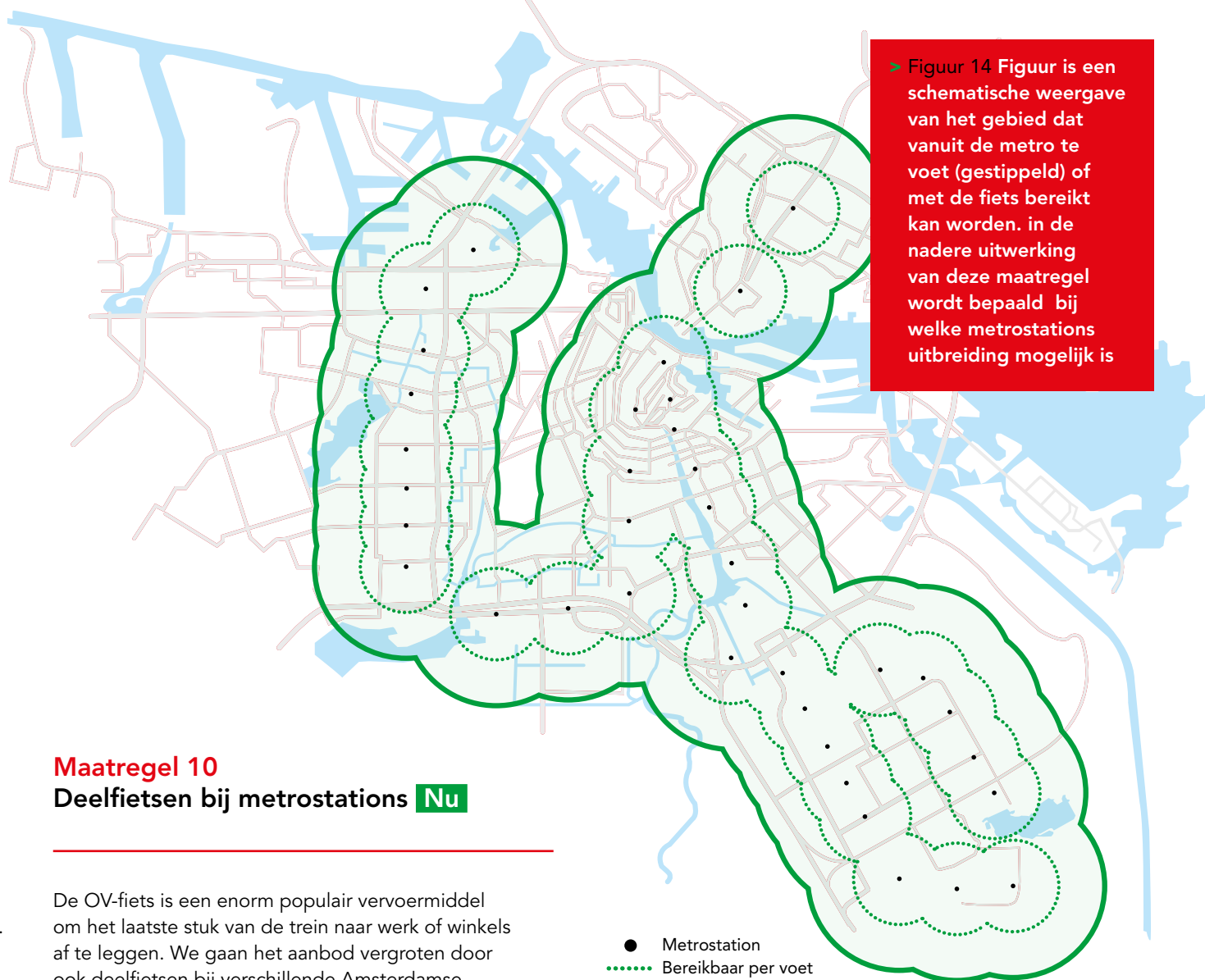
Maatregel 10 Deelfietsen bij metrostations **Nu**

De OV-fiets is een enorm populair vervoermiddel om het laatste stuk van de trein naar werk of winkels af te leggen. We gaan het aanbod vergroten door ook deelfietsen bij verschillende Amsterdamse metrostations te plaatsen. De fiets speelt een grote rol in het voor- en natransport naar openbaar vervoer. Vooral in het voortransport is die rol aanzienlijk. In het natransport wordt deze potentie nog niet volledig benut, terwijl het de deur-tot-deurreistijd aanzienlijk kan verbeteren en concurrerender kan laten zijn met de auto. Dit geldt vooral voor werkgebieden die niet direct naast metro- of treinstations liggen, zoals bij Sloterdijk Westpoort, Amstel III en Riekerpolder. In

- Metrostation
- ⋯ Bereikbaar per voet
- Bereikbaar per fiets

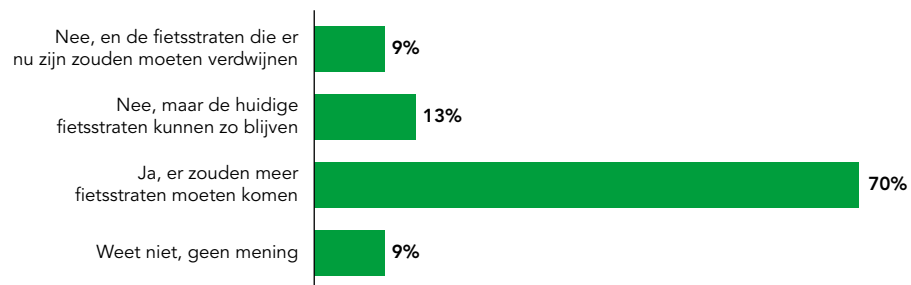
de uitwerking kijken we ook bij welke andere grote OV-knooppunten deelfietsen een aantrekkelijke optie voor reizigers kunnen zijn. We verkennen daarbij de mogelijkheid om op sommige OV-knooppunten elektrische deelfietsen aan te bieden.

► Figuur 14 Figuur is een schematische weergave van het gebied dat vanuit de metro te voet (gestippeld) of met de fiets bereikt kan worden. In de nadere uitwerking van deze maatregel wordt bepaald bij welke metrostations uitbreiding mogelijk is



► **Figuur 15 Amsterdammers over de vraag of ze vinden dat er meer fietsstraten zouden moeten komen**

Bron: Panel Openbare Ruimte en Mobiliteit Amsterdam (2019)



Data in tabelvorm: bijlage 12

Maatregel 11

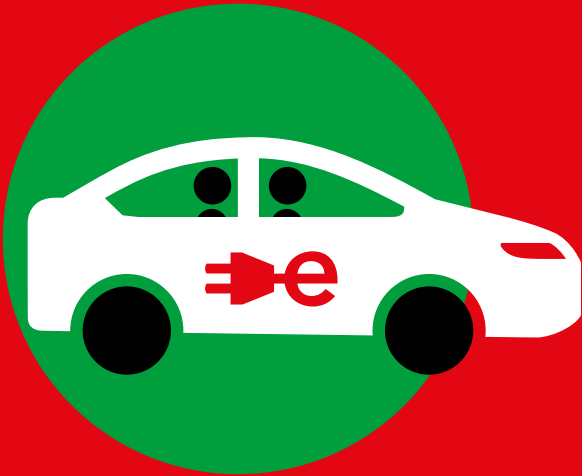
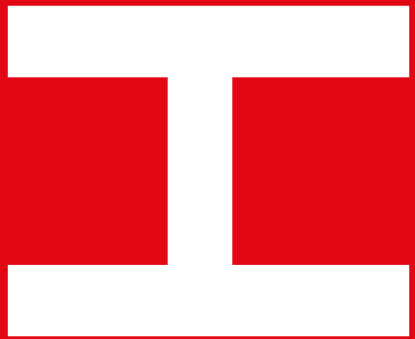
Notitie Afwegingen bij Amsterdamse fietsstraten, fietspaden & fietsstroken toepassen **Nu**

Als gevolg van de afname van autoverkeer en de afwaardering van wegen van 50 km/uur naar 30 km/uur ontstaat op steeds meer plekken de mogelijkheid om de inrichting van de wegen te veranderen ten gunste van fietsers. Zo is de Sarphatistraat veranderd in een veel gebruikte en gewaardeerde fietsstraat. Bij verschillende andere straten – zie ook maatregel 12 – zijn kansen voor een zelfde soort kwaliteitssprong voor fietsers. In het Afwegingskader fietsstraten, fietspaden & fietsstroken (zie bijlage C) staat aangegeven welke inrichtingsvormen (waaronder inrichting als fietsstraat) mogelijk en gewenst zijn voor fietsroutes in 30 km/uur-straten. <



herhaling
2010
en ouder
milieuzone

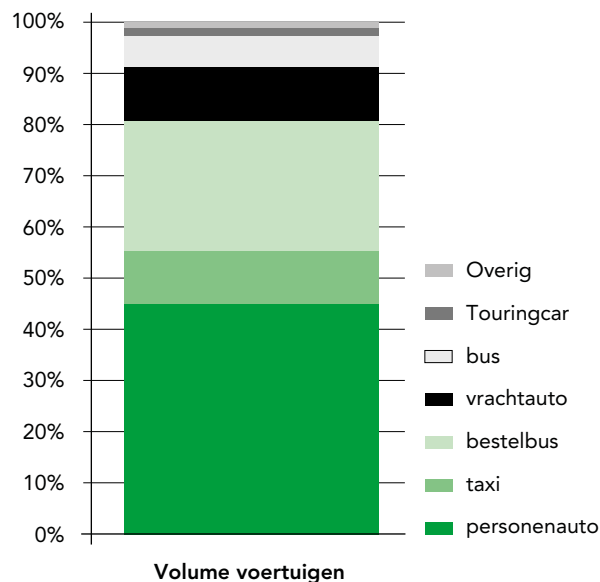




Ruimte maken door minder autoritten

De auto wordt in de stad minder vaak gebruikt. In de afgelopen tien jaar is een flinke verschuiving zichtbaar naar meer schone en actieve verplaatsingen. We stimuleren deze trend door maatregelen te nemen die bijdragen aan minder autobewegingen, door betere spreiding van het verkeer in de tijd en door aanpassingen aan de infrastructuur.

> **Figuur 16** Verdeling hoeveelheid gemotoriseerd verkeer naar categorie¹ (november 2016) binnen milieuzonegebied



Data in tabelvorm: *bijlage 13*

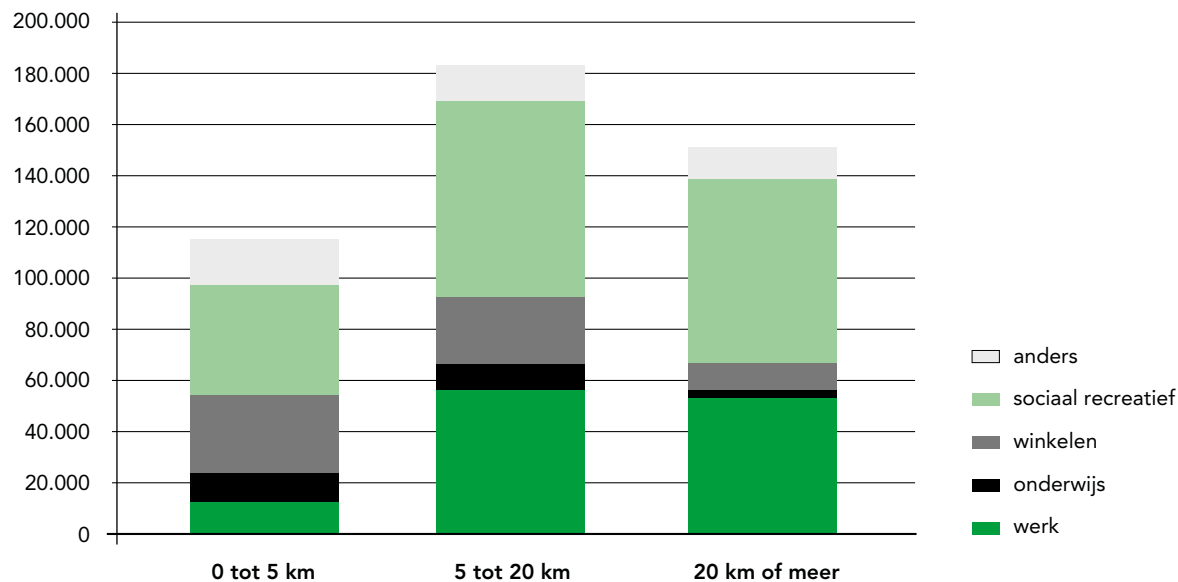
Zo verbeteren de leefbaarheid en toegankelijkheid van de stad. Er is nog een wereld te winnen, zeker op kortere ritten (tot en met vijf kilometer). Een kwart van de autoverplaatsingen valt hieronder.

4.1 Ambitie voor Later (2040)

Meer aaneengesloten verblijfsgebieden

In een leefbare en toegankelijke stad verplaatsen voetgangers en fietsers zich gemakkelijk en is er meer

> **Figuur 17** Aantal autoverplaatsingen door Amsterdammers op een gemiddelde weekdag naar motief en afstandsklasse



Data in tabelvorm: *bijlage 14*

ruimte voor het OV. Hierbij werken we toe naar een stad waar grote aaneengesloten gebieden het domein zijn van voetgangers, fietsers en OV. De auto komt nog steeds in de stad, maar uit de inrichting van de weg blijkt dat deze op meer plekken te gast is. De succesvolle autoluw-aanpak in het centrum van de voorgaande jaren rollen we verder uit in de stad.

In 2040 hebben de autohoofdroutes in de stad een leefbaarheidsimpuls gekregen. Zo is het oostelijk deel van de binnenstad een stuk prettiger geworden. De

S100-verdeelring (Stadhouderskade-Nassaukade) is geen hoofdroute meer, maar een mooie, levendige straat. De A10 heeft de rol van verdeelring voor de stad overgenomen. De gebieden daarbinnen zijn het domein van voetgangers, fietsers en OV. De auto is er te gast. We blijven alert op de effecten in de stad om de bereikbaarheid voor verschillende doelgroepen en nood- en hulpdiensten op peil te houden.

¹ Resultaten gewogen naar omvang van voertuigen (m³)

> **Figuur 18** Ooit was de auto overal dominant. Nu is de rol van de auto op steeds meer plekken minder groot. De openbare ruimte is beter ingericht en de luchtkwaliteit, het oversteken en de verkeersveiligheid zijn verbeterd. De ambitie is om deze gebieden meer aaneengesloten te maken. Hiervoor is het nodig het autoverkeer verder te verminderen.



4.2 Maatregelen die we **Nu** nemen (t/m 2022) en voorbereiden voor **Straks** (t/m 2025)

4.2.1 Netwerkmaatregelen

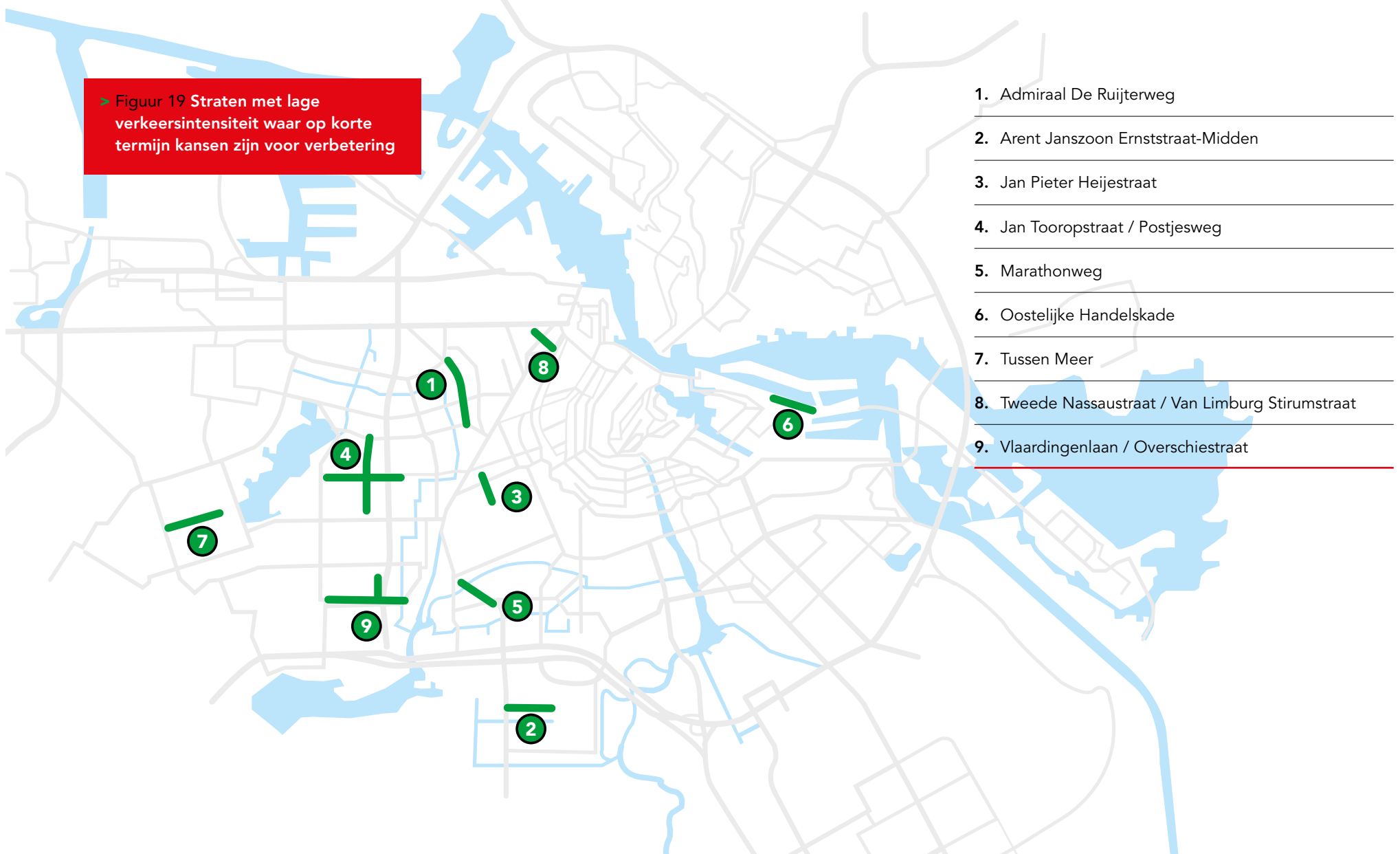
Maatregel 12 Meer ruimte creëren in (stads)straten voor fietsers en voetgangers **Nu**, **Straks** & **Later**

Stadsstraten zijn bij uitstek straten waar de verkeers- en verblijfsfunctie met elkaar concurreren om ruimte. Vaak heeft de auto er veel ruimte en is de ruimte voor fietsers, voetgangers en ruimte voor zaken als groen en bankjes beperkt. We werken er de komende jaren stapsgewijs aan dat stadsstraten prettigere straten worden om te lopen en te fietsen.

Ruimte creëren in stadsstraten is niet gemakkelijk. Deze straten zijn vaak smal en er gaan meestal veel soorten verkeer doorheen. Ruimte maken kan pas als er een verkeerssoort verdwijnt of als er efficiënter

wordt omgegaan met de ruimte. Dit kunnen we doen door verkeerssoorten te mengen. Als de auto meerrijdt met de tram of als de fiets en de auto van dezelfde weg gebruikmaken, ontstaat er meer ruimte. We kunnen dit echter pas doen als de hoeveelheid auto's in een straat laag genoeg is. Te veel auto's zijn niet comfortabel voor de fietsers en hinderen het openbaar vervoer te veel. Om auto's en fietsers te mengen moet de snelheid maximaal 30 km/uur zijn. Dit draagt hoe dan ook bij aan de verkeersveiligheid en aan het beeld dat de auto te gast is in een straat. Maar ook hier geldt dat de snelheid pas omlaag kan als de hoeveelheid verkeer laag genoeg is. Bij te veel auto's komen er meer opstoppingen en gaat de leefbaarheid juist achteruit. In deze gevallen kunnen circulatiemaatregelen de hoeveelheid autoverkeer verminderen. Hierbij valt te denken aan eenrichtingsverkeer invoeren, zijstraten deels afsluiten of een knip maken in een straat. Bij een

► Figuur 19 Straten met lage verkeersintensiteit waar op korte termijn kansen zijn voor verbetering



snelheidsverlaging houden we goed in de gaten welke effecten dit heeft op onder andere OV en nood- en hulpdiensten.

We nemen daarom de komende tijd de volgende stappen:

A) In straten waar de intensiteit nu al relatief laag is (< 5.000 motorvoertuigen/etmaal) kijken we welke maatregelen we op korte termijn (**Nu**) kunnen nemen. Deze straten staan in figuur 19.

B) In straten waar de intensiteit relatief hoog is (> 5.000 motorvoertuigen/etmaal) onderzoeken we welke circulatiemaatregelen op kortere en langere termijn haalbaar zijn (**Nu** & **Straks**). Hierbij kijken we naar verschillende maatregelen, zoals eenrichtingsverkeer, zijstraten (deels) afsluiten of een knip maken in

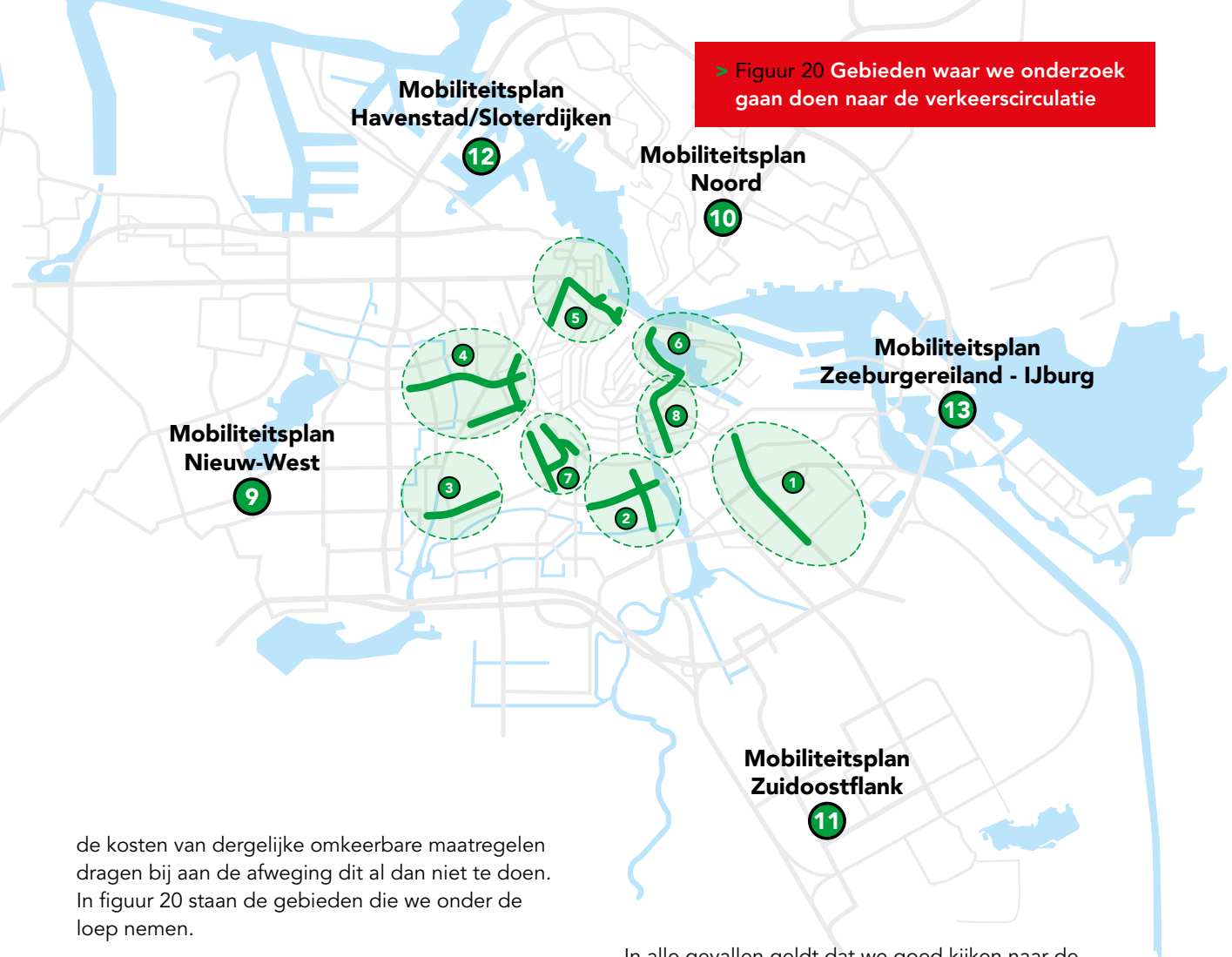
Cluster 1	Middenweg / Linneausstraat
Cluster 2:	Van Woustraat / Ceintuurbaan
Cluster 3:	Hoofddorppeinbuurt-Zeilstraat / Koninginneweg / Overtoomse Sluis
Cluster 4:	Jan Evertsenstraat / De Clercqstraat / Kinkerstraat
Cluster 5:	Westertoegang / Haarlemmer Houttuinen / Van Diemenstraat / Marnixstraat Noord
Cluster 6:	Oostertoegang / Prins Hendrikkade / Kattenburgerstraat
Cluster 7:	Leidseplein / Museumplein-Paulus Potterstraat / Hobbemakade
Cluster 8:	Weesperstraat / Valkenburgerstraat
Cluster 9:	Mobiliteitsplan Nieuw-West
Cluster 10:	Mobiliteitsplan Noord
Cluster 11:	Mobiliteitsplan Zuidoostflank
Cluster 12:	Mobiliteitsplan Havenstad / Sloterdijken
Cluster 13:	Mobiliteitsplan Zeeburgereiland - IJburg

een straat. We kijken naar een groter gebied om negatieve effecten in andere straten met aanvullende maatregelen te verzachten of te voorkomen. In sommige gevallen is het denkbaar dat een ingreep met omkeerbare maatregelen wordt getest. Hierbij is het van belang dat de eventuele baten van de ingreep ook in de praktijk te zien kunnen zijn. Ook

de kosten van dergelijke omkeerbare maatregelen dragen bij aan de afweging dit al dan niet te doen. In figuur 20 staan de gebieden die we onder de loep nemen.

- C) Als laatste stap kijken we welke mogelijkheden er zijn om ook de hoofdroutes (S-wegen en Plusnet Auto) aantrekkelijker en leefbaarder te maken. Dit zijn de routes die voorlopig nog een belangrijke verbindende rol hebben binnen het netwerk. Beperkende maatregelen leiden er vaak tot grote baten voor de directe omgeving, maar zorgen ook voor veel overlast in andere delen van het netwerk. Een stevige afname van het totale autoverkeer is nodig om hier **(Straks & Later)** maatregelen te kunnen nemen. Met de maatregelen uit deze agenda werken we daar stap voor stap naartoe.

► Figuur 20 Gebieden waar we onderzoek gaan doen naar de verkeerscirculatie



In alle gevallen geldt dat we goed kijken naar de baten van een maatregel. Een snelheidsverlaging of circulatiemaatregel moet leiden tot meer ruimte of verbetering van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Ook de samenhang tussen maatregelen is van belang. Net als bij wegwerkzaamheden kunnen niet alle maatregelen zomaar worden uitgevoerd. Er is altijd een check nodig van de onderlinge en gezamenlijke effecten. Dit kan via onderzoek of soms via een pilot. Uiteindelijk kan dit betekenen dat een maatregel die voor het ene gebied goed uitpakt, alsnog wordt aangepast omdat er in een ander gebied mogelijk negatieve effecten zijn.

Maatregel 13 Pilot knip Weesperstraat **Nu**

Voor maatregelen op de hoofdroutes is het nodig dat de hoeveelheid verkeer op die routes substantieel vermindert. Met het huidige instrumentarium lopen we tegen de grenzen aan. Tegelijkertijd willen we aan de slag met zaken die we al kunnen doen.

Het tegengaan van doorgaand autoverkeer op de route Weesperstraat-Valkenburgerstraat lijkt **(Nu)** niet haalbaar zonder negatieve effecten elders in de stad. We zien echter het belang van deze ingreep voor langzaam verkeer en voor de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling van de hele oostelijke binnenstad. Daarom bereiden we een pilot voor om in de Weesperstraat voor een aaneengesloten periode (van een of meerdere weken) een knip aan te brengen. We brengen de volgende zaken in kaart:

- Verkeerskundige effecten (niet alleen voor de Weesperstraat, maar voor de gehele Wibautas); wat doet het verkeer, waar gaat het heen, welke knelpunten ontstaan er, wat betekent dit voor de mogelijkheden voor logistiek in de stad?
- Baten; wat is er mogelijk met de ruimte, welke dynamiek ontstaat er?
- Draagvlak bij omwonenden, gebruikers, leveranciers en ondernemers.
- Praktische uitvoerbaarheid.

Voordat de pilot start, komt er een nieuw kentekenonderzoek in het gebied om de huidige verkeersstromen in kaart te brengen. We gebruiken dit onderzoek en de input van bewoners, ondernemers en leveranciers om de pilot vorm te geven. We houden qua planning rekening met het onderhoud aan de Piet Heintunnel en de werkzaamheden aan onder andere de aansluiting S114, zodat er voldoende alternatieven zijn.



Maatregel 14 Intelligente toegang invoeren **Nu**

De pilot Oudezijde met verkeersmaatregelen (2018) heeft de overlast van autoverkeer (en vooral taxi's) 's nachts in de weekenden aanzienlijk verminderd. Het weren van doorgaand verkeer is effectief gebleken. Uit de evaluatie blijkt echter ook dat bestemmingsverkeer (bewoners, ondernemers en bezoekers van bewoners) last heeft van de afsluiting met paaltjes. We verbeteren de aanpak door dit slimmer te organiseren, zoals bij de camerahandhaving bij het Muntplein. Fysieke afsluitingen vervangen we waar mogelijk door camerasystemen of andere oplossingen waarvoor geen fysieke afsluiting nodig is. We gaan op een slimme manier toegang verlenen en verkeersstromen digitaal managen om onnodig (doorgaand) verkeer te weren. Zo kunnen we verkeer reguleren of toegang verlenen voor bepaalde locaties, voor bepaalde doelgroepen en op bepaalde tijden. We noemen dit intelligente

Mobiliteitsplannen

Voor Noord, Nieuw-West, Havenstad/Sloterdijken en de Zuidoostflank stellen we integrale mobiliteitsplannen op. Daarnaast komt er een update van het mobiliteitsplan Zeeburgereiland – IJburg. Hiermee spelen we in op de verdere verdichting van deze gebieden, de toenemende groei in de regio, de bereikbaarheid van evenementen en de wens om dit te combineren met een autoluwe stad. We kijken hierbij integraal naar plannen voor fiets, OV en auto, in combinatie met de gebiedsontwikkelingen in de komende jaren. Het Mobiliteitsplan geeft uitwerking aan het thema autoluw en maakt duidelijk welke maatregelen we wanneer moeten nemen voor leefbare en toegankelijke gebieden. Het gaat hierbij nadrukkelijk ook om de aanpak van verkeersonveiligheid en sluipverkeer. Het gaat dan om straten zoals de Sloteweg, IJdoornlaan en de Cornelis Douwesweg. ■

toegang. Daarnaast breiden we het gebied waar 's nachts in het weekend een inrijverbod geldt, uit tot de buitengrens van het wallengebied (Prins Hendrikkade, Oudeschans-Zwanenburgwal-Amstel-Rokin-Damrak). We onderzoeken of we het aantal uren en dagen kunnen uitbreiden. Zo pakken we de overlast van autoverkeer aan en ontwikkelen we een systeem dat breder in de stad toepasbaar is.

We voeren een pilot uit met intelligente toegang voor taxi's in het stadshart. We doen dit stapsgewijs. In eerste instantie zijn alle taxi's welkom in het gebied, mits zij zich hebben aangemeld. Hiermee vergroten we de herkenbaarheid en herleidbaarheid van het verkeer. Als dit onvoldoende effect heeft, komen er aanvullende eisen. Zo onderzoeken we of we kunnen eisen dat een chauffeur een bestelde rit heeft. Dit leidt tot minder lege



taxi's die rondjes rijden. Als deze aanpak succesvol is, kunnen we de gebieden en tijden verder uitbreiden.

Pilot betalen naar gebruik

'Betalen naar gebruik' staat met het Deltaplan Mobiliteit van de Mobiliteitsalliantie en het Klimaatakkoord in Den Haag op de agenda. Als het kabinet hier verder invulling aan geeft, is een pilot in Amsterdam bespreekbaar. Een pilot biedt mogelijk ruimte voor innovatieve mobiliteitsoplossingen die nu nog niet mogelijk zijn. Amsterdam richt zich hierbij nadrukkelijk op

samenwerking in de regio en met de G4. Samenwerking kan ervoor zorgen dat maatregelen uit deze agenda eerder worden uitgevoerd.

Maatregel 15

Hoogwaardige fietsverbinding oostelijk Pontplein - Meester Visserplein realiseren en herinrichting Kattenburgerstraat **Nu**

We hebben het voornemen om ruimte te creëren voor twee hoogwaardige fietsverbindingen, van oostelijk Pontplein tot Meester Visserplein en van Kattenburgerstraat tot voorbij het Centraal Station, door de autocirculatie aan te passen. Door eenrichtingsverkeer voor de auto in te voeren op de Oostertoegang, vanaf de Prins Hendrikkade tot aan de De Ruijterkade in noordelijke richting, ontstaat er ruimte voor een aantrekkelijke en veilige fietsroute aan de oostzijde van de Oostertoegang. Met een gedwongen rechtsaf vanaf de Gelderse kade naar de Prins Hendrikkade weren we doorgaand autoverkeer door de Nieuwmarktbuurt/Lastage en wordt de oversteek voor de fiets van Oostertoegang richting de Gelderse kade en andersom sterk versimpeld en verkeersveiliger. Met deze twee circulatiemaatregelen kunnen we een hoogwaardige fietsverbinding realiseren van het oostelijk Pontplein naar het Meester Visserplein. Dit is wenselijk omdat deze fietsroute nu al overbelast is en de druk op deze route naar verwachting toeneemt vanwege de verplaatsing van het IJpleinveer naar het oosten.

Bijkomend voordeel van eenrichtingsverkeer op de Oostertoegang is dat het doorgaand verkeer van de De Ruijtertunnel naar de IJtunnel/Valkenburgerstraat niet meer via de Oostertoegang kan rijden. Dit verkeer moet rijden via de Piet Heinkade en de Kattenburgerstraat. Daarmee neemt de hoeveelheid

verkeer op de Prins Hendrikkade met meer dan 30% af. Dit is momenteel een van de grootste luchtkwaliteitsknelpunten van de stad. Ook ontstaat er dankzij de circulatiemaatregelen en een herinrichting van dit deel van de Prins Hendrikkade ruimte voor een hoogwaardig tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van de straat, een goede doorstroming van de bus en een aantrekkelijke inrichting van de kade.

Als gevolg van circulatiemaatregelen bij de Oostertoegang, ontstaat een toename van verkeer op de Piet Heinkade en de Kattenburgerstraat (+30%). Met een klein aantal zeer beperkte maatregelen kan dit extra verkeer op de Piet Heinkade verwerkt worden. Op de Kattenburgerstraat nemen we maatregelen om de effecten van het extra verkeer op de luchtkwaliteit en het geluid te beperken. We gaan de straat zo inrichten dat deze minder uitnodigt tot te hard rijden. We denken daarbij aan het substantieel opschuiven van de rijbaan weg van de gevels richting het Marineterrein en het verlagen en versmallen van de rijbaan. Bij deze herinrichting zetten we in op het versterken van het groene karakter van de straat. Ook kiezen we voor verbetering van de fiets- en voetpaden, onder andere door het aanleggen van een tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde, aansluitend op het eerder genoemde toekomstige tweerichtingenfietspad langs de Prins Hendrikkade. Hiermee ontstaat een hoogwaardige fietsverbinding helemaal van de Kattenburgerstraat tot voorbij het Centraal Station met aansluiting op de Haarlemmer Houttuinen.

Over deze maatregel en de voorgenomen verkeerscirculatiemaatregelen vindt nog aparte besluitvorming plaats.



Maatregel 16 **Verkeersluwe noordelijke Van Woustraat en een betere OV-bereikbaarheid van de oostelijke Albert Cuyp realiseren** **Nu**

Het meest noordelijke deel van de Van Woustraat is een onaantrekkelijke, onveilige en drukke stadsstraat. De straat heeft een belangrijke netwerkfunctie in het Plusnet Fiets. Om die reden heeft de raad tot een knip in het noordelijk deel van de Van Woustraat besloten. Met een knip voor het autoverkeer in de noordelijke

Van Woustraat neemt het verkeer ter plekke af met ruim 70% (oplopend tot al het verkeer op de knip) en maken we van de Van Woustraat een aantrekkelijke straat waar mensen graag verblijven. Door de tramhaltes op het Westeinde te verplaatsen naar de locatie van de knip (tussen de Stadhouderskade en de Hemonylaan), verbeteren we de OV-bereikbaarheid aan de oostkant van de Albert Cuypmarkt. Een knip in de Van Woustraat leidt naar verwachting tot meer verkeer op de Stadhouderskade en de Amsteldijk (ca. 10 tot 15%). Met verschillende doorstromings- en circulatiemaatregelen verbeteren we de doorstroming op deze wegen, zodat we de negatieve effecten zoveel mogelijk beperken.



► Impresie van de geplande brug over het Westerkanaal naar de Haarlemmer Houttuinen

Maatregel 17

Fietsroute Haarlemmer Houttuinen nog autoluwer **Nu**

Het viaduct over de Haarlemmer Houttuinen maakt plaats voor een gelijkvloerse kruising met de Korte Prinsengracht. Er komt een doorgaande fietsverbinding van Amsterdam Centraal naar stadsdeel West. Hierdoor vermindert het fietsverkeer op de Haarlemmerstraat en de Haarlemmerdijk. De route kan de Haarlemmer Houttuinen veranderen in een autoluwe, verkeersveilige, open en groene woon- en verblijfsruimte. Uit onderzoek is gebleken dat hiervoor nodig is dat de hoeveelheid verkeer op de Haarlemmer Houttuinen afneemt. Bovenop de reeds aangekondigde

plannen gaan we met een beperkt aantal gerichte autocirculatiemaatregelen het doorgaand verkeer op de Haarlemmer Houttuinen weren. Het gaat om eenrichtingsverkeer richting het oosten op de nieuwe brug over de Korte Prinsengracht, eenrichtingsverkeer richting het zuiden op de Westerdokskade en de Westertoegang. Daarmee neemt de hoeveelheid autoverkeer op deze route met bijna 60% af. Dit leidt tot ruimte voor het mengen van auto en OV (waardoor de hoeveelheid asfalt kan worden gehalveerd), een nog aantrekkelijkere fietsroute, veiliger oversteken, meer groen en een autoluwere uitstraling. Met deze maatregelen neemt ook de hoeveelheid autoverkeer op de Marnixstraat Noord substantieel af, met een meer leefbare Marnixstraat en betere doorstroming voor OV als belangrijkste baten. Het doorgaand verkeer zal door deze circulatiemaatregelen gebruik moeten maken van

de centrumring s100 (Westerdoksdiijk, Van Diemenstraat en Houtmankade) waar de hoeveelheid verkeer met circa 40% zal toenemen. Deze toename leidt niet tot een overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit en met een beperkt aantal aanpassingen aan de kruisingen op de centrumring kan dit extra verkeer worden verwerkt. We zetten erop in om de circulatiemaatregelen op de Haarlemmer Houttuinen en de aanpassingen op de centrumring s100 zo snel mogelijk - bij voorkeur al voor de geplande herinrichting van de Haarlemmer Houttuinen - te realiseren. Dit biedt mogelijkheden de maatregelen zo nodig verder te optimaliseren.

Over deze maatregel en de voorgenomen verkeerscirculatiemaatregelen vindt nog aparte besluitvorming plaats.

Maatregel 18

Alle woonstraten tot verblijfsgebieden maken **Nu & **Straks****

Veel woonstraten zijn al als verblijfsgebied ingericht, inclusief een 30 km/uur-zone. Waar dit nog niet het geval is en 50 km/uur nog de norm is, passen we dit bij groot onderhoud aan conform het landelijk beleid Duurzaam Veilig. Dit geldt ook voor die gebieden die al wel 30 km/uur zijn, maar waar de inrichting nog niet is afgestemd op de maximumsnelheid. Waar nodig geven we voorrang aan deze gebieden, ook omdat dit mogelijk sluisverkeer vermindert.

4.2.2 Gedragsmaatregelen

Maatregel 19

Gedragsmaatregelen voor een efficiëntere benutting van het netwerk **Nu**

De Amsterdamse regio heeft een goed netwerk voor OV, auto en fiets, maar er ontstaat een probleem als iedereen tegelijkertijd op weg gaat. We nemen maatregelen om de pieken in de mobiliteit te verkleinen. Een beperkte daling van het aantal verplaatsingen op het drukste moment maakt de stad al veel beter bereikbaar.

Samen met betrokken netwerkorganisaties als ORAM, Breikers en andere publieke partners, zoals de Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Amsterdam, gaan we aan de slag met een samenhangende werkgeversaanpak. We vormen een kopgroep van de twintig grootste werkgevers in de regio, die zich willen inzetten voor verduurzaming van hun mobiliteit. Hierbij betrekken we ook de grote onderwijsinstellingen van Amsterdam. De gemeente neemt als werkgever het voortouw richting het eigen personeel. We delen best practices en ontwikkelen samen slimme mobiliteitsconcepten. Een bredere uitrol van MaaS Zuidas is de eerste daarvan.

Met werkgevers gaan we in gesprek over flexibele mobiliteitsbudgetten, aantrekkelijke e-bikeregelingen en vermindering van het aantal leaseauto's en parkeerplaatsen. Hierbij kijken we of we, mogelijk in een pilot, duurzame mobiliteit kunnen stimuleren via fiscale regelingen. Vanuit Smart Mobility werken we daarnaast aan betere bereikbaarheid voor professionals in maatschappelijke organisaties, zoals medewerkers in het onderwijs en de zorg. Alternatieven voor de eigen auto, zoals e-bikes, worden samen met de sector en werknemers getest tijdens kleinschalige experimenten.

Alternatieven voor de eigen auto, zoals e-bikes, worden samen met de sector en deze professionals getest tijdens kleinschalige experimenten.

Logistiek is cruciaal voor het functioneren van de groeiende stad, maar heeft veel impact op de leefbaarheid.

4.2.3 Maatregelen stadslogistiek

Logistiek is cruciaal voor het functioneren van de groeiende stad, maar heeft veel impact op de leefbaarheid. Ongeveer een op de acht voertuigen binnen de ring A10 is een vrachtwagen of bestelauto. Daarnaast is logistiek verkeer verantwoordelijk voor een groot deel van de uitstoot van stikstofoxide, fijnstof, roet en CO₂. Goederenvervoer heeft bovendien een aanzienlijke impact op de infrastructuur in de stad. Bruggen en kademuren worden extra belast door zwaar verkeer en door opslag van bouwmaterialen op de kades. Dat de logistieke bevoorrading van de stad de gemoederen bezighoudt, bleek ook uit de enorme aandacht die dit onderwerp kreeg in de stadsgesprekken. Amsterdammers ervaren veel overlast van vrachtwagens en bestelauto's in de stad en veel mensen ervaren vrachtwagens als onveilig. Tegelijkertijd kopen we steeds meer online en worden we steeds veeleisender.



Agenda Taxi

De taxi is een belangrijke aanvullende vervoersvorm in de stad. De taxi is vooral een belangrijk alternatief als of waar het OV niet rijdt. Taxi's zorgen in de binnenstad en rond evenementenlocaties op drukke momenten ook voor overlast. Met de voor 2019 geplande Agenda Taxi nemen we daarom maatregelen om de voordelen van taxivervoer te behouden en de overlast zoveel mogelijk te beperken.

Bij alle maatregelen wegen we continu de privileges voor taxi's: hoe zorgen we ervoor dat de taxi een alternatief is voor de auto zonder dat dit tot te veel overlast leidt? Sommige autovrije delen van de stad blijven toegankelijk voor taxi's om mensen van straathoek tot straathoek te brengen. Per locatie wegen we af wat meer voordelen biedt: een autovrij/autoluwe gebied of de doorstroming van de taxi.

We zorgen ervoor dat mensen met een beperking altijd hun bestemming kunnen bereiken, ook

als ze daarbij afhankelijk zijn van vervoer per auto. Onderdeel daarvan is dat het Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV) dicht bij de ingang van een pand kan komen, ook als dat pand zich in een voetgangersgebied bevindt.

We doen onderzoek naar de belangrijkste taxiroutes en in-en uitstap locaties in de stad. We maken nieuwe taxistandplaatsbeleid dat zoveel mogelijk aansluit op de belangen van de stad en haar inwoners en bezoekers en de wensen uit de branche. Er zullen een aantal 'klassieke' taxistandplaatsen overblijven bij de stations en een beperkt aantal andere locaties. We willen verder flexibele standplaatsen (pop-up) aanwijzen om mensen gemakkelijk in- en uit te laten stappen. We gaan gebruik maken van intelligente toegangssystemen om het gewenste en noodzakelijke taxivervoer en doelgroepenvervoer in autoluwe en autovrije gebieden te kunnen borgen, zonder de leefbaarheid aan te tasten. Ten slotte willen we een aantal bufferlocaties aanwijzen waar taxi's kunnen wachten op besteld taxiwerk. ■



Agenda Touringcar

Dagelijks rijden er bijna 625 touringcars in stadsdeel Centrum. Het aantal touringcars met bestemming Amsterdam neemt met de groei van het toerisme naar verwachting toe. Touringcars voorzien in een specifieke behoefte voor reizen buiten OV-tijden, groepsuitjes, (internationaal) vervoer en rondritten langs toeristische plekken. Het betreft hier niet alleen toeristen, maar bijvoorbeeld ook schoolklassen en groepsreizen met ouderen. De voor 2019 geplande Agenda Touringcar is gericht op vermindering van de overlast van touringcars. Hoofddoel is een touringcarluwe stad, waarbij touringcars zoveel mogelijk worden opvangen aan de randen van de stad en geconcentreerd op de grote wegen (hoofdroutes). We zorgen voor goede halte mogelijkheden op de hoofdroutes, zodat bestemmingen zo goed mogelijk bereikbaar blijven. De mogelijkheden en de snelheid waarmee dit gebeurt, zijn deels afhankelijk van de ontwikkelingen rond het Actieplan bruggen en kademuren. Het parkeren en bufferen van touringcars vindt meer op afstand plaats. We onderzoeken hoe bestaande parkeer- en bufferlocaties beter benut kunnen worden. ■



Om de stad in de toekomst voldoende te kunnen bevoorraden is het zaak dat stedelijke logistiek schoner, lichter en efficiënter wordt. De ambitie is een uitstootvrij gebied voor bestel- en vrachtwagens binnen de ring A10 in 2025. De uitvoering van deze ambitie is onderdeel van het Actieplan Schone Lucht. Samen met het programma logistiek en de branche wordt gewerkt aan het uitvoeren van deze ambitie.

Gewichtsbepanking van voertuigen is een belangrijk element van het Actieplan bruggen en kademuren. Stedelijke logistiek efficiënter maken is onderdeel van de Agenda Amsterdam Autoluw, omdat logistieke stromen net als andere verkeersstromen gebruikmaken van dezelfde beperkte publieke ruimte. Er is een sterke link met de geplande hubs bij de stad en in de regio. Bij gebiedsontwikkeling dient zich de unieke

kans aan om de logistiek direct goed te regelen en daarvan jaren profijt te hebben, zoals dat in de bestaande stad niet kan. De logistieke stromen worden bij gebiedsontwikkeling integraal onderdeel van het ontwerp.

Vanuit de gemeente is continu gerichte aandacht nodig voor de specifieke dynamiek van de logistieke keten en met kennisinstellingen is een randvoorwaarde om tot gedragen maatregelen te komen. Samen komen we steeds meer te weten over hoe logistiek in de stad functioneert. Dit is hard nodig omdat zowel de ontwikkelingen van vervoersconcepten als de ontwikkelingen op het gebied van data en bestelgedrag bijzonder snel gaan.



Maatregel 20

Maatregelen nemen voor efficiëntere stadslogistiek

Voor stedelijke logistiek nemen we de volgende maatregelen:

A) Doorontwikkeling hubstrategie **Nu**

De groeiende stad krijgt te maken met grotere mobiliteitsstromen, zowel voor goederen als voor personen. Tegelijkertijd vraagt de stedelijke maat van Amsterdam om kleinere, lichtere en efficiënte voertuigen. De komende jaren vraagt dit om logische schakelpunten voor overstap en overslag, in combinatie met voorzieningen zoals

oplaadpunten voor (grote) voertuigen en pick-up-points voor pakketten. Waar logische combinaties mogelijk zijn tussen de overstap van personen en kleinschalige logistiek (pick-up-points) benutten we de kansen. Hubs voor overslag en voor personen liggen niet noodzakelijkerwijs op dezelfde locatie, maar combinaties zijn denkbaar. Ook maken we kleinere eBuurthubs mogelijk. We clusteren vanuit het programma Smart Mobility het aanbod van elektrische deelmobiliteit (fiets, bakfiets, scooter, auto en dergelijke).

Locaties voor hubs

De komende periode bekijken we met de regio welke locaties geschikt zijn voor logistieke hubs en personen hubs, eventueel in het kader van het gebiedsprogramma Samen bouwen aan

bereikbaarheid. Naast het Smart Mobility Lab op het Stadionplein gaat het om de volgende gebieden:

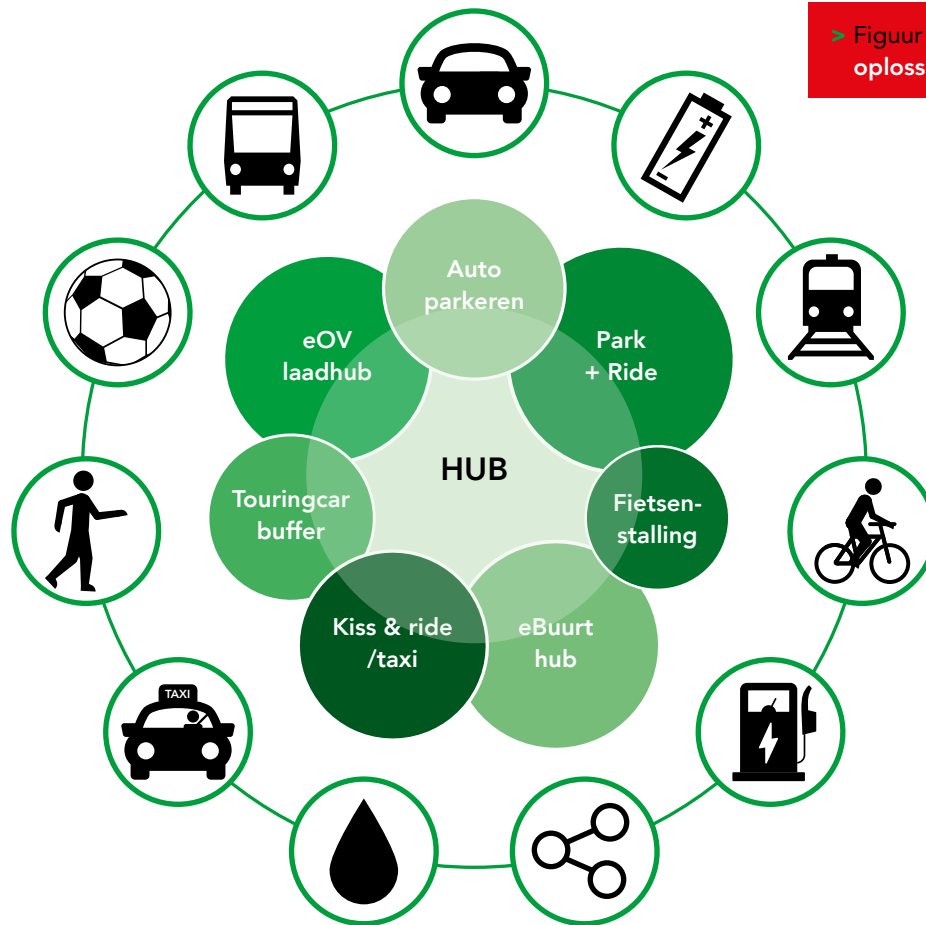
- Langs A10
- Oost: langs A1
- Zuidoost: tussen A2 en spoor Amsterdam-Utrecht
- Zuidwest: langs A4
- West: langs A5
- Noord: langs A7 en A10 bij de afslagen

B) Actualiseren regelgeving

Gewichtsbepanking stilstaand en rijdend materieel **Nu**

Om de bruggen en kademuren zoveel mogelijk te ontlasten en ervoor te zorgen dat het achterstallig onderhoud niet (snel) verder oploopt, is in het Actieplan bruggen en kademuren opgenomen dat

► Figuur 21 De hub als integrale oplossing



we het huidige beleid van de 7,5 ton zone herijken. Uitgangspunten hierbij zijn dat van 7,5 ton tot 45 ton alleen nog een ontheffing wordt uitgegeven in combinatie met een routetoets. Boven de 45 ton worden geen ontheffingen meer verleend. Hierbij vervallen de vrachtroutes waar nu geen ontheffing voor nodig is. Deze komen pas weer beschikbaar als de constructies geschikt zijn voor het beoogde gebruik. We bekijken met de verschillende branches, zoals logistiek en touringcar wat de effecten hiervan zijn.

Daarnaast onderzoeken we vanuit stedelijke logistiek en het programma Bruggen en kademuren maatregelen die de belasting van bruggen en kademuren door stilstaand zwaar materiaal of materieel beperken. Hierbij valt te denken aan bouwkransen of zakken zand die opgeslagen worden op een kade. De ontheffingen die daarvoor moeten worden aangevraagd, zoals de Tijdelijke Verkeersmaatregel en de Objectvergunning, zijn op dit moment niet gewichtsafhankelijk. Daardoor kan schade aan de kade ontstaan of kan een kade zelfs instorten. We bekijken of we deze regelingen wel gewichtsafhankelijk kunnen maken.

Ook bekijken we vanuit het programma Bruggen en kademuren of de 7,5 ton zone de beste manier is om het gewicht van rijdend verkeer te beperken of dat dit anders kan, bijvoorbeeld met een beperking op aslast. Nieuw beleid zal voor een groter geografisch gebied dan alleen stadsdeel Centrum gelden.

Optimalisatie van venstertijden **Nu**

In verschillende gebieden in Amsterdam zijn zogeheten venstertijden ingesteld voor laden en

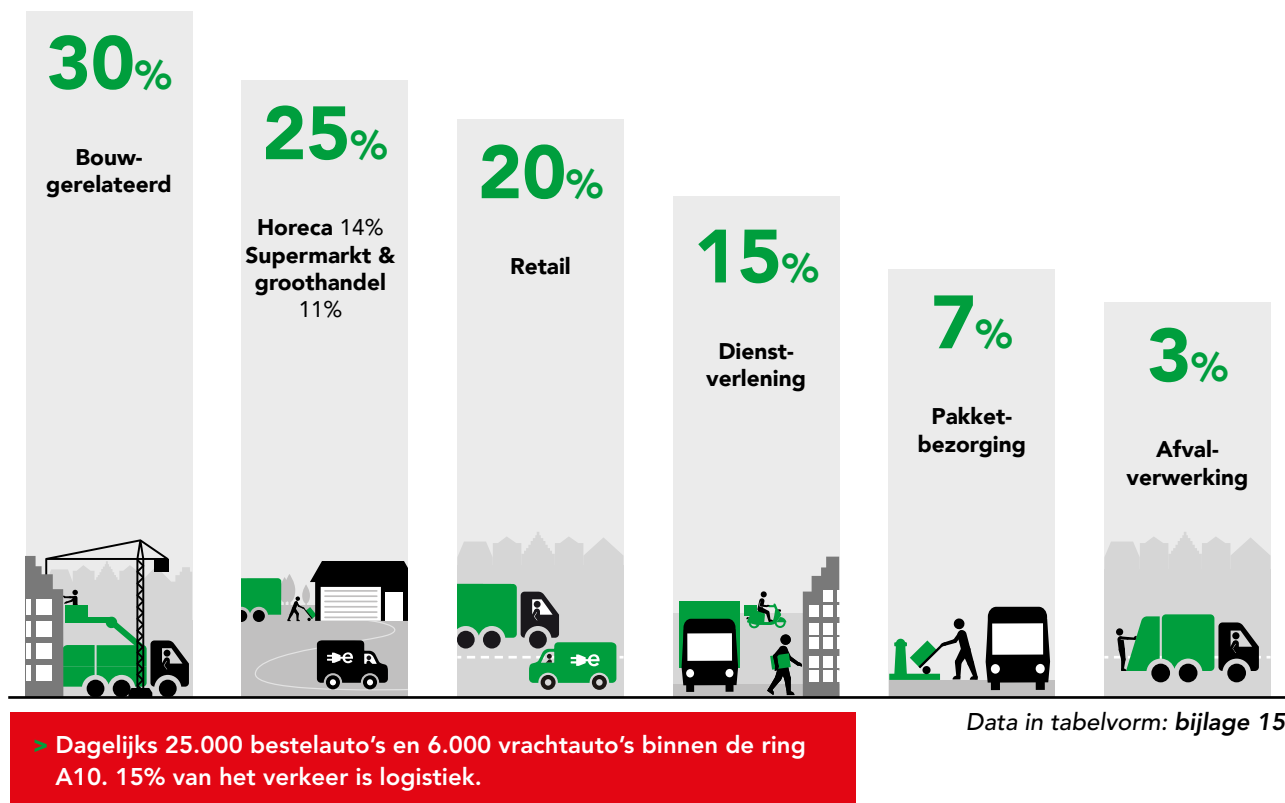
lossen. Venstertijden helpen de bevoorrading van een gebied te reguleren. Vaak gaat het om individuele laad- en losplekken, soms om hele straten. De venstertijden kunnen verschillen per stadsdeel en per gebied, en zijn vaak in de ochtend. Omdat de stad drukker wordt, botsen de venstertijden in toenemende mate met pieken in het verkeer, zoals de ochtendspits voor fietsers. De gemeente bepaalt de venstertijden, terwijl ondernemers in de betreffende gebieden bepalen wanneer ze iets bezorgd willen hebben. Dit is niet efficiënt voor vervoerders, die moeten zorgen dat ze binnen de venstertijden een gebied in rijden en vervolgens moeten wachten tot het moment

waarop een partij de bestelde goederen wil ontvangen. Optimalisering van venstertijden vergt bewustwording van het logistieke proces, een integrale blik op de verkeersstromen in de stad en de bereidheid om bestelgedrag aan te passen. We gaan samen met vervoerders en de winkeliers de gebieden onderzoeken om te komen tot betere venstertijden.

Beleveringskaart ontwikkelen **Nu**

We ontwikkelen een dynamische beleveringskaart voor de stad. Deze kaart geeft een integraal beeld van de toegang voor logistiek tot de stad, en van de ruimte en voorzieningen voor logistiek in de stad. Er

> Figuur 22 Logistiek zorgt ervoor dat de stad blijft functioneren



komt eerst een kaart op basis van de huidige situatie en regelgeving, die vervolgens wordt aangepast aan nieuwe regels en beleid. Daarbij valt te denken aan de zero-emissiezone voor vrachtverkeer die vanaf 2025 geldt, aan laadinfrastructuur of aan hubs in de regio, aan de rand van de stad en in de verschillende buurten. Zo ontstaat er een duidelijk beeld over waar welke voertuigen onder welke voorwaarden (zoals gewicht, tijd) mogen rijden, laden en lossen.

Opschalen maatregelen voor bouwlogistiek Nu

Bouwlogistiek is de grootste logistieke stroom in de stad en heeft ook de meeste impact op de leefbaarheid van de stad. De gemeente speelt een belangrijke rol bij veel bouwprojecten, als vergunningverlener of als opdrachtgever van werken. De afgelopen jaren heeft Amsterdam al verschillende instrumenten ontwikkeld om te sturen op slimme en schone bouwlogistiek. Voorbeelden daarvan zijn bouwlogistieke gunningscriteria bij aanbestedingen

en het stimuleren van bouwlogistiek over water. We werken samen met Waternet, Port of Amsterdam, TNO, aannemers en watertransporteurs in het project Amsterdam Vaart!, waarin bouwprojecten over het water worden bevoorrad. Amsterdam Vaart! wordt uitgebreid naar de regio. Daarnaast maken we ons sterk voor een bredere toepassing van bouwlogistieke gunningscriteria. Ook zijn we in gesprek met gebieden in ontwikkeling over het gebruik van multimodale bouw hubs. Na de bouw fase kunnen die worden gebruikt om bijvoorbeeld afval over water af te voeren. In bredere zin onderzoeken we samen met het programma Varen en de logistieke branche wat de mogelijkheden zijn om meer goederen over het water in plaats van over de weg te vervoeren.

C) Gebiedsgerichte maatregelen**Aanpak logistieke hotspots** Nu

Op sommige locaties, zoals de Ferdinand Bolstraat, is de druk op de openbare ruimte onaanvaardbaar groot. Dit heeft meerdere oorzaken, en oplossingen zijn altijd maatwerk. We helpen stadsdelen met kennis en expertise, zodat ze met de lokale stakeholders tot oplossingen kunnen komen in verschillende gebieden waar zich problemen rondom logistiek voordoen.

Meer multifunctionele servicestroken waar geladen en gelost kan worden Nu & Straks

Door een deel van de openbare ruimte in te richten voor flexibel gebruik, bijvoorbeeld voor logistiek of touringcars, ontstaat er meer ruimte om snel te laden en te lossen. We onderzoeken hoe we oneigenlijk

gebruik van deze plekken kunnen tegengaan. Hierbij wordt rekening gehouden met prikkels voor schone en stille voertuigen. We hebben specifieke aandacht voor serviceverkeer dat bijvoorbeeld apparatuur op locatie nodig heeft. We inventariseren welke problemen (en oplossingen) daar nu voor zijn.

D) Experimenten

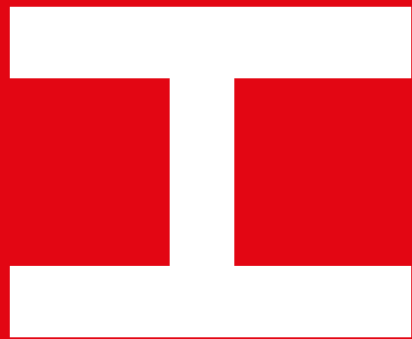
Experimenten horecabevoorrading **Nu**

Na bouwlogistiek is horeca de tweede stroom qua omvang en impact. Uit recent onderzoek van de Hogeschool van Amsterdam blijkt dat de regio afstevent op een verkeersinfarct als de beleving van horeca niet efficiënter wordt. Het bestelgedrag van horecagelegenheden is daar een belangrijke sleutel voor. Geen gebied is hetzelfde en daarom is maatwerk nodig. We beginnen met gebieden waar veel overlast is, zoals de Ferdinand Bolstraat, en gebieden waar grote infrastructurele werken zijn, zoals bij de Raadhuisstraat. Samen met de branche en de Hogeschool van Amsterdam onderzoeken we hoe de horeca slimmer en efficiënter kan worden beleverd, bijvoorbeeld door te bundelen aan de rand van een gebied of door verschillende leveranciers samen te laten werken in het logistieke proces.

Experimenteren met LEVV (licht-elektrische vrachtvoertuig) **Nu**

We gaan samen met de branche en kennisinstellingen experimenteren met LEVV's. LEVV's kunnen maximaal 10-15% van de bestelautorritten vervangen. Dit vormt een goede oplossing voor de slotkilometer. <





Ruimte maken door minder autoparkeren

Ongeveer 11%¹ van de Amsterdamse openbare ruimte wordt in beslag genomen door geparkeerde auto's. In een stad die drukker wordt, wringt dat steeds meer. Auto's staan het grootste deel van de dag stil. Ruim 40% van de auto's van bewoners komt op een willekeurige dag niet van zijn plek.



1 Bron: Amsterdamse Thermometer van de Openbare Ruimte 2019

► Haarlemmerplein
toen en nu



We kunnen de ruimte veel beter gebruiken. We nemen maatregelen om de vraag naar parkeerplaatsen af te laten nemen. Dit biedt de mogelijkheid om t/m 2025 10.000 parkeerplaatsen weg te halen. We bieden meer parkeren op afstand aan (in garages en bij P+R's) en maken deelmobiliteit aantrekkelijker. Zo creëren we meer ruimte voor een prettige en leefbare omgeving.

5.1 Ambitie voor Later (2040)

Meer dan vijftig jaar geleden stonden de Nieuwmarkt en het Haarlemmerplein vol met geparkeerde auto's. Dat is nu bijna niet meer voor te stellen. Zo is het in 2040 waarschijnlijk ook onvoorstelbaar dat er ooit zoveel auto's als nu in de openbare ruimte hebben gestaan. In de binnenstad nemen auto's nu nog schaarse ruimte in, langs kades en op de grachten. Ook in stadsstraten staan vaak nog aan beide zijden auto's geparkeerd. Tegelijkertijd leidt gebrek aan ruimte tot onveilige situaties of slechte toegankelijkheid. In veel (smalle) woonstraten is de auto beeldbepalend en leidt deze tot ruimtegebrek op de stoep. We nemen nu maatregelen om ervoor te zorgen dat deze gebieden in 2040 veel ruimer aanvoelen. Parkeren gebeurt meer uit het zicht, onder de grond of op afstand. Door het brede vervoersaanbod is het voor veel stedelingen mogelijk zonder auto in de stad te wonen of de auto slechts sporadisch te gebruiken. Op afstand parkeren is dan wel

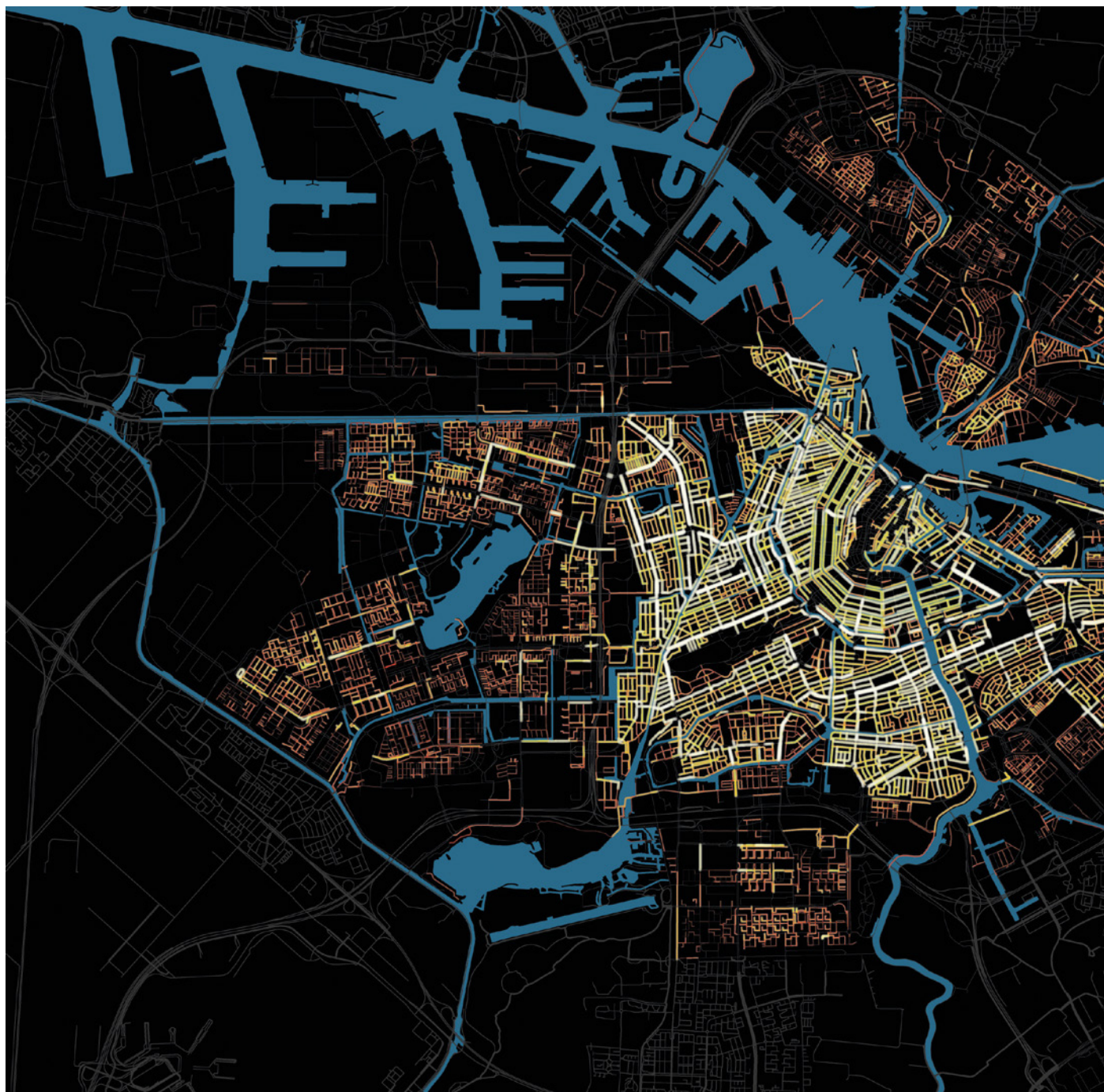
zo handig. Voor mensen die niet zonder auto kunnen, zoals mensen met een fysieke beperking, is in de stad nu juist voldoende ruimte om de auto te parkeren.

We gaan aan de slag met deze ambities. Hierbij werken we niet toe naar een vast eindbeeld. We kijken telkens of het weghalen van parkeerplaatsen daadwerkelijk ruimte oplevert, en we monitoren de effecten. Parkeerplaatsen worden altijd pas weggehaald als dit daadwerkelijk baten in de openbare ruimte oplevert. Per project wordt dit afgewogen. We geven sturing aan de opgave voor de periode t/m 2025 door de volgende ambities vast te leggen bij het opheffen van parkeerplaatsen:

- **Een parkeerluw stadshart** (tussen Singel en Oudeschans). De druk op het stadshart is hoog. Ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en laden en lossen is hier hard nodig.
- **Op weg naar parkeervrije stadsstraten.** In stadsstraten is het zoeken naar de balans tussen verblijven en verplaatsen. Hoe minder objecten, hoe

beter de balans. Parkeerplaatsen weghalen zorgt voor meer doorloopruimte en verblijfsruimte. Meer laad- en losvoorzieningen en fietsparkeervakken zijn nadrukkelijk wel mogelijk, omdat deze flexibel zijn in gebruik.

- **Op weg naar parkeervrije smalle kades in de stad** (tot 7 meter breed). Vanwege de beperkte ruimte op deze kades is het weghalen van parkeerplaatsen vaak een goede maatregel om de situatie voor voetgangers en fietsers te verbeteren. We pakken deze ambitie stapsgewijs aan omdat het weghalen van alle parkeerplaatsen langs de smalle kades een grote impact zal hebben op de omliggende buurten.
- **Verminderen parkeerplaatsen langs grachten en kades.** Langs grachten en waterpartijen in het Unesco-gebied vervangen we schuinparkeren door langsparkeren. We creëren parkeervrije rakken waar dit voor meer ruimte en een fraaier straatbeeld zorgt.
- **Parkeerluwe woonbuurten.** Doel is meer ruimte voor groen, spelen en andere (buurt)voorzieningen te maken.





► **Figuur 24** Voor verschillende voorzieningen is gekeken waar behoefte is aan ruimte. Hoe hoger de druk op de openbare ruimte, hoe lichter een straat is weergegeven. De kaart geeft een indicatie van de druk op de openbare ruimte en daarmee de urgentie voor autoluw. Gekeken is naar ruimte voor: voetgangers, fietsers, fietsparkeren, openbaar vervoer, toegankelijke haltes, doorstroming auto, voorzieningen (zoals vuilcontainers), spelen, smalle grachten, ruimtelijke kwaliteit, bomen en rainproofmaatregelen. In deze kaart zijn alleen straten weergegeven waar autoparkeerplaatsen aanwezig zijn en het opheffen kan bijdragen aan het maken van ruimte voor andere functies.

5.2 Maatregelen die we **Nu** nemen (t/m 2022) en voorbereiden voor **Straks** (t/m 2025)

5.2.1 Maatregelen autoparkeren

Stap voor stap en met oog voor de verschillende belangen in de buurten halen we parkeerplaatsen weg. We nemen maatregelen om te voorkomen dat er grote parkeerproblemen ontstaan en bieden alternatieven voor autobezitters om op een andere locatie te parkeren. Op voorhand is het moeilijk te zeggen waar precies parkeerplaatsen worden opgeheven. De in de vorige paragraaf genoemde gebieden vormen een richtlijn. De uiteindelijke locaties zijn echter ook afhankelijk van andere factoren, zoals de programmering van herinrichtingsprojecten in de stad. De snelheid waarmee ambities worden ingevuld, is afhankelijk van het succes van de doorgevoerde maatregelen. Als een garage niet of minder snel benut kan worden voor vergunninghouders, betekent dit dat er alternatieven moeten komen of dat we projecten moeten herprioriteren.

Maatregel 21 Minder auto's op straat

A) Bewoners stimuleren om meer inpandig te parkeren **Nu**

Op dit moment stelt de gemeente ruim 4100 parkeerplaatsen in garages beschikbaar aan vergunninghouders (deels in commerciële, deels in gemeentelijke garages). Niet alle garages worden al optimaal gebruikt. We nemen maatregelen om dit te verbeteren, onder andere door de uitnodigingsgebieden voor de garages te evalueren en de bekendheid van de maatregel te vergroten.

B) Optimaal benutten van de bestaande parkeercapaciteit in garages **Nu & Straks**

Naast inhuur van onbenutte parkeercapaciteit zijn we constant op zoek naar kansen om parkeercapaciteit in het centrumgebied te verwerven. Eigendom kan in een aantal gevallen meerwaarde hebben ten opzichte van een inhuurconstructie. Op korte termijn zetten we in op aankoop van garage Centrum. Door de onbenutte capaciteit in deze garage te gebruiken voor vergunninghouders creëren we direct ruimte in het westelijk stadshart om parkeerplaatsen op te heffen. Daarnaast onderzoeken we of we het aandeel vergunninghouders in onze eigen garages kunnen verhogen.

Maatregel 22**Minder nieuwe parkeervergunningen (Nu, maatregel gestart medio 2019)**

Het aantal parkeervergunningen in de stad neemt af. De vergunningenplafonds (het maximaal aantal uit te geven parkeervergunningen per gebied) zijn in heel de stad verlaagd tot het aantal parkeervergunningen dat op 1 juli 2019 is uitgegeven. Dit doen we om een toename van het aantal parkeervergunningen te voorkomen. Daarnaast worden de vergunningenplafonds in die gebieden waar de openbare ruimte schaars is, geleidelijk verlaagd met in beginsel gelijke halfjaarlijkse stappen. Bestaande parkeervergunningen worden niet ingetrokken, maar we laten de wachtlijst voor een parkeervergunning langzaam oplopen. Tot en met 2025 leidt dit tot 9500 minder parkeervergunningen in de stad en de ruimte om 7000 parkeerplaatsen weg te halen. De komende jaren worden de effecten van deze maatregel gemonitord, zodat vraag en aanbod in balans blijven. Op basis van een evaluatie in 2020 bepalen we of aanpassing van de maatregel wenselijk is en breed gedragen wordt. Ook bekijken we of het nodig is de grenzen van vergunninggebieden aan te passen.

**Maatregel 23**
Uitvoeringsbudget kleinschalige en/of tijdelijke maatregelen (Nu)

Tijdens de stadsdeelgesprekken hebben we veel goede, kleinschalige lokale ideeën gehoord om woonbuurten leefbaarder te maken. Dit varieert van meer fietsparkeren tot het plaatsen van moestuinbakken, en van eBuurthubs tot extra ontmoetingsruimte. Nu de vraag naar autoparkeerplaatsen afneemt, ontstaat

er ruimte voor dit soort invullingen. Bij herinrichtingen wordt de vrijgekomen ruimte herverdeeld, in overleg met bewoners en ondernemers. Ook buurten waar herinrichting nog op zich laat wachten, willen we op korte termijn laten profiteren van de autoluwe stad. Er komt budget voor kleinschalige tijdelijke (tot 5 jaar) of semipermanente (>5 jaar) maatregelen in woonbuurten. Hierbij werken we samen met de gebiedsteams. De mogelijkheden zijn divers: bijvoorbeeld een zandbak in plaats van een parkeervak, tijdelijke groene parklets (een tijdelijke groenvoorziening op een parkeerplaats), een rijtje fietsenrekken of picknicktafels.



Maatregel 24 Eenduidige parkeerregels **Nu**

De afgelopen decennia zijn veel maatregelen genomen om parkeeroverlast in de stad terug te dringen. Het vele maatwerk heeft ertoe geleid dat er veel verschillende maatregelen zijn, voor verschillende doelgroepen. Het parkeerbeleid in de stad is daarmee niet altijd even overzichtelijk. We bekijken welke maatregelen aangepast kunnen worden om het parkeerbeleid te vereenvoudigen, en komen in 2020 met een voorstel.

Maatregel 25 Een visie en beleid op LEV's opstellen **Nu**

Bewoners en bedrijven verplaatsen zich steeds vaker met Light Electric Vehicles (LEV's). Dit zijn kleine, lichte elektrische voertuigen, zoals brom- en snorfietzen, brommobielen (zoals Biro's) en bakfietsen. Zowel voor personenvervoer als voor logistiek kunnen deze voertuigen zorgen voor minder ruimtegebruik. Met de opkomst van deze voertuigen staan we voor de opgave om duidelijkheid te geven over hoe we er als stad mee om willen gaan. Hoewel LEV's schoner en efficiënter zijn dan auto's, nemen ze nog steeds veel ruimte in. Ze vragen ook om een andere manier van ordenen van de ruimte. We komen in 2020 met een visie op rijdende en stilstaande LEV's.

5.2.2 Maatregelen deelmobiliteit en P+R

Maatregel 26 Beter en aantrekkelijker aanbod van deellauto's realiseren **Nu**

We zetten in op het verlagen van de tarieven voor deellauto's en stimuleren een stadsbreed aanbod van deellauto's. Zo worden deze auto's voor meer mensen een aantrekkelijk alternatief. Daarnaast komen er eBuurthubs in verschillende wijken om lokaal het gebruik van elektrische deelmodaliteiten te promoten. Voor deelmobiliteit zetten we in op de volgende acties:

A) Lagere tarieven voor deellauto **Nu**

De kosten van een deellauto worden vaak genoemd als reden om niet over te stappen. We willen met aanbieders afspraken maken over lagere leges- en vergunningstarieven, op voorwaarde dat zij de besparing als korting doorrekenen aan hun klanten.

B) Uitbreiden deelauto's in de hele stad (zoals Zuidoost, Nieuw-West en Noord)

Nu, Straks & Later

Als het netwerk van deelauto's in de hele stad wordt uitgebreid, wordt de deelauto voor meer autobezitters een interessant alternatief. Dit geldt zeker voor gebieden waar nog weinig deelauto's staan, wat voor autobezitters vaak een obstakel vormt om voor autodelen te kiezen. In overleg met aanbieders bespreken we wat er nodig is om het aanbod in deze gebieden uit te breiden.

C) Eén loket voor autodeelinitiatieven Nu

Amsterdammers nemen geregeld zelf het initiatief voor meer duurzame mobiliteit in hun buurt. Ze kijken daarbij vaker naar particulier autodelen: samen met burens, vrienden of via een platform een auto delen om kosten en ruimte te besparen. Het is niet altijd duidelijk wat hier precies bij komt kijken. Ook voor verenigingen van eigenaars (VVE's) of voor woningcorporaties is het niet altijd duidelijk hoe persoonlijke parkeerplaatsen kunnen worden vervangen door gedeelde plekken. Amsterdam zet een loket op waar dergelijke initiatiefnemers terecht kunnen met vragen, voor hulp en (start-)subsidies.



Maatregel 27 P+R beter benutten en uitbreiden

In 1996 is het eerste transferium geopend bij de Amsterdam Arena. Inmiddels zijn er 4.400 P+R plekken beschikbaar en is het aantal gebruikers flink gegroeid. Jaarlijks wordt ongeveer 550.000 keer gebruik gemaakt van een P+R door meer dan 1 miljoen mensen. Het P+R concept is in 2012 aangepast. Sindsdien is het parkeertarief € 1 per 24 uur bij alle P+R locaties (inrijden na 10 uur).

Monitoren effecten van autodelen

Autodelen heeft een positief imago. Tegelijkertijd bestaat de kans dat met autodelen het aantal autoritten in de stad juist toeneemt. Met een monitoringprogramma gaan we bijhouden welke effecten maatregelen in de stad hebben, zodat tijdig kan worden bijgestuurd. ■

Amsterdammers nemen geregeld zelf het initiatief voor meer duurzame mobiliteit in hun buurt. Ze kijken daarbij vaker naar particulier autodelen.

De meeste P+R's staan in de weekenden en op feestdagen vol, maar nog nooit waren alle P+R's tegelijkertijd vol. P+R's worden vooral gebruikt door bezoekers van Amsterdam, die daarmee wel voor extra verkeersdruk op de Ring A10 zorgen. 's Nachts en door de week zijn er nog veel P+R-plekken beschikbaar. P+R heeft een bescheiden effect op de verkeers- en parkeerdruk in het centrumgebied: 0,1% minder verkeer en 1-2% lagere parkeerdruk, maar in bepaalde buurten kan het wel een verschil maken.

We streven naar een effectievere benutting van de kostbare P+R-ruimte rondom OV-knooppunten. We zoeken naar een optimale benutting 24 uur per dag, zeven dagen in de week, met een maximaal effect op de parkeerdruk in het centrum en de verkeersdruk in Amsterdam en de regio. Er moet een aantrekkelijk en samenhangend regionaal P+R aanbod komen. We willen meerdere doelgroepen gebruik laten maken van de P+R's, gaan onderzoeken welk aanbod daarbij past en wat het effect is op de bezetting van de P+R's en op de parkeerdruk in het centrumgebied.

Hoewel we bezoekers vooral willen verleiden om dicht bij hun woning over te stappen op het OV, zoeken we wel naar uitbreiding van de P+R-plekken in en rondom Amsterdam. Hiermee spelen we in op de toekomst waar in de binnenstad steeds minder ruimte zal zijn voor voertuigen met groot ruimtebeslag. We nemen de volgende maatregelen:

A) Uitrollen regionaal P+R-beleid **Nu & Straks**

Voor een goede bereikbaarheid in de regio Amsterdam is het gunstig als er meer mogelijkheden zijn om van de auto over te stappen op een ander vervoermiddel (meer ketenverplaatsingen). P+R voor een (vroeg) overstap van auto naar trein of bus hoort daarbij. Daarom streven we naar een sterker P+R-netwerk in de regio. We gaan samen met de regio bestaande plekken beter benutten en waar nodig het aantal plekken uitbreiden. Ook streven we samen met de regionale partners naar een samenhangend en eenduidig P+R-concept. Dit helpt om de snelwegen in de regio te ontlasten. We werken toe naar een systeem met een logische tariefopbouw (verder van de stad, lager tarief).

Uit recent onderzoek in opdracht van de provincie Noord-Holland, het Rijk en de regiogemeenten (programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid), blijkt dat de ruim 50 P+R's in de regio rond Amsterdam bij trein- en busstations (ca. 12.000 plekken) doorgaans druk gebruikt worden. Ongeveer de helft van de parkeerders gebruikt P+R met overstap naar trein of bus en een andere eindbestemming. De overige parkeerders hebben hun eindbestemming ter plekke en maken bij hun reis geen gebruik van het openbaar vervoer.

B) Van P+R naar een multifunctioneel overstappunt: vergunninghouders uit het centrumgebied op P+R **Nu**

We creëren de mogelijkheid voor vergunninghouders om op de P+R te parkeren. We gaan experimenteren met een korting op het vergunningentarief, die oploopt naarmate er vaker op een P+R wordt geparkeerd. Daarnaast kijken we of er andere doelgroepen in aanmerking kunnen komen. Met GVB maken we afspraken over voordelig openbaar vervoer tussen de woning en de P+R. Om meerdere doelgroepen te bereiken passen we de informatievoorziening over P+R aan.

We gaan experimenteren met het aanbieden van deelauto's op P+R's voor reizen de stad uit. Nieuwe doelgroepen en andere vormen van vervoer maken van de P+R een multifunctioneel overstappunt: een hub, voor zowel stad-in (bezoekers) als stad-uit (bewoners). Toeristen, dagjesmensen, uitgaanspubliek, werkforenzen en bedrijfsbezoekers kunnen nog steeds terecht op een Amsterdamse P+R. Zij betalen op termijn een in stappen verhoogd tarief in een logische regionale tariefopbouw.

C) Uitbreiden P+R

Uitbreiden bestaande locaties **Straks**

We creëren extra plekken op bestaande locaties. De bestaande en succesvolle P+R Noord (nu 442 plekken) bij station Noord van de Noord/Zuidlijn krijgt er zo'n 700 plekken bij in een parkeergebouw. Op de korte termijn wordt de toenemende drukte op deze P+R verlicht door slecht benutte

parkeerplekken in de dichtbij gelegen Bomengarage (Judoornlaan) in te zetten.

Bij P+R Zeeburg (600 auto- en 20 touringcarplekken) is vergroten ook een mogelijkheid, maar deze P+R verhuist vanwege de gebiedsontwikkeling op Zeeburgereiland eerst naar een parkeergebouw op een nieuwe locatie dicht bij de A10, achter het tankstation in de Bedrijvenstrook. In 2020 wordt een deel van de plekken daar al naartoe verplaatst op een tijdelijk terrein. Daarna wordt op basis van het gebruik verdere uitbreiding overwogen.

Nieuwe P+R-locaties **Straks**

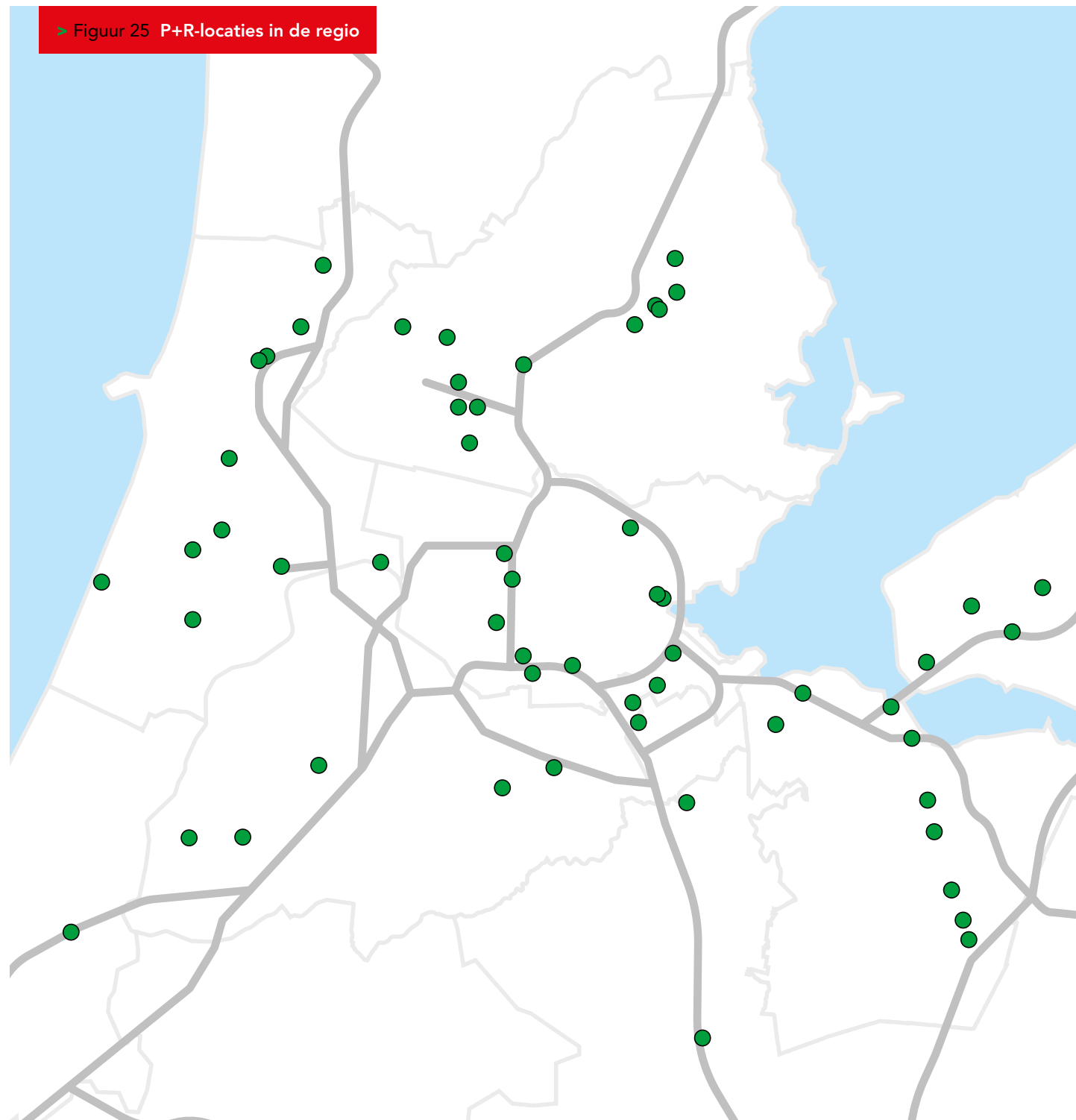
We zoeken nieuwe locaties voor P+R in de stad. Locaties die in aanmerking komen, zijn onder meer Gaasperplas langs de A9 bij het metrostation (tot 2014 fungeerde dit al als P+R), in de buurt van het Coenplein bij de A8/A10 (snelle busverbinding) en langs Anderlechtlaan/Oude Haagseweg bij de A4 (snelle busverbinding en in toekomst mogelijk metro). Ook kijken we, in het kader geplande werkzaamheden aan de A10 Zuid, naar mogelijk interessante locaties in de regio, zoals nabij Schiphol, Breukelen en Badhoevedorp.

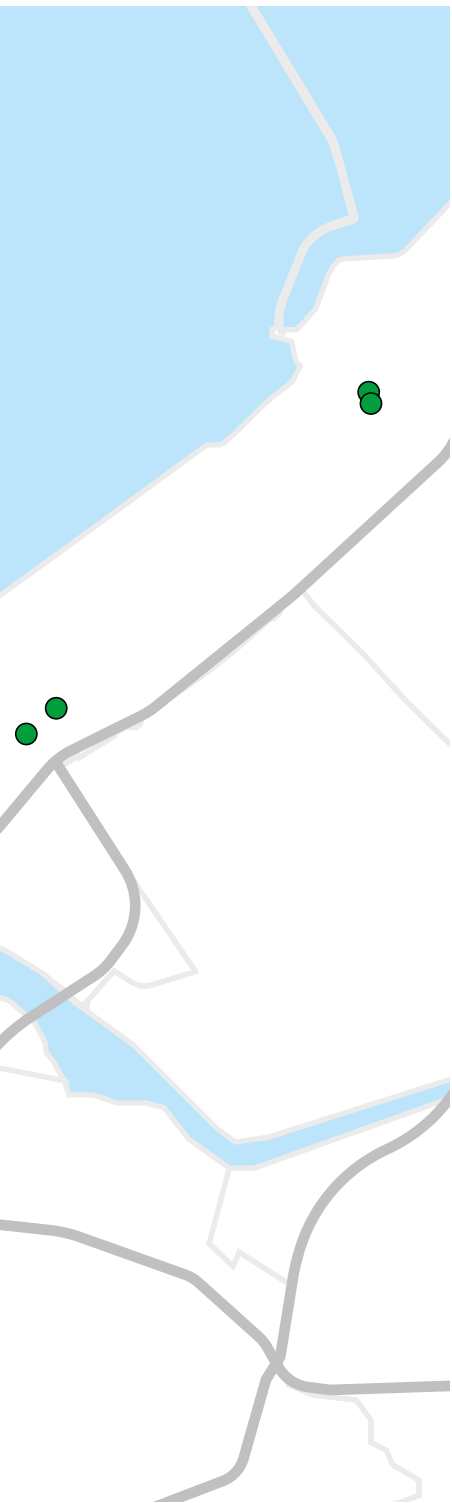
D) Onderzoek naar uitbreiden P+R-kortingsgebied

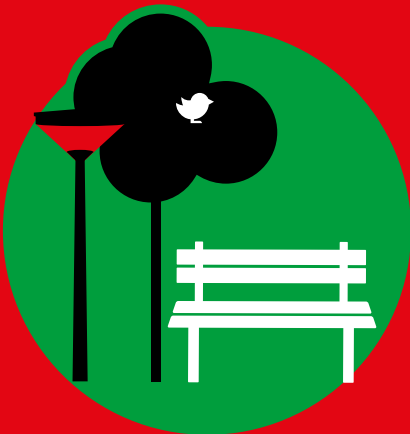
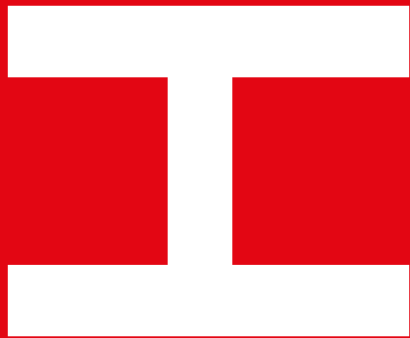
Nu

Het P+R-kortingsgebied wordt beperkt uitgebreid, gericht op de drukste gebieden van de stad. De P+R is bedoeld om de drukste gebieden van Amsterdam te ontlasten, niet om meer forenzenverkeer met de auto naar Amsterdam te faciliteren. Als het kortingsgebied te dicht bij de P+R komt te liggen, bestaat de kans dat de P+R een garage voor nabijgelegen bedrijven wordt. Dit risico zullen we afwegen bij de uitbreiding van het gebied. <

► Figuur 25 P+R-locaties in de regio







Prettige openbare ruimte

De wijze waarop we als stad de openbare ruimte indelen, zegt alles over wat we als stad belangrijk vinden. In een leefbare en toegankelijke stad staat een prettige leefomgeving op één. De openbare ruimte passen we daarop aan. De maatregelen in de voorgaande hoofdstukken dragen bij aan actieve verplaatsingen en verkleining van de footprint van de auto in ruimtegebruik, uitstoot en geluid. Hierdoor kunnen we de openbare ruimte anders inrichten. Hoe we dat doen, verschilt per gebied.



In dit hoofdstuk zetten we de uitgangspunten voor de verschillende gebieden op een rij. Het is een uitsnede van het boekje 'Inrichtingsprincipes voor een autoluwe stad' dat is opgesteld ten behoeve van de Agenda Amsterdam Autoluw. De inrichtingsprincipes geven de mogelijkheden om in projecten samen met bewoners en ondernemers tot een goede inrichting te komen.

6.1 Stadshart

In het stadshart is de ruimte beperkt en de druk op de openbare ruimte zeer hoog. Verbetering van de leefbaarheid en toegankelijkheid is hier de grootste opgave. We geven prioriteit aan verblijfsruimte en actieve verplaatsingen.



Uitgangspunten

- Rijdende en geparkeerde auto's maken ruimte voor voetgangers, fietsers en verblijfsfuncties.
- Doorstroming van het OV en fiets blijft gewaarborgd en wordt waar mogelijk verbeterd.
- Er komt meer ruimte voor laden/lossen en parkeren van fietsen, scooters, kleine elektrische voertuigen en deelmobiliteit. Hiermee worden de stoepen beter toegankelijk.

Dit doen we door:

- Parkeren op straat gefaseerd op te heffen. In het stadshart is de ambitie om straten waar mogelijk parkeervrij te maken;
- Straten te herinrichten met 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.



6.2 Grachtengordel

De grachtengordel is Unesco Werelderfgoed. We gaan zorgvuldig om met dit gebied. De opgave is om op de grachten de toegankelijkheid te verbeteren en de esthetische waarde ervan te vergroten. Tegelijkertijd speelt hier de problematiek van kwetsbare kades en bruggen. Voor de straten zonder gracht in dit gebied gelden uitgangspunten van paragraaf 6.3.

Uitgangspunten

- De grachten dienen goed en toegankelijk te zijn, ook voor mensen met een beperking en ouders met kinderwagens. Daarom krijgt voldoende, veilige en obstakelvrije voetgangersruimte prioriteit.
- Er komt meer ruimte voor laden en lossen en voor het parkeren van fietsen, scooters en kleine elektrische voertuigen.
- Deelmobiliteit wordt toegevoegd als alternatief voor autobezit.
- Parkeren maakt gedeeltelijk plaats voor nutsvoorzieningen, waaronder afvalcontainers en elektrische laadpalen.
- De ruimtelijke kwaliteit van de grachten wordt verbeterd door het zicht op het water te herstellen en waar mogelijk de ruimte langs het water vrij 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;
- Omzetting van schuin- naar langsparkeren, gecombineerd met het gespreid opheffen van parkeervakken;
- Zeer smalle kades (tot 7 meter) waar mogelijk parkeervrij te maken bij herprofileringen;
- Doorgaand autoverkeer (waar nodig) te weren, met circulatie-ingrepen of intelligente toegang;
- 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 vrij te laten. Daarmee komt het uitzicht op het water vrij en wordt de verblijfskwaliteit vergroot.



6.3 (Gemengde) woonbuurten

Gemengde woonbuurten zijn de buurten rondom het centrum, die zich de afgelopen vijftien jaar kenmerken door een sterke toestroom van een 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 afwisseling tussen rust en reuring staat soms onder druk door de vestiging van publieksfuncties in woonstraten. De focus ligt in deze gemengde woonbuurten op meer ruimte om prettig te kunnen verblijven, ruimte voor voetgangers en fietsers en het verbeteren van buurtgroen. Maar ook op ruimte voor laden en lossen, om bevoorrading te faciliteren.

De ruimtelijke druk op de (gemengde) woonbuurten neemt in eerste instantie toe, omdat statische functies (parkeren, deelmobiliteit, oplaadvoorzieningen, etc.) gedeeltelijk vanuit de stadsstraten naar de buurten verplaatsen. Op de stadsstraten is deze ruimte het hardst nodig om de toenemende verkeers- en verblijfsdruk op te vangen. Zodra het effect van autoverminderende maatregelen zichtbaar wordt en



De focus ligt in deze gemengde woonbuurten op meer ruimte om prettig te kunnen verblijven, ruimte voor voetgangers en fietsers en het verbeteren van buurtgroen.

de parkeerdruk afneemt, kunnen we op grotere schaal aanpassingen doen in het profiel van woonstraten.

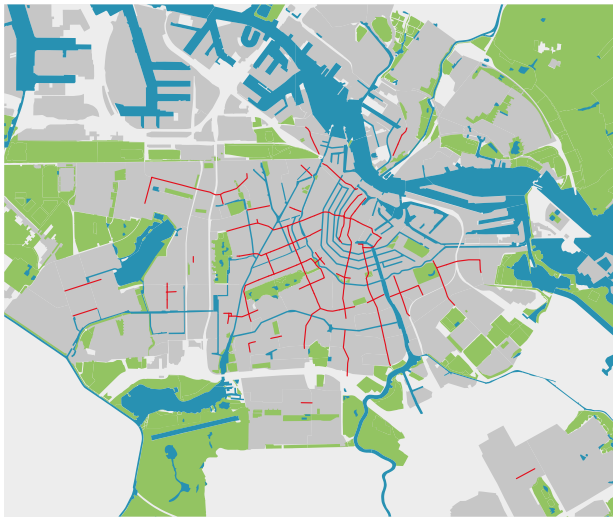
De ambitie voor gemengde woonbuurten en woonbuurten is vrijwel gelijk. Wat sterk zal verschillen, zijn de uiteindelijke maatregelen; de inrichting van vrijgekomen ruimte en de snelheid waarmee veranderingen worden doorgevoerd. De druk is bij gemengde woonbuurten groter, waardoor de noodzaak van meer ruimte zich hier eerder en sterker zal manifesteren. Ook vraagt functiemenging vaak om een andere indeling van de openbare ruimte, bijvoorbeeld om terrassen, logistiek en fietsparkeren voor bezoekers te faciliteren.

Uitgangspunten

- Voetgangers, fietsers en de verblijfsfunctie staan in woonbuurten centraal.
- Wie bij zijn voordeur móet zijn met de auto, kan erbij (Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV), bewoners met een beperking, etc.).
- Er komen bredere stoepen, met ruimte om te verblijven en elkaar te ontmoeten.
- Meer ruimte voor laden/lossen en parkeren van fietsen, scooters en 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 afwisselende en uitdagende speelvoorzieningen met meerwaarde op buurniveau.
- We maken ruimte voor 'goed groen': groen dat voldoende maat heeft, goed ingepast wordt en bijdraagt aan de leefbaarheid, klimaatbestendigheid en biodiversiteit.
- Vermindering van het aantal autoparkeerplaatsen biedt ruimte voor betere nutsvoorzieningen, zoals afvalcontainers, schakelkasten en verdeelstations. Deze zijn onmisbaar voor de leefbaarheid in de buurten.
- Statische functies, zoals fietsparkeren voor omwonenden, worden - voor zover mogelijk - vanuit de stadsstraten opgevangen in de woonbuurten. Bij voorkeur op de koppen van de straten.

Dat doen we door:

- Parkeerplekken op te heffen met tijdelijke inrichtingsvormen, vooruitlopend op een toekomstige herinrichting;
- Parkeerplaatsen verspreid op te heffen voor deelmobiliteit, fietsparkeren en laden/lossen, waardoor er meer vrije ruimte op de stoep ontstaat;
- Waar mogelijk geconcentreerd parkeerplaatsen op te heffen voor meer ruimte 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 te maken. Delen van de buurt kunnen worden omgevormd tot fiets/voetgangersgebied of voetgangersgebied;
- Op buurniveau de prioriteiten goed op elkaar af te stemmen, zodat aanpassingen in de straat ook op buurniveau 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.



6.4 Stadsstraten

Een stadsstraat is een straat met een belangrijke economisch-maatschappelijke functie op verschillende schaalniveaus. Stadsstraten liggen altijd in intensief bebouwd gebied. Stadsstraten zijn door hun verblijfs- en verkeersfunctie een belangrijke schakel in het netwerk. In de plinten van een stadsstraat zijn tal van voorzieningen en op straat is het relatief druk. Stadsstraten zijn doorgaans lange(re) straten, zoals de Kinkerstraat in West, de Linnaeusstraat in Oost, de Ferdinand Bolstraat in Zuid en de Nieuwezijds Voorburgwal in Centrum.

In veel stadsstraten is de ruimte voor voetgangers en fietsers te beperkt, als gevolg van de stapeling van functies. Door laden en lossen, fietsparkeren en obstakels nemen de doorloopruimte en de toegankelijkheid verder af. In de stadsstraten maken we daarom ruimte voor voetgangers, fietsers en OV. Stadsstraten worden zoveel mogelijk vrijgemaakt van autoparkeren.



Stadsstraten hebben een verblijfs- én een verkeersfunctie(s) en zijn daarmee een belangrijke schakel in het netwerk.

De verblijfskwaliteit wordt verbeterd door de stadsstraten hoogwaardig in te richten. Waar mogelijk voegen we groen toe, waarbij ontbrekende schakels in de hoofdbomenstructuur worden hersteld. Daarmee versterken we de groenstructuur.

Stadsstraten functioneren als minihub voor aanliggende buurten; pakketjes worden hier bezorgd en door bewoners afgehaald.

Uitgangspunten

- Prioriteit voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en verblijfsfuncties.
- Autoverkeer blijft welkom. We onderzoeken per situatie of vermindering van autoverkeer meerwaarde heeft om bijvoorbeeld verkeer te mengen.
- Ruimte voor laden/lossen en fietsparkeren in 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 ook hoofdroute zijn (Plusnet Auto of S-route, zie 6.5), is voorlopig de functie voor het autoverkeer zwaarwegend.

Dit doen we door:

- Stadsstraten parkeervrij te maken bij herinrichtingen, als die ruimte nodig is voor andere functies (groen, voetgangers, openbaar vervoer, fietsers, etc.);
- Waar mogelijk modaliteiten te mengen (fiets/auto of auto/tram) en de snelheid te verlagen (30 km/uur);
- De beschikbare ruimte flexibel in te richten (bijvoorbeeld de combinatie fietsparkeren/ laden en lossen);
- In nieuwe profielen meer ruimte te maken voor voetgangers;
- Logistiek beter te faciliteren, met goede laad/losvoorzieningen;
- De verblijfskwaliteit te verhogen door mooie materialen te gebruiken en groen toe te voegen;
- Statische functies zoveel mogelijk te verplaatsen naar de zijstraten of de achterliggende buurten.



6.5 Hoofdroutes auto

Autoluw is geen kwestie van simpelweg al het autoverkeer uit de stad weren. We verminderen het autoverkeer zorgvuldig en geleidelijk. Elke stap is erop gericht om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen. In eerste instantie weren we doorgaand verkeer zoveel mogelijk van de kleinere wegen. Dit betekent dat het autoverkeer meer wordt geconcentreerd op de hoofdroutes (Plusnet Auto en S-routes). Hier dient een goede doorstroming van het verkeer te zijn. Deze aanpak, in 2018 vastgelegd in het beleidskader Verkeersnetten, zetten we voort.

Op korte termijn wordt het autoverkeer op de hoofdwegen drukker, omdat we autoverkeer van de stadsstraten weggeleiden. Op de hoofdwegen in het centrumgebied, waaronder de S100, ligt een grotere opgave om de leefbaarheid voor omwonenden te garanderen.

Indien nodig nemen we passende maatregelen om eventuele effecten op de leefbaarheid te voorkomen of te verzachten. Belangrijke maatregelen op hoofdroutes



We verminderen het autoverkeer zorgvuldig en geleidelijk. Elke stap is erop gericht om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen.

zijn afstemming van de verkeerslichtenregelingen op de belangrijkste verkeersstromen. Doorstromend verkeer is beter voor de luchtkwaliteit dan files. Hierbij zullen we vaak moeilijke keuzes moeten maken: het is niet altijd mogelijk om én de doorstroming én de mogelijkheid van oversteken én de prioriteit voor OV te behouden.

In een later stadium kijken we of het autoverkeer kan worden verminderd met gerichte maatregelen of zelfs helemaal kan worden omgeleid. Dit kan plaatselijk leiden tot een flinke verbetering van de leefbaarheid en oversteekbaarheid, waardoor mogelijk meer gebieden verblijfsgebieden kunnen worden. Hiervoor is het nodig dat de totale instroom van het autoverkeer vermindert en dat er afspraken zijn over benutting van andere hoofdwegen.

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 verzachtende maatregelen om te waarborgen dat de leefbaarheid en toegankelijkheid (o.a. luchtkwaliteit, oversteekbaarheid) rond deze routes niet achteruit gaat als autoverkeer naar de hoofdroutes wordt verplaatst.
- Op termijn komt er op hoofdroutes meer ruimte voor fietsers, voetgangers, verblijfskwaliteit en logistiek.
- Bij hoofdroutes die ook stadsstraat zijn (zie 6.4), 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 waarborgen;
- Waar mogelijk en waar nodig parkeerplaatsen weg te halen om de doorstroming te verbeteren of voorzieningen in te passen;
- 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;
- Halteerplekken voor touringcars op de hoofdwegen toe te voegen.



6.6 De nieuwe stad (stedelijke ontwikkelgebieden)

In de nieuwe stad is de menselijke maat leidend. De nieuwe bewoners kiezen bewust voor een autoluwe wijk. Met stedelijke ontwikkelgebieden als Haven-Stad en IJburg-2 wordt een nieuw type stad toegevoegd, gericht op actieve verplaatsingen. Op straat zijn nauwelijks geparkeerde auto's zichtbaar. De openbare ruimte biedt veel ruimte voor lopen en fietsen, groen en ruimte voor ontmoeten, spelen en ontspannen. Op de verschillende hubs is er een interessant aanbod aan gedeelde mobiliteit.

In de nieuwe stad is goed openbaar vervoer, dat aansluit op de belangrijke bestemmingen en overstappunten in de stad. De ruimte voor privéauto's is hier zeer schaars. Parkeren op afstand in P+R's is voor bewoners daarom een logische keuze. Ook de logistiek is zoveel mogelijk georganiseerd via hubs, zodat waar mogelijk kleinschalig elektrisch vervoer de wijken ingaat. We benutten zoveel mogelijk het potentieel van bulkvervoer over water.



Uitgangspunten

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

Dat doen we door:

- Inrichting gericht op een mooie openbare ruimte om te kunnen ontspannen, recreëren;
- Weinig geparkeerde privéauto's op straat;
- Hubs met onder andere deelmobiliteit, om de noodzaak voor autobezit te verkleinen.

Met stedelijke ontwikkelgebieden als Haven-Stad en IJburg-2 wordt een nieuw type stad toegevoegd, gericht op actieve verplaatsingen.



6.7 Werkgebieden

Amsterdam kent binnen en buiten de ring A10 verschillende bedrijven- en kantorenterreinen. Hier is niet alleen de bedrijfsmatige/logistieke functie van belang, maar ook de pendel van personen die er werken. Daar waar de monofunctionele werkgebieden transformeren naar gemengde woon- en werkgebieden is de opgave extra complex. Hier bouwen we een nieuwe, autoluwe stad, terwijl de bestaande stad moet blijven functioneren. Ook hier geldt dat we streven naar een leefbare en toegankelijke stad. Vanaf het begin hebben we hier daarom een goede mix van schone en actieve mobiliteit beschikbaar en is het ruimtegebruik van de auto geminimaliseerd.

Niet alle bedrijventerreinen transformeren naar gemengde woon- en werkgebieden. Voor die bedrijventerreinen blijft goede bereikbaarheid per (vracht)auto van belang. In de Bedrijvenstrategie 2020-2030 (volgt eind 2019) wordt uitgewerkt om welke terreinen het gaat. <



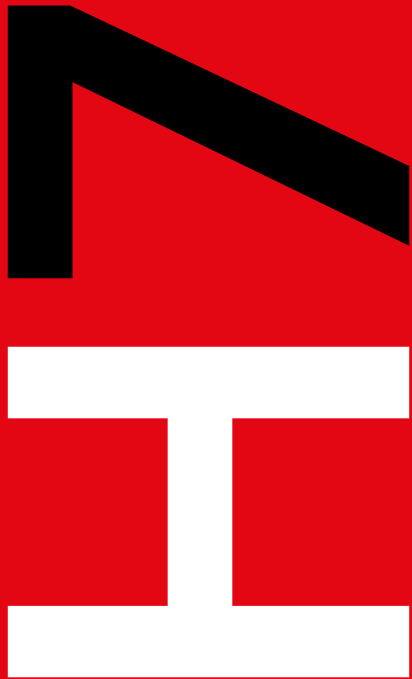
Uitgangspunten

- 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 transformeert op termijn naar gemengde woon/werkgebieden. De inrichting van de openbare ruimte en de bereikbaarheid moeten daarop aansluiten.

Dat doen we door:

- De autobereikbaarheid van werkgebieden te 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 oplossingen voor de laatste kilometers, zoals deelfietsen bij metrostations om werkgebieden beter te ontsluiten;
- Bij herinrichtingen te vergroenen, om de kwaliteit, biodiversiteit en klimaatbestendigheid van werkgebieden te verbeteren.





Organisatie, communicatie en financiën

7.1 Organisatie van de uitvoering van de Agenda Amsterdam Autoluw

De Agenda Amsterdam Autoluw vormt de start van een ambitieus programma om meer ruimte te creëren voor een leefbare en toegankelijke stad. Pilots, projecten en onderzoeken zetten we uit via het lopende programma Programmatische Uitvoering Maatregelen Autoluw (PUMA), of we brengen ze onder in de lijnorganisatie of bij andere lopende thematische programma's, zoals het Meerjarenplan Fiets en het programma Taxi. Parallel aan het opstellen van de agenda zijn we gestart met de invoering van een aantal in het coalitieakkoord aangekondigde maatregelen. Zo zijn de parkeertarieven voor bezoekers verhoogd en zijn we gestart met het opheffen van parkeerplekken op straat.

Samenwerking en tempo

Het succes van de Agenda Amsterdam Autoluw staat of valt of met samenwerking en het juiste tempo. Het gesprek met de stad heeft de agenda het fundament gegeven om verder op te bouwen. Drie groepen belanghebbenden zijn hierbij van belang: (1) bewoners en bedrijven van Amsterdam, (2) overheden en overheidsorganisaties, en (3) de interne organisatie van de gemeente.

Bewoners en bedrijven

De samenwerking met de bewoners en bedrijven van Amsterdam is van groot belang. Uit de vele suggesties die gedaan zijn tijdens het gesprek met de stad, komt een grote betrokkenheid naar voren. Deze betrokkenheid willen we vasthouden in participatietrajecten, bijvoorbeeld bij de herinrichting van straten en bij lokale initiatieven. De stadsdelen hebben een belangrijke verbindende rol bij deze trajecten en bij de uitvoering van maatregelen.

Deze samenwerking geldt uiteraard ook voor de mobiliteitsexperts, vervoerders en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven. 'Zij zijn graag bereid om mee te denken en kunnen dan ook een meer actieve rol spelen bij het bereiken van de doelstellingen' (zie bijlage A, Het gesprek met de stad). In het gesprek hebben zij aangegeven dat 'er aandacht nodig is voor de wijze waarop en het tempo waarin we een autoluwe stad bereiken'. Mede hierom hebben we de maatregelen ingedeeld in **Nu**, **Straks** en **Later**. Niet alles kan tegelijkertijd, maar we houden oog voor kansen om zaken te versnellen. We zijn realistisch als maatregelen

pas later kunnen. Dit houdt de agenda flexibel, waardoor we kunnen bijsturen op basis van draagvlak, onderzoeksresultaten, pilotuitkomsten en politieke koerswijzigingen. Onder andere in samenwerking met Amsterdam Bereikbaar zorgen we voor een geregelde afstemming met de vertegenwoordigers door een Kopgroep mobiliteitsexperts samen te stellen.

Overheden

Daarnaast is in het gesprek met de stad benadrukt dat samenwerking tussen de verschillende overheden vooral in de regio belangrijk is. 'Mobiliteit stopt immers niet

bij de gemeentegrenzen. Autoluwe maatregelen en het stimuleren van mobiliteitsverandering vergen dus afstemming over gemeentegrenzen heen. Dat geldt ook voor het zien en grijpen van samenwerkingskansen, en voorkomen dat de maatregel van de ene gemeente tot problemen leidt in de andere gemeente.' (zie bijlage A, Het gesprek met de stad).

Gemeente

Er gebeurt bijzonder veel in de stad. Met verschillende (mobiliteits)programma's werken we aan de stad van morgen. Dit doen we onder andere met de programma's Luchtkwaliteit, Smart Mobility, Fiets, Varen, Stedelijke Logistiek en het Actieplan bruggen en kademuren. Samen met de Vervoerregio werken we onder andere aan de Investeringsagenda Mobiliteit, de Ontwikkelstrategie Stedelijk OV 2020-2030, het Regionaal OV Toekomstbeeld en het regionale fietsnetwerk. Al deze ontwikkelingen zijn van invloed op de mobiliteit en de openbare ruimte in de stad en de regio. We bezien de verschillende maatregelen daarom in samenhang en stemmen de uitvoering ervan goed op elkaar af.

Programmatische aanpak

We gaan door met de programmatische werkwijze waarmee de afgelopen jaren veel succes is geboekt. Het programmatische team PUMA speelt een centrale rol bij de uitvoering van de Agenda Amsterdam Autoluwe. Dit programmatische team kan snel inspelen op de actualiteit en heeft de volgende kerntaken:

1. Het programmatische team is verantwoordelijk voor de uitvoering van verschillende maatregelen, bijvoorbeeld voor het uitvoeren en evalueren van de pilot Weesperstraat (maatregel 13) of voor afspraken met de Top 20 grootste werkgevers over hun bijdrage aan een leefbare stad (maatregel 19).
2. Het programmatische team faciliteert projecten waar nodig door het leveren van coördinatie, advies, capaciteit of in bepaalde gevallen – indien nodig – een financiële bijdrage.

Deze aanpak geldt nadrukkelijk niet alleen voor het gebied binnen de Ring A10 ten zuiden van het IJ, maar juist ook voor de stadsdelen Noord, Zuidoost en Nieuw West. Ook daar zien we kansen om de openbare ruimte te verbeteren. Vanwege de specifieke opgaven werken we samen met de stadsdelen aan een passende aanpak.

3. Het programmatische team speelt een verbindende rol met partners die mede-eigenaar en financier zijn van de opgave, maar ook tussen de lijnafdelingen en de betrokken diensten en stadsdelen onderling.
4. Het programmatische team zorgt voor behoud van overzicht en samenhang via coördinatie in de besluitvorming en informatievoorziening over de autoluwe aanpak.
5. Het programmatische team rapporteert aan het bestuur over de doelstellingen en de voortgang van de uitvoering. ■

7.2 Communicatie

Meer lucht, meer ruimte en een bereikbare stad. Ruimte voor voetgangers, fietsers en spelende kinderen.

Verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte en meer groen. Maar wat betekent het voor bewoners, ondernemers en bezoekers?

De 27 maatregelen uit de Agenda komen deels voort uit de intensieve gesprekken die we hebben gevoerd met de stad, experts, en de regio. En ook na vaststelling van de Agenda blijven we bij de concrete uitwerking van projecten met veel verschillende mensen in gesprek. De manier waarop, de middelen waarmee en de mate van invloed zullen per maatregel verschillen. Het gesprek zal in welke vorm het dan ook worden gevoerd, bijdragen aan het draagvlak voor de maatregelen en daarmee aan het behalen van de doelstellingen van deze Agenda.

De maatregelen in deze Agenda zijn erop gericht om Amsterdammers, ondernemers en bezoekers van de stad steeds vaker te laten kiezen voor andere duurzamere alternatieven dan de auto. Met de strategie van faciliteren, stimuleren en reguleren maken we het uiteindelijk voor iedereen mogelijk om over te stappen op duurzame mobiliteit. Belangrijk is dat mensen die zich zorgen maken, zich gehoord voelen en (h)erkenning ervaren, en dat mensen die de urgentie herkennen er ook vól voor mogen gaan. We kiezen niet voor een stadsbrede oproep of zichtbaarheid, maar kiezen voor de gerichte communicatie per maatregel, naar de deelgroepen en beslistmomenten van de verschillende maatregelen. We nemen mensen mee in onze afwegingen en dilemma's. We presenteren niet alleen de uitkomst, maar maken ze deelgenoot van de weg er naartoe. Dat vergroot het begrip voor onze aanpak en de keuze die we maken. We laten Amsterdammers en derden aan het woord die bijdragen aan de transitie naar meer lucht, meer ruimte en een bereikbare stad.

► Gesprek met de stad in stadsdeel Zuidoost



7.3 Financiering van de Agenda Amsterdam Autoluw

De Agenda Amsterdam Autoluw omvat een groot aantal maatregelen en kan resulteren in een investeringsprogramma waar op termijn een orde van grootte van € 500 - € 700 miljoen mee gemoeid is. Dit betreft nieuwe maatregelen, maar ook deels lopend werk en genomen investeringsbeslissingen waarvoor al middelen beschikbaar zijn. Het gaat hierbij onder andere om middelen in het kader van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit/Autoluw, het Meerjarenplan Fiets en de Investeringsagenda Mobiliteit (Vervoerregio Amsterdam). Daar bovenop is er in het Stedelijk Mobiliteitsfonds voor de periode 2020-2023 een reservering van circa € 40 miljoen opgenomen om te kunnen starten met de uitrol van de kortetermijnmaatregelen (**Nu**) en om te starten met onderzoeken en voorbereidingen voor middellange- en langetermijnmaatregelen (**Straks** en **Later**).

De uitvoering van de maatregelen in de Agenda Amsterdam Autoluw kan grote financiële consequenties hebben, waarvoor besluitvorming separaat aan college of gemeenteraad wordt voorgelegd. De investeringsopgave richt zich op het uitvoeren van pilots, het starten van planvorming voor nieuwe projecten, het stimuleren van lopende initiatieven, zoals de werkgeversaanpak, en de uitrol van de eerste OV-maatregelen. Belangrijk is dat we naast de investeringen middelen reserveren voor de dekking van de handhavingskosten, kosten voor beheer en onderhoud en gemeentelijke exploitatiekosten (zoals P+R). Ook een eventuele derving van parkeeropbrengsten of korting voor autodelers kunnen als structurele kosten worden gezien. De financiële samenwerkingsafspraken van het college schrijven namelijk voor dat dekking gezocht moet worden binnen het bestaande budget van het begrotingsprogramma (2. Verkeer, Vervoer en Waterstaat). Per maatregel zal bij de voor te



leggen uitvoeringsbesluiten bekeken worden hoe we in de dekking van structurele lasten kunnen voorzien. Om op de lange termijn de leefbaarheids- en toegankelijkheidsambities te kunnen realiseren in combinatie met de groeiende stad is er een schielsprong nodig in het openbaar vervoer en een nieuwe visie op de functie van de ring A10. Bij het OV gaat het dan om nieuwe metroverbindingen, HOV-verbindingen (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) naar de regio en andere regionale schakels. Deze kosten zitten in ieder geval niet in het eerdergenoemde bedrag. Amsterdam kan deze investeringen ook niet alleen dragen. Naast de parkeerinkomsten van bewoners en bezoekers (die in het Stedelijk Mobiliteitsfonds terecht komen) kijken we hierbij nadrukkelijk ook naar externe bronnen, zoals Publiek-Private samenwerking, de Vervoerregio Amsterdam, het Rijk en mogelijk ook EU-subsidies. Ook kijken we bij maatregelen die bijdragen aan gebiedsontwikkeling naar de grondexploitatie/ Vereveningsfonds.

Evaluatie en monitoring

Monitoring maakt integraal onderdeel uit van het uitvoeringsprogramma Autoluw. In het kader van de parkeermaatregelen houden we het aantal opgeheven parkeerplaatsen en de verlaging van het vergunningenplafond bij. Ook kijken we wat er gebeurt met de vervoerskeuze van Amsterdammers en bezoekers en de autokilometers in de stad, waarbij we streven naar een afname van het autogebruik. We houden daarnaast bij hoe de vrijgekomen ruimte wordt ingevuld. Bij de uitvoering van de maatregelen voeren we projectevaluaties uit om erachter te komen of de beoogde effecten daadwerkelijk optreden en of er geen ongewenste bijeffecten zijn. Op basis hiervan kunnen we de maatregelen in de agenda eventueel bijstellen. We rapporteren jaarlijks over de voortgang van de uitvoering.

We doen nog veel meer in de stad

De Agenda Amsterdam Autoluw staat niet op zichzelf. Met de volgende gerelateerde programma's maken we Amsterdam klaar voor de toekomst. Voor al deze programma's is ruimte nodig.

- Met de Metropool Regio Amsterdam (MRA) en het Rijk werken we aan het programma **Samen Bouwen aan Bereikbaarheid**, met als doel om een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat te behouden.
- De komende jaren staat de uitvoering van veel werkzaamheden aan de infrastructuur op de agenda. Met het **programma Amsterdam Bereikbaar** zet Amsterdam zich samen met de regionale wegbeheerders in om knelpunten in uitvoering te voorkomen en extra maatregelen te nemen, om de bereikbaarheid zo goed mogelijk te houden.
- In het **Actieplan Schone Lucht** nemen we maatregelen die de luchtkwaliteit in de stad verbeteren. De belangrijkste ambitie is dat per 2030 alle mobiliteit volledig uitstootvrij is in de stad.
- Het **programma Amsterdam Klimaatneutraal** is erop gericht de CO₂-uitstoot in de stad terug te dringen. We willen dat de uitstoot in 2050 95% lager is dan in 1990. Mobiliteit is een belangrijke pijler om deze ambitie te realiseren.
- Met het **programma Smart Mobility** zoeken en

creëren we kansen voor innovatieve mobiliteit.

Ook starten we pilots die bijdragen aan schonere en slimmere mobiliteit. We werken aan de mobiliteitscentrale van de toekomst, die ons in staat stelt drukte te voorspellen en voorkomen.

- Het overkoepelende programma **Stad in Balans 2018-2022** is gericht op een nieuw evenwicht tussen leefbaarheid voor bewoners en gastvrijheid tegenover bezoekers.
- Het **Actieplan bruggen en kademuren** omvat een grootschalige aanpak van bruggen en kademuren om de veiligheid en functionaliteit ervan te waarborgen.
- Het **programma Fiets** zet in op comfortabel doorfietsen, gemakkelijk fietsparkeren en – met Het Nieuwe Fietsen – op innovatie en gedrag. Doel is om wereldfietsstad te blijven voor iedereen die fietst in Amsterdam.
- Met het **programma Verkeersveiligheid** werken we continu aan een verkeersveiliger stad.
- Het **programma Taxi** komt met een agenda voor meer grip op een veranderende taximarkt.
- Het **programma Touringcar** is erop gericht om touringcars goed in te passen in de stad en overlast terug te dringen.
- Het **programma Varen** stelt regels over het gebruik van het water en de afmeerlocaties in de stad. ◀

Bijlage 1

Nu = t/m 2022

Straks = t/m 2025

Later = t/m 2040

Maatregelen- overzicht

Nr.		Maatregel	Toelichting	Termijn	Pagina
H3 Meer schone en actieve verplaatsingen					
1.		Spoorboekloos reizen invoeren in het stedelijk OV (FrequentNet)	We verhogen de frequentie op een aantal OV-lijnen. Bij gebleken succes breiden we FrequentNet uit.	Nu , Straks & Later	31
2.		Slimme nieuwe verbindingen toevoegen	We onderzoeken welke slimme nieuwe busverbindingen toegevoegd kunnen worden om reizigersstromen van gebieden buiten de ring A10 en de regio met de Amsterdamse OV-poorten, P+R locaties en hubs te verbinden.	Nu & Straks	32
3.		Ruimte creëren voor OV met betere doorstroming en toegankelijke haltes	We verbeteren de doorstroming voor OV door waar mogelijk vrijliggende bus- en trambanen te realiseren en door de verkeerscirculatie en verkeerslichten aan te passen.	Nu & Straks	33
4.		OV uitbreiden in de avond en nacht: pilot nachtmetro	Met een pilot onderzoeken we de haalbaarheid van het uitbreiden van OV in de nacht. Op de twee drukste trajecten laten we de metro langer rijden in de nachten van vrijdag op zaterdag, en zaterdag op zondag.	Nu	33
5.		OV financieel aantrekkelijker maken			34
	a)	Kids Vrij Amsterdam	Op woensdagmiddag en in het weekend gratis met het OV reizen voor kinderen t/m 11 jaar.	Nu	34
	b)	Combi-tickets voor grote publiekstrekkingen	Samen met de grootste attracties en vervoerders creëren we aantrekkelijke combi-tickets voor toegang en OV.	Nu	34
6.		Probeeraanbod op verandermomenten	We maken een pakket van probeeraanbiedingen gericht op momenten dat het mobiliteitspatroon verandert en veranderende situaties in de stad.	Nu	35
7.		Subsidie en loket kleinschalig buurtvervoer	Loket en opstartsubsidie voor buurtbusinitiatieven.	Nu	35
8.		Voetgangersvoorzieningen verbeteren op basis van het beleidskader Ruimte voor de Voetganger	We borgen bij herinrichtingen de ruimte voor de voetganger door te streven naar een vrije doorloopruimte van zoveel mogelijk 2 meter of meer.	Nu	36

Maatregelenoverzicht

Nr.	Maatregel	Toelichting	Termijn	Pagina
9.	Top 15 van (stads)straten met voetgangersknelpunten aanpakken	In overleg met bewoners en ondernemers doen we kleine ingrepen in de top 15 stadsstraten om obstakels te verminderen en de doorloopruimte voor voetgangers te verbeteren.	Nu	36
10.	Deelfietsen bij metrostations	We gaan deelfietsen bij verschillende metrostations plaatsen, we beginnen bij metrostations met werkgebieden die niet direct naast metrostations liggen.	Nu	37
11.	Notitie Afwegingen bij Amsterdamse fietsstraten, fietspaden & fietsstroken toepassen	Met de notitie als uitgangspunt geven we 30 km/uur straten een voor fietsroutes gewenste inrichting.	Nu	38
H4 Ruimte maken door minder autoritten				
12.	Meer ruimte creëren in (stads)straten voor fietsers en voetgangers	We werken er de komende jaren stapsgewijs aan dat stadsstraten prettig worden om te lopen en te fietsen.	Nu, Straks & Later	42
	a) Meer ruimte in straten waar de intensiteit laag is (< 5.000 motorvoertuigen/etmaal)	In straten met een lage auto-intensiteit nemen we maatregelen om de verblijfsruimte te verbeteren.	Nu	42
	b) Gebiedsgerichte aanpak in straten met een intensiteit van > 5.000 motorvoertuigen/etmaal	We onderzoeken welke haalbare circuliatiemaatregelen ingezet kunnen worden om de verblijfsruimte te verbeteren.	Nu & Straks	42
	c) Onderzoek op hoofdroutes	We kijken welke mogelijkheden er zijn om de hoofdroutes (S-wegen en Plusnet Auto) aantrekkelijker en leefbaarder te maken.	Straks & Later	43
13.	Pilot knip Weesperstraat	We bereiden een pilot voor om in de Weesperstraat voor een aaneengesloten periode (van één of meerdere weken) een knip aan te brengen. Voorafgaand brengen we met een nieuw kentekenonderzoek de huidige verkeersstromen in kaart.	Nu	43
14.	Intelligente toegang invoeren	We gaan op een slimme manier toegang verlenen en verkeersstromen digitaal managen om onnodig (doorgaand) verkeer te weren. Zo wordt verkeer gereguleerd en kunnen bepaalde doelgroepen voor bepaalde locaties op bepaalde tijden toegang krijgen.	Nu	44

Nr.	Maatregel	Toelichting	Termijn	Pagina
15.	Hoogwaardige fietsverbinding oostelijk Pontplein – Meester Visserplein realiseren en herinrichting Kattenburgerstraat	We gaan een hoogwaardige fietsverbinding aanleggen tussen het oostelijk Pontplein en het Meester Visserplein. Om de hiervoor benodigde ruimte te creëren wordt de Oostertoegang eenrichtingsverkeer voor auto's. Doorgaand autoverkeer richting de IJtunnel moet rijden via de Piet Heinkade en de Kattenburgerstraat die, dankzij het herinrichten en verleggen, een stuk leefbaarder wordt.	Nu	46
16.	Verkeersluwe noordelijke Van Woustraat en een betere OV-bereikbaarheid van de oostelijke Albert Cuyp realiseren	We brengen een knip voor autoverkeer aan in de noordelijke Van Woustraat, waarmee een aantrekkelijk straat ontstaat waar mensen graag verblijven. De oostelijke Albert Cuyp wordt beter bereikbaar voor het OV door de tramhaltes te verplaatsen.	Nu	47
17.	Fietsroute Haarlemmer Houttuinen nog autoluw	Er komt een doorgaande fietsverbinding van Amsterdam Centraal naar stadsdeel West. Hierdoor vermindert het fietsverkeer op de Haarlemmerstraat en de Haarlemmerdijk en wordt de Haarlemmer Houttuinen veranderd in een autoluwe, open, aantrekkelijke en groene woon- en verblijfsruimte.	Nu	48
18.	Alle woonstraten tot verblijfsgebieden maken	Bij herinrichting of groot onderhoud aan woonstraten waar 50 km/uur gereden wordt de snelheid en inrichting aangepast naar respectievelijk 30 km/uur en verblijfsgebied.	Nu & Straks	49
19.	Gedragmaatregelen voor een efficiëntere benutting van het netwerk	We ontwikkelen samen met netwerkorganisaties en publieke partners een werkgeversaankpak waarmee we de twintig grootste werkgevers in de regio willen bewegen zich in te zetten voor verduurzaming van hun mobiliteit.	Nu	49
20.	Maatregelen nemen voor efficiëntere stadslogistiek			52
a)	Doorontwikkeling hubstrategie	Ontwikkelen van slimme logistieke schakelpunten, waar mogelijk in combinatie met andere functies.	Nu	52
b)	Actualiseren regelgeving	We actualiseren de regelgeving met betrekking tot logistiek, onder andere door: <ul style="list-style-type: none"> ■ Gewichtsbeperking stilstaand en rijdend materieel ■ Optimalisatie van venstertijden ■ Beleveringskaart ontwikkelen ■ Opschalen maatregelen voor bouwlogistiek 	Nu	52
c)	Gebiedsgerichte maatregelen	We nemen de volgende gebiedsgerichte maatregelen: <ul style="list-style-type: none"> ■ Aanpak logistieke hotspots ■ Meer multifunctionele servicestroken waar geladen en gelost kan worden 	Nu & Straks	54

Maatregelenoverzicht

Nr.	Maatregel	Toelichting	Termijn	Pagina
	d) Experimenten	We voeren de volgende experimenten uit: <ul style="list-style-type: none"> ■ Experimenten horecabevoorrading ■ Experimenteren met LEVV (licht-elektrische vrachtvoertuig) 	Nu	55
H5 Ruimte maken door minder autoparkeren				
21.	Minder auto's op straat			59
	a) Bewoners stimuleren om meer inpandig te parkeren	We nemen maatregelen om bestaande inpandige parkeercapaciteit voor vergunninghouders nog beter te benutten.	Nu	59
	b) Optimaal benutten van de bestaande parkeercapaciteit in garages	We kijken constant naar kansen voor het verwerven van bestaande garages in het centrumgebied.	Nu & Straks	59
22.	Minder nieuwe parkeervergunningen	We verminderen het aantal uitgegeven parkeervergunningen in de stad door de vergunningenplafonds stapsgewijs te verlagen.	Nu	60
23.	Uitvoeringsbudget kleinschalige en/of tijdelijke maatregelen	We stellen uitvoeringsbudgetten beschikbaar voor buurten die wel willen profiteren van de autoluwe stad, maar nog niet in aanmerking komen voor een herinrichting. Zo kan de ruimte die vrij komt door de afnemende vraag naar autoparkeerplaatsen bijvoorbeeld ten goede komen aan fietsparkeerplekken, groen, extra ontmoetingsruimte, et cetera.	Nu	60
24.	Eenduidige parkeerregels	We werken in 2020 een voorstel uit om meer eenheid te krijgen in het huidige parkeerbeleid.	Nu	61
25.	Een visie en beleid op LEV's opstellen	Light Electric Vehicles (LEV's) zijn in opkomst. Hierdoor staan we voor de opgave duidelijkheid te geven over hoe we er als stad mee om willen gaan.	Nu	61
26.	Beter en aantrekkelijker aanbod van deelauto's realiseren			61
	a) Lagere tarieven voor deelauto	We maken met aanbieders afspraken over lagere leges- en vergunningstarieven, op voorwaarde dat zij de besparing als korting doorrekenen aan hun klanten.	Nu	61
	b) Uitbreiden deelauto's in de hele stad (zoals Zuidoost, Nieuw-West en Noord)	In overleg met aanbieders bespreken we wat er nodig is om het aanbod uit te breiden naar gebieden waar nu nog geen aanbod is.	Nu, Straks & Later	62

Nr.	Maatregel	Toelichting	Termijn	Pagina	
	c)	Eén loket voor autodeelinitiatieven	We richten een loket in waar Amsterdammers terecht kunnen voor vragen, hulp en (start)subsidies voor duurzame autodeelinitiatieven in hun buurt.	Nu	62
27.	P+R beter benutten en uitbreiden				62
	a)	Uitrollen regionaal P+R-beleid	We gaan samen met de regionale partners bestaande plekken beter benutten en waar nodig uitbreiden. We streven naar een samenhangend en eenduidig P+R-concept.	Nu & Straks	63
	b)	Van P+R naar een multifunctioneel overstappunt: vergunninghouders uit het centrumgebied op P+R	We stimuleren vergunninghouders uit het centrumgebied (en eventuele andere doelgroepen) om op de P+R's te parkeren. Hierbij wordt de P+R een multifunctioneel overstappunt voor bewoners en bezoekers waarbij ook ruimte is voor experimenten met deelmobiliteit.	Nu	63
	c)	Uitbreiden P+R	We breiden de P+R-capaciteit in Amsterdam uit, we zetten in op: <ul style="list-style-type: none"> ■ Uitbreiden bestaande locaties, zoals P+R Noord ■ Onderzoek nieuwe P+R-locaties, zoals Gaasperplas 	Straks	63
	d)	Onderzoek naar uitbreiden P+R-kortingsgebied	We bekijken welke mogelijkheden er zijn om het huidige P+R-kortingsgebied uit te breiden, zonder het forenzenverkeer naar Amsterdam te faciliteren.	Nu	64

Colofon

Uitgave:

Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte,
23 januari 2020

Tekst en redactie:

Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte

Vormgeving:

DSGN.FRM

Fotografie & afbeeldingen:

Fotobank Amsterdam, Ruimte & Duurzaamheid,
Verkeer & Openbare Ruimte

Meer informatie:

Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte
Postbus 95089 | 1090 HB Amsterdam
telefoon 1402
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.





Amsterdam

N EESTEREN PAVIL

