

3

IN

AMSTERDAM

JUNI 2017

PRO

LEEFBAARHEID - DEEL I

GRESS

Amsterdam in Progress

Amsterdam in Progress is een burgerdenktank die concrete plannen ontwikkelt om balans in de stad te stimuleren.

Veel Amsterdammers hebben last van drukte en toerisme in de stad. De komende jaren zal het nog drukker worden: bijvoorbeeld het aantal passagiers dat Schiphol aandoet, groeit naar verwachting van 60 miljoen in 2015 naar minimaal 110 miljoen in 2050.

De problemen rondom balans, drukte en toerisme in de stad zijn complex en roepen emoties op. Amsterdam heeft grote economische belangen bij toerisme, maar deze staan steeds vaker op gespannen voet met het dagelijks leven van mensen in de stad.

Amsterdam in Progress (AiP) is een groep betrokken Amsterdammers die constructieve oplossingen aandraagt – voor nu en in de toekomst. In aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen van 2018 zal AiP verschillende plannen en oplossingen publiceren, waaronder deze: *Leefbaarheid - deel 1*.

Uitgangspunten zijn telkens:

- *1+1+1* – een balans tussen bewoners, bedrijven en bezoekers, passend bij de menselijke maat van Amsterdam.
- *Flexibel* – de stad verandert snel en dat vraagt om oplossingen die kunnen mee veranderen.
- *Vrijheid & Diversiteit* – kernwaarden van de stad, met alle voor- en nadelen van dien.

Voorafgaand aan de gemeenteraadsverkiezingen toetst AiP de plannen van alle politieke partijen aan de mate waarin balans in Amsterdam wordt gestimuleerd. Ook deze ‘Balanswijzer’ zal door AiP gepubliceerd worden.

3

Wat verstaan we onder leefbaarheid?

Amsterdam is een compacte en levendige stad met onmiskenbare kwaliteiten. Amsterdam is een stad waarin je je makkelijk per fiets en te voet kunt verplaatsen, een stad die liberaal en tolerant is, met een menselijke maat en een unieke balans in de binnenstad tussen bewoners, bedrijven en bezoekers. Het is een diverse stad waar het goed wonen, werken en recreëren is. Het is dan ook niet verwonderlijk dat Amsterdam hoog scoort als leefbare stad volgens het *Quality of Living*-onderzoek van adviesbureau Mercer¹.

Tegelijkertijd staat de leefbaarheid van de stad onder druk. Door de recente toename van bezoekers en bewoners is het in Amsterdam steeds drukker geworden, vooral in de binnenstad. Met name het sterk groeiende aantal toeristen en de bijbehorende bedrijvigheid zorgen voor overlast. Ook de komende jaren zal het aantal bezoekers sterk blijven toenemen, waardoor de binnenstad en aangrenzende buurten minder leefbaar dreigen te worden. Ondanks dat er verschillende ideeën zijn om de overlast tegen te gaan, blijven structurele oplossingen vooralsnog uit. Omdat de stad en zijn leefbaarheid ons dierbaar is, willen wij hierin verandering brengen.

Leefbaarheid is een breed begrip. In dit document richten we ons op de balans tussen het auto-, vracht-, fiets- en voetgangersverkeer, op de interactie met elkaar en met andere gebruikers van de openbare ruimte zoals terrassen, winkeluitstallingen, geparkeerde fietsen en scooters.

De openbare ruimte heeft zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie. De eisen die aan deze twee functies worden gesteld verschillen van elkaar, maar voor beide geldt: veilig, duurzaam en aangenaam. In een compacte en drukke stad zoals Amsterdam is de openbare ruimte relatief schaars en dit

¹ Adviesbureau Mercer beoordeelt jaarlijks 450 steden wereldwijd op 39 leefbaarheidsaspecten, waaronder politieke, sociale en economische factoren.

verhoogt de noodzaak om duidelijke en toekomstgerichte keuzes te maken over de inrichting en het gebruik van die ruimte. Bij die keuzes kijken we ook naar het ruimtebeslag en het economisch belang van de gebruikers.

Onze kijk op leefbaarheid

In onze visie is de voetganger de duurzaamste vorm van vervoer, met het hoogste economisch belang en het kleinste ruimtebeslag. Toch speelt de voetganger vaak een ondergeschikte rol bij stedenbouwkundigen, verkeersdeskundigen en beleidsmakers. Daar willen we verandering in brengen. Daarnaast krijgt ook de fietser, als duurzame en wendbare verkeersdeelnemer, een hoge prioriteit bij ons, zeker omdat Amsterdam als fietsstad van groot belang is voor de leefbaarheid.

Wij zien een stad voor ons waarin auto- en vrachtverkeer minder dominant en bepalend is. Geen autovrije (binnen) stad zoals Florence of Venetië, maar een autoluwe stad waarin de hegemonie van de auto en vrachtwagen is teruggedrongen. Belangrijk hierbij zijn de opkomst van de zelfrijdende auto, de elektrische auto en het autodelen, en de afname van autobezit waardoor meer ruimte beschikbaar komt voor voetgangers en fietsers maar ook voor groen en voor verblijfplekken. Ingrijpen in het auto- en vrachtverkeer stelt duidelijke eisen aan het verbeteren van het openbaar vervoer en het vervoer over het water. In dit document gaan we daar beperkt op in.

Om te voorkomen dat Amsterdam als een soort festivalterrein wordt beheerd, willen we niet inzetten op *crowd management* om de mensenmassa's te reguleren, zoals nu in Dubrovnik gebeurt bij de poorten van de stad. In plaats daarvan willen wij allereerst ingrijpen in de huidige verkeersstromen in de stad. Daarnaast denken wij aan inzetten op gedragsbeïnvloeding, door middel van communicatiecampagnes, de inrichting van slimme *shared spaces*, markeringen en zichtlijnen die de stromen voetgangers en fietsers beïnvloeden.

Uiteindelijk moet de stad een plek zijn waar zowel bewoners, bezoekers als bedrijven hun activiteiten in balans met elkaar kunnen ontplooiën. Een plek die ontmoetingen bevordert en verkeersstromen in goede banen leidt. Het is een stad die verrassend en uitdagend is; waar het soms schuurt, maar waarin men vooral veilig, duurzaam en aangenaam met elkaar kan verblijven. Een stad waarin de menselijke maat en leefbaarheid hoog in het vaandel staan.

Vanuit de zojuist beschreven visie stellen wij verschillende doelen om de leefbaarheid van de stad te kunnen blijven waarborgen. In wat hierna volgt, bieden we oplossingen voor de doelen ‘*Creëer meer ruimte voor voetgangers en fietsers*’ en ‘*Verbeter de doorstroom en veiligheid van het verkeer*’. In de komende maanden worden andere doelen met betrekking tot leefbaarheid behandeld.

CREËER MEER RUIMTE VOOR VOETGANGERS EN FIETSERS

Uitdaging: overvolle voetgangersgebieden

Als de voetganger en de fietser de hoogste prioriteit in de stad genieten, dan is het essentieel om meer ruimte voor beide gebruikers te scheppen binnen de schaarse ruimte in de (binnen)stad. Door het grote aantal gebruikers zijn de vele voetgangersgebieden in de binnenstad en aangrenzende buurten vaak overvol. En met het sterk stijgende aantal toeristen die de stad zullen bezoeken, wordt deze situatie in de toekomst alleen maar nijpender. Wat is het probleem? De doorstroom voor voetgangers wordt vaak bemoeilijkt doordat voetgangersgebieden te smal zijn of geblokkeerd worden door terrassen, winkeluitstallingen, geparkeerde fietsen, fietstaxi's en ladend en lossend goederenvervoer. Dit leidt tot irritaties en onveilige situaties, onder andere doordat voetgangers moeten uitwijken naar de rijbaan. Tegelijkertijd

hebben fietsers vaak onvoldoende mogelijkheden om hun fiets ergens anders te parkeren dan in de voetgangersgebieden.

De doorstroom wordt eveneens bemoeilijkt door grote groepen bezoekers. Met name in de binnenstad zorgen grote gidsgeleide groepen voor opstoppingen en komt de veiligheid in het gedrang door *overcrowding*. Om deze overlast te beperken, heeft de gemeente onlangs een convenant gesloten met touroperators over groeps grootte en -gedrag in het Wallengebied. Dit is een stap in de goede richting, maar deze afspraken zijn ons inziens te beperkt en moeilijk uitvoerbaar.

Oplossingen

De voetganger verdient meer ruimte. Verbreed waar nodig de voetgangersgebieden en zorg ervoor dat terrassen en winkeluitstallingen de voetgangersgebieden niet blokkeren. Hef waar nodig terrassen op of verklein deze en handhaaf het verbod op het blokkeren van voetgangersgebieden door terrassen, winkeluitstallingen en reclame.

Om meer ruimte voor de voetganger en fietser te creëren, zijn aanzienlijk meer (brom)fietsparkeerplaatsen en -stallingen gewenst, ondergronds en op straatniveau, evenals meer laad- en losplekken voor goederenvervoer. In het verlengde hiervan moeten 'wildgeparkeerde' fietsen, bromfietsen en fietstaxi's worden verwijderd. Voor de inrichting van (brom)fietsparkeerplaatsen en laad- en losplekken moet een substantieel aantal autoparkeerplaatsen in de binnenstad worden opgeheven.

Ook vormen bepaalde typen voetgangers, zoals gidsgeleide groepen, een belemmering voor het gebruik van de openbare ruimte. Grote groepen passen niet in de schaal en fijnmazigheid van Amsterdam en er moeten regels opgesteld worden voor alle grote groepen, zowel binnen- en buitenlandse. Hanteer een menselijke maat: breng de maximale groeps grootte terug naar 15 personen. Marktwerking zorgt er vervolgens voor dat touroperators en organisatoren van busreizen manieren zullen vinden om dit

rendabel te maken. Laat de afspraken gelden voor de hele binnenstad én omliggende gebieden, om verschuiving van de overlast te voorkomen. Zorg ervoor dat dit een verordening wordt, want een convenant is te vrijblijvend en niet te handhaven.

Uitdaging: het verkeer is onvoldoende voetgangervriendelijk

Door het drukke verkeer van auto's, fietsers en OV is de binnenstad vaak onvoldoende voetgangervriendelijk. Daarnaast eisen autoparkeerplaatsen nu veel openbare ruimte op.

Oplossingen

Maak de binnenstad en aangrenzende buurten voetganger- en fietsvriendelijker door herinrichting van de openbare ruimte, waar de auto te gast is of – in bepaalde gebieden of straten – geheel niet is toegestaan. Er is een begin gemaakt om de binnenstad minder aantrekkelijk voor auto's te maken. Zet dit beleid door en hef, om ruimte te creëren, een substantieel aantal autoparkeerplaatsen in de binnenstad op. Dit biedt tevens mogelijkheden om straten en buurten meer divers en aangenamer in te richten, met meer groen en een hogere verblijfskwaliteit.

Richt tegelijkertijd meer P+R-locaties in aan de rand van de stad, het liefst buiten de ring A10, en laat bestaande parkeergarages enkel gebruiken door bewoners. Met het oog op de toekomst, waarin bewoners mogelijk geen eigen auto meer zullen bezitten en gebruik zullen maken van autodelen of zelfrijdende auto's, is het niet praktisch om in te zetten op meer ondergrondse parkeergarages in de binnenstad. Durf ver vooruit te denken!

VERBETER DE DOORSTROOM EN VEILIGHEID VAN HET VERKEER

Uitdaging: druk autoverkeer

In de compacte binnenstad van Amsterdam is de congestie (zeker in de spits) hevig door de hoge concentratie auto's. Uit een kentekenonderzoek van 2016 is gebleken dat slechts 25% van het autoverkeer in de stad ook daadwerkelijk een bestemming heeft in de stad en de andere 75% dus net zo goed om de (binnen)stad heen zou kunnen rijden.

Oplossing

Beperk op middellange termijn de toegang van auto's naar de binnenstad of delen van de binnenstad. Overweeg enkel nog toegang voor bewoners (vergunninghouders en automobilisten met een ontheffing), taxi's, goederenvervoer, dienstverlenend vervoer en nooddiensten die een bestemming hebben in de binnenstad. Overweeg daarnaast een congestieheffing in de spitsperiodes.

Bij een succesvol beleid van het opheffen van autoparkeerplaatsen in combinatie met het inrichten van P+R-locaties aan de rand van de stad, kan de stad autoluwer worden.

Uitdaging: vermaakvervoer

Door de grote toename aan vermaakvervoer – bierfietsen, huurfietsen, fietstaxi's, tuk-tuks, paardenkoetsen, segways, etc. – neemt de doorstroom in de drukke binnenstad nog verder af. Deze voertuigen houden het andere verkeer op, veroorzaken soms onveilige situaties en voegen daarnaast zeer weinig toe aan de kwaliteit van de stad.

Oplossingen

Verbied de bierfiets, want deze is niet alleen traag maar ook onveilig in het verkeer en zorgt voor overlast door lawaaierige, soms dronken, groepen. (De gemeente heeft hiermee een begin gemaakt, maar pas later dit jaar wordt duidelijk of het wordt doorgevoerd.)

Onderzoek wat de toegevoegde waarde is van fietstaxi's, tuk-tuks en paardenkoetsen en aan welke behoefte ze voldoen. Op basis van de uitkomsten hiervan, overweeg om deze verkeersvormen uit het straatbeeld te verwijderen. Ongeacht de uitkomst van het onderzoek, versober het vergunningenbeleid: maximaal aantal voertuigen en vergunninghouders, met een expiratiedatum. Hef ook gemakheidsretributie aangezien het gaat om toeristisch vermaakvervoer. Beperk de groepsgrootte voor huurfietsen tot maximaal 6 personen, zowel geleid als niet geleid. Dit is veiliger voor alle verkeersgebruikers. Spreek de fietsverhuurders en accommodatieverschaffers aan op hun verantwoordelijkheden om de huurders voorafgaand aan de verhuur/gebruik voor te lichten over de verkeersregels en het te hanteren fietsgedrag. Introduceer daarnaast een sober vergunningenbeleid: maximaal aantal huurfietsen en vergunninghouders, met een expiratiedatum.

Uitdaging: drukke, onveilige fietspaden

Naast de voetganger is de fiets een zeer belangrijk vervoermiddel in de stad. Fietspaden zijn vaak overvol door de vele fietsers en snorfietzers. Vooral het aantal snorfietzers is de laatste jaren sterk gestegen: een verdubbeling tussen 2007 en 2014. Daarnaast blijkt uit onderzoek dat het overgrote deel van de snorfietzers harder rijdt dan de toegestane 25 km per uur. Fietspaden hebben onvoldoende doorstroom en zijn onveilig. In de binnenstad hebben toeristen daarnaast regelmatig de neiging om op het fietspad te lopen of stil te staan, omdat ze vaak het onderscheid tussen trottoir en fietspad niet kennen, wat voor de nodige gevaarlijke situaties en ergernissen zorgt.

10 Oplossingen

Verbreed fietspaden waar nodig en leg een aantal hoofdfietsroutes aan met een 'groene golf'. Richt in drukke gebieden meer fietsstraten in, in combinatie met het verminderen van autoverkeer. Zorg, zoals door de minister van verkeer is goedgekeurd, dat snorfietzers naar de rijbaan worden verbannen. Het meest logisch is om deze maatregel voor het gehele gebied binnen de ring A10 te laten gelden, want dat maakt het voorspelbaarder en veiliger voor alle weggebruikers.

Markeer fietspaden en de rijbaan duidelijker, zodat toeristen deze niet langer aanzien voor voetgangersgebied en zet in op gedragsverandering door hen beter te informeren.

Uitdaging: fietsersgedrag

De stress op de fietspaden wordt deels veroorzaakt door het gedrag van de fietsende Amsterdammer zelf. Het fietsgedrag van bewoners is regelmatig ongeduldig en asociaal, zoals het negeren van zebrapaden en stoplichten, het niet voeren van voor- en achterverlichting en het parkeren van fietsen in voetgangersgebieden.

Oplossing

Zet in op gedragsverandering van fietsers door middel van communicatiecampagnes en beboet consequent fietsers die zich niet aan de verkeersregels houden.

Uitdaging: goederenvervoer

In het al zeer drukke verkeer zorgt het goederenvervoer voor extra congestie door een trage, logge verkeersgang en laden en

lossen. Met name in de smalle straten van de binnenstad is dit zeer problematisch. Tijdens het laden en lossen blokkeert het grootschalig vrachtverkeer daarnaast de voetgangersgebieden, waardoor voetgangers naar de rijbaan moeten uitwijken.

Oplossingen

Bij het autoluw maken van de binnenstad en aangrenzende buurten past ook het weren van grootschalig vrachtvervoer. Realiseer daarom distributiehubs voor de overslag van groot goederenverkeer op kleinschalige, elektrische bestelwagens en daarmee het weren van grootschalig goederenvervoer in de binnenstad.

Realiseer goederen-pick-up-points op buurtniveau die gemakkelijk bereikbaar zijn. Zet ook in op goederen- en pakketvervoer over de grachten om het straatverkeer te ontlasten.

Uitdaging: touringcars en sightseeing bussen

Touringcars en sightseeingbussen zorgen ook voor congestie door een trage, logge verkeersgang en het ‘laden en lossen’ van groepen toeristen. Daarnaast staat dit grootschalig groepsvervoer op gespannen voet met de fijnmazigheid van Amsterdam: grote groepen gaan onvoldoende op in de stad en hebben een negatief effect op de leefbaarheid.

Oplossingen

Realiseer overstaphubs aan de rand van de stad waar kan worden overstapt van touringcar op OV-netwerk of op kleinschalig, stadsvriendelijk vervoer voor grotere groepen toeristen en hun bagage, of op vervoer over het water. Hiermee hebben touringcars en sightseeing bussen geen toegang meer tot de binnenstad

(ring Mauritskade-Stadhouderskade). (Hier is de gemeente zeer voorzichtig mee begonnen, maar naar onze mening zijn de maatregelen veel te beperkt.)

Zet niet in op een vignetsysteem/toeslagzones voor de binnenstad, aangezien dit het probleem niet wegneemt: toeslagen houden touringcars niet of beperkt tegen, maar worden ‘doorgeschoven’ naar de inzittende toeristen.

Uitdaging: verbinding Amsterdam Centraal met Amsterdam Noord

Amsterdam Centraal is als OV-hub zwaar belast en ook rond de daarop uitkomende IJ-ponten treedt veel drukte en congestie op.

Oplossing

Leg de ‘Sprong over het IJ’ versneld aan: meerdere bruggen, afbouwen van station Sixhaven en intensivering van de ponten in een keer en niet stapsgewijs.

Heb je vragen of wil je meedoen?
Stuur een mail naar
amsterdaminprogress@gmail.com.

Leefbaarheid is opgesteld door:

Wouter van der Wolk

Birte Querl

Wim Ruijgh

Eddy Appels

Ed Huijg

Christina Piso

Peter Tordoir

Stephen Hodes

De publicaties van AiP zijn te vinden op
www.amsterdaminprogress.nl.

Ontwerp: Mainstudio, Edwin van Gelder

Uitgever: Amsterdam in Progress

I think people are suspicious of schemes that offer them nothing in return. We should get rid of automobiles, but in a positive way. What we need is more things that conflict with their needs—wider sidewalks, more space for trees, even double lines of trees on some sidewalks, dead ends not for foot traffic but for automobiles, more frequent places for people to cross streets, more traffic lights—they're an abomination to automobiles, but a boon to pedestrians. And then we should have more convenient public transportation. We constantly sacrifice all kinds of amenities for auto-mobiles. I think we can wear down their number by sacrificing the roadbed to some of our other needs instead. It's a switch in values.