

Adviesaanvraag B&W aan stadsdeel Zuid

Invullen door directie:

Onderwerp adviesaanvraag: Conceptversie van de Agenda Amsterdam Autoluw
 Portefeuille: Verkeer + Beheer en Inrichting Openbare Ruimte
 Directie: Verkeer & Openbare ruimte
 Datum behandeling staf WH Voorgenomen besluit genomen door B&W op 1 oktober 2019
 Datum adviesaanvraag: 2 oktober 2019
 Deadline ontvangst advies: 1 november 2019
 Advies mailen naar: autoluw@amsterdam.nl
 Meegestuurde stukken:

- Conceptversie van de Agenda Amsterdam Autoluw
- Bijlage A: Gesprek met de stad
- Bijlage B: Inrichtingsprincipes voor een autoluwe stad
- Bijlage C: Afwegingen bij Amsterdamse Fietsstraten, Fietspaden & Fietsstroken
- Samenvatting Agenda Amsterdam Autoluw
- Hand-out Agenda Amsterdam Autoluw
- Reisgids Autoluw (een verzameling maatregelen en geleerde lessen uit 13 Europese steden)

 Heeft er consultatie vooraf plaatsgevonden? De periode februari t/m mei 2019 stond in het teken van het Gesprek met de stad over de Agenda Amsterdam Autoluw om o.a. ideeën, kansen en zorgen op te halen. Er zijn gesprekken in de stadsdelen, stedelijke conferenties, internationale bijeenkomsten en expertmeetings georganiseerd en daarbij is gesproken met bewoners, ondernemers, experts, forenzen en andere belanghebbenden. De resultaten hiervan zijn terechtgekomen in de agenda. In navolging van de stadsdeelgesprekken werd op 28 mei jl. een extra bijeenkomst georganiseerd voor de leden van de dagelijkse besturen en leden van de stadsdeelcommissies van de stadsdelen, om de opbrengst van de stadsdeelgesprekken te delen en te bespreken.

Invullen door stadsdeel:

Stadsdeel: Zuid
 Procesbegeleider: Aniek Wichers
 Datum weekstart/staf: 28 oktober en 4 november
 Datum stadsdeelcommissie: 16 oktober 2019
 Datum dagelijks bestuur: 5 november 2019
 Registratienr. (optioneel):

Over gevraagde adviezen: conform art. 12 van de verordening op het lokaal bestuur vraagt B&W advies aan een DB over besluiten die (lid 1) betrekking hebben op de taken en bevoegdheden van het DB of (lid 2) op de belangen van het stadsdeel. Het DB legt deze adviezen voor aan de stadsdeelcommissie (art. 19). Het DB neemt het advies van de stadsdeelcommissie over indien het is vastgesteld met een meerderheid van stemmen en binnen de budgettaire kader past (art. 19 lid 5). Afwijkingen van het advies motiveert het DB.

Adviesvraag college van burgemeester & wethouders:

Formuleer hier de vraag aan het stadsdeel

Het college van B&W heeft op 1 oktober 2019 ingestemd met het vrijgeven voor het inwinnen van advies bij de stadsdelen van de Agenda Amsterdam Autoluw: 'Amsterdam maakt ruimte'. Zie voor meer informatie bijgevoegde stukken. Wij willen u, als dagelijks bestuur van het stadsdeel, vragen om de conceptversie van de Agenda Amsterdam Autoluw te voorzien van advies in uw stadsdeel.

Advies dagelijks bestuur:

Advies van het dagelijks bestuur aan het college van burgemeester en wethouders

Het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuid herkent zich in de ambities van de Agenda Amsterdam Autoluw voor meer lucht, meer ruimte en een bereikbare stad.

Het DB Zuid vraagt aandacht voor onderstaande hoofdpunten:

- Voorkomen van waterbedefferen door inzet in de binnenstad
- Stadslogistiek
- Verbetering luchtkwaliteit
- Maatwerk bij invulling van vrijkomende ruimte
- Flankerend beleid
- Toegankelijkheid en maatregelen voor mensen met een fysieke beperking
- Nauwe betrokkenheid van DB Zuid bij uitwerking maatregelen

Hieronder een korte toelichting op de punten:

- Voorkomen van waterbedefferen door inzet in de binnenstad
De Agenda Autoluw legt veel nadruk op het autoluw maken van het stadshart en de grachtengordel. Van belang is dat er aandacht is voor het waterbedefferen dat als gevolg hiervan ontstaat in de gebieden die grenzen aan het centrum, zoals de Noord Pijp, waar de ruimte schaars is en de parkeerdruk hoog. Dit is ook conform punt 1.2 uit gebiedsagenda van Oud Zuid: minder autobewegingen in Oud-Zuid, waarin wordt benadrukt dat ervoor gewaakt moet worden dat buurten rondom het centrum worden belast met het verkeer, de parkeerdruk en de bijbehorende luchtvervuiling uit het centrum. Ook wordt aandacht gevraagd voor de druk op de A10 die in 2040 als verdeelring voor de stad moet fungeren. Belangrijk is dat de alternatieve routes A5 en A9 gebruikt worden om te voorkomen dat het verkeer op de A10 vastloopt en sluipverkeer een weg zoekt in de gebieden langs de ringweg.
- Stadslogistiek
Het DB Zuid ondersteunt de insteek om meer aandacht te geven aan de gehele stedelijke logistieke keten bij de aanpak van logistieke 'hotspots'. Door voor een groter gebied (evt. zelfs stadsbreed) de mogelijkheid te creëren van bestaande regelgeving af te wijken, kunnen nieuwe logistieke concepten ontstaan die de potentie hebben de drukte in de gehele (binnen)stad te verminderen. Zuid wil in dat kader op korte termijn in samenwerking met het stedelijk programma stadslogistiek aan de slag met een concreet actieprogramma voor de logistiek in de Pijp. Daarnaast wil Zuid inzetten op gezamenlijke afvalcontracten voor ondernemers.
- Verbetering luchtkwaliteit
In Zuid wordt op een aantal locaties nog niet voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit. Het stadsdeel wil graag extra inzetten op verbetering van de luchtkwaliteit op deze en andere plaatsen en ziet het programma Autoluw als een kans om hier aan te werken.
- Maatwerk bij invulling van vrijkomende ruimte
Het DB Zuid benadrukt het belang van een zorgvuldige invulling van vrijkomende ruimte, waarbij rekening wordt gehouden met het algemeen belang en de wensen van de omgeving. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een goede afweging tussen ruimte voor voetgangers, fietsers, fietsparkeren, een rustplek voor mensen die slecht ter been zijn, groen, spelen, ruimte voor energietransitie en klimaatadaptatie. Ook moet rekening gehouden worden met toekomstige ruimteclaims, bijvoorbeeld voor de energietransitie. Bovendien is het in met name stadsstraten extra belangrijk om ervoor te waken dat de gecreëerde ruimte niet direct voor commercieel gebruik wordt ingezet, zoals voor uitstallingen en terrassen, maar hier een goede afweging voor wordt gemaakt. Duidelijk beleid hieromtrent is noodzakelijk.
- Flankerend beleid
Aandacht wordt gevraagd voor passende (leefbaarheids)maatregelen op plekken waar het drukker kan worden als gevolg van de Agenda Autoluw, zoals bijvoorbeeld het Surinameplein en de Amsteldijk. Daarnaast is voldoende (handhavings)capaciteit om het beleid uit te voeren noodzakelijk. Ter illustratie, in de Ferdinand Bolstraat is een laad-en-losverbod en een taxiverbod. In de praktijk vindt het laden en lossen nog steeds plaats en rijden veel taxi's nog door de straat, als gevolg van onvoldoende handhaving.
- Toegankelijkheid en maatregelen voor mensen met een fysieke beperking
De Agenda Autoluw heeft beperkt aandacht voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn of een visuele beperking hebben. Juist voor deze doelgroep is het van belang dat voorzieningen bereikbaar blijven en dat de openbare ruimte toegankelijk is en blijft. De leesbaarheid van de openbare ruimte moet voor deze doelgroep

logisch en eenduidig blijven, en moet niet als gevolg van de Agenda Autoluw erop achteruitgaan. Het DB Zuid vraagt extra aandacht voor mensen met een fysieke beperking bij het uitwerken van verschillende maatregelen. Dit geldt ook voor projecten/initiatieven die zich richten op deze doelgroep, zoals de stichting Heen en Weer, die vervoer verzorgt voor mensen die slecht ter been zijn. Daarnaast is het van belang rekening te houden met de bereikbaarheid voor (mantel)zorgers.

- Nauwe betrokkenheid van DB Zuid bij uitwerking autoluw maatregelen
Het dagelijks bestuur Zuid blijft graag nauw betrokken bij afwegingen voor projecten die spelen in Zuid, maar worden getrokken door stedelijke projectteams. Bij de uitvoering van de projecten is het belangrijk om de participatie goed te organiseren, het stadsdeel wil nauw betrokken worden bij het opstellen van participatieplannen, ook als die georganiseerd worden door stedelijke projectteams.

Aanvullend geeft het DB per hoofdstuk het college de volgende adviezen:

Hoofdstuk 2: Perspectief op een leefbare en toegankelijke stad in 2040

- Aandacht voor OV in Buitenveldert. In de agenda wordt aangenomen dat bewoners meer per fiets of lopend doen omdat er veel voorzieningen in de buurt zijn, terwijl bewoners aangeven dat het gebrek aan een goede OV-verbinding met de rest van de stad als een gemis wordt ervaren. Dit is conform punt 3.3 uit de gebiedsagenda Buitenveldert/Zuidas. Bovendien wonen in Buitenveldert veel oudere bewoners. Juist voor deze groep is het aanbod van een fijnmazig OV-netwerk van belang, zodat zij zich zelfstandig kunnen blijven verplaatsen.

Hoofdstuk 3: Meer schone en actieve verplaatsingen

- Maatregel 3: Ruimte creëren voor beter OV met betere doorstroming en toegankelijke haltes.
Het realiseren van meer vrij liggende bus- en trambanen bij herinrichtingen is geen doel maar een middel, de straat en de lokale factoren moeten bepalen of dit ter plekke wenselijk is.
- Maatregel 4 betreft het uitbreiden van het OV in de avond en de nacht. Nog onduidelijk is om welke lijnen dit gaat. Gestart wordt met een pilot voor de nachtmetro. Zuid pleit nogmaals voor een pilot met de Noord-Zuidlijn, gezien het gegeven dat deze lijn zowel station Zuid als het Centraal Station bereikt in combinatie met de ligging van de metrohaltes nabij populaire uitgaansgebieden.
- Maatregel 7: Subsidie en loket kleinschalig buurtvervoer.
Als voorbeeld bij deze maatregel staat de Gelderlandpleinlijn afgebeeld. Deze lijn is een particulier initiatief, waarvoor geen subsidie wordt verleend. Dit is daarom geen accuraat voorbeeld. Tevens willen we benadrukken dat het uitbreiden van het OV-netwerk met particuliere initiatieven om een aantal randvoorwaarden vraagt en er (veel) inspanning nodig is om deze initiatieven op een goede manier van de grond te krijgen.
- Extra aandacht wordt gevraagd voor de route Koninginneweg/Zeilstraat/Hoofddorppweg. Deze drukke smalle straten, welke dienen als belangrijke verbinding tussen Nieuw-West en Zuid/centrum, zijn zeer onveilig voor fietsers. Ook is het trottoir smal. Bij maatregel 9 wordt de verbinding Zeilstraat -> Hoofddorppweg genoemd. Voorgesteld wordt om de Koninginneweg hieraan toe te voegen. Bovendien wordt bij maatregel 9 genoemd om via kleine ingrepen meer ruimte voor voetgangers te maken. Bij maatregel 12 is de route opgenomen om te onderzoeken welke circulatiemaatregelen haalbaar zijn. Verschillende studies hebben al uitgewezen dat er voor deze straat keuzes gemaakt moeten worden en dat kleine maatregelen weinig effect hebben. We willen er dan ook voor pleiten om de straten als een geheel te beschouwen en op korte termijn een duidelijke keuze te maken op welke manier het autoverkeer hier verminderd kan worden om zo een veilige route voor fietsers, voetgangers én ov te realiseren.
- Maatregel 10: Deelfietsen bij metrostations
Bij verschillende metrohaltes in Zuid, bijvoorbeeld bij metrohalte De Pijp, is de ruimte rondom de stations beperkt. Houd bij het plaatsen van deelfietsen er rekening mee dat de ruimte die deze deelfietsen in beslag nemen niet ten koste gaat van de toch al beperkte ruimte in de fietsenrekken. Los inpandig op wat inpandig opgelost kan worden, zodat er voldoende ruimte blijft voor reizigers en andere passanten.
- Plaats bij metrohaltes die in de buurt liggen van gebieden met slechte OV verbinding naast standaard deelfietsen ook elektrische deelfietsen. Denk hierbij aan station RAI of Zuid richting Amstelveen.
- De Van Baerlestraat en de Roelof Hartstraat worden intensief gebruikt door fietsers, en de ruimte is beperkt. Deze straten zijn tevens onderdeel van de beoogde tweede fietsring van de Frederik Hendrikstraat via de Ceintuurbaan tot en met de Amstel. De Agenda Autoluw geeft aan dat voordat de fietsring er kan komen het

nodig is dat de hoeveelheid autoverkeer op deze route afneemt. Het DB Zuid adviseert daarom om bij de uitwerking van 'maatregel 12: onderzoek doen naar de verkeerscirculatie' ook de Van Baerlestraat en de Roelofhartstraat mee te nemen.

- Het Groennet fiets bewerkstelligt groene en rustige fietsroutes en geeft ruimte voor fietsers. Dit past in de gedachte van de Agenda Autoluw. In de Agenda wordt hier (nog) geen link mee gelegd. Geadviseerd wordt om dit mee te nemen. Dit speelt voor Zuid bijvoorbeeld langs de Sloterkade vanuit de Sportas route en langs de Jozef Israëlskade. Met meer aandacht voor het Groennet fiets kan de druk op andere drukke fietsroutes afnemen, zoals de Amstelveenseweg en het Haarlemmermeercircuit.
- Het Haarlemmermeercircuit wordt intensief gebruikt door onder andere fietsverkeer en dit zal in de toekomst toenemen, mede door de komst van de British School aan de Havenstraat. Aandacht wordt gevraagd voor een goede inpassing voor het fietsverkeer, in het bijzonder voor kinderen die van en naar de school fietsen.
- Aandacht wordt gevraagd voor de verkeerssituatie bij de oversteek van de Museumbrug -> Stadhouderskade -> fietspassage Rijksmuseum. Deze oversteek is zeer onveilig voor fietsers. Fietsers die de doorsteek willen maken richting de passage onder het Rijksmuseum moeten eerst het drukke fietspad aan de kant van het Rijksmuseum doorkruisen. Dit fietspad is vaak zo druk, dat het voor fietsers niet mogelijk is om in een keer de oversteek te maken, waardoor zij genoodzaakt zijn te halteren op de rijbaan met gevaarlijke situaties als gevolg. Ook voor voetgangers dient deze kruising veiliger gemaakt te worden.
- In het Schinkelkwartier worden de komende jaren veel extra woningen bijgebouwd, conform Koers 2025. Deze extra woningen zullen veel invloed hebben op het vervoersnetwerk, met name in Zuid. Aandacht wordt gevraagd voor een goede ontsluiting van deze buurt, zowel op het bestaande OV-netwerk als voor fiets en voetgangers. De komst van de Schinkelburg is hiervoor van wezenlijk belang, zodat het gebied op een goede manier ontsloten kan worden met Zuid en Nieuw West.
- Bewoners hebben de wens geuit om de leefbaarheid, verblijfskwaliteit en eenheid van het Surinameplein te verbeteren. Dit is een van de plekken waar de verkeersintensiteit de komende jaren naar verwachting zal toenemen als gevolg van de Agenda Autoluw. Aandacht wordt gevraagd voor de toenemende verkeersintensiteit op het Surinameplein en de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit die als gevolg daarvan extra onder druk komt te staan. Het DB benadrukt om de autoluw-ontwikkelingen op het Surinameplein wel los te zien van de transformatie van het complex Klokkenhof aan de zuidkant van het plein: deze transformatie moet hierdoor niet worden vertraagd.
- Aandacht wordt gevraagd voor initiatieven van bewoners die bijdragen aan de doelstellingen van de Agenda Autoluw. Een voorbeeld hiervan is het voorstel dat middels de 'Stem van Zuid' is ingediend om in het noordelijk deel van de Rijnstraat de leefbaarheid te vergroten, welke veel raakvlakken kent met de Agenda Autoluw. Denk aan: het creëren van fietsparkeerplekken, het opheffen van ongebruikte parkeerplekken en ruimte maken op het trottoir. Vrijkomende ruimte wordt ingevuld met groen, zodat water beter afgevoerd kan worden.

Hoofdstuk 4: Ruimte maken door minder autoritten

- Maatregel 12: Voorgesteld wordt de verkeerssoorten te mengen om meer ruimte te creëren. Dit is op wegen met veel expeditie (b.v. voor horeca) niet altijd gewenst, want menging van langzaam verkeer met vrachtverkeer levert soms onveilige situaties op. Als advies wordt meegegeven om per locatie te onderzoeken wat de mogelijkheden en beperkingen zijn en via maatwerk tot een oplossing te komen.
- De afrit van de A2 over de Utrechtsebrug zal afgewaardeerd worden bij de realisatie van het Zuidasdok. Dit kan (positieve) gevolgen hebben voor het gebruik van aangrenzende gebieden, zoals de President Kennedylaan. Geadviseerd wordt om de hieruit voortkomende effecten mee te nemen en te benutten in de agenda Autoluw.
- Maatregel 16: Verkeersluwe noordelijke Van Woustraat en een betere OV-bereikbaarheid van de oostelijke Albert Cuyp realiseren.
Het DB adviseert om gezien de nieuwe uitgangspunten een nieuw ontwerp- en participatietraject in te richten voor de herinrichting van het noordelijke gedeelte van de Van Woustraat. Het realiseren van de knip heeft grote gevolgen voor de omliggende straten. Het dagelijks bestuur van Zuid wil nauw betrokken worden bij het participatieplan en het ontwerptraject hiervoor.
- Maatregel 20: maatregelen nemen voor efficiëntere stadslogistiek
Voorgesteld wordt om op locaties zoals de Ferdinand Bolstraat het stadsdeel te helpen met kennis en expertise om de druk op de openbare ruimte te kunnen sturen. Wat hier speelt is niet zozeer het gemis aan kennis, als wel het gemis aan capaciteit en prioriteit, in het opstellen van beleid, beheer en handhaving.

Bovendien beperken logistieke bewegingen zich niet tot één straat; dit heeft invloed op een groter gebied. Daarom moet in ieder geval aandacht worden gegeven aan de gehele buurt.

- Maatregel 20: Geef duidelijkheid nu en in de toekomst over de venstertijden van licht elektrische vrachtvoertuigen (LEV) en het gebruik van laad en losplekken voor LEV (mag dat wel op trottoir blijven?). Geef eventueel ontheffing voor het gebruik van straten en voetgangersgebieden buiten venstertijden, zodat groot transport geweerd wordt in winkelstraten.
- Maatregel 25: Visie op Light Electric Vehicles (LEV):
Vooral aandacht voor het parkeren van LEV en voor de regelgeving hierover. Zonder goede afspraken en handhaving van deze afspraken zorgt het voor nieuwe problemen. Aanleiding voor de visie op LEV zou ook vergelijkbare voertuigen met een verbrandingsmotor moeten behelzen. Bijvoorbeeld motorfietsen die nu gratis parkeren op het trottoir. Voor het parkeren van LEV in de openbare ruimte moet ook rekening gehouden worden met relevante laadinfrastructuur voor LEV's zonder draagbare accu's.
- Maatregel 22: aanpassen van vergunningsgebieden kan een goede maatregel zijn en pakken we als Zuid graag gebiedsgericht op, in samenwerking met de wethouder. De nieuwe vergunningsgebieden dienen in samenspraak met het DB Zuid te worden bepaald.
- Maatregel 23: neem naast fietsparkeren ook als maatregel mee het aanpassen/verbreden van fietsopstelplekken bij stoplichten/oversteken. Met aanpassingen kan er op meerdere drukke fietskruispunten een snelle slag gemaakt worden, bijvoorbeeld bij de kruising Amsteldijk / Vrijheidslaan bij de Berlagebrug.

Hoofdstuk 5: Ruimte maken door minder autoparkeren

- In Zuid wordt de mogelijkheid en de wenselijkheid van het invoeren van betaald parkeren op zondag onderzocht.
- Maatregel 26: Meer aandacht wordt gevraagd voor nieuwe, schone deelmobiliteiten. Denk hierbij aan initiatieven voor deelrijden, zoals het bewonersinitiatief 'Elektrisch Deelrijden de Pijp'. Trek dit breder dan alleen auto delen, maar neem ook deelfietsen en LEV in mee. Schenk hierbij ook aandacht aan het aanbieden van elektrische deelbestelauto's die door kleine ondernemers gebruikt kunnen worden.

Advies stadsdeelcommissie:

Advies van de stadsdeelcommissie aan het dagelijks bestuur

- Meer ruimte voor fiets en voetganger
- Meer groen en schone lucht
- Stimuleer van het gebruik van alternatieve vormen van vervoer
- Afname parkeerplekken volgt trend van afname autogebruik
- Betrek bewoners en ondernemers bij herontwerp van straten
- Actiegerichte uitvoering: pas de uitgangspunten autoluw toe daar waar herinrichting of anderszins werkzaamheden gepland staan

Dat zijn uitgangspunten die de Stadsdeelcommissie Zuid van harte onderschrijft bij de agenda van het programma autoluw. De Stadsdeelcommissie Zuid is blij met de ambities en doelen in de voorgelegde stukken. Maar ziet ook ruimte voor lokale aanscherping. We vragen aandacht voor de effecten van de plannen op hoofdroutes gelegen in Zuid. We vragen aandacht voor de leefbaarheid aldaar en vragen om goede samenwerking met bewoners en ondernemers. De agenda autoluw zou volgens de Stadsdeelcommissie Zuid gericht moeten zijn op verleiding en samenwerking. Draagvlak ontstaat wanneer keuzes samen worden gemaakt. De Stadsdeelcommissie Zuid vraagt om de inrichting van zorgvuldige processen en projecten om gezamenlijk de stad zo in te richten dat bewoners, bezoekers en ondernemers alternatieve vervoersmogelijkheden gaan prefereren.

In dit advies reageert de Stadsdeelcommissie volgens de hoofdlijnen uit de agenda autoluw en geeft zij tevens Zuid-specifieke aandachtspunten mee. De agenda autoluw zou actiegericht ingezet moeten worden, dat wil zeggen dat daar waar al ontwikkelingen plaats vinden of gepland zijn, de uitgangspunten autoluw worden toegepast. Beleid is pas klaar als de uitvoering geborgd is en het aanhaken bij actuele werkzaamheden biedt kansen voor een versnelde realisering van de ambities.

Afwegingen en Adviezen:

1. Meer ruimte voor verblijfsfuncties

- De voorgestelde 'knip' in de Van Woustraat wordt door de stadsdeelcommissie verwelkomd. De stadsdeelcommissie vraagt aandacht voor een gedegen proces met ondernemers en bewoners om tot een zo breed mogelijk gedragen uitkomst te komen.
- De agenda autoluw blijft actueel als jaarlijks de autoluwe stad gevierd zou kunnen worden. De Stadsdeelcommissie stelt voor regelmatig aandacht te creëren voor 'autoluw' door bv eenmaal per jaar een evenement te faciliteren waardoor men kan ervaren wat het betekent om in een autoloze stad te leven. Dit zou goed passen bij lokale initiatieven voor buurtfeesten.
- *Advies: onderzoek de mogelijkheden om eenmaal per jaar een autoloze zondag te organiseren in Amsterdam en faciliteer bewonersinitiatieven voor een lokale autoloze zondag in een buurt, wijk of straat.*
- De openbare ruimte dient steeds meer als ontmoetingsplaats en het advies is met deze trend rekening te houden omdat er vraag naar locaties uit voort komt zoals bijvoorbeeld bankjes, terrassen, speelvoorzieningen.

2. Meer ruimte voor voorzieningen

- In samenspraak met bewoners en ondernemers zal vrijkomende publieke ruimte ingericht moeten worden. Daarbij kan een duidelijker gemeentelijk beleid voor het (parkeren van) voertuigen met een kentekens helpen om nieuwe publieke ruimte te vrijwaren van geparkeerde voertuigen.
- *Advies: ook motoren, Biro's en andere voertuigen met kentekens moeten ruimte krijgen om te parkeren in daartoe aangewezen parkeervakken. In gebieden waar betaald parkeren de norm is, hoeft dit niet gratis te zijn.*
- Waar (nog) nodig ondergrondse garages realiseren (auto's en fietsen).

3. Meer ruimte voor auto-alternatieven

Ruimte voor voetgangers en fietsers

- Nog lang niet alle stoepen in doorgaande straten hebben de gewenste breedte van minimaal 1,80 breed.
- *Advies: Bij vrijkomende ruimte door het opheffen van parkeerplaatsen, moet het realiseren van de minimale breedte van stoepen prioriteit hebben.*
- Op drukke straten zijn losliggende fietspaden belangrijk voor de veiligheid en het gevoel van veiligheid van fietsers.
- *Advies: bij herinrichtingen in drukke straten (waaronder in ieder geval hoofdroutes auto) hebben losliggende fietspaden de voorkeur.*
- Niet alleen in straten, ook in 'wijken' denken: in samenhang bezien is er meer mogelijk.
- *Pas de uitgangspunten autoluw toe waar herontwikkeling staat gepland.*
- De optie van gezamenlijk inkopen van commerciële vuilophaaldiensten faciliteren: 3% van het verkeer heeft met vuilophaal te maken
- Uitbreiden en beter bekend maken van P&R plekken

Zuid Specifiek:

- Ook in Zuid stimuleren van deelmobiliteit
- Betrek ondernemers/winkeliers bij de uitvoering van autoluw, rekening houdend met belang van parkeren en aanvoerlogistiek
Advies: pilot van een logistieke hub voor de noord Pijp
- Het feit dat er in 2021/22 groot onderhoud aan de trambaan gepland staat, vormt een uitgelezen kans voor de herontwikkeling Koninginneweg conform de ambities van het Programma Autoluw: bewoners dienden najaar 2018 een door 1200 bewoners/gebruikers ondertekende petitie in met de vraag om meer ruimte/veiligheid voor fietsers en voetgangers. Een groep van 35 bewoners vormt een klankbordgroep voor het projectteam herinrichting Koninginneweg: zij vragen dat wat het programma autoluw voorstaat.
Advies: neem de ambities autoluw als leidraad voor herontwikkeling Koninginneweg.

Aandacht voor forenzen

- Deze agenda lijkt sterk gericht op de inwoners van Amsterdam, terwijl volgens de cijfers in de agenda autoluw juist ook de (dagelijkse) bezoeker nog vaak voor de auto kiest. Met een sterk toenemend aantal arbeidsplaatsen (+30% in 2040) in Amsterdam, betekent dat maatregelen om verkeer van buiten te verminderen onvoldoende zijn. Slechts 6 van de 27 maatregelen hebben betrekking op auto's van buiten Amsterdam.
- Vooral de forens moet sterker bewogen worden om niet met de auto de stad in te rijden.
- *Advies: verder faciliteren van publiek-private initiatieven t.b.v. duurzame mobiliteit*

- Niet alleen fietsstraten hebben prioriteit, maar juist ook fietsnelwegen. Zowel in de stad zelf, als in connectie met buurgemeenten. Zo wordt Amsterdam bereikbaar met de (elektrische) fiets voor buurgemeenten.
- *Advies: versterk en creëer samen met direct buurgemeenten alternatieve vervoerswijzen, zoals snelle fietsroutes.*

Zuid specifiek

- Een concreet voorbeeld voor Zuid is de komst van een snelle fietsroute tussen Amstelveen en Amsterdam.

Openbaar vervoer

- Kleinschalig buurtvervoer is een aanvulling op het openbaar vervoer voor mensen waarvoor het reguliere openbaar vervoer niet voldoet, bijvoorbeeld door een fysieke beperking of ouderdom. Kleinschalig buurtvervoer is geen vervanging van regulier openbaar vervoer en zorgt dus ook niet voor 'een betere dekking van het openbaar vervoer' zoals in de agenda autoluw op p.35 staat.
- Deelfietsen bij metro's juicht de stadsdeelcommissie van Zuid zeker toe.
- De (pilot met de) nachtmetro zal een enorme toevoeging zijn in het nachtelijk openbaar vervoer. Vooral koppeling station Zuid aan Amsterdam Centraal aan het nachtnet is voor Zuid van belang, de Noord-Zuidlijn lijkt hier uitermate voor geschikt.
- Zoals de agenda autoluw laat zien zijn vooral gezinnen nog in het bezit van een auto. Een van de redenen is dat het OV in Amsterdam voor een gezin veelal te duur is. Enkele vrije dagen per week voor kinderen is een goede start.
- *Advies: stimuleer het openbaar vervoer bij kinderen en bekijk de mogelijkheden om kinderen tot 12 jaar altijd gratis met het OV te laten reizen.*
- Goed (frequent en fijnmazig) openbaar vervoer is een belangrijke factor in het verminderen van de aantrekkelijkheid van de auto.

Zuid specifiek:

- Full support voor de nachtmetro, dit sluit goed aan bij ambities om de Zuidas te verlevendigen.
- *Advies: maak van lijn 52 de nachtmetro, ook op weekdagen, zoals beschreven in de conceptagenda autoluw.*
- De vraag is wat het programma autoluw betekent voor de discussie Zuidasdok. Het is van belang dat het station zo snel en goed mogelijk verbouwd wordt.

4. Schone lucht, minder geluidshinder en verkeersveiliger

Zorgen over leefbaarheid hoofdroutes

- Het autoluw maken van buurten en straten leidt mogelijk (op korte en middellange termijn) tot een toename in de hoeveelheid verkeer op hoofdroutes.
- Terecht staat in de agenda autoluw dat om deze straten rustiger te krijgen de totale instroom van autoverkeer moet verminderen.
- Wel worden volgens de agenda autoluw 'verzachtende maatregelen' genomen, waaronder een belofte om de luchtkwaliteit niet achteruit te laten gaan.
- Wat ons betreft is een uitgangspunt dat omwonenden van hoofdroutes niet de dupe mogen worden van de agenda autoluw.
- *Advies: plaats additionele meetpunten voor het meten van de luchtkwaliteit (niet alleen berekeningen) langs de hoofdroutes in Amsterdam Zuid om in de gaten te houden hoe de luchtkwaliteit zich daar de komende jaren ontwikkeld.*
- Over de A10 staat in de agenda dat op termijn: "De A10 functioneert als stedelijke verdeelring." Met korte stukjes op de ring voor verplaatsingen binnen de stad, ontstaan grote snelheidsverschillen met doorgaand verkeer. Ook leidt een lagere snelheid tot minder uitstoot van stikstofoxiden, roet, CO₂ en minder geluidshinder¹. Verder ligt de A10 steeds meer midden in de stad.

Advies: we verzoeken de gemeente Amsterdam om in overleg te treden met de Rijksoverheid om te bekijken of een 80 km/h snelheidsbeperking mogelijk is.

Zuid specifiek:

- Er leven bij de stadsdeelcommissie van Amsterdam Zuid ook zorgen over de hoofdroutes waaronder, maar niet uitsluitend: de Stadhouderskade, Amsteldijk, het Surinameplein en de Amstelveenseweg.
- De Stadsdeelcommissie deelt de zorg van de bewonersvereniging Surinameplein: de Agenda bevat verschillende maatregelen om het (doorgaande) autoverkeer in de omgeving van het Surinameplein terug te

¹ <https://www.ce.nl/publicaties/937/langzamer-is-zuiniger>

dringen (versterking stadsstraatkwaliteit van J.P. Heijestraat, Zeilstraat en Hoofddorppweg; plannen m.b.t. verkeerscirculatie in Jan Tooropstraat-Postjesweg, Marathonweg, J.P. Heijestraat, Vlaardingenlaan-Overschiestraat). Men ondersteunt de maatregelen maar vreest verhoging van de verkeersintensiteit op het Surinameplein.

Advies: bekijk de maatregelen in samenhang en betrek bewoners en ondernemers om tot integrale oplossingen te komen

- De agenda touringcar is slechts in beperkte mate concreet over het verminderen van het aantal touringcar-bewegingen in de stad. Voor Zuid is specifiek het museumplein en de Stadhouderskade een aandachtspunt.
- *Advies: onderzoek de mogelijkheden om touringcars die het Museumplein aandoen te verleiden of zelfs te verplichten om gebruik te maken van de parkeergarage.*

5. Inclusieve stad

Toegankelijkheid voor iedereen

- Het baart ons zorgen dat er weinig maatregelen genoemd worden om mensen die slecht ter been zijn, gehandicapten en ouderen alternatieven te bieden. Er blijkt uit de conceptagenda weinig inzicht in hoe mobiliteit voor deze groep Amsterdammers er nu uit ziet. Gezien de toenemende vergrijzing en de trend dat mensen (veel) langer thuis blijven wonen, gaat het om een groep van misschien wel 25% van de Amsterdammers. Ook is het noodzakelijk dat mantelzorgers met een (deel)auto tot voor de deur kunnen komen.
- Ouderen geven aan vast te houden aan hun auto, bij gebrek aan alternatieve vervoersmiddelen.
- *Advies: concreet, is het voor deze groep nodig dat ook reguliere taxi's, net als het Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV), voor de deur mogen stoppen. AOV wordt ingezet voor vervoer naar sociale activiteiten, maar zittend ziekenvervoer, woon-werk/schoolvervoer wordt deels uitgevoerd door reguliere taxi's.*
- Maar gezien de grootte van de groep is het ook noodzakelijk dat er alternatieven voor de eigen auto komen, hierbij valt te denken aan:
 - A) deelauto-initiatieven met rolstoelbusjes
 - B) een norm voor deelauto's met automaat en deuren die extra ver open kunnen
 - C) het beter toegankelijk maken van het reguliere OV
 - D) fijnmazig, regulier OV, waardoor het OV een aantrekkelijk alternatief is in de eigen wijk
 - E) een tweede vervoersvoorziening toekennen, voor de middellange afstand, zodat mensen niet alleen beschikking hebben over een rolstoel, maar ook over een rolstoelfiets/elektrische rolstoelscooter
 - F) andere opties, nader te onderzoeken met cliëntenbelang en ouderenorganisaties.

Zuid specifiek:

- Het bevorderen van alternatieve mobiliteitsvoorzieningen is een passende ambitie wanneer bestaande voorzieningen verdwijnen. Bijv. in Oud Zuid, waar een grote groep (zeer) ouderen is getroffen door het wegvallen van tramlijn 16:

Advies: onderzoek hier wat mogelijk is (we verwijzen graag naar de bij het in januari 2019 bij het Pre-advies GVB Vervoerplan 2020 door de Stadsdeelcommissie opgestelde advies met als bijlage 'effecten verdwijnen tramlijn 16' dd. september 2018).

Suggestie dagelijks bestuur aan stadsdeelcommissie:

Het dagelijks bestuur kan hier aan de stadsdeelcommissie suggesties doen t.a.v. het advies

De adviesaanvraag 'Conceptversie van de Agenda Amsterdam Autoluw' is zonder conceptadvies van het dagelijks bestuur aan de stadsdeelcommissie aangeboden.