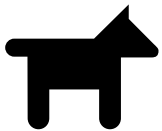
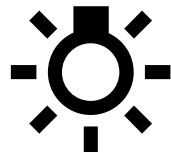
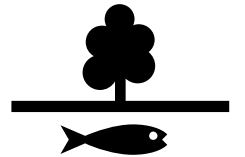
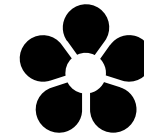
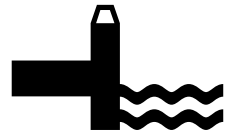


Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar



Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar

Voorwoord

Beste Amsterdammers,

Hierbij presenteer ik u de MobiliteitsAanpak van Amsterdam. Hierin wordt geschetst hoe we Amsterdam ook in de toekomst bereikbaar willen houden en meer aandacht willen geven aan het verbeteren van de openbare ruimte. Dat is geen gemakkelijke opgave.

Amsterdam is een stad waar op een relatief kleine oppervlakte veel mensen wonen, werken en recreëren. En Amsterdam blijft groeien. In 2040 is het aantal huishoudens in de regio toegenomen met circa 270.000. Keuzes maken en het zo optimaal mogelijk benutten van de ruimte en mogelijkheden is en blijft daarom van groot belang.

Hoe kunnen we de Amsterdamse straten, de wegen en de OV-lijnen zo inrichten dat zoveel mogelijk mensen het snelst van A naar B kunnen reizen? Hoe kunnen we tegelijkertijd inspelen op een verdere kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte? In de MobiliteitsAanpak staat wat we de komende jaren gaan doen om dit allemaal te realiseren. Ten aanzien van een aantal specifieke problemen wordt een concrete oplossingsrichting gevonden in de aparte beleidsstukken, zoals over het lokale openbaar vervoer, fiets en parkeren.

De MobiliteitsAanpak laat als overkoepelend beleidsstuk de samenhang zien tussen de deelonderwerpen en schetst het totaalplaatje voor de stad. Maar voordat de MobiliteitsAanpak wordt vastgesteld legt het stadsbestuur deze aanpak voor aan de Amsterdammer. Graag hoor ik van u - bijvoorbeeld via de inspraakprocedure - wat u belangrijk vindt, wat anders zou moeten, en hoe we uiteindelijk het beste ons gezamenlijk doel kunnen bereiken: Amsterdam ook in de toekomst aantrekkelijk en bereikbaar houden.

Vriendelijke groet,

Eric Wiebes,

Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit

Inhoud

Voorwoord	3
Doel van de MobiliteitsAanpak	6
Status van de MobiliteitsAanpak	7
Wat zijn de ontwikkelingen?	9
Andere samenstelling Amsterdamse bevolking zorgt voor verschuiving in de mobiliteitsbehoefte	10
Meer dan voorheen is de openbare ruimte van economische waarde voor Amsterdam	12
Wat zijn de veranderingen in de mobiliteit?	13
Uitdagingen verschuiven door andere keuze in manier en moment van reizen	14
Wat is de hoofdlijn van de nieuwe aanpak?	19
Met minder geld gericht investeren door scherpe keuzes	20
Ruimte maken voor de veranderende mobiliteitsbehoefte en een betere openbare ruimte	22
Gebiedsgerichte aanpak voor het centrumgebied, rond de Ring en daarbuiten	24
Wat is de uitwerking van maatregelen?	27
Parkeren: Minder parkeren op straat voor een betere openbare ruimte en meer doorstroming	28
Fiets: Extra stallingsplaatsen en actieve handhaving fietsparkeren op drukke locaties	30
OV: Meer regie in de spits en meer vrijheid in het dal	32
Plusnetten: Meer selectiviteit in de kwaliteit van netwerken	35
Wat zijn de kaders voor uitvoering?	37
Wat zijn de kaders voor uitvoering?	38
Bijlage Plusnetten	41
Plusnetten in de praktijk	42
Literatuurlijst	48
Colofon	49

Doel van de MobiliteitsAanpak

Meer mobiliteit met minder middelen en ruimte

Amsterdam staat de komende jaren voor een forse uitdaging. Meer bewoners, banen en bezoekers leiden tot een verdere groei van de mobiliteit in en rond Amsterdam en tot een grotere druk op de kostbare openbare ruimte. De komende jaren is echter minder geld beschikbaar om te investeren in mobiliteit. Daarnaast is de beschikbare openbare ruimte in de (binnenstad van) Amsterdam een schaars goed. De vraag is dan hoe we met minder middelen, in beperkte ruimte oplossingen kunnen vinden voor de groeiende mobiliteitsvraag. In de MobiliteitsAanpak bestaat het antwoord hierop uit het voorrang geven aan kostenefficiënte en ruimtebesparende vervoerwijzen en uit het beter benutten van de bestaande capaciteit. Concreet komt dit neer op de volgende keuzes.

Differentiatie naar afstanden

Voor korte afstanden is de fiets aanzienlijk kosteneffectiever dan openbaar vervoer. Met de aanleg van fietspaden, het verbeteren van routes, het bieden van meer stallingsvoorzieningen en door het ontwikkelen van brom- en snorfietsbeleid kan de fiets een nog grotere rol spelen dan het nu al heeft.

Op de middellange afstand kan het stedelijk openbaar vervoer een ruimte-efficiënt vervoermiddel zijn. Daarvoor is het wel nodig dat de routes door de stad sneller en efficiënter worden en dat het netwerk niet alleen op het Centraal Station is gericht, maar ook op de steeds belangrijker wordende stations zoals Zuid, Amstel, Sloterdijk en Bijlmer.

Op de lange afstand kan het regionale spoor aanzienlijk slimmer worden benut. Dit kan door het aanbod beter aan te sluiten op de vraag in de spits en in het dal.

Ruimte beter benutten

Waar ruimte schaars en kostbaar is, loont het zoeken naar creatieve oplossingen. De ruimte voor het parkeren van auto's en het stallen van fietsen kan een stuk efficiënter worden ingezet. Om te beginnen kunnen veel bestaande garages beter worden benut, waarmee de parkeerdruk op straat vermindert en onnodig zoekverkeer afneemt. Ook het gebruik van de P+R-terreinen kan effectiever door meer te differentiëren in de

tarieven voor dal en spits. Het in pandig parkeren van de auto tenslotte is een veel kosteneffectievere manier om betere openbare ruimte op straat te realiseren dan de aanleg van ondergrondse fietsenstallingen.

Heldere prioriteiten

Bij het (her-)inrichten van straten worden scherpere keuzes gemaakt tussen voetganger, fiets, OV en auto om een balans te vinden tussen het economische belang van een aantrekkelijke openbare ruimte en voldoende mobiliteit.

Daarnaast zijn er nog veel andere vervoervormen die ruimte opeisen in de stad, zoals touringcars, (fiets-)taxi's en brom- en snorfietsen. Hiervoor is regulering noodzakelijk, waardoor de overlast beperkt kan blijven, zonder dat de nuttige functie uit de stad verdwijnt.

Inspelen op toekomstige ontwikkelingen

Amsterdam verandert in hoog tempo. Om de MobiliteitsAanpak aan te laten sluiten op de laatste ontwikkelingen zal er continu worden gekeken naar de vraag van dat moment. Doelstellingen worden gemonitord en bij afwijking wordt ingegrepen. Een van de speerpunten hiervan is bijvoorbeeld (sociale) veiligheid. Bij maatregelen voor de luchtkwaliteit blijft het meeste effect per euro het uitgangspunt. Daarnaast staat Amsterdam open voor pilots om innovatieve oplossingen vanuit het bedrijfsleven te testen.

Status van de MobiliteitsAanpak

De MobiliteitsAanpak Amsterdam (MAA) is het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2025.

De MobiliteitsAanpak is de uitwerking van de Structuurvisie ten aanzien van verkeer en vervoer en openbare ruimte en vormt daarmee een toetsingskader bij het beoordelen van ruimtelijke plannen. De MobiliteitsAanpak levert tevens een bijdrage aan de uitwerking van het in het Programma-akkoord 'Kiezen voor de stad' vastgelegde afspraak om te komen tot een uitwerking van de ambitie van het College van Burgemeester en Wethouders om "meer ruimte te creëren voor verblijfsgebieden en langzaam verkeer door het gebied, binnen de Ring ten zuiden van het IJ, autoluw(er) in te richten". Met de MobiliteitsAanpak geeft het College tevens een reactie op de raadsinitiatieven 'Voetganger Keizer' en 'Ruimte Durven Delen' waarin gepleit wordt voor scherpere keuzes in het stedelijke mobiliteitsbeleid en de Nota bereikbare Binnenstad van stadsdeel Centrum.

Parallel aan de MobiliteitsAanpak Amsterdam zijn het Meerjarenplan Fiets, de Visie op regionaal OV, het Parkeerplan en de Plusnetten verder uitgewerkt. Samen met de reeds vastgestelde beleidsnota's en lopend beleid vormen zij het mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam.

De analyses in de MobiliteitsAanpak zijn gebaseerd op (eigen) onderzoeken en beschikbare documenten. In de literatuurlijst is hiervan een overzicht te vinden.

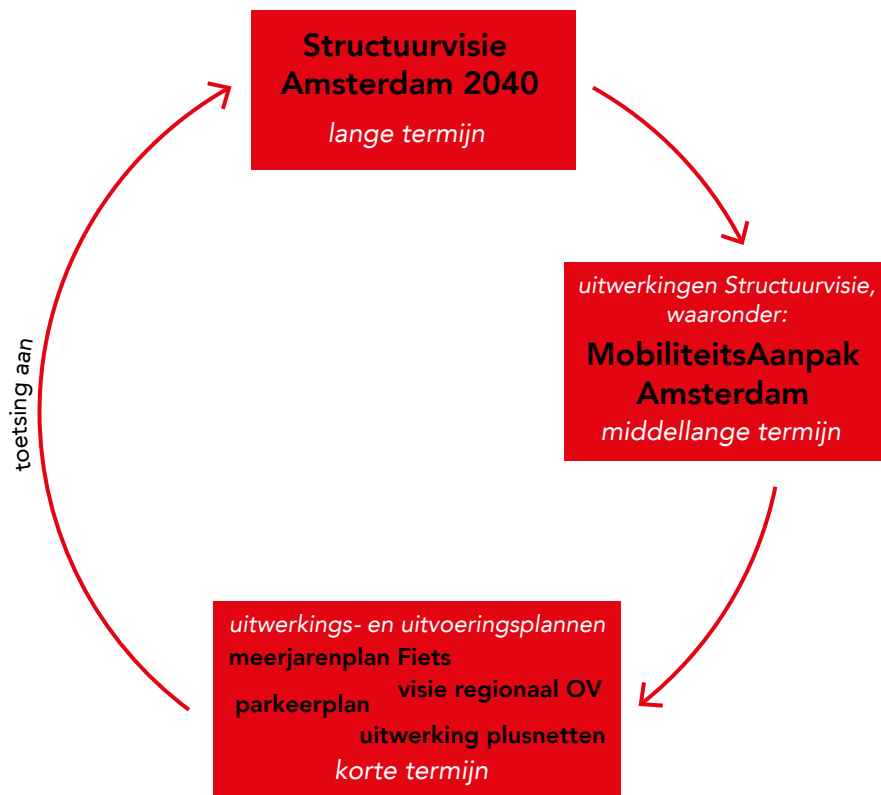
De analyses in de MobiliteitsAanpak zijn gebaseerd op (eigen) onderzoeken en beschikbare documenten. In de literatuurlijst is hiervan een overzicht te vinden.

Het mobiliteitsbeleid per deelonderwerp

Hoofdnetten: De Hoofdnetten zijn vastgestelde routes in de stad, alle bedoeld om de stad bereikbaar te houden en om de bereikbaarheid tussen stadsdelen te garanderen. Hoofdnetten hebben voldoende ruimte nodig om het verkeer af te wikkelen en worden volgens vastgestelde kwaliteitseisen ingericht.

Verkeers- en mobiliteitsmanagement: De weggebruiker staat centraal binnen stedelijk verkeersmanagement. Door het optimaal benutten van de bestaande verkeersinfrastructuur door het verkeer te sturen en geleiden, wordt de doorstroming bevorderd en wordt de bereikbaarheid voor de weggebruiker beter gewaarborgd. Met mobiliteitsmanagement wordt waar mogelijk de mobiliteitskeuze beïnvloed en worden alternatieven geboden voor bij knelpunten op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

Verkeersveiligheid: Het Meerjarenplan Verkeersveiligheid richt zich op het veiliger maken van de infrastructuur en het beïnvloeden van het gedrag van verkeersdeelnemers door onderwijs, voorlichting en handhaving.



De focus ligt bij het voorkomen van ongevallen onder fietsers, brom- en snorfietsers en voetgangers. De belangrijkste (lokale) instrumenten binnen het brom- en snorfietsbeleid zijn verkeerseducatie, voorlichting en handhaving. Daarnaast komt er een experiment met snorfietsers op de rijbaan in 30 km/u gebieden en verkent de gemeente mogelijkheden om de regulering van het snorfietsgebruik strenger te laten maken.

Luchtkwaliteit: Met de herijking van het programma Luchtkwaliteit stuurt Amsterdam veel kosteneffectiever op het behalen van de luchtkwaliteitsnormen in 2015. Door het beleid meer gericht in te zetten op de 'veelrijders' in de stad (vracht- en bestelverkeer, taxi's en bussen) kunnen met aanzienlijk minder middelen de Europese normen worden gehaald.

Goederenvervoer: Om de stedelijke distributie van goederen zo schoon en efficiënt mogelijk te laten plaatsvinden, investeert Amsterdam in het Voorkeursnet Goederenvervoer. Ook wordt er geëxperimenteerd met venstertijden om zo de druk van het laden en lossen op straat beter te spreiden. Daarnaast staat de gemeente open voor innovatieve concepten uit de markt.

P+R beleid: Met een aanpassing in de tariefsopbouw wordt het gebruik ervan buiten de spitsuren aangemoedigd en wordt de exploitatie van

het P+R-beleid kostendekkend. Verder worden er flexibel P+R-plaatsen toegevoegd door bij extra vraag bestaande parkeergelegenheid rond de Ring te benutten.

Touringcarbeleid: Het aantal halteplaatsen in het toeristisch kerngebied blijft beperkt en deze mogen alleen worden gebruikt voor direct in- en uitstappen. Voor de handhaving worden stewards ingezet. Buiten het kerngebied komen er bufferhaltes en parkeerplaatsen voor touringcars.

Taxibeleid: Op basis van de nieuwe landelijke taxiwet kan en gaat Amsterdam meer sturen op kwaliteit in de taximarkt. Het beleid gaat van incidentgericht naar systeemgericht toezicht op de taximarkt, onder meer door de invoering van een nieuw Amsterdams vergunningstel.

Puccini: De Puccinimethode heeft als doel de ontwikkeling van een gezamenlijke, vanzelfsprekende Amsterdamse traditie en cultuur voor de inrichting van de openbare ruimte. Het doel van de Puccinimethode is het realiseren van een eenduidige inrichting van de openbare ruimte in Amsterdam. Het gaat niet om een eenmalige implementatie, maar om een duurzame en lange termijnontwikkeling.

Wat zijn de ontwikkelingen?



Andere samenstelling Amsterdamse bevolking zorgt voor verschuiving in de mobiliteitsbehoefte

Gematigde groei werkgelegenheid

Het hoogtepunt van de werkgelegenheidsgroei, in Amsterdam en landelijk, lag midden jaren '90. Sinds 2000 is de groei door de economische crisis, maar ook door een verzadigende arbeidsmarkt veel minder uitbundig. De verwachting is dat de Amsterdamse regio de komende jaren de landelijke groei zal kunnen overtreffen, maar zich ook niet kan onttrekken aan de remmende invloed van de vergrijzing. De dynamiek zal dus hoogstwaarschijnlijk niet meer zo sterk zijn als in de jaren '90.

Hierbij moet worden opgemerkt dat de (internationale) economische ontwikkelingen buiten de invloedssfeer van de stad een grote rol kunnen spelen. De ontwikkeling na 2020 is erg onzeker. Er zijn verschillende scenario's denkbaar. Bijgaande grafiek geeft de gemiddelde verwachting weer.

De eerste effecten van de economische ontwikkelingen zijn nu al zichtbaar in geplande ruimtelijke ontwikkelingen en de bijbehorende infrastructurele maatregelen in en om de stad. Veel van de geplande projecten gaan door maar er worden ook plannen en projecten vooruitgeschoven of afgeblazen omdat de urgentie hiervoor de komende jaren ontbreekt.

Groei recreatie en toerisme zet door

De betekenis van Amsterdam als recreatiestad zal naar verwachting wel hard blijven groeien. Ten eerste profiteert Amsterdam - als enige bestemming in Nederland - van de sterke groei van het internationale en intercontinentale toerisme. Het aantal overnachtingen in Amsterdam is de afgelopen 10 jaar met 25% toegenomen en daarmee is Amsterdam

goed voor bijna 60% van de overnachtingen van buitenlandse gasten van verder weg dan België en Duitsland.

Bovendien zijn de voorwaarden gunstig voor een verdere groei van het aantal dagjesmensen naar Amsterdam. Met de pensionering van de babyboomgeneratie krijgt een grote groep mensen met een behoorlijke koopkracht veel meer vrije tijd. Daarnaast zal het groeiend aantal evenementen in de stad en de (her)opening van een aantal grote musea en poppodia voor meer bezoekers zorgen.

Concentratie hoogopgeleiden

De afgelopen vier jaar groeide het aantal inwoners in Amsterdam met 40.000. Het aantal banen in Amsterdam is in het afgelopen decennium met 50.000 toegenomen. In 2008 kwamen er 105 bedrijven uit het buitenland naar de Amsterdamse regio, een jaar later 115 en in 2010 waren dat er 122. Inmiddels wonen er zo'n 100.000 internationals voor korte of langere tijd in Amsterdam. De samenstelling van de bevolking in Amsterdam is de afgelopen jaren veranderd. Het gebied binnen de Ring kent nu met afstand de hoogste concentratie hoger opgeleiden van Nederland. Niet alleen de eigen afgestudeerden blijven vaker en langer in Amsterdam wonen, ook hoogopgeleiden uit andere steden en andere landen kiezen na hun studie vaak voor Amsterdam. Steeds meer jongvolwassenen blijven er ook wonen na het krijgen van kinderen wat maakt dat er meer gezinnen wonen in Amsterdam. De komst van buitenlandse bedrijven brengt ook (hoogopgeleide) buitenlandse werknemers mee die voor korte of langere tijd in Amsterdam verblijven.

Consumptieve stad en werk/onderwijs knooppunten

De economie van de stad verandert mee met de veranderende bevolkingssamenstelling. Bedrijven met hoogopgeleid personeel zijn steeds meer gericht op handel, kennis, creativiteit en cultuur en steeds minder op fysieke productie. De groei van het aantal banen in de regio wordt vooral veroorzaakt door de groeiende zakelijke dienstverlening, tegen een afname van het aantal banen in de industrie. Kleinschalige op kennis georiënteerde bedrijven vestigen zich vanuit hun behoefte aan interactie steeds vaker in gemengde gebieden met woningen, winkels en horeca. Monofunctionele werkgebieden raken uit de gratie. Met de groei van de '24/7-economie' is de werkgelegenheid in het centrumgebied sinds 1992 nog met 10% gegroeid. In de binnenstad alleen al werken zo'n 25.000 zzp-ers. Tegelijkertijd is de '9 tot 5 economie' met grootschalige kantoren en hoger onderwijsvoorzieningen in toenemende mate geclusterd rond de knooppunten in het gebied rond de Ring. Daar is ook de komende jaren de grootste groei van de werkgelegenheid en hoger onderwijsvoorzieningen te verwachten.



Meer dan voorheen is de openbare ruimte van economische waarde voor Amsterdam

Openbare ruimte als vestigingsvoorwaarde

Door de veranderende economie en bevolkingssamenstelling neemt de vraag naar stedelijk wonen sterk toe. Uit onderzoek blijkt dat de openbare ruimte - straten, pleinen en parken - economische betekenis heeft gekregen: als vestigingsvoorwaarde voor bewoners en bedrijven, maar ook als productiemilieu.



De kwaliteit van de openbare ruimte, de leefbaarheid van buurten en een rijk voorzieningenaanbod blijken de belangrijkste vestigingsvoorwaarden te zijn voor jonge kenniswerkers en bewoners met kinderen. Voor deze nieuwe stedeling is de nabijheid van voorzieningen als detailhandel, horeca en culturele voorzieningen, en ook werk van doorslaggevend belang. Vooral onder hoogopgeleiden is tegelijkertijd de bereidheid om verder naar het werk te reizen juist toegenomen waardoor verschuivingen op lange afstanden te zien zijn. Dit verklaart de populariteit van centrumstedelijke gebieden die op de Amsterdamse woningmarkt heeft geleid tot een meer dan gemiddelde waardestijging van woningen, vooral binnen de Ring A10. Deze hoge vastgoedprijzen zijn een goede indicator voor de waarde-ontwikkeling van de openbare ruimte. Ook de winkelhuren in het centrum behoren tot de hoogste van Nederland. In het centrumgebied, omgeving Kalverstraat en Negen Straatjes was er de laatste 6 jaar een stijging van meer dan 100%. Ook in gebieden net buiten het centrum is sprake van stijgende huren, maar daar zijn ook straten te vinden die duidelijk achterblijven. Het is onzeker op welke manier de vastgoedprijzen zich verder ontwikkelen. Wel zijn de grondwaarden en woningprijzen in Amsterdam structureel hoger dan in de rest van Nederland. Een verschil, dat waarschijnlijk zal blijven.

Om als stad aantrekkelijk te blijven voor bewoners, bedrijven en bezoekers is de kwaliteit van de openbare ruimte, passend bij de functie van een gebied in de stad, van groot belang.

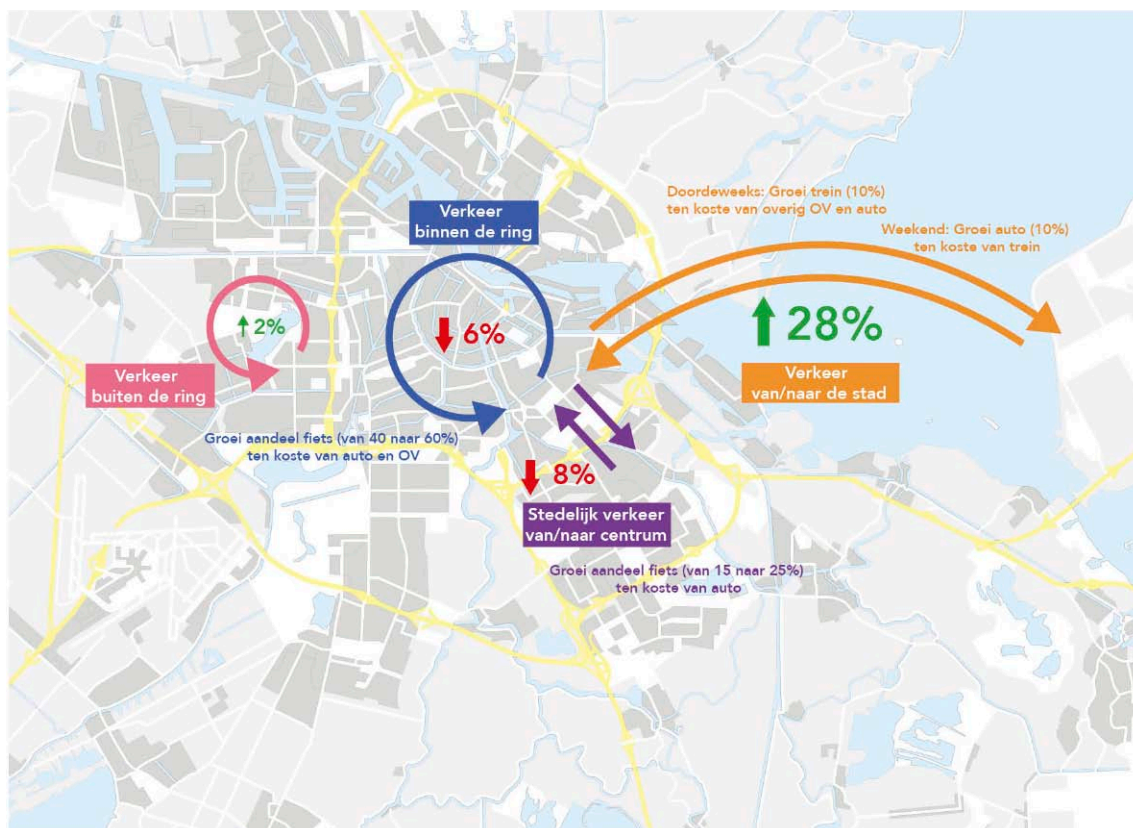
Wat zijn de veranderingen in de mobiliteit?



Uitdagingen verschuiven door andere keuze in manier en moment van reizen

▼ Belangrijkste trends

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland en Periodiek onderzoek Amsterdamse verplaatsingen



Gevolgen voor mobiliteitsbehoefte

De ontwikkelingen in de werkgelegenheid en de stad als toeristische trekpleister hebben sinds 1990 geleid tot ongeveer 30% meer verplaatsingen van en naar Amsterdam. In het reizen van, naar en binnen de stad zijn verschillende trends zichtbaar.

- Verplaatsingen binnen de Ring: groei van het aandeel fietsers van 40% naar 60% ten koste van het OV en vooral de auto.
- Stedelijk verkeer naar het centrumgebied: groei van het aandeel fiets van 15% naar 25% ten koste van de auto.
- Verkeer van/naar en buiten de stad: groei aandeel trein met 10% ten koste van de auto en het overige OV doordeweeks. En in het weekend groei van het aandeel auto met 10% ten koste van de trein.

Hoewel de groei beperkt is gebleven is het gebruik van het soort vervoermiddel sterk veranderd de afgelopen jaren. Ook in het moment van reizen, spits en dal, zijn verschuivingen zichtbaar. Alleen het verkeer van/naar de stad is flink gegroeid. Met het gereed komen van de verschillende projecten in en om de stad is het mobiliteitsnetwerk nog niet af. Echter zal de mobiliteit (het aantal verplaatsingen) in de periode tot 2025 minder snel toenemen. Ondanks de economische crisis blijft de vraag naar mobiliteit groot. Alleen de uitdagingen verschuiven en daarmee is de stad aan zet.

Afname autoverkeer in de spits en groei in het dal

De afnemende groei in de werkgelegenheid vertaalt zich direct in een afnemende groei van de spitsmobiliteit. Bijbehorende figuur laat zien dat de automobilititeit in de spits sinds 2000, in tegenstelling tot doordeweeks overdag en het weekend, slechts zeer beperkt is toegenomen. Mede door de groei in recreatie en toerisme is het dalverkeer wel doorgegroeid.

Het afgelopen decennium was de spitsbereikbaarheid van de kantoorlocaties aan de Ring het belangrijkste Amsterdamse mobiliteitsknelpunt. Dit knelpunt lost nu op door de afnemende groei van spitsmobiliteit en een grootschalig investeringsprogramma met meestal een leidende rol voor het Rijk.

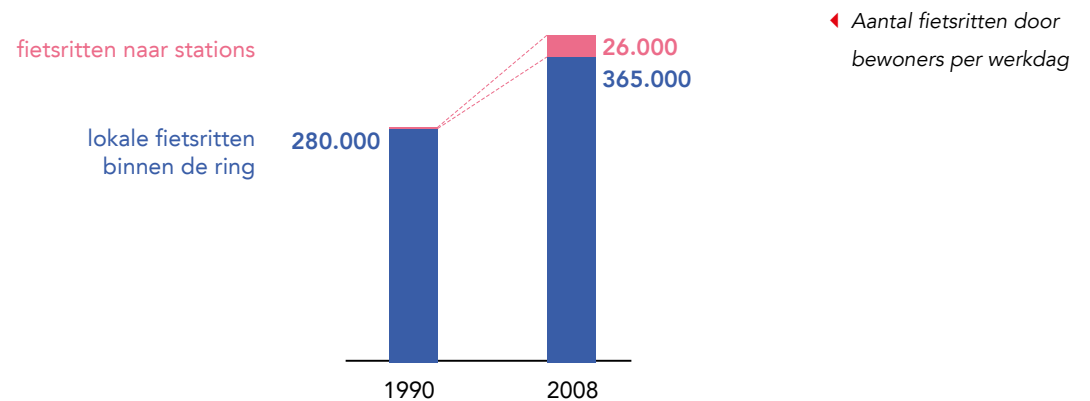
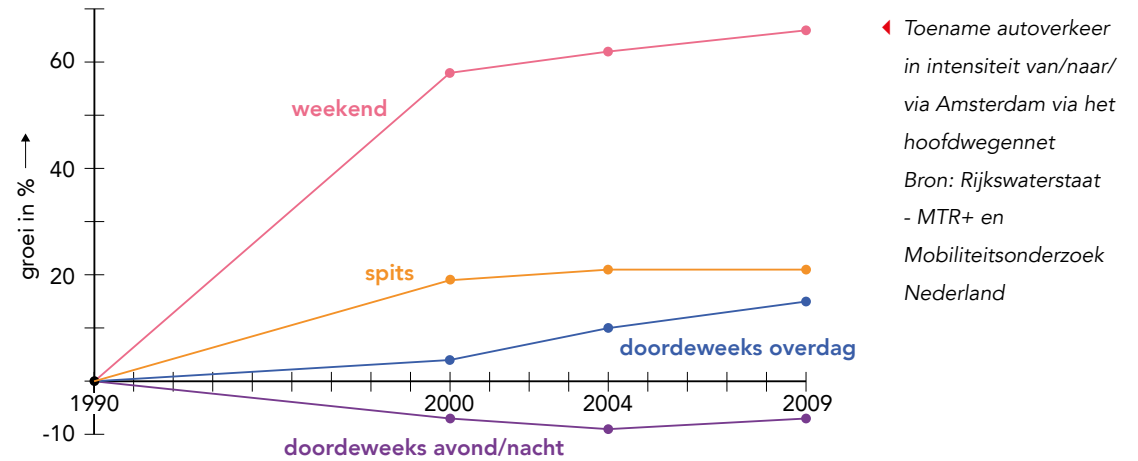
De komende jaren zal de spitsmobiliteit slechts beperkt groeien en zal het verschil tussen piek en dal steeds kleiner worden. In het binnenstedelijk auto- en tramnetwerk is zelfs al geen sprake meer van twee duidelijk te onderscheiden spitspieken, maar van een - voor een grootstedelijke omgeving kenmerkend - permanent hoog niveau van mobiliteit tussen 8 en 19 uur. Verdere groei van het dalverkeer zal dan ook als eerste in het centrumgebied zichtbaar worden.

Korte afstanden: groei fietsgebruik en toename parkeerdruk

De grote verandering bij lokale verplaatsingen ligt niet zozeer in de volumeontwikkeling - het aantal lokale verplaatsingen is eerder iets afgenomen dan toegenomen - maar in de vervoerwijze. Zo is de afgelopen 20 jaar het gebruik van de fiets binnen de Ring spectaculair gegroeid. De fiets is snel, flexibel en goedkoop en wordt door het groeiend aandeel jonge en hoogopgeleide Amsterdammers en masse omarmd. Deze groei wordt ondersteund door de hoge parkeertarieven die het lokaal gebruik van de auto onaantrekkelijk maken, maar ook het OV-gebruik is aanzienlijk afgenomen.

Dit laatste is helemaal zichtbaar in verschuiving van lokaal OV naar fiets als vervoermiddel naar het station. Waar in 1990 90% voor het OV koos, neemt nu 60% de fiets. Overigens is deze trend exclusief voor het gebied binnen de Ring en in mindere mate voor verplaatsingen vanuit direct aangrenzende wijken. Daarbuiten is het autogebruik, in lijn met landelijke ontwikkelingen, iets toegenomen.

De toename van het fietsgebruik is niet alleen voor de fietser zelf aantrekkelijk, maar levert ook de maatschappij veel waarde op. Door de forse afname van lokale autoritten (binnen de Ring meer dan een halvering in 20 jaar) ontstaat veel ruimte op de weg. Zowel om de groei van langere



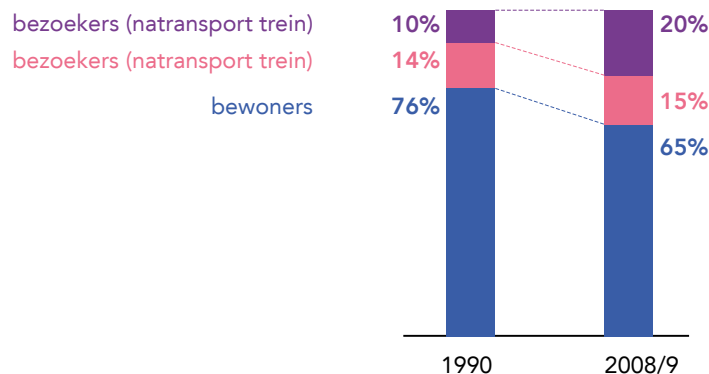
afstand autoverkeer op te vangen, als om andere functies te faciliteren. De vrijgekomen ruimte in het OV is gebruikt om de sterk gegroeide groep treinbezoekers naar hun uiteindelijke bestemming in de stad te brengen. De groei van de fiets heeft twee neveneffecten die wel veel beleidsaandacht verdienen. In de eerste plaats is, net als bij de auto, de fietsparkeerdruk sterk gestegen. Bij stations komt de fietsbereikbaarheid hierdoor zelfs in het geding, maar ook in de binnenstad kan dit op drukke fietsbestemmingen als het Leidseplein tot een serieuze belasting van de openbare ruimte leiden. Daarnaast is de fiets een relatief onveilig vervoermiddel en heeft de toename van de fiets tot extra verkeersongevallen geleid.

Middellange afstanden: kansen voor OV

Bij de langere stedelijke verplaatsingen richting het centrumgebied valt vooral de grote continuïteit op. Niet alleen is het aantal reizen nauwelijks veranderd, ook de modaliteitskeuzes zijn nog zeer vergelijkbaar met 20 jaar geleden, ondanks het feit dat de auto door de hoge parkeertarieven een stuk minder aantrekkelijk is geworden. Voor de verplaatsingen binnen fietsbereik heeft nog wel een verschuiving plaatsgevonden van auto naar fiets. Waar het voor de gemiddelde fietser te ver is heeft het lokale OV echter nauwelijks kunnen profiteren.

Het zwaartepunt van OV reizen is geleidelijk verschoven van vooral lokale ritten binnen de Ring (inclusief ritten naar het station) naar langere ritten. Dit zijn ritten vanuit de gebieden rond en buiten de Ring en natransport

► Aandeel gebruikersgroepen in bus-, tram- en metroverkeer met een herkomst en/of bestemming binnen de ring



van treinreizigers. Het historisch gegroeide fijnmazige en trage tramnetwerk is voor bediening van beide groepen (buitenlandse toeristen daargelaten) weinig geschikt en bovendien erg kostbaar. Hier ligt een duidelijke uitdaging om de dienstregeling te moderniseren en beter aan te laten sluiten bij de wens van deze groepen reizigers.

Er is daarbij ook een verschil te zien in het soort reiziger en de bijbehorende behoefte ten aanzien van het OV. Spitsreizigers, voornamelijk forenzen en scholieren, willen doorstroming, snelheid en betrouwbaarheid. In het dal reizen met name sociaal en recreatieve bezoekers. Deze groep heeft meer behoefte aan comfort, rechtstreeksheid en informatievoorziening dan aan snelheid. De bestemming van deze groepen reizigers is ook verschillend.

Langere afstanden: groei treingebruik en auto in het weekend

Reizigers van buiten de stad en regio kiezen, vanwege de congestie op de Ring en het parkeerbeleid in de stad, doordeweeks steeds vaker voor de trein om naar Amsterdam te reizen. Het doordeweekse treinverkeer van/naar Amsterdam is dan ook verdubbeld sinds 1990. Hiermee heeft de trein een groot aandeel van de reizigersgroei opgevangen en is de groei van het autoverkeer met ongeveer 15% relatief beperkt gebleven.

De groei van het treinverkeer heeft overigens wel het uiterste gevergd van het spoorstelsel rond Amsterdam. De capaciteit van de spoorinfrastructuur zelf is wel voldoende, maar de dienstregeling en systeembeheer zijn onvoldoende meegegroeid om de vraag nog goed te kunnen bedienen. Het gevolg is onder andere teruglopende (spits)betrouwbaarheid en een toenemend aantal incidenten.

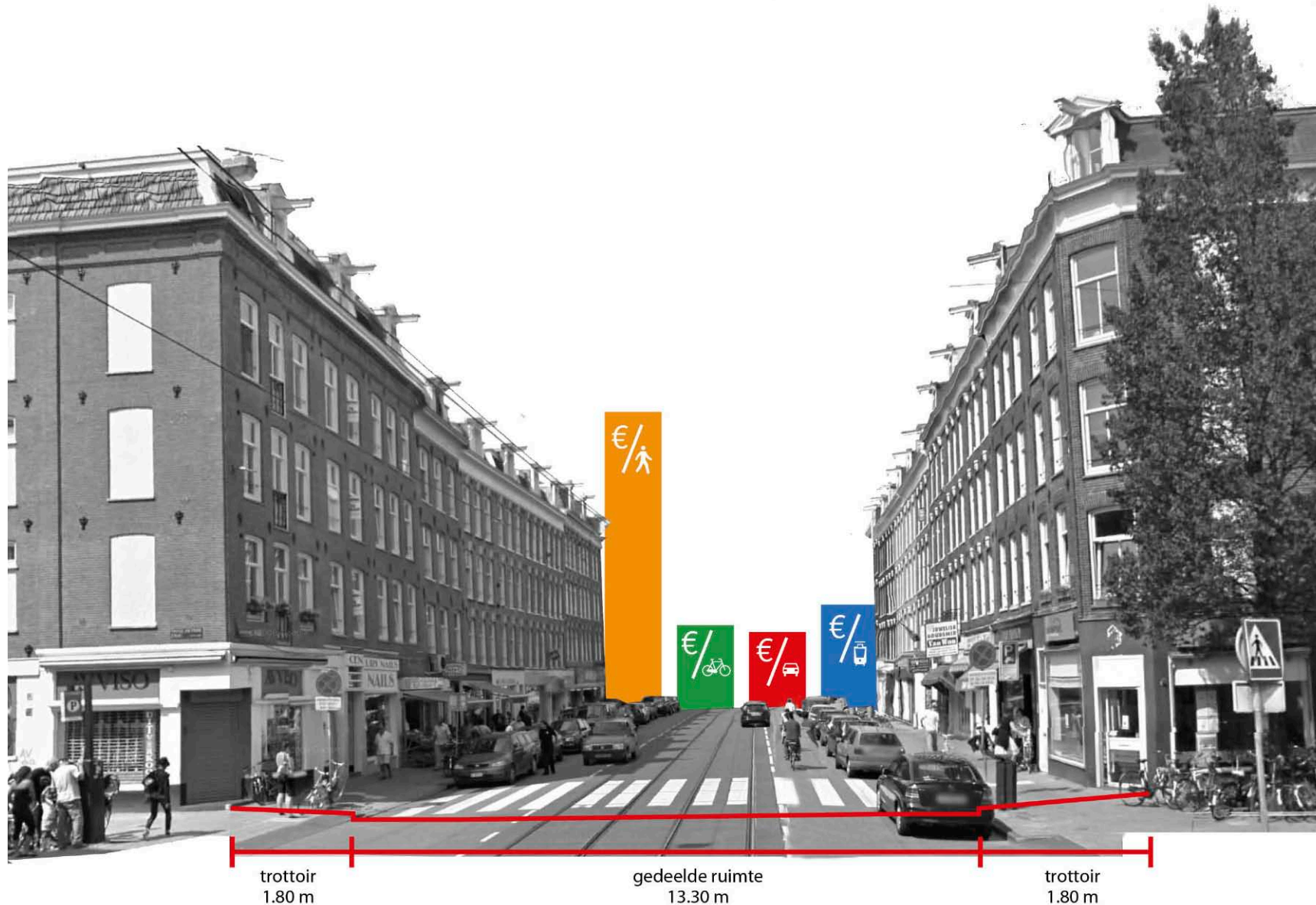
In het weekend met veel recreatieve reizigers, vaak ook in grotere groepen, blijkt het OV nauwelijks een alternatief voor de auto. Daarnaast doen zich in het weekend minder files voor, waardoor de auto dan een aantrekkelijk vervoermiddel is. Het autoverkeer van/naar Amsterdam in het weekend is sinds 1990 met maar liefst 70% gegroeid, waar het treinverkeer nagenoeg gelijk is gebleven.

Ruimte niet goed verdeeld

De voetganger heeft in het mobiliteitsbeleid tot nu toe niet veel aandacht gekregen. Er zijn ook weinig bruikbare gegevens over omdat lopen vaak een onderdeel is van langere verplaatsingen met de fiets, auto en het openbaar vervoer.

Toch wordt het belang van de voetganger steeds groter. De voetganger is de belangrijkste consument in winkelstraten en met het toenemende toeristische en recreatieve gebruik van de binnenstad wordt de kwaliteit van de voetgangersruimte steeds belangrijker. Bij die kwaliteit gaat het om veiligheid, comfort (voldoende breedte en geen obstakels) en aantrekkelijkheid van de route.

◀ *Indicatieve weergave van de ruimteverdeling en de bestedingen per vervoerwijze voor de Van Woustraat*



In drukke stadsstraten ligt het ruimtegebruik door de auto, inclusief parkeren vaak boven de 40%. Uit recent onderzoek blijkt dat voetgangers en fietsers in dit soort straten de grootste bestedingen doen. Winkelstraten met het minste autoverkeer hebben over het algemeen ook hogere huren en een recreatiever aanbod. Naast de toenemende aandacht voor een aantrekkelijke en leefbare openbare ruimte is een betere verdeling in de ruimte voor de voetganger, fietser, auto en OV van belang. Dit hangt per straat af van de locatie, omgeving (wonen, werken, winkelen etc.) en de rol in het totale mobiliteitsnetwerk.

Parkeerproblematiek

De groei van de automobiliteit in het dal betekent ook dat er steeds meer auto's in de stad aanwezig zijn. Zeker in combinatie met de schaarse openbare ruimte is de druk op de parkeervoorzieningen in het centrum fors toegenomen. Om deze druk te verminderen kent Amsterdam zeer hoge parkeertarieven voor bezoekers en lange wachtlijsten voor parkeervergunningen. Binnen de Ring wordt nog steeds veel op straat geparkeerd en relatief weinig in garages. De bezettingsgraad op straat

ligt op veel momenten boven de 100% en automobilisten moeten regelmatig meer dan een kwartier zoeken om een plaats te vinden. Dat terwijl veel commerciële en gemeentelijke garages in de avond en nachtelijke uren leeg staan. Het zoekverkeer heeft ook negatieve gevolgen voor de leefbaarheid, luchtkwaliteit, doorstroming en verkeersveiligheid.

Bewoners gebruiken de auto steeds minder voor lokale ritten; dit betekent niet dat het autobezit is afgenomen. Ook binnen de Ring is het autobezit onder bewoners nog licht toegenomen. Dit is echter veel minder dan in de rest van het land mede vanwege het vergunningenbeleid en de positieve ontwikkeling in het autodelen. De auto staat steeds vaker stil en wordt vooral voor (incidentele) langere ritten buiten de stad gebruikt. Deze verandering in autogebruik leidt dus wel tot een afname van de verkeersdruk, maar niet van de parkeerdruk. Er is tot nu toe vooral geïnvesteerd in vervoersinfrastructuur en maar beperkt in parkeercapaciteit. Als gevolg daarvan is er in de binnenstad nu een grote schaarste aan zowel fiets- als autoparkeercapaciteit.

Met minder geld gericht investeren door scherpe keuzes

Investerings lopen achter bij de groei

De afgelopen decennia is de mobiliteit in en rond Amsterdam sterk toegenomen. Om deze groei te faciliteren werd en wordt geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur, zowel in wegen, spoorwegen als in lokaal hoogwaardig OV. Daarbij lopen de investeringen achter bij de groei. Dat heeft geleid tot serieuze druk op het mobiliteitssysteem, vooral in de spits, met als gevolg onder andere congestie op het hoofdwegennet en capaciteitsproblemen op het spoor. Tot 2020 wordt door gemeente, rijk en regio nog zo'n 10 miljard euro geïnvesteerd in de regionale bereikbaarheid. De bereikbaarheid van de metropoolregio en Amsterdam als kernstad krijgt daarmee de komende jaren een forse impuls. De Westrandweg en de Tweede Coentunnel worden aangelegd, de A6/A9 wordt uitgebreid en de Noord/Zuidlijn wordt gebouwd. Daarnaast wordt er een groot aantal kleinere projecten gerealiseerd, zoals bijgaand kaartbeeld laat zien.

De komende periode zullen veel projecten gereedkomen en daarmee zal de druk op het systeem afnemen en ontstaat ruimte voor toekomstige groei. Maar de komende jaren zal er door bezuinigingen op de overheidsbudgetten minder geld beschikbaar zijn voor grootschalige ontwikkelingen, de exploitatie van het OV en het onderhoud van infrastructuur. Een nieuwe aanpak van de uitdagingen voor de fiets, meer aandacht voor de voetganger, het benutten van kansen voor het OV, een oplossing voor de parkeerproblematiek en het verbeteren van de doorstroming en een aantrekkelijke en leefbare openbare ruimte is nodig.

Kiezen voor kostenefficiënte maatregelen

Ruimte maken voor de groei met aandacht voor de openbare ruimte en de beperktere (gemeentelijke) middelen vragen om scherpe keuzes en een gebiedsgerichte aanpak. Dergelijke keuzes zijn echter niet mogelijk zonder een gedegen kwantitatieve onderbouwing van het beleid en oog voor de kostenefficiëntie van maatregelen. Dat betekent dat bij het kiezen van de juiste maatregel voor een bepaald probleem in een bepaald gebied de (maatschappelijke) kosten-effectiviteit een belangrijk criterium is. Wanneer er meer mogelijkheden zijn om hetzelfde doel te bereiken heeft de maatregel met het meeste effect per euro de voorkeur. Eerder zijn deze principes al succesvol toegepast bij de herijking van het beleid gericht op verbetering van de luchtkwaliteit. Door subsidies en regulering gericht in te zetten op de veelrijders in de stad blijkt de luchtkwaliteit voor Amsterdammers met aanzienlijk minder middelen beter te kunnen worden.



Ruimte maken voor de veranderende mobiliteitsbehoefte en een betere openbare ruimte



Beter benutten garages en meer inpandig parkeren

Waar ruimte schaars en kostbaar is, loont het zoeken naar creatieve oplossingen. Om de parkeerdruk en lange wachtlijsten aan te pakken en de openbare ruimte te verbeteren zijn in het Parkeerplan slimme oplossingen voor de korte en middellange termijn voorgesteld. Door het beter benutten van (gemeentelijke en commerciële) garages en het aantal inpandige parkeerplekken uit te breiden vermindert de parkeerdruk, kunnen straatparkeerplekken worden opgeheven en worden de wachtlijsten voor vergunningen korter. Daarnaast kunnen gerichte prikkels het autobezit en autogebruik in de stad verminderen.

Deze maatregelen verminderen het zoekverkeer en bieden mogelijkheden voor andere functies in de openbare ruimte die beter passen in een aantrekkelijke en leefbare stad.

Het college heeft de ambitie om de stad uiterlijk 2025 fors autolouwer te maken en de parkeerproblemen op te lossen. Tot 2020 kan met het creëren van 5000 parkeerplekken voor bewoners het volgende worden bereikt:

- 15% minder geparkeerde auto's op straat in het centrumgebied
- opheffen van 1.700 straatparkeerplekken (10%) in het centrumgebied
- een forse verkorting van de wachtlijsten
- de parkeerdruk verminderen waarmee het zoekverkeer gehalveerd wordt.

Dit college neemt de verantwoordelijkheid op zich om al in deze bestuursperiode maatregelen te nemen voor 5.000 plekken. In de periode 2020-2025 wordt dan een volgende stap gezet met het realiseren van nog eens ruim 7.000 inpandige parkeerplekken binnen de ring A10 (exclusief Noord). De keuze van locatie en financieringsmogelijkheden worden overgelaten aan volgende colleges. In de paragraaf Parkeren wordt de

hoofdlĳn van de ambitie toegelicht. In het Parkeerplan wordt de ambitie uitgewerkt tot een concrete aanpak.

Stevige uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken

Om het fietsgebruik verder te faciliteren wordt ingezet op een gerichte aanpak van het fietsparkeren en het verruimen en veiliger maken van het fietsnetwerk. Amsterdam gaat tot 2020 38.000 fietsparkeerplekken bijplaatsen, vooral in de binnenstad en bij treinstations. Het unieke Fietspunt-concept van de eerste dag gratis bewaakt parkeren (Station Zuid) wordt uitgebreid naar andere treinstations, te beginnen bij het Centraal Station en het Amstelstation. Door nieuwe grootschalige inpandige stallingen bij het Centraal Station en Station Zuid komt er veel openbare ruimte vrij. In de binnenstad wordt gemiddeld veel korter geparkeerd dan bij stations en liggen de bestemmingen gespreid. Grootschalige ondergrondse stallingen sluiten niet altijd aan op de vraag. Bovendien zijn de kosten van een ondergrondse fietsstalling erg hoog. Voor het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte ligt de voorkeur bij de bouw van autoparkeergarages. In plaats daarvan worden verschillende maatregelen genomen (uitbreiding, parkeerduurbepanking en handhaving).

In het Meerjarenplan Fiets is de totale aanpak voor de komende jaren en een doorkijk tot 2040 weergegeven. In de paragraaf Fiets in de MobiliteitsAanpak staat de hoofdlĳn verder uitgewerkt.

Snelheid in de spits en meer comfort in het dal

Zowel trein als lokaal OV zijn historisch sterk gericht op het Centraal Station. De samenhang van beide netwerken maakt het beiden nu lastig om zich aan te passen aan de veranderende ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Door goed in te spelen op de komst van de Noord/Zuidlĳn en de opkomst van de OV-knoop Zuid kunnen beide netwerken beter aansluiten bij de toekomstige vraag. Daarnaast is het mogelijk het OV-product voor reizigers te verbeteren door meer te differentiëren naar tijdstip en vraag. Voor de trein betekent dat bijvoorbeeld onderscheid tussen een spits- en daldienstregeling, voor het lokale OV tussen lokale ritten in het centrum met veel halteringen en langere ritten vanuit de wijken buiten de Ring met hogere snelheden. Op sommige routes zullen beperkte investeringen in traminfrastructuur nodig zijn om de gewenste

versnelling mogelijk te maken.

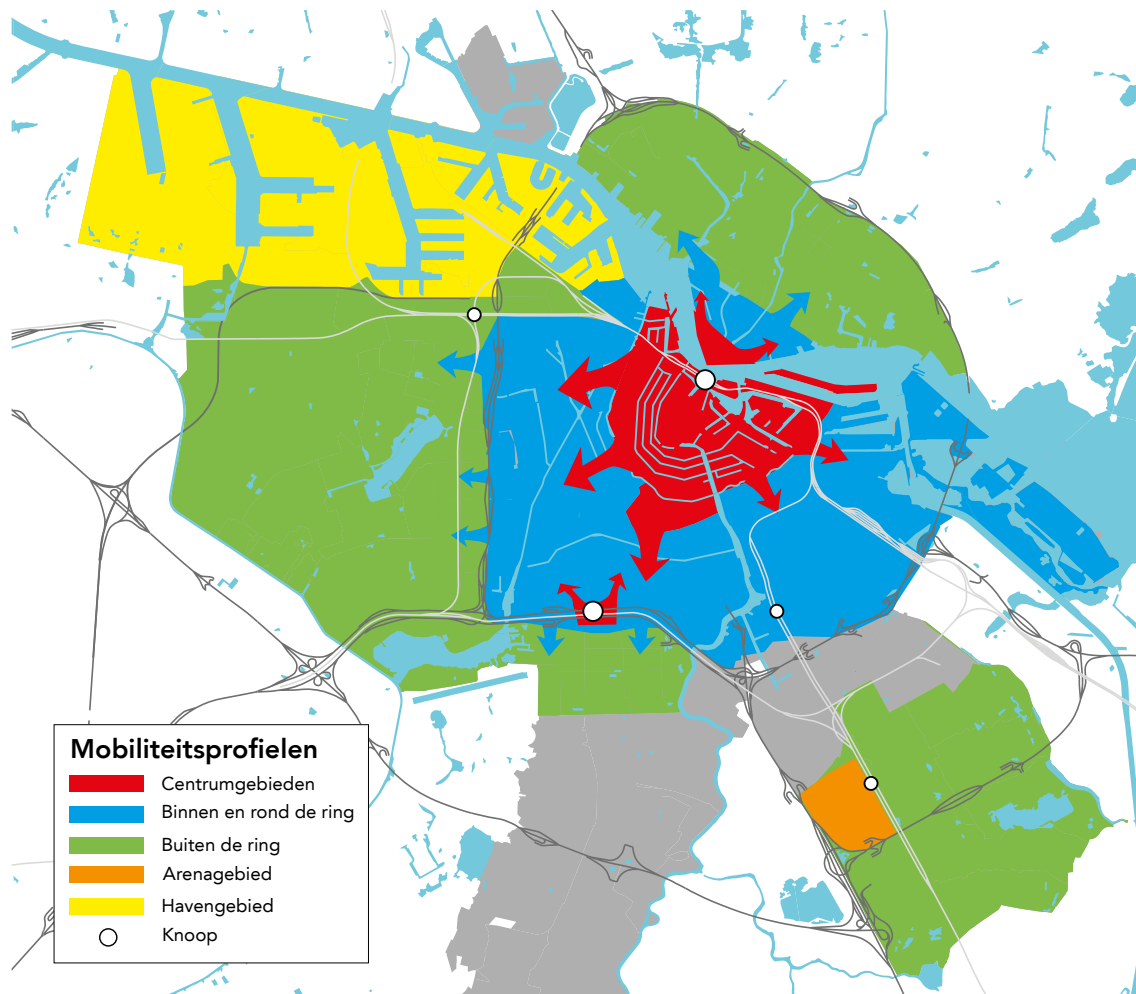
De inzet is een modernisering van de OV dienstregeling, beter inspelen op de behoefte en selectieve investering in versnelling. In de paragraaf OV in de MobiliteitsAanpak is deze hoofdlĳn verder uitgewerkt.

Onderscheid in prioriteit netwerken

De afgelopen jaren is bij groei van de mobiliteit veelal gekozen voor het scheiden van verkeerssoorten. Als alle verkeersfuncties, tram, auto, fiets en voetganger in alle straten even belangrijk worden gevonden, leidt dat in drukke en smalle straten tot onbevredigende compromissen en onveilige situaties. In de praktijk van de afgelopen jaren is de komst van vrijliggende fietspaden bijvoorbeeld vaak ten koste gegaan van ruimte voor de voetganger. En op een toenemend aantal drukke routes in het centrumgebied past de breedte van het fietspad niet meer bij de grote stromen die in de spits verwerkt moeten worden.

Door meer onderscheid aan te brengen in de kwaliteit van netwerken voor de voetganger, de fietser, het openbaar vervoer en de auto laat Amsterdam zien waar welke vervoervorm prioriteit verdient. In centrumgebieden, winkelstraten en op plekken waar de veiligheid in het geding is verdienen voetganger en fietser meer ruimte. Op langere verbindende OV-routes waar geen alternatief is in de vorm van een metrolĳn verdient de tram of bus prioriteit. En op verbindende autoroutes die daar qua breedte geschikt voor zijn en waar geen knelpunten zijn op het gebied van geluid en luchtkwaliteit krijgt de auto zoveel mogelijk doorstromingskwaliteit. Deze principes en de beoogde werkwijze zijn verder uitgewerkt in de paragraaf Plusnetten in de MobiliteitsAanpak en bijbehorende bijlage.

Gebiedsgerichte aanpak voor het centrumgebied, rond de Ring en daarbuiten



De verblijfsfunctie heeft prioriteit in de centrumgebieden

In het centrum wordt het voornamelijk in de daluren drukker door toename van het sociaal recreatieve en toeristische bezoek. De invloed van de spits is hier minder groot door de ontwikkeling naar de 24/7 economie. De verwachting op basis van het gemeentelijke prognosemodel is dat door toename van het aandeel fiets en OV in de verplaatsingen van, naar en binnen het Centrum het aandeel van de auto de komende 10 jaar daalt van 33% naar 30% (cijfers avondspits).

Door de toenemende drukte en de ontwikkeling naar de consumptieve economie ligt de prioriteit in dit gebied bij het bieden van voldoende en aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte voor voetgangers, fietsers en kleine, schone voertuigen. De snelheden liggen hier relatief laag en grote voertuigen als vrachtauto's, bussen en trams zijn hier te gast. Het mengen van verkeersstromen, met een lage maximum snelheid, ligt hier voor de hand. Trein en metro zorgen in het centrumgebied voor een efficiënte aan- en afvoer van grote stromen reizigers. De tram krijgt met de komst van de Noord/Zuidlijn een andere, meer ontsluitende rol in de binnenstad, maar moet wel betrouwbaarder worden. Ook hoeven er minder streekbussen tot in het centrum te rijden. Taxi's blijven net als touringcars belangrijk voor met name bezoekers en halteren kort op daarvoor aangegeven plekken.

De schaarse ruimte zal in toenemende mate ook flexibel in de tijd gebruikt moeten worden. Dat geldt bijvoorbeeld voor laad- en losfaciliteiten, die zeer belangrijk blijven voor het economisch functioneren van de stad. Buiten de venstertijden kan de ruimte ook voor andere functies (terras, parkeerplaats voor (brom-)fietsen) gebruikt worden. De auto wordt meer in in pandige parkeervoorzieningen, of op afstand (P+R) geparkeerd. Op de drukste locaties worden fietsvoorzieningen intensiever

benut omdat er geen plekken worden ingenomen door lang geparkeerde fietsen. Krotten en weesfietsen worden verwijderd.

Balans binnen en rond de Ring

In het gebied binnen de Ring wordt het vooral drukker in de stadsstraten. Stadsstraten zijn de straten met zowel publieke functies als doorgaand verkeer. In dit gebied neemt het aandeel OV en fiets volgens de modelprognoses de komende tien jaar toe en daalt het aandeel van de auto van 40% naar 38% (cijfers avondspits). Hier ligt de prioriteit bij een betere balans tussen de ruimte voor de fietser, voetganger en verblijven enerzijds en ruimte voor de auto en het OV anderzijds. De geparkeerde auto zal in stadsstraten vaker plaats moeten maken voor andere functies. Flexibel gebruik van de ruimte per periode van de dag kan daar een oplossing bieden voor de verschillende behoeftes overdag en 's avonds. Bijvoorbeeld 's ochtends laden en lossen en 's middags meer ruimte voor de voetganger of een terras. Ruimtebesparende en schone voertuigen krijgen prioriteit, ook in woonbuurten.

Bijzonder voor dit gebied is de concentratie en de toename van kantoorbanen en hoger onderwijs. De groei van werkgelegenheid en hoger onderwijs concentreert zich rond knopen als de Zuidas en station Bijlmer, Amstel en Sloterdijk. Het gaat vooral om spitsverplaatsingen over steeds grotere afstanden. Gezien de grote reizigersaantallen zal vooral de trein

in combinatie met de metro de groei moeten opvangen. Met aantrekkelijk ingerichte looproutes kan lopen een groter aandeel in het natransport krijgen. Stedelijk OV en in bescheiden mate de fiets zorgt voor de rest van het natransport. Extra gebouwde (betaalde) parkeergelegenheid komt er alleen voor autoafhankelijke sectoren, indien die daarvoor zelf de kosten dragen.

Beheerste groei buiten de Ring

Modelprognoses voor de komende tien jaar wijzen op een stabilisatie van het aandeel auto in de verplaatsingen van, naar en binnen het gebied buiten de Ring. Dit aandeel is nu 50% (cijfers avondspits).

Buiten de Ring en in Noord is een beheerste groei van de auto nog mogelijk, omdat het ruimteprobleem hier beperkt is. Voorkomen moet echter worden dat de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid wordt aangetast door parkeeroverlast afkomstig van bewoners uit en bezoekers aan het centrumgebied en het gebied binnen de Ring. In deze gebieden is nog veel potentie voor het gebruik van de (elektrische) fiets. Gezien de vaak grotere afstanden tot het centrum, blijft het openbaar vervoer hier belangrijk en is vooral in de spits een snellere en betrouwbare lijnvoering gewenst. De eenzijdige oriëntatie op het Centraal Station wordt minder groot omdat andere knooppunten in de toekomst beter bediend worden. Door de grootste stromen te bundelen over een beperkt aantal kwalita-

	Parkeren auto	Parkeren fiets	OV	Plusnetten	Innovaties
Centrum	Meer zichtbare autovrije zones in het centrum	Extra stallingen en handhaving bij drukke centra	Minder trams en buslijnen in en door het centrum Betrouwbaarheid vergroten	Meer prioriteit voetganger en fiets	Stadsdistributie Schone voertuigen
Binnen de Ring	Minder geparkeerde auto's in stadsstraten en langs plusnet auto en in buurten	Extra stallingen bij grote OV-knopen	Optimaliseren tram en busnet in verband met ingebruikname Noord/Zuidlijn	Betere balans in verdeling ruimte in smalle doorgaande straten	Verkeersmanagement Schone voertuigen
Buiten de Ring	Voorkomen overloop P+R	Capaciteit vergroten bij knelpunten op grote treinstations	Optimaliseren regionaal OV	Betere verbinding met delen binnen Ring	Verkeersmanagement Mobiliteitsmanagement bij bedrijven en evenementen



tief goede routes met fietsparkeervoorzieningen op drukke haltes wordt het openbaar vervoer een stuk efficiënter.

In en rond het Arenagebied en in mindere mate de RAI, zal het met de toename van het aantal evenementen op steeds meer dagen aanzienlijk drukker worden. Het openbaar vervoer zal hier om redenen van een efficiënte aan- en afvoer van grote stromen een toenemend aandeel in krijgen, maar ook de auto blijft belangrijk. Mobiliteitsmanagement door de organisatoren van evenementen zelf en verkeersmanagement door de gezamenlijke wegbeheerders zijn dan ook belangrijk om bezoekers naar deze evenementen te geleiden en grote verstoringen te voorkomen. Uit oogpunt van sociale veiligheid en levendigheid van het straatbeeld kan in deze gebieden meer menging van verschillende soorten verkeer worden toegepast. Een mooi voorbeeld hiervan is de gereconstrueerde Bijlmerdreef in Zuidoost.

Wat is de uitwerking van maatregelen?



Parkeren: Minder parkeren op straat voor een betere openbare ruimte en meer doorstroming

De kwaliteit van de openbare ruimte staat in veel wijken onder druk. Een belangrijke oorzaak is het grote aantal geparkeerde auto's op straat. De belangrijkste opgave bij het autoparkeren is het doorbreken van de paradox dat Amsterdam qua autobezit behoort tot de meest autoluwe steden van Europa, terwijl de auto nog steeds dominant aanwezig is in het straatbeeld. De hoge parkeerdruk op straat leidt ook tot lange zoektijden en onnodig verkeer met name in het centrumgebied. Daarnaast tasten de lange wachtlijsten voor een parkeervergunning het vestigingsklimaat van Amsterdam aan.

Mooiere openbare ruimte, minder parkeerdruk en kortere wachtlijsten

Om de parkeerdruk op straat te verminderen worden bestaande (gemeentelijke en commerciële) garages met restcapaciteit beter benut in totaal levert dit bijna 3.300 extra plekken op. Al op korte termijn ontstaat zo meer ruimte op straat en neemt het zoekverkeer af. Door dit beleid vooral te richten op centrumgebieden en drukke stadsstraten met veel economische en toeristische functies komt ruimte vrij voor economisch verkeer (laden en lossen), bredere fietsvoorzieningen en verblijfsfuncties (zoals ruimte voor voetgangers, spelen, groen en fietsparkeervoorzieningen).

Daarmee wordt het autoluwe beleid van de gemeente Amsterdam veel zichtbaarder dan de afgelopen jaren. Naast het beter benutten van in pandige parkeerplekken, wordt de volledige parkeercapaciteit (ca 500 plekken) van de geplande garages bij de Noord/Zuidlijnstations benut voor vergunninghouders. De vergevorderde bouwplannen van stadsdelen voor twee nieuwe garages wordt gefaciliteerd onder voorwaarde dat de investeringen niet hoger zijn dan van andere garages in een vergelijkbare stedelijke omgeving. Dit levert in totaal ca. 1.200 extra plekken op. In het totaal worden er deze bestuursperiode maatregelen genomen om

in de periode tot 2020 5.000 extra plekken te realiseren. Wat betreft het gebruik van de hiermee ontstane ruimte legt het College gedurende de realisatie een gelijke verdeling tussen de volgende drie beleidsdoelstellingen vast:

- Opheffen van straatparkeerplekken
- Reduceren van de bezettingsgraad van de resterende straatparkeerplekken
- Verkorten van de wachtlijst

Het verminderen van de parkeerdruk en het opheffen van straatparkeerplekken op locaties met grote economische waarde leidt behalve tot een mooiere openbare ruimte ook tot minder zoekverkeer en minder oponthoud. Door het beleid van minder straatparkeren en meer garageparkeren te concentreren op de auto plusroutes, wordt de betrouwbaarheid van de doorstroming en de verkeersveiligheid verbeterd. Door hetzelfde te doen in stadsstraten met veel winkels wordt daar de beschikbare ruimte voor het economisch verkeer (laden en lossen en kort parkeren door klanten) vergroot. Door een verhoging van het vergunningplafond wordt de wachtlijst voor bewoners verkort. Daarnaast worden prikkels geïntroduceerd die het autobezit en autogebruik verminderen. Daarmee krijgt het parkeerbeleid een maximaal maatschappelijk en economisch rendement voor bewoners, bezoekers en bedrijven.



Fiets: Extra stallingsplaatsen en actieve handhaving fietsparkeren op drukke locaties

Fiets van groot belang

Amsterdammers gaan steeds meer fietsen. Dat houdt de stad bereikbaar en zorgt voor een besparing op uitgaven aan OV en auto-infrastructuur. Tegelijkertijd leidt de toename van het fietsgebruik tot grote concentraties van geparkeerde fietsen bij stations, winkelgebieden en drukke uitgaanslocaties. Zodanig zelfs dat de veiligheid van de fietser, de bereikbaarheid van stations en de kwaliteit van de openbare ruimte op drukke gebieden in het centrumgebied onder druk staat. Met het Meerjarenplan Fiets worden maatregelen genomen voor de korte termijn tot 2016 en de langere termijn tot 2020. Deze maatregelen richten zich op stations, drukke bestemmingen en het fietsnetwerk. Samen met de betrokken partijen wordt gewerkt aan een toekomstvaste oplossing voor de gebieden rond en buiten de Ring.

Meer stallingen en betere benutting bij stations

Bij de grote stations, in het bijzonder het Centraal Station en Zuid, komt meer stallingscapaciteit. Op korte termijn wordt dit gerealiseerd op maaiveld maar de toekomstige fietsparkeerbehoefte is hier zo groot en de ruimte zo schaars dat grote inpandige of ondergrondse stallingen nodig zijn. Door langparkeren in stallingen te beprijken en kort parkeren gratis aan te bieden, worden de beschikbare plekken optimaal benut (analoog aan het Fietspunt-concept bij Station Zuid). Op het maaiveld zorgt een parkeerduurbepanking voor een betere benutting. Samen met een striktere handhaving wordt de beschikbare capaciteit efficiënter benut en de openbare ruimte aantrekkelijker. Hierbij wordt wel gestreefd naar een eenvoudiger betaalsysteem, bijvoorbeeld met de OV-chipcard.

Naar verwachting is op de andere stations voldoende ruimte beschikbaar om extra parkeercapaciteit op het maaiveld te maken. Maaiveldparkeren heeft de voorkeur om hoge investerings- en exploitatiekosten te vermijden. Wel wordt ook hier de maximale parkeerduur op stationslocatie op

termijn beperkt.

Efficiënter gebruik op drukke locaties

Op drukke uitgaans- en winkellocaties in het centrumgebied, zoals het Leidseplein en de Rode Loper, is de parkeerduur korter en het aanbod van fietsen meer gespreid dan bij stations. Om de fietser dicht bij de bestemming te laten parkeren wordt in eerste instantie naar oplossingen op het maaiveld gezocht. Als dit niet binnen redelijke loopafstand van de bestemming voldoende capaciteit biedt wordt komen andere (vaak duurdere en complexere) oplossingen in beeld zoals het bouwen van ondergrondse stallingen. Daarnaast bestaat het beleid uit het aanbieden van flexibele parkeervoorzieningen op drukke momenten, regulering door het coachen van fietsparkeergedrag en actieve handhaving van fietsparkeerverboden.

Bij nieuwbouw van woningen, kantoren en voorzieningen moet voldoende ruimte voor de fiets worden gerealiseerd (zowel in de openbare ruimte als inpandig), waarbij ook aandacht is voor het stallen van bakfietsen en scooters. De gemeente gaat hiervoor stallingsnormen opnemen in bestemmingsplannen.

Fietsnetwerk ruimer en veiliger

Om de doorstroming, veiligheid en comfort te verbeteren wordt het fietsnetwerk in de stad verder verbeterd. Op korte termijn gaat het om het veiliger maken van 15 kilometer van het fietsnetwerk, drukke routes waar geen vrijliggende fietspaden zijn en het verbeteren van doorstroming en comfort door de afstelling van verkeerslichten en wachttijdmelders. Daarnaast worden er nieuwe fietsverbindingen gerealiseerd bij Centraal Station, en het Mosplein. De gewenste extra ruimte voor de fiets is een belangrijk punt bij reconstructies volgens de principes van het plusnet fiets.

Beperking overlast brom- en snorfietsen

Brom- en snorfietsen zijn in Amsterdam sterk in opkomst. Hoewel het aandeel van de brom- en de snorfiets in het totaal aantal verplaatsingen met ca. 2% nog steeds laag is zijn 16% van alle ernstig verkeersgewonden in de stad brom- of snorfietsers. Bovendien zorgen met name snorfietsen voor veel overlast op het fietspad. De toenemende populariteit van dit voertuig is dan ook zorgelijk.

De aanpak van het verkeersveiligheidsproblemen met de brom- en snorfiets is opgenomen in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid. De belangrijkste lokale instrumenten om de verkeersveiligheid te verbeteren en de overlast van snorfietsers aan te pakken zijn educatie, voorlichting

en handhaving. Het Meerjarenplan Verkeersveiligheid richt zich dan ook vooral op beïnvloeden van het gedrag van brom- en snorfietsers met de campagne Slowriders en via verkeerseducatieprogramma's voor middelbare scholieren.

De verdere mogelijkheden van Amsterdam om de overlast van scooters tegen te gaan zijn wettelijk beperkt. De gemeente kan bijvoorbeeld niet de voertuigcategorie snorfiets aanpassen of strengere technische eisen aan scooters stellen waardoor opvoeren moeilijker wordt. Het College wil zich hier niet bij neerleggen en beraadt zich op andere mogelijkheden om te voorkomen dat de overlast van brom- en snorfietsen toeneemt.



OV: Meer regie in de spits en meer vrijheid in het dal

Andere keuzes

Het openbaar vervoer houdt ook in de toekomst een belangrijke functie om de dichtbevolkte stad goed te laten functioneren. Met de groeiende regio en de toenemende woon/werk-afstanden wordt het belang van het regionaal openbaar vervoer (trein) alleen maar groter. Het stedelijk openbaar vervoer (tram, bus, metro) krijgt - vooral buiten de spits - steeds meer een functie voor toeristen en andere bezoekers van de binnenstad. Dit gebruik zal naar verwachting toenemen. Binnen de spits heeft het stedelijk openbaar vervoer een belangrijke rol in het aan- en afvoeren van reizigers naar en van de treinstations. Ook Amsterdammers die zich over langere afstanden binnen de stad verplaatsen blijven afhankelijk van goed stedelijk openbaar vervoer. In de aansturing van het openbaar vervoer door de overheid (Rijk voor het spoor, Regio voor het stads- en streekvervoer) vraagt deze veranderende situatie in combinatie met schaarsere middelen om duidelijk andere keuzes.

Regionaal spoorvervoer: optimale bediening voor forenzen

Binnen het spoorvervoer moet het aanbod in de spits beter worden toegesneden op een optimale bediening van de belangrijkste werk- en onderwijslocaties. Door in de spits de treinomlopen korter te maken (maximaal 80 kilometer) en minder verschil te maken tussen Intercity's en Sprinters kan de bestaande railinfrastructuur veel effectiever benut en betrouwbaarder worden. Er ontstaat dan een spoorboekloze shuttle-achtige bediening vanuit alle windrichtingen. Verder kan, zeker na het gereedkomen van de Noord/Zuidlijn, de bereikbaarheid van de belangrijkste locaties sterk verbeterd worden door de stromen uit de verschillende windrichtingen beter over de belangrijkste knopen te spreiden. Naast het Centraal Station gaat het om Station Zuid, Amstel, BijlmerArena en Sloterdijk.

In daluren kunnen de huidige rechtstreekse lange afstandsverbindingen per trein in de dienstregeling in stand gehouden worden. Dat geeft het meest comfort aan de sociaal-recreatieve reiziger. In het dal is ook plaats voor goederentreinen die nu onnodig veel dure capaciteit in de spits innemen.

Om deze gewenste veranderingen in gang te zetten zoekt Amsterdam samenwerking met de spoorsector. Daarnaast werkt de gemeente met de Stadsregio aan de verbetering van het stedelijke OV-net. Dat zal immers moeten worden aangepast aan een andere verdeling van de reizigersstromen over de genoemde stations.

Stedelijk OV: Meer snelheid in de spits en comfort in het dal

Vanaf de vijf belangrijke stations kunnen de grootste forensenstromen (nu al dagelijks ruim 80.000 treinreizigers in de spits) snel met de metro of lopend hun werk- of onderwijsplek bereiken. Hiermee wordt al zo'n 70% van de belangrijkste bestemmingen hoogwaardig bediend. Met tram en bus kunnen dan de overige en meer gespreide bestemmingen worden bediend. Tram en stadsbus hoeven dan - zeker in de spits - veel minder op het Centraal Station te worden georiënteerd. Hiermee wordt niet alleen voor veel reizigers de reistijd verkort, maar kan ook de exploitatie van het stedelijk OV-net sterk worden verbeterd, omdat de langzame routes door het centrum in de spits deels vermeden kunnen worden.

Net als bij de trein is ook in het stedelijk OV meer onderscheid tussen het aanbod in de spits en in het dal relevant. In de spits willen forenzen en studenten zo snel en rechtstreeks mogelijk van hun woning of vanaf het station naar hun werkplek vervoerd worden. De metrolijnen en een aantal snelle verbindende tramlijnen kunnen hierin voorzien. Met meer gestrekte lijnen, minder haltes, kortere stops kunnen de snelheid en de betrouw-



baarheid van het huidige lijnennet aanzienlijk worden verhoogd. Ook de inzet van langer materieel helpt bij het zo efficiënt mogelijk vervoeren van grotere reizigersstromen in de spitsperioden. Hierdoor kan een beter product voor meer reizigers tegen lagere kosten worden geboden. Dit vergt wel investeringen in versnellingsmaatregelen en aanpassing van haltes en knooppunten. De wat langere loopafstanden worden gecompenseerd door een kortere reistijd. Rond de haltes voor het wat grofmaziger snelle stedelijk OV (plusnet) kunnen bijvoorbeeld fietsparkeermogelijkheden komen.

In het dal is de capaciteit in de vorm van materieel en personeel geen beperkende factor en hecht de reiziger minder waarde aan reistijd en meer aan rechtstreeksheid, comfort en prijs. OV-exploitanten kunnen hier veel beter op inspelen als ze meer vrijheid krijgen in het afstemmen van hun aanbod op de vraag.

In de opdrachtverlening voor het OV (landelijk en regionaal) wordt het onderscheid naar meer regie in de spits en meer vrijheid in het dal vertaald in programma's van eisen. De overheid schrijft niet in detail het bedieningsniveau voor, maar geeft vooral aan welke knooppunten en werk- en onderwijsconcentraties in de spits optimaal moeten worden verbonden. Buiten de spits wordt wel aangegeven op welk niveau verschillende herkomst- en bestemmingsgebieden met elkaar verbonden moeten worden. In de wijze waarop de exploitant dat wil doen, rechtstreeks of via een overstap krijgt hij meer vrijheid. Dit geeft de prikkels om beter en meer OV te realiseren. Over de benutting en instandhouding van bestaande infrastructuur moeten bij de gunning afspraken worden gemaakt tussen de OV exploitant en de gemeente Amsterdam.

Plusnetten: Meer selectiviteit in de kwaliteit van netwerken

Aanscherping beleidskader Hoofdnetten

Met het benoemen van plusnetten laat Amsterdam zien waar welke vervoerwijze het meeste prioriteit verdient. Het is een aanscherping van het beleidskader Hoofdnetten dat is vastgesteld in 2005. Hierin wordt voor een groot aantal straten in de stad aangegeven welke vervoervormen prioriteit krijgen. Nieuw bij de plusnetten is dat er ook een plusnet voor de voetganger is gedefinieerd op plekken waar de kwaliteit en ruimte voor de voetganger belangrijk is.

Binnen het openbaar vervoer onderscheiden we een plusnet waar het accent ligt op een hogere snelheid en een comfortnetwerk waar niet zozeer de snelheid maar wel de betrouwbaarheid belangrijk is, ook met het oog op een efficiënte exploitatie van het stedelijk OV.

Het samenvallen van de verschillende plusnetten wordt op smalle straten binnen de Ring zoveel mogelijk vermeden om een goede kwaliteit en verkeersveiligheid te waarborgen. In bredere straten, in het gebied buiten de Ring en in Noord kunnen plusnetten vaak wel worden gecombineerd en is dat soms ook wenselijk met het oog op de sociale veiligheid.

Prioriteiten bij herinrichting

De visiekaart plusnetten is bedoeld om bij herinrichtingsplannen de prioriteiten vast te stellen. Gemiddeld elke dertig jaar komt een straat aan de beurt om opnieuw ingericht te worden volgens de nieuwe eisen van de tijd. Belangrijk is dat de herinrichting gebeurt vanuit afwegingen op een hoger netwerk- en veiligheidsniveau. De doorgaande routes door de stad hebben immers een groter belang dan alleen het lokale belang voor het betreffende stadsdeel.

De afweging is steeds welke vervoervorm gezien de functie in het grotere netwerk en de lokale functie van de straat meer ruimte en/of een betere doorstroming verdient. Voor het verbeteren van de doorstroming zijn fysieke of regulerende maatregelen mogelijk. Aandacht voor een

verkeersveilige inrichting is hierbij van groot belang door het toepassen van de principes van Duurzaam Veilig, het beleid uit het Meerjarenplan Verkeersveiligheid en waar nodig aanvullende maatregelen.

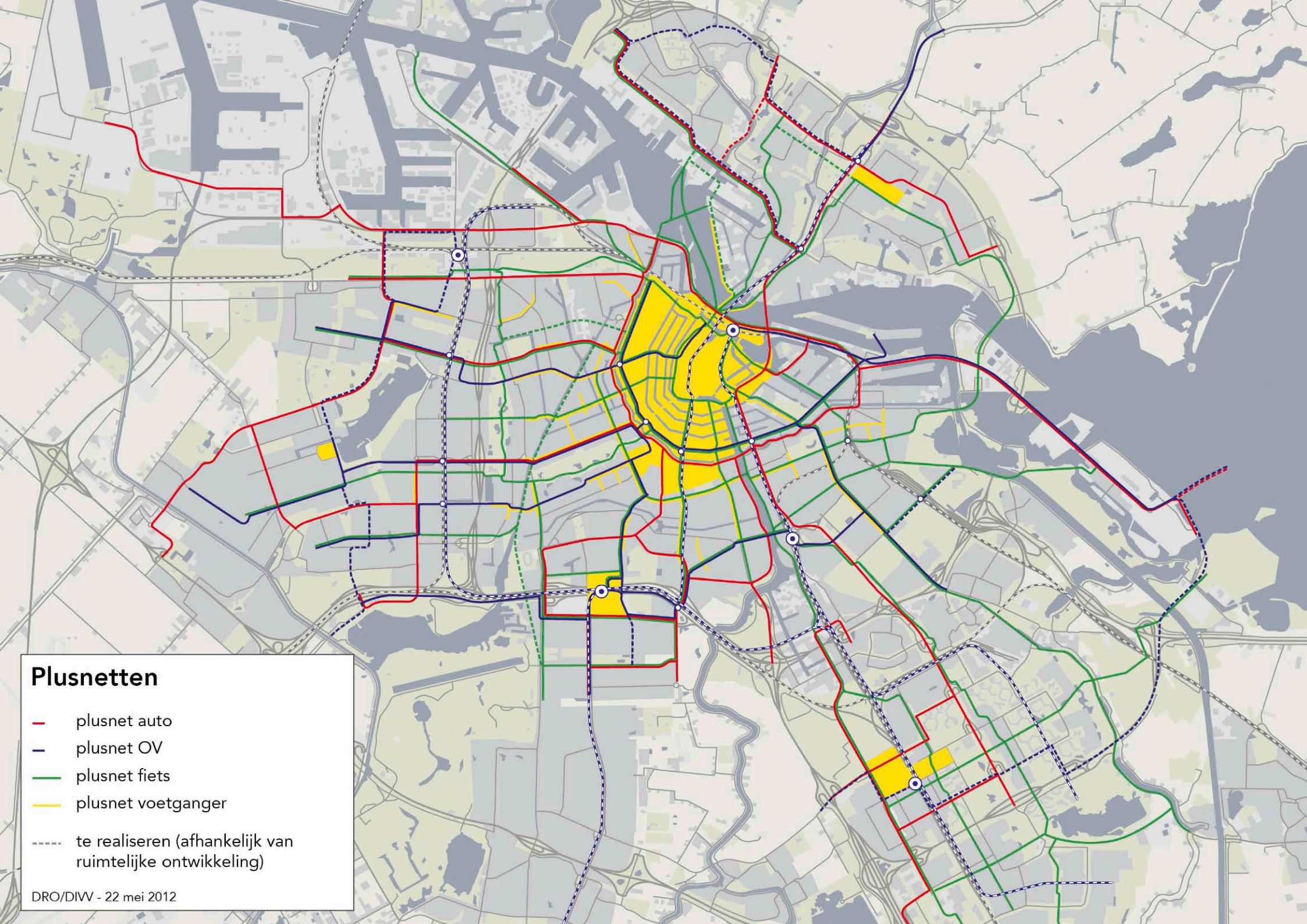
Het belang van maatwerk

Belangrijk bij afwegingen ten behoeve van fysieke reconstructies is voldoende ruimte voor maatwerk. Door het historische karakter van veel straten, maar ook door de aanwezigheid van bijvoorbeeld bomen zal bij elke straat een passend ontwerp gevonden moeten worden. Harde normen over bijvoorbeeld het scheiden of juist mengen van verkeersstromen of de minimale breedte van voet- en fietspaden staan maatwerk vaak in de weg en worden dan ook niet vastgesteld.

Plusnetten als basis voor stedelijk verkeersmanagement

Ook het geven van prioriteit in de verkeersregeling op kruisingen is een belangrijk instrument bij het geven van voorrang. Op kruisingen gaan plusnetten in principe boven hoofdnetten. Daarnaast heeft plusnet OV vanwege de grotere aantallen reizigers in de spits voorrang op andere plusnetten. Bij het comfortnet OV (gericht op betrouwbaarheid) is de regeling meer situatieafhankelijk. Bij de programmering van verkeersregelinstallaties wordt rekening gehouden met het tijdstip en de doorstroming op netwerkniveau. Zo ook voor de fiets op drukke routes. Dynamisch verkeersmanagement is een belangrijk middel om de beoogde 'pluskwaliteit' zo goed mogelijk te waarborgen. Het plusnet auto vormt ook de basis voor afspraken met andere wegbeheerders in het kader van de regionale netwerkvisie. Er wordt duidelijk gemaakt waar omleidingsroutes zijn in geval van calamiteiten.

De beoogde werkwijze bij het toepassen van plusnetprincipes staat nader beschreven in de bijlage Plusnetten in praktijk. Daarin wordt ook aangegeven hoe de selectie van plusnetten heeft plaatsgevonden.



Plusnetten

- plusnet auto
- plusnet OV
- plusnet fiets
- plusnet voetganger
- - - - te realiseren (afhankelijk van ruimtelijke ontwikkeling)

Wat zijn de kaders voor uitvoering?



Wat zijn de kaders voor uitvoering?

Financiering uit bestaande budgetten en VGS

De ambities van de MobiliteitsAanpak kunnen worden verwezenlijkt door bestaande budgetten effectiever aan te wenden en waar mogelijk nieuwe financieringsbronnen aan te boren.

Voor de belangrijkste maatregelen kunnen bijdragen uit de volgende dekkingsbronnen aangevraagd worden. Het is uiteindelijk aan de budgethouders, waaronder de deelraden en de gemeenteraad, om deze middelen toe te kennen.

- In totaal zullen centrale stad en stadsdelen in deze bestuursperiode voor ca. € 95 mln investeren in in pandige parkeervoorzieningen. Het voorstel is om € 35 mln hiervan te financieren uit vrij beschikbare VGS middelen. Verder hebben de stadsdelen ca. € 35 mln beschikbaar uit voor dit doel gereserveerde fondsen. Voor het resterende deel wordt commerciële externe financiering aangetrokken, bijvoorbeeld via DFBM of Sale- & Leaseback. De jaarlijkse exploitatiekosten van alle maatregelen, inclusief rente en aflossing op de externe financiering, zullen worden gedekt uit de voeding van de garagefondsen. Hiermee kunnen 5.000 van de ca. 12.000 benodigde plekken worden gerealiseerd. De definitieve keuzes over financieringsbronnen voor de resterende garageplekken worden overgelaten aan de volgende colleges.
- Om alle belangrijke fietsparkeerknelpunten aan te pakken moet tot 2020 ca. € 90 mln worden geïnvesteerd. Het grootste deel van dit bedrag zal naar verwachting gefinancierd worden door derden (zoals Prorail en SRA), die hiervoor voldoende middelen beschikbaar hebben, met een relatief kleine bijdrage van de stadsdelen. Om het totale bedrag rond te krijgen is het voorstel om naast de reeds gereserveerde bedragen uit het Centraal Mobiliteitsfonds ook € 7 mln aan vrij beschikbare VGS middelen in te zetten. Met de intensivering van het fietsparkeerbeleid lopen ook de kosten voor beheer en exploitatie van fietsparkeervoorzieningen op. Tot 2016 zijn de bestaande mid-

delen hiervoor toereikend, maar daarna ligt hier nog een budgettaire opgave.

- Aanleg van de plusnetten zal meelopen met de noodzakelijke wegconstructies en ook gefinancierd worden uit de daarvoor beschikbare middelen.
- Uitgangspunt is dat de investeringen in versnelling van het lokale OV-netwerk gefinancierd worden uit het huidige OV-budget van de Stadsregio en verdiend moet worden middels ombuigingen in de exploitatie. Voor de studie "Een nieuwe kijk op het Amsterdams openbaar vervoer" is doorgerekend dat het mogelijk om in ieder geval € 300 mln te investeren uit dergelijk besparingen en - mede dankzij die investeringen - toch reizigersgroei te realiseren.
- Eventuele kosten van maatregelen in treindienstregeling zijn niet gekwantificeerd en zullen voor rekening komen van het Rijk en/of de vervoerder.

De precieze invulling van middelen en bestedingen wordt parallel aan de besluitvorming over de MobiliteitsAanpak verder uitgewerkt in de deelplannen per onderwerp en is onderdeel van de financiële vertaling die naar verwachting begin 2013 gereed is.

Samenwerking en afstemming betrokken partijen

Zowel bij de centrale stad als de stadsdelen staat voor de komende jaren een groot aantal reconstructies en herinrichtingsplannen op de rol waarmee de ambities van de MobiliteitsAanpak geleidelijk vorm krijgen. Afstemming in de tijd en organisatie is daarbij noodzakelijk. Om meer ruimte te maken voor de voetganger en om de openbare ruimte beter te kunnen inrichten zal eerst een oplossing gevonden moeten worden voor het ruimtebeslag van de auto.

Bij versnelling van OV-lijnen is afstemming tussen Stadsregio als budgethouder en opdrachtgever, stadsdelen als functioneel beheerder van straten, de dienst Metro als eigenaar van de railinfrastructuur en de (toekomstige) OV-exploitant noodzakelijk om investeringen maximaal effectief

te maken. Zolang nieuwe fietsenstallingscapaciteit nog niet beschikbaar is, zal de oplossing gevonden moeten worden in betere regulering en handhaving. Het stellen van nieuwe prioriteiten in de verschillende netwerken kost tijd en goede afstemming.

Onderhoudsmomenten gebruiken

Het realiseren van pluskwaliteit op het netwerk in de stad kan zonder grote extra budgetten. Door gebruik te maken van de momenten waarop noodzakelijk onderhoud in straten nodig is kan herindeling plaatsvinden van de ruimte voor het meest prioritaire vervoermiddel.

Een voorbeeld hiervan is de Willemsparkweg in Zuid waar het vervangen van een riool door Waternet kan worden gecombineerd met herinrichting van de verkeersonveilige straat en verbetering van de doorstroming voor tram 2. Wanneer middelen beschikbaar zijn uit bijvoorbeeld gebiedsontwikkeling kunnen ook daarmee investeringen in plusnetten worden gedaan. Stadsdeel Oost werkt bijvoorbeeld aan een aantrekkelijke fietsroute van en naar IJburg.

Innovaties

De mobiliteitssector wordt gekenmerkt door veel innovaties. Door de hoge bevolkingsdichtheid, toenemende schaarste aan energie en het groeiende belang van een gezonde leefomgeving zijn er veel prikkels om voertuigen efficiënter (ruimte, energie) en schoner te maken. Door het intensieve gebruik van (dure) infranetwerken is er veel aandacht voor optimalisatiemogelijkheden via verkeersmanagement. Door de snel groeiende ICT mogelijkheden kunnen mobiliteitsdiensten (personen en goederen) nog sterk worden verbeterd. De mobiliteit als geheel kan zo duurzamer worden.

De gemeente ziet voor zichzelf een ondersteunende, maar geen initiërende rol weggelegd bij innovaties. Deze ondersteunende rol krijgt vorm in het stellen van duidelijke kaders, het geven van prijsprikkels en het aanbestedingsbeleid. Daarnaast stelt de gemeente zoveel mogelijk haar relevante informatie beschikbaar (open data). Dit schept mogelijkheden voor ondernemers om te komen met innovatieve concepten op het gebied van voertuigen en vervoerdiensten (E-taxi, car2go, kleinschalig

OV), stedelijke distributie (vervoer over water), verkeersmanagement (via smartphones), mobiliteitsmanagement bij bedrijven en evenementen (in de tickets geïntegreerde uit- en thuisarrangementen).

Door open te staan voor dit soort innovaties wordt ook de aantrekkelijkheid van Amsterdam als vestigingsplaats voor innovatieve bedrijven vergroot. Met twee universiteiten en twee hogescholen en een toenemend aantal ICT- en hightechbedrijven heeft Amsterdam een groot kennispotentieel in huis om problemen op te lossen die ook internationaal als voorbeeld kunnen dienen. Met aansprekende 'showcases' op het gebied van duurzame mobiliteit versterkt Amsterdam haar imago als kennisstad. Voor innovatieve bedrijven die hier gevestigd zijn ontstaan daarmee exportmogelijkheden.



Plusnetten in de praktijk

Voor de MobiliteitsAanpak is een indeling gemaakt in vijf typen straten, die variëren in de mate waarin de nadruk ligt op verkeer of juist verblijven:

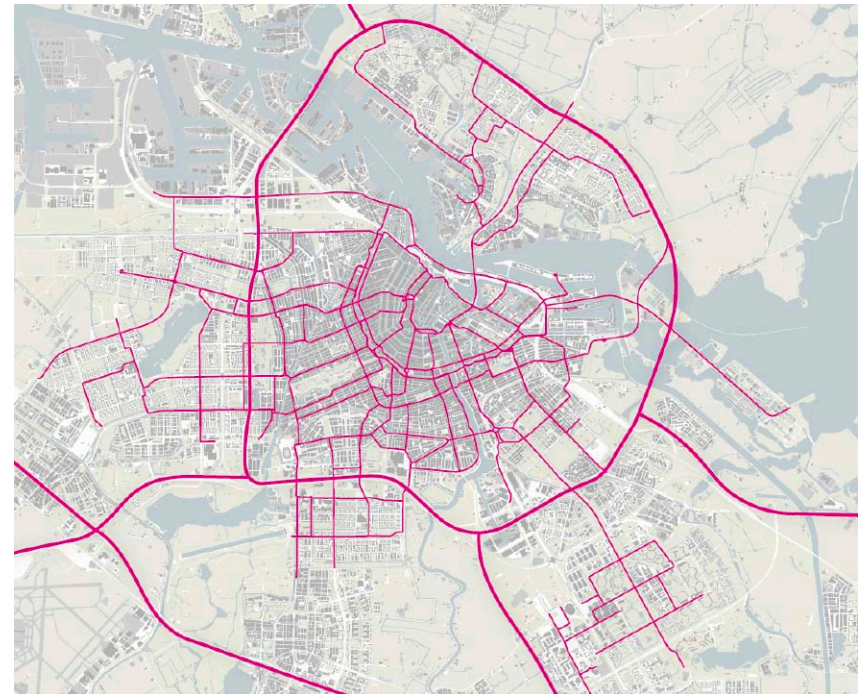
- Bewonersstraten met weinig publieke functies en zonder doorgaand verkeer
- Bezoekersstraten met veel publieke functies en beperkt doorgaand verkeer
- Stadsstraten met veel publieke functies en veel doorgaand verkeer
- Stroomstraten met weinig publieke functies en veel doorgaand verkeer
- Verkeersaders zonder direct aanliggende functies en veel doorgaand verkeer

Voor de MobiliteitsAanpak zijn alleen wegen van belang die samen een aansluitend netwerk vormen en een stadsdeeloverstijgend belang hebben. Het gaat dan om stadsstraten, stroomstraten en verkeersaders. Daarnaast ook om bezoekersstraten voor zover daar trams doorheen rijden. Zie de afbeelding hiernaast.

In straten met een veelheid aan verblijfs- en verkeersfuncties is 36 meter ruimte tussen de gevels nodig om al die functies goed in te passen. Veel Amsterdamse straten zijn echter slechts 24 meter breed of nog smaller. Vaak worden dan compromissen gesloten, waardoor zowel de verblijfs- als de verkeersfuncties minder goed tot hun recht komen. Vaak zijn dit ook de straten waar zich de meeste ongevallen voordoen.

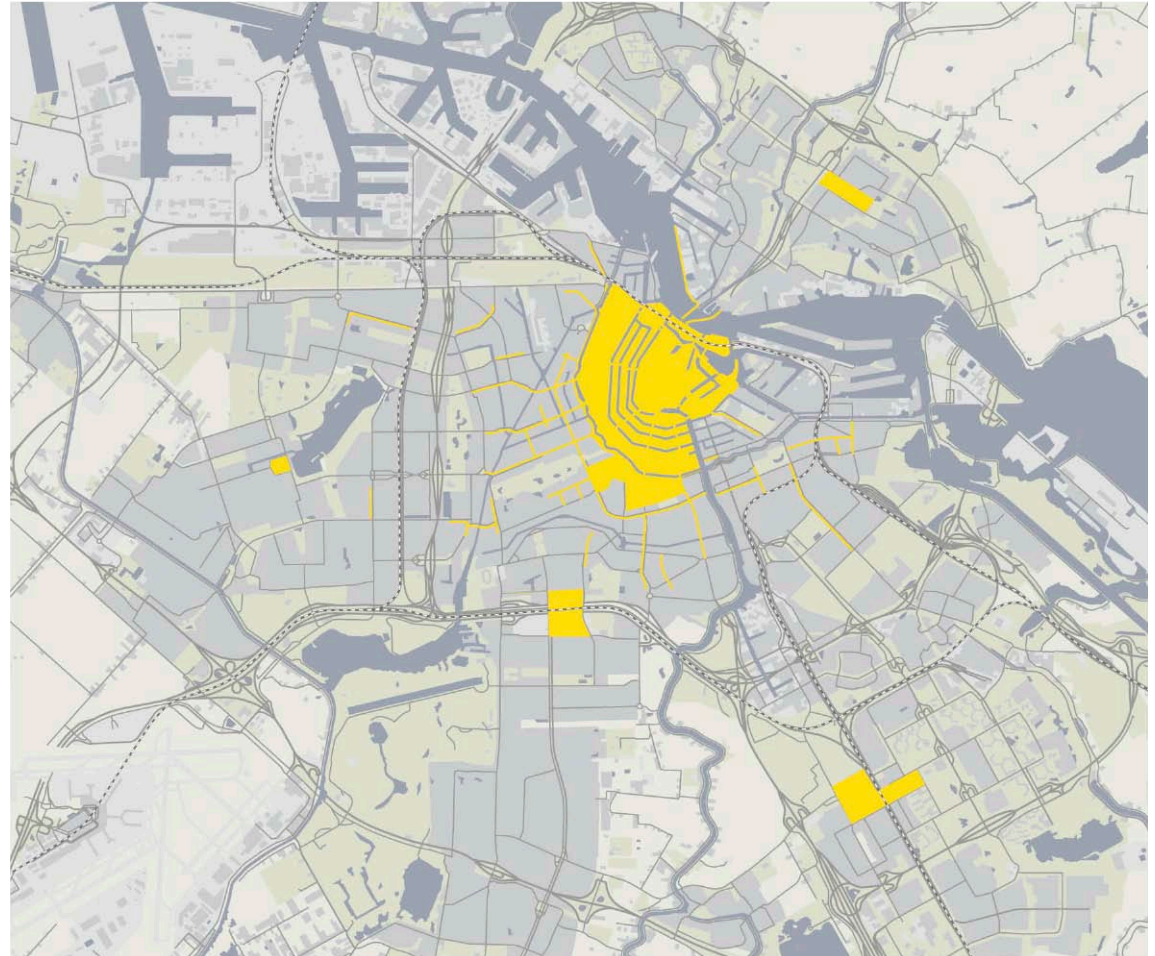
Met het benoemen van plusnetten wil Amsterdam scherper kiezen welke vervoerwijze waar prioriteit krijgt. Het is daarbij niet een doel op zich om verkeersstromen van elkaar te scheiden. De drukke stadsstraten zijn vaak immers de levendigste en daardoor leukste straten van Amsterdam. Meer prioriteit toekennen aan een modaliteit betekent wel dat daar een hogere kwaliteit voor wordt nagestreefd, waarbij andere modaliteiten in veel gevallen moeten inschikken. Daartegenover staat dan dat andere moda-

liteiten op een andere parallelle route meer prioriteit en kwaliteit krijgen. Bij hogere kwaliteit kan gedacht worden aan meer veiligheid, snelheid, betrouwbaarheid en/of comfort. Omdat auto en OV de meeste ruimte innemen worden deze in de oude stad met smalle straten zoveel mogelijk van elkaar gescheiden om elkaar niet te hinderen. De verbindende lijnen voor het OV en verbindende wegen voor de auto zijn grofmazig, waardoor veel straten als aantrekkelijke verblijfsgebieden kunnen worden ingericht. Buiten de Ring en in Noord kan het vanuit sociale veiligheid juist wel wenselijk zijn om wel plusnetten te bundelen, daar vormt de breedte van straten ook veel minder een beperking.

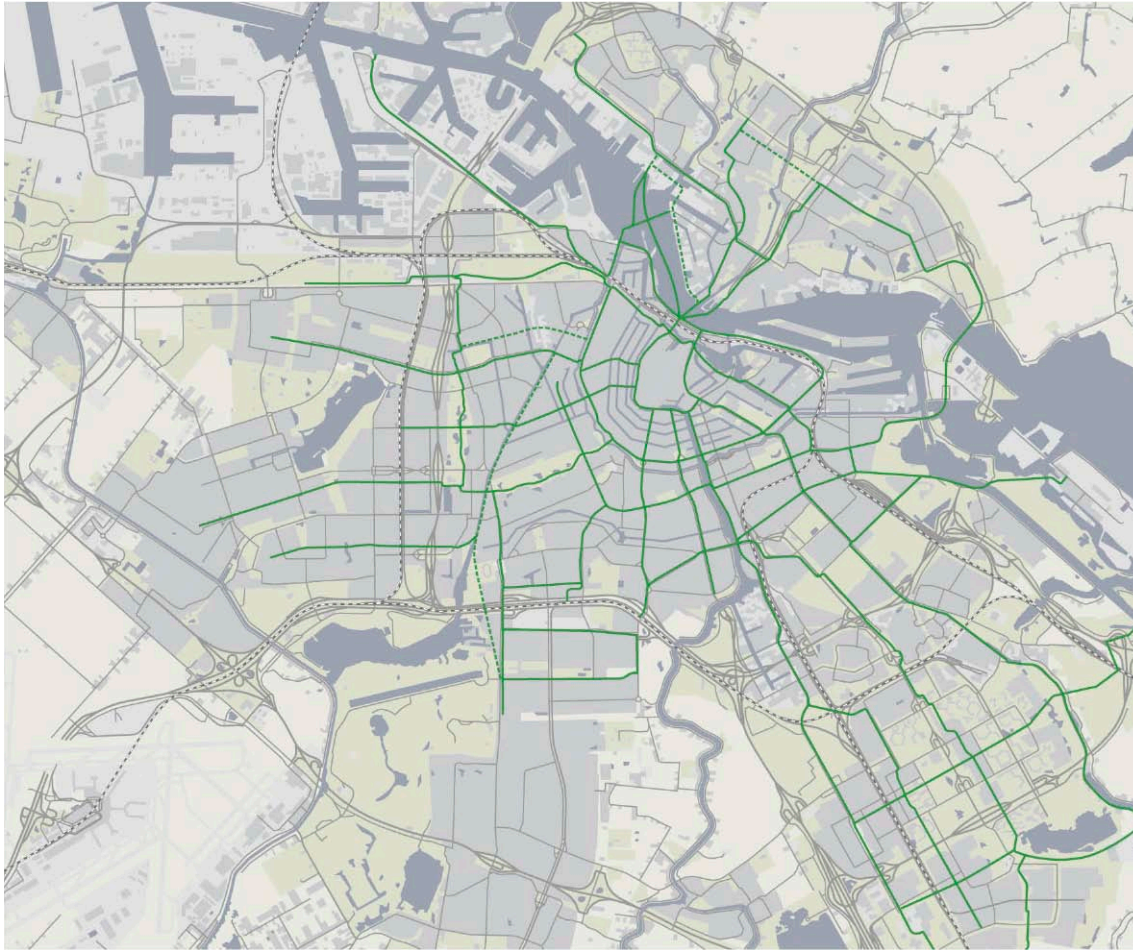


Selectie plusnetten voor Voetganger, Fiets, OV en Auto

Op het **plusnet voetganger** heeft de voetganger zoveel mogelijk aantrekkelijk en veilig ingerichte ruimte. Het bestaat uit het huidige toeristisch kerngebied, de Rode Loper, de route Leidsestraat-Museumkwartier en de voor voetgangers en verblijfsruimte belangrijkste stadsstraten in West, Zuid en Oost. Ook delen van de Zuidas worden zoveel mogelijk ingericht als voetgangersgebied.



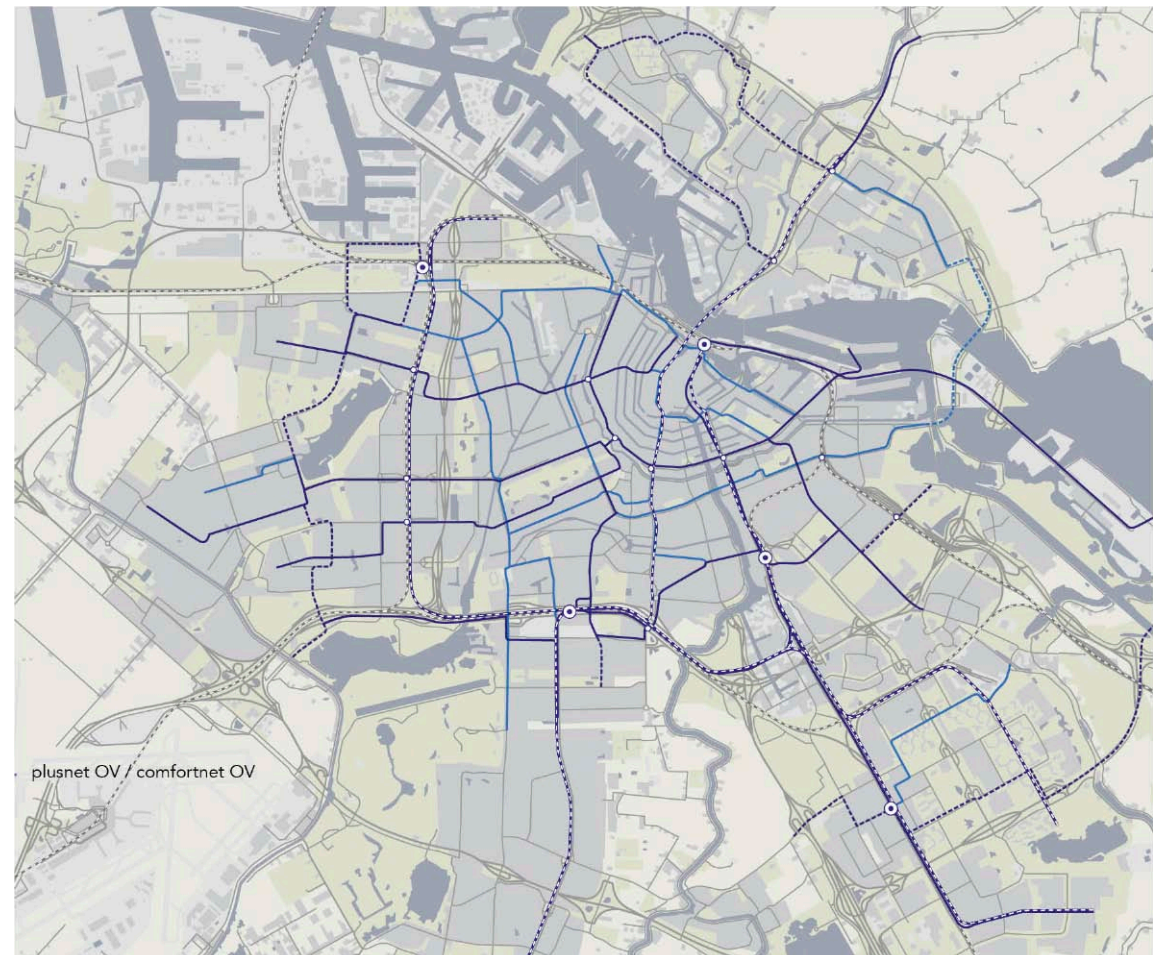
▲ Plusnet Voetganger



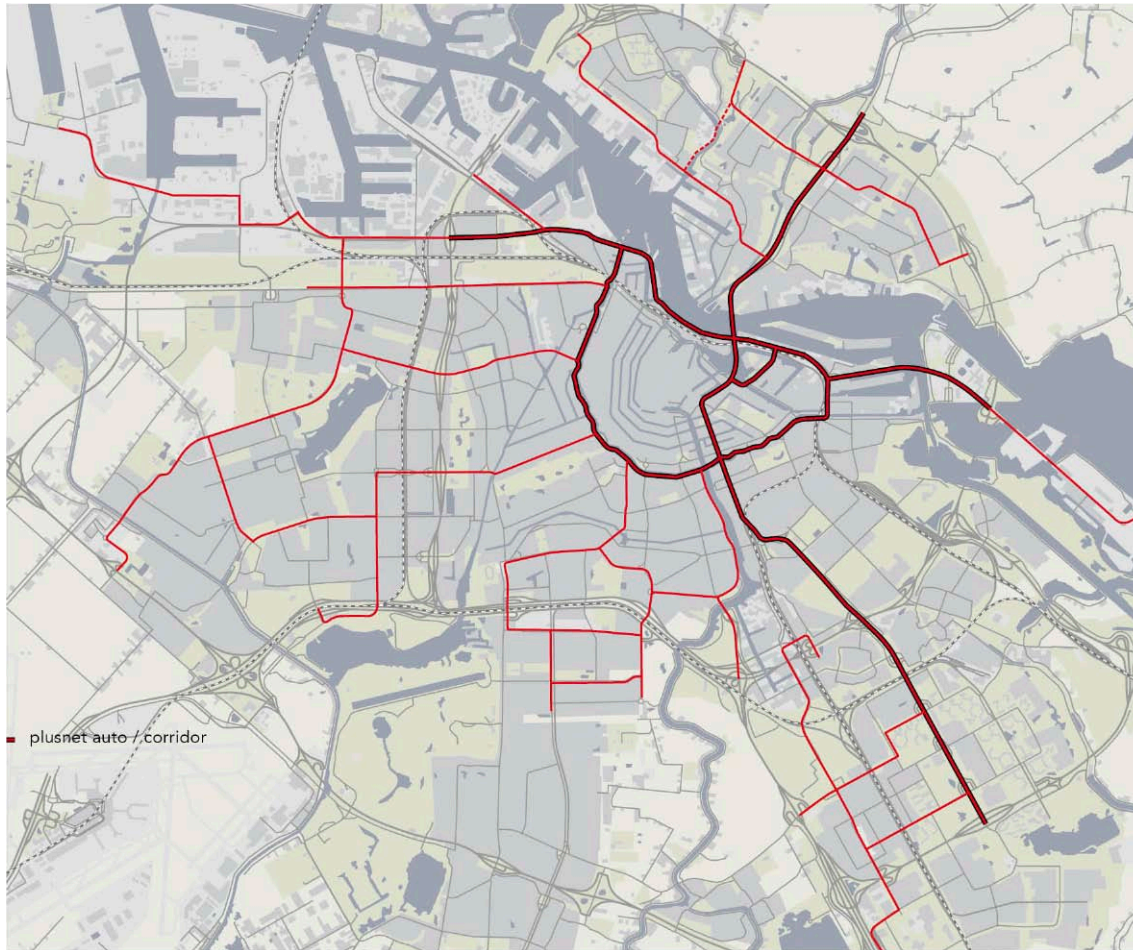
Het **plusnet fiets** bestaat uit de drukst bereiden routes van en naar het Centrum en de drie ringen in het Centrum voor de verdeelfunctie. Het plusnet voor de fiets valt zoveel mogelijk samen met en sluit aan op het regionale fietsnet. Ook de NS stations zijn er mee aangetakt. Tenslotte zijn er nu nog ontbrekende schakels opgenomen die het netwerk op termijn tot een logisch geheel maken. Ook toekomstige pontverbindingen behoren tot dit toekomstige netwerk. De overige routes uit het hoofdnet fiets blijven belangrijke verbindingen en dienen ook als toevouerroutes naar het plusnet.

▲ Plusnet Fiets

In het **openbaar vervoer** is er een onderscheid naar routes waar een hoge snelheid voor de zware verbindende lijnen voorop staat (plusnet) en routes waar de nadruk ligt op een betrouwbaarder doorstroming (comfortnet). Tot het snelle plusnet worden gerekend alle metroverbindingen en de verbindende tramlijnen naar de nog niet met de metro afgedekte gebieden in Nieuw-West, Zuid en Oost. Ook de binnenring (nu grotendeels lijn 10) wordt gerekend tot dit plusnet omdat hiermee de diverse radiale lijnen met elkaar worden verbonden en omdat hier met het oog op de toekomstige Noord/Zuidlijn interessante overstappunten ontstaan. Denkbaar is dat de OV-exploitant in de toekomst lijnen uit Oost en/of West over deze binnenring voert om zo snelle overstappen richting CS of Zuid te faciliteren. Ook de bestaande en toekomstige hoogfrequente bustangenten Zuidtangent, Westtangent en Noordtangent behoren tot het snelle plusnet. Samen met de spoorverbindingen wordt zo een snel en hoogfrequent stedelijk OV-netwerk gevormd die alle belangrijke herkomst- en bestemmingsgebieden hoogwaardig met elkaar verbindt. De overige routes uit het hoofdnet OV blijven belangrijk voor het ontsluitende OV en het voor- en natransport naar de zware stedelijke en regionale (spoor)lijnen. Op een deel van dat netwerk is gezien het comfort van de reiziger en een gezonde OV-exploitatie de betrouwbaarheid van groot belang. Het gaat hier om een aantal tram- en busroutes die een aanvullende en toevoerfunctie naar het plusnet vervullen.



▲ Plusnet OV



Voor het plusnet **auto** bestaat in de eerste plaats uit de huidige corridors, die zoveel mogelijk lopen op wegen zonder directe aanwonenden. Daarnaast gaat het om de buitenring van de Singelgracht (S100), die een belangrijke verbindende functie heeft, en om de wegen die de aansluiten op de op- en afritten van de Rijkswegen. Deze routes spelen bij calamiteiten ook een rol in het regionale netwerkmanagement. Omdat een de zuidwestzijde van de stad een geschikte corridor ontbreekt wordt deze functie daar vervuld door een aantal uitvalswegen. De Overtoom is daarbij vanuit regionaal netwerkperspectief de belangrijkste route.

Ook kwaliteitsnet goederenvervoer valt binnen het plusnet auto. Er is een beperkt aantal hoofdnetroutes niet tot het plusnet gerekend. Deze blijven wel belangrijk voor het totale autonetwerk, maar verdienen niet een hogere prioriteit en zijn te vergelijken met gebiedsontsluitingswegen die onder het beheer van de stadsdelen vallen, zoals de Hoofdweg en de De Lairessestraat.

▲ Plusnet Auto

Streefkwaliteiten plusnetten

Op dit moment zijn de fiets, OV en auto binnen de Ring alle drie ongeveer even 'langzaam'. Voor elk van deze vervoermiddelen ligt de gemiddelde snelheid overdag binnen de Ring op zo'n 15km/h. Tevens is er tussen de verschillende tramlijnen en tussen het hoofdnet auto en wegen die niet tot het hoofdnet auto behoren in de praktijk weinig onderscheid, waardoor ook niet-hoofdnetroutes veel worden gebruikt voor verplaatsingen over langere afstanden. Dit leidt tot reistijdverlies en bij OV tot slechte exploitatieresultaten.

Het benoemen van plusnetten gebeurt vanuit de ambitie om meer onderscheid te maken en daarmee het verkeer meer te sturen naar routes die daar het meest geschikt voor zijn.

In de tabel zijn de ambities weergegeven voor de verschillende plusnetten. Voor het stedelijk OV geldt dat, zeker op de wat langere afstanden, reizigers relatief veel omrijden en vaak overstappen. Beide aspecten zorgen voor een langere reistijd. Overstappen zorgt bovendien voor wachttijd, wat een significant onderdeel is van de totale reistijd. Om een reis te versnellen, helpt het dan ook om de overstap te versnellen. Hoge frequenties zijn daarbij essentieel.

In de tabel genoemde streefkwaliteiten voor de plusnetten zijn vergelijkbaar met de bestaande streefwaarden uit het beleidskader hoofdnetten. Uit een recente analyse van het huidig functioneren van de hoofdnetten

blijkt dat de streefwaarden voor de hoofdnetten vaak niet gehaald worden. Deels komt dat door fysieke beperkingen (smalle straten, bruggen), deels ook doordat er onvoldoende gestuurd wordt op welke modaliteit echt prioriteit verdiend in bepaalde straat. Door de plusnetten selectiever te maken dan de hoofdnetten en meer te sturen op de inrichtingsprincipes, komen de streefwaarden dichterbij en kan gericht worden geïnvesteerd in verbeteringen waar dit nodig en haalbaar is.

Inrichtingsprincipes plusnet en niet plusnet

Bij het inrichten van routes die tot het plusnet behoren gaat het primair om de te bereiken kwaliteiten voor de reiziger. Daarnaast telt ook het belang voor de omwonenden mee. Fysieke eisen als een 2x2-inrichting of een vrije trambaan staan niet voorop; vaak kan meer prioriteit bij kruisingen al voldoende zijn om de beoogde snelheid en betrouwbaarheid te halen. Bij het OV is de vermindering van de hoeveelheid haltes een betrekkelijk eenvoudig te nemen maatregel. Iets verder moeten lopen voor de reiziger wordt in de meeste gevallen ruimschoots gecompenseerd door een hogere snelheid omdat de tram/bus minder vaak stopt. Dit komt ook ten goede van de omloopsnelheid en daarmee van het exploitatieresultaat.

Gezien de complexe samenhang tussen netwerken en de sterk wisselende lokale omstandigheden, als de aanwezigheid van bomen en de historische structuur en de ondergrond van straten is het optimaliseren van een plusroute wel een kwestie van maatwerk. Om bij het plusnet

	Voetganger	Fiets	OV	Auto
Nadruk	Comfort	Comfort en veiligheid	Betrouwbaarheid en snelheid	Betrouwbaarheid en snelheid
Centrumgebied	Veilige routes en aantrekkelijke verblijfsgebieden	Veilige en aantrekkelijke routes	Hoge frequentie	Beperkt aantal duidelijke routes
Binnen de Ring (excl. Noord)	Breed voetpad en veilige oversteek	Vrijliggend, breed fietspad; beperkte wachttijd bij kruispunten	Metro 40 km/h Tram 20 km/h	20 km/h 30 km/h (corridors)
Buiten de Ring (incl. Noord)	Breed voetpad en veilige oversteek	Vrijliggend, breed fietspad; beperkte wachttijd bij kruispunten	Metro 40 km/h Tram 25 km/h	25 - 40 km/h

auto een betrouwbare doorstroming te kunnen waarborgen wordt er in principe zo min mogelijk geparkeerd langs deze routes. Van groot belang voor de doorstroming van de auto en het OV en de veiligheid voor de fietser is de aanwezigheid en beschikbaarheid van laad- en losplaatsen. Zodra vrachtauto's gebruik maken van een fietsstrook of rijbaan betekent dit oponthoud en risico's voor het doorgaande verkeer. Ook het in- en uitstappen bij taxi's kan zo'n verstoring element vormen. In het Taxibeleid worden stopverboden voor taxi's geregeld en het verbeteren van het gebruik van taxistandplaatsen draagt ook bij aan het beter functioneren van plusnetten.

Wanneer een straat niet behoort tot een plusnet betekent dat niet dat de bestaande functies zonder meer kunnen worden afgewaardeerd. Bij de auto blijven geschikte uitwijkroutes nodig in het geval van calamiteiten of werkzaamheden en veel straten houden een ontsluitende functie. Bij het OV geldt dat ook de lijnen die niet behoren tot het plusnet en comfortnet gezond exploiteerbaar moeten blijven. Bij de fiets gelden de inrichtingsprincipes voor Duurzaam Veilig.

In veel Amsterdamse woonbuurten is sprake van verkeerscirculatie. Door woonstraten in te richten voor eenrichtingsverkeer ontstaat ruimte voor groen, spelen, een terras en ook voor parkeren van zowel fietsen als auto's. Op de plusnetten ligt eenrichtingsverkeer echter niet voor de hand. Plusnetten voor auto en OV zijn gebaseerd op de gedachte om verkeer te bundelen op een aantal wegen van hogere orde, waardoor buiten de plusnetten aantrekkelijke verblijfsgebieden en buurten gemaakt kunnen worden. Daarnaast is het voor de robuustheid van het net, bij onder meer calamiteiten en wegwerkzaamheden, van belang dat er alternatieve routes mogelijk zijn.

Bij kruisingen komen verschillende netwerken elkaar tegen. Daar geldt dat plusnetten boven het overige netwerk gaan. En collectief vervoer gaat vanwege de aantallen reizigers in de spits boven individueel vervoer. Bij het comfortnet is het meer situatieafhankelijk. Per deelgebied kan de invulling van deze prioriteiten in de vorm van wachttijden wel verschillen. Ook het moment van de dag of de week kan een reden zijn om te differentiëren in de prioriteiten. In het toeristisch centrumgebied verdienen

de voetgangers meer voorrang op een zaterdagmiddag dan op een maandagochtend. Ook met prioriteiten stad in en stad uit kan worden gevarieerd om het totale systeem op netwerkniveau optimaal te laten functioneren. Tevens geldt dat de prioritering binnen redelijkheid dient te gebeuren. Voorkomen moet worden dat langzaam verkeer als gevolg van lange wachttijden door rood oversteekt of fietst of dat autoverkeer op een groot deel van het netwerk vaststaat als gevolg van harde voorrang voor het openbaar vervoer. Gezien de complexiteit van regelstrategieën in een drukke oude stad als Amsterdam zal het huidige beleidskader voor stedelijk verkeersmanagement en verkeersregelinstanties worden herijkt.

Werkwijze herinrichting straten: maatwerk door afweging lokale belangen en netwerkeisen

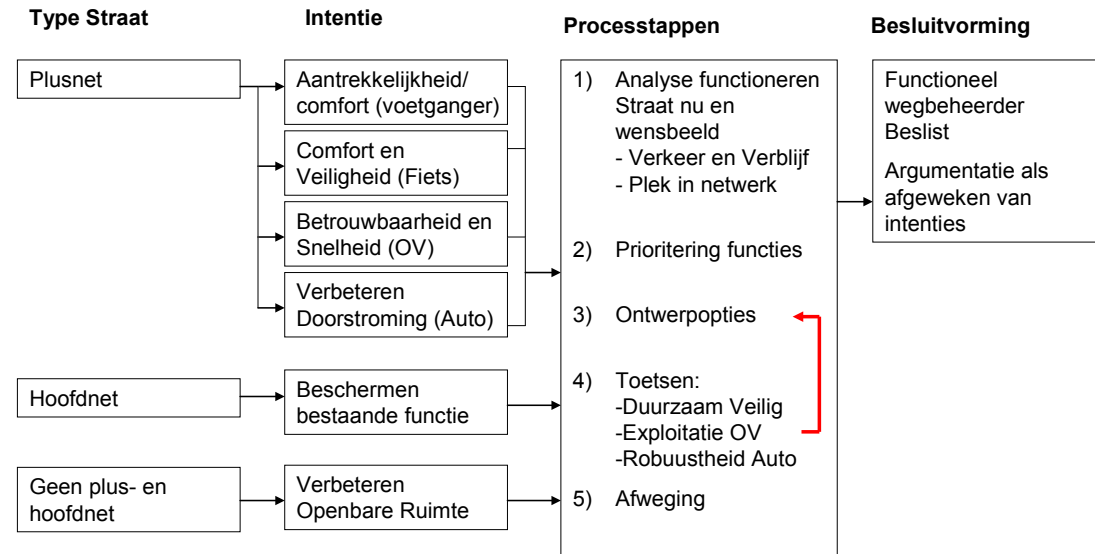
Het toewerken naar meer onderscheid in de plusnetten gebeurt geleidelijk. Wanneer een straat vanwege groot onderhoud toe is aan een herinrichting vindt een afweging plaats om tot een andere prioritering in de indeling te komen. Het wel of niet behoren tot een plusnet is een belangrijke factor bij het maken van een nieuw ontwerp. Wanneer investeringen in plusnetten zodanig gunstig zijn in de vorm van reductie van reistijdverliezen dat ze zichzelf terugverdienen kan er ook actief worden geïnvesteerd in plusnetten.

Bij herinrichtingsplannen is belangrijk dat de afweging niet alleen vanuit de lokale belangen gebeurt, maar ook met het oog op de plaats van de straat in het gehele netwerk. De plusnetten voor auto, OV en fiets hebben immers een belang dat boven het belang van een individueel stadsdeel uitstijgt en ook voetgangers hebben baat bij aansluitende looproutes. Verkeersveiligheid is uiteraard een belangrijke toets bij afweging, het effect op de luchtkwaliteit telt zwaar mee en bij het openbaar vervoer dient getoetst te worden op de gevolgen voor de exploitatie. Deze werkwijze vraagt daarom een meer centraal stedelijke regie dan tot nu toe is gehanteerd om te voorkomen dat optimalisatie in het ene stadsdeel of netwerk leidt tot afwenteling van negatieve gevolgen voor een ander stadsdeel of netwerk.

Aan de hand van twee voorbeeldstraten (de Kinkerstraat in samenwerking met Stadsdeel West en de Willemsparkweg in samenwerking met

Stadsdeel Zuid) is een werkwijze ontwikkeld die door de verantwoordelijk wegbeheerder kan worden toegepast. In bijgaand schema is deze werkwijze samengevat.

Werkwijze Herinrichting Straten



Ervaringen bij de voorbeeldstraten

Door middel van twee of drie goed voorbereide workshops met vertegenwoordigers vanuit verschillende belangen en deskundigheden is een afwegingsproces doorlopen dat recht doet aan de complexiteit van een ontwerpogave. Voorwaarde is dat de afwegingen zoveel mogelijk gebeuren op basis van gedeelde (objectieve) gegevens over de relevante straat en omgeving. In de voorbeeldstraten is het proces doorlopen met ambtelijke vertegenwoordigers van belangen. Denkbaar is om zo'n proces ook met private vertegenwoordigers van belangen te doorlopen.

Stap één is dan ook het **verzamelen van zoveel mogelijk gegevens** over huidige en verwachte verkeersstromen en gebruik van de betreffende straat en omgeving en over het huidige ruimtegebruik en knelpunten daarin. Bij centrale diensten en de stadsdelen zijn daar veel gegevens over beschikbaar, vaak ook in GIS. Soms kan het zinvol zijn om ook een enquête onder bewoners en/of bezoekers te houden.

Stap twee is dan om – gegeven de geformuleerde doelstellingen voor de betreffende straat – **in workshopverband de gewenste volgorde te bepalen** in verkeers- en verblijfsfuncties. Het gaat dan om de prioriteit tussen de ruimte voor

de vervoerwijzen (lopen, fiets, auto, OV) maar ook om prioriteit in ruimte voor het parkeren en stallen (auto, fiets, laden en lossen, touringcars, taxi's) en om ruimte voor de verschillende verblijfsfuncties (groen, spelen, terrassen, uitstallingen). In de twee voorbeeldstraten bleek daarover redelijk goed unanimitéit over te krijgen.

Stap drie is dan om mede op basis van fysieke (on)mogelijkheden **ontwerpvarianten** (straatprofielen) **te (laten) maken**. Hierin kunnen meerdere opties worden geschetst om de gewenste prioriteitsvolgorde en de doelen invulling te geven. Opties die in de voorbeeldstraten aan de orde kwamen betroffen een 30 km/u inrichting in plaats van een 50 km/u-inrichting, het verplaatsen van OV-haltes, het flexibel gebruik van parkeerplaatsen en het eventueel toepassen van eenrichtingsverkeer.

In stap vier zijn de ontwerpopties **getoetst** aan de gestelde doelen en randvoorwaarden, waarna een beperkt aantal keuze-opties overbleef. Deze dienen als basis voor de nota van uitgangspunten voor het eigenlijke ontwerp.

Literatuurlijst

- DTZ Zadelhoff (2011), Winkelhuren Amsterdam 2011. In opdracht van: Gemeente Amsterdam Economische Zaken.
- Gemeente Amsterdam (2012), Inventarisatie Hoofdnetten Amsterdam. Ingenieursbureau Amsterdam en Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer.
- Gemeente Amsterdam (2010), Mobiliteit in en rond Amsterdam; Een blik op de toekomst vanuit een historisch perspectief. Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer.
- Gemeente Amsterdam (2011), Structuurvisie Amsterdam 2040; Economisch sterk en duurzaam. Vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 17 februari 2011.
- Goudappel Coffeng (2012), Bereikbaarheid en economisch functioneren stadsstraten. In opdracht van: Kamer van Koophandel Amsterdam.
- Groot, H. de, G. Marlet, C. Teulings, W. Vermeulen (2010), Stad en Land. Centraal Planbureau. Den Haag: De Swart.
- Marlet, G., C. van Woerkens (2011), Atlas voor gemeenten 2011; de waarde van cultuur voor de stad. Voc Uitgevers.
- Marlet, G. (2009), De aantrekkelijke Stad; moderne locatietheorieën en de aantrekkingskracht van Nederlandse steden. Utrecht: Voc Uitgevers.
- Planbureau voor de Leefomgeving (2011), Nederland in 2040: een land van regio's. Den Haag: Ruimtelijke Verkenning 2011.
- Stadsregio Amsterdam (2011), Een nieuwe kijk op het Amsterdamse OV. Discussienotitie. Met medewerking van Goudappel Coffeng.
- Strategy Development Partners (2012), Beter OV voor de stadsregio Amsterdam. Discussienotitie gericht op meer en beter OV met dezelfde middelen. In opdracht van: Schiphol Group, Stadsregio Amsterdam en Gemeente Amsterdam.

Colofon

De MobiliteitsAanpak Amsterdam is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de zeven stadsdelen Centrum, Noord, Oost, Zuidoost, Zuid, West en Nieuw-West. Daarnaast zijn verschillende diensten binnen en buiten de OntwikkelingsAlliantie van de gemeente nauw betrokken.

Kernteam

Fokko Kuik (projectleider, DIVV), Johannes Beuckens (DIVV), Susan van Hees (DIVV) en Wouter van der Veur (DRO).

Ambtelijk opdrachtgever

Carla Weber (DIVV) en Rene Meijer (DIVV)

Werkgroep Stadsdelen

Addy Jonker (Noord), Frans Osté (Nieuw-West), Jeroen Dijk (Centrum), Louise Sijbranda (Oost), Rik Hansen (West), René Riemersma (Zuid) en Virginia Sinester (Zuidoost).

Klankbordgroep

Bart van der Heijden (DRO), Bas van Leeuwen (OGA), Constance Winnips (Stadsregio Amsterdam), Jeroen Dijk (namens stadsdelen), Jos de Bruijn (DMB), Geert van Ham, Jeroen Schrijver, Stefan Verduin, Manel Garritsen, Michiel Bassant, Tim Witte, Wendy Schipper (allen DIVV).

Cartografie en GIS-analyse

Bart de Vries (DRO)

Met dank aan

Errik Buursink en Jos Gadet (beide DRO), Cor Vos, Jeroen Grooten, Lisa Pierotti, Mischa de Vries, Willem Spruijt (allen DIVV).

Amsterdam, oktober 2012

