

Advies stadsdeelcommissie**Concept agenda autoluw**

- 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 autoluw 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 fietssnelwegen. 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 wekdagen, 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 autoluwer 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 dringen (versterking stadsstraatkwaliteit van J.P. Heijestraat, Zeilstraat en Hoofddorpweg; 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

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

- 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.