Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

.

Datum 27 maart 2018
Ons kenmerk V&OR/UIT/2018004733
Behandeld door [redacted], V&OR - Kennis en Kaders, [redacted]amsterdam.nl
Onderwerp Wijze van afdoening moties beleidskader Puccinimethode

Zeer geachte leden van de gemeenteraad,

Op 24 januari 2018 is het *Beleidskader Puccinimethode, standaard voor het Amsterdamse straatbeeld* behandeld in de gemeenteraad. Bij de behandeling van en instemming met het beleidskader Puccinimethode zijn vijf moties aangenomen. Met deze brief informeert het college u over de wijze van afdoening van deze moties.

Motie van de leden Ernsting en Vroege inzake het beleidskader Puccinimethode (toegankelijkheid en verhoogde stoepranden) [nr. 55.18]
Met de motie verzoekt de raad het college van burgemeester en wethouders:

1. *in het nog te verschijnen Handboek Puccini Rood op te nemen dat bij herinrichtingen met stoepen van smalle breedte ook verlaagde stoepen mogelijk zijn;*
2. *meer stoeprandverlagingen op te nemen om ook rolstoelgebruikers de gelegenheid te geven van de stoep af te gaan om een obstakel te vermijden;*
3. *met de betrokken organisaties rond het thema 'age-friendly city' en toegankelijkheid te kijken naar nieuwe inrichtingsprincipes die de toegankelijkheid aanzienlijk kunnen verbeteren.*

Het uitgangspunt bij de inrichting van straten is dat een trottoir voldoende breed moet zijn om de toegankelijkheid te borgen. Dat betekent dat er conform de Leidraad CVC wordt gestreefd naar minimaal 1,80 meter effectieve doorloopruimte, het absolute functionele minimum is 90 cm (de breedte van één rolstoel). Als een profiel te smal is om voldoende trottoirbreedte te realiseren – bijvoorbeeld in een steeg- wordt vaak gekozen voor een erfinrichting waarbij rijbaan en trottoir op hetzelfde niveau liggen. Er is dan maximaal 2 cm hoogteverschil tussen trottoir (band) en rijbaan. Erfinrichtingen worden opgenomen in het nog te verschijnen Handboek Puccinimethode Rood (verwacht Q2/Q3 2018).

Daarnaast zal het college in dit handboek opnemen dat bij herinrichtingen met stoepen van smalle breedte een plaatselijke verlaging van de trottoirband mogelijk is bij puntvernauwingen, waar de stoep over een beperkte lengte te smal is (breedte <90 cm). Bijvoorbeeld langs pothuizen.

Dergelijke trottoirbandverlagingen worden al standaard toegepast bij oversteken en kunnen ook elders gebruikt worden om te zorgen dat rolstoelgebruikers en andere doelgroepen eenvoudig de stoep op en af kunnen. Hier moet echter wel terughoudend mee omgegaan worden. Een verlaagde stoeprand maakt het ook voor fietsers, scooters en automobilisten eenvoudiger om de stoep op te rijden, wat de veiligheid in van de voetgangersruimte in gevaar brengt.

Bij de ontwikkeling van nieuwe inrichtingsprincipes worden standaard de stadsergonoom en de Centrale Verkeerscommissie (CVC) geconsulteerd. Binnen de CVC wordt het belang van toegankelijkheid vertegenwoordigd door Cliëntenbelang Amsterdam.

Hiermee beschouwt het college de motie als afgedaan.

Motie van de leden Ernsting en Vroege inzake het beleidskader Puccinimethode (kwaliteit en comfort voor hoofdnet en plusnet fiets) [nr.56.18]

Met de motie verzoekt de raad het college van burgemeester en wethouders:

1. *in 30 km-wegen waar klinkers worden toegepast en die deel uitmaken van hoofd- en plusnet fiets en waar fietsstroken nodig blijven, de mogelijkheid open te houden om voor die stroken gebruik te maken van asfalt;*
2. *in 30 km-wegen waar klinkers worden toegepast en die deel uitmaken van hoofd- en plusnet fiets zonder fietsstroken bij voorkeur te kiezen voor een fietsstraat in asfalt, tenzij zwaarwegende overwegingen in het kader van beschermd stadsgezicht zwaarder wegen.*

Tijdens de raadsvergadering van 24 januari heeft wethouder Choho verzocht deze motie te interpreteren als een onderzoeksmotie. De raad heeft daar mee ingestemd.

Het college zal in het nog te verschijnen Handboek Puccinimethode Rood (verwacht Q2/Q3 2018) een profiel opnemen voor drukke stadsstraten op hoofd- en plusnet fiets, waar een 30 km/uur regime gecombineerd wordt met fietsstroken. Een dergelijk profiel kan worden toegepast in stadsstraten waar ruimte voor vrijliggende fietsspaden ontbreekt en fietsstroken vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, doorstroming en comfort gewenst zijn. Dergelijke profielen voor stadsstraten zijn daarmee een uitzondering op het algemene uitgangspunt dat in 30 km/uur straten fietsers en gemotoriseerd verkeer de rijbaan delen.

Om invulling te geven aan de motie worden daarbij ook varianten uitgewerkt waarbij de fietsstrook in asfalt kan worden uitgevoerd, in plaats van in de standaard gebakken klinkers. Deze profielen worden ontwikkeld in afstemming met verkeerskundigen, de Centrale Verkeerscommissie, beheerders, landschapsarchitecten en externe partijen waaronder de Vervoersregio Amsterdam. Verkeersveiligheid, technische uitvoerbaarheid en het bewaren van de eenduidigheid in het profiel zijn daarbij belangrijke randvoorwaarden. Met inachtneming van amendement 59.18[1] wordt daarbij een goede samenhang uitgewerkt tussen het materiaal van de trambaan, de rijbaan, de fietsstrook en het trottoir.

---

[1] Via dit amendement is op pagina 52 van het Beleidskader Puccinimethode de volgende tekst opgenomen: *"Vrije banen voor het openbaar vervoer voeren we uit in materiaal die het best (optisch) aansluit bij de directe omgeving. Daarmee nemen we afscheid van de trambaanplaten."*

Zodra de profielen gereed zijn worden ze toegevoegd aan het Handboek Puccinimethode Rood. Daarmee beschouwt het college dit deel van de motie als afgedaan.

Het tweede deel van de motie (ad 2) heeft betrekking op fietsstraten. Het kenniscentrum voor fietsbeleid, het CROW Fietsberaad, geeft in haar Ontwerpwijzer Fietsverkeer (2016) aan dat een fietsstraat alleen functioneel en veilig is als de fietser absoluut dominant is. Dat betekent 2 tot 4 keer zo veel fietsers als auto's. De Amsterdamse Centrale Verkeerscommissie (CVC) hanteert in haar leidraad momenteel het uitgangspunt: minimaal tweemaal zo veel fietsers als auto's. Daarbij mogen er maximaal 2500 motorvoertuigen per etmaal op het betreffende wegvak rijden. Fietsstraten aanleggen op plekken waar niet aan deze twee voorwaarden is voldaan, gaat in tegen de landelijke richtlijnen van het CROW Fietsberaad en de Leidraad van de CVC. Het college ontraadt dit op basis van de verkeersveiligheid.

Het college onderzoekt – rekening houdend met bovenstaande richtlijnen- op welke delen van het hoofd- en plusnet fiets een fietsstraat een veilig, comfortabel en functioneel alternatief is voor een standaard gemengde 30 km/uur straat. Het resultaat hiervan wordt uitgewerkt in een richtlijn die in Q3 2018 door het college van B&W wordt vastgesteld, als nadere uitwerking van het Beleidskader Verkeersnetten en het Beleidskader Puccinimethode. Daarmee beschouwt het college dit deel van de motie ook als afgedaan.

Motie van het lid Ernsting inzake het beleidskader Puccinimethode (geen schuinparkeren langs grachten) [nr. 57.18)]

Met de motie verzoekt de raad het college van burgemeester en wethouders:

1. *in het nog te verschijnen Handboek Puccini Rood, op te nemen dat bij herinrichtingen van grachten geen schuinparkeren meer mogelijk wordt gemaakt, maar uitsluitend langsparkeren of parkeervrij;*
2. *te onderzoeken hoe bij huidige reeds heringerichte grachtenrakken waar schuinparkeren is teruggekomen overgegaan kan worden tot een andere ordening van de parkeerruimte met als doel het contact met het water te herstellen, tegen beperkte investeringen.*

Voor het uitvoeren van deze motie is nader onderzoek vereist. Het aanpassen van schuinparkeren naar langsparkeren of het geheel parkeervrij maken van grachtenrakken heeft consequenties voor de parkeerdruk. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015) en de Voortgangsrapportage Parkeerplan is opgenomen dat Amsterdam stuurt op een parkeerdruk van maximaal 90%. Dit zorgt voor een optimale afweging tussen benutting van de parkeerplaatsen en het voorkomen van onnodig zoekverkeer. Het verbieden van schuinparkeren langs grachten heeft enerzijds inhoudelijke consequenties (verhoging parkeerdruk) en anderzijds financiële consequenties (compenserende maatregelen voor de hoge parkeerdruk en fysieke aanpassingen van grachtenrakken waar al een herinrichting heeft plaatsgevonden).

Het college zal daarom onderzoek doen naar:

- Het aantal parkeerplekken dat sinds het jaar 2000 langs de grachten in het centrum gerealiseerd is middels schuin- of haaksparkeren.
- Het aantal parkeerplekken dat de komende jaren naar verwachting gerealiseerd zal worden middels schuin- of haaksparkeren bij herprofilering van grachten in het centrum.

- Het effect op de parkeercapaciteit, parkeerdruk, parkeerinkomsten en de wachttijd voor parkeervergunningen, wanneer schuin- en haaksparkeren op alle grachten in het centrum vervangen wordt door langsparkeren.
- De kosten voor herprofilering van alle grachtenrakken waar sinds het jaar 2000 schuin- of haaksparkeren gerealiseerd is, om hier langsparkeervakken aan te leggen en de overgebleven ruimte in het profiel toe te bedelen aan fietsparkeren, de voetganger of een verbetering van de verblijfskwaliteit.
- De mogelijkheden voor eventuele parkeerdruk verlagende maatregelen (inclusief kosten/gederfde inkomsten).

Op basis van dit onderzoek besluit het college hoe het best uitvoering gegeven kan worden aan de motie. De resultaten van dit onderzoek worden in Q3 2018 gedeeld met de gemeenteraad.

Motie van het lid Groen inzake het beleidskader Puccinimethode (lijst van beschermenswaardige houtopstanden en de Hoofd Bomen Structuur) [nr. 58.18]

Met de motie verzoekt de raad het college van burgemeester en wethouders:

1. *Als bijlage bij deze Puccini groen een duidelijke lijst met beschermde monumentale bomen op te nemen, na die te hebben voorgelegd aan de raad.*
2. *Tot die tijd alle monumentale bomen op de oude stadsdeellijsten en alle bomen op de website met monumentale bomen de bijzondere beschermde status te geven die de Bomenverordening en de Puccinimethode toekennen aan monumentale bomen.*

Op dit moment wordt er ambtelijk gewerkt aan één centraal stedelijke, geactualiseerde lijst met "Beschermwaardige Houtopstanden" waarin de lijsten met "monumentale bomen" van de verschillende stadsdelen worden samengevoegd. De term "Beschermwaardige Houtopstanden" is conform de Bomenverordening (2014), waarin de bescherming verankerd is.

Omdat Stadsdeel Nieuw-West op dit moment géén integraal vastgestelde lijst van monumentale bomen heeft, wordt samen met het stadsdeel onderzocht welke bomen moeten worden toegevoegd aan de centraal stedelijke lijst met "Beschermwaardige Houtopstanden" die in ontwikkeling is. Deze nieuwe lijst kan naar verwachting in Q3 2018 worden vastgesteld. Vervolgens wordt in het Handboek Puccinimethode Groen een verwijzing naar deze lijst opgenomen.

Tot die tijd hanteert het college de bomenlijsten zoals die eerder in de verschillende stadsdelen zijn vastgesteld. Voor stadsdeel Nieuw-West voegen we daar voor deze tussenperiode alle bomen aan toe die op de kaart https://maps.amsterdam.nl/monumentaal_groen/?LANG=nl vermeld staan als monumentaal, ook die bomen die niet als zodanig bestuurlijk zijn vastgesteld. Het college kent al deze bomen tijdelijk de bijzondere beschermde status toe die de Bomenverordening verbindt aan beschermwaardige houtopstanden. Het college heeft deze werkwijze vastgesteld in samenspraak met het bestuur van stadsdeel Nieuw-West en beschouwt hiermee de motie als afgedaan.



Figuur 1 Bomen in Nieuw-West waarvoor vooralsnog de status van "beschermde houtopstand" gehanteerd wordt, totdat een nieuwe centraal stedelijke lijst met beschermwaardige houtopstanden wordt vastgesteld.

Motie van de leden Vroege, Ernsting en Alberts inzake het beleidskader Puccinimethode (rode fietspad in het Leidsebosje) [nr. 60.18]
Met de motie verzoekt de raad het college van burgemeester en wethouders:
Het fietspad in het Leidsebosje van rood asfalt te voorzien.

Het fietspad in het Leidsebosje wordt voorzien van rood asfalt. Dit zal worden aangebracht in de zomer van 2018, tegelijk met de lichtkleurige slijtlaag op het voetpad, nadat de nieuwbouw van twee kiosken in het Leidsebosje gereed is. Voor het overbruggen van de tijdelijke situatie zijn symbolen aangebracht om het verschil tussen het voetpad en fietspad te verduidelijken. De kosten die gemoeid zijn met het aanbrengen van deze symbolen en het rode asfalt op het fietspad worden opgevangen binnen het projectbudget Leidseplein. Het college beschouwt de motie hiermee als afgedaan.

Met de meeste hoogachting,

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

J.J. van Aartsen
waarnemend burgemeester

A.H.P. van Gils
gemeentesecretaris