Programmaonderdeel 2.1 Verkeer, Vervoer en Parkeren

➢ Algemene inleiding

In lijn met het coalitieakkoord verleggen we in deze programmabegroting de focus naar stad zijn / stadsbehoud. Gezien de beperkte financiële ruimte, met name in het investeringsstelsel, zijn we genoodzaakt om programma kades en bruggen te temporiseren. Vanuit het investeringsstelsel is er in programma 2 vooralsnog geen vrije ruimte in de periode 2023-2027 voor nieuwe investeringen *stad verbeteren* en *stad maken*. Hier ligt een discrepantie tussen maatregelen, zoals bijvoorbeeld vastgelegd in de mobiliteitsplannen en nodig voor de omgevingsvisie en de woningbouwopgaven, en beschikbare middelen. Onder andere op basis van de bestuursopdracht 'Prioritering Investeringen groeiende stad' zullen verdere afwegingen plaatsvinden bij de Voorjaarsnota 2023.

Het is van belang dat hier goede afwegingen gemaakt kan worden. De druk op de openbare ruimte is de afgelopen jaren (buiten corona om) hard toegenomen en de verschillende ambities (energietransitie, klimaatadaptief worden, rigoureus vergroenen etc) leggen hier ook een extra claim op. We zullen gebiedsgericht moeten kijken waar welke ambities het meest urgent zijn en zullen hierin ook de ruimte die beschikbaar is voor (auto)mobiliteit moeten meenemen.

Inhoudelijke elementen:

Groeiende stad

Amsterdam heeft een grote woningbouwopgave. De gemeente heeft de ambitie – en afspraken met het Rijk – om tot 2030 70.000 woningen te realiseren. In het coalitie-akkoord streven we naar 7.500 woningen per jaar. Daarnaast creëren we in diezelfde periode enkele tienduizenden arbeidsplaatsen om de economische ontwikkeling van Amsterdam te versterken. Ook na 2030 komen er nog volop woningen en arbeidsplaatsen bij.

Deze groei is niet mogelijk zonder maatregelen op het gebied van mobiliteit. Deze zijn nodig om voldoende capaciteit te hebben op de wegen, de fietspaden en in het openbaar vervoer, maar ook om de noodzakelijke overgang van auto naar OV en fiets mogelijk te maken. Zonder deze verandering in reisgedrag is het ontwikkelen van gebieden vaak niet mogelijk. Ook zijn maatregelen nodig om de openbare ruimte te verbeteren. Een goede openbare ruimte is des te noodzakelijker door de grote dichtheden waarin de nieuwe gebieden ontwikkeld worden.

Om inzichtelijk te maken welke maatregelen op welk moment nodig zijn, zijn inmiddels vijf mobiliteitsplannen vastgesteld voor Noord, Zeeburgereiland en IJburg, de Zuidoostflank, Nieuw-West en Haven-Stad Zuid. Het mobiliteitsplan Zuidflank (Zuidas en aanliggende gebieden) wordt naar verwachting in 2022 vastgesteld. Om de maatregelen uit deze mobiliteitsplannen uit te voeren, de voortgang te monitoren en de samenhang van de maatregelen te bewaken wordt voor ieder gebied een programma opgezet.

In 2023 werken we aan de maatregelen uit het mobiliteitsplan Oostflank zoals de Cruciale Mijl en de HOV verbindingen, denken we na over eventuele goedkopere alternatieven en vervolgen we de planvorming van de korte termijn maatregelen uit de andere mobiliteitsplannen. Daarnaast is in het SMF budget opgenomen voor de programmakosten in de verschillende gebieden. De ruimte in het

SMF is echter onvoldoende voor alle benodigde investeringen en de extra kosten voor het beheer en onderhoud voor de groeiende stad

Stadsverbetering

Stadsverbetering gaat over het aanpassen van verkeer en vervoersystemen en openbare ruimte aan veranderend gebruik en nieuwe opgaven. Het zijn gerichte ingrepen om de stad beter te laten functioneren en komt vanuit het ruimtelijk beleid en de gebiedsaanpak. Stadsverbetering werkt aan het volgende bestedingsdoelen:

- Verbeteren verkeersveiligheid
- Meer ruimte voor leven, spelen en groen
- Duurzame bereikbaarheid
- Verbetering luchtkwaliteit en klimaataanpassing
- Specifieke lokale doelen uit gebiedscyclus

De aanpak van stadsverbetering gaat via meerdere begrotingsprogramma's. Stadsverbetering is onlosmakelijk verbonden met stadsontwikkeling, stadsbehoud en stedelijke opgaven in het ruimtelijk domein. Denk daarbij aan aardgasvrij, klimaataanpassing en verduurzaming. Stadsverbetering financieren we vooral vanuit het Stedelijk Mobiliteitsfonds en investeringskredieten voor de grote investeringen. Daarbij werken we aan co-creatie en cofinanciering met:

- Stadsontwikkeling (Vereveningsfonds, Grondexploitatie).
- Stadsbehoud (reserve Stadsbehoud).
- Derden (Vervoerregio Amsterdam, Rijk, Pro-rail).

Het coalitieakkoord geeft een impuls geven aan het onderhoud van de bestaande stad. Hiervoor maken we € 80 miljoen aan incidentele middelen vrij uit het Stedelijk Mobiliteitsfonds. Daarnaast wordt vanaf 2026 structureel € 20 miljoen verschoven vanuit het Stedelijk Mobiliteitsfonds naar het programma Stadsbehoud. Dat betekent structureel minder budgettaire ruimte voor nieuwe en bestaande stadsverbeteringsprojecten en beleidsprogramma's in de openbare ruimte. Het betekent verder dat nieuwe projecten moeten worden getemporiseerd en het accent verschoven wordt naar projecten met een onderhoudscomponent. Dit vraagt scherpe keuzes die we samen met de stadsdelen moeten maken. We formuleren een bestuursopdracht om te onderzoeken of en in hoeverre een verdere verlegging van de focus van stad verbeteren naar stadsbehoud budgettair mogelijk is en welke inhoudelijke consequenties dit heeft. Daarbij wordt meegenomen in hoeverre het onderhoud zodanig kan worden uitgevoerd dat het ook past bij het effect van de groei op de bestaande stad en dus toekomstbestendig is. We streven ernaar om bij de Voorjaarsnota 2023 de uitkomsten voor te leggen.

Doel 2.1.1					
De openbare ruimte is een prettige, veilige en gezonde plek voor Amsterdammers en bezoekers					
Indicatoren doel	Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Prognose 2024-2026

1	De tevredenheid van bewoners met de inrichting van de Woonomgeving (uit WiA onderzoek).					

Activiteit 2.1.1.1						
We beperken het ruimtebeslag van de auto, zowel rijdend als geparkeerd .						
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Prognose 2024-2026
1	Opgeheven parkeerplaatsen	n.v.t.	1543	1200	Volgt nog	Volgt nog
2	Aantal gereden autokilometers in Amsterdam	12,6 miljoen km	11,2 miljoen km	12,8 miljoen km	12,5 miljoen km	12 miljoen km

Autoluw

In de Agenda Amsterdam Autoluw staan 27 voorstellen voor maatregelen, pilots en onderzoeken voor een leefbare, verkeersveilige en toegankelijke stad die nu uitgevoerd worden. We creëren meer ruimte voor lopen, fietsen OV, groen, voorzieningen, spelen en verblijven. Hoofddoelen zijn:

1. Meer ruimte voor verblijfsfuncties
2. Meer ruimte voor voorzieningen
3. Meer ruimte voor auto-alternatieven
4. Schonere lucht, minder geluidshinder en verkeersveiliger
5. Inclusieve stad

In grote delen van Amsterdam is het nu al gemakkelijk om de fiets te pakken of om met het openbaar vervoer te gaan. Voor deze schone, gezonde verplaatsingen is fysieke ruimte nodig. Frequent en vlot openbaar vervoer, fijne wandelpaden en goede fietsroutes horen bij een autoluwe stad. In 2023 werken we aan:

- Het opheffen van parkeerplekken voor meer ruimte
- Doelgerichte ingrepen in de autocirculatie ten behoeve van de doorgaande fietsroute van het Oostelijk Pontplein naar het Mr. Visserplein en ten behoeve van ruimte voor de voetgangers en fietsers in het noordelijk deel van de Van Woustraat
- De proeftuin Intelligente Toegang Oudezijde, de eerste resultaten geven ons inzicht in het sturen op intelligente toegangverlening per gebied, doelgroep en/of tijdvak.

- Kleinschalige ingrepen in de openbare ruimte waarmee we op korte termijn meer ruimte voor fietsers en voetgangers kunnen maken.
- De pilot knip Weesperstraat. We doen een kentekenonderzoek gevolgd door een pilot om doorgaand autoverkeer in de Weesperstraat terug te dringen en de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit sterk te verbeteren. Het onderzoek moet uitwijzen wat hiervoor de beste oplossing is, het knippen of knijpen van het autoverkeer.
- Het eerder opgestelde inspiratiedocument parkeervrije gracht heeft geleid tot het parkeervrij maken van een klein deel van de Herengracht. Hier wordt na een kademuurvernieuwing een parkeervrije inrichting teruggeplaatst. Hiermee wordt invulling gegeven aan de ambitie uit het coaliteakkoord om tot een parkeervrije gracht te komen.

Parkeren

In het coalitieakkoord 'Amsterdams akkoord' is voor 2023 een aantal aanscherpingen opgenomen ten aanzien van het parkeerbeleid. Het betreft onder meer een verhoging van de kortparkeertarieven, een harmonisatie van de tarieven van parkeervergunningen en verruimingen van de bloktijden van betaald parkeren (24 uur betaald parkeren in het centrum en een verruiming van de venstertijden in gebieden met een hoge parkeerdruk). De extra parkeerinkomsten voor 2023 zijn geraamd op €6,4 mln. Daarnaast wordt parallel aan het voorstel om de kortparkeertarieven te verhogen een voorstel voorbereid ten aanzien van de parkeertarieven in gemeentelijke parkeergarages. Ook worden voor 2023 de vergunningtarieven geïndexeerd en voorstellen voorbereid om het betaald parkeren uit te breiden. Het gaat met name om gebieden in Nieuw-West en Zuidoost, maar mogelijk ook één of enkele buurten in stadsdeel Noord. Uitbreiding van betaald parkeren treedt op z'n vroegst in werking in 2024.

Activiteit 2.1.1.2						
We maken meer ruimte voor fietsers, voetgangers en verblijfsruimte						
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Prognose 2024-2026
1	Tevredenheid over fietsparkeren (Wordt 2-jaarlijks gemeten)	5,6 (2019)	6,0	6,0	6,0	6,0
2	Tevredenheid over fietsrit (Wordt 2-jaarlijks gemeten)	6,9 (2019)	7,1	7,1	7,0	7,0

Ruimte voor lopen

Doordat de stad verdicht, de ambities in de openbare ruimte groot zijn en de bezoekersaantallen weer toenemen, zien we dat de ruimte voor de voetganger onder druk staat. Fietsenrekken, nutsvoorzieningen, afvalcontainers, groen en terrassen zijn allemaal belangrijk voor de stad, maar maken ook gebruik van de schaarse ruimte op het trottoir. Daarom maken we bij herinrichtingen meer ruimte op de trottoirs, met een minimale doorloopruimte van 2,00 meter voor de voetganger, conform de Agenda Amsterdam Autoluw (2020). Op diverse plekken in de stad is het resultaat al zichtbaar. Bijvoorbeeld op de Rode Loper, de Nieuwezijds Voorburgwal en de knip voor het CS. In 2023 zetten we deze lijn voort.

Fiets

In 2023 vervolgen we het Meerjarenplan Fiets, onderverdeeld in de drie pijlers: Comfortabel Doorfietsen, Gemakkelijk Fietsparkeren en Het Nieuwe Fietsen. Zo werken we in 2023 onder meer aan de verbetering van het kruispunt Amsteldijk – Berlagebrug voor fietsers en start de uitvoering van de fietsroute Sportas. We gaan door met de knelpuntenaanpak fietsparkeren in de openbare ruimte, daarbij aansluitend bij onder meer de mobiliteitsplannen Noord, Nieuw-West en Zuidoostflank, en adviseren over en financieren waar nodig de fietsparkeeropgave bij herinrichtingen en groot onderhoudsprojecten (in 2023 o.a. Noord Jordaan waar 1000 tot 1500 extra fietsparkeervoorzieningen kunnen worden aangelegd op vrijkomende autoparkeerplaatsen). Geplande werkzaamheden bestaan onder meer uit uitbreiding fietsparkeren metrostation Noorderpark, verbouwing fietsenstalling metrostation Weesperplein en oplevering van een dynamisch verwijssysteem bij het Centraal station. Daarnaast blijven we volop inzetten om meer Amsterdammers in Noord, Nieuw-West en Zuidoost op de fiets te krijgen door ondersteuning van lokale initiatieven en door actief in te zetten op het vergroten van het fietsbezit en -vaardigheden (d.m.v. fietslessen) bij kinderen en ouders. Zo ontwikkelen we in 2023 speciale routes waarop zij samen fietsvaardigheden kunnen vergroten en tegelijk de stad kunnen verkennen.

Zoals opgenomen in het coalitieakkoord onderzoeken we de mogelijkheid tot een maximumsnelheid op fietspaden.

Activiteit 2.1.1.3						
We zorgen voor een veilige doorstroming van voetgangers op drukke verblijfsplekken en momenten en rond evenementen in de openbare ruimte						
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Prognose 2024-2026
1	We beperken het aantal Crowd Control situaties (politie inzet) als gevolg van drukte bij geplande activiteiten/evenementen en te voorspellen drukte .	3 (2021).	n.v.t	n.v.t.	0	0

Toelichting: Vaak is politie al vanaf het begin aanwezig bij evenementen. Wat wij meten gaat specifiek over wie de beslissing neemt wanneer Crowd Management maatregelen worden ingezet. Maatregelen in beheersbare situaties worden door ons als gemeente besloten en uitgevoerd in

overleg met politie. Deze maatregelen zijn vaak specifiek en vooraf besproken. Als het een openbare orde probleem wordt, dan neemt de politie de beslissingen en spreken we van Crowd Control; dat ligt bij de politie. Indien nodig voeren wij dan in opdracht van de politie, eventueel gezamenlijk, nog wel maatregelen uit. Het streven is om Crowd Control situaties te voorkomen.

We zorgen dat verplaatsen en verblijven in de drukke openbare ruimte van Amsterdam mogelijk blijft door de inzet van verkeers-, mobiliteits- en crowdmanagement en waarborgen we de veiligheid in de vijf Amsterdamse tunnels door 24/7 deze tunnels te bewaken en te bedienen.

Doel 2.1.2 Amsterdam is voor iedereen bereikbaar op een veilige en duurzame manier.

Doel 2.1.2						
Amsterdam is voor iedereen bereikbaar op een veilige en duurzame manier.						
	Indicatoren doel	Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Prognose 2024-2026
1	Dodelijk slachtoffers verkeersongevallen (ambitie 0 in 2050, streefgetal halvering in 2030 t.o.v. 2010*)	18 (2017)	n.v.t.	n.v.t.	15-20	25% minder in 2026:10 50% minder in 2030: 8

Toelichting: dit betreft een nieuwe indicator, waardoor er bij jaarverslag 2021 en begroting 2022 geen waarden zijn.

We willen een betrouwbaar autonetwerk in Amsterdam en de regio, doelgroepgericht, door te sturen op inrichting en gebruik van het autonetwerk, met een minimale impact op de openbare ruimte en de leefbaarheid. Voor de prioritering van verkeerssoorten volgen we de rangorde uit de Agenda Amsterdam Autoluw is vastgesteld.

We bereiden ons voor om de snelheid in de stad naar 30 km/u te verlagen, waarmee we het aantal ongelukken en de impact daarvan verminderen. Dit zorgt ook voor minder stress in het verkeer en een veiliger gevoel op straat.

Deel- en ketenmobiliteit

Deelmobiliteit is belangrijk om te komen tot een autoluwe stad. Deelvoertuigen, zoals uitstootvrije deelauto's, -scooters en -(bak)fietsen, kunnen helpen bij:

- Minder privéauto's en een lagere parkeerdruk.
- Verbetering van de deur-tot-deurreis.
- Minder autoritten.
- En verminderen van uitstoot.

Amsterdam zet in op meer aanbod van deelmobiliteit met stedelijke dekking; op weg van niche naar mainstream, en biedt daarom (onder voorwaarden) ruimte aan verschillende aanbieders in de openbare ruimte en stimuleert autodelen tussen Amsterdammers onderling. We zijn daarover in gesprek met deelmobiliteitsbedrijven en kijken ook naar het proces van vergunningverlening.

In experimenten staan we deel(bak)fietsen en deelscooters toe; om meer inzicht te krijgen in de waarde voor Amsterdam. Zo kunnen de deelfiets en –scooter een rol spelen in het voor- en natransport naar openbaar vervoer. De OV-fiets is een enorm populair vervoermiddel om het laatste stuk van de trein naar werk of winkels af te leggen.

Om als gemeente zelf regie te houden stellen we eisen aan marktpartijen die in onze openbare ruimte actief (willen) zijn. Deelmobiliteit levert ruimte op maar behoeft ook ruimte; bij de inpassing op straat nemen we de lessen uit voorgaande jaren mee.

Hubs en P+R

We onderzoeken welk parkeertarief nodig is om de exploitatie van P+R kostendekkend te maken. We beschrijven hoe we de huidige Amsterdamse P+R-locaties en andere parkeergarages op afstand kunnen inzetten om ook bewoners te verleiden om er te parkeren en gebruik te maken van vervolgvervoer als lopen, deelfietsen, deelscooters en OV. Voor de reis naar buiten de stad kijken we ook we hoe deelauto's kunnen gebruiken. Met de MRA-partijen werken we aan een regionale hubstrategie. Dit allemaal als onderdeel van de vorming van hubs. Hierbij is het essentieel om een duurzame gedragsverandering tot stand te brengen, waarbij niet alleen verleid wordt maar we ook actief sturen, door bijvoorbeeld het introduceren van bewonersparkeervergunningen waarbij parkeren op afstand het nieuwe normaal wordt.

Oranje Loper

Het programma Oranje Loper vernieuwt de Nieuwezijds Voorburgwal en de bruggen en straten van de Raadhuisstraat tot aan Mercatorplein. In 2022 is het eerste deel van de Nieuwezijds Voorburgwal opgeleverd met o.a. een nieuw postzegelparkje. Het werk aan de talloze kabels en leidingen en plaatsing van hulpbruggen is vergevorderd en ligt op schema. De uitvoering van de vernieuwing van brug 108 over de Da Costakade en de noordkant van de Nieuwezijds Voorburgwal zijn volgens planning in 2022 gestart.

De planning van de zogenaamde corridor, waar de raad in december 2021 een uitvoerings- en kredietbesluit voor heeft vastgesteld, gaat wijzigen. De periode waarin de trams tussen Raadhuisstraat en Mercatorplein buiten gebruik worden gesteld start niet eerder dan in najaar 2023 (ipv maart 2023). Het programmateam actualiseert in 2022 de planning en kostenraming (mede in het licht van aanhoudende inflatie). Daarnaast wordt ook bekeken of voor een aantal bruggen kan worden volstaan met een minder ingrijpende aanpak, om op korte termijn kosten te kunnen besparen of financiële tegenvallers te kunnen opvangen.

De planning is er vooralsnog op gericht in 2023 het grote contract voor de resterende 7 bruggen en het tussen liggende maaiveld te kunnen sluiten. De uitvoering aan Nieuwezijds Voorburgwal Noord wordt in 2023 vervolgd om in 2024 te kunnen afronden.

Grote onzekerheden/risico's zit in een aantal aspecten; benodigde tijd om alternatieve (kostenbesparende) aanpak van bruggen te kunnen onderzoeken; de implicaties van de monumentenstatus op het ontwerp en aanpak; de te beperkte bezetting van het programmateam; de benodige werkruimte buiten irt de behoefte aan veilige doorgangen voor weggebruikers; aanhoudende inflatie en stagnerende levering van materialen.

Activiteit 2.1.2.1						
Amsterdam is een verkeersveilige stad voor iedereen, van jong tot oud						
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Prognose 2024-2026
1	Ernstig gewonden verkeersongevallen (ambitie 0 in 2050, streefgetal halvering in 2030 t.o.v. 2010)	1291 (2017)	873 (2021)	Geen streefcijfer opgenomen.	800-900	25% minder in 2026: 806 (2026) 50% minder in 2030: 645 (2030)
2	Beleving ervaren verkeersveiligheid	6,4 (2017)	n.v.t.	n.v.t	7	Streefwaarde 7,5 (2026)

Toelichting: voor de beleving van de ervaren verkeersveiligheid wordt een monitor op gesteld, die twee jaarlijks een meting gaat uitvoeren. De eerste meting is voorzien in 2023.

Verkeersveiligheid

We blijven werken aan verbetering van de verkeersveiligheid, ervan uitgaande dat in een stad iedereen, van jong tot oud en met of zonder beperking, zich veilig kan verplaatsen. Het uitrollen van 30km/u in de stad draagt hier aan bij, dit sluit beter aan op het gebruik van de straten door voetgangers en fietsers. Hoog tijd, omdat straten in de stad meer en meer veranderen in verblijfsgebieden. We verwachten dat het aantal ongevallen in de stad hiermee afneemt. Eind 2023 begint de feitelijke uitvoering op straat van 30km/u.

Daarnaast wordt in 2023 een nieuw Meerjarenplan Verkeersveiligheid vastgesteld op basis van stadsgesprekken die eind 2021 met de Amsterdammer gevoerd zijn.

Ook spannen we ons met de Strategie Logistiek en het nieuwe Taxistelsel samen met het bedrijfsleven in voor veilige bevoorrading en veilige chauffeurs.

Activiteit 2.1.2.2					
We voeren regie op het gebruik van het mobiliteitsnetwerk van de stad					
Indicatoren activiteit	Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Prognose 2024-2026

1	Percentage van de werkzaamheden op hoofdnetten dat gezamenlijk met andere partijen wordt uitgevoerd (werk met werk maken); in 2019 wordt ten minste 80 procent van de grotere werkzaamheden (uitvoeringsduur langer dan 2 weken) gecombineerd uitgevoerd	n.v.t.		80%	80%	80%

Mobiliteitsregie
We beperken de hinder van werkzaamheden in de openbare ruimte. Daartoe programmeren we zowel door de regionale afstemming met RWS, Prorail, PNH en VRA, als op de stedelijk netwerken van OV, water, weg en logistiek, als op de leefbaarheid en bereikbaarheid op stadsdeelniveau. Om werkzaamheden uitgevoerd te kunnen krijgen in de compacte drukke stad, investeren we in samenwerking tussen opdrachtgevers van werkzaamheden, zodat die gebiedsgericht gecombineerd worden.

Activiteit 02.1.2.3; We stimuleren duurzamere mobiliteit.

Indicatoren activiteit

1 Geen indicatoren. Actieplan Schone Lucht rapporteert in het jaarverslag onder programma 9 met indicatoren voor luchtkwaliteit.

[5.1,2,e komt nog met tekst van TUM]

- Duurzaamheid
  [@5.1,2,e ik heb hier de tekst van 5.1,2,e nog niet in opgenomen aangezien deze vooral over V&OR ipv programma 2 gaat. Als we alle begrotingsteksten (incl assets) hebben kunnen we kijken welke elementen uit zijn teksten nog niet in de begroting terugkomen.]

Doel 2.1.3						
Amsterdam is op een veilige en duurzame manier bereikbaar voor commercieel vervoer.						
Indicatoren doel		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Prognose 2024-2026
1	Geen indicator bij dit doel.					

Activiteit 2.3.2.1

We stimuleren schoon, licht, verkeersveilig en efficiënt goederenvervoer door bundeling van goederen (logistieke hubs), intensiever gebruik van water en specifieke aandacht voor gebieden in de stad waar de (logistieke) druk hoog is.						
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Prognose 2024-2026
1	Verminderen aandeel zware voertuigen (maximum massa boven de 30 ton) ten opzichte van alle bestel- en vrachtwagens in de ZZV per jaar binnen de S100.				Volgt nog	Volgt nog
2	Stijging van de gemiddelde beladingsgraad van bestel- en vrachtauto's in de hele stad.				Volgt nog	Volgt nog
3	Percentage minder meldingen over ervaren hinder door touringcars in de stad			50%		

Toelichting: Voor indicator 1 en 2 geldt dat op dit moment een nadere uitwerking plaatsvindt van de meetmethodiek en de streefwaarden. Deze worden na de zomer verwacht, waarna ze toegevoegd kunnen worden.

Logistiek

Logistiek is een noodzakelijke nutsvoorziening die ervoor zorgt dat de stad schoon, heel en bevoorraad blijft. De komende jaren zal er door de groei van de stad steeds meer logistiek nodig zijn terwijl de openbare ruimte op veel plekken al onder hoge druk staat. We stimuleren schoon, licht, verkeersveilig en efficiënt goederenvervoer door bundeling van goederen (logistieke hubs), intensiever gebruik van water en specifieke aandacht voor gebieden in de stad waar de (logistieke) druk hoog is.

Touringcar

In de Agenda Touringcar 2020-2025, vastgesteld door de Gemeenteraad in september 2020, is een restrictieve aanpak bepaald voor de toegang van grote touringcars tot de stad, te beginnen bij het gebied binnen de S100.

In 2023 worden hiervoor de volgende inspanningen gedaan en maatregelen ingesteld:

- Een verkeersbesluit dat grote touringcars verbiedt binnen de S100, met uitzondering van de touringcarcorridor Weesperstraat-Valkenburgerstraat-Kattenburgerstraat, de zuidelijke IJoevers en ontheffinghouders voor bepaalde doelgroepen (kinderen, gehandicapten en ouderen) naar bepaalde (culturele of educatieve) bestemmingen binnen de S100
- Extra touringcarhalteerplekken en bufferplekken langs de S100
- Overstaplocatie touringcarafhankelijke rondvaart nabij De Ruijterkade Oost
- Stimuleren medegebruik OV-knooppunten

- Informeren, begeleiding, monitoring en handhaving

Activiteit 2.3.2.2						
We werken aan een betrouwbaar en milieuvriendelijk taxivervoer.						
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (2021)	Jaarverslag 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Prognose 2024-2026
1	Percentage uitstootvrije taxi's	Hebben we alleen nog van 2020 (12,1%), 2021 komt binnen paar weken	nvt	nvt	geen tussentijdse streefwaarden, doel om in 2025 volledig uitstootvrij te zijn	100% in 2025
2	Aantal gemeten unieke taxivoertuigen rond de S100 tijdens de weekendnachten	2021 komt binnen paar weken	nvt	nvt	Volgt nog	Volgt nog
3	Aandeel ontheffinghouders taxi t.o.v. aantal gemeten unieke taxivoertuigen	2023	nvt	nvt	Volgt nog	Volgt nog

Toelichting: Voor indicator 2 en 3 geldt dat hiervoor nu nog geen waarden worden opgevoerd. Het nieuwe taxistelsel gaat in 2023 in, waarna vervolgens de indicatoren invulling krijgen.

De Agenda Taxi 2020-2025 is in november 2020 vastgesteld. Hierin staat de ambitie om een nieuw straattaxistelsel te ontwikkelen met een gelijk speelveld voor de opstapmarkt en de bestelmarkt, met één set Amsterdamse normen voor taxichauffeurs en taxibemiddelaars en een gebiedsgerichte aanpak. Met een stevig maatregelenpakket dragen we bij aan een leefbare stad met betrouwbaar, veilig en bonafide taxivervoer.

In december 2021 is de Amsterdamse Taxi Aanpak als uitwerking van de Agenda Taxi vastgesteld door het college, waarin 11 maatregelen zijn benoemd die tezamen invulling geven aan de Agenda Taxi, waaronder de gebiedsgerichte aanpak met taxizones: taxihotspotzones rond drukke locaties zoals uitgaanspleinen, NS-stations en evenementenlocaties, taxiluwzones op locaties en momenten waar de leefbaarheid voor lokale belanghebbenden in het geding komt. De beoogde inwerkingstredingsdatum van de eerste taxizones is zomer 2023.

Beleidsrisico's:

Schuif van budget van stadsverbetering naar stadsbehoud zorgt ervoor dat er minder budget voor stadsverbetering is.

Maatregel: Richting de voorjaarsnota 2023 zal er aan de hand van de ambities uit het coalitieakkoord geprioriteerd moeten worden.

Snel stijgende kosten bouwprojecten

Moeite om voldoende capaciteit te vinden op projecten

Risico OV: Door het stoppen van de beschikbaarheidsvergoeding dreigt er een groot tekort te ontstaan voor de OV-exploitatie. Dit kan ervoor zorgen dat een deel van de OV-lijnen in Amsterdam geschrapt wordt.

Maatregel: Lobby en agenderen om het netwerk intact te kunnen laten.

Financiële toelichting

Programmaonderdeel 2.1 Verkeer, vervoer en parkeren

(bedragen x € 1 miljoen)	**Begroting 2022**	**Begroting 2023**	**Begroting 2024**
Baten	317,6	336,0	358,1
Lasten	170,6	218,1	186,3
Saldo Baten en Lasten	**147,1**	**117,9**	**171,8**
Onttrekking	116,4	129,3	81,0
Toevoeging	210,4	195,6	179,2
Saldo onttrekkingen en toevoegingen reserves	**-94,0**	**-66,2**	**-98,2**
Totaal Programmaonderdeel 2.1 Verkeer, vervoer en parkeren	**53,1**	**51,7**	**73,6**

Baten

De baten in dit programmaonderdeel zijn € 336 miljoen. Deze baten bestaan uit:
• Baten uit parkeren van € 326,3 miljoen:
– opbrengsten uit straatparkeren van € 280,8 miljoen. Dit zijn opbrengsten uit parkeerautomaten, belparkeren, vergunningen en naheffingsaanslagen.
– opbrengsten van het parkeren "achter de slagboom" (parkeer- garages, P+R en fietsparkeren) van € 34,2 miljoen.
• Overige baten van € 9,7 miljoen, die bestaan uit:
– VRA subsidies voor bereikbaarheid van de stad (€ 17,6 miljoen).

- Door te belasten kosten aan Bureau Social Return (€ 1,1 miljoen)

- Bijdragen uit gemeentelijke fondsen en waternet (€ 1,0 miljoen)

Lasten

De lasten in dit programmaonderdeel zijn € 218,1 miljoen en hebben betrekking op de uitvoering van het beleid ten aanzien van Verkeer, vervoer en parkeren.

V&OR + Parkeren draagt hier voor € 213,0 miljoen aan bij

Deze lasten zijn gecategoriseerd in de volgende begrotingsactiviteiten:
- We beheren en onderhouden onze assets (verkeer, vervoer en parkeren) (doel 2.1.1.1 + kosten 2.1.1.9) (€ 123 miljoen). Onderhouds- en beheerkosten van de gemeentelijke assets zoals kademuren, sluizen, grachten, gebouwen, straatmeubilair, borden, installaties, openbare verlichting, wegen, vaartuigen, voertuigen, verkeersmaatregelen en dergelijke. Hierin zijn tevens begrepen kapitaallasten (€ 0,9 miljoen) en loonkosten € 17,0 miljoen).
- We maken parkeren van auto en fiets duurzaam en kosteneffectief mogelijk (€ 90,7 miljoen). Hierin zijn tevens begrepen kapitaallasten (€ 5,8 miljoen) en loonkosten € 6,7 miljoen).
- We maken meer ruimte voor fietsers, voetgangers en verblijfsruimte (€ 19,3 miljoen). (doel 2.1.1.2)
- We zorgen voor een slim en robuust netwerk ten behoeve van de doorstroming (€ 11,1 miljoen).
- We maken de stad verder autoluw (€ 9,9 miljoen). (doel 2.1.1.1)
- We zorgen voor veiligheid en doorstroming op drukke verblijfsplekken (€ 2,5 miljoen) (doel 2.1.1.3)

Reserves

Programmaonderdeel 2.1 Verkeer, vervoer en parkeren

(bedragen x € 1 miljoen)	2022	2023	2024	2025	2026
Onttrekking	159,0	110,4	93,3	99,1	29,1
Toevoeging	240,3	204,1	195,8	191,8	195,2
Saldo begroting na viermaands 2022	**-81,3**	**-93,7**	**-102,5**	**-92,7**	**-166,1**
Onttrekking	-42,6	19,0	-12,3	-21,0	40,8
Toevoeging	-29,9	-8,5	-16,6	-15,7	-16,5
Saldo effecten begroting 2023	**-12,7**	**27,5**	**4,3**	**-5,4**	**57,3**
Onttrekking	116,4	129,3	81,0	78,0	69,9
Toevoeging	210,4	195,6	179,2	176,1	178,7
Saldo na begroting 2023	**-94,0**	**-66,2**	**-98,2**	**-98,1**	**-108,8**

Onttrekkingen

Onttrekkingen ter dekking van lasten in de exploitatie in de programma's 2, 8, 10 en 11 en dekking van investeringsuitgaven. Het betreft hier de reserves Stedelijk Mobiliteitsfonds, reserve Stadsbehoud, reserve POR Zuidelijke IJoever, reserve Leidseplein en reserve Achterstallig Onderhoud.

Toevoegingen

Toevoegingen van parkeerbaten aan de reserve Stedelijk Mobiliteitsfonds (€ 102,6 miljoen). Overige toevoegingen aan de reserves Stadsbehoud en reserve Achterstallig Onderhoud en de Financieringsreserve.

Beleidskaders

• Het Programmaplan Bruggen en Kademuren (2020) is het overkoepelende kader voor het Programma en geeft invulling aan de organisatie en de aanpak.

• Programma Stadsbehoud.

• Programma aanpak wegtunnels Amsterdam.

• Amsterdam veilig en leefbaar – 30 km/u in de stad (2021)

• Beleidskader '1Amsterdam Heel & Schoon' (2017).

• Agenda Autoluw (2020) is het overkoepelend kader voor leefruimte en schone lucht.

• Agenda Autodelen (2019) biedt een integrale visie op autodelen.

• Nota Deelmobiliteit (2019) biedt voor de komende jaren (t/m 2023) duidelijkheid over hoe de gemeente richting geeft aan deelvervoer (alle modaliteiten behalve de deelauto).

• §De Agenda Touringcar 2020-2025 (2020) schetst het kader voor de manier waarop de gemeente omgaat met touringcars. Dit moet leiden tot een (grotendeels) touringcarvrij stadshart in 2023; een maximaal touringcarluw gebied binnen de s100 in 2023, en een touringcarluw gebied tussen S100 en de Ring A10 in 2025

• Agenda Taxi 2020-2025 beschrijft de ambities en het eindbeeld voor de taxi in Amsterdam voor de komende jaren.

• Mobiliteitsaanpak 2030 (2013) is het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030.

• Programma Stad in Balans 2018-2022 (2019) is het kader voor het evenwicht tussen bezoekers en bewoners van Amsterdam.

• Beleidskader Verkeersnetten (2018) waarin de belangrijkste netwerken voor de bereikbaarheid van en in de stad zijn aangegeven, inclusief de bijbehorende eisen en richtlijnen.

• Meerjarenprogramma Fiets 2017-2022 (2017), waarin is beschreven hoe we omgaan met de fietsers en hun fietsen.

• Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 2016-2022, een geactualiseerd programma over de verkeersveiligheid in Amsterdam dat is vastgesteld door de gemeenteraad in 2016.

• Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015), de agenda houdt Amsterdam bereikbaar en aantrekkelijk. Concrete maatregelen die meer ruimte creëren en de doorstroming verbeteren. Voor voetganger, fietser, ov-reiziger en de automobilist.

• Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek Amsterdam (2017), waarin voor het goederenvervoer in Amsterdam een aantal maatregelen staat om leefbaarheid, doorstroming en efficiëntere bevoorrading voor en door vervoerders en verladers te bevorderen.

• 1Stad1Opgave (maatregel Koopmanschap: 7 Puccini en 8 Inkoop Grond, Weg en Waterbouw).

• Het "Handboek Inrichting Openbare Ruimte Amsterdam" zorgt voor de digitale en integrale ontsluiting van al het beleid dat van toepassing is op de inrichting van de openbare ruimte. Het betreft onder meer de volgende belangrijke beleidsproducten: Visie Openbare Ruimte 2025 (2017) heeft vijf ambities geformuleerd en principes uitgewerkt om meer regie te voeren op ontwikkeling, inrichting, beheer van de openbare ruimte, afgestemd op het gebruik;

• In het Beleidskader "1Amsterdam Heel & Schoon" (2017) staan de principes voor onderhoud, reiniging en assetmanagement;

• De Standaard voor het Amsterdamse Straatbeeld (Beleidskader Puccinimethode, 2018, actualisatie verwacht 2023) bevat standaard inrichtingsprincipes, profielen en materiaalkeuzes voor het ontwerpen en aanleggen van de openbare ruimte, gekoppeld aan de centrale inkoop van materiaal.

• Het Beleidskader Verlichting (2017) definieert de rol van verlichting in Amsterdam en stelt de kaders waarbinnen de gemeente haar taken voor de verlichting uitvoert, waaronder de transitie naar 100% LED verlichting;

• Het Beleidskader Buitenreclame (2020) bepaalt de randvoorwaarden voor het toestaan van reclame in de openbare ruimte.

Parkeren

• Meerjarenprogramma Fiets 2017-2022 (2017) en Kader Fietsparkeren (2015).

• Nota Parkeernormen fiets en scooter (2018). Geeft normen en richtlijnen voor fiets- en scooterparkeren bij nieuwbouw en functiewijziging.

• Parkeerplan 2012 – Inzet van onbenutte parkeercapaciteit in parkeergarages voor vergunninghouders om meer ruimte op straat te creëren.

• Plan Vernieuwing P+R – nieuw P+R-concept, waarbij we slim parkeerplaatsen inkopen en uitbreiding van P+R de 'vraag' volgt.

• Amsterdamse P+R-maatregelen Actualisatie 2021

• Hubsvisie 2021

• De (jaarlijkse) gemeentelijke parkeerverordening – regelgevingskader parkeerbeleid, waarin geboden en verboden rondom parkeren staan, en de typen parkeervergunningen.

• De (jaarlijkse) verordening Parkeerbelastingen, met daarin tarieven voor kort parkeren en parkeervergunningen.

• Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015) – maatregelen voor het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad. Daarbij ligt de nadruk op scherpe keuzes (in het centrumgebied bijvoorbeeld voor voetgangers en fietsers).

• Nota Parkeernormen Auto (2017). Deze nota stelt parkeernormen vast voor nieuwbouwen transformatieprojecten in de stad. Hiermee wordt voorkomen dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen leidt tot extra parkeerdruk en op omliggende straten wordt afgewenteld.

• Visie Openbare Ruimte 2025 (2017) heeft vijf ambities geformuleerd en principes uitgewerkt voor meer regie op ontwikkelen, inrichten, beheren en gebruiken van de openbare ruimte op stadsniveau.

• Verordening op het Stedelijk Mobiliteitsfonds Amsterdam (2020), een fonds vanuit inkomsten van het straatparkeren om de openbare ruimte en het verkeer- en vervoersysteem te verbeteren

• Met de Nota's Varen Deel I (2019) en II (2020) streeft het bestuur naar een evenwichtig, veilig en duurzaam gebruik water en wal door het beheersen van drukte en het tegengaan van overlast, waarbij de vlotte en veilige doorvaart wordt gegarandeerd.

• Watervisie Amsterdam 2040 (2016). De Watervisie is een structuurvisieuitwerking en geeft een ruimtelijk-economisch toekomstbeeld van het gebruik van het water in 2040 met een Uitvoeringsagenda 2018.

• Welstandsbeleid Passagiersvaart Amsterdam (2019). Het Welstandsbeleid Passagiersvaart bevat een helder beoordelingskader waarmee de welstandstoetsing en de verlening van vergunningen voor nieuwe, vervangende of te verbouwen vaartuigen voor iedereen inzichtelijk wordt en historische vaartuigen en vaartuigen met hoge beeldkwaliteit beschermd worden.

• De Agenda Amsterdam Autoluw heeft verschillende concrete maatregelen die bijdragen aan een leefbare en toegankelijke stad. Tegelijk is de Agenda richtinggevend voor de keuzes die op het gebied van openbare ruimte en mobiliteit worden gemaakt.

• De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW 2000). Deze is gericht op het verbeteren van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa. Het voldoen aan de KRW-richtlijn is een gezamenlijke opgave voor overheden. Uiterlijk in 2027 moeten alle verantwoordelijke partijen voldoen aan de eisen die de KRW stelt. Amsterdam is daarbij verantwoordelijk voor de uitvoering van gemeentelijke maatregelen.

• Update Nota Veren (juli 2021), hierin staan de geactualiseerde reizigersprognoses en de plannen voor uitbreiding en verduurzaming van de vloot.

• Visie Openbare Ruimte 2025 (2017) heeft vijf ambities geformuleerd en principes uitgewerkt voor meer regie op ontwikkelen, inrichten, beheren en gebruiken van de openbare ruimte op stadsniveau.

• MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030 (2013), het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030.

• Ruimtelijk Kader Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam. • Investeringsagenda Openbaar Vervoer Stadsregio (2013), een overeenkomst met investeringen die Amsterdam en de Stadsregio

Amsterdam (sinds 2017 Vervoerregio Amsterdam) in de komende periode in het Openbaar Vervoer doen.

• Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015), de agenda die Amsterdam bereikbaar en aantrekkelijk houdt, met maatregelen voor meer ruimte en betere doorstroming voor voetganger, fietser, openbaar vervoerreiziger en de automobilist.

• Beleidskader Verkeersnetten (2018). Hierin staan de ambities uit Mobiliteitsaanpak en Uitvoeringsagenda uitgewerkt met daarbij een afwegingskader bij conflicterende belangen.

• Wet lokaal spoor, in werking getreden op 1 december 2015; deze wet maakt de VRA verantwoordelijk voor aanleg, beheer en veiligheid van lokale railinfrastructuur. VRA stelt een vervoerder aan via de OVconcessie en VRA mag een beheerder van de infrastructuur aanwijzen. Dit laatste wordt gedelegeerd aan het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam.

• De in 2015 vastgestelde Lijnennetvisie is het beleidskader voor het ontwikkelen van vervoerplannen. De gemeente voert overleg met vervoerbedrijven over inpassing van nieuwe vervoerplannen.

• Taxiverordening Amsterdam 2012 (laatst gewijzigd in 2018).

• Agenda Taxi 2020-2025.

• Update Nota Veren (februari 2018), een strategie om tot een qua capaciteit en duurzaamheid toekomstbestendige verenvloot te komen.

• Visie Lokaal Spoor (2015), vastgesteld door het dagelijks bestuur van de VRA en bindend kader voor de beheerder van het lokaal spoor.