Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	5 november 2024
Portefeuille(s)	Verkeer, vervoer en luchtkwaliteit
Portefeuillehouder(s):	Melanie van der Horst
Behandeld door	Programma Autoluw autoluw@amsterdam.nl
Onderwerp	Laatste voortgangsrapportage Agenda Amsterdam Autoluw

Geachte leden van de gemeenteraad,

Bijna vijf jaar geleden heeft u de Agenda Amsterdam Autoluw vastgesteld en aanvullend 29 moties en 2 amendementen aangenomen. De agenda biedt met 27 concrete maatregelen handvatten om toe te werken naar een leefbare en toegankelijke stad. Een stad met meer ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en groen. De meeste maatregelen uit de Agenda zijn inmiddels afgerond of op dit moment in uitvoering. Ook zijn een aantal maatregelen gestopt, zoals de autoluwe fietsroute door de Haarlemmer Houttuinen (maatregel 17) en de pilot nachtmetro (maatregel 4). Al wordt een verkenning naar een nachtmetro weer opgestart in het kader van het Plan Versterken OV 2024. Omdat de meeste maatregelen uit de Agenda Amsterdam Autoluw dus afgerond, in uitvoering of gestopt zijn, is dit de laatste integrale voortgangsrapportage van de Agenda Amsterdam Autoluw. Waar nodig blijf ik u natuurlijk separaat informeren over de maatregelen die in uitvoering zijn. Ook betekent dit niet het einde van autoluw als toepassing voor een leefbare en toegankelijke stad. Dit is inmiddels een standaard voor de uitvoering van projecten in de stad.

Met de Agenda Amsterdam Autoluw en haar voorganger de Uitvoeringsagenda Mobiliteit zijn de afgelopen jaren maatregelen genomen om de prominente positie van de auto in de stad te verminderen en ruimte te maken voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en groen. Hierdoor is het mogelijk geworden om op een nieuwe manier te kijken naar wat we belangrijk vinden in de stad. We willen dat Amsterdam een stad is met schone lucht en groene straten. Met meer plekken waar stedelingen elkaar kunnen ontmoeten en waar kinderen kunnen spelen. Een stad die voorbereid is op klimaatverandering en de energietransitie. En een stad waarin iedereen mee kan komen. Om dat te bereiken moeten we in de komende jaren keuzes maken die ons dagelijks leven raken. Lastige keuzes die niet alleen over mobiliteit gaan, maar ook over bereikbaarheid, economie, dienstverlening en de inrichting van onze openbare ruimte. Daarom heb ik samen met u een nieuwe koers ingezet: Amsterdam Maakt Ruimte. Bij deze nieuwe koers past een eigen manier van rapporteren, waarover ik u apart informeer.

In deze brief leest u over de voortgang van de afgelopen twee jaar en in de bijlage vindt u de laatste versie van de Monitor Autoluw met data uit 2022 en 2023. In een aparte online tijdlijn

kijken we verder terug en staan we uitgebreid stil bij verschillende mijlpalen die de afgelopen jaren zijn behaald. Aan de hand van een aantal belangrijke projecten en behaalde resultaten hebben we de prominente rol van de auto ter discussie gesteld op plekken waar de ruimte schaars was. Daardoor is er nu leefruimte in de Pijp en een kleine groene oase midden op de Nieuwezijds Voorburgwal. Doorgaand verkeer wordt met camerahandhaving geweerd in de omgeving van het Muntplein en van de Sloterweg. Er is een fietsring waar de auto te gast is en op het stationsplein en het Rokin is er meer ruimte voor voetgangers.

Deze rapportage benoemt de voortgang van maatregelen en moties aan de hand van de vier categorieën uit de Agenda:

1. Meer schone en actieve verplaatsingen.
2. Ruimte maken door minder autoritten.
3. Ruimte maken door minder autoparkeren.
4. Prettige openbare ruimte.

1. Meer schone en actieve verplaatsingen

Om onze stad leefbaar en bereikbaar te houden, is het belangrijk dat veel mensen lopen, fietsen of gebruik maken van het openbaar vervoer. Voor deze schone, gezonde verplaatsingen is fysieke ruimte nodig. Frequent en vlot openbaar vervoer, ruime stoepen en goede fietsroutes horen bij een autoluwe stad.

Openbaar vervoer (ov)
De afgelopen periode is ingezet op betere toegankelijkheid en de betaalbaarheid van het ov. Samen met de Vervoerregio Amsterdam is in 2022 gestart bus- en tramhaltes versneld toegankelijk te maken (maatregel 3). Bijvoorbeeld door een halte te verbreden voor rolstoelgebruikers of door markeringen en geleidelijnen aan te brengen voor blinden en slechtzienden. Inmiddels zijn 61 bushaltes versneld toegankelijk gemaakt.

Ook is het OV betaalbaarder gemaakt voor bepaalde doelgroepen (maatregel 5). Bijvoorbeeld voor kinderen, nadat op uw verzoek bij de begroting van 2023 en 2024 geld is vrijgemaakt voor gratis OV voor kinderen tot en met 12 jaar. Op basis van ervaringen uit 2023 is de regeling voor 2024 enigszins aangepast. Van 20 juli 2024 tot en met 5 januari 2025 kunnen kinderen van 4 tot en met 11 jaar gratis reizen met het OV tussen 9:00 en 21:00 uur. In aanvulling hierop heeft de Vervoerregio Amsterdam gratis ov-kaarten beschikbaar gesteld voor huishoudens met lage inkomens. Ook wordt, op uw verzoek, gecombineerd bezoek aan culturele instellingen en OV gestimuleerd. Daarom wordt nu een maatregel uitgewerkt om Amsterdammers met een stadspas gratis OV aan te bieden bij bezoek aan een culturele instelling.

In de vorige rapportage heeft u kunnen lezen dat de uitvoering van een aantal OV-maatregelen opgeschort was vanwege financiële uitdagingen en teruggelopen reizigersaantallen door de coronapandemie. Sindsdien is echter niet stilgezeten. Er is een plan opgesteld ter versterking van het OV, dit is op 4 juli 2024 met u besproken. Hierin staan onder andere plannen om de

fijnmazigheid (maatregel 1 en 2) en toegankelijkheid te verbeteren. Ook worden opnieuw kansen verkend voor een nachtmetro in het weekend (maatregel 4) én wordt geïnvesteerd in fietsparkeervoorzieningen bij OV-knopen.

Daarnaast stimuleren we vrijwillige vervoersinitiatieven (maatregel 7). In 2023 en 2024 maakte het college daarom €1,6 miljoen vrij voor de periode 2023-2027. Vervoersinitiatieven worden niet alleen ondersteund met subsidies, maar ook met kennis, capaciteit en het faciliteren van een jaarlijkse bijeenkomst waar de initiatieven van elkaar kunnen leren. Hierbij richten we ons met name op Nieuw-West, Noord en Zuidoost, om ongelijk te investeren voor gelijke kansen. Mede dankzij deze subsidies en de ondersteuning vanuit de gemeente zijn er de afgelopen jaren initiatieven gestart in Tuindorp Oostzaan, Floradorp, Zuidoost, Osdorp, Slotervaart, Bos en Lommer, Buitenveldert, Oud-Zuid en heel stadsdeel Centrum. We verwachten dat in 2025 in de stadsdelen West en Oost nieuwe initiatieven zullen starten.

Deelmobiliteit
Tijdens de behandeling van de derde voortgangsrapportage van de Agenda Amsterdam Autoluw in de commissie MOW op 13 april 2023 heb ik lid De Vos kerncijfers over deelmobiliteit toegezegd (TA2023-000402). De cijfers over deelauto's, deelfietsen, deelbakfietsen en deelscooters volgen deze paragraaf, hiermee beschouw ik de toezegging als afgedaan.

Sinds 2020 is het aantal deelauto's in de stad toegenomen (maatregel 26). Het aantal *klassieke* deelauto's met vaste standplaats is gegroeid van 742 naar 1392. Het aantal *free-floating* deelauto's met een stadsbrede parkeervergunning en *zone-floating* deelauto's is toegenomen van 503 naar 1348.

Met het experiment deelfietsen worden maximaal 900 deelfietsen aangeboden, waarvan ongeveer 150 elektrisch. Langs de Westlijn van de metro zijn 25 digitale locaties geopend in de buurt van werkgeverslocaties om het gebruik van de deelfiets door frequente bezoekers te stimuleren (maatregel 10). In 2023 is vanuit programma Hubs een proef gestart om deelfietsen aan te bieden vanuit inpandige fietsenstallingen zoals Beursplein, Leidseplein en bij treinstations. De ontheffing voor het experiment deelfietsen liep tot en met augustus 2024. In afwachting van bestuurlijke besluitvorming over het vervolg is de ontheffing verlengd met maximaal één jaar.

Op verschillende manieren wordt het gebruik van deelmobiliteit gestimuleerd, bijvoorbeeld met de Blij-dat-ik-deel-campagne. Hiermee worden Amsterdammers op verschillende momenten in het jaar in de stad en via sociale media geïnformeerd over de voordelen van deelvervoer en geënthousiasmeerd voor het gebruik van deelvervoer. Deelmobiliteit wordt ook gepromoot bij verandermomenten (maatregel 6). Bijvoorbeeld als alternatief bij wegwerkzaamheden. Ook wordt een kennismaking met de deelbakfiets georganiseerd bij afronding van fietslessen die georganiseerd worden door de gemeente Amsterdam.

Met de Agenda Autodelen (2019), de Nota Deelvoertuigenbeleid (2019) de Agenda Amsterdam Autoluw (2020) werd al fors ingezet op de ontwikkeling, verspreiding en promotie van deelvervoer

in Amsterdam als alternatief voor bezit. De lessen uit de uitvoering zijn gebruikt voor het opstellen van de Nota Deelvervoer 2023 die op 19 juli 2023 door u is vastgesteld. Hierin staat aangekondigd dat er nieuwe vergunningen komen voor deelbakfietsen en deelscooters, dat de aantallen voertuigen in deze vergunningen worden verhoogd en dat de voertuigen verspreid worden over heel Amsterdam. Op 1 april 2024 zijn twee nieuwe vergunningen voor deelscooters ingegaan, waarbij elke aanbieder 600 deelscooters mag aanbieden. Op 16 juni 2024 zijn de nieuwe vergunningen voor deelbakfietsen ingegaan, waarbij één aanbieder 750 deelbakfietsen mag aanbieden in twee percelen. Er wordt gewerkt aan een inpassingsplan voor deeltweewielers in het Centrum en in de Pijp met daarin aandacht voor de deelscooter, (elektrische)deelfiets en de bakfiets (moties 461.23 en 130.22). Verder staat in de nota dat er meer vergunningen voor deelauto's beschikbaar komen (maatregel 26, Agenda Amsterdam Autoluw),

Een visie en beleid op LEV's
Het Rijk werkt aan een nationaal toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen (LEV's). We verwachten dat dit toelatingskader in 2025 of 2026 van kracht zal worden. De inhoud hiervan zal medebepalend zijn voor de gemeentelijke opties ten aanzien van LEV's. We zetten ons samen met andere gemeenten in om onze wensen ten aanzien van LEV's in het nationaal toelatingskader te laten landen. Hierbij gaat het met name om aspecten die te maken hebben met de verkeersveiligheid.

Fietscultuur
Naar aanleiding van motie 90.20 (Liever fietsen dan het openbaar vervoer) van voormalig raadslid Vroege zijn negen pilots gestart om de fietscultuur onder Amsterdammers te verbeteren. De pilots werden uitgevoerd in stadsdelen Nieuw-West, Noord en Zuidoost en hadden het doel het fietsbezit te vergroten, de fietsvaardigheden van Amsterdammers te verbeteren en het fietsimago te verbeteren. Op 16 mei 2024 bent u over de evaluatie geïnformeerd. Zes pilots waren succesvol en drie minder succesvol. Op basis van de succesvolle ervaringen is de aanpak fietsstimulering doorgezet in 2024.

Doorstroming kruispunten verbeteren voor alle modaliteiten
We optimaliseren verkeersregelinstallaties (VRI's) om daarmee de doorstroming voor alle modaliteiten op kruispuntniveau te verbeteren. Het afgelopen jaar is deze aanpak doorontwikkeld en zijn onder andere bijdragen geleverd aan projecten als de autoluwe noordelijke Van Woustraat, de pilot Weesperstraat, de maatregelen ter voorkoming van de Stadshartfile en aan de invoering van 30 km/u als maximumsnelheid in de stad. Ook is een systeem ontwikkeld waarmee nu proactief, voordat het tot klachten leidt op straat, VRI-storingen gedetecteerd en hersteld kunnen worden.

2. Ruimte maken door minder autoritten

We maken ruimte door het verminderen van autoverkeer door specifieke ingrepen in het autonetwerk te doen (circulatiemaatregelen). Hierdoor is het mogelijk het verkeer te verplaatsen naar straten die

geschikter zijn voor de afwikkeling van grote hoeveelheden auto's. In de straten waar het autoverkeer afneemt, kunnen wij de ruimte herverdelen.

Circulatiemaatregelen
Medio 2023 vond de pilot Weesperstraat (maatregel 13) plaats. Zes weken lang werden de Weesperstraat en drie omliggende straten tussen 06.00 en 23.00 uur afgesloten voor autoverkeer. De resultaten zijn begin 2024 aan u gepresenteerd. Inmiddels worden vervolgstappen uitgewerkt, zoals een versmalling en invoering van 30 kilometer per uur als maximumsnelheid. In goed overleg met de belanghebbenden worden de maatregelen voorbereid. Over de uitvoering wordt u nader geïnformeerd.

De fietsroute tussen het IJ en de Geldersekade (maatregel 15) is opnieuw ingericht. Door de Oostertoegang éénrichtingverkeer te maken en de Geldersekade opnieuw in te richten, is meer ruimte vrijgemaakt voor fietsers en voetgangers. Hiermee kan deze belangrijke fietsroute de toenemende drukte beter aan. De herinrichting van de Prins Hendrikkade maakte ook onderdeel uit van deze maatregel, maar is uitgesteld. Om toch de veiligheid voor fietsers en de leefbaarheid te verbeteren, zijn hier tijdelijke verbeteringen uitgevoerd die medio 2024 zijn opgeleverd.

De noordelijke Van Woustraat heeft een autoluwe inrichting gekregen (maatregel 16). De straat is ter hoogte van de Stadhouderskade afgesloten voor autoverkeer en de tramhalte is verplaatst in de richting van de Albert Cuypmarkt. Hierdoor hebben fietsers, voetgangers en de tram meer ruimte om zich veilig door de drukke winkelstraat te bewegen. Eind 2023 is de straat opgeleverd. Sindsdien zijn de effecten van de afsluiting geëvalueerd en is de verkeersregelinstallatie geoptimaliseerd naar de nieuwe situatie. Ook zijn maatregelen genomen om te voorkomen dat autoverkeer de afsluiting kan negeren.

Intelligente toegang
Om de leefbaarheid in de binnenstad te verbeteren is deze op verschillende plekken afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Zo is het Muntplein sinds 2016 afgesloten voor doorgaand verkeer en zijn in 2018 de nieuwe hoofdroutes ingevoerd waardoor oost-westverkeer om de binnenstad heen geleid wordt. Waar inrijverboden genegeerd werden, is een systeem van camerahandhaving ingevoerd (maatregel 14). Sinds medio 2022 wordt autoverkeer dat de verkeersmaatregelen in de omgeving van het Muntplein overtreedt automatisch beboet. Op dezelfde manier worden sinds augustus 2024 op deze manier ook de inrijverboden rondom de Paleisstraat gehandhaafd. Hierdoor is het aantal overtredingen gedaald en verbetert de leefbaarheid voor voetgangers en fietsers. Over de overige ontwikkelingen op het gebied van Intelligente Toegang bent u separaat geïnformeerd.

Logistiek: actualisering van regelgeving
Bestaande handreikingen en regelgeving worden geactualiseerd ten behoeve van efficiëntere logistiek (maatregel 20b). Zo zijn in 2023 laad- en losplekken en venstertijden toegevoegd aan de interactieve bereikbaarheidskaart en is een handreiking venstertijden opgesteld. Ook is de Zone Zwaar Verkeer geëvalueerd, hier heeft u begin 2023 kennis van genomen. Het aantal voertuigen

zwaarder dan 30 ton (-49%) en 7,5 ton (-20%) is gedaald. Het aantal voertuigen met ontheffing is gestegen van 63% naar 93%. De combinatie van camerahandhaving op alle toegangswegen naar de zone en (gerichte) BOA-handhaving binnen de zone is succesvol. Om deze resultaten te kunnen behouden is voortzetting van camerahandhaving essentieel. Uit jaarlijkse steekproeven, de laatste in juni 2024, blijkt dat deze nalevingspercentages gelijk blijven.

Gebiedsgerichte logistiek (maatregel 20c)
In het Wallengebied is in 2023 onderzoek gedaan naar de bevoorradingsprocessen: naar het type voertuigen, de piekmomenten en de laad- en losplekken. De intensiteit van het logistiek verkeer is tussen 7 en 8 uur 's ochtends het grootst. Gemiddeld zijn er 7 verkeersopstoppingen per uur door voertuigen die (deels) op de weg laden en lossen. Ten behoeve van de snelheid wordt vaak op de weg gestopt in plaats van op een vrije laad- en losplek. Meer laad- en losplekken en kleinere vrachtvoertuigen, kunnen opstoppingen voorkomen. Eind 2024 vindt daarom vervolgonderzoek plaats naar het aantal vrachtvoertuigen in het gebied.

Begin 2023 zorgde een combinatie van werkzaamheden en kwetsbare kademuren ervoor dat het gebied rondom de Nieuwmarkt onbereikbaar werd voor verkeer zwaarder dan 7,5 ton. Eerdere ervaringen met de pilot horecabevoorrading over water kwamen nu van pas. Ondernemers is twee maanden lang gratis transport over water aangeboden. Een uitgelezen kans om deze vorm van transport te promoten. Een handvol ondernemingen heeft hier uiteindelijk gebruik van gemaakt, anderen regelden zelf licht transport over de weg omdat dat voor hen praktischer was. Het bleek dat de sector, ondanks hun niet onwelwillende houding, niet snel uit zichzelf overschakelt naar vervoer over water. De markt vraagt om eenduidig beleid voor de lange termijn zodat zij kan investeren in aanvullend lichter, kleiner vervoer en realisatie van aanmeermogelijkheden ten behoeve van flexibel en snel natransport.

De conclusies van de verschillende onderzoeken worden gebruikt om de plannen voor een verkeersluw Wallengebied verder uit te werken. Vanuit verschillende hoeken groeit voor het Wallen- en Lastagegebied namelijk de behoefte aan een duurzaam logistiek systeem ter vervanging van de inmiddels ontstane lappendeken aan veiligheidsmaatregelen ter bescherming van de kademuren en monumentale panden. Eind 2024 start een project dat hiermee aan de slag gaat.

Onderzoek en experimenten voor efficiënte stadslogistiek
Om de mogelijkheden voor logistiek over water te verkennen is op de Appeltjesmarkt door PostNL geëxperimenteerd met een waterhubfunctie. De eerste resultaten werden positief bevonden, er wordt nu gewerkt aan een volwassen pilot. Ook is onderzoek gedaan naar transport over water door TNO en de Gemeente Amsterdam: Amsterdam Vaart! Hieruit blijkt dat transport over water voor bouwlogistiek kansrijk is. De resultaten bevestigen de potentie om in de toekomst transport over water te stimuleren als bijdrage aan de gemeentelijke logistieke doelen.

In de Oude Pijp wordt een pilot gedaan om het oneigenlijk gebruik van laad-en-losplaatsen tegen te gaan door het stellen van een tijdsduur voor het laden en lossen en dit te monitoren met

wegdeksensoren. Daarnaast zoeken we samen met het stadsdeel naar een duurzame oplossing voor de knelpunten die het stadsdeel ervaart met de logistieke bevoorrading in de Oude Pijp, met name in de smalle straten. Begin 2025 worden de onderzoeksresultaten voorgelegd aan stadsdeel Zuid.

Bij tien bedrijfsverzamelgebouwen is een zogeheten 'poortonderzoek' verricht, een onderzoek naar duurzaamheid en efficiëntie (onder meer levertijden, volumes, vervoermiddelen). Gemiddeld werden per dag en per bedrijfsverzamelgebouw 286 stops gemaakt door 95 unieke leveranciers. Het aandeel emissievrije voertuigen is minimaal. Betere samenwerking in de logistieke keten kan hierin verbetering brengen. In navolging van dit onderzoek werkt de Green Business Club Amsterdam aan concrete initiatieven om bevoorrading van de kantoren duurzamer en efficiënter te organiseren.

Platform Logistiek 020
Logistiek is een activiteit die voor het grootste deel in de private sector wordt uitgevoerd. Via het platform Logistiek 020 en de Commissie Bevoorrading Amsterdam voeren we het gesprek met de sector en stimuleren we de sector actief mee te denken over de transitie naar een schone, lichtere, veiligere en efficiëntere logistiek. In 2024 is een werkconferentie "Samen naar een nieuwe Amsterdamse logistiek" georganiseerd waar met zo'n 70 vertegenwoordigers van bedrijven, koepels en kennisinstellingen. Tijdens de conferentie werden kennis en ervaringen uitgewisseld over uitstootvrij vervoer, hubs, transport over water en de bereikbaarheid van de stad. Nu en (vooral) in de toekomst.

Hubs
Als onderdeel van de Hubsvisie is in 2023 een ruimtelijke verkenning ontwikkeld voor buurt- en wijkhubs (maatregel 20a). Deze studie geeft inzicht in de gewenste omvang en dichtheid van een eventueel hubsnetwerk, in de geschikte locaties en in de prioritering en fasering van de te ontwikkelen locaties. In 2024 wordt de verkenning uitgewerkt in inpassingsplannen voor deelmobiliteit en hubs voor centrum en de Pijp (moties 461.23 en 130.22) en voor Zuidflank.

In 2024 is gestart met het uitrollen van het nieuwe buurthubsconcept, gebaseerd op de nationale fysieke kenmerken voor buurthubs. De eerste 14 nieuwe buurthubs zijn inmiddels gerealiseerd. Eind 2024 en begin 2025 volgen er nog 20 locaties, onder andere in Amsterdam Zuidoost en Nieuw-West. Mede dankzij subsidies van de Europese Unie, een rijksbijdrage en een bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam is uitvoering mogelijk. Momenteel worden 50 andere locaties voor buurthubs verkend, met nadruk op gebieden waar de ruimte schaars is en waar nu geen of een beperkt aanbod van deelmobiliteit is.

In 2023 is ook een proef gestart om deelfietsen aan te bieden vanuit inpandige fietsenstallingen zoals Beursplein, Leidseplein en vanuit stallingen bij treinstations. De resultaten worden meegenomen bij een eventueel vervolg op de huidige pilot met deelfietsen.

P+R
Binnen Amsterdam staat de P+R capaciteit onder druk. Veel huidige P+R locaties zullen de komende jaren (deels) een andere functie krijgen door de groei en verdichting van de stad. De middelen om in P+R te investeren zijn beperkt en richten zich vooral op het toevoegen van deelmobiliteit als last-mile oplossing. De ontwikkeling van P+R en regionale hubs is een regionale taak binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Uitbreiding van de P+R capaciteit wordt vooral in de regio voorzien, maar is complex omdat lokaal draagvlak en budget vaak ontbreken.

3. Ruimte maken door minder autoparkeren

We creëren ruimte door het opheffen van parkeerplaatsen op straat en benutten de vrijgekomen ruimte voor o.a. voetgangers, fietsers, OV, groen en spelen. Tot en met 2025 schrappen we in totaal 7.000 tot 10.000 parkeerplekken, conform coalitieakkoord.

Andere bestemming parkeervakken
De Visualisatie opgeheven parkeervakken 2023 is in maart 2024 reeds met u gedeeld en maakt daarom geen deel uit van deze voortgangsrapportage. Het doel om eind 2025 7.000 tot 10.000 parkeerplekken te hebben opgeheven is eind 2023 gehaald. In totaal zijn in vier jaar tijd 7.108 parkeerplekken opgeheven. In 2023 hebben in totaal 1.647 parkeerplekken een andere invulling gekregen, zoals groen, ruimte voor voetgangers of ruimte voor fiets(parkeren). We blijven ruimte maken door parkeerplekken te herbestemmen. De druk op de openbare ruimte blijft immers onverminderd hoog.

Parkeeroverlast beperken
Om parkeerplekken een andere invulling te geven zonder de parkeeroverlast te veel te laten stijgen, hebben we maatregelen genomen. In het groot-centrumgebied worden sinds juli 2019 de parkeervergunningenplafonds elk half jaar verlaagd met 1,1% (maatregel 22). In 2023 en 2024 is het vergunningenplafond in delen van Oost, West en Zuid ook met 1,1% per halfjaar verlaagd. Door deze structurele verlagingen is in deze gebieden het aantal beschikbare vergunningen met ongeveer 3.500 afgenomen. Hierdoor is op straat ruimte gecreëerd om circa 2.200 parkeervakken een andere functie te geven. Deze ruimte is gebruikt voor onder andere vergroening, fietsparkeren of meer ruimte voor voetgangers. De halfjaarlijkse verlaging van de plafonds in het groot-centrumgebied wordt voortgezet tot en met 2025.

We blijven bewoners stimuleren om ook meer inpandig te parkeren (maatregel 21). De afgelopen periode zijn de Vijzelgrachtgarage (2023) en de Singelgrachtgarage (2024) geopend waardoor er veel plekken voor vergunninghouders zijn bijgekomen. Daar staat tegenover dat er geen plekken meer worden gehuurd in de Prins en Keizergarage. Desondanks is het aantal garageplekken voor vergunninghouders met 880 plekken gestegen in gebieden waar de ruimte op straat schaars is.

Begin 2024 is een grootschalige enquête gehouden onder alle houders van een bewonersparkeervergunning die met hun parkeervergunning ook in bepaalde garages mogen

parkeren. Doel van de enquête was om voor het eerst van de vergunninghouders zelf te horen waarom ze wel of niet gebruik maken van de geboden mogelijkheid en welke obstakels en verbeterpunten ze daarbij zien. De enquête is door ruim 7.000 vergunninghouders ingevuld. Gebleken is dat er niet één specifieke reden is waarom vergunninghouders geen gebruik maken van de garages. Dit verschilt per garage. In sommige gevallen is de loopafstand tot een garage te groot, in andere gevallen blijkt de vergunninghouder onbekend met de regeling of vinden ze dat de garage op een onaantrekkelijke plek ligt. De uitkomsten van de enquête worden gebruikt om het beleid en het garageportfolio aan te scherpen.

4. Prettige openbare ruimte

De wijze waarop we als stad de openbare ruimte indelen, zegt alles over wat we als stad belangrijk vinden. In een leefbare en toegankelijke stad staat een prettige leefomgeving op één. De openbare ruimte passen we daarop aan.

30 km/u in de stad
In december 2022 heeft het college ingestemd met het uitvoeringsprogramma 30km/u in de stad (motie 57.20). Op 8 december 2023 is een maximumsnelheid van 30 km/u ingevoerd op de meeste wegen in Amsterdam. Met deze maatregel wil de gemeente de verkeersveiligheid in de stad bevorderen en verkeersgeluid verminderen. Voor de invoering van 30 km/u zijn ongeveer 4.500 verkeersborden geplaatst, 140 verkeerslichten opnieuw afgesteld en op een aantal plekken de wegindeling/belijning aangepast. Er is ook een grote publiekscampagne gevoerd. Vrijwel iedereen in de stad heeft wel eens gehoord van de maatregel 30km/u.

Om Amsterdammers te stimuleren om zich aan de maximumsnelheid te houden, heeft de gemeente ook een aantal gedragsinterventies ingezet, zoals de snelheidsdisplays en spaarpaal op de Meeuwenlaan in Amsterdam Noord. Sinds juni wordt op een aantal plekken gehandhaafd met flexflitspalen, dit is voorlopig nog een lopende proef. De komende tijd worden de laatste wegwerkzaamheden uitgevoerd en monitoren we het effect van de maatregel op het verkeer en leefbaarheid in de stad.

Tot slot

Met dit overzicht hebben we u inzicht gegeven in de stappen die wij de afgelopen tijd hebben gezet op weg naar een autoluwe stad. We hebben meer ruimte gemaakt voor onder andere lopen, fietsen, fietsparkeren en groen door de ruimte die de rijdende en geparkeerde auto inneemt, te verminderen. Dit was de laatste integrale voortgangsrapportage van de Agenda Amsterdam Autoluw. We blijven echter werken aan een stad waar ruimte is voor opgroeien, ontmoeten, gezond leven en verplaatsen. De openbare ruimte en de (verkeers)netwerken in onze stad zijn enorm efficiënt georganiseerd, maar de rek is eruit. Ook de betaalbaarheid van de openbare ruimte staat onder druk: het gebruik is intensief en de technische opgaven op het vlak van onderhoud, klimaatadaptatie en energietransitie zijn groot.

We moeten doorpakken. In oktober 2023 is de koers Amsterdam Maakt Ruimte gelanceerd. Daarin staat wat er misgaat als we komende jaren geen stevige keuzes maken, maar ook wat we kunnen doen om de stad in de toekomst leefbaar en bereikbaar te houden. De gemeente werkt samen met inwoners, werkenden, ondernemers, instellingen, bezoekers en andere betrokken groepen aan de uitdagingen voor de toekomst. Samen kijken we waar we ruimte voor willen maken met oog voor de ecologische, sociale en uitvoeringsgrenzen in de stad en regio. Eind 2024 wordt u geïnformeerd over de aanpak Amsterdam Maakt Ruimte.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,



Melanie van der Horst
Wethouder verkeer, vervoer en luchtkwaliteit.