

# Brief Milieudefensie over openbare ruimte, voetgangers en LEVV's

Amsterdam, 26 mei 2017

Geachte leden van de Commissie Infrastructuur en Duurzaamheid,

*Ruimte maken in de stad is één van de belangrijkste opgaven voor Amsterdam de komende jaren. Uw inwoners verdienen die ruimte. Op 1 juni bespreekt u diverse belangrijke agendapunten, die allemaal het onderwerp ruimte raken. Terecht is er veel aandacht voor mobiliteitsbeleid in het algemeen en de fiets in het bijzonder. Maar het beleid op de openbare ruimte, op voetgangers en efficiëntere stadsdistributie zijn net zo cruciaal voor de ruimte-opgave, waar de gemeente Amsterdam voor staat.*

Groei van de stad betekent doorgaans ook groei van verkeer. Dat hoeft geen probleem te zijn als u nu de juiste keuzes maakt. Met een toenemende druk op ruimte, moet Amsterdam durven kiezen voor een herverdeling van ruimte tussen de verschillende middelen van vervoer: lopen, fietsen, OV en autoverkeer. Wij zijn blij dat de prioriteit meer bij fietsers en voetgangers ligt in de meeste delen van Amsterdam, maar missen in de stukken welke concrete doelen voor de ruimte en de voetganger gehaald gaan worden in de komende jaren.

## **Naar een transformatie van ruimtegebruik**

Amsterdam heeft de ambitie om de openbare ruimte aan te passen aan de wensen en behoeften van de huidige en toekomstige generaties, met meer ruimte voor verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers. Terecht kijkt de Visie Openbare Ruimte naar hoe de stad al getransformeerd is in haar geschiedenis, zowel in positieve als negatieve zin. Dat geeft houvast voor wat er mogelijk is de komende jaren. Wij onderschrijven de probleemschets zoals die door het college is beschreven. Fietsers kampen met te smalle fietspaden en -stroken, voetgangers met te weinig ruimte op drukke trottoirs, met name in winkelstraten. Kinderen hebben te weinig ruimte om te spelen tussen de geparkeerde auto's en fietsen. Het is goed dat de gemeente ruimte schept voor burgerinitiatieven die zich op de openbare ruimte richten. Wij raden aan om in dit kader ook leefstraten mee te nemen als experimenten in ruimtegebruik. Dat geldt ook voor het bieden van de mogelijkheid aan inwoners om op hun verzoek (ongebruikte) parkeerplaatsen anders te gebruiken.

## **Ruimte scheppen is keuzes maken**

Ruimte om alles te faciliteren is er niet, laat staan bij een nog intensiever gebruik. In centrumgebieden wordt terecht ruimte bespaard door minder autoparkeerplekken op straat toe te staan. Echter, ten behoeve van doorstroming krijgt de auto op andere plekken juist alle voorrang, zoals op de Wibautstraat, de Mauritskade en Stadhouderskade. Juist die plekken zijn daardoor notoire knelpunten qua luchtvervuiling, geluidhinder en verkeersoverlast. Die worden op deze manier niet opgelost. Bovendien is de parkeerdruk in andere wijken dan het centrum ook hoog.

De geparkeerde auto is een sleutel in de zoektocht naar meer ruimte voor verblijven en verplaatsen. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015) "wordt ingezet op het opheffen van parkeerplekken op straat". Het bouwen van nieuwe, peperdure parkeergarages is natuurlijk het verplaatsen van de ruimtevraag. De minst ruimte efficiënte vervoersvorm blijft dan nog erg aantrekkelijk. Milieudefensie ondersteunt het opheffen van parkeerplaatsen van harte en raadt aan dit concreet uit te werken in meetbare doelstellingen en maatregelen, echter zonder de bouw van nieuwe parkeergarages. Het gaat erom ruimtegebruik te transformeren; dat vergt een hogere ambitie dan het slechts verplaatsen van autoparkeren.

## **De waarde van een voetganger**

Amsterdam weet hoe belangrijk voetgangers zijn voor de stad. De notitie 'Stand van Zaken Voetganger' onderschrijft deze prominente plek en geeft een goed beeld van hoe de voetganger zich door de stad beweegt. De notitie geeft een goed overzicht van bestaande knelpunten en brengt in beeld hoe de ruimte voor voetgangers onder druk staat. De doelstelling van het voetgangersbeleid is, kort gezegd, om een prettiger voetgangersklimaat te bieden. Wat dat in de praktijk betekent, anders dan onderhoud plegen en het trottoir vrij te houden van onnodige obstakels, wordt echter niet duidelijk.

### **Amsterdam aan onze voeten**

De notitie van de heer Ernsting, 'Amsterdam aan onze voeten', is duidelijk over het knelpunt van ruimteverdeling. De auto claimt de meeste openbare ruimte en maakt grote delen van de stad een "no-go area voor mensen". De notitie brengt goed in beeld wat de economische waarde is van de voetganger en daar tegenover, wat de werkelijke kosten zijn van parkeerplaatsen en een parkeervergunning. Dat de kosten van een parkeervergunning ver onder de kostprijs liggen en onder de werkelijke commerciële waarde, toont aan dat de vele gezinnen in Amsterdam die geen auto hebben, toch meebetalen aan het parkeren. Zo worden de kosten en de ruimte niet eerlijk verdeeld.

De transformatie van ruimte is niet eenvoudig. Het zal gaan schuren, het is immers een fundamentele verandering. De manier om hiermee om te gaan is om eerst te bepalen waar in de stad je welk verkeer wilt of kan hebben. Dat kan betekenen dat de nieuwbouw van parkeergarages wordt heroverwogen, of dat bestaande parkeergarages worden gesloten. De Bijenkorfgarage is een goed voorbeeld van een functie die autoverkeer naar een plek lokt, die daar niet voor geschikt is. Kort gezegd: durf te kiezen. Milieudefensie raadt aan om de concrete maatregelen, zoals beschreven in "Amsterdam aan onze voeten" over te nemen, ook omdat ze zo missen in de notitie 'Stand van Zaken Voetganger'.

### **Ruimte maken met stadslogistiek**

Veel vervoer in de stad betreft stadslogistiek. Het optimaliseren van hoe stadslogistiek is georganiseerd, kan de stad veel opleveren, zowel in ruimte als gezonde lucht en stiller vervoer. Het rapport "Mobiliteitsbeleid van gemeenten – onderzoek naar de inzet van lichte elektrische vrachtoertuigen (LEVVs) voor stadslogistiek" is onderdeel van het LEVV-LOGIC project (2016-2018) van de Hogeschool Amsterdam. LEVVs kunnen kleine elektrische vrachtwagens zijn, maar ook elektrische bakfietsen of elektrische cargobikes. Deze voertuigen zijn ruimte-efficiënter dan de gangbare vrachtwagens en (grote) bestelvoertuigen. Ze zijn cruciaal voor de ambitie voor schone, zero emissie stadslogistiek. Het rapport concludeert dat LEVVs (nog) niet integraal verankerd zijn in gemeentelijk beleid. Dat betekent dat LEVVs als oplossing nog niet voldoende gebruikt kunnen worden. Veel LEVV voertuigen vallen niet expliciet binnen een bepaalde vervoerscategorie, wat beleid erop bemoeilijkt. Milieudefensie is blij met de discussienota van de heer Vroege over LEVV's en roept u op expliciet beleid te maken voor LEVV's om de kansen die deze emissievrije vervoersmiddelen bieden en de ruimte die zij besparen te pakken, zoals een hoofd LEVV route.

### **Openbare Ruimte en voetgangers: naar meetbare doelstellingen en een helder toekomstbeeld**

Het beleid op openbare ruimte en op voetgangers is verdeeld over meerdere beleidsprogramma's. Beide stukken verwijzen voor een verdere uitwerking naar andere plannen, notities en meerjarenplannen, die allemaal onder verschillende wethouders vallen. Aangezien een helder toekomstbeeld en heldere, meetbare doelstellingen ontbreken, is de kans groot dat de ambitie voor openbare ruimte en voetgangers een papieren werkelijkheid blijft. De vraag is waar we willen staan in 2025 en hoe we daar komen. Formuleer dus wat er concreet nodig is, welke stappen Amsterdam de komende jaren moet nemen om de ambitie voor 2025 te halen. De ruimte die zo vrijkomt door prioriteit te geven aan ruimte-efficiënter vervoer, is de basis voor oplossingen.

--

Bram van Liere  
Milieudefensie