



Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Gemeenteraad



Datum 22-4-2020
Ons kenmerk V&OR/UIT/2020006698
Uw kenmerk
Behandeld door Wiard Kuné, V&OR, w.kune@amsterdam.nl
Jesse Bolscher, IB, j.bolscher@amsterdam.nl
Kopie aan
Bijlage(n)
Onderwerp Afhandelen moties die zijn aangenomen bij de vaststelling van de Agenda
Amsterdam Autoluw

Geachte raadsleden,

In de vergadering van de gemeenteraad van 22 en 23 januari 2020 heeft uw raad bij de behandeling van agendapunt 20 (Instemmen met de Agenda Autoluw 'Amsterdam maakt ruimte') 29 moties en 2 amendementen aangenomen. Het college is van mening dat de verschillende moties een mooie aanvulling vormen op de maatregelen uit de Agenda en dat hiermee een stevige basis ligt voor de verdere uitvoering. Het college is dan ook voornemens de ingediende moties uit te voeren. Op onderdelen is het college terughoudend. Deze punten zijn specifiek benoemd. Over de verdere afhandeling van de verschillende moties informeert het college uw raad. Dit gaat ofwel via de jaarlijkse monitoringsrapportage over de Agenda Amsterdam Autoluw (de eerste voorzien we begin 2021) of via een separaat traject.

Hieronder is per cluster aangegeven hoe het college uitvoering geeft aan de verschillende moties. Vanwege de Coronamaatregelen zijn deze plannings onder voorbehoud. Bij wijzigingen breng ik u hiervan op de hoogte.

1 Beperken van de verkeersinstroom (moties 50.20, 72.20 en 88.20)

Dit betreft de volgende moties:

50.20 (Ernsting c.s.): Betalen naar gebruik/tegengaan doorgaand verkeer)

1. In overleg te treden met het Rijk en andere grote gemeenten over een pilot 'betalen naar gebruik' zoals genoemd in het regeerakkoord. Daarbij verschillende vormen van betalen naar

- gebruik te onderzoeken en ook de zogenaamde zonas a traffica limitata met boetes voor niet rechthebbenden en een stelsel van meerdere knips mee te nemen;
2. Op basis hiervan een extra 28e maatregel uit te werken met als doel doorgaand en niet-noodzakelijk verkeer te weren uit de stad.

72.20 Boomsma c.s.: Zona a traffico limitato – zone beperkt verkeer

1. Onderzoek te doen naar het instellen van een Zona a Traffico Limitato (Zone Beperkt Verkeer) in Amsterdam;
2. Daarbij in overweging te nemen dat het een zwaar middel is dat behoedzaam dient te worden ingezet, rekening houdend met parkeerdruk, volume van het verkeer, de mate van ruimtegebrek, etc;
3. Onder andere onderzoek te doen naar een variant binnen de S100, ten zuiden van het spoor, met uitzondering van de Oostelijke Eilanden;
4. Daarbij de in de bijlage aangegeven wegen open te laten voor vervoer van buitenaf, ten einde alle parkeergarages bereikbaar te houden.

88.20 (Vroege): Spitsmijden

1. De mogelijkheden tot spitsmijden van gemotoriseerd verkeer in kaart te brengen;
2. Hierbij expliciet de mogelijkheid van betalen naar gebruik en prijsdifferentiatie te onderzoeken.

Reactie van het college

Het college start een onderzoek naar de mogelijkheden van een vorm van beperking van de instroom van verkeer. Voor het gemeentelijke wegennet kijkt het college naar een variant met een Zone Beperkt Verkeer. Ook onderzoekt het college de effecten van maatregelen als betalen naar gebruik en/of spitsmijden. Bij de verschillende onderzoeken bekijkt het college niet alleen de effectiviteit van de varianten, maar is er ook aandacht voor handhaving, techniek, juridische kant en financiën.

Op dit moment verkennen Rijk, regio en gemeenten hoe de leefbaarheid en bereikbaarheid van steden kunnen worden verbeterd, waarbij gekeken wordt hoe aangesloten kan worden bij lopende onderzoekstrajecten van het Rijk over toekomstige mobiliteitsoplossingen. Begin 2021 krijgt u hiervan de uitkomst teruggekoppeld.

Het college beschouwt deze moties hiermee als afgehandeld.

2 30km/u in de stad (motie57.20)

Dit betreft de volgende motie:

57.20 (Ernsting c.s.) 30 km is de norm in de hele stad, 50 de uitzondering

In kaart te brengen hoeveel 30 kilometer zones er nu zijn en een plan te maken "Amsterdam: 30 kilometer" waarin een tijdspad en aanpak wordt voorgesteld (inclusief een pakket tijdelijke maatregelen) om van veel meer straten in de bebouwde kom in de gehele stad 30 kilometer straten te maken onder het motto: '30 kilometer per uur is de norm, 50 de uitzondering'

Reactie van het college

Het college brengt in kaart welke straten op dit moment allemaal onder een regime van 30 km/u vallen. Daarbij kijkt het college naar de straten die al als zodanig zijn ingericht en de straten waar de inrichting nog niet conform een 30 km/u-zone is. Ook komt het college met een voorstel hoe een verdere uitrol van 30km/u eruit kan zien. Hierbij hanteren we een aanpak van 'nu-straks-later', zoals die ook in de Agenda Amsterdam Autoluw is gebruikt. Dit nieuwe onderzoek vervangt vanwege zijn grotere scope de analyse rond dit thema die eerder in de Monitor Verkeersveiligheid 2018 is toegezegd. In dit onderzoek is ook aandacht voor handhaving, techniek, juridische kant en financiën. Verwachting is dat dit onderzoek eind 2020 gereed is.

Het college beschouwt deze motie hiermee als afgehandeld.

3 P+R (moties 60.20, 65.20, 67.20, 76.20, 77.20, 80.20, 81.20)

Dit betreft de volgende moties:

60.20 (Marttin): Deelmobiliteit

1. In te zetten op het creëren van deelmobiliteitshubs met een volledig en hoogwaardig aanbod van verschillende vormen van deelmobiliteit;
2. Deze aan te leggen in de buurt van alle grote metro-, bus- en treinstations zodat elke Amsterdammer binnen 15 minuten een hub kan bereiken.

65.20 (Boutkan c.s.) Extra P+R-mogelijkheden bij het startpunt van de Noord-Zuidlijn

1. Te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om aan het startpunt van de Noord Zuidlijn in Amsterdam Noord bij het huidige opstel terrein bij de A10 een P+R faciliteit te maken direct bij de afrit van de A10 met voldoende transferium mogelijkheden.
2. De resultaten hiervan voor eind 2020 voor te leggen aan de raad.

67.20 (Boomsma c.s.) Transferium A10 Lelylaan

1. Onderzoek te doen naar het realiseren van een transferium bij de afritten van de Ring A10 ter hoogte van de Lelylaan;
2. Daarbij mee te nemen in hoeverre de ov verbindingen richting het centrum kunnen worden verbeterd en versneld, mede gelet op de discussienota Premetro, zoals besproken in de raadscommissie MLD d.d. 3 oktober 2019.

76.20 (Bakker c.s.) Knooppunt bij Lijnden

De mogelijkheden in kaart te brengen om langs de A9 bij Lijnden een knooppunt te ontwikkelen waarbij tramlijn 1 Osdorp-De Aker wordt doorgetrokken naar Lijnden, waarbij er tevens Hoogwaardig Openbaar Vervoer van Haarlem naar Bijlmer-Arena en P+R-voorzieningen voor auto en fiets aanwezig zijn.

77.20 (Bakker c.s.) Onderzoek naar gewenste capaciteit P+R

Te onderzoeken wat de behoefte aan P+R-capaciteit bij station Noord is en er op in te zetten om deze P+R naar deze gewenste capaciteit uit te breiden; P+R ook langs andere invalswegen proberen uit te breiden, bij voorkeur langs de invalswegen, maar desnoods langs de ring A10.

80.20 (Kreuger c.s.) Stimuleringscampagne P+R

Een uitgebreide en permanente on- en offline campagne op te zetten (in meerdere talen) die verschillende soorten bezoekers stimuleert gebruik te maken van P+R

81.20 (Kreuger c.s.) Ook voor 10:00 uur 1 euro per dag bij P+R

Een proef te starten met een algemeen parkeertarief van 1 euro per dag bij P+R locaties met overcapaciteit voor automobilisten die doorreizen met het OV binnen de gehele gemeente Amsterdam.

Reactie van het college

Het college werkt de in de Agenda Amsterdam Autoluw opgenomen P+R-strategie verder uit. Hierin komt een voorstel voor het verder uitbreiden van doelgroepen (waaronder bewoners) op de Amsterdam P+R's en kijken we naar het verder benutten en uitbreiden van de regionale P+R's (in overleg met VRA en regiogemeenten). Dit laatste is van belang, omdat hiermee een groter deel van de reis met het OV wordt gemaakt. Ook gaat het college in op de verschillende mogelijke nieuwe locaties, waaronder de locaties die door de raad in de moties zijn geopperd. Het gaat hierbij specifiek om Noord 2 (bij de A10), Lelylaan, Lijnden en een uitbreiding van de bestaande P+R Noord. Het college kijkt daarbij ook naar eventuele verbeteringen van het OV bij Noord 2, Lijnden en Lelylaan en naar mogelijkheden voor deelmobiliteit. De nieuwe strategie verwacht het college na de zomer van 2020 aan uw raad voor te leggen. Voor de on- en offline-campagne werkt het college een voorstel uit, waarover uw raad wordt geïnformeerd. Deze campagne volgt na vaststelling van de P+R-strategie. Ook werkt het college een proef uit voor een locatie, waarbij de hele dag het lage P+R-tarief geldt. Het college is daarbij terughoudend in het laten gelden van het kortingstarief voor de hele stad. Dit lokt oneigenlijk gebruik van de P+R uit: de P+R's liggen veelal in stedelijk gebied, met veel bestemmingen daaromheen. Als automobilisten korting krijgen om te parkeren, terwijl ze in dat gebied zelf moeten zijn, lokt dat extra autoverkeer uit. Voor private partijen bij wie de gemeente P+R-capaciteit inhuurt, zou dit daarbij extra bezwaarlijk zijn, omdat dit ingrijpt op hun bedrijfsvoering. Mogelijk komt daardoor de samenwerking met deze partijen onder druk te staan.

Het college beschouwt deze moties hiermee als afgehandeld.

4 Circulatievoorstellen (Moties 51.20, 53.20, 64.20 en 79.20)

Dit betreft de volgende moties:

51.20 (Ernsting c.s.) Verbeteren Kattenburgerstraat door autofunctie terug te dringen

1. Nu al de Kattenburgerstraat in het Beleidskader Verkeersnetten af te waarderen van plusnetcorridor auto naar plusnet auto;
2. Na volledige herinrichting van de Kattenburgerstraat de straat in het Beleidskader Verkeersnetten verder af te waarderen tot hoofdnet auto; Dan in de Kattenburgerstraat de maximumsnelheid te verlagen van 50 naar 30 km/u mits dit niet leidt tot extra congestie of problemen voor hulpdiensten;
3. In de Kattenburgerstraat en op de Oostenburgergracht dan de snorfiets op de rijbaan te laten rijden, mits op een verkeersveilige manier.

53.20 (Ernsting c.s.) Oostertoegang integraal doen met Kattenburgerstraat-maatregelen

1. Nogmaals te bekijken of de optie voor de situering van het fietspad bij de Oostertoegang boven het water een realiseerbare optie is of niet;
2. Eventuele andere maatregelen die gevolgen hebben voor andere straten pas te nemen als voor die andere straten zodanige maatregelen worden meegenomen dat de negatieve bijeffecten zo klein mogelijk worden gemaakt.

64.20 (Boutkan c.s.) Beperking overlast touringcars Kattenburgerstraat nu en straks

1. Bij tijdelijke herinrichting van de Kattenburgerstraat deze zodanig in te richten dat parkeren en halteren door touringcars verboden wordt en onmogelijk wordt, met uitzondering van halte H11 bij het Scheepvaartmuseum;
2. Na de definitieve herinrichting de fysieke ruimte zodanig in te richten dat touringcars niet meer kunnen parkeren;
3. Waar mogelijk de parkeerscanauto's te laten controleren op naleving van het verbod op Touringcar parkeren.

79.20 (Bakker c.s.) Bewonersavonden voor Kattenburg, de Zeeheldenbuurt en de Nassaukade

1. Bewonersavonden te organiseren met de bewoners van Kattenburg, de Zeeheldenbuurt en de Nassaukade;
2. In overleg met bewoners en verkeerskundigen een samenhangend plan op te stellen om waar mogelijk de verkeerstoename te laten afnemen en het waterbedeffect te dempen, en waar dat niet mogelijk is te kijken naar aanvullende maatregelen om negatieve effecten te verminderen;
3. Dit plan op te stellen vóórdat de Nota van uitgangspunten wordt vastgesteld;
4. De effecten van de maatregelen te zijner tijd te evalueren en te rapporteren aan de gemeenteraad.

Reactie van het college

Het college onderkent de brede wens in de gemeenteraad om de toename van verkeersoverlast in een aantal straten zoveel mogelijk te beperken. De verschillende moties die hierover zijn ingediend, ziet het college als een steun in de rug om hier stevig mee aan de slag te gaan. In de uitwerking van zowel de projecten aan de westzijde (Haarlemmer Houttuinen en Van Diemenstraat/Houtmankade), als aan de oostzijde (Oostertoegang, Prins Hendrikkade en Kattenburgerstraat) gaat het college verder de gesprekken aan met de buurt. Het college kijkt welke mogelijkheden er zijn de verkeerstoename te beperken, als dat niet mogelijk is, welke maatregelen genomen kunnen worden om de negatieve effecten te beperken. De uitkomsten hiervan komen terug in de overkoepelende Nota van Uitgangspunten (NvU) voor de Kattenburgerstraat, Prins Hendrikkade en Oostertoegang. Deze NvU komt in het voorjaar van 2021 in uw raad. Voor de westzijde volgt nog een uitgewerkte planning.

De afwaardering van de Kattenburgerstraat naar 30 km/u komt terug in de NvU. Het college kijkt daarnaast wat de mogelijkheden zijn de snorfiets zo snel mogelijk op de rijbaan te laten rijden. Mogelijk dat dit gekoppeld kan worden aan het afwaarderen van de weg van plusnet-corridor naar plusnet auto. Het college neemt in de NvU nogmaals op welke (on)mogelijkheden er zijn voor een fietspad boven het water.

Maatregelen Kattenburgerstraat korte termijn

Bij het groot onderhoud dat inmiddels gestart is, neemt het college maatregelen om de overlast van de Kattenburgerstraat te verminderen. Zo wordt er gebruik gemaakt van geluidsreducerend

asfalt, wordt de oversteekbaarheid verbeterd en gaat het college aan de slag met fysieke maatregelen om het parkeren van touringcars op de Kattenburgerstraat tegen te gaan. Daarbij kijkt het college in eerste instantie of dat voldoende is om extra inzet op handhaving van naleving van het verbod overbodig te maken. Voor rechtmatig en efficiënt gebruik van touringcarhaltes in de stad zet de gemeente in op haltemanagement en mobiel toezicht.

Het college zal uw raad op de hoogte houden van de vorderingen met betrekking tot de afhandeling van deze moties via de Nota's van Uitgangspunten (NvU). De moties worden daarmee dus afgedaan via het traject van de NvU's.

5 Parkeren (moties 52.20, 56.20, 89.20, 91.20 en 95.20)

Dit betreft de volgende moties:

52.20 (Ernsting c.s.) Parkeerplaatsen ook gebundeld opheffen

Een aantal woonstraten en grachtenraken aan te wijzen als plekken die parkeervrij worden, zoals de Kattenburgerstraat.

56.20 (Ernsting c.s.) Hoofdgracht geheel parkeervrij: studieopdracht

Een stedenbouwkundige studie te laten doen naar het volledig parkeervrij maken van een van de hoofdgrachten en in kaart te brengen wat daarvoor nodig is, wat de kansen zijn voor vervoer over het water en hoe je noodzakelijke af- en toevoer van goederen kunt garanderen of zelfs verbeteren.

89.20 (Vroege c.s.) Motoren van de stoep

Te onderzoeken of de gedoogsituatie voor parkeren op de stoep voor motoren en eventueel andere gemotoriseerde voertuigen beëindigd kan worden in het gebied binnen de A10 en onder het IJ.

91.20 (Ceder c.s.) Voorrang parkeervergunningen

1. De verkenning naar mobiliteitsarrangementen voor maatschappelijke beroepsgroepen uit te breiden tot in ieder geval leraren, zorgverleners, politieagenten en medewerkers van spoed- en hulpdiensten;
2. Daarbij ook de noodzaak en mogelijkheid voor het verruimen van het parkeerbeleid voor deze doelgroep te onderzoeken.

95.20 (Van Lammeren) Financiële gevolgen van autoluw op parkeergarages

De gevolgen van Amsterdam autoluw in kaart te brengen voor de huidige en nog te bouwen parkeergarages op verwachte bezetting (bezoekers en abonneehouders) en de daarbij behorende financiële effecten op o.a. de exploitatie en eventuele gevolgen voor de financieringskosten in beeld te brengen.

Reactie van het college

Tot 2025 heft Amsterdam 10.000 parkeerplaatsen op in de openbare ruimte. Dit doen we om meer ruimte te creëren voor o.a. voetgangers, fietsers, groen, spelen en openbaar vervoer. Opheffen is daarmee geen doel op zich, maar een middel om ruimte te creëren voor deze doelen in gebieden waar de ruimte schaars is. In sommige gevallen leidt dit tot het weghalen van enkele parkeerplaatsen, in andere gevallen is het weghalen van (bijna) alle parkeerplaatsen een meerwaarde. Het college stuurt actief om in gebieden waar deze meerwaarde aanwezig is,

geclusterd parkeerplaatsen op te heffen. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan bij al bestaande plannen en projecten. Een stand van zaken komt terug in uw raad via de voortgangsrapportage over de Agenda Amsterdam Autoluw.

Studie parkeervrije gracht

Tegelijkertijd gaat het college aan de slag met een studie naar een parkeervrije gracht. Hierbij kijkt het college naar de mogelijke baten, de mogelijke inrichting met laad- en losfaciliteiten op land en water en naar de eventuele uitstraaleffecten van de parkeerproblematiek in omliggende gebieden. Het college verwacht de raad over de resultaten van deze studie begin 2021 te kunnen informeren. De mogelijkheden voor een parkeervrije gracht worden overigens sterk bepaald door de opgave rond de kademuren in de stad.

Onderzoek beëindigen gedoogsituatie motoren op de stoep

Het onderzoek naar het beëindigen van de gedoogsituatie voor het parkeren van motoren op de stoep wordt naar verwachting in het eerste kwartaal van 2021 aangeboden. In het onderzoek maken we een probleem- en impactanalyse en kijken we tevens naar de juridische mogelijkheden en de handhavingsmogelijkheden.

Mobiliteitsarrangementen voor publieke professionals

Het college gaat daarnaast verdere maatregelen verkennen voor mobiliteitsarrangementen voor publieke professionals, zoals leraren, verplegers en politieagenten. Hier ligt nadrukkelijk een link met de bestuursopdracht lerarentekort en de intersectorale aanpak publieke professionals, waarin maatregelen voor de mobiliteit van leraren en andere publieke professionals op korte en middellange termijn worden voorbereid. Voor het college is het van belang hierin een brede mobiliteitsaanpak te hebben, omdat de behoeften van deze doelgroepen divers zijn en de oplossingen dus ook. Binnen deze aanpak kijkt het college ook naar parkeeroplossingen voor de korte en middellange termijn. Nog voor de zomer komt het college met maatregelen die op korte termijn kunnen worden geïmplementeerd. Na de zomer volgt een verdere uitwerking van de mobiliteitsarrangementen.

Financiële effecten Autoluw

Tot slot zal het college in beeld brengen welke financiële effecten er van autoluw zijn te verwachten op de exploitatie van gemeentelijke garages. Hierbij wil het college verder kijken dan alleen de garages, maar ook in beeld brengen wat de effecten zijn op de parkeerexploitatie op straat. De resultaten hiervan verwacht het college uiterlijk bij de voorjaarsnota 2021 aan uw raad te kunnen sturen.

Het college beschouwt deze moties hiermee als afgehandeld.

6 Openbaar vervoer (moties 62.20, 63.20, 78.20, 86.20 en 90.20)

Dit betreft de volgende moties:

62.20 (Marttin) Ontsluiting van de regio

1. Zo snel mogelijk te zorgen voor een volwaardig en hoogwaardige ontsluiting met de regio door in te zetten op een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk;
2. Hierbij te leren van de behoeftes van de forenzen en de focus te leggen op het doortrekken van de metro naar de regio en het aanleggen van light-rails.

63.20 (Boutkan c.s.) Goedkoper OV voor Amsterdamse overstappers van NS naar GVB en vice versa

1. Te overleggen met vervoersbedrijven NS, het GVB en met de VRA om te komen tot afspraken over het afschaffen van het dubbele opstaptarief voor overstappers van rail naar stads-OV en vice versa binnen het Amsterdamse c.q. GVB- vervoersgebied en het GVB-tarief ook op de treinreizen tussen stations in Amsterdam toe te passen;
2. Er tevens bij het rijk op aan te dringen dat dit ook in andere regio's wordt opgelost;
3. De resultaten hiervan terug te koppelen aan de gemeenteraad voor eind 2020.

78.20 (Bakker c.s.) Openbaar vervoer in de buurt

Samen met de VRA en andere betrokkenen te kijken hoe we in het pakket van eisen voor de nieuwe concessie nabijheid en directheid een belangrijkere plek kunnen geven dan in de huidige concessie, met speciale aandacht voor de inbreng en argumenten van diverse actiegroepen in de stad.

86.20 (Yilmaz) Gezinskorting bij het GVB

Gratis OV voor kinderen medio 2021 tussentijds te evalueren en dan te bezien of deze regeling in het kader van familiekorting verbreedt, verdiept dan wel aangepast moet worden.

90.20 (Vroege) Liever fietsen dan het openbaar vervoer

1. Geen vervolg te geven aan het gratis ov voor kinderen;
2. De middelen die hierdoor vrijvallen in te zetten om de fietscultuur onder Amsterdamse gezinnen die weinig tot niet fietsen te versterken.

Reactie van het college

Het college heeft in de discussies rond het openbaar vervoer gezien dat er veel steun bestaat voor de ingezette lijn. Het verder verbeteren van de regionale OV-bereikbaarheid neemt het college ter hand, onder andere in de reguliere (MIRT-)overleggen met Rijk en regio. Ook gaat het college de gesprekken aan over het afschaffen van het dubbele opstaptarief. Een stand van zaken hierover volgt via de eerste voortgangsrapportage van de Agenda Amsterdam Autoluw.

Het college zal nabijheid, toegankelijkheid en directheid van het openbaar vervoer in de gesprekken over de nieuwe GVB-concessie nadrukkelijk inbrengen als belangrijke criteria. De gemeenteraad vormt de Adviescommissie voor het openbaar vervoer van de concessie Amsterdam en is adviesgerechtigd over het Hoofdlijnenakkoord en het nieuwe Programma van Eisen voor deze concessie. De verwachting is dat het concept Hoofdlijnenakkoord voor de zomer en het concept PvE in het najaar terugkomt in de raad. In een brief aan de Regioraad van 12 februari 2020 noemt het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio overigens nadrukkelijk nabijheid en directheid al als aspecten waar rekening mee wordt gehouden.

Het college werkt een voorstel uit ten behoeve van 'Fietscultuur Amsterdamse gezinnen'. Naar schatting kunnen 16.400 Amsterdamse kinderen in de basisschoolleeftijd niet fietsen. Dat is 1 op de 4 basisschoolkinderen. Oorzaken zijn bijvoorbeeld angst van ouders, het ontbreken van fietsvaardigheid of het niet hebben van een geschikte fiets. Het college stelt een aanpak voor waarmee gezinnen ondersteund worden, gericht op de verschillende ontwikkelfases van de kinderen. Het doel is 'alle Amsterdammertjes op de fiets', met een sterke positieve bijdrage aan gezondheid, autonomie en veiligheid. We bouwen voort op opschaalbare buurtinitiatieven, zoals de fietslessen bij VrouwenVaart in Nieuw-West. Ook kopiëren we succesvolle concepten uit andere steden, zoals de Fietsmeesters in Utrecht en de Fietsenbank in Rotterdam. In 2021 starten we met proefprojecten op buurtniveau, om te zien wat in Amsterdam (niet) werkt en wat het kost.

We ontzorgen in de aanpak scholen en (sport)verenigingen en sluiten aan op bestaande programma's en initiatieven zoals Aanpak Gezond Gewicht en schoolstraten. Een exacte uitwerking hoe de fietscultuur onder Amsterdamse gezinnen die weinig tot niet fietsen kan worden versterkt, wordt aan uw raad aangeboden bij de tussentijdse evaluatie van het Meerjarenplan Fiets (in het najaar). Hieraan gekoppeld komt het college met een uitwerking van de financiering van deze maatregel.

Op basis van de motie 'Gezinskorting bij het GVB' onderzoekt het college welke alternatieve vormen van OV-korting voor gezinnen er mogelijk zijn. Het college is hiervoor in gesprek met GVB en de Vervoerregio Amsterdam. GVB heeft aangegeven welwillend te staan tegenover het uitzoeken van de mogelijkheid voor gezinskorting. Gezien de druk op de GVB-organisatie vanwege de Corona-uitbraak is de verwachting dat de uitwerking enige tijd nodig heeft.

Het college beschouwt deze moties hiermee als afgehandeld.

7 Overige moties (motie 55.20,71.20, 92.20 en 93.20)

Dit betreft de volgende moties:

55.20 (Ernsting) Pilot knip Weesperstraat goed uitvoeren

1. Bij de pilot knip Weesperstraat uitvoering tevoren en op locatie te communiceren, routeplanners te informeren;
2. Te meten wat zowel de positieve effecten zijn van de knip op leefbaarheid, veiligheid, verblijfskwaliteit en milieu, als op de verplaatsingen en de effecten daarvan;
3. De gemeten positieve effecten mee te nemen in een nog te maken Stedenbouwkundige visie op de Oostelijke Binnenstad,

71.20 (Boomsma c.s.) Verbeter de doorstroming

1. Te onderzoeken hoe groene golven en ongelijkvloerse kruisingen de doorstroming van het verkeer kunnen verbeteren;
2. Daarbij bijvoorbeeld te kijken naar ongelijkvloerse kruisingen op de Stadhouderskade (tussen de Overtoom en het Rijksmuseum) en de Weesperstraat.

92.20 (Ceder) Ordentelijke inrichting van fietsparkeerplekken

Nieuwe fietsparkeerplekken voor langparkeren op een nette manier vorm te geven met bijvoorbeeld fietsrekken of fietsnietjes.

93.20 (Van Lammeren) Second opinion luchtkwaliteit meetnet

1. Door een onafhankelijke partij een second opinion te laten uitvoeren hoe in Amsterdam de luchtkwaliteit wordt gemeten.
2. Of de opstellingen en aantal meetstations een betrouwbaar en relevant beeld geven van de luchtkwaliteit in Amsterdam.
3. Deze bevindingen voor te leggen aan de gemeenteraad.

Reactie van het college

Bij het plaatsen van fietsparkeervoorzieningen voor langparkeervoorzieningen heeft het college als uitgangspunt dat fietsen op een nette manier gestald moeten kunnen worden en houdt het hierbij rekening met een vrije doorloopruimte van minimaal 1,80 meter (waarbij gestreefd wordt naar 2 meter of meer).

Pilot knip Weesperstraat

Het college komt met een voorstel voor een pilot voor een knip in de Weesperstraat en neemt de in de motie genoemde punten hierin mee. Uw raad wordt hierover voor het zomerreces geïnformeerd. Gezien de Coronamaatregelen zal het geplande kentekenonderzoek overigens geen representatieve data opleveren. Het college bekijkt wat een geschikt moment is om dit onderzoek uit te voeren.

Groene golven en ongelijkvloerse kruisingen

In 2015 heeft het college een quick-scan gedaan naar mogelijke groene golven in Amsterdam. Het college zal dit waar nodig updaten en uitbreiden. Ook gaat het college hierbij in op de (on)mogelijkheden van ongelijkvloerse kruisingen op verschillende locaties in de stad. De resultaten worden begin 2021 aan de gemeenteraad voorgelegd.

Luchtmeetnet

Het Amsterdamse meetnet voldoet aan de hoogste internationale kwaliteitseisen. De kwaliteit is gelijk aan die van de meetnetten van het RIVM en van de DCMR Milieudienst Rijnmond, waarmee het Amsterdamse meetnet gezamenlijk het landelijk meetnet luchtkwaliteit vormt. Vanaf 25 augustus 2005 voldoet het Amsterdamse meetnet aan de gestelde criteria uit de NEN-EN ISO/IEC 17025, en meet conform de Europese standaarden (voor stikstofdioxide is dat NEN-EN 14211:2012). In het kader van deze accreditatie worden jaarlijks door de Raad voor Accreditatie audits gehouden.

Het Amsterdamse meetnet beschikt over 11 stationaire meetstations. Daarnaast worden op circa 140 punten in de stad met behulp van een passieve diffusiemethode (Palmes diffusiebuizen) jaargemiddelde stikstofdioxideconcentraties bepaald. Amsterdam heeft daarmee een uitgebreid meetnetwerk van hoge kwaliteit, vergelijkbaar met dat van andere Europese (hoofd) steden. De uitgebreide metingen geven een betrouwbaar beeld van de luchtkwaliteit in de stad. Omdat het onmogelijk is overal te meten is in de Nederlandse wetgeving vastgelegd dat wettelijke toetsing van de luchtkwaliteit plaatsvindt met behulp van berekeningen. Het Palmes-netwerk levert samen met de data van de 11 meetstations een compleet en betrouwbaar beeld van de luchtkwaliteit in Amsterdam.

In samenwerking met RIVM en DCMR Milieudienst Rijnmond vinden regelmatig wederzijdse audits plaats. Op station Vondelpark meet zowel het RIVM als de GGD onder meer de stikstofdioxideconcentratie continu 'simultaan'. Jaarlijkse vergelijking van de meetresultaten toont altijd goede overeenkomst. Het RIVM heeft aangegeven van plan te zijn in 2020 wederom de representativiteit van meetstations te onderzoeken, ook die in Amsterdam. Ik zal u van de resultaten hiervan op de hoogte stellen.

Het college beschouwt deze moties hiermee als afgehandeld.

Geregelde voortgangsrapportages

Bij een aantal moties is verwezen naar de voortgangsrapportage over de Agenda Amsterdam Autoluw. Zoals in de brief van 20 januari (bestuurlijke reactie op discussienota autoluw) met

kenmerk V&OR/UIT/2020006648 al is opgenomen, wordt deze voortgangsrapportage één keer per jaar aan uw raad aangeboden. De eerste rapportage verwachten we begin 2021 (een jaar na vaststelling van de Agenda) te presenteren.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

A handwritten signature in blue ink, enclosed in a blue oval. The signature appears to read 'Sharon A.M. Dijkma'.

Sharon A.M. Dijkma
Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit