



Notulen 'Amsterdam Autoluw 2'

Datum: 23-06-2016

Aanwezig: Paul Spoek, Loes Buisman, Reinier v/d Vussen, Jet Willers, Emmy van de Pol, René Ambags, Roland Haffmans, Niesje Mellink, Sjoukje van Deuren, Els Willems, Arjen Veldt, Cliff van Dijk, Hans Steketeë, Iman Baardman.

Voorzitter: Paul Busker

Opening

Spreker: Paul Busker

Actualiteiten

Spreker: Olivier Beens

Milieuedefensie over kansrijke ideeën en oplossingen vernomen op hun discussie-avonden over duurzame mobiliteit. Steden als Kopenhagen en Helsinki wachten niet af en geven voorrang aan voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en (elektrisch) autodelen. Dus sneller omschakelen naar klimaatvriendelijk vervoer en meer ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer in onze steden.

Wij hebben net een paar maanden geleden de meet-campagne afgesloten. Hierbij hebben wij de luchtkwaliteit gemeten in Nederlandse steden.

In Amsterdam hadden wij 10 meetpunten.

Amsterdam kwam er van de 4 grootste steden als slechtste uit. Wij hebben keuzes gemaakt uit punten waarvan wij dachten dat die overschreden waren; o.a. de drukte van het autoverkeer was hoog.

De Stadhouderskade, Valkenburgerstraat, Nassaukade en de Wibautstraat kwamen als ergste meetpunten naar voren in Amsterdam.

Echter ook in de rest van Nederland hebben zij hier problemen mee.

In Den Haag wordt men helemaal gek van de politiek waar maar niets gebeurt. Men kon zich niet voorstellen hoe men de straten daar leeg en autoluw konden maken.

Men heeft uiteindelijk maatregelen voorgesteld door namelijk iets te doen met het parkeerbeleid en parkeervergunningen in combinatie met het milieu.

Ook de overlast van scooters was bij hun een punt. Men is daar al goed mee aan de slag.

Namelijk in Utrecht gaat men de scooter opnemen in de milieuzone in 2020. Men is nu bezig met een landelijke lobby hierover uit te voeren. Echter als je kijkt naar de bijdrage van de scooter aan de totale uitstoot maakt deze daar een verwaarloosbaar deel van uit.

Het bekendste voorbeeld komt uit Gent. Waar bewoners het heft in eigen handen hebben genomen om de woonstraat autovrij te maken. Het eerste voetgangersgebied in Gent bestaat al sinds 1997. Dit wordt nu uitgebreid met het nieuwe mobiliteits-, circulatie- en parkeerplan die sinds 2016 geleidelijk worden ingevoerd.

Het Pbl (Planbureau voor de Leefomgeving) en het Cpb (Centraal Planbureau) hebben een rapport gepubliceerd "kansrijke mobiliteit". In dit rapport staan punten die in hetzelfde straatje vallen. Echter zijn er ook verschillen. Bijv. de grote investeringen; dus de verbredingen van snelwegen is niet meer rendabel anno 2016. Ook stappen zij niet helemaal af van het idee van intercity trein als vervoermiddel alleen de manier om de intercity's te stimuleren ligt dat je dat vooral in voor- en natransport doet.

Wij zochten een manier om de politiek bereid te vinden zodat wij meer impact hebben op het verbeteren van de luchtkwaliteit. Wij hebben in Utrecht een aantal partijen die luchtkwaliteit heel hoog in het vaandel hebben. Ze hameren heel erg op het aspect roet. Diesels leveren hieraan een grote bijdrage en deze willen wij zeker gaan aanpakken. Al willen wij eerst alleen beginnen met de oudere diesels en niet alle diesels in een keer.

De echte winst zit in de uitstoot van roet. In Duitsland hebben zij hier al jaren onderzoek en ervaring mee en daarbij bleek roet toch het belangrijkste aspect. Echter roet is na 200 meter al verdwenen, maar bij het fijnstof is dat niet het geval. Daarom is het ook heel erg belangrijk om te kijken naar het fijnstof.

Pilot fietsstraat in de Sarphatistraat

Spreker: Jeroen Verhulst

De pilot fietsstraat in de Sarphatistraat wordt uitgevoerd in het kader van de Groene Loper. Het gaat hierbij om het Weesperplein en het Alexanderplein. Amsterdam is daar sinds kort bezig om er een gehele fietsstraat van te maken.

Een fietsstraat is een straat die is ingericht als fietsroute, maar waar wel auto's zijn toegestaan en heeft dus geen wettelijke status. Fietsers hebben de voorrang en de snelheidslimiet is 30 km. Echter op de trambaan blijven de taxi's 50 km rijden.

De fietsersbond is hierop tegen omdat hier goed functionerende fietsvoorzieningen plaatsmaken voor deze fietsstraat. Zelfs al rijden de auto's maar 30km/u dan rijden ze alsnog 2x zo hard als de fietsers. En als de auto's achter de fietsers blijven hangen krijg je een opgejaagd gevoel. Het ontbreken van een 'eigen' strook voor fietsers is geen vooruitgang.

Het leidt dus niet tot vergroening. Het zou een beter plan zijn om de trambaan te versmallen. Dan heb je dus een vergroening en een verbetering voor de fietsers. Echter dit zou extra geld gaan kosten. Het lijkt nu een trend te worden om fietsers en auto's samen op de rijbaan te laten rijden, maar er is echter geen capaciteit voor handhaving.

Het is een experiment dat over een half jaar zal worden geëvalueerd. Het wordt als een omkeerbare pilot, experiment, gebracht echter in het verslag van de centrale verkeerscommissie staat dat gezien de hoge kosten voor het nieuwe asfalt het niet meer is ingericht als een pilot, maar als een eerste fase van van de transformatie van de binnenring. Dit is ook de reden waarom geen inspraak wordt gehouden.

Bij het Weteringcircuit en het Muntplein zijn ze nu ook een verkeerssituatie aan het veranderen. Echter bij bijv. het Muntplein is er in deze situatie geen goede fietsstrook gecreëerd richting de Amstel. Het fietspad dat nu langs het water ligt wordt een voetpad. Men gaat ervan uit dat de fietsers gaan weven met de auto's. Echter hierin voorziet men grote problemen voor de fietsers.

Vragen:

* Wat voor probleem was er bij de Sarphatistraat?

Antwoord: Er was helemaal geen probleem. Het was een ambtelijk idee om deze fietsstraat op die plek te gaan invoeren.

* Waarom heet het een fietsstraat?

Antwoord: Het idee is dat de fietser daar op de eerste plaats komt. Dat de auto zich moet voegen naar de fiets.

* In de Sarphatistraat worden daar fietsers geteld?

Antwoord: Er worden 2 keer tellingen gedaan. Er is al een telling geweest en daar komt nog een rapport van. Dan komt later in het najaar nog een telling.

Distributie van goederen en toeristen

Spreker: Walther Ploos van Amstel

Greendeal zero emissie stadslogistiek (20-25)

Mobiliteit: Ruimte durven delen

Langzaam begint het besef te ontstaan dat het goederenvervoer de ruimte moet leren delen met het andere vervoer. Het goederen vervoer is 20 % van het vervoer in de stad.

Wat is belang van mobiliteit

Economische vitale en aantrekkelijke stad

- Kansen voor mensen: Mobiliteit is belangrijk voor mensen. Veel mensen hebben gewoon die auto nodig om op hun werk te komen.
- Bruisend, gezond en veilig: Er worden nu heel veel woningen met 40-45 vierkant meter gebouwd en die gaan als warme broodjes over de bank. Er gaat steeds kleiner gewoond worden dus buiten de deur gaat steeds belangrijker worden.)
- Waarde vastgoed: Autoluw gebied leidt tot waardestijging van woningen. Auto voor de deur kost je veel geld als woningbezitter.
- 'stad in balans': wij moeten heel anders gaan denken over ruimte indeling. 85% is voetganger in de stad.

Kan het anders?

Bijv. Albert Heijn begint nu een 1 uur service waarbij geleverd wordt door bakfietsen. Elektrische bestelbussen staan klaar en zijn goedkoper, maar er is een groot rijbewijs voor nodig gezien deze zwaarder zijn dan 3500kg.

Er is genoeg onderzoek gedaan naar veiligheid. De elektrische bus is duurder in gebruik en niet in aanschaf.

Stadslogistiek

De transportsector is de enige die geen vooruitgang boekt. Goederenvervoer gaat met 250% stijgen de komende jaren, door ontwikkelingen als webwinkels, maar ook daglevering aan winkels. De bouw is de allergrootste goederen stroom in de stad, 80% daarvan is tussen 6:00 en 8:00. Echter vroeger was er maar een aannemer die alle spullen 's ochtends meenam, nu zijn het 8 verschillende zzp'ers. Het grootste gedeelte is vrachtvervoer door bestelbusjes, 15% van het totaal aan goederenstroom is afval en dan pas krijgen we de winkellogistiek, die is veel minder dan men denkt.

35% van de totale CO2 uitstoot zit in de stad; 1/3 bestelbusjes en 2/3 het zware verkeer.

Het bestelbusje wordt langzaam het grootste probleem. Men besteld steeds kleinere kwantiteiten, die dan wel bezorgd moeten worden.

80% van het vervoer in de stad is genoemd 'eigen' vervoer. Dat zijn allemaal bedrijven met 1 à 2 busjes.

Het vrachtverkeer is goed voor 20 % en daarmee een enorme inpakt op de co2 uitstoot.

Stadslogistiek

- Pak grote volumes
- De klant beter bedienen
- Niet duurder voor keten
- Solide business model
- Standvastige politiek

Stadslogistiek

- Bundelen aanvoer naar ondernemers (alles bundelen naar een plek / bedrijf, en 1x per dag komt er een levering of 1 x per dag pakketjes ergens ophalen.)
- Service diensten in pandig parkeren
- Venstertijden (Stad met minste venstertijden. Stuur met krappe venstertijden. Dat dwingt tot samenwerking. Er zijn genoeg laad/losplekken; er staan alleen meestal bussen en taxi's. Visualiseer met lampjes, te lang staan via digitaal handhaven en direct een boete.)
- Privileges voor elektrische vervoer en LEVV's
- Enkel elektrisch vervoer toestaan
- Voldoende laad- en losplekken
- Goederen over water
- Afval over water
- Ondergrondse afvalinzameling (Slimme containers (alleen legen bij vol), nu geleegd bij 39% vol. Veel van de 12.000 containers zijn niet slim en veel leeg. Potentie: 25% van vrachtwagens voor huisafval kan weg.)
- Pick-up points voor pakjes webwinkels
- Bouwlogistiek plan (daarmee kan je 80% van bouwverkeer rond een terrein voorkomen. Stel vooraf als opdrachtgever (vaak gemeente) eisen: 1x keer per dag een vrachtwagen, niet meer, en gebruik stroom. Daarbij kan het bouwverkeer TOVERgroen krijgen en kan hiermee snel weer de stad uitkomen)
- Strikte handhaving

Vragen:

* Waarom gebeurt er niks in de stad?

Antwoord: Luchtkwaliteit zit bij een andere wethouder als mobiliteit. Dus gebeurt er niets. We moeten zorgen dat dit soort thema's in de agenda worden gezet.

* Waarom hamer je zo op de co2 uitstoot?

Antwoord: De co2 uitstoot moet van 2 punten omlaag naar 1,5. Echter de transportsector heeft nog niks gedaan om de co2 uitstoot omlaag te krijgen. Daarbij zien wij een stijging in het eigen vervoer. Er is nu een enorme uitdaging om dit aan te gaan.

Cargohopper

Spreker: dhr. Roosdendaal

De cargohopper is ooit (2009) binnen een periode van 3 maanden begonnen in Utrecht, omdat een lokale ondernemer er klaar mee was dat er maar niets van de grond kwam.

Ze hadden een prijs gewonnen en met dat prijzengeld hebben zij een grotere cargohopper kunnen bouwen waarmee ook pakjes vervoerd konden worden.

De cargohopper is een elektrisch busje.

De cargohopper kan zowel pakjes als pallets vervoeren en kan hiermee 3 x zoveel vervoeren dan normale busjes. Het is in staat 3 tot 4 ton aan goederen te vervoeren.

Een cargohopper is bijna 9 meter lang en 1,70 breed.

Ze kunnen 50km/uur rijden echter in de praktijk blijkt dit 40 km/uur.

Het duurde echter nog 4 jaar voordat de cargohopper pas naar Amsterdam kwam.

Ze hebben er 4 kunnen aanschaffen via een subsidie. Echter die subsidie is bijna op, maar ook de cargohoppers zijn ondertussen toe aan vernieuwing. Zij moeten nu nieuwe cargohoppers aanschaffen echter is er geen financiering voor.

Ze willen ervoor zorgen dat er meer uniformiteit komt voor elektrisch vervoer.

Wat doen zij precies: Zij zijn in Utrecht ooit begonnen. Zij hadden daar 6 bestelbussen rijden en dachten dit te kunnen vervangen door 1 cargohopper. En dat ging ook. Het enige jammere hieraan is dat Utrecht de cargohopper als knuffelvervoer zag, maar niet zorgde dat het gehandhaafd werd. Voor wat zij hier in Amsterdam geprobeerd hebben, is 1 cargohopper niet rendabel. Daarom zijn zij in Amsterdam met 4 cargohopper begonnen.

In Enschede hebben zij ook een cargohopper rijden. Echter daar was hij niet gekomen om een probleem op te lossen, want een probleem was er niet in Enschede. Zij wilde gewoon een cargohopper.

Het probleem met elektrisch vervoer is dat elke stad in Europa eigen regels heeft. Dat maakt het voor de cargohopper moeilijk, er is nu geen markt voor. Pas als er restricties komen voor hun 'vieze' concurrent, kan de cargohopper gaan groeien.

Vragen:

* Hoe komen ze aan klanten?

Antwoord: ze zijn hun eigen klanten. 90% van de goederen komt uit hun eigen netwerk.

Vervoer over Water (Mokum Mariteam)

Spreker: Willem Post

Mokum Mariteam levert schoon (goederen)vervoer door een elektrisch schip dat specifiek is ontworpen voor de binnenstad van Amsterdam

Sinds 2012 zijn zij ook in dienst met een laad/loskraan. Er kunnen een 40 ton aan goederen in een boot van 24 meter. Daarbij kan er veel meer vervoerd worden dan alleen pakjes.

Denk hierbij ook aan grotere volumes voor bijvoorbeeld de horeca, de bouw en afval.

Zij vervoeren nu al afval voor hotels, UvA en instituten, 3 dagen per week, waarbij rolcontainers in de perscontainer van de boot gaan. Dit scheelt al veel voertuigbewegingen in de binnenstad.

In deze mate van volumes kan het niet goedkoper. Echter wegens de extra kosten van het overladen/overslaan, kunnen zij nu niet concurreren.

Zij hebben in de bouwlogistiek kunnen zien dat wat zij met de boot kunnen ook past in het vraagbeeld. Door alle lucht eruit te persen kunnen zij veel meer volume vervoeren.

Wat ze nu veelal handmatig doen wordt ook automatisch gedaan bij de Nes. Daar doen ze het door middel van een klein elektrisch wagentje.

Vragen

* Zijn jullie nu de enige die dit doen in Amsterdam?

Antwoord: Ja, in Amsterdam zijn wij de enige.

Symposium Verkeerscirculatie Nieuwmarkt

Spreker: Jet Willers

Is komen te vervallen

Over de mogelijkheden voor verontruste OV-gebruikers zich te verzetten tegen de afbraakplannen van de regioraad.

Spreker: Paul Busker

Is komen te vervallen