



Gemeente  
Amsterdam

# Terugkoppeling Consultatie

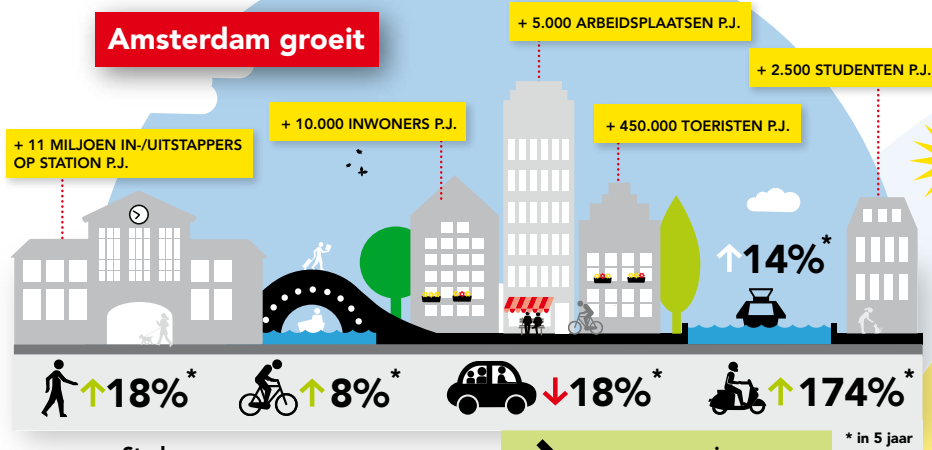
## Uitvoeringsagenda Mobiliteit

23-6-2015



# Uitvoeringsagenda Mobiliteit

## Amsterdam groeit



Straks → nog meer groei

**Hoe blijft Amsterdam bereikbaar en aantrekkelijk?**  
Dit zijn de prioriteiten:

Verbinden van de stad

Meer ruimte in het centrum

**Maar... het gaat wel knellen en wringen.**

Doorstroming op belangrijke routes

**Nu aan de slag**

- met 54 maatregelen
- met pilots
- met onderzoek
- met de stad

BETER ONTSLUITEN NIEUWE GEBIEDEN

AUTO RIJDT TE LANGZAAM

TE KLEIN VOETGANGERSGEBIED IN CENTRUM

TE SMALLE STOEPEN

VOORRANG VOOR FIETS

OV SNEL STAD IN/UIT

AUTO'S SNEL STAD IN/UIT

BETERE VERBINDINGEN VAN/NAAR DE STAD

BETERE VERBINDING MET REGIO NODIG

FIETSER ONVOLDOENDE RUIMTE

ONAANTREKELIJKE OPENBARE RUIMTE

PARKEREN ONDERGRONDS

MEER RUIMTE = 7X VOETBALVELD

METROPOOLREGIO LATEN GROEIEN





# Inhoud en leeswijzer

Op 16 april 2015 heeft het college van B&W van Amsterdam de consultatieversie van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit vrijgegeven. Bewoners, belangengroepen en bestuurscommissies hebben tot 28 mei 2015 kunnen reageren op de agenda. Ook zijn er op 18 en 19 mei twee consultatiebijeenkomsten geweest waar de agenda is toegelicht en reacties en suggesties op de agenda zijn gegeven.

In zes weken tijd zijn er veel adviezen gekomen op de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. In dit document wordt aangegeven hoe we met deze adviezen zijn omgegaan. De terugkoppeling consultatie bestaat uit twee onderdelen:

- 1 Sfeerverslag Consultatiebijeenkomsten  
18 en 19 mei 7
- 2 Terugkoppeling consultatie 11

# **Sfeerverslag Consultatiebijeenkomsten 18 en 19 mei**

# 1.

**Nog voordat de locatie open was, stonden er al mensen voor de deur voor de informatieavond over de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Wethouder Litjens lichtte op maandag 18 en dinsdag 19 mei de agenda toe aan eenieder die geïnteresseerd was: "U bent degene die het beste weet wat er in uw buurt gebeurt. U bent hier de deskundige, bedankt voor uw komst".**

**D**e wethouder wilde graag weten wat de Amsterdammer vindt van de uitvoeringsplannen en horen welke ideeën er nog meer leven om te zorgen voor meer ruimte, een betere doorstroming en sterkere verbindingen in Amsterdam. Zo'n 50 mensen waren aanwezig in de Stadstimmertuin op maandag. Op dinsdag in de Posthoornkerk waren er zo'n 130 geïnteresseerden. Ze luisterden allen naar wethouder Pieter Litjens die aangaf dat het nu tijd is om de vele plannen die er liggen in uitvoering te brengen.

### **Amsterdam bereikbaar en aantrekkelijk**

Dagelijks zijn er in Amsterdam 1,1 miljoen verplaatsingen per fiets of lopend, komen en gaan er 350.000 mensen op treinstations in Amsterdam en zijn er 400.000 autobewegingen in de stad. Steeds meer mensen gebruiken de stad steeds intensiever. Dit leidt tot druk op de schaarse openbare ruimte, vooral op plekken in het centrumgebied, waar fietsers, voetgangers, ov en auto's elkaar ontmoeten. De gemeente wil Amsterdam bereikbaar houden zodat we makkelijk en veilig de stad

in en uit kunnen. En Amsterdam moet ook een prettige plek blijven om te wonen en te verblijven. Daarom zet de Uitvoeringsagenda Mobiliteit in op een betere doorstroming op de belangrijkste routes, sterkere verbindingen in en met de stad en meer aangename ruimte om te verblijven.

### **Meer verkeersbewegingen?**

Na de introductie door de wethouder kregen de aanwezigen de tijd om vragen te stellen en op elkaar te reageren. Zo werd er in de Stadstimmertuin stilgestaan bij de gevolgen van een extra parkeergarage: levert dat meer verkeersbewegingen op? De groei van het autoverkeer is beperkt omdat er juist minder kilometers gereden worden doordat auto's minder lang naar een parkeerplaats hoeven te zoeken. De parkeergarages zijn belangrijk om de parkeerdruk in het centrumgebied te verlagen en ruimte te creëren voor andere gebruiksmogelijkheden zoals ruimte voor voetgangers en fietsers. Doordat er minder zoekverkeer zal zijn, komt dat ook de luchtkwaliteit ten goede.

### **Invulling vrijgekomen publieke ruimte**

"Maar hoe gaat die vrijgekomen publieke ruimte dan ingevuld worden? Mijn ervaring is dat het meestal een terras wordt." gaf een van de aanwezigen aan. De wethouder antwoordde dat de invulling van de vrijgekomen parkeerruimte verschilt per plek. Op sommige plaatsen wordt er ruimte gemaakt voor het parkeren van fietsen zodat het trottoir weer gebruikt kan worden om te lopen. Op sommige plekken is meer ruimte nodig voor een apart fietspad. Hoe een en ander wordt ingevuld, wordt in samenspraak met de buurt bepaald.

### **Minder validen**

"Is er in deze agenda voldoende rekening gehouden met minder validen?" vroeg een dame in een scootmobiel zich af. De wethouder gaf toe dat het nog geen vanzelfsprekendheid is om bijvoorbeeld te zorgen voor voldoende ruimte op stoepen. "Aandacht voor toegankelijk moet wel een vanzelfsprekendheid worden bij het opstellen van plannen", zei hij in zijn antwoord.

# 1.

## **Fietsgedrag**

“Kan er niet ook wat gedaan worden aan het gedrag van de fietser?” vroeg een van de aanwezigen zich af. “Ze gedragen zich alsof de weg van hun is, rijden te hard, fietsen al bellend.” Een ander meldde dat zij daar geen problemen mee had maar dat ze zich voor kon stellen dat het lastig is als je op een drukke fietsplek woont.

## **Singelgrachtgarage**

In de Posthoornkerk gingen veel van de vragen over de parkeergarages. Er was een aantal vrienden van de Singelgracht aanwezig die wilden weten waarom de Singelgrachtgarage weer in de plannen was verschenen terwijl een eerdere stadsdeel portefeuillehouder had beloofd dat er geen garage zou komen. “Het beste zou zijn om de binnenstad autovrij te maken.” zei een van de aanwezigen. De wethouder maar ook verschillende andere aanwezigen waren het daar niet mee eens. “Er zijn ook mensen die afhankelijk zijn van een auto. Die doe je daarmee tekort. En door het bouwen van garages aan de rand van het centrum hoeft het verkeer niet meer door de binnenstad. Die straten worden autovrij, veiliger en comfortabeler.”

Verder gaf de wethouder aan dat de gemeente bij iedere garage eerst uitvoerig gaat onderzoeken wat de voor- en nadelen en dat daarbij een zorgvuldig informatie- en inspraaktraject wordt doorlopen.

## **Andere stadsdelen**

Er was een aanwezige die de plannen te kleinschalig vond, te veel gericht op het centrum en op Zuid. De wethouder gaf aan dat er zeker ook naar de andere stadsdelen is gekeken. Zo staan er in de maatregelen plannen om touringcars buiten het centrum te laten halteren, speelt de Noord/zuidlijn een belangrijke rol voor de doorstroming van het OV en liggen de P+R's juist aan de randen van de stad om het centrum autoluwer te maken. Het een kan niet zonder het ander. De knelpunten in het centrumgebied zijn echter het grootst en die willen we als eerst aanpakken.

## **Onderdeel van een groter geheel**

Verder wees de wethouder er op dat de Uitvoeringsagenda Mobiliteit niet op zichzelf staat. Er zijn ook nog steeds andere plannen die aansluiten bij of verder gaan op de uitvoeringsagenda. Denk maar aan de investeringsagenda's OV en fiets en aan het parkeerplan. Maar ook aan de plannen van collega wethouders zoals de Duurzaamheidsagenda van wethouder Choho. Als een maatregel niet in de Uitvoeringsagenda staat, wil dat niet zeggen dat die maatregel niet wordt uitgevoerd. Zo richt de investeringsagenda fiets zich op een betere fietsverbindingen naar de regio zoals naar Schiphol.

## **Informatiemarkt**

Na het plenaire gedeelte was er voor iedereen voldoende tijd om per onderwerp in gesprek te gaan met de aanwezige betrokken ambtenaren en met elkaar. De ruimte was verdeeld in acht onderwerpen: Parkeren, Taxi, Touringcar, Fiets, Voetgangersruimte, Openbaar Vervoer, Veiligheid en Logistiek. Op grote vellen kon men aangeven welke maatregelen goed waren en over welke maatregelen nog zorgen waren. Op grote kaarten waren alle maatregelen getekend. Hier konden goede ideeën worden toegevoegd.

## **Vervolgproces**

De gemeente is blij met alle opmerkingen en suggesties. De opmerkingen worden meegewogen voor de volgende versie die eind juni naar B&W gaat. Eind augustus wordt de Uitvoeringsagenda besproken in de commissie verkeer en in september behandeld in de Gemeenteraad. Bij het uitwerken van de maatregelen zullen bewoners en belanghebbenden betrokken worden.

## **Veelgehoorde opmerkingen bij de verschillende onderwerpen:**

### **Parkeren**

Bij het onderwerp Parkeren waren veel zorgen over de verschillende garages die in de Uitvoeringsagenda staan. Er zijn ook mensen die niet willen dat er parkeerplekken op straat verdwijnen. Een aantal



mensen vond dat de gemeente het autogebruik moet ontmoedigen. Er was een aantal positieve geluiden over het uitbreiden van de P+R's maar de voorlichting aan toeristen moet wel beter. Verschillende mensen legden een link tussen parkeren en een betere aansluiting op het OV.

### Taxi

Mensen die hun commentaar bij het paneel Taxi hadden achtergelaten, repten vooral over schonere (elektrische) taxi's en handhaven op het laten draaien van de motor tijdens het wachten. Opvallend daarbij is dat er bij de bewoners geen wanklank klinkt over de taxi's, maar juist in oplossingen wordt gedacht hoe zij voor minder overlast kunnen zorgen. Twee bewoners van de Nieuwmarktbuurt, hadden het idee om het hele centrumgebied ontoegankelijk te maken voor taxi's op de opstapmarkt en alleen bestelde taxi's toe te laten. Taxi's die wachten op bestelling kunnen dit dan doen op een bufferplaatsen, net buiten het drukke centrumgebied.

De taxibranche was niet blij met het lijnbusbaanbeleid voor de taxi. De branche kwam daarnaast met het idee om uit te zoeken of het mogelijk is bufferruimte voor taxi's te reserveren in de nieuw te bouwen parkeergarages. De parkeergarages moeten dan wel in het centrumgebied liggen.

### Veiligheid

Als het over veiligheid gaat is de houding van de meeste mensen positief: veiligheid is erg belangrijk. Men vraagt zich af of fietsstraten veilig genoeg zijn en ergert zich aan de vele toeristen op straat. Scooters worden als vies en gevaarlijk gezien. Maatregel 9, snorfiets naar de rijbaan, wordt daarom als positief ervaren. Iemand vraagt zich af of er geen milieuzone kan worden ingesteld voor snor- en bromfietsen of beter nog, de snorfiets verbieden?

### Logistiek en touringcar

Bij het paneel logistiek worden veel ideeën geopperd. Zo wordt er voorgesteld lockers te plaatsen voor het brengen en plaatsen van bestellingen. Of een app te ontwikkelen met informatie waar geparkeerd kan worden om te laden en te lossen.

Geluiden bij het onderwerp Touringcar zijn onder meer: Maak onderscheid tussen toeristenbussen en andere bussen (bijv voor schoolreisjes) en stimuleer kleinere elektrische touringcars.

### Voetgangers

Veel aanwezigen bij het onderwerp Voetgangers vonden dat we te weinig doen voor de voetganger. Er was een aantal klachten over scooteroverlast (geparkeerd EN rijdend op de stoep), en winkelluitstallingen die in de weg staan op de stoep. Ook over toeristen is men niet zo te spreken. Ze gaan niet opzij voor de fiets, wel voor de auto, dus kan je als fietser het best achter auto's aan

fietsen. Misschien is het een idee om voor toeristen gemarkeerde routes te maken met gekleurde stippen of speciale tegels op de stoep.

### Fiets

Bij het onderwerp Fiets vindt men dat ruimte in de stad op veel plaatsen te krap is. Daarom is het zo nodig dat de auto minder ruimte krijgt voor met name parkeren, zodat de vrijkomende ruimte voor fietsers (rijdend) en fietsen (stallen) en voetgangers kan worden gebruikt. Er zijn mensen die meer en andere fietsnietjes willen. Ook wordt er veel gezegd over het wangedrag van fietsers: door rood rijden, fietsen en bellen, over de stoep fietsen, geen verlichting hebben. Er zouden meer gedragscampagnes moeten komen, meer handhaving en goed gedrag moet beloond worden.

Een van de aanwezigen opperde het idee om van de IJtunnel een 'schone' tunnel voor fietsers en elektrisch vervoer te maken. Het gemotoriseerde verkeer moet dan via de A10 rijden.

### Openbaar Vervoer

Streekbussen naar de rand van de stad wordt positief beoordeeld bij het onderwerp Openbaar Vervoer. Verschillende mensen gaan in op specifieke haltes die worden opgeheven. "OV moet voor iedereen toegankelijk blijven, dus geen haltes opheffen." liet iemand weten.

# Terugkoppeling Consultatie

# 2.

**De zeven stadsdelen hebben een reactie gegeven. Daarnaast zijn er 35 schriftelijke reacties ontvangen van belanghebbenden en bewoners.**

**Van elke reactie van het college van B&W is (in vet) aangegeven wat het college ermee heeft gedaan of mee gaat doen. Er zijn vier categorieën reacties:**

- I. Overgenomen:**  
de reactie is verwerkt in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit;
- II. Niet overgenomen:**  
de reactie is niet verwerkt in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit;
- III. Meenemen bij uitvoering:**  
de reactie bevat een actie die de gemeente – na vaststelling van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit in de gemeenteraad – zal uitvoeren;
- IV. Voor kennisgeving aangenomen:**  
het college van B&W neemt kennis van de opmerking, maar neemt de opmerking niet op in deze agenda.

In dit document zijn de adviezen en reacties thematisch beantwoord door het college van B&W. Op deze manier kan eenvoudig gezocht worden naar de terugkoppeling. Als volgt wordt aangegeven van wie/welke organisatie de reacties en adviezen afkomstig zijn:

## **Stadsdelen**

- C** Stadsdeel Centrum
- N** Stadsdeel Noord
- O** Stadsdeel Oost
- Z** Stadsdeel Zuid
- W** Stadsdeel West
- NW** Stadsdeel Nieuw-West
- ZO** Stadsdeel Zuidoost

## **Belanghebbenden**

- B1** P1 Parking
- B2** KAV
- B3** Stadsregio Amsterdam
- B4** Port of Amsterdam
- B5** Stad&Co
- B6** Fietsersbond
- B7** Stichting Welkom Amsterdam
- B8** Amsterdam City
- B9** Georganiseerd Bedrijfsleven Amsterdam
- B10** Wijkpartij Zuid- en Pijpbelangen
- B11** Stichting SingelgrachtWacht
- B12** BIZ vereniging Haarlemmerbuurt

## **Bewoners (geanonimiseerd)**

- A1** B. van E.
- A2** S. R.
- A3** F.H.S.
- A4** van G.
- A5** B. van de W.
- A6** B.S.
- A7** C. van D.
- A8** R.V.
- A9** B.J.
- A10** W.P. van A.
- A11** D.B.
- A12** M.H.
- A13** L.S.
- A14** P.B.
- A15** H.B.
- A16** B.
- A17** B.A.
- A18** D.T.
- A19** T.T.
- A20** L.C.P.
- A21** B. den E.
- A22** M. van B.
- A23** C.F.

# 2.

## Algemeen en overig

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
1	Het stadsdeel spreekt haar waardering uit voor de concept Uitvoeringsagenda en de voorgestelde maatregelen. Er worden een aantal aandachtspunten meegegeven.	Dank voor uw steun voor de Uitvoeringsagenda Mobiliteit.	ZO
2	Het stadsdeel complimenteert u met deze uitvoeringsagenda mobiliteit. Wij zijn met u overtuigd van de noodzaak van genoemde maatregelen om voor de toekomst voorwaarden te kunnen scheppen om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in Amsterdam te borgen. Het stadsdeel geeft een aantal standpunten mee.	Dank voor uw steun voor de Uitvoeringsagenda Mobiliteit.	Z
3	De uitvoeringsagenda bevat veel maatregelen die we onderschrijven. Onze waardering voor de opzet en uitvoeringsgerichtheid van de notitie. Het stadsdeel vraagt aandacht voor een aantal zaken.	Dank voor uw steun voor de Uitvoeringsagenda Mobiliteit.	W
4	Het Algemeen Bestuur staat positief tegenover een echte aanpak, waarbij de schop in de grond gaat en zorgt dat de stad bereikbaar blijft. Ook in Oost is de toenemende druk op de openbare ruimte voelbaar. We zijn content met de voorgenomen maatregelen, in het bijzonder die voor Oost worden voorgesteld.	Dank voor uw steun voor de Uitvoeringsagenda Mobiliteit.	O
5	Wij kunnen ons vinden in de maatregelen 45 t/m 49 uit hoofdstuk 4 van de Uitvoeringsagenda (verbeteren verbindingen in de stad). Deze herkennen wij vanuit onze eerste gedane aanbevelingen. Stadsdeel Noord kan zich niet vinden in aantal voor Noord ontbrekende onderwerpen.	Dank voor uw steun voor de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. De focus van de uitvoeringsagenda ligt in het centrumgebied waar de grootste knelpunten zijn. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	N
6	Wij zijn verheugd met de ambitie om de komende periode veel projecten te realiseren. Richting bewoners vragen wij ons af hoe dit zich verhoudt tot forse bezuinigingen in de stad. Wij betreuren het dat stadsdeel Nieuw-West in de uitvoeringsagenda en op de urgentiekaart niet tot nauwelijks zichtbaar is. Mobiliteitsknelpunten binnen stadsdeel Nieuw-West blijven onderbelicht.	Dank voor uw steun voor de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. De focus van de uitvoeringsagenda ligt in het centrumgebied waar de grootste knelpunten zijn. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	NW

## Algemeen en overig

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
7	Wij zijn over het algemeen positief over de uitvoeringsagenda mobiliteit. Er zijn echter wel een aantal inhoudelijke onderwerpen waarvoor aandacht wordt gevraagd. Het Algemeen Bestuur van stadsdeel Centrum dringt aan op scherpere keuzes.	Dank voor uw steun voor de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Uitgangspunt voor de komende jaren is "Schop in de grond". In de uitvoeringsagenda zijn maatregelen opgenomen om het niet noodzakelijke autoverkeer te beperken in het centrum. Daarnaast wordt (kenteken)onderzoek uitgevoerd naar de verschillende verkeersstromen in het stadshart. Op basis daarvan gaan we (in overleg met het stadsdeel) kijken welke maatregelen nog meer genomen kunnen worden om het doorgaande verkeer te beperken. In deze fase nemen we nog geen doelstelling hiervoor op. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	C
8	Het is goed dat u inzicht geeft in welke maatregelen er nu en in de toekomst genomen moeten worden om Amsterdam bereikbaar te houden. Het spreekt ons aan dat u open staat voor nieuwe inzichten en een pragmatische aanpak zonder dogma's of heilige huisjes. Er worden diverse inzichten meegegeven.	Dank voor uw steun voor de Uitvoeringsagenda Mobiliteit.	B1
9	In de eerste plaats wil ik u complimenteren met deze consultatieversie. Het stuk is ambitieus en prettig leesbaar. De ambities, opgaven en oplossingsrichtingen sluiten in het algemeen goed aan op de regionale ambities en de Investeringsagenda's voor weg, OV en fiets. Er worden een aantal opmerkingen meegegeven.	Dank voor uw steun voor de Uitvoeringsagenda Mobiliteit.	B3
10	In het algemeen is de Uitvoeringsagenda Mobiliteit een inspirerende agenda die nodig is voor een leefbaar en aantrekkelijk Amsterdam. Er staan veel goede maatregelen in om de doorstroming te verbeteren voor alle modaliteiten met de inzet van slimme technologie en verkeersmanagement. Op een aantal punten kan de uitvoeringsagenda mobiliteit worden versterkt.	Dank voor uw steun voor de Uitvoeringsagenda Mobiliteit.	A10
11	Wij vinden het uitstekend dat de nieuwe wethouder aangeeft vooral maatregelen te willen uitvoeren en niet 'bij nul' te willen beginnen met een nieuwe visie. Een visie is er immers al lang. Wij zijn niet als belanghebbende betrokken geweest bij het opstellen van de maatregelenlijst in bijlage 1 of 2. Dat is jammer, want we vinden de lijst nogal willekeurig. Veel dringend gewenste maatregelen zijn niet opgenomen.	Dank voor uw steun voor de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Dit document bevat niet alle maatregelen van de gemeente op het gebied van verkeer en vervoer. In lopende projecten of in nieuwe meerjarenplannen kunnen maatregelen worden opgenomen. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B6

# 2.

## Algemeen en overig

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
12	Wij zijn blij met de uitvoeringsagenda. Concrete punten, helaas nog zonder tijdspad en financieringsplan. Keuzes voor doorstroming op de belangrijkste routes, meer openbare ruimte en het leggen van verbindingen in en om de stad delen wij.	Dank voor uw steun voor de Uitvoeringsagenda Mobiliteit.	B8
13	Binnen de keuzes die we nu moeten maken voor een stad die ook aantrekkelijk blijft, om te verblijven en je binnen te verplaatsen, onderstrepen we de gestelde prioriteiten. Er worden een aantal aandachtspunten toegevoegd.	Dank voor uw steun voor de Uitvoeringsagenda Mobiliteit.	B9
14	Als bewoner van de binnenstad ben ik bijzonder tevreden met de plannen voor het autoluw maken van grote delen van de binnenstad en voorrang geven aan voetgangers. Er worden opmerkingen meegegeven met betrekking tot touringcars.	Dank voor uw steun voor de Uitvoeringsagenda Mobiliteit.	A16
15	Verzoek tot toelichting op de verhouding met andere agenda's en hoe de reacties van stadsdeel Zuidoost meegenomen worden in de plannen.	De uitvoering van de maatregelen in de uitvoeringsagenda zullen in samenhang gezien worden met de activiteiten die ook in het gebied plaatsvinden vanuit o.a. de gebiedsagenda's. Het programmeren van de maatregelen zal gebeuren via het Meerjaren Investerings Programma en de Eigenarentafel. <b>Meenemen bij uitvoering.</b> Vanuit de betreffende projecten zal er een reactie gegeven worden. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	ZO
16	Verzoek om meer duidelijkheid te geven over de overwegingen en afwegingen die ten grondslag liggen aan de keuzes voor de maatregelen in bijlage 1, 2 en 3. Advies om een helder afwegingskader te hanteren, zonder onderscheid te maken in de bijlagen.	De maatregelen zijn op de volgende wijze afgewogen: A) Ruimte creëren in drukke gebieden. B) Doorstromingsknelpunten oplossen (van de doorstromingsknelpuntenkaart). C) Verbinden met de stad. D) Haalbaarheid. E) Kosten. F) Kosten-effectiviteit. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	ZO, O
17	Verzoek tot betrokkenheid van het stadsdeel bij de verdere uitwerking en het prioriteren van de maatregelen.	Over de uitvoering zullen met de stadsdelen nadere afspraken gemaakt worden. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	ZO, W, O, C
18	Verzoek om in het vervolg eerder de wensen op te halen in de gebieden van de stadsdelen. Als u van stadsdelen als verlengd bestuur vraagt het Uitvoeringsprogramma uit te dragen, verdient het de voorkeur niet tegelijkertijd de nota voor te leggen aan de bestuurscommissies en stakeholders.	De lijst met maatregelen is o.a. opgesteld na afstemming met de portefeuillehouders en analyse van de gebiedsagenda's. Komende tijd worden met de stadsdelen afspraken gemaakt hoe we de agenda samen gaan uitvoeren. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	W

## Algemeen en overig

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
19	Ook plekken in West krijgen te maken met stedelijke problematiek. Een blik op uw kaart met de grootste knelpunten op pagina 13 bevestigt dat beeld. In de maatregelen is dat naar onze smaak onvoldoende terug te vinden.	U heeft gelijk dat niet alle knelpunten in het stadsdeel opgelost worden i.h.k.v. de Uitvoeringsagenda. Een deel van de knelpunten zal aangepakt worden in het kader van andere agenda's en plannen, zoals gebiedsagenda's, reguliere Meerjareninvesteringsplannen en herinrichtingen (gekoppeld aan het stedelijk programmeren van beheer en onderhoud en reconstructies), Meerjaren Plan Fiets, Meerjarenplan Verkeerveiligheid. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	W
20	Advies om in de uitvoeringsagenda uitspraken te doen op welke wijze de verdeling van de bevoegdheden tussen college, gemeenteraad en bestuurscommissies vorm krijgt. Daarnaast advies om aandacht te geven aan de financiering.	Over de rolverdeling tijdens de uitvoering zullen met de stadsdelen nadere afspraken gemaakt worden. Bij de uitwerking van de maatregelen zal ook de wijze van financiering worden vormgegeven. <b>Niet overgenomen.</b>	Z
21	Handel naar de afspraak dat de stad de verantwoordelijkheid heeft voor de inrichting van de straten, de bestuurscommissies hebben de verantwoordelijkheid over het nemen van verkeersbesluiten. In de nieuwe bestuurlijke en ambtelijke constellatie moet alles erop gericht zijn elkaars deskundigheid te gebruiken.	Over de rolverdeling in de uitvoering zullen met de stadsdelen nadere afspraken gemaakt worden. Bij de uitwerking van de maatregelen zal ook de wijze van financiering worden vormgegeven. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	C
22	Toegankelijkheid en de mobiliteit van mensen met een fysieke beperking wordt gemist in de uitvoeringsagenda. Uitgangspunt moet zijn dat iedereen welkom is.	Toegankelijkheid voor mensen met een fysieke of visuele beperking vormt een belangrijk uitgangspunt voor de inrichting van de stad. De plannen worden op dit moment op de volgende wijze getoetst op toegankelijkheid: via de stadsergonoom, via de checklist Toegankelijkheid Openbare Ruimte, via de leidraad CVC en via betrokkenheid van belangenorganisaties (o.a. Cliëntenbelang). In de nieuwe versie is toegankelijkheid expliciet benoemd. <b>Overgenomen.</b>	W
23	Er is te weinig aandacht voor handhaving en gedragsbeïnvloeding in de uitvoeringsagenda.	Handhaving vormt een onderdeel van de maatregelen. In het kader van fietsparkeren wordt gewerkt aan een Handboek Handhaving. Gedragsbeïnvloeding zit o.a. verwerkt in maatregelen als verkeersmanagement en crowdmanagement. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B8, A10
24	Betrek gedragsdeskundigen bij het opstellen van de agenda.	Hier is bij het opstellen van de agenda niet expliciet voor gekozen. Gedragsbeïnvloeding zit o.a. verwerkt in maatregelen als verkeersmanagement, crowdmanagement en in handhaving. <b>Niet overgenomen.</b>	A3

# 2.

## Algemeen en overig

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
25	Maak meer onderscheid tussen concrete maatregelen en wensbeelden. De realisatie van de Groene Loper langs de Kostverlorenkade steunen we. Ook steun voor het sluiten van de metroring met een Oost-West verbinding. In het bijzonder vragen we daarbij aandacht voor metrostations Westerpark/Haarlemmerplein en Westerpark/Transformatorweg, belangrijk voor de ontwikkeling van Haven/Stad en voor de bereikbaarheid van het cultuurpark Westerpark.	In de definitieve versie wordt dit onderscheid beter aangegeven. <b>Overgenomen.</b> Bedankt voor uw steun voor de 2 maatregelen. Uw aandachtspunten worden meegenomen in de uitvoering. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	W
26	Het is niet duidelijk welke concrete maatregelen de gemeente gaat nemen om te zorgen voor een robuuste en veilige doorstroming bij calamiteiten.	Bij het uitwerken van de maatregelen wordt ook gekeken naar de gevolgen voor nood- en hulpdiensten. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	A10
27	Ontwikkel toekomstscenario's. Houd rekening met vergrijzing en veranderend koopgedrag.	De agenda zal periodiek geactualiseerd worden o.b.v. de ontwikkelingen in de stad. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A10
28	Groen en rijp staan door elkaar.	In de definitieve versie is het onderscheid tussen verschillende typen maatregelen (zoals pilots en onderzoeken) beter aangegeven. <b>Overgenomen.</b>	B3, B
29	Meer duidelijkheid gewenst in financiën, tijdspad en op welke wijze prioriteiten worden bepaald.	Dit wordt meegenomen bij de uitwerking van de maatregelen. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	B3, B8
30	Stadsdeel Oost betreurt het dat er een voorschot wordt genomen op de discussie over de (her)verdeling van het Parkeerfonds. Oost wil dat er blijvend geïnvesteerd wordt in de mobiliteit en bereikbaarheid. Wij gaan ervan uit dat mensen kunnen blijven rekenen op noodzakelijke investeringen in de straat en dat daar een ordelijke planning voor is mét financiering. De uitvoeringsagenda moet niet ten kosten gaan van het 'gewone' groot onderhoud en de investeringen in de openbare ruimte en fietsvoorzieningen.	Over de herverdeling van het parkeerfonds loopt een apart besluitvormingstraject. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	O



## Algemeen en overig

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
31	Stadsdeel Noord juicht toe dat bestaande parkeerfondsen worden samengevoegd tot een stedelijk fonds als dit betekent dat ook voor achterstallig onderhoud en het duurzaam veilig inrichten van de openbare ruimte financiële middelen worden vrijgemaakt. Noord heeft door beperkte parkeerinkomsten in het verleden dit nooit structureel kunnen oppakken, terwijl andere stadsdelen door flinke parkeerinkomsten veel ruimere financiële middelen hadden om de openbare ruimte op orde te houden.	Over de herverdeling van het parkeerfonds loopt een apart besluitvormingstraject. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	N
32	Wij stellen voor om het UAM inhoudelijk te koppelen aan andere agenda's en het Meerjaren Investerings Programma met als doel het versterken van de uitvoering. Als er grote werken worden uitgevoerd, getuigt het van excellente uitvoering als andere geplande maatregelen in de openbare ruimte tegelijk worden meegenomen. Concreet adviseren wij om flexibiliteit, in tijd en middelen, in te bouwen om maatwerk te kunnen leveren ten aanzien van gepland onderhoud en flankerende maatregelen.	De maatregelen in de Uitvoeringsagenda worden meegenomen in het nieuwe Meerjaren Investerings Programma. Bij de uitvoering wordt altijd gekeken naar de mogelijkheid om werk met werk te maken. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	O
33	In de UAM ontbreken concrete maatregelen en een samenhangend overzicht van alle maatregelen die Amsterdam neemt betreffende vervoer en verkeer. Er wordt geen gebruik gemaakt van actuele feiten en cijfers over vervoersstromen.	Actuele gegevens over het verkeer en vervoer in Amsterdam zijn de basis voor de maatregelen uit de UAM. Vooral de kaart met de belangrijkste doorstromingsknelpunten voor fiets, ov en auto in het Hoofdstuk Doorstroming op de belangrijkste routes is hierbij van belang. Daarnaast gaat het onder andere om het gebruik van de verschillende vervoerswijzen en de ontwikkeling daarin. Bij bepaalde maatregelen zal nader onderzoek gedaan worden naar het huidige gebruik en de effecten van de maatregel. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A10
34	In de Uitvoeringsagenda ligt de focus erg op de binnenstad. Voor een deel is dit natuurlijk terecht, gezien de grote en toenemende drukte en de schaarse ruimte. De koppeling met ruimtelijke ontwikkelingen kan veel duidelijker worden gelegd.	De focus van de uitvoeringsagenda ligt in het centrumgebied waar de grootste knelpunten zijn. Deze overlappen deels de gebieden waar de ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. <b>Overgenomen.</b>	B3

# 2.

## Algemeen en overig

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
35	De gemeente wil meer P+R locaties aan de rand van de stad aanleggen, maar tegelijk ondergronds parkeren in het centrum bevorderen, alsmede de snelheid van het autoverkeer in de stad verhogen. Wat is de beleidsdoelstelling van de gemeente, meer of minder autoverkeer naar het centrum? Is een analyse gemaakt naar het effect van dit tweesporenbeleid op autoverkeer in de stad?	De gemeente wil doorgaand autoverkeer in het centrum weren. Met de garages wordt enerzijds ruimte gecreëerd voor voornamelijk voetgangers en fietsers. Anderzijds moeten de garages ook het zoekverkeer verminderen. De parkeerdruk is nu zo hoog dat er dagelijks 50.000 km wordt afgelegd door bewoners op zoek naar een parkeerplek. De extra parkeerplekken leiden naar verwachting maar tot een zeer beperkte groei van de autokilometers. Door de afname van het zoekverkeer en doorgaande verkeer is de verwachting dat het in totaal tot een afname van het aantal kilometers zal leiden. Bij de uitwerking van deze plannen wordt nader onderzoek gedaan en zal de gemeente de verkeerseffecten per garage in beeld brengen. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A4
36	Er moet voldoende aandacht blijven voor een structurele aanpak op de langere termijn.	De uitvoeringsagenda is geen blauwdruk. De agenda zal periodiek geactualiseerd worden o.b.v. de ontwikkelingen in de stad. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	B8
37	De scope van de agenda is onduidelijk, concrete doelstellingen worden gemist en de realisatiedata.	De focus van de uitvoeringsagenda ligt in het centrumgebied waar de grootste knelpunten zijn met als doel meer ruimte creëren in drukke gebieden, oplossen doorstromingsknelpunten, verbeteren verbindingen met de stad. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B9
38	Bewoners en stadsdeelpartijen zijn te laat in de gelegenheid gesteld om te reageren.	De lijst met maatregelen is o.a. opgesteld na afstemming met de portefeuillehouders en een analyse van de gebiedsagenda's. Tijdens de consultatiefase hebben bewoners en belanghebbenden kunnen reageren op de plannen. De verdere uitwerking van de maatregelen zal gebeuren in overleg met de stadsdelen en belanghebbenden. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	N, B10
39	Advies om milieuzone uit te breiden en aan te scherpen (scooter, auto, bussen en motoren), inclusief beter toezicht en handhaving.	Er wordt voor taxi's, bestelvoertuigen en touringcars uiterlijk in 2018 een milieuzone ingevoerd. We zetten de milieuzone vrachtoertuigen voort en scherpen deze in 2020 aan. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A3, A12, A14
40	Breng de maatschappelijke kosten en baten van de maatregelen in kaart zodat het effect op de leefbaarheid duidelijk is.	Voor bepaalde maatregelen in de uitvoeringsagenda zullen Maatschappelijke Kosten Baten Analyses (MKBA's) opgesteld worden. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	A10

## Keuze voor modaliteiten

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
41	De personenauto lijkt als vervoermiddel de voorkeur te genieten in de uitvoeringsnota. Het bouwen van autoparkeergarages vergt immense investeringen in een vervoerssoort die in de stad merkbaar aan het afnemen is. In de verkeersbewegingen heeft de auto in 2013 in vergelijking met 2008 minder aandeel. De verplaatsingen per fiets en te voet zijn toegenomen.	De Uitvoeringsagenda is voor een groot deel gericht op het creëren van ruimte voor voetgangers en fietsers in de binnenstad en op stadsstraten. Die ruimte wordt deels gecreëerd door het verplaatsen van auto's van straat naar ondergrondse garages. Dit zijn inderdaad forse investeringen, maar die dragen wel bij aan een aantrekkelijke stad met meer ruimte om te lopen en te fietsen. Het grootste deel van de maatregelen zijn ten behoeve van voetgangers en fietsers. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	C
42	Op welke gronden acht de gemeente rechtsongelijkheid aanvaardbaar tussen automobilisten en fietsers? Welke alternatieven heeft de gemeente overwogen en verworpen, en op welke gronden?	We zijn van mening dat hier geen sprake is van rechtsongelijkheid. Fietsers die hun fiets langer dan 6 weken willen parkeren kunnen dat. Over de handhavingsacties worden bewoners geïnformeerd. Ze kunnen de handhavingssticker van de fiets verwijderen, de fiets wordt dan niet verwijderd. De maximale parkeerduur is een middel om fietsen die niet gebruikt worden te verwijderen. We kennen geen bruikbare alternatieven om ongebruikte fietsen, die nog geen wrak zijn, te verwijderen. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A4
43	Heeft de gemeente overwogen autoparkeerplaatsen op te heffen op straat zodat deze kunnen worden gebruikt voor het toenemende aantal fietsen?	Ja, dat zal ook gebeuren. Een deel van de vrijgekomen ruimte zal gebruikt worden voor fietsinfrastructuur of fietsparkeren. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A4
44	De verhoudingen tussen voetganger en fietser zijn nog onduidelijk en daardoor gevaarlijk en chaos veroorzakend. Budget auto en OV enerzijds en fiets en voetgangers anderzijds staan niet in verhouding.	Bij de herinrichting van straten wordt dit meegenomen. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b> De investeringen in maatregelen voor de auto (o.a. parkeren onder de grond) moeten leiden tot meer ruimte voor voetganger en fietser. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B8
45	Er is teveel aandacht voor maatregelen gericht op de auto.	De investeringen in maatregelen voor de auto (o.a. parkeren onder de grond) moeten leiden tot meer ruimte voor voetganger en fietser. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B5, A3
46	We hadden meer maatregelen verwacht die het minder noodzakelijk autoverkeer verantwoord een stap terug laat doen. Alleen dan lukt het om ruimte en budget voor met name het langzaam verkeer vrij te maken.	We hebben in de uitvoeringsagenda verschillende maatregelen opgenomen die moeten leiden tot een beperking van het doorgaande verkeer in het centrum. Daarnaast starten verschillende onderzoeken naar het beperken van doorgaand autoverkeer in het centrum. We verwachten op basis van het lopende kentekenonderzoek nog aanvullende maatregelen te kunnen nemen met hetzelfde doel. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B6

# 2.

## Keuze voor modaliteiten

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
47	<p>Voetgangersbeleid verdient meer uitwerking. Bij de uitwerking krijgen fietsers voorrang, geef daarom meer voorrang aan voetgangers. Vijf suggesties: 1) maak van grote delen van de stad fiets- en scootervrije wandelzones. 2) maak de fietser te gast in de rest van de binnenstad. 3) zorg voor adequate P&amp;R voorzieningen, waar fietsers en scooters aan de rand van de voetgangerszone kunnen parkeren. 4) Geef de voetgangers een vaste plek aan de tafel van de Centrale Verkeerscommissie. 5) neem bij elke herziening van plannen voor de openbare ruimte het CROW-uitgangspunt mee dat een voetpad tenminste 2 vrije meters breed moet zijn.</p>	<p>We zijn het met u eens dat voetgangersbeleid meer uitwerking verdient. De maatregelen in de Uitvoeringsagenda zijn een eerste aanzet om meer ruimte te bieden aan voetgangers. Gelijktijdig werken we aan voetgangersbeleid. Hierbij zullen we uw suggesties meenemen en afwegen. <b>Meenemen bij uitvoering.</b></p>	A10

## Verkeer

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
48	Wij vragen aandacht voor het weren van al het doorgaand verkeer, waarbij wij er bij u op aandringen de nadelige gevolgen hiervan voor de omliggende stadsdelen te voorkomen. Ook dringen wij aan op het minder doorgaand maken van de route Wibautstraat, Weesperstraat, <b>Valkenburgerstraat</b> en IJtunnel. Dit zal de luchtkwaliteit ten goede komen.	<b>We hebben in de Uitvoeringsagenda een nieuwe maatregel opgenomen om de doorstroming op de Valkenburgerstraat en daarmee ook de luchtkwaliteit te verbeteren. De Wibautstraat, Weesperstraat en Valkenburgerstraat zijn belangrijke routes om autoverkeer snel de stad in en uit te laten stromen (zonder dat gebruik gemaakt wordt van kleinere woonstraten). Deze routes zijn daarom onderdeel van het plusnet auto (Mobiliteitsaanpak Amsterdam, gemeenteraad 2013). We zullen daarom het doorgaand verkeer op deze straten niet weren. Niet overgenomen.</b>	C
49	Pleit voor overal 30 km/u, ook op de Wibautas, de Weesperstraat en de <b>Valkenburgerstraat</b> . Er moet een slim onderzoek gedaan worden naar het verkeer in de Weesperstraat.	<b>De Wibautstraat, Weesperstraat en Valkenburgerstraat zijn belangrijke routes om autoverkeer snel de stad in en uit te laten stromen (zonder dat gebruik gemaakt wordt van kleinere woonstraten). Deze routes zijn daarom onderdeel van het plusnet auto (Mobiliteitsaanpak Amsterdam, gemeenteraad 2013). We zullen daarom de snelheid op deze straten niet verlagen. Niet overgenomen.</b>	A7
50	Voorstel om dit jaar een verkeerstelling te doen in de <b>Valkenburgerstraat</b> en de Anne Frankstraat.	<b>Het verbeteren van de doorstroming op de Valkenburgerstraat stond al beknopt in de consultatieversie van de uitvoeringsagenda. Naar aanleiding van de consultatie is dit als aparte maatregel opgenomen. In hoeverre het nodig is om hiervoor nog extra verkeerstellingen te doen zal in de uitvoering bepaald worden. Meenemen bij uitvoering.</b>	A12
51	<b>Valkenburgerstraat</b> : voorstel maximaal 30 km/u snelheid met controle d.m.v. camera's/flitsers; benoem de straat tot innovatiegebied; start met pilots om de luchtkwaliteit te verbeteren. Voorstel vervuילend verkeer ondergronds.	<b>Het verbeteren van de doorstroming op de Valkenburgerstraat stond al beknopt in de consultatieversie van de uitvoeringsagenda. Naar aanleiding van de consultatie is dit als aparte maatregel opgenomen. We bekijken onder meer of we met aanpassingen van de VRI-regelingen (stoplichten) de kans op filevorming en overschrijding van de luchtkwaliteitsnorm kunnen terugdringen. De verdere invulling van de maatregel wordt bepaald in de uitvoering. Meenemen bij uitvoering.</b>	A14

# 2.

## Verkeer

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
52	Voorstel minder (vervuilend) verkeer op de <b>Valkenburgerstraat</b> , alsmede <b>Anne Frankstraat</b> , Foeliestraat en de IJtunnel.	<b>Het verbeteren van de doorstroming op de Valkenburgerstraat stond al beknopt in de consultatieversie van de uitvoeringsagenda. Naar aanleiding van de consultatie is dit als aparte maatregel opgenomen. We bekijken onder meer of we met aanpassingen van de VRI-regelingen (stoplichten) de kans op filevorming en overschrijding van de luchtkwaliteitsnorm kunnen terugdringen. Ook kijken we naar de mogelijkheden om de verkeerscirculatie in dit gebied te verbeteren en naar het functioneren van de ventweg (laden en lossen). De verdere invulling van de maatregel wordt bepaald in de uitvoering. Meenemen bij uitvoering.</b>	A12, A14
53	Er zijn diverse problemen op de Weesperstraat: luchtverontreiniging; geluidsoverlast; verkeersonveiligheid; sociale onveiligheid; het vormt een barrière in de Weesperbuurt.	We monitoren als gemeente de luchtverontreiniging en geluidsoverlast in de stad en toetsen deze aan het gemeentelijke beleid en wettelijke eisen. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A4
54	Voorstel om van de Weesperstraat een cultureel en groen hoogtepunt te maken.	Voorstel past niet binnen de scope van de uitvoeringsagenda. <b>Niet overgenomen.</b>	A13
55	Voorstel om in de agenda aandacht te besteden aan de leefbaarheid voor en gezondheid van bewoners aan drukke verkeersaders zoals de Weesperstraat.	Door het verbeteren van de doorstroming, het selectief verplaatsen van zwaar verkeer naar de rand van de stad en het verminderen van zoekverkeer van auto's, levert de uitvoeringsagenda ook een goede bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en leefbaarheid. Verder wordt bij het uitwerken van de maatregelen ook gekeken naar de gevolgen voor de leefbaarheid. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A13
56	Het Algemeen Bestuur van stadsdeel Centrum stelt voor om het aantal verkeersbewegingen door gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te beperken: te beginnen met 20%.	In de uitvoeringsagenda zijn maatregelen opgenomen om het niet noodzakelijke autoverkeer te beperken in het centrum. Daarnaast wordt (kenteken)onderzoek uitgevoerd naar de verschillende verkeersstromen in het stadshart. Op basis daarvan gaan we (in overleg met het stadsdeel) kijken welke maatregelen nog meer genomen kunnen worden om het doorgaande verkeer te beperken. In deze fase nemen we nog geen doelstelling hiervoor op. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	C
57	In de UAM zijn geen maatregelen opgenomen tegen verkeerslawaaï.	Periodiek zullen dwars over de stad metingen uitgevoerd worden om het verkeerslawaaï te meten. Bij het uitwerken van de maatregelen wordt ook gekeken naar de gevolgen voor geluid. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	A10

## Verkeer

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
58	Een speciale alinea voor de Haarlemmerdijk die "nog" aantrekkelijker moet worden. Op de lange termijn moet de straat "verder autovrij" worden. Mijn vragen: Wat bedoelt de gemeente precies met "verder autovrij": heeft de gemeente een streefcijfer voor een percentuele vermindering, en hoe zal deze vermindering worden bereikt door actief beleid? Waarom wil de gemeente de doorgaande fietsers naar een parallelle route leiden die tevens intensief wordt gebruikt door auto's en dus ongezond, onplezierig en minder veilig is? Waarom meent de gemeente dat het ongewenst is dat de Haarlemmerdijk een van de populairste fietsroutes is?	Hier is nog geen streefcijfer voor. Dit wil de gemeente samen met de buurt bespreken en onderzoeken. Het is niet de bedoeling om doorgaande fietsers te weren, maar om een route te creëren die zo aantrekkelijk is dat fietsers verleid worden om deze route te gebruiken. Het idee is om een rechtstreekse route te creëren van het Westerpark via de Haarlemmer Houttuinen richting Centraal Station. Deze route kan sneller, veiliger en comfortabeler worden dan de route over de Haarlemmerdijk. De Haarlemmerdijk is één van de drukste fietsroutes van de stad. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A4
59	Het gebruik van 'sensing' is nodig om inzicht te krijgen in hoe vervoersstromen echt door de stad lopen. Hier ligt een kans voor samenwerkende kennisinstellingen om dit met de gemeente op te zetten als mobiliteitslab.	Dit wordt opgepakt i.s.m. kennisinstellingen als het Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions. Er komt een vijfjarig onderzoek naar verkeerstheorie voor voetgangers en fietsers. Daarbij zal gebruik gemaakt worden van innovatieve onderzoeksmethodes zoals big-data analyse en virtual en augmented reality. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A10
60	Verzoek om meer toelichting op de uitwerking van een gecombineerd aantal verkeersmaatregelen in de Leidsebuurt.	Op de site van het project Leidseplein kunt u een tekening vinden van de voorgestelde rijrichtingen. <a href="http://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/bouwprojecten/bouwprojecten/leidseplein/project">http://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/bouwprojecten/bouwprojecten/leidseplein/project</a> . Uw verzoek is doorgestuurd naar het project Leidseplein om een nadere toelichting te geven. <b>Ter kennisgeving aangenomen.</b>	A9
61	Bij afstelling van verkeerslichten krijgt OV prioriteit, amper rekening houdend met ander verkeer.	In de uitvoeringagenda zijn maatregelen opgenomen om de verkeerslichten beter af te stellen. Dit betekent ook dat bij verschillende kruisingen de prioritering zal wijzigen, bijvoorbeeld ten gunste van fietsers als het een drukke fietsroute betreft (plusnet fiets). <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B6
62	Voorstel om een integraal verkeerssituatieplan voor buurten te maken.	Bij de uitwerking van de maatregelen zal ook gekeken worden naar de gevolgen voor de verkeersstromen. <b>Niet overgenomen.</b>	A12, A14

# 2.

## Parkeren

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
63	Aanleg parkeerveld na sloop garages Groeneveen, Hofgeest en Haag en Veld: wij zien deze werkzaamheden niet benoemd in de agenda. Wij gaan ervanuit dat deze maatregelen worden betrokken bij de uitvoering van de parkeerplannen. Er is niet voorzien in dekking van de kosten voor herinrichting van het maaiveld na sloop van deze garages.	Deze maatregelen staan los van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Middelen voor maaiveldinrichting gaan via een separaat traject. <b>Niet overgenomen.</b>	ZO
64	Zien graag een visie op bewonersgarages in zuidoost en hun rol in het voorzien in de parkeerbehoefte in het stadsdeel. Wij zijn bereid samen met u deze visie uit te werken.	Voor de wijken buiten de ring zien we de parkeerdruk steeds meer toenemen, ook als gevolg van nieuwe centrumfuncties. Hiervoor zal de stad een nieuw kader opstellen. Niet overgenomen.	ZO
65	De Nieuwe Kern - Gebiedsvisie Amstel Arena: gaan ervanuit dat net als bij de Gebiedsvisie IJ oevers deze gebiedsvisie zal gaan over het verbeteren van verbindingen en bereikbaarheid en parkeercapaciteit als belangrijkste conditie voor het ontwikkelen van kwalitatief hoogwaardige woonmilieus en dat de gevolgen van de Nieuwe Kern voorgrond hebben.	In het kader van de verkenning Nieuwe Kern wordt onderzocht hoe het gebied bereikbaar blijft tijdens evenementen. Onderzocht wordt hoe de parkeerplaatsen die verdwijnen gecompenseerd kunnen worden. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	ZO
66	Verzoek onderzoek naar mogelijkheden voor de 'Willibrordusgarage' en de 'Ceinturbaangarage'.	Deze is opgenomen in de UAM, als garagezoekgebied Archiefterrein/Wilibrordusstraat. Beide namen lijken één en dezelfde locatie te bedoelen. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	Z
67	Advies om voor iedere 2 gerealiseerde parkeerplaatsen in nieuwe garages, maximaal 1 parkeerplaats op maaiveld op te heffen.	De precieze verdeling per garage is maatwerk. <b>Niet overgenomen.</b>	Z
68	Het is onwenselijk dat vanuit het centrum een afwenteling van de verkeersdruk en parkeerdruk gaat plaatsvinden op het wegennet en de parkeerdruk in Zuid toeneemt.	De maatregelen op het gebied van parkeren hebben als doel niet alleen de openbare ruimte te verbeteren, maar ook de parkeerproblematiek te verminderen. Verplaatsing van parkeerdruk naar andere gebieden is niet voor de hand liggend. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	Z
69	Bij de zoektocht naar compensatie van parkeerplaatsen brengen we ook de mogelijkheid om een parkeergarage onder het Surinameplein te realiseren onder de aandacht.	De kosten staan niet in verhouding tot de maatschappelijke baten (zie ook de beantwoording over maatschappelijk rendement). Er is geen serieuze parkeerproblematiek in de omgeving. Daarnaast zijn de kansen voor de openbare ruimte lager gewaardeerd, dus minder 'baten', dan bij de garages die zijn opgenomen in de UAM. Als P+R zijn de kosten voor een (gebouwde) voorziening te hoog. In het beleidskader P+R is opgenomen dat het maatschappelijk effect en de kosten voor de gebruiker jaarlijkse kosten per parkeerplaats van 1.000 euro rechtvaardigen. Bij het Surinameplein ligt dit tussen de 4.000 en 6.000 euro per plek. <b>Niet overgenomen.</b>	W



## Parkeren

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
70	De scopewijziging die wordt gesuggereerd met betrekking tot de Singelgrachtgarage wordt niet gesteund door stadsdeel West. Er zijn afspraken gemaakt met het college bij het Parkeerplan-convenant, er liggen heldere uitspraken en een motie van de stadsdeelraad over een opheffingsnorm van 1 op 1 en er zijn afspraken met bewoners gemaakt.	Het college gaat hierover in gesprek met stadsdeel West en Centrum. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	W
71	Er worden parkeergarages geopperd op locaties die eerder zijn afgefallen om zinvolle redenen. Tegelijkertijd blijven projecten onbenoemd die veel eenvoudiger te realiseren zijn, zoals de GAK-garage. De gebruikte figuren en grafieken in hoofdstuk 3 zijn onvoldoende toegelicht en uitgewerkt. Aangezien er niet direct geld is voor acht nieuwe parkeergarages, adviseren we te focussen op de projecten waar de stadsdelen al grote stappen hebben gemaakt en daar de middelen voor te reserveren, zoals de Singelgrachtgarage.	De reden en omstandigheden waarom die locaties destijds zijn afgefallen kunnen ondertussen veranderd zijn, daarom nemen we de eerdere plannen wel mee in de overweging maar ook om te onderzoeken of de locatie nu wellicht toch geschikt kan zijn. De figuren in de UAM geven globaal de zoekgebieden weer, het gaat juist om drukke gebieden waar we meer openbare ruimte willen creëren en daarvoor alternatieve parkeerruimte willen vinden in de buurt. De GAK garage daarentegen levert geen directe bijdrage aan de doelstellingen van de UAM en is daarom niet meegenomen. Waar juist wel mee wordt doorgegaan zijn de garages Singelgracht, Rokin, Vijzelgracht en Boerenwetering, zoals ook opgenomen in de UAM. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	W
72	Door uitbreiding P+R zal de parkeerdruk in Nieuw-West toenemen. Wij gaan er vanuit dat u maatregelen ondersteunt om deze negatieve gevolgen te minimaliseren en naar de toekomst toe te voorkomen. Advies om te kijken naar de mogelijkheden van Park & Bike.	P+R moet juist leiden tot minder parkeerdruk in de gebieden met niet-officiële P+R's. P+B wordt al onderzocht. De belangrijkste voorwaarde daarvoor is dat de centrumcheck niet alleen via het ov-bewijs gaat. Aan een alternatieve vorm van centrumcheck wordt gewerkt. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	NW
73	De zoeklocaties voor autoparkeergarages Geldersekeade, Nieuwezijds Voorburgwal en de Haarlemmerstraat bevreemden ons. Liever zien wij het volop benutten van de nu aanwezige garages voor vergunninghouders, waarbij goed bruikbare openbare ruimte wordt toegevoegd door de vrijgekomen openbare ruimte ook in te richten als openbare ruimte en niet als extra parkeergelegenheid.	We gaan door op de richting van het Parkeerplan. In dit Parkeerplan wordt gebruik gemaakt van bestaande parkeercapaciteit in de stad. Het Parkeerplan streeft daarnaast naar drie doelen: 1) Betere openbare ruimte, 2) verlagen van de parkeerdruk en 3) verkorten wachtlijsten. Bij de bouw van nieuwe garages wordt aan deze doelen vastgehouden, zij het dat per gebied maatwerk mogelijk is. Voor elke garage wordt nog een kosten-batenanalyse uitgevoerd, waarbij ook gekeken wordt naar eventuele alternatieven in bestaande garages. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	C
74	De Marnixgarage, de Vijzelgrachtgarage en mogelijk de Bellevuegarage is een goede aanvulling.	Bedankt voor de steun. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	C

# 2.

## Parkeren

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
75	Met de inzet op zoveel parkeergarages loopt de binnenstad het gevaar weer een aantrekkelijke autobestemming te worden. Wij willen daarvoor waarschuwen.	<p>De voorgestelde garages zijn voornamelijk kleinschalig en in de buurt van schaarse parkeergelegenheid. Uit indicatieve berekeningen blijkt dat de bouw van deze extra parkeerplaatsen nauwelijks leidt tot extra autoverkeer in de stad. Het netto effect, in combinatie met extra vergunningen, laat zelfs een kleine daling van het autoverkeer zien. De verlaging van de parkeerdruk leidt ertoe dat het aantal zoekkilometers in de stad minder wordt (momenteel ca. 50.000 zoekkilometers per dag). Daarnaast gebruiken vergunninghouders hun auto relatief weinig (gemiddeld ca. 1,3 ritten per dag) en zal er veel vaker buiten de wijk in garages in de buurt van ontsluitingswegen worden geparkeerd.</p> <p>In de uitvoeringsagenda is een aantal andere maatregelen opgenomen die zich direct richten op rijdend verkeer (en niet op geparkeerde auto's) die een flink reducerend effect hebben op autoverkeer in de stad. Denk hierbij aan maatregelen om doorgaand verkeer door de binnenstad te verminderen (o.a. Nieuwezijds Voorburgwal, Muntplein, Amstel, etc.). <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b></p>	C
76	In de uitvoeringsagenda zijn de kleuren bij de parkeergarages niet goed weergegeven. De Vijzelgrachtgarage staat als blauw aangegeven. Dit zou betekenen dat de garage voor uitbreiding van het aantal vergunninghouders bedoeld zou zijn. In onze optiek kan hier geen sprake van zijn en ontbreekt de aanleiding daartoe. De garage is altijd bedoeld geweest voor verbetering van de openbare ruimte.	In het kader van de bouw van de Noord/Zuidlijn is langs de route van de Rode Loper in het verleden een flink aantal parkeerplaatsen opgeheven. Dit heeft geleid tot een hogere parkeerdruk langs de route van de Rode Loper. Om deze parkeerdruk weer naar acceptabel niveau te krijgen worden de geplande garages in de stations Rokin (290 plekken) en Vijzelgracht (270 plekken) ingezet. Ook wordt er in de omgeving van de Vijzelstraat en -gracht gezocht naar mogelijkheden voor dubbelgebruik van bestaande inpandige parkeerplekken om zo de verplaatsing van parkeerplekken van straat naar garage mogelijk te maken. <b>Overgenomen.</b>	C
77	Wij vinden dat bij gerealiseerde en te realiseren autoparkeergarages voorzien moet worden in (deel-) fietsparkeerplaatsen in het kader van de ketenmobiliteit en in brom- en snorfietsparkeerplaatsen om ruimte op straat te winnen.	De bouw van parkeergarages is onder andere bedoeld voor het creëren van ruimte op straat. Deze ruimte kan onder andere gebruikt worden voor fietsparkeren. Dit is een goedkopere oplossing dan het gebruiken van dure ondergrondse ruimte voor fietsen. Bovendien leert de ervaring dat de fietser graag dichtbij de bestemming parkeert. Het niet voorzien in deze behoefte betekent dat er veel handhaving nodig is. <b>Niet overgenomen.</b>	C

## Parkeren

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
78	Zien graag dat de bestaande parkeergarages met de routes daar naar toe vanaf de A10 duidelijk zijn aangegeven.	Momenteel is de verwijzing als volgt: statisch vanaf de ring A10 richting Centrum. Vanaf S100 een P-route die naar delen van het centrum verwijst, op de s100 centrumring wordt verwezen naar individuele garages en naar de Cityring waar vervolgens ook individuele garages zijn. Aanstaaende grootschalige vervangingen en de bouw van nieuwe garages lijken kansen te bieden tevens te kijken naar een slimmere manier van verwijzen. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	C
79	Op 16 december 2014 is een motie aangenomen over buurtparkeren. Deze aangenomen motie betreft de pilot buurtparkeren Groenburgwal en omgeving. Wij hechten eraan de motie voortvarend uit te voeren.	In het vierde kwartaal van 2015 presenteren we verschillende varianten voor het parkeren op basis van het advies 'buurtparkeren' van stadsdeel Centrum. Het doel hiervan is het verminderen van overlast van zoekverkeer en het verbeteren van de parkeermogelijkheden van bewoners, ondernemers en hun bezoek. Buurtparkeren is een initiatief van buurtbewoners en komt overeen met een vorm van vergunninghoudersparkeren. De tekst is hierop aangepast. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	C
80	Blijf inzetten om waar mogelijk extra parkeergelegenheid voor bezoekers en vergunninghouders te realiseren in bestaande parkeervoorzieningen, zodat daarmee een gedeelte van de broodnodige extra openbare ruimte sneller gerealiseerd kan worden dan de termijn die nodig is om parkeergarages te realiseren.	Het Parkeerplan blijft onverkort van kracht. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	C
81	Dringen er op aan om het democratisch proces geen geweld aan te doen, en de door besluitvorming in de deelraad en door de bevolking van Amsterdam-West in een referendum vastgelegde beslissingen te respecteren. Dit betekent volledige compensatie in de openbare ruimte van de in Singelgrachtgarage te realiseren parkeerplaatsen.	Het college gaat hierover in gesprek met stadsdeel West en Centrum. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	C
82	Maak in gebieden met een hoge parkeerbezettingspercentage een gebied waar alleen mensen met een ontheffing en vergunninghouders mogen parkeren.	We bereiden op basis van advies stadsdeel Centrum een pilot voor in een beperkt gebied. In het vierde kwartaal van 2015 presenteren we verschillende varianten voor het parkeren. Het doel hiervan is het verminderen van overlast van zoekverkeer en het verbeteren van de parkeermogelijkheden van bewoners, ondernemers en hun bezoek. Buurtparkeren is een initiatief van buurtbewoners en komt overeen met een vorm van vergunninghoudersparkeren. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B1

# 2.

## Parkeren

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
83	Welke prikkel krijgen vergunninghouders om aan de rand van de stad te parkeren?	Binnenkort start een experiment met langparkeren. Vergunninghouders in centrum die aan de rand van de stad gaan parkeren, kunnen (afhankelijk van de tijd dat ze daar parkeren) tot maximaal de helft van hun vergunningkosten terugverdienen. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B1
84	Doordat de bewonersvergunningen 24/7 het hele jaar geldig zijn, hebben bewoners geen prikkel om de auto ergens anders te parkeren. De prijs van de parkeervergunning kan gekoppeld worden aan de tijd dat men gebruik wenst te maken van het parkeerrecht.	Een zeer interessante gedachte. We nemen dit mee in het onderdeel 'slimmer parkeren'. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	B1
85	Laat ook vergunninghouders zich aan en afmelden met kenteken, zodat inzichtelijk is wie er parkeert en waar er vrije parkeerplaatsen zijn.	Een zeer interessante gedachte. We nemen dit mee in het onderdeel 'slimmer parkeren'. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	B1
86	Houd met de bouw van nieuwe parkeergarages rekening met de al bestaande parkeergarages.	Expliciet onderdeel van de bouw van nieuwe garages is dat gekeken wordt naar al bestaande capaciteit in het gebied. De tekst is hierop aangepast. <b>Overgenomen.</b>	B1
87	Exploitatie van parkeerlocaties moet bij de gemeente blijven, maar commercieel parkeerbeheer kan beter uitbesteed worden. De marktpartij wordt dan beloond voor de optimalisatie van de bezetting en/of reductie van het zoekverkeer.	De gemeente onderzoekt momenteel de wijze waarop gemeentelijke parkeergarages het beste geëxploiteerd kunnen worden. Het uitbesteden van operationeel beheer aan 1 of meer marktpartijen is een van de opties. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B1
88	Gebruik alleen het woord 'centrum' bij de afslagen die leiden naar de aangegeven corridors/de parkeerroute. Geef op de A10 aan wat de reistijd is naar het centrum.	Op de hoofdrijbanen van de A10 wordt 'centrum' verwezen via de autocorridors. Hiermee benadrukken we onze voorkeursroutes en houden we rekening met de herkomst van de automobilist. Daarnaast wordt 'in' de belangrijkste afritten van de A10 'centrum' aangegeven om de automobilist richting mee te geven. Op de rijksweg A10 wordt de automobilist al zeer veel informatie aangeboden. Rijkswaterstaat heeft gesteld op de A10 niet nog meer (reistijd) informatie aan te gaan bieden. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B1
89	Voorkom files door de beschikbaarheid van parkeerplaatsen al op de belangrijkste invalswegen te vermelden, bijvoorbeeld reeds voor of direct na de IJ-tunnel.	Het is de vraag of files voorkomen kunnen worden door vermelding van de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Op alle trajecten die aanlanden op de S100 wordt, indien van toepassing, informatie doorgegeven van grote, openbare parkeergarages. Bovendien streven we naar de beschikbaarheid van open data van de bezetting van parkeergarages. Specifiek voor de P+R-locaties wordt op de A10 aangegeven of de parkeervoorziening 'vol', 'vrij' of 'gesloten' is. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B1

## Parkeren

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
90	Advies toevoegen corridor en parkeerroute: route na afslag S103 – Willemsbrug – Haarlemmerplein – Haarlemmer Houttuinen – Nieuwe Westerdokstraat – Prins Hendrikkade.	De autocorridor en parkeerroute loopt op dit moment via de s102. Er zijn in Amsterdam slechts vijf autocorridors, dus een corridor toevoegen direct naast een bestaande corridor ligt niet voor de hand. De s103 is geen gelijkwaardige vervanging voor de s102, omdat je bij de s103 niet in alle richtingen de A10 af kan rijden. <b>Niet overgenomen.</b>	B1
91	Voorstel parkeerlus Prins Hendrikkade – Martelaarsgracht – Spuistraat – Raadhuisstraat – Nieuwezijds Voorburgwal – Martelaarsgracht – Prins Hendrikkade.	De huidige parkeerlus loopt via Prins Hendrikkade, Martelaarsgracht, Spui, Munt, Rokin en Damrak weer naar de Prins Hendrikkade. Als de parkeerlus de voorgestelde route zou volgen, kunnen niet alle op het verwijssysteem aangesloten parkeergarages, zoals de Bijenkorfgarage en de in aanbouw zijnde Rokingarage, verwezen worden. <b>Niet overgenomen.</b>	B1
92	Autodelen wordt gemist in de UAM. Voer een stadsbrede parkeervergunning voor deelauto's in. Maak parkeerplaatsen voor deelauto's aantrekkelijk.	Dit is al staand beleid voor elektrische deelauto's (Car2Go). De gemeente ontwikkelt daarnaast een nieuw autodeelbeleid, vanwege de ontwikkelingen in de techniek en op de markt. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B2
93	Wat is de prognose van het effect van autodelen?	Dit wordt bekeken in het nieuw op te stellen autodeelbeleid. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B11
94	Extra parkeerplekken trekken extra autoverkeer aan.	Uit indicatieve berekeningen blijkt dat de bouw van deze extra parkeerplaatsen nauwelijks leidt tot extra autoverkeer in de stad. Het netto effect, in combinatie met extra vergunningen, laat zelfs een kleine daling van het autoverkeer zien. De verlaging van de parkeerdruk leidt ertoe dat het aantal zoekkilometers in de stad minder wordt (momenteel ca. 50.000 zoekkilometers per dag). Daarnaast gebruiken vergunninghouders hun auto relatief weinig (gemiddeld ca. 1,3 ritten per dag) en zal er veel vaker buiten de wijk in garages in de buurt van ontsluitingswegen worden geparkeerd.  In de uitvoeringsagenda is een aantal andere maatregelen opgenomen die zich direct richten op rijdend verkeer (en niet op geparkeerde auto's) die een flink reducerend effect hebben op autoverkeer in de stad. Denk hierbij aan maatregelen om doorgaand verkeer door de binnenstad te verminderen (o.a. Nieuwezijds Voorburgwal, Muntplein, Amstel, etc.). <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B6, B11, A3

# 2.

## Parkeren

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
95	Niet noodzakelijk autoverkeer, zoals van toeristen en bezoekers kan nog meer worden tegengegaan. Enerzijds door P&R (en Park&Bike) meer te promoten, maar ook door parkeren en rijden in de stad door campagnes en prijsbeleid te ontmoedigen. Terugdringen van autoverkeer in de stad is onontkoombaar om meer veiligheid en ruimte te maken voor langzaam verkeer en om de bereikbaarheid van echt noodzakelijk autoverkeer te kunnen waarborgen. Daarom bepleiten we om een functioneel onderscheid in het autoverkeer te maken.	Het betaald parkeren in de stad is een stevig sturingsinstrument. P+R-faciliteiten aan de rand zorgen voor een goed alternatief. Dit is staand beleid. We gaan onderzoek doen naar het type verkeer dat door het stadshart rijdt. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B6
96	De haalbaarheid van de nieuwe parkeergarages en een business case worden gemist.	Per garage wordt dit bekeken. De tekst is hierop aangepast. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	B8, B9
97	Creëer 2 P+R locaties beschikbaar zijn die 24/7 met OV bereikt kunnen worden.	Andere vervoersmogelijkheden faciliteren tussen P+R en centrum kunnen een oplossing zijn, zoals Park&Bike. <b>Niet overgenomen.</b>	B8, B9
98	Advies om dubbeltjestarief in te voeren in die winkelgebieden die het moeten hebben van aanrijd- en kort parkeerverkeer.	Een kader hiervoor wordt ontwikkeld. Hierin is nadrukkelijk aandacht voor de eventuele positieve effecten, maar ook de negatieve effecten van een dergelijke maatregel. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B9
99	Waarom overweegt de gemeente niet een beleid van een natuurlijk verloop van vrijkomende plekken op het maaiveld?	Er lijkt in het algemeen geen sprake van een natuurlijk verloop van vrijkomende plekken in de stad. <b>Niet overgenomen.</b>	B11
100	12 nieuwe parkeergarages dragen niet bij aan een betere luchtkwaliteit.	Dit zal per garage goed worden bekeken. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	B11
101	In de tekst wordt wel de Vijzelgrachtgarage genoemd, maar komt niet voor in de lijst van 49 projecten. Waarom niet?	Deze is opgenomen in maatregel 22 (de rode loper als magneet voor winkelend publiek). <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B11
102	Zijn er op de nieuwe garages exploitatieverliezen te verwachten? En wordt dit ten laste gebracht van de algemene middelen?	Dit is afhankelijk van de doelgroepen die in de garage mogen parkeren en de mitigerende maatregelen. Per garage zal de financiering door de raad moeten worden vastgesteld. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	B11

## Parkeren

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
103	Wat zijn de resultaten van de drie jaar durende pilot Ringparkeren in West? Hoe denkt u betere resultaten te scoren dan deze pilot? Zijn er nadere details en prognoses beschikbaar?	De resultaten van de pilot waren lager dan aanvankelijk verwacht. Door ook wachtlijsters de ruimte te geven gebruik te maken van ringparkeren, werd het iets succesvoller. Het ringparkeren wordt afgebouwd, waarbij de plekken vrijkomen voor langparkeren voor vergunninghouders uit centrum. Op basis van enquêtes is bekeken wat de animo voor langparkeren was; hieruit bleek dat ongeveer 18% van de vergunninghouders geïnteresseerd is. Gezien de grote aantallen vergunningen is dit veelbelovend. Bovendien is het een beloningsstelsel, dat niet vereist dat de vergunning moet worden ingeleverd (dit was bij ringparkeren wel het geval). Al met al lijkt er voldoende animo voor een pilot. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B11
104	Maatschappelijk rendement: Waarom wordt er een financieel onderzoek uitgevoerd inzake de Singelgrachtgarage als het om maatschappelijk rendement gaat? Hoe wordt het maatschappelijk rendement bepaald? In hoeverre is de afnemende bereidheid om in ondergrondse parkeergarages te parkeren meegenomen in de toekomstprognose?	De (zoeklocaties voor) garages in de UAM zijn geselecteerd op basis van maatschappelijk rendement. Hierbij is gekeken naar: 1. Nabijheid en omvang van parkeerproblematiek; 2. Kansen in de openbare ruimte, de waarde neemt toe naarmate: a. De grondwaarde in het gebied hoog is b. De alternatieve waarde van grondgebruik groot is (veel schaarste, veel gebruikers) c. De transformatie spin-off heeft en bijdraagt aan de grondwaarde in omgeving, denk aan de 9 straatjes (grote aantrekkingskracht op bezoekers/toeristen, veel gebruikers) d. De parkeerplaatsen geconcentreerder worden opgeheven <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B11
105	Is de gemeente voornemens om bewoners te informeren wanneer en precies waar parkeerplekken worden opgeheven?	Informeren (en betrekken) van bewoners is zeker onderdeel van dit proces. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	B11
106	Waar worden in de Frederik Hendrikbuurt plekken opgeheven?	Dat moet in overleg met stadsdeel West nog nader worden bepaald. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	B11

# 2.

## Parkeren

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
107	Waarom wordt niet overwogen om bij het Amsterdam Food Center een parkeergarage aan te leggen?	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Er is in de directe omgeving geen sprake van serieuze parkeerproblematiek. De parkeerproblematiek rechtvaardigt een garage van hoogstens 90 plekken.</li><li>2. De kansen in de openbare ruimte in de omgeving van het foodcenter worden op basis van de criteria parkeerproblematiek, grondwaarde, alternatieve waarde van de grond en mogelijkheid tot opheffen parkeerplaatsen lager gewaardeerd dan de 8 in de uitvoeringsagenda geselecteerde garages en een aantal andere onderzochte en afgevalen opties. Er is onvoldoende sprake van schaarste in de openbare ruimte en de spin-off van investeringen (onder andere als gevolg van Amsterdamse bezoekers en toerisme) wordt kleiner geraamd dan bij de garages uit de uitvoeringsagenda. De te maken kosten staan als gevolg daarvan in geen verhouding tot de maatschappelijke baten die in de openbare ruimte gecreëerd kunnen worden. <b>Niet overgenomen.</b></li></ol>	B11
108	Wanneer ontvangen de bewoners langs de Singelgracht de nota van beantwoording op de zienswijze Ontwerp Bestemmingsplan?	Het proces van de Singelgrachtgarage moet in het licht van de plannen UAM nog eens goed bekeken worden. Verwacht wordt dat in het najaar de nota van beantwoording openbaar wordt. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	B11
109	Pleit tegen de Singelgrachtgarage. De toeristendrukke op het Frederik Hendrikplantsoen en de Nassaukade is de laatste jaren enorm toegenomen. Om nu ook nog de bomen en het stukje groen dat we hier hebben op te offeren aan de toerist gaat ons veel te ver.	Omdat de bestemmingsplanprocedure voor de Singelgrachtgarage tijdelijk is stilgelegd is de Nota van Beantwoording, waarin antwoord wordt gegeven op de verschillende zienswijzen nog niet ter besluitvorming is voorgelegd. De indieners van een zienswijze zijn hierover per brief geïnformeerd. Op 14 april 2015 is de Uitvoeringsagenda Mobiliteit ter consultatie vrijgegeven. Hierin is beleidsmatig de komst van de Singelgrachtgarage bekrachtigd als één van de maatregelen om de doelen uit de Uitvoeringsagenda te behalen. In het najaar van 2015 zal op basis hiervan bestuurlijke besluitvorming plaatsvinden over de ontwikkeling van de Singelgrachtgarage. Dit heeft o.a. betrekking op de dekking van de benodigde investeringen. Ook wordt dan bekend gemaakt wat de nieuwe planning is en zal de Nota van Beantwoording met de inhoudelijke beantwoording van de zienswijzen ter besluitvorming worden voorgelegd. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A16



## Parkeren

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
110	Pleit tegen de Singelgrachtgarage. Er wordt een lijst van 17 bezwaarpunten genoemd, o.a.: netto komen er geen parkeerplekken bij, kosten per parkeerplek komen nu al op zo'n €0.000 per individuele auto, er is toegezegd dat de parkeerkosten in Westerpark niet omhoog zouden gaan, het effect op het grondwaterpeil en eventuele verzakkingen is niet goed onderzocht, er is geen parkeerproblematiek in Westerpark. Doet een klemmend beroep op de gemeente Amsterdam om goed naar de bezwaren van bewoners te luisteren.	Omdat de bestemmingsplanprocedure voor de Singelgrachtgarage tijdelijk is stilgelegd is de Nota van Beantwoording, waarin antwoord wordt gegeven op de verschillende zienswijzen nog niet ter besluitvorming is voorgelegd. De indieners van een zienswijze zijn hierover per brief geïnformeerd. Op 14 april 2015 is de Uitvoeringsagenda Mobiliteit ter consultatie vrijgegeven. Hierin is beleidsmatig de komst van de Singelgrachtgarage bekrachtigd als één van de maatregelen om de doelen uit de Uitvoeringsagenda te behalen. In het najaar van 2015 zal op basis hiervan bestuurlijke besluitvorming plaatsvinden over de ontwikkeling van de Singelgrachtgarage. Dit heeft o.a. betrekking op de dekking van de benodigde investeringen. Ook wordt dan bekend gemaakt wat de nieuwe planning is en zal de Nota van Beantwoording met de inhoudelijke beantwoording van de zienswijzen ter besluitvorming worden voorgelegd. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A18
111	Pleit tegen de Singelgrachtgarage: er wordt een financieel verlies verwacht. Bijna alle parkeerplekken in de Westerstraat en Lindengracht worden verwijderd en verplaatst naar de Singelgrachtgarage. Daarnaast verdwijnen de parkeerplekken op de Nassaukade op de hoek van de Singelgracht zodra de bouw van de Singelgrachtgarage start om ruimte te maken voor een wandelpromenade. In de UAM wordt niet aangegeven waar vergunninghouders hun auto kunnen parkeren gedurende de 3 jaar durende bouw. Waarom worden er 184 van de 800 plekken gereserveerd voor bezoekers? Dit trekt nog meer verkeer naar de binnenstad. Heroverweeg de bouw van parkeerfaciliteiten bij de A10.	Omdat de bestemmingsplanprocedure voor de Singelgrachtgarage tijdelijk is stilgelegd is de Nota van Beantwoording, waarin antwoord wordt gegeven op de verschillende zienswijzen nog niet ter besluitvorming is voorgelegd. De indieners van een zienswijze zijn hierover per brief geïnformeerd. Op 14 april 2015 is de Uitvoeringsagenda Mobiliteit ter consultatie vrijgegeven. Hierin is beleidsmatig de komst van de Singelgrachtgarage bekrachtigd als één van de maatregelen om de doelen uit de Uitvoeringsagenda te behalen. In het najaar van 2015 zal op basis hiervan bestuurlijke besluitvorming plaatsvinden over de ontwikkeling van de Singelgrachtgarage. Dit heeft o.a. betrekking op de dekking van de benodigde investeringen. Ook wordt dan bekend gemaakt wat de nieuwe planning is en zal de Nota van Beantwoording met de inhoudelijke beantwoording van de zienswijzen ter besluitvorming worden voorgelegd. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A19, A20

# 2.

## Parkeren

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
112	Pleit tegen de Singelgrachtgarage: veel bewoners in de stadsdelen Westerpark en Centrum zijn tegen. Het is een gevaarlijk bouwproject met het oog op mogelijke lekkages en verzakkingen; het is een zeer duur project; alleen de mening van de bewoners van het stadsdeel Westerpark is gepeild in een referendum maar aan de bewoners van het stadsdeel centrum is niets gevraagd via een referendum; Singelgracht is een beschermd gebied door Unesco; de in- en uitgangen van de garage liggen slechts enkele meters van een lagere school; onduidelijk waarom er nog veel onduidelijkheid is over geld, risico's en de impact op bewoners.	De bestemmingsplanprocedure voor de Singelgrachtgarage is tijdelijk stilgelegd tot duidelijk is wat de consequenties zijn van het onderzoek dat op dit moment wordt uitgevoerd. Dit betekent dat de Nota van Beantwoording, waarin antwoord wordt gegeven op de verschillende zienswijzen nog niet ter besluitvorming is voorgelegd. De indieners van een zienswijze zijn hierover per brief geïnformeerd. Op 14 april 2015 is de Uitvoeringsagenda Mobiliteit ter consultatie vrijgegeven. Hierin is beleidsmatig de komst van de Singelgrachtgarage bekrachtigd als één van de maatregelen om de doelen uit de Uitvoeringsagenda te behalen. In het najaar van 2015 zal op basis hiervan bestuurlijke besluitvorming plaatsvinden over de ontwikkeling van de Singelgrachtgarage. Dit heeft o.a. betrekking op de dekking van de benodigde investeringen. Ook wordt dan bekend gemaakt wat de nieuwe planning is en zal de Nota van Beantwoording met de inhoudelijke beantwoording van de zienswijzen ter besluitvorming worden voorgelegd. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A21
113	Pleit tegen de Singelgrachtgarage: wanneer wordt de nota van beantwoording die 14 maanden geleden is ingediend beantwoord? Het ontwerp bestemmingsplan is incompleet en de bewoners worden slecht geïnformeerd. Een alternatief is bijv. Amsterdam Food Center. Er moet een einde aan worden gemaakt dat parkeergebouwen lijden tot miljoenen verlies per jaar, daar komt geen eind aan. Het voortdurend aanvullen van begrotingstekorten uit algemene middelen kan niet een structurele oplossing worden genoemd. Parkeergarages trekken meer autoverkeer aan naar de binnenstad.	Omdat de bestemmingsplanprocedure voor de Singelgrachtgarage tijdelijk is stilgelegd is de Nota van Beantwoording, waarin antwoord wordt gegeven op de verschillende zienswijzen nog niet ter besluitvorming is voorgelegd. De indieners van een zienswijze zijn hierover per brief geïnformeerd. Op 14 april 2015 is de Uitvoeringsagenda Mobiliteit ter consultatie vrijgegeven. Hierin is beleidsmatig de komst van de Singelgrachtgarage bekrachtigd als één van de maatregelen om de doelen uit de Uitvoeringsagenda te behalen. In het najaar van 2015 zal op basis hiervan bestuurlijke besluitvorming plaatsvinden over de ontwikkeling van de Singelgrachtgarage. Dit heeft o.a. betrekking op de dekking van de benodigde investeringen. Ook wordt dan bekend gemaakt wat de nieuwe planning is en zal de Nota van Beantwoording met de inhoudelijke beantwoording van de zienswijzen ter besluitvorming worden voorgelegd. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A22
114	Singelgrachtgarage is geen goed plan. Dit leidt tot minder klanten en bezoekers van ondernemers. Parkeergarage leidt tot doodse straten.	<b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A15
115	Advies om de parkeergelden te verhogen, met name voor bezoekers.	De huidige parkeertarieven lijken vooralsnog effectief, maar er wordt constant gekeken of dit nog steeds zo is. <b>Niet overgenomen.</b>	A3

## Parkeren

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
116	Voor buurtbewoners moet er buurtparkeren komen.	In het vierde kwartaal van 2015 presenteren we verschillende varianten voor het parkeren op basis van het advies 'buurtparkeren' van stadsdeel Centrum. Het doel hiervan is het verminderen van overlast van zoekverkeer en het verbeteren van de parkeermogelijkheden van bewoners, ondernemers en hun bezoek. Buurtparkeren is een initiatief van buurtbewoners en komt overeen met een vorm van vergunninghoudersparkeren. De tekst is hierop aangepast. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A7
117	Parkeerplaatsen op straat zullen worden opgeheven en worden gecompenseerd in parkeergarages. Deze passages zijn bijzonder informatiearm, en dat doet het ergste vrezen. Mijn vragen: Welk doel heeft de gemeente met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen in de stad? Kan de gemeente garanderen dat hier slechts sprake is van 1:1 compensatie, of zullen deze constructies leiden tot een netto uitbreiding van parkeerplaatsen? Kan de gemeente bijvoorbeeld specificeren waar de 600+500 ondergrondse/inpandige parkeerplaatsen rondom de Hobbemakade zullen worden opgeheven op het maaiveld?	In totaal staan er in de agenda voorstellen voor 12 garages, waarvan 4 in aanbouw of in vergevorderd stadium van besluitvorming. Het gaat om ca. 4100 plekken, waarvan er op basis van de lokale behoefte ca. 2100 worden ingezet voor een mooiere openbare ruimte en ca. 2000 om de parkeerproblemen te verminderen. De parkeergarage Boerenwetering zal 600 parkeerplaatsen tellen. Hiervan worden in de openbare ruimte ca. 300 parkeerplaatsen opgeheven. Het overgrote deel hiervan zal in de direct aangrenzende buurt (de Frans Halsbuurt) worden opgeheven. Voor deze buurt wordt een stedenbouwkundig plan gemaakt. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A4
118	Heeft de gemeente als streven dat bewoners in Amsterdam voor hun deur kunnen parkeren? Zo nee, wat is dan de ambitie van de gemeente?	Nee. Zeker in het centrumgebied is dit niet altijd mogelijk. De ambitie die de gemeente heeft, is in het parkeerplan uit 2012 omschreven. De ambitie is om: <ul style="list-style-type: none"> <li>- meer openbare ruimte te creëren door bestaande parkeergarages beter te benutten en door nieuwe garages te bouwen waardoor parkeerplaatsen op straat kunnen worden opgeheven.</li> <li>- de wachtlijsten te verkorten</li> <li>- de parkeerdruk te verminderen en daarmee het zoekverkeer</li> </ul> Zie ook het Parkeerplan Amsterdam: <a href="http://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/parkeren-amsterdam/parkeerplan/oplossing-parkeerpro/">http://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/parkeren-amsterdam/parkeerplan/oplossing-parkeerpro/</a> <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A4
119	Is het toegestaan om een auto langer dan 6 weken op straat te parkeren op een locatie?	Ja. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A4

# 2.

## Parkeren

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
120	Extra parkeergarage in de Haarlemmerbuurt: Is het de intentie om sowieso een extra parkeergarage te bouwen in de Haarlemmerbuurt of gaat het om een inventarisatie naar de behoefte voor nieuwe extra parkeerplaatsen in de buurt? Er zijn al 3 garages. Kunnen we meer inzicht krijgen in de behoeftebepaling? Het is onze ervaring dat er stelselmatig voldoende plaatsen vrij zijn in de parkeergarage Westpoort en IJdock. Een extra parkeergarage is geen noodzaak.	We gaan door met het beter benutten van bestaande garages. Daar waar bestaande capaciteit geen soelaas biedt, onderzoeken we de mogelijkheid voor nieuwe parkeergarages. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	B12

## (Snor)scooter

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
121	Er is te weinig aandacht voor overlast van geparkeerde snor/ bromfietsen. Het aanpassen van de regelgeving zou moeten voorzien in parkeervoorschriften voor snor/bromfietsen. De snor/bromfietser zou geverbaliseerd moeten kunnen worden bij foutief parkeren. In bepaalde straten van de binnenstad zou het Algemeen Bestuur een snor/ bromfietsverbod toejuichen. Wij dringen er op aan om uw invloed aan te wenden om de landelijke wet- en regelgeving aan te passen.	Snor- en bromfietsen mogen parkeren op het trottoir, voetpad of berm dan wel op andere door het bevoegde gezag aangewezen plaatsen. Op het Leidseplein en bij CS zijn er speciale regels ingesteld. Snor- en bromfietzers die hun voertuig hinderlijk parkeren of zich op locatie niet aan de speciale regels houden kunnen en worden al door gemeentelijke BOA's geverbaliseerd op basis van het kenteken. De aanpak van hinderlijk geparkeerde snor- en bromfietsen maakt onderdeel uit van het Stedelijk Handhavingsprogramma 2015. Landelijke wet- en regelgeving hoeft dus niet te worden veranderd. Maar vanwege de toegenomen overlast van geparkeerde scooters gaat het college wel een aanpak opstellen voor het beter handhaven en faciliteren van scooterparkeren (gepland voor 2016). <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	C
122	Er is een groeiende behoefte aan oplaadpunten voor fietsen/scooters/ brommers. Creëer hiervoor faciliteiten.	Amsterdam plaatst geen oplaadpunten voor (snor)scooters en fietsers in de openbare ruimte. Wel zijn er in diverse fietsstallingen oplaadpunten beschikbaar. Uit de pilot die in 2009-2012 is gehouden, bleek namelijk dat de oplaadpunten in de openbare ruimte voor (snor)scooters niet of nauwelijks werden gebruikt. Nader onderzoek wees uit dat gebruikers de voorkeur hebben om het voertuig in of bij huis of werk te laden. Aangezien een normaal stopcontact hiervoor voldoet is dit een goedkope en efficiënte manier van opladen. Amsterdam faciliteert elektrisch rijden en probeert dit te ondersteunen waar nodig. In overleg met het stadsdeel kan een oplaadpunt aan de eigen gevel worden geplaatst. <b>Niet overgenomen.</b>	B8
123	De (snor) scooter krijgt te weinig aandacht. De (snor)scooter veroorzaakt overlast en luchtvervuiling. Er wordt te weinig gehandhaafd op de (snor) scooter.	Het college neemt de problemen met (snor)scooters zeer serieus. Ten eerste wordt al enige jaren bij het Rijk gelobbyd voor een structurele oplossing: een (lokale) helmplicht waarmee de gemeente de snorscooter op een veilige manier van het fietspad naar de rijbaan kan verplaatsen. Ten tweede wordt er veel gehandhaafd op (snor)scooters: handhaving op de overlast van (snor)scooters is namelijk één van de 8 prioriteiten uit het Stedelijk Handhavingsprogramma 2015. Daarnaast zet het verkeershandhavingsteam van de (regionale) politie Amsterdam jaarlijks 4.000 uur (van de - door het Rijk bepaalde - 16.000) in op de handhaving op (snor)scooters. Ten derde: de verplaatsing van de snorscooter (met helm) naar de rijbaan zal bijdragen aan het wegnemen van de gezondheidsschade voor fietsers op het fietspad. Afhankelijk van de uitkomst van de lobby zal een onderzoek worden gestart naar een milieuzone voor 2-takt snorscooters. Daarnaast blijft de gemeente in gesprek met het Rijk om deze voertuigen versneld schoner te krijgen. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A3

# 2.

## (Snor)scooter

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
124	Besteed meer aandacht aan hoe bromfietsers, snorscooters, cargobikes en andere gemotoriseerde twee- en driewielers slimmer en schoner kunnen faciliteren.	Zie antwoord bij nummer 123.	A10
125	Uw eigen onderzoek wijst uit dat vrijwel alle snorfietsers zijn opgevoerd en in de praktijk 40–45km/uur rijden, dus waarom denkt u dat ze zich nu plotseling wel aan de wet houden? Wat gaat u verbeteren aan de handhaving?	Met de structurele oplossing wordt de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan (met helm) bedoeld. De gemeente is hiervoor afhankelijk van een aanpassing van de landelijke regelgeving en is al geruime tijd in gesprek met het Rijk om dit voor elkaar te krijgen. Amsterdam heeft in haar verzoek aan het Rijk laten weten dat zij graag ziet dat gemeentelijke bijzonder opsporingsambtenaren (BOA's) de bevoegdheid krijgen te handhaven op de locatie van snorfietsen op de weg en op de helmplicht. Handhaving op de overlast van scooters is een prioriteit in het stedelijk handhavingsprogramma 2015: als BOA's hiervoor de bevoegdheid krijgen kan de 20% flexibele handhavingscapaciteit hierop worden ingezet, naast of in plaats van de aanpak van onder andere rijdende brom- en snorfietsen op het voetpad (ook in parken) en rijdende bromfietsen op het fietspad (de laatste acties starten nog voor de zomer 2015). <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A4
126	Snorfietsen op de rijbaan zijn volgens u "gunstig voor luchtkwaliteit". Vermoedelijk bedoelt u: "op het fietspad", hoewel u dit niet expliciet vermeldt. Mijn vragen: Op welk onderzoek baseert u dat de luchtkwaliteit zal verbeteren? Snorfietsen en brommer stoten 20 tot 2,700 keer meer fijnstof uit dan een bestelbus, dus wat is het effect van de totale uitstoot van alle 30.000 (andere tellingen komen uit op 80,000) scooters/brommers op de Amsterdamse luchtkwaliteit? Wat gaat u doen om de totale uitstoot van uitlaatgassen en fijnstof van brommers terug te dringen?	Het klopt dat bedoeld wordt: op het fietspad. We zullen dit in de definitieve versie verduidelijken. Snorfietsen stoten relatief veel fijnstof uit. Als de snorfiets niet meer op het fietspad rijdt, is de afstand tot de fietsers groter en zullen fietsers minder inademen. De algemene luchtkwaliteit in Amsterdam verbetert niet door voertuigen op de rijbaan te laten rijden. Er is nu in Amsterdam geen bijzondere maatregel om de uitstoot van brom- en snorfietsers terug te dringen, maar een mogelijke milieuzone voor brom- en snorfietsen wordt onderzocht als de verplaatsing van de rijbaan niet doorgaat. Per 2017 worden in Europa de milieu-eisen (euronormen) voor brom- en snorfietsen aangescherpt. Dit maakt het wagenpark op termijn een stuk schoner. Deze 'bron-aanpak' is ook het meest kosteneffectief. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A4
127	Naast de nauwelijks gehandhaafde brommers op verplichte fietspaden (voorbeeld Weespertrekvaart), komt er straks dus nog een derde categorie voor snorscooters met haar eigen bepalingen en afwijkingen, dus hoe gaat u deze verordeningen handhaven?	We zijn in gesprek met het ministerie over deze maatregel. Hoe het precies zal worden uitgevoerd moet nog worden onderzocht, o.a. met behulp van één of meerdere pilots. Als de maatregel uitgevoerd wordt, moet voor de weggebruiker helder zijn wat er van hem of haar wordt verlangd, zodat handhaving niet of nauwelijks nodig is om het gewenste resultaat te behalen. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A4

## Openbaar Vervoer

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
128	Advies om de optie open te houden om lijn 9 naar Zuidoost door te trekken.	Het eventueel doortrekken van tramlijn 9 is als reservering opgenomen in de Structuurvisie van begin 2011 en hoeft niet opnieuw te worden vastgelegd. <b>Niet overgenomen.</b>	ZO
129	Advies om specifiek in te zetten op het onderzoek naar inzet van nachtmetro, mede t.b.v. evenementenverkeer.	Naar aanleiding van het college-akkoord is uitbreiding van het nachtnet recent onderzocht. Er gaat nu onevenredig veel subsidie naar exploitatie van het nachtnet. Uitbreiding zou ten koste gaan van de bestaande OV-lijnen op andere tijdstippen. Optimalisatie is wel mogelijk. We gaan samen met het stadsdeel en het GVB kijken op welk wijze er een haalbare business case gemaakt kan worden (o.a. financiering markt). <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	ZO
130	Advies om voor het wegvallen van het OV in de avond en in het weekend in Driemond alternatief vervoer aan te bieden en hierover met bewoners in gesprek te gaan.	Het college zal samen met het stadsdeel bij de Stadsregio nagaan of er subsidiemogelijkheden zijn voor het instellen van een buurtbus. <b>Niet overgenomen.</b>	ZO
131	Vanwege bouwprojecten in de omgeving en de ontwikkelingen in het OV, moet de bussluis Lange Vonder weer opengaan voor alle verkeer.	Het openstellen van een bussluis voor alle verkeer betekent in feite het opheffen van de bussluis. Er zou eerst onderzocht moeten worden wat de mogelijke doorstroom en veiligheidseffecten zijn van gehele openstelling of buiten de spitsuren. <b>Niet overgenomen.</b>	N
132	De bestaande OV verbindingen vanuit Nieuw-West naar het centrum moeten blijven bestaan.	De intentie is om met de investeringsagenda OV de kwaliteit van de OV-verbindingen vanuit Nieuw-west naar centrum te verbeteren. De lijnvoering zal daarbij wel worden geoptimaliseerd, binnen de randvoorwaarden van het programma van eisen. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	NW
133	Wij zijn geschrokken van het opheffen van de tramhalte Raamplein. De nabij gelegen nieuwbouw van Bernardus telt binnenkort 172 seniorenwoningen. Daarnaast vrezen wij voor het opheffen van de tramhalte Plantage Lepellaan. Hier zullen in de nabije toekomst 320 seniorenwoningen worden gerealiseerd. Het Algemeen Bestuur is van mening dat niet alle ziekenhuizen en middelbare scholen maar ook seniorencomplexen goed bereikbaar moeten zijn met het openbaar vervoer.	Het opheffen van dicht bij elkaar gelegen tram/bushaltes is noodzakelijk om het OV aantrekkelijk en betaalbaar te houden. Dat gebeurt binnen de loopafstandsnormen zoals die zijn vastgelegd in het Programma van Eisen van de Stadsregio Amsterdam. Voor Zieken- en verzorgingshuizen (zoals het voormalige Bernardus en Sint Jacob) geldt een loopafstandsnorm van 250 meter. Seniorenwoningen vallen onder de 400 meter-norm. Overigens liggen de overblijvende haltes op beide locaties nog steeds binnen de 250 meter. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	C

# 2.

## Openbaar Vervoer

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
134	Er wordt gepleit voor het zo snel mogelijk uitstoot vrij maken van het openbaar vervoer.	Het zo snel mogelijk uitstootvrij maken van het openbaar vervoer gebeurt door bij elke concessieverlening de op dat moment binnen de financiële kaders hoogst haalbare eisen te stellen aan in te zetten voertuigen. Het GVB heeft onlangs middels een convenant aangegeven te streven naar een eind 2025 volledig uitstootvrije busvloot en in de weg daarnaartoe de komende jaren de emissievrije bussen het eerst in te zetten op de routes met de meeste luchtvervuiling. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	C
135	Op pagina 27 staat o.a. dat er een vrije trambaan en fietsstrook worden aangelegd op de Rozengracht en Raadhuisstraat. Dit is nog geen uitgemaakte zaak. Verwijzing naar cie. ID 20 mei 2015.	De tekst zal worden aangepast aan de afspraken in de commissie ID. <b>Overgenomen.</b>	B5
136	Informatie in het OV moet in meer talen beschikbaar zijn dan Nederlands en Engels.	In overleg met de Stadsregio Amsterdam (concessieverlener openbaar vervoer) zal bekeken worden of er in het programma van eisen extra eisen opgenomen kunnen worden over de talen waarin informatie (website, folders, op haltes, in voertuigen) in het openbaar vervoer wordt verstrekt.	B8, B9
137	Mist bij OV aandacht voor verschillende trajecten: extra halte bij Sixhaven, realisering Oost-Westlijn, doortrekken Noord-Zuid-lijn naar Schiphol, aanleggen van een Zuidwestboog.	De eventuele halte bij de Sixhaven, de Oost-westlijn, verbinding naar Schiphol worden meegenomen in de verkenning naar uitbreiding/verbetering Hoogwaardig OV (m45). Eventuele aanleg van de Zuidwestboog is een Langetermijn-optie (na2028) in de regionale spoorvisie, maar wordt niet als urgent gezien in vergelijking tot andere opgaven. <b>Niet overgenomen.</b>	B8, B9
138	Missen visie op station Zuid, als een van de belangrijkste knooppunten in de regio voor OV.	Station Zuid wordt met de gebiedsontwikkeling daar en de komst van de Noord/Zuidlijn inderdaad steeds belangrijker. Het station zal na Centraal Station het belangrijkste station worden van en naar Amsterdam. Het station speelt een belangrijke rol in het verdelen van de druk op de stad (m42) De investeringsagenda OV sluit daar ook op aan met investeringen in een betere tramontsluiting (m44). Recent het de gemeenteraad akkoord gegaan met de aanleg van het ZuidasDok. Onderdeel daarvan is een nieuw station. In de plannen wordt rekening gehouden met een mogelijke uitbreiding van het treinstation met 2 perronsporen. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B9



## Openbaar Vervoer

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
139	Pleiten voor een moderne visie op de bereikbaarheid van bedrijventerreinen.	Uit meerdere experimenten is gebleken dat het op een kosten-effectieve wijze bereikbaar maken van bedrijventerreinen met regulier OV lastig is. Het vraagt ook inzet van het bedrijfsleven om met oplossingen te komen. Het college staat open voor concretere suggesties. Verbeteren bereikbaarheid bedrijventerreinen valt echter buiten scope Uitvoeringsagenda. <b>Niet overgenomen.</b>	B9
140	Daar waar een maximum snelheid geldt, moet dat ook gelden voor het OV. In dat kader pleiten wij voor de inzet van elektrische busjes die ICT gestuurd zijn.	Maximum snelheden gelden ook voor het OV, maar in de drukke straten gaat het OV zelden sneller dan 30 km/u. Vanwege de exploitatie-lasten is de voornaamste opgave ten aanzien van het OV in de binnenstad niet zozeer het verhogen van de maximum snelheid, maar vooral het verminderen van halte- en wachttijden en verstoringen. Voor kennisgeving aangenomen. Het GVB heeft al aangegeven meer in te willen zetten op elektrische bussen. Dit bevordert met name de luchtkwaliteit op routes waar nu nog dieselbussen rijden (zie Agenda Duurzaamheid). Vanuit efficiënt ruimtegebruik is de tram geschikter omdat ze door de rails minder breedte nodig hebben. <b>Niet overgenomen.</b>	B9
141	Wat voor onderzoek heeft de gemeente gedaan naar gebruik van OV door toeristen in absolute aantallen en in vergelijking met lokale bewoners? Wat zijn de precieze verwachtingen/extrapolaties voor gebruik van OV door toeristen en waarop zijn deze gebaseerd?	De gemeente heeft hier geen specifiek onderzoek naar gedaan. Uit onderzoek van de Stadsregio Amsterdam blijkt dat buitenlandse toeristen in de Metropool Regio Amsterdam vooral gebruik maken van tram, stadsbus en touringcar en fiets. Als het aandeel OV-gebruik gelijk blijft, zorgt groeiend aantal toeristen ook voor meer OV-verplaatsingen door toeristen. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A4
142	Heeft de gemeente onderzocht hoeveel toeristen gebruik maken van de fiets? Heeft de gemeente onderzocht wat de kosteneffectiviteit is van het bevorderen van fietsgebruik door toeristen in vergelijking met openbaar vervoer?	Nee, maar we hebben wel een indicatie. Vanuit het onderzoek van de Stadsregio Amsterdam blijkt dat buitenlandse toeristen in de Metropool Regio Amsterdam vooral gebruik maken van tram, stadsbus en touringcar en fiets. De gemeente heeft de kosteneffectiviteit niet onderzocht, maar toeristische OV-verplaatsingen, veelal buiten de spits, leveren met relatief dure losse kaartjes wel een relatief hoge kostendekkingsgraad op. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A4

# 2.

## Fiets

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
143	Advies om verbinding met andere stadsdelen te verbeteren via duurzaam veilige routes. Het is wenselijk om routes met potentie, zoals Diemberbos route naar station Holendrecht - AMC tot stand te brengen.	In het nieuwe Meerjarenplan Fiets presenteren we een overzicht van mogelijke nieuwe fietsroutes met daarbij een voorstel om te komen tot realisatie van de routes met de hoogste prioriteit. De ontsluiting van stadsdeel Zuid Oost zal in de verkenning worden meegenomen. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	ZO
144	Wayfinding op fietspaden: advies om op de belangrijkste fietsroutes te voorzien van goede oriëntatie en navigatie. Voorzie alle fietspaden van naamborden.	Wayfinding voor fietsenstallingen zal de komende maanden worden uitgewerkt en getest. Naar aanleiding van een proef zal over een eventueel vervolg worden besloten. <b>Overgenomen.</b> Als juridisch wegbeheerder staat het Stadsdeel vrij om de fietspaden te voorzien van naamborden. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	ZO
145	Advies om de snorscooter te faciliteren op de fietspaden.	De (snor)scooter volgt de regels van de fietser en is daarmee verplicht gebruiken te maken van het fietspad, tenzij anders bepaald. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	ZO
146	Stadsdeel Oost mist ontbrekende verbindingen fiets (verbinding Zeeburgereiland met Borneo-Sporenburg en/of Cruquius) en fietsvoorzieningen (Rietlandpark en Zeeburgereiland).	In het nieuwe Meerjarenplan Fiets presenteren we een overzicht van mogelijke nieuwe fietsroutes met daarbij een voorstel om te komen tot realisatie van de routes met de hoogste prioriteit. Net als in het huidige Meerjarenplan Fiets zal ook in het nieuwe meerjarenplan worden geïnvesteerd in fietsparkeervoorzieningen. De voorzieningen die nodig zijn in Stadsdeel Oost zullen bij de voorbereidingen worden geïnventariseerd. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	O
147	Meer aandacht voor de elektrische fiets: kunnen steeds harder en vragen meer fysieke ruimte.	Dankzij elektrische fietsen kunnen grotere afstanden worden afgelegd met de fiets. Om de toename van het aantal fietsen in de stad, die mede wordt veroorzaakt door e-bikes, te faciliteren wordt in het fietsnetwerk en de fietsvoorzieningen zoals bewaakte stallingen geïnvesteerd. Door over het algemeen meer ruimte voor fietsers te creëren willen we eventuele nadelige gevolgen van de opkomst van de elektrische fiets beperken. In het nieuwe Meerjarenplan Fiets zal ook aandacht worden besteed aan elektrische fietsen. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	NW
148	In de UAM wordt voorgesteld om fietsers op bepaalde tijden te weren uit de Warmoesstraat en Zeedijk. Met het oog op 'stad in balans' moeten deze straten ook beschikbaar blijven voor de fietsende bewoner van de binnenstad.	We hebben besloten om deze maatregel uit de Uitvoeringsagenda te schrappen onder meer op basis van reacties van bewoners en het stadsdeel. <b>Overgenomen.</b>	C

## Fiets

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
149	Er is onvoldoende parkeergelegenheid voor de fietser. Het algemeen bestuur van stadsdeel centrum dringt aan op een open opstelling ten aanzien van een ondergrondse fietsstalling onder het Rembrandtplein en/of het Thorbeckeplein. Ook andere locaties komen daarvoor in aanmerking: Koningsplein en Weesperplein. Ook dringen wij aan op een onderzoek naar fietsparkeermogelijkheden in de bestaande autoparkeergarages.	In het Kader Fietsparkeren wordt de redeneerlijn gehanteerd dat er eerst ingezet moet worden op het beter benutten van bestaande parkeervoorzieningen. Op het moment dat er geen ongebruikte fietsen meer zijn in de rekken, maar de bezettingsgraad ligt nog boven de 85%, dan worden nietjes of rekken bijgeplaatst in de openbare ruimte. Op het moment dat dit niet meer mogelijk of haalbaar is, dan kan worden uitgeweken naar ondergrondse stallingen. Of de genoemde locaties hiervoor geschikt zijn zal in het kader van het nieuwe Meerjarenplan Fiets (planning 2016) beoordeeld worden. In het Kader Fietsparkeren is voor de beoordeling van nieuwe fietsstallingen een afwegingskader opgenomen. <b>Meenemen bij uitvoering.</b> Verder wordt gewerkt aan nieuwe fietsparkeernormen. In dit kader overwegen we ook of fietsen ook geparkeerd kunnen worden in een deel van de autoparkeergarages die vaak onder woningblokken worden gebouwd. We zien geen aanleiding voor een onderzoek naar het gebruik van bestaande garages. <b>Niet overgenomen.</b>	C
150	De beschikbare overmaat aan financiële ruimte voor autoparkeergarages kan ook ingezet worden om fietsparkeergarages te realiseren.	Bij stations en enkele andere drukke plekken wordt geïnvesteerd in in pandige of ondergrondse fietsparkeergarages. Buiten de stationsgebieden zetten we in eerste instantie in op fietsrekken en nietjes en als dat niet afdoende is op garages (zie ook redeneerlijn van het Kader Fietsparkeren). <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	C
151	De fietstaxi blijft evenals de bierfiets een te breed obstakel op de smalle grachten, in de smalle straten en op de schaarse fietspaden van de binnenstad. Wij zijn voorstander van het verder beperken van het aantal vergunningen.	Het college ziet geen aanleiding om het aantal fietstaxivergunningen verder te beperken. Reden hiervoor is dat de fietstaxi's een milieuvriendelijke aanvulling zijn op het commerciële personenvervoer. Het aantal voertuigen is al zeer beperkt vergeleken met de reguliere taxi's. Daarnaast zijn er nauwelijks klachten en vindt er weinig overlast plaats. Ook is reeds een maximale breedte gesteld aan de fietstaxi. Niet overgenomen. Overlast bierfiets is geen mobiliteitsprobleem. <b>Niet overgenomen.</b>	C
152	Er moet bij gerealiseerde en te realiseren autoparkeergarages voorzien worden in (deel-) fietsparkeerplaatsen in het kader van de ketenmobiliteit en in brom- en snorfietsparkeerplaatsen om ruimte op straat te winnen.	Het college heeft in het verleden fietsdelen laten onderzoeken. Belangrijkste bezwaar was dat wanneer de gemeente een dergelijk systeem zou opzetten, ze zich schuldig zou maken aan oneerlijke concurrentie ten opzichte van de vele fietsverhuurbedrijven in de stad. Bovendien zijn de kosten van zo'n systeem erg hoog. <b>Niet overgenomen.</b>	C

# 2.

## Fiets

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
153	De schinkelroute wordt in de nota genoemd en is voor het stadsdeel belangrijk. We vragen hierbij ook aandacht voor het deel ten zuiden van de A10, de zogenaamde Sportas route. Dit betreft een fietsroute die een noord-zuid verbinding versterkt van de A10 naar Amstelveen.	In het nieuwe Meerjarenplan Fiets presenteren we een overzicht van mogelijke nieuwe fietsroutes met daarbij een voorstel om te komen tot realisatie van de routes met de hoogste prioriteit. De Sportas zal in de verkenning worden meegenomen. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	Z
154	In de agenda komt maar klein deel van de fietsknelpunten terug.	In het nieuwe Meerjarenplan Fiets presenteren we een overzicht van mogelijke nieuwe fietsroutes met daarbij een voorstel om te komen tot realisatie van de routes met de hoogste prioriteit. Net als in het huidige Meerjarenplan Fiets zal ook in het nieuwe plan worden geïnvesteerd in fietsparkeervoorzieningen. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	B6
155	Een aantal drukke (fiets)kruispunten worden gemist, evenals een aantal drukke routes waar een fietspad ontbreekt zijn niet opgenomen. Er wordt een opsomming gegeven van fietsknelpunten.	In het nieuwe Meerjarenplan Fiets presenteren we een overzicht van mogelijke nieuwe fietsroutes met daarbij een voorstel om te komen tot realisatie van de routes met de hoogste prioriteit. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	B6
156	Instellen van 30km zone is geen reden om bij een herprofilering geen fietspad aan te leggen. Gemengd profiel is alleen mogelijk bij een sterke afname van het aantal auto's.	Bij eventuele reconstructies van wegen vormen de richtlijnen van het kennisinstituut CROW voor een Duurzaam Veilige weginrichting een belangrijke leidraad. Afhankelijk van de hoeveelheid (parkerende) auto's kan daarbij gekozen worden voor een fietspad. Dit zal per locatie bekeken moeten worden. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B6
157	Suggestie om meer snelfietsroutes te onderzoeken (concrete voorstellen).	Om de fietsverbindingen tussen de woon-werkgebieden te versterken werken we samen met de Stadsregio Amsterdam aan het uitbreiden van de hoogwaardige regionale (snel)fietsroutes, zoals tussen het Centrum en Zuidoost, tussen de Zuidas en Amstelveen en tussen Noord en Zaandam. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	B6
158	E-bike kan auto forenzen tot fietsen verleiden.	Dankzij elektrische fietsen kunnen grotere afstanden worden afgelegd met de fiets. Om de toename van het aantal fietsen in de stad, welke mede wordt veroorzaakt door e-bikes, te faciliteren wordt in het fietsnetwerk en de fietsvoorzieningen zoals bewaakte stallingen geïnvesteerd. De plannen hiervoor zullen in het nieuwe Meerjarenplan Fiets worden gepresenteerd. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	B6
159	De plannen op het Leidseplein (m25) leiden tot onduidelijkheid voor fietsers en voetgangers.	Dit punt wordt meegenomen in het kader van de planvorming Leidseplein. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B6

## Fiets

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
160	Meer voetgangerszones, zoals in de Negen straatjes, Warmoesstraat en Zeedijk, kunnen prima samen met fietsverkeer. Het weren van fietsers is hier dus niet nodig.	We hebben besloten om het fietsvrij maken van de Warmoesstraat en Zeedijk uit de Uitvoeringsagenda te schrappen onder meer op basis van reacties van bewoners en het stadsdeel. <b>Overgenomen.</b>	B6
161	Zien graag een uitwerking hoe fiets en OV elkaar kunnen versterken.	De fiets speelt een belangrijke rol in het voor- en natransport van het Openbaar Vervoer. Daarom werkt de gemeente aan het ontsluiten van haltes en stations voor fietsers, en het realiseren van voldoende fietsparkeervoorzieningen. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	B6
162	Bij de maatregelen rondom Arena/Zuidoost wordt het faciliteren van de fiets gemist.	In het nieuwe Meerjarenplan Fiets presenteren we een overzicht van mogelijke nieuwe fietsroutes met daarbij een voorstel om te komen tot realisatie van de routes met de hoogste prioriteit. De ontsluiting van stadsdeel Zuid Oost zal in de verkenning worden meegenomen. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	B6
163	Advies om in het kader van de maatregel 'meer fietsenstallingen' (m34/ motie Y) voldoende aandacht te geven aan het fietsparkeren op het Marie Heinekenplein.	In het nieuwe Meerjarenplan Fiets presenteren we een overzicht van mogelijke fietsparkeervoorzieningen. De voorzieningen die nodig zijn in Stadsdeel Zuid zullen bij de voorbereidingen worden geïnventariseerd. Bij de prioritering geldt als uitgangspunt de bestaande capaciteit beter benutten en bijbouwen waar nodig (zoals uitgewerkt in het Kader Fietsparkeren). <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	Z
164	Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen bij station Lelylaan worden gemist.	In het nieuwe Meerjarenplan Fiets presenteren we een overzicht van mogelijke fietsparkeervoorzieningen. De voorzieningen die nodig zijn in Stadsdeel Nieuw-West zullen bij de voorbereidingen worden geïnventariseerd. Bij de prioritering geldt als uitgangspunt de bestaande capaciteit beter benutten en bijbouwen waar nodig (zoals uitgewerkt in het Kader Fietsparkeren). <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	NW
165	Verhouding fietser en voetganger onduidelijk. Groei van fietsers en voetgangers krijgt onvoldoende aandacht.	Het aantal fietsers en voetgangers in de stad zal de komende jaren toenemen. Om deze toename te faciliteren wordt zowel in de voorzieningen voor voetgangers als voor fietsers geïnvesteerd. De plannen voor de fiets zullen in het nieuwe Meerjarenplan Fiets worden gepresenteerd. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	B8

# 2.

## Fiets

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
166	Belast fietsers voor gebruik, ook de fiets parkeerplekken.	Er is geen landelijk registratiesysteem voor fietsen. De eigenaren van de fiets zijn dus niet bekend. Hierdoor is het niet mogelijk om belasting te heffen. Fietsers betalen in bewaakte stallingen voor hun fietsparkeerplek. In de gemeentelijke stallingen is alleen de eerste dag gratis. Bovendien houden de vele fietsers de stad bereikbaar, leefbaar, aantrekkelijk en gezond. <b>Niet overgenomen.</b>	B8
167	Fietsers moeten gebruik maken voor hun doorgaande verkeer van fietsroutes en de routes moeten gekenmerkt zijn.	Fietsers maken gebruik van vele wegen in de stad. Sommige wegen zijn meer geschikt voor veel fietsers dan andere, waardoor op die wegen meer fietsers rijden. De gemeente werkt eraan de belangrijkste routes voor fietsers zo aantrekkelijk mogelijk te maken en te houden. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B8
168	Advies om fietsdelen te onderzoeken.	Bij alle treinstations zijn OV-fietsen te huur. Verder heeft het college in het verleden fietsdelen laten onderzoeken. Belangrijkste bezwaar was dat wanneer de gemeente een dergelijk systeem zou opzetten, ze zich schuldig zou maken aan oneerlijke concurrentie ten opzichte van de vele fietsverhuurbedrijven in de stad. Bovendien zijn de kosten van zo'n systeem erg hoog. In het buitenland bestaat de website <a href="http://www.spinlister.com">www.spinlister.com</a> , waar individuen zelf hun eigen fiets kunnen delen met anderen (te vergelijken met Airbnb voor woningen). Als mensen hieraan behoefte hebben, kunnen ze dit zelf regelen. <b>Niet overgenomen.</b>	B8
169	Meer innovatieve fietsconcepten, zoals fietsdelen en betaald fietsparkeren.	In de stad zijn diverse plekken waar de OV-fiets kan worden geleend, of een fiets kan worden gehuurd. Ook zijn er diverse locaties waar tegen betaling de fiets geparkeerd kan worden. Zie ook reactie bij 166. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B9
170	Het fietspad met 2 stromen op de Prins Hendrikkade is niet of slecht te doen. Daarnaast is de Haarlemmerstraat en -dijk oversteken in de fietsspits niet of slecht te doen.	Het aantal fietsers op de Prins Hendrikkade, de Haarlemmerstraat en -dijk is zeer hoog. Hierdoor ontstaat soms hinder voor weggebruikers. Door alternatieve routes te ontwikkelen wordt het fietsverkeer op drukke fietspaden verspreid, waardoor de hinder wordt beperkt. Een voorbeeld van een alternatieve route is de recent opgeleverde NEMO-route als alternatief voor de Prins Hendrikkade. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A6

## Fiets

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
171	Geen losse fietsparkeerplekken i.v.m. diefstal, omgevallen fietsen, en asociale fietsparkeerders. Oplossing is mogelijk een hele lange buis over de lengte van het parkeervak.	Fietsvakken functioneren op diverse locaties heel goed, bijv. bij een kort bezoek aan de supermarkt. Verder blijven er geen wrakken of ongebruikte fietsen in de vakken achter, wat wel bij rekken gebeurt. Het domino-effect wordt zoveel mogelijk voorkomen door enkele nietjes in de vakken te plaatsen. De fietsvakken zijn minder geschikt op locaties waar de meeste fietsers lang parkeren. Daar plaatsen we dan ook bij voorkeur nietjes of rekken. Overigens wordt de effectiviteit van en tevredenheid over verschillende typen stallingen en vakken onderzocht in de fietsmonitor die wordt ontwikkeld. Uw suggestie nemen we daarin mee. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	A6
172	Doorgaande fietsroutes met voorrang op het autoverkeer op alle routes van het hoofdnet fiets, dus ook op het mr. Visserplein.	De belangrijkste doorgaande fietsroutes worden waar mogelijk in de voorrang gebracht. Op sommige locaties heeft de doorstroming van auto en openbaar vervoer echter prioriteit. <b>Niet overgenomen.</b>	A7
173	De ventweg op de <b>Valkenburgerstraat</b> loopt nu over in een fietspad. Voorstel om de ventweg of het fietspad te verven in een andere kleur of schilder het fietssymbool op het fietspad.	<b>Stadsdeel Centrum kan als juridisch wegbeheerder hier maatregelen treffen, zoals het aanbrengen van een fietsstrook op de ventweg, voordat het fietspad begint met een groot wit fietssymbool op de weg. Meenemen in de uitvoering.</b>	A8
174	Maak fietspaden en trottoirs in een andere kleur om misverstanden te voorkomen.	Waar mogelijk worden belangrijke fietspaden in de stad voorzien van rood asfalt om ze duidelijk te onderscheiden van de omliggende voetpaden en wegen. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A8
175	Voorstel: maak van de (nieuwe) Kerkstraat een fietsroute.	De (Nieuwe) Kerkstraat is al een belangrijke fietsroute en deel van het Amsterdamse fietsnetwerk Hoofdnet Fiets zoals deze is omschreven in het Beleidskader Hoofdnetten (2005). <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A13
176	Maak afspraken over het aantal groepen tegelijkertijd op een brug en verbied slotjes en picknicken op de brug.	Deze opmerking heeft geen betrekking op de Uitvoeringsagenda. <b>Niet overgenomen.</b>	A13
177	Voer een maximum groepsgrootte in voor fietstours in de stad.	Deze opmerking heeft geen betrekking op de Uitvoeringsagenda. <b>Niet overgenomen.</b>	A13

# 2.

## Fiets

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
178	Wat zijn de investeringen in specifieke fietsinfrastructuur als percentage van de totale investeringen in infrastructuur per decennium sinds 1970, en hoe verhouden die zich tot het percentage verplaatsingen in de stad op de fiets?	Er is geen overzicht van de investeringen per vervoersmiddel per decennium. In de afgelopen decennia zijn veel vrijliggende fietspaden aangelegd. Een herinrichting van de straat gebeurt bijna altijd op het moment dat er groot onderhoud aan de weg of de riolering moet plaatsvinden. De kosten voor dergelijke projecten worden niet onderverdeeld in auto, fiets, voetganger etc. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A4
179	U constateert dat 40km van het plusnet fiets (totaal 320km) te smalle of ontbrekende fietspaden heeft. U vermeldt echter niet wat uw "norm" is. Ik wil graag weten: Wat is uw norm voor "te smal"? ; Hoeveel kilometer van het plusnet fiets heeft "te smalle" fietspaden als de norm wordt gebruikt van de Fietzersbond?	De norm voor vrijliggende fietspaden is 2m. Alles minder breed dan 2m is te smal. De norm van de Fietzersbond is niet bekend. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A4
180	Op het plusnet fiets bent u van plan om fietspaden op te heffen. Hoeveel en waar precies? Heeft u geanalyseerd of geïnformeerd bij de Fietzersbond wat het effect is van het opheffen van fietspaden op het fietsgebruik door de kwetsbare fietsers (kinderen, ouderen)?	Er is geen plan om fietspaden op te heffen. Op het Plusnet Fiets is het plan om de fietser prioriteit te geven. Bij voorkeur door de aanleg van vrijliggende fietspaden van voldoende breedte. Als dat niet tot de mogelijkheden behoort dan moeten keuzes worden gemaakt, bv. ruimte creëren door het opheffen van parkeerplekken of in bepaalde gevallen door fietsers de volle breedte van de rijbaan te gunnen. Dat laatste kan alleen als er weinig autoverkeer is, veel fietsverkeer en de snelheid max. 30 km/h. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A4
181	U bent van plan de Weesperzijde in te richten als "fietsstraat". Fietsstraten zijn echter lang niet overal succesvol. Daarom mijn vragen: Heeft u lering getrokken uit onderzoek naar falende fietsstraten, en zo ja waar? Heeft u geanalyseerd of de Weesperzijde voldoet aan de voorwaarden om succesvol te functioneren als fietsstraat? Hoe meet u straks of de verkeerssituatie voor fietsers is verbeterd? Waarom acht u autoverkeer noodzakelijk op de Weesperzijde terwijl parallel de Stadhouderskade loopt die geldt als autobaan?	We maken gebruik van de ervaringen met Fietsstraten in Nederland, maar ook in Amsterdam. O.a. de Zaanstraat en de Prinses Irenestraat. Fietsstraten kunnen onder bepaalde voorwaarden (voornamelijk als er weinig autoverkeer is en veel fietsverkeer) goed functioneren. We gaan bij de uitwerking het verkeer nader analyseren en bij het ontwerp hierop inspelen. Of het een fietsstraat wordt moet dan ook blijken. Voorop staat dat het een straat moet worden waar fietsers comfortabel en veilig kunnen fietsen. Zoals bij alle maatregelen is het belangrijk om het effect van de maatregel te monitoren. In dit geval zou dat kunnen door een enquête onder de gebruikers en bewoners van de Weesperzijde. U doelt hier waarschijnlijk op de Wibautstraat. Autoverkeer op de Weesperzijde is beperkt en alleen nodig voor de bewoners van de Weesperzijde en de zijstraten van de Weesperzijde en voor de bevoorrading van de horeca op de Weesperzijde. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A4



## Fiets

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
182	Opheffen fietspaden op de Kinkerstraat: Hier draait Amsterdam de klok terug, en "hoopt" dat het motorverkeer een beetje rekening zal houden met de zwakste verkeersdeelnemers, die trouwens toch al worden ontmoedigd door de scooterterreur. De eersten die zullen afvallen zijn kinderen en ouden van dagen, juist degenen die baat hebben bij het aanleren of zo lang mogelijk continueren van een actieve leefstijl.	Kinkerstraat is één van de mogelijke experimenten. Op deze locatie willen we onderzoeken of de fietsers meer ruimte kunnen krijgen op de rijbaan (fietspad is nu ca. 1,80m, rijbaan is ca. 3,50m). De rijbaan wordt dan fietspad waar geen autoverkeer op toegelaten wordt. Autoverkeer gaat dan namelijk van de trambaan gebruik maken. Er is dus geen sprake van het mengen van de fietser en automobilist op de rijbaan. Als dit uitvoerbaar blijkt te zijn, dan wordt het huidige (smalle) fietspad overbodig en kunnen voetgangers hiervan gebruik maken. Momenteel zijn er veel klachten over de onveiligheid langs de arcade waar de voetgangers nu lopen. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A4
183	Wij zijn enthousiast over het onderzoeken van de mogelijkheid om de fietsstroom om te leiden via de Haarlemmerhouttuinen. Advies om het onderzoek af te wachten en de geplande werkzaamheden Haarlemmerdijk/ Haarlemmerstraat nog uit te stellen naar het 1e kwartaal van 2016. Verzoek om in overleg te treden met bestuurscommissie Centrum om de werkzaamheden op te schorten.	In de uitvoering wordt gekeken naar deze mogelijkheden, maar reeds ingezette plannen zullen door stadsdeel Centrum zelf worden uitgevoerd. Dit verzoek zal daarom aan het stadsdeel zelf moeten worden gedaan. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	B12

# 2.

## Verkeersveiligheid

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
184	Maatregelen mogen geen gevolgen hebben voor verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van het Museumkwartier, de Zuidas en andere winkelgebieden.	Bij alle maatregelen in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit is verkeersveiligheid het uitgangspunt. Het college pakt daarnaast op twee manieren de verkeersveiligheid aan. Op de eerste plaats dragen veel van de maatregelen in de uitvoeringsagenda actief bij aan de verkeersveiligheid. Dit geldt met name voor de maatregelen gericht op het creëren van meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Naast de uitvoeringsagenda heeft het college een separate aanpak die speciaal gericht is op het veiliger maken van de infrastructuur en het stimuleren van veilig gedrag. Deze maatregelen zijn onderdeel van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2012 – 2015. Het college werkt onverminderd door aan het uitvoeren hiervan en komt in 2016 met een nieuw Meerjarenplan Verkeersveiligheid. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	Z
185	De Overtoom mag geen snelweg worden. De aanpak dient in nauw overleg met omwonenden en ondernemers te gebeuren.	Het college is het er mee eens dat de automobilisten en andere verkeersdeelnemers zich (ook) op de Overtoom aan de maximumsnelheid moeten houden. De aanpak van de weg zal in overleg met de omwonenden en ondernemers geschieden. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	W
186	Pleiten voor maximaal 30 km/u binnen de ring voor alle vervoerssoorten.	In de uitvoeringsagenda is een nieuwe maatregel opgenomen om te onderzoeken bij welke wegen binnen de S100 de snelheid verlaagd kan worden naar 30 km/uur. Overal 30km/u binnen de ring A10 gaat ten koste van de doorstroming van auto en openbaar vervoer, daarom blijven enkele belangrijke wegen voor doorgaand verkeer 50km/u. <b>Overgenomen.</b>	B8
187	Zou u willen overwegen om ook de van Baerlestraat ter hoogte van het Museumplein autoluw te maken, dan wel een maximum snelheid van 30 km/u te geven. Ook de racebaan de Lairessestraat is erg gevaarlijk vanwege fiets/auto/bus/tram zonder echte scheiding en er wordt bovengemiddeld hard gereden.	In eerste instantie wordt alleen onderzocht op welke wegen binnen de S100 de snelheid naar 30 km/uur verlaagd kan worden. <b>Niet overgenomen.</b>	A1
188	Vooraf het idee voor een tunnel tussen de Hobbemakade en het Leidseplein spreekt mij zeer aan. Ik woon daar vlakbij en weet uit ervaring hoe gevaarlijk het oversteken bij het Rijksmuseum en het Vondelpark soms is. Nagedacht over een oplossing wat wordt weergegeven in een filmpje: een soort voetgangerstunnel.	We nemen in de verkenning meerdere ongelijkvloerse varianten mee. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	A2

## Verkeersveiligheid

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
189	De aanpak van blackspots stagneert. De UAM geeft de redenen voor stagnatie niet aan.	De blackspotaanpak heeft veel opgeleverd, veel kruispunten zijn veiliger geworden. We merken nu echter dat met de uitgevoerde maatregelen het laaghangend fruit is geplukt en dat we op zoek moeten naar een nieuwe aanpak om de verkeersveiligheid te verbeteren. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	A10
190	Een kadertje waarin wordt beweerd dat alle voorgestelde maatregelen tezamen zullen leiden tot meer veiligheid. Mijn vragen: Op basis van welke feiten en analyses claimt de gemeente bij voorbaat dat de verkeersveiligheid zal verbeteren, als tegelijkertijd wordt (her)ingevoerd: het mengen van auto en fietsverkeer, het tolereren van te snel rijdende scooters, en het verhogen van de autosnelheid? Heeft de gemeente weleens gehoord van de kreet: "hope is no substitute for policy?"	Veel maatregelen zijn er op gericht om voetgangers en fietsers meer ruimte te bieden. In het algemeen gesteld draagt dit bij aan meer veiligheid. Uiteraard worden bij de voorbereiding van specifieke maatregelen de effecten voor verkeersveiligheid zorgvuldig meegewogen. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	A4
191	De Museumbrug wordt eenrichtingsverkeer voor auto's. Auto's blijven welkom, ondanks voldoende alternatieven. Mijn vraag: Waarom doet de gemeente geen enkele poging om een kindvriendelijke fietsradiaal vanuit West of Zuid naar het centrum aan te leggen, want er is namelijk geen enkele manier om vanuit West of Zuid naast je dochter veilig (dus beschermd tegen gemotoriseerd verkeer) naar de Dam te fietsen?	Eén van de meest interessante nieuwe fietsverbindingen in Amsterdam is een route langs de Kostverlorenvaart. Deze route is opgenomen in de uitvoeringsagenda. Daarnaast constateren we net als u dat er veel stadsstraten zijn waar te weinig ruimte is voor fietsers en voetgangers. Op veel van deze straten gaan we meer ruimte creëren. Het tempo waarin is grotendeels afhankelijk van de onderhoudsstaat van de straat. We gaan in een aantal straten experimenteren met een andere inrichting vooruitlopend op groot onderhoudswerkzaamheden. Zie ook maatregel 'Experiment stadsstraten'. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A4

# 2.

## Taxi

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
192	In de Nieuwmarktbuurt en op de Wallen zouden wij graag zien dat uitsluitend bestelde taxi's toegelaten worden. Voor elektrische taxi's zou een ruimhartiger beleid afgesproken kunnen worden.	Om de Nieuwmarkt en de omgeving bereikbaar te houden wordt er een pilot uitgevoerd. Eén van de vormen voor een pilot die wij nu onderzoeken is om met een taxibuffer net buiten de Nieuwmarkt te werken. Taxi's worden dan alleen op oproep toegelaten in het gebied. Dit sluit aan bij uw suggestie om uitsluitend bestelde taxi's toe te laten. We zullen verkennen wat bij deze pilot de mogelijkheden zijn om elektrische taxi's meer de ruimte te geven. <b>Overgenomen.</b>	C
193	Er wordt een pilot voorgesteld om de Damstraat en de Oude Doelenstraat af te sluiten voor autoverkeer en venstertijden in te stellen. Wij zijn daar niet voor omdat de Damstraat en de Oude Doelenstraat de enige ontsluiting is van de Wallen na het uit verkeer halen van de Oudebrugsteeg. Liever zien wij een andere pilot: het weren van taxi's in 1011 en 1012 gebied.	Om de Nieuwmarkt en de omgeving bereikbaar te houden voor taxi, maar de overlast te verminderen wordt er een pilot op de Nieuwmarkt uitgevoerd. Het idee voor de invulling van de pilot is nu een taxibuffer rond de oude binnenstad, waarbij taxi's alleen mogen inrijden als ze een oproep hebben. Het andere idee voor de pilot dat wij verder onderzoeken is een pop-up standplaats. <b>Overgenomen.</b>	C
194	Advies taxibufferplaatsen rond de oude binnenstad en geen taxistandplaatsen in de buurt. Taxi's mogen alleen de binnenstad inrijden als ze een oproep hebben.	Zie antwoord bij nummer 192.	A7

## Touringcar

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
195	Touringcar terminal Holendrecht: advies om bij afweging van locatie vooraf de effecten op het gebied te onderzoeken en daarin mee te nemen: ruimtelijke ontwikkelingen, duurzaamheid, sociale- en verkeersveiligheid, gebruik terrein naast busstation Holendrecht, milieueffecten en effecten op het evenementenverkeer. Indien keuze op Zuidoost valt, verzoekt het stadsdeel randvoorwaarden mee te geven bij de ontwikkeling van deze locatie.	Het stadsdeel wordt betrokken bij verdere uitwerking van de ontwikkeling en de exacte locatie van een touringcarterminal in Holendrecht. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	ZO
196	P+R locaties voor touringcars in Noord kunnen alleen worden ingezet voor touringcars richting Zaanstreek en Waterland. Nut en noodzaak voor het aanleggen van deze P en R locaties willen wij nog verder met u onderzocht hebben, in samenspraak met de bestuurscommissie Noord.	Metrostation Noord is niet in beeld als het gaat om het creëren van een P+R locatie voor Touringcars. Dit is mede vanwege fysieke hoogtebeperkingen van de P+R locatie en de beperkte beschikbare ruimte van het busstation. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	N
197	Het Algemeen Bestuur dringt er op aan om het bedrijfsleven te stimuleren te komen met een vignettensysteem voor touringcars en touringcars buiten het centrum op te vangen. Het niet noodzakelijke touringcarverkeer zal geweerd moeten worden uit de binnenstad. Denkbaar is dat de toerist overstapt in een kleiner en elektrisch vervoermiddel naar het hotel.	Invoering naar de mogelijkheden van een vignettensysteem wordt meegenomen in het onderzoek naar de invoering van de milieuzone touringcar die uiterlijk in 2018 in werking moet treden. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	C
198	Waar excursie bedrijven niet langer hun uitvalsbasis kunnen hebben in Centrum, ziet oost kans voor de PTA/Piet Heinbuildings e.o. om te transformeren tot hét bus- en taxi knooppunt van Amsterdam.	In het kader van de Notitie Touringcarbeleid Amsterdam 2012-2020 is besloten dat de dagexcursiebedrijven hun activiteiten zullen verhuizen van het Damrak naar o.a. de omgeving van de PTA. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	O
199	Advies om een vignettensysteem voor touringcars in te voeren.	Invoering naar de mogelijkheden van een vignettensysteem wordt meegenomen in het onderzoek naar de invoering van de milieuzone touringcar die uiterlijk in 2018 in werking moet treden. <b>Niet overgenomen.</b>	A7, A10
200	Herzie het langdurig parkeren van bussen in de <b>Valkenburgerstraat</b> .	<b>Vanwege de aanwezigheid van hotels en diverse bedrijven in de Valkenburgerstraat is aanwezigheid van een laad- en losvoorziening noodzakelijk. Het is dus ook niet toegestaan om op deze locatie te parkeren (i.p.v. te halteren). Hier wordt op gehandhaafd. Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A14

# 2.

## Touringcar

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
201	Voorstel zie toe op 'het rondjes rijden' door op passagiers wachtende touringcars.	Het is uitermate complex om op te treden tegen rondrijdende touringcars door de stad. Het rondrijden zelf is immers niet verboden. Daarnaast is ook niet bekend bij de gemeente dat dit om grote aantallen touringcars gaat. Verwachting is dat met de invoering van een milieuzone het aantal rondrijdende touringcars wordt verminderd. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A14
202	In de UAM ontbreken cijfers over aantallen touringcars in Amsterdam. Ook ontbreekt een onderbouwing van het economisch belang van de touringcars voor Amsterdam voor de verschillende doelgroepen.	Cijfers over de touringcar in de stad zijn vinden in de beleidsdocumenten en publicaties over het touringcarverkeer. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A10
203	Advies om absolute prioriteit te geven aan het parkeren van touringcars ten behoeve van de riviercruise bij uitbreiding van de touringcarhaltes op onder meer de Ruyterkade Oost.	Er zijn afspraken gemaakt met de touringcarbranche en Haven over het gebruik van de touringcarhaltes bij de riviercruiselocaties. Na de herinrichtingen van de riviercruiselocaties (Ruijterkade Oost + West) wordt medegebruik door touringcars uit de binnenstad mogelijk. Bij het gebruik van de touringcarhaltes wordt prioriteit gegeven aan het parkeren ten behoeve van de riviercruise. De gebruikers kunnen hiertoe stewards inzetten op de locatie. <b>Overgenomen.</b>	B4
204	Verbeter de handhaving op het illegaal parkeren van touringcars, ook aan de rand van het centrum.	De omvang van de handhaving capaciteit in de openbare ruimte wordt stedelijk vastgesteld door het OM. De gemeente stelt de prioriteiten voor de inzet van de handhaving capaciteit. De beschikbare handhaving capaciteit voor touringcars is beperkt, vanwege andere prioriteiten. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B4
205	Zijn niet tegen geleidelijke afname van touringcarverkeer in centrum, zolang dit geleidelijk gaat en in goed overleg met de branche en er enkele belangrijke flankerende maatregelen worden genomen.	<b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B7, B8, B9
206	Het stewardproject voor touringcars is een goed voorbeeld en dient te worden uitgebreid naar andere hotspots. Financiering dient goed geregeld te zijn, bijv. door een vignettensysteem.	Invoering naar de mogelijkheden van een vignettensysteem wordt meegenomen in het onderzoek naar de invoering van de milieuzone touringcar die uiterlijk in 2018 in werking moet treden. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B7, B8, B9

## Touringcar

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
207	Gebruiksmogelijkheden van de PTA parkeer- en halteerlocatie moet worden versterkt door aanvullende maatregelen.	Komende periode worden er maatregelen (fysieke bebording , inzetten Dynamische Route Informatiepanelen, communicatiecampagne) getroffen om touringcars te verwijzen naar PTA ten tijden van het afsluiten van het Oosterdoksplatform. Hiermee wordt PTA nog nadrukkelijker ingezet als dé parkeerlocatie voor touringcars met bestemming binnenstad. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B7, B8, B9
208	De locatie De Ruyterkade Oost en Marine Etablissement dienst te laten doen als transferpunt touringcar- rondvaart.	I.h.k.v. van de maatregel Touringcars naar de rand van de stad wordt o.a. gekeken naar de mogelijkheden om op de lange termijn een transferium voor touringcars en rondvaartboten aan de rand van het centrum te realiseren. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B7, B8, B9
209	Advies om het transferpunt Zouthaven PTA uit te breiden.	De Zouthaven is ongeschikt als (grootschalig) transferpunt Touringcar-rondvaart vanwege de zeer beperkte manoeuvreerbaarheid van de rondvaartboten in de Zouthaven. <b>Niet overgenomen.</b>	B7, B8, B9
210	Advies om te kijken naar de mogelijkheden om het busstation achter CS ook te gebruiken voor halteren touringcars.	Voorstel wordt meegenomen in bij de maatregel "Touringcars naar de rand van de stad". <b>Overgenomen.</b>	B7, B8, B9
211	Pleiten voor een spoedige instelling van een dynamisch parkeerverwijssysteem voor touringcars in het stadshart.	Er komt een (digitaal) parkeer- en halteerverwijssysteem voor touringcars met bestemming binnenstad en Zuidelijke IJ-oever. Vanwege de relatief beperkte doelgroep en de hoge kosten van fysieke borden op straat, wordt gekeken naar een digitaal-/ incarsysteem. <b>Overgenomen.</b>	B7, B8, B9
212	Pleiten voor uitbreiding van experiment met elektronische haltetijdetectie op de Spuistraat.	De pilot haltetijdetectie wordt uitgebreid. Stadsdeel Centrum en Zuid kijkt in overleg met de branche op welke locaties haltetijdetectie gewenst is. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B7, B8, B9
213	Tegen pilot busparkeren met extra laad- en losplaatsen aan de Stadhouderskade en het al dan niet tijdelijk opheffen van parkeerplaatsen (maatregel 13).	<b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B10
214	In de duurzaamheidsnota wordt gesproken over milieuzones voor bestelbusjes en touringcars. Hoe gaat de gemeente handhaven op buitenlandse vrachtwagens, bestelbusjes en touringcars?	Aan de milieuzone touringcar wordt een vignettensysteem gekoppeld. Het aandeel buitenlandse vrachtwagens en bestelbusjes is beperkt. Daarvoor wordt geen vignettensysteem ingevoerd. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A10

# 2.

## Touringcar

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
215	<p>De concentratie, in plaats van spreiding, van touringcarhaltes in het centrum bij het NH Barbizon Palaca hotel is onbegrijpelijk. Het zwaartepunt van de toeristenstroom zal zich verplaatsen van het Damrak en Prins Hendrikplantsoen naar de Prins Hendrikkade en de Wallen. Dit heeft grote gevolgen voor de Wallen. Veel punten uit het touringcarbeleid 2012-2020 zijn nog niet gerealiseerd. De vraag is waarom het reeds ontwikkelde touringcarbeleid en de milieuzone niet integraal en veel sneller worden ingevoerd. In de UAM ontbreekt een analyse. Heroverweging van de besluitvorming over de touringcarhaltes is nodig.</p>	<p>1. De nota Touringcarbeleid 2012-2020 is nog niet helemaal gerealiseerd. Komende jaren gaan we verder met de uitvoering. 2. De invoering milieuzone touringcars staat gepland voor 1 januari 2018, of zoveel eerder als mogelijk is. De analyse van de mogelijkheden is onderdeel van de bestuurlijke besluitvorming over de milieuzone. 3. Op verzoek van de gemeenteraad heeft het college besloten om het touringcarbeleid in 2017 te evalueren. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b></p>	A17



## Doorstroming en verbinding

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
216	Advies onderzoek te doen naar de gevolgen van het verhogen van de maximum snelheid op Daalwijdreef-Dolingadreef-Stramanweg voor de omliggende gebieden en het evenementen verkeer alvorens hierover een besluit te nemen.	Het onderzoek zal in augustus worden afgerond. Een B&W-besluit (voorlopig) over de wegen waar de maximumsnelheid naar 70 km/h worden verhoogd staat gepland voor september. De betreffende bestuurscommissies zal dan ook formeel om advies gevraagd worden. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	ZO
217	Verbeteren doorstroming rotonde Ganzenhof: advies te onderzoeken wat de meest wenselijke oplossing is. Wij verwachten dat bij dit onderzoek de optimalisatie van de bushalteconfiguratie rond het winkelcentrum en metrostation wordt betrokken.	De voorgestelde maatregel draagt niet bij aan het oplossen van de knelpunten zoals aangegeven op de knelpuntenkaart in de UAM. <b>Niet overgenomen.</b>	ZO
218	In beginsel is het stadsdeel niet tegen experimenten met stadsstraten. Vooraf moet duidelijk worden gemaakt wat de effecten zijn op de verkeersafwikkeling voor de veranderde inrichting van de Van Woustraat en de Ceintuurbaan. Wijze van inrichten van stadsstraten mag geen of minimale gevolgen hebben voor de verkeersintensiteit in andere straten in Zuid.	Bij de uitwerking van de maatregelen zal ook gekeken worden naar de gevolgen voor de verkeersstromen. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	Z
219	Het invoeren van een maximumsnelheid van 70 km/u op de Transformatorweg is niet te rijmen met de woningbouwopgave voor Sloterdijk 1 en steunen wij niet.	Het onderzoek naar het verhogen van de maximumsnelheid naar 70 km/uur zal medio 2015 worden afgerond. Een voorlopige B&W-besluit over de wegen waar de maximumsnelheid naar 70 km/h wordt verhoogd staat gepland voor september. De betreffende bestuurscommissies zal dan ook formeel om advies gevraagd worden. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	W
220	Dringen aan op spoedige afronding van onderzoek naar effecten van de OOIJ en zien de concrete voorstellen voor een (alternatieve) verkeersveilige ontsluiting naar de Maxis vanaf Ijburg tegemoet.	Op dit moment loopt er een verkeeronderzoek naar de effecten van het openstellen van de Overdiemerweg. In Q3 2015 worden de resultaten voorgelegd aan het bestuur. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	O
221	Een tunnel bij Sciencepark is in het belang van de doorstroming en verbetering van de ontsluiting van de Oostkant van de stad. Het niet meenemen van dit project bij de herontwikkeling van dit gebied ziet Oost als een gemiste kans.	De tunnel wordt meegenomen i.h.k.v. gebiedsontwikkeling Sciencepark. De Rijkssubsidie Spoorse Doorsnijdingen wordt op dit moment veiliggesteld met een reeds afgegeven startverklaring van Prorail. De overige financiering komt uit de grondexploitatie Sciencepark. <b>Niet overgenomen.</b>	O

# 2.

## Doorstroming en verbinding

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
222	Oost ziet diverse mogelijkheden voor de verbetering/versterking van de (fiets) Oost-West verbindingen, met name daar waar ook de (sociaal) economische relaties liggen en kunnen worden versterkt.	In het nieuwe Meerjarenplan Fiets presenteren we een overzicht van mogelijke nieuwe en te verbeteren fietsroutes met daarbij een voorstel om te komen tot realisatie/verbetering van de routes met de hoogste prioriteit. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	O
223	Oost en Centrum willen de verbinding tussen de gebieden Zouthaven, kop van de Dijkgracht en het Oosterdokseiland transformeren van een saaie en unheimische plek tot een levendige economische en sociaal veilige plek.	Dit voorstel moet meegenomen worden i.h.k.v. de transformatieopave Dijkgracht. <b>Niet overgenomen.</b>	O
224	Stadsdeel Oost werpt zich op als gebied om te experimenteren met dynamische verkeersmanagement, andere mobiliteitsvormen, zoals een mobiliteitsscan met bedrijven.	Het aanbod zal worden meegenomen bij uitwerking maatregelen. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	O
225	Wens dat de Cornelis Douwesweg en de IJdoornlaan een 50 km/u weg blijven.	Het onderzoek zal in augustus worden afgerond. Een B&W-besluit (voorlopig) over de wegen waar de maximumsnelheid naar 70 km/h worden verhoogd staat gepland voor september. De betreffende bestuurscommissies zal dan ook formeel om advies gevraagd worden. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	N
226	Verhogen van de maximale snelheid naar 70 km/u op President Allendelaan en de Oude Haagseweg: hoewel een hogere maximumsnelheid zal bijdragen aan een betere verkeersdoorstroming, levert dit ook nadelige effecten op voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid langs deze wegen. Deze twee aspecten zijn onderbelicht. Het verhogen van de maximumsnelheid op uitvalswegen staat haaks op onze wens om op de Haarlemmerweg de maximumsnelheid te verlagen naar 50 km/u om hiermee de barrière werking van de weg te niet te doen.	Het onderzoek naar het verhogen van de maximumsnelheid naar 70 km/uur zal medio 2015 worden afgerond. Een voorlopige B&W-besluit over de wegen waar de maximumsnelheid naar 70 km/h wordt verhoogd staat gepland voor september. De betreffende bestuurscommissies zal dan ook formeel om advies gevraagd worden. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	NW
227	De westtangent wordt gemist. Betreuren het dat uitvoering van de westtangent pas in 2020 staat gepland.	<b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	NW
228	Voorstel om de Jan Evertsenstraat als oost-west verbinding op te nemen.	Voorstel wordt meegenomen bij verkenning ontbrekende fietsverbindingen. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	NW

## Doorstroming en verbinding

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
229	Sprong over het IJ: Voorstel langzaamaan passage boven het IJ tussen Havengebouw en Eye.	Alle mogelijke verbindingen tussen Noord en het zuiden van het IJ worden onderzocht in het project 'Sprong over het IJ'. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B1
230	Garandeer de doorstroming van het verkeer komend van S102/S100.indien auto-onderdoorgang de Ruyterkade is gestremd.	Er is een verkeersmanagementplan opgesteld voor het geval dat de Ruytertunnel gestremd is. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B1
231	Doe een studie naar de doorstroming op de Pien Hein Kade doormiddel van een 2x2 rijbanen variant.	De voorgestelde studie draagt niet bij aan het oplossen van de knelpunten zoals aangegeven op de knelpuntenkaart in de UAM. <b>Niet overgenomen.</b>	B1
232	Sluit de bruggen op de trajecten S103 en S102.	In het kader van maatregel aanpassen openingstijden bruggen wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de openingstijden van bruggen aan te passen. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B1
233	Op de corridors geen bruggen openen tijdens spitsstijden. Werkzaamheden op corridors moet beter op elkaar afgestemd worden om bereikbaarheid te optimaliseren.	In het kader van maatregel aanpassen openingstijden bruggen wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de openingstijden van bruggen aan te passen. De gemeente is bezig met het versterken van de coördinatie van werken in de openbare ruimte. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B8, B9
234	Versterken van de BBROVA knooppunten kunnen nadrukkelijker worden genoemd.	In maatregel verdelen van de druk op de stad is ook het versterken van de stations opgenomen. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B3
235	Advies dat OV naar station Zuid beter gaat doorstromen, ook tijdens de werkzaamheden die op grote schaal plaatsvinden voor de ontwikkeling van dit gebied.	Wordt opgepakt i.h.k.v. van investeringsagenda OV en gebiedsontwikkeling Zuidas(Dok). <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B3
236	Advies om meer aandacht te besteden aan het verbeteren van verbindingen tussen Amsterdam en omliggende gemeenten: voorbeelden zijn o.a. Sloterbrug, fietsverbinding richting Duivendrecht en Zuidoost, hoogwaardige busverbinding met Zaanstad en de knoop A10, N247, S116. We maken ook graag werk van de hoogwaardige fietscorridor tussen Amstelveen, de Zuidas en de Schinkelroute (Sportas).	De focus van de uitvoeringsagenda ligt in het centrumgebied waar de grootste knelpunten zijn. Daarnaast wordt ingezet in het versterken van de treinstations en aansluiting van het stedelijke wegennet op de A10. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B3

# 2.

## Doorstroming en verbinding

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
237	Aanrijroutes naar centrum alleen aangeven waar ook corridors beschikbaar zijn met parkeerfaciliteiten. Geef de bereikbaarheidsduur aan.	Op de hoofdrijbanen van de A10 wordt 'centrum' al verwezen via de autocorridors. Hiermee benadrukken we onze voorkeursroutes en houden we rekening met de herkomst van de automobilist. Daarnaast wordt 'in' de belangrijkste afritten van de A10 'centrum' aangegeven om de automobilist richting mee te geven. Voor kennisgeving aangenomen. Op de rijksweg A10 wordt de automobilist al zeer veel informatie aangeboden. Rijkswaterstaat heeft gesteld op de A10 niet nog meer (reistijd)informatie aan te gaan bieden. <b>Niet overgenomen.</b>	B8, B9
238	Nader bekeken moet worden hoe de afslaan beweging van auto's op kruisingen beter te faciliteren is en het conflict met recht doorgaand fietsverkeer door de stoplichten veiliger te regelen. Het toevoegen van extra optelstroken kan hierbij helpen.	In het kader van de Uitvoeringsagenda gaan we kijken naar de afstelling van verkeerslichten. Daarnaast wordt bij onderhoud van de wegen ook gekeken naar het functioneel verbeteren van kruispunten. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B9
239	Een alomvattend verkeerscirculatieplan met onderscheid naar functionele verkeersstromen.	Bij de uitwerking van de maatregelen zal ook gekeken worden naar de gevolgen voor de verkeersstromen. <b>Niet overgenomen.</b>	A7
240	versmalling van de Weesperstraat na 2025 is onacceptabel en dient onvertraagd in 2017 te worden uitgevoerd als de NZ-metrolijn rijdt.	De Weesperstraat is onderdeel van het plusnet auto. Dit zijn routes die goed moeten doorstromen. Deze routes zijn vastgesteld in de Mobiliteitsaanpak Amsterdam (gemeenteraad juni 2013). Eventueel versmallen van de straat gaat ten koste van de doorstroming. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A7
241	Op welke 9 wegen wordt de snelheid op uitvalswegen verhoogd van 50 naar 70? Geldt dit ook voor de <b>Valkenburgerstraat</b> ?	<b>De Valkenburgerstraat is geen onderdeel van deze verkenning. Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A8
242	Idee om een handhavingsapp te ontwikkelen om tijdelijke verkeersmaatregelen en de overlast hiervan te melden.	Er is nog geen app specifiek om tijdelijke verkeersmaatregelen en overlast hiervan te melden. U kunt een melding doen middels de app 'Verbeter de Buurt'. Voor meer informatie: <a href="http://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/melding-or/">http://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/melding-or/</a> . Daarnaast kunt u altijd contact opnemen via 14020. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A11
243	De Westelijke onderdoorgang bij het Centraal Station is een knelpunt in veel plannen van het Stationsplein. Wat is uw visie hierop?	Er zijn plannen voor het verdiepen van de Westelijke onderdoorgang zodat deze toegankelijk wordt voor vrachtverkeer en touringcars. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A10

## Doorstroming en verbinding

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
244	De doorstroming van het autoverkeer haalt niet de "streefkwaliteit" want de snelheid is op delen van de dag 15–40 km/uur, en dat is te langzaam, aldus de nota. "Hierdoor worden Europese normen luchtkwaliteit overschreden", is de conclusie. Ik vraag u: Hoe komt u tot deze conclusie?	De gemiddelde snelheid is laag, doordat het verkeer vaak stilstaat. Bij congestie wordt meer uitgestoten dan op het moment dat verkeer doorstroomt. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A3
245	Groene zones moeten de snelheid opvoeren zodat auto's snel de stad in en uit kunnen. Heeft u berekend hoeveel extra autokilometers u aantrekt als gevolg van deze autobevorderende maatregelen?	Volgens de theorie kan een betere doorstroming inderdaad leiden tot meer autogebruik. In de praktijk verwachten wij om 2 redenen dat dit effect niet zal optreden door de maatregelen uit de Uitvoeringsagenda Mobiliteit: In 2003 is door Rijkswaterstaat onderzoek gedaan naar de determinanten van vervoerwijzekeuze ("Verknocht aan de auto"). Hieruit blijkt dat verkeersdrukke geen significante aanvullende invloed heeft op de vervoerwijzekeuze. Overige factoren (zoals de afstand die iemand wil afleggen) hebben hier wel een sterke invloed op. Verkeersdrukke heeft wel een significante invloed op de beleving van de reis. - In de Uitvoeringsagenda staan ook diverse maatregelen beschreven die het gebruik van het OV en de fiets zullen verbeteren. Per saldo denken we dat de maatregelen in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit geen grote invloed op de vervoerwijze keuzeverdeling (modal split) hebben. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A3
246	Heeft u gemeten of berekend welk effect de hogere snelheden en meer verreden kilometers hebben op de verkeersongevallen, met name op zwakkere verkeersdeelnemers? Anders gezegd: hoeveel extra doden en gewonden bent u kennelijk bereid te accepteren? Waarom kiest de gemeente voor gemak van een groep verkeersdeelnemers (motorvoertuigen) in plaats van veiligheid voor alle verkeersdeelnemers?	In de Uitvoeringsagenda wordt voorgesteld om in verschillende straten meer ruimte te bieden voor voetgangers en fietsers. Als dat niet met vrijliggende fietspaden kan, dan wordt de snelheid verlaagd van 50 km/h naar 30 km/h. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. Verhoging van de snelheid gebeurt alleen als de verkeersveiligheid is gewaarborgd. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A3

# 2.

## Openbare Ruimte

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
245	Advies om voorrang te geven aan de aanpak van achterstallig onderhoud in Zuidoost en daarvoor op korte termijn middelen vrij te maken, rekening houdend met de gebiedsfuncties en de intensiteit van het gebruik.	Financiering beheer en onderhoud verloopt via een ander traject. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	ZO
246	We zijn positief over de aandacht die u vraagt voor een impuls van de openbare ruimte en in het bijzonder voor de 'groene as' Elandsgracht-Kinkerstraat. Pleiten voor meer aandacht voor de aanpak van het gebied rond de Hallen, de Cremerbuurt en het gebied rond Westerpark.	Er spelen recent veel ontwikkelingen rond de Hallen, de Cremerbuurt en het gebied rond Westerpark. Wij ondersteunen extra aandacht voor doorstroming en het creëren van ruimte in deze gebieden. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	W
247	We steunen maatregelen om 'parkeren op afstand' te bevorderen, maar vragen hierbij niet alleen het centrum te bedienen. Stadsdeel West wil graag meewerken aan de maatregelen gelet op de drukte in de openbare ruimte.	Goed om te horen. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	W

## Bereikbaarheid

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
248	Convenant en afsprakenkader bereikbaarheid rond evenementen: advies om zo snel mogelijk tot ondertekening van het convenant over te gaan.	De ondertekening is gekoppeld aan de verkenning naar het parkeerschap. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	ZO
249	Overkluizing van de A9 Gaasperdammerweg: Zien graag de inzet bij het onderzoeken van de kansen gedurende de voorbereiding van de bouw van de tunnel i.h.k.v. het omgevingsmanagement. Adviseren een goede afstemming en een gedegen risicobeheersing voor de afwikkeling en doorstroming van het verkeer tijdens de realisatie van beide werken.	Wordt geborgd door stadsregie i.s.m. stadsdeel Zuidoost. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	ZO
250	Met de komst van Noord/Zuid lijn en alle andere ontwikkelingen in Noord wordt het belang van een fijnmazig wegennet groter. Dit om verbindingen tussen oud en nieuw Noord, het oostelijk en westelijk deel van Noord en de verbinding met de IJ-oeveren te verbeteren. Ook moet er worden gekeken naar extra verbindingen over de Cornelis Douwesweg, Klaprozenweg en IJdoornlaan voor fietsers en voetgangers.	Het fijnmazige wegennet in Noord is geen onderdeel van de knelpunten zoals aangegeven op de knelpuntenkaart in de UAM. Voorstellen moeten worden meegenomen i.h.k.v. van de gebiedsplannen. <b>Niet overgenomen.</b>	N
251	Alle mogelijkheden om Overhoeks over de weg en over water te ontsluiten, moeten benut worden. Optimaal gebruik of verbeteren van de aanlegsteigers bij het Overhoeksplein zijn hier een voorbeeld van.	Bereikbaarheid Overhoeks wordt opgepakt in de maatregelen: de pontaanlanding Buiksloterwegveer, het onderzoek naar metrostation Sixhaven (+loop en fietsroutes ernaar toe), Sprong over het IJ. Daarnaast zijn er ontsluitingen die nu al worden aangelegd/verbeterd (van der Pekbrug + brug voor voetgangers via Tolhuistuin, Tolhuistuin gebied toegankelijker maken). <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	N
252	Het bestuurlijk speerpunt bereikbaarheid wordt momenteel in Noord uitgewerkt. Dit is aanvullend en aansluitend op de UAM. Het stadsdeel wil nog ideeën en wensen in het kader van bereikbaarheid ophalen bij bewoners en ondernemers en verzoekt om ruimte om deze ideeën een plek te geven in de UAM of in het speerpunt bereikbaarheid.	De uitvoeringsagenda is geen blauwdruk. De agenda zal periodiek geactualiseerd worden o.b.v. de ontwikkelingen in de stad. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	N

# 2.

## Bereikbaarheid

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
253	Het is van belang dat er een duidelijke samenhang is met de uitwerking in het kader van de 'Ruimte voor de Stad'. Voor de korte termijn zijn er verkeer- en vervoerprojecten denkbaar. Maar anderzijds om ervoor te zorgen dat nieuwe ontwikkelgebieden in een eerste fase al beter worden ontsloten (bijvoorbeeld aanleg ontbrekende fietsschakel, verbeteren looproutes van en naar een (geoptimaliseerde) OV-halte).	In het kader van Ruimte voor de Stad lopen meerdere gebiedsvisies. Rond de zomer moet er een beeld ontstaan welke investeringen gewenst zijn. Vervolgens zal binnen de gemeente en samen met de Stadsregio bekeken worden hoe we deze investeringen kunnen financieren. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B3
254	Er is meer aandacht nodig voor de bereikbaarheid van de ringzone A10/ spoorring.	De focus van de uitvoeringsagenda ligt in het centrumgebied waar de grootste knelpunten zijn. Deze overlappen deels de gebieden waar de ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. <b>Overgenomen.</b>	B3
255	Gemis dat bereikbaarheid van de Zuidas over de weg niet is meegenomen.	<b>Overgenomen.</b>	B3
256	Bij de aangegeven corridors moet nog eens gekeken worden of de stad vanuit alle richtingen voldoende bereikt kan worden. De S103 (Haarlemmerweg) en S108 (Amstelveenseweg/Lairessestraat) moet ook de status van corridor krijgen.	De autocorridor en parkeeroute lopen op dit moment via de s102. Er zijn in Amsterdam slechts vijf autocorridors, dus een corridor toevoegen direct naast een bestaande corridor ligt niet voor de hand. De s103 is geen gelijkwaardige vervanging voor de s102, omdat je bij de s103 niet in alle richtingen de A10 af kan rijden, niet overgenomen. De S108 route is ook een belangrijke route voor fiets en openbaar vervoer. <b>Niet overgenomen.</b>	B9



## Goederenvervoer

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
257	Advies om de pilot 'weren van zwaar vrachtverkeer in de Noord Pijp' in nauwe samenhang uit te voeren met de pilot stadslogistiek (motie AA).	<b>Overgenomen.</b>	Z
258	De inzet van waterwegen ontbreekt bij stadsdistributie.	De gemeente Amsterdam wil het vervoer van goederen over water stimuleren. Het gaat met name de bevoorrading van winkels, bedrijven en horeca (en bouwmaterialen) in en om de binnenstad over water. De gemeente kent hierbij vooral een faciliterende rol bij het zoeken van ligplaatsen voor nieuwe initiatieven met vervoerboten. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	NW, C, A10
259	Er is ten onrechte niet veel aandacht voor goederendistributie. Gemist wordt een inzet op het gebruik van distributiecentra om de binnenstad heen gecombineerd met het gebruik van elektrische vrachtwagens.	Op dit moment zijn er al drie distributiecentra (cargo-hubs) aan de rand van de stad (Zuidoost, Foodcenter Amsterdam en Westpoort) waar goederen worden overgeslagen op schoon (liefst uitstootvrij) natransport de stad in. In samenwerking met het bedrijfsleven gaan we (in het kader van de Agenda Duurzaamheid) een voorstel ontwikkelen om twee extra duurzame cargohubs te faciliteren. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	C
260	Vragen aandacht voor de 7.5 tonsroute in de binnenstad. Deze zou op sommige punten geactualiseerd moeten worden. De Spuistraat en de Nieuwezijds Voorburgwal zouden uit de 7.5 tonsroute gehaald moeten worden. Daarnaast pleiten wij voor een 3,5 tons route in het 1011 en 1012 gebied met de daarbij behorende maat van de vrachtauto.	We gaan het voorkeursnet goederenvervoer actualiseren. In dit kader zal ook gekeken worden naar de haalbaarheid van het voorstel 3,5 ton. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	C
261	Oost onderneemt diverse pilots, zoals vervoer van afval over water. Wij kunnen nog actiever werken het verduurzamen van de stad met partners als die projectinitiatieven ook financieel worden ondersteund.	Het college is blij dat het stadsdeel zich inzet voor het verduurzamen van de stad. Ook het college wil het vervoer van goederen over water stimuleren. Het gaat met name de bevoorrading van winkels, bedrijven en horeca (en bouwmaterialen) in en om de binnenstad over water. De gemeente kent hierbij vooral een faciliterende rol bij het zoeken van ligplaatsen voor nieuwe initiatieven met vervoerboten. Op dit moment wil bijvoorbeeld Post NL pakketten in de binnenstad gaan distribueren over water. <b>Voor kennisgeving aangenomen</b>	O
262	Advies te zoeken naar innovatieve oplossingen voor laden en lossen (hinderlijk geparkeerde bestelbusjes): fietskoerier, cargo bike, vervoer over water.	Samen met de branche bekijken we hoe we de beschikbaarheid van laad- en loslocaties beter kunnen delen. ICT-toepassingen liggen hierbij voor de hand. Het doel is om onnodige zoekkilometers en dubbelparkeren te voorkomen. Ook realiseren wij – mede in het kader van de Agenda Duurzaamheid - privileges voor elektrische bestel- en vrachtvoertuigen om laden, lossen en parkeren te vergemakkelijken. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B6

# 2.

## Goederenvervoer

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
263	Aandacht voor goederenvervoer ontbreekt: 1) op plaatsen waar venstertijden gelden, moeten mogelijkheden gecreëerd worden om het goederenvervoer via korte routes naar en vanaf hun bestemming te rijden. 2) ga in uitvoering in overleg met bedrijfsleven over knelpunten. 3) of de Ahold app een oplossing biedt voor een betere doorstroming en handhaving goederenvervoer is uiterst onzeker en (nog) niet proefondervindelijk onderbouwd. 4) de pilot goederenvervoer noord-pijp is onacceptabel voor het bedrijfsleven. De wethouder wordt uitgenodigd voor een werkbezoek om de effecten te ervaren. 5) nader onderzoek en onderbouwing verbod vrachtverkeer route Mosveld-Buiksloterham is noodzakelijk.6) goederenvervoer over water ontbreekt.	We gaan in gesprek met de Commissie Bevoorrading (een initiatief van de brancheorganisaties MKB Amsterdam, VNO-NCW, EVO en TLN ) over de wijze waarop goederenvervoer in Amsterdam beter gefaciliteerd kan worden. Gespreksonderwerpen zullen zijn: Stedelijk kader goederenvervoer, actualiseren voorkeursnet goederenvervoer, groei pakketdiensten, laad/ los faciliteiten, Reduceren overbodige kilometers, Dilemma (enkele) grote versus (veel) kleine vrachtauto's. De Commissie zal ook betrokken worden bij de uitwerking van de voorstellen. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	B9
264	Er is weinig aandacht voor stedelijke distributie. De segmentatie naar soorten goederenvervoer ontbreekt. Er is geen eenduidige informatie over het effect van venstertijden op de efficiënte bevoorrading van de binnenstad.	1. De gemeente heeft via een kentekenonderzoek op hoofdlijnen inzicht in de segmentering (distributie, bouw, afval). 2. In 2011 is i.h.k.v. verruiming venstertijden Amsterdam onderzoek gedaan naar de effecten van deze verruiming. De verruiming heeft geleid tot een reductie van het aantal gereden kilometers. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A10
265	Lokale overheidsinkoop biedt kritieke massa voor stedelijke distributie.	Mee eens. Dit punt wordt opgepakt i.h.k.v. de agenda duurzaamheid. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A10
266	Actieve rol van de gemeente bij binnenstedelijke bouwlogistiek. Veel bouwprojecten starten nog zonder een deugdelijk BLVC-plan.	Zoals u in uw reactie aangeeft besteed de gemeente al veel aandacht aan de bouwlogistiek in de stad. We blijven de aanpak monitoren en passen deze indien nodig aan. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A10
267	Ondersteun ontwikkeling van kleine vrachtvoertuigen. Amsterdam zou een 'living' lab kunnen worden.	De gemeente Amsterdam gaat verkennen hoe het met het dilemma (enkel) grote versus (veel) kleine vrachtauto's om wil gaan. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A10
268	Om de stedelijke distributie in de toekomst te faciliteren moet in de UAM nu alvast ruimte gemaakt worden voor stedelijke ontkoppelpunten die goed verbonden zijn met de weg en het water.	De gemeente Amsterdam wil het vervoer van goederen over water stimuleren. Het gaat met name om de bevoorrading van winkels, bedrijven en horeca (en bouwmaterialen) in en om de binnenstad over water. De gemeente kent hierbij vooral een faciliterende rol bij het zoeken van ligplaatsen voor nieuwe initiatieven met vervoerboten. Op dit moment wil bijvoorbeeld Post NL pakketten in de binnenstad gaan distribueren over water. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A10

## Goederenvervoer

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
269	Maak het eigen vervoer van de gemeente Amsterdam slimmer en schoner.	Mee eens. Dit wordt opgepakt i.h.k.v. van de agenda Duurzaamheid. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A10
270	Wordt het 'slim en schoon' programma (agenda Luchtkwaliteit) voortgezet?	Ja. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A10
271	Veel laad- en losplekken en trottoirs staan vol met bestelbusjes met een 'ontheffing'. Wordt dit ontheffingenbeleid nader onderzocht?	Binnen de gemeente gaat bekeken worden hoe het proces van ontheffingverlening verbeterd kan worden. <b>Niet overgenomen.</b>	A10
272	U gaf tijdens de consultatiebijeenkomst in de Posthoornkerk aan dat voor de logistiek en bevoorrading van de winkelstraat (Haarlemmerstraat) onderzoek wordt gedaan naar onder andere de mogelijkheid om bevoorrading van verschillende winkels te bundelen. Onze winkelstraatmanager is ook betrokken bij een onderzoek van studenten van de Hogeschool naar logistiek en bevoorrading van de Haarlemmerbuurt. Deze uitkomsten leveren mogelijk nieuwe inzichten. Dit rechtvaardigt de vraag of het niet beter is om de geplande werkzaamheden 'on hold' te zetten. Wilt u betrokken worden bij de presentatie van het onderzoek van de studenten? Is het mogelijk dat wij betrokken worden bij uw onderzoek?	In de uitvoering wordt gekeken naar deze mogelijkheden, maar reeds ingezette plannen zullen door stadsdeel Centrum zelf worden uitgevoerd. Dit verzoek zal daarom aan het stadsdeel zelf moeten worden gedaan. <b>Meenemen bij uitvoering.</b>	B12

# 2.

## Voetgangers

Nr	Vraag/voorstel/reactie	Antwoord/reactie	Indiener
273	Kruispunt Victoriahotel: voorstel om de zebrapaden te verwijderen en het verkeer op die punten te reguleren door middel van verkeerslichten.	Het gedeelte van het zebrapad in de looprichting van/naar het Centraal Station, over het fietspad, is al weggehaald. Voetgangers steken nu nog alleen over met verkeerslichten. Daarnaast zal met de herinrichting van het gebied voor het Centraal Station (en de ingebruikname van de De Ruytertunnel aan de achterzijde) de autoverbinding vóór het station verdwijnen. Voetgangers hoeven straks geen autoverkeer meer te kruisen, waardoor de situatie overzichtelijker wordt. Wel zullen de voetgangers nog het fietspad moeten oversteken. Het ontwerp van de nieuwe situatie zal worden getoetst op verkeersveiligheid. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A8
274	Bij de Amstel ter hoogte van het Rembrandtplein lopen voetgangers noodgedwongen op het fietspad. Voorstel: verbreed het trottoir zodat voetgangers en fietsers niet meer van hetzelfde stukje weg gebruik moeten maken.	Onlangs is een motie aangenomen in de gemeenteraad waarin staat dat er onderzoek moet worden gedaan naar het instellen van eenrichtingsverkeer op de Amstel. Ook dit is als maatregel al opgenomen in deze uitvoeringsagenda. Doel is om meer ruimte te creëren voor voetgangers op dit gedeelte van de Amstel, tussen de Blauwbrug, Halvemaansbrug en Muntplein. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A8
275	Voorstel om op het stuk Nieuwe Keizersgracht tot Nieuwe Kerkstraat een brede stoep te maken, zoals bij de Hermitage en Carré.	In de gebiedsagenda Oost van stadsdeel Centrum staat dit voorstel ook omschreven. De Amstel aan de oostzijde is bijna compleet heringericht. Het ontbrekende deel is het gedeelte tussen de Nieuwe Keizersgracht en de Nieuwe Prinsengracht. In de meerjarenplanning openbare ruimte starten de voorbereidingen in 2016, de uitvoering in het 2e kwartaal van 2017. Er komt hiervoor nog een aparte informatieavond. Het ontwerp zal in lijn zijn van de herinrichting die er al is geweest. <b>Voor kennisgeving aangenomen.</b>	A13



# Terugkoppeling Consultatie

**Uitvoeringsagenda Mobiliteit**

23-6-2015