

Onderwerp	:	Initiatiefvoorstel Flexstraten
Fractie	:	
Naam lid algemeen bestuur	:	Yvette Hofman (GroenLinks) Ilana Rooderkerk (D66) Geert van Schaik (SP) Anne Janssen (PvdA) Jelle de Graaf (Piratenpartij)

Initiatiefvoorstel Flexstraten

1. Samenvatting

Met dit initiatiefvoorstel introduceren de fracties van GroenLinks, D66, SP, PvdA en Piratenpartij het concept "Flexstraten" in stadsdeel West. Het concept flexstraten is aangedragen door bewoners tijdens de Burgertop Amsterdam en behelst de tijdelijke uitvoering van infrastructurele maatregelen om ruimte te creëren voor voetgangers en fietsers, zodat kan worden onderzocht of de maatregel effectief is en wat de gevolgen zijn.

Met dit voorstel gaan we de volgende maatregelen tijdelijk invoeren en uitproberen:

- A. West krijgt Leefstraten tijdens de zomervakantie: enkele straten worden tijdens de zomer van 2016 afgesloten zodat bewoners er kunnen leven, conform de motie Shahsavari-Jansen/Ernsting die is aangenomen in de gemeenteraad van Amsterdam.
- B. Scooters gaan naar rijbaan op de Jan Evertsenstraat en de Bilderdijkstraat: we wachten niet meer op landelijke regelgeving.
- C. De meest nijpende fietsparkeerproblemen worden aangepakt: op de plekken waar het noodzakelijk en mogelijk is, maken we tijdelijk meer ruimte voor fietsparkeren door het opheffen van een enkele autoparkeerplek of het benutten van extra openbare ruimte.

Bij alle voorstellen worden bewoners betrokken, wordt goed gemonitord wat de effecten zijn en wordt de mening van bewoners en bezoekers gebruikt om te evalueren of de flexstraatmaatregel bevalt.

Met dit initiatiefvoorstel flexstraten wordt geëxperimenteerd met een nieuwe manier om de openbare ruimte te verbeteren, en tegelijk worden de meest nijpende problemen in ons stadsdeel - scooteroverlast, gebrek aan fietsparkeerruimte - aangepakt. Deze manier van werken en experimenteren past in de MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030 en de ambities voor een leefbaar stadsdeel met ruimte voor fietser en voetganger.

2. Aanleiding

In de AB-vergadering van 27 oktober 2015 kwamen enkele deelnemers van de Burgertop Amsterdam op bezoek. Dit waren deelnemers uit stadsdeel West die op verzoek van het Algemeen Bestuur vertelden over de uitkomsten van de Burgertop en hun ideeën voor de stad.

Een van de sprekers bracht zijn idee voor de introductie van flexstraten naar voren: tijdelijke uitvoering van infrastructurele maatregelen om ruimte te creëren voor voetgangers en fietsers, zodat kan worden onderzocht of de maatregel effectief is en wat de gevolgen zijn. Meerdere fracties gaven aan dit een interessant voorstel te vinden om mee aan de slag te gaan, ook omdat het gebruik van de openbare ruimte en de balans tussen fietser, voetganger en auto regelmatig tijdens bewonersbijeenkomsten aan de orde komt.

Het Dagelijks Bestuur nodigde de leden van het AB daarop uit om zelf met concrete voorstellen te komen voor flexstraten om meer ruimte te creëren voor voetgangers en fietsers in West. Met dit initiatiefvoorstel doen de fracties van GroenLinks, D66, SP, PvdA en de Piratenpartij daarom voorstellen voor het starten met pilots Leefstraten, het versneld verplaatsen van scooters naar de rijbaan en het creëren van meer fietsparkeerplekken.

2. Burgertop Amsterdam

Op 6 juni 2015 vond de eerste Burgertop Amsterdam plaats. Op die dag spraken 250 Amsterdammers aan vijfendertig tafels over onderwerpen die zij belangrijk vinden voor de stad. In drie gespreksrondes bespraken zij concrete oplossingen voor de door hen aangedragen problemen.

De uitkomsten van de Burgertop zijn in twee categorieën te verdelen: enerzijds kwamen er ideeën en plannen uit waar deelnemers zelf mee aan de slag zijn gegaan. Anderzijds kwamen er ideeën naar voren die burgers niet zelf in de praktijk kunnen brengen maar waarbij de stad en/of stadsdelen nodig zijn. De organisatie van de Burgertop heeft de uitkomsten dan ook onder de aandacht gebracht van de politiek.

Stadsdeel West hecht aan burgerparticipatie en initiatieven die door bewoners worden bedacht om het stadsdeel te verbeteren. Het Dagelijks Bestuur van Amsterdam West heeft na afloop van de Burgertop de initiatiefnemers dan ook uitgenodigd om met het Algemeen bestuur te komen praten over de resultaten en ervaringen. In dat gesprek werd besloten dat de bestuurscommissie deelnemers uit West zou uitnodigen om hun ideeën voor de stad toe te lichten, hetgeen dit najaar in het Algemeen Bestuur gebeurd is.

3. Flexstraten

Een van de Burgertopdeelnemers uit West was buurtbewoner Mischa Woutersen. Hij introduceerde het idee van 'Flexstraten' als methode om infrastructurele wijzigingen eerst te testen en alvorens ze door te voeren. Flexstraten worden in het voorstel *De Flexstraat. Experimenteren met nieuwe straatinrichting* van de Stadshub als volgt omschreven:

"de tijdelijke uitvoering van al voorgenomen infrastructurele maatregelen die te maken kunnen hebben met een gebrek aan draagvlak. Het gaat om ingrepen zoals: het afsluiten van rijrichtingen of afslagen, het opheffen van parkeervakken of het verlagen van de maximumsnelheid. Maatregelen die leiden tot een gewenste toename in ruimte voor voetganger en fietser maar geregeld te maken hebben met een gebrek aan draagvlak, omdat winkeliers en bewoners bang zijn voor opstoppingen, gederfde inkomsten en verkeersoverlast in de omliggende buurten. Met Flexstraat kan de gemeente laten zien dat de voorgestelde maatregelen werken, door de ingreep uit te voeren met tijdelijke verkeersafzettingen. Op die manier kan real-time worden aangetoond dat de verkeerskundige maatregel werkt en geen verstorend effect heeft op de verkeerscirculatie in de buurt."

De fracties van GroenLinks, D66, SP, PvdA en Piratenpartij steunen deze aanpak van harte. West is het meest dichtbevolkte stadsdeel van Amsterdam en ruimte is schaars. Met verkeerskundige modellen kun je veel berekenen, maar hoe de mens zich zal gedragen, en hoe een wijziging in de openbare ruimte zal uitpakken blijft onvoorspelbaar. Daarom is het belangrijk om aan de hand van pilots en tests te kijken wat er gebeurt. De fracties zien dan ook graag dat stadsdeel West aan de slag gaat met flexstraten, om zo te kunnen experimenteren met manieren om ruimte voor voetganger en fietser te creëren.

Tijdens de AB-vergadering heeft het Dagelijks Bestuur aangegeven dit op te willen pakken en daarbij de leden van het Algemeen Bestuur uitgenodigd om met concrete voorstellen te komen om de flexstraten in de praktijk te brengen. De experimenten die hier worden voorgesteld, worden gedaan ten behoeve van het Mobiliteitsplan van wethouder Verkeer en Vervoer.

4. Concrete voorstellen

In dit initiatiefvoorstel dragen wij drie soorten flexstraten aan: a. tijdelijke leefstraten, b. scooters versneld naar de rijbaan en c. het tijdelijk maken van extra fietsparkeerplekken. De genoemde locaties zijn daarbij voorbeelden die uiteraard moeten voldoen aan verkeerstechnische en veiligheidseisen. De drie concrete voorstellen voor flexstraten die met die initiatiefvoorstel worden gedaan zijn:

A. Pilot Tijdelijke leefstraten

Bewoners van Amsterdam wonen in onze stad om te leven. Niet alleen in huis, maar ook juist buitenshuis. Helaas hebben veel Amsterdammers weinig tot geen eigen buitenruimte of tuin en wordt op dit moment veel van de openbare ruimte in beslag genomen door auto's. Openbare ruimte die ook voor andere zaken gebruikt kan worden. In Gent is een proef uitgevoerd met de zogenaamde 'Leefstraten', waarbij gedurende een maand van het jaar auto's de straat uit gaan. De vrijgekomen ruimte wordt gebruikt voor door bewoners en voorbijgangers te voet en te fiets voor andere activiteiten. Deze proef wordt, ondanks aanvankelijke scepsis onder sommige bewoners, als een daverend succes gezien.¹

¹ Bron: Motie Shahsavari-Jansen/Ernsting.

In juni 2015 heeft de gemeenteraad van Amsterdam daarom de motie Shamsavari-Jansen/Ernsting (507) over 'Pilot Leefstraten' aangenomen, die oproept om straten een maand in de zomer autovrij te maken, zodat daar andere activiteiten kunnen plaatsvinden. En zodat mensen daar kunnen leven: spelen, wandelen, lezen, barbecueën, sporten, gezellig zitten et cetera. Met name in de zomer is het fijn om buiten te leven en buurten. Dit wordt in West ook al aangegeven door bewoners.

Het College van B&W heeft het voorstel voor pilots Leefstraten met enthousiasme ontvangen. Het College heeft aangegeven dat de bestuurscommissies hierbij leidend zijn en dat bewoners het initiatief moeten nemen. Wel heeft het College in reactie op de motie enkele kaders meegegeven,² en is in de motie al aangegeven daarbij rekening moet worden gehouden met de parkeerdruk in omliggende straten en dat de pilots niet tot bovenmatige overlast daar moet leiden, maar dat de parkeerdruk in de zomer in delen van de stad mogelijk lager is omdat relatief veel mensen op vakantie zijn. De verdere vormgeving ligt bij de bestuurscommissies.

De indieners vragen het Dagelijks Bestuur om in de zomer van 2016 pilots Leefstraten te starten. Onze ambitie is dat er in elk van de drie gebieden van Stadsdeel West³ deze zomer een leefstraat is.

Bewoners zijn hierbij aan zet. Zij geven aan in welke straat zij het willen, en hoe zij de uitvoering voor zich zien. Om straten te vinden die in aanmerking komen, wordt een uitvraag gedaan onder bewoners via Facebook, de stadsdeelnieuwsbrief en andere communicatiekanalen. De indieners van dit voorstel hebben daartoe reeds initiatief genomen.

Bewoners kunnen tot 15 april een straat aandragen en uitwerken hoe zij hun leefstraat vorm zouden willen geven. Daarbij wordt ook gekeken naar de lessen in Gent en Haarlem, waar men vorig jaar heeft geëxperimenteerd met leefstraten. Vervolgens worden de plannen beoordeeld aan de hand van het kader dat de centrale stad aan de bestuurscommissies heeft gestuurd.⁴

Via een e-tool kunnen bewoners aangeven welke van de straten die aan de stedelijke kaders voldoen graag deze zomer als leefstraat willen zien. De populairste straten worden voorgedragen aan het Algemeen Bestuur als leefstraat 2016, met een advies van het DB erbij over bijvoorbeeld het draagvlak onder bewoners per straat. Het Algemeen Bestuur besluit in juni welke straat / straten deze zomer een leefstraat worden.

De leefstraten worden dan in principe in de middelste vier weken van de schoolvakantie⁵ autovrij gemaakt: 25 juli tot en met 19 augustus. De exacte periode wordt nog afgestemd met andere stadsdelen, als ook in andere stadsdelen leefstraten gecreëerd worden.

² Bestuurlijke reactie op de motie staat op: http://zoeken.amsterdam.raadsinformatie.nl/cgi-bin/showdoc.cgi?action=view/id=278756/type=pdf/02_Bestuurlijkereactie_motie_Shamsavari-JansenErnsting_507_over_pilot_leefstraten.pdf

³ Bos en Lommer, Westerpark, Oud-West/De Baarsjes

⁴ In de bestuurlijke reactie geeft het College van B&W aan een uitwerking met criteria aan de stadsdelen te sturen.

⁵ De schoolvakantie in regio Noord is dit jaar van 16 jul 2016 t/m 28 aug 2016.

Na de zomer wordt geëvalueerd wat bewoners er van vonden. Als de leefstraten een succes blijken, worden er in volgende jaren meer straten leefstraten.

B. Versneld scooters naar de rijbaan

Scooters zijn de afgelopen jaren een bron van overlast en ergernis geworden. Het aantal snorfietzen in de regio Amsterdam is in de periode 2007-2014 met maar liefst 266% toegenomen en het aantal bromfietsen met 54%.⁶ Onderzoek van Rijkswaterstaat toont aan dat van de snorscooters 96% harder rijdt dan de toegestane 25 km p/u. Op fietspaden rijden ze zelfs gemiddeld 34 km per uur.⁷ Dit leidt tot drukte op de fietspaden, gevaarlijke verkeerssituaties en een verslechtering van de luchtkwaliteit. Fietsers delven hierbij het onderspit. Zij worden van de sokken gereden door de bredere en snellere scooters die hen passeren: 53% van alle scooterongevallen in Nederland vindt plaats in Amsterdam en het aantal ongevallen neemt elk jaar toe.⁸

In 2014 heeft de gemeenteraad met overgrote meerderheid een motie aangenomen, ondertekend door alle partijen behalve het CDA, over invoering van een lokale helmplicht voor snorfietzen, zodat deze verplaatst kunnen worden naar de rijbaan. Uit een publicatie van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid blijkt dat de invoer van de helmplicht en verplaatsen van scooters naar de rijbaan een jaarlijkse reductie van 261 slachtoffers oplevert.⁹

Met de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu (dd. 18 november 2015) wordt de invoering van een lokale helmplicht eindelijk mogelijk gemaakt. Maar het wetgevingsproces en de uitwerking daarvan gaan nog jaren duren: wethouder Litjens schreef in december jl. aan de gemeenteraad, dat het zeker nog tot 2018 duurt voordat in Amsterdam de snorfietzen op de rijbaan rijden. Terwijl de meeste Amsterdammers dat liever vandaag zien dan morgen.

In stadsdeel West is de problematiek zo nijpend dat wij niet willen wachten, maar aan oplossingen willen werken. Door middel van het inzetten van flexstraten kunnen we versneld scooters (tijdelijk) naar de rijbaan verplaatsen en tegelijkertijd onderzoeken wat de effecten hiervan zijn. In de Jan Pieter Heijestraat is al sinds 2013 een succesvolle proef met de invoering van een 30 kilometerzone en scooters op de rijbaan. Uit de evaluatie bleek dat 52% van de scooters met weinig moeite (digitaal bord, bord scooters rijbaan en inzet BOA's) naar de weg verplaatste. Daarom willen de initiatiefnemers meer straten in stadsdeel West 30 kilometerzone maken en de scooters daar naar de rijbaan verplaatsen. Het gaat hierbij om straten die niet tot het Hoofdnet behoren en en waar het wenselijk is dat auto's minder hard rijden (of dat al doen). Deze ervaringen kunnen de landelijke discussie bevorderen.

⁶ Bron: Brief van Wethouder Litjens, dd 2 november 2015.

⁷ Bron: <https://milieudefensie.nl/luchtkwaliteit/probleem-en-oplossing/brommers-en-scooters-een-groeiend-probleem>

⁸ Bron: <https://milieudefensie.nl/luchtkwaliteit/probleem-en-oplossing/brommers-en-scooters-een-groeiend-probleem>

⁹ In Nederland. Bron: http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Bromsnorfietsers.pdf

De ambitie van stadsdeel West is het creëren van goede 'stadsstraten', zoals beschreven in de MobiliteitsAanpak Amsterdam (MAA); het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030. Stadsstraten hebben veel publieke functies en goede doorstroming en maken onderdeel uit van het plusnet voetganger: een voor voetgangers aantrekkelijk en veilig ingerichte ruimte.¹⁰ In het voorstel Flexstraten van De Stadshub is het idee dat auto's daar op de trambaan gaan en mogelijk eenrichtingsverkeer worden. Voetganger en fietser krijgen meer ruimte zodat de kans op ongevallen wordt geminimaliseerd.

Onze ambitie is om de Bilderdijkstraat, Jan Evertsenstraat, De Clercqstraat en de Kinkerstraat de belangrijkste stadsstraten van West te maken. Voor een langere termijn zien de indieners het creëren van dit soort stadsstraten als een mooie stip op de horizon, waarmee met de MobiliteitAanpak van de centrale stad en het Veiligheidsplan van Stadsdeel West de weg is ingezet en waar de komende jaren aan wordt gewerkt.

Voor de korte termijn stellen de indieners met dit initiatiefvoorstel voor om zo snel mogelijk op een aantal plekken de scooter naar de rijbaan te verplaatsen, zoals in de JP Heijestraat. Aan de hand van de volgende criteria hebben de indieners onderzocht welke straten in aanmerking komen:

- De straat heeft een vrij liggend fietspad.
- De straat maakt geen onderdeel uit van het hoofdnet auto.
- De maximumsnelheid voor auto's moet naar 30 km p/u worden verlaagd, wat betekent dat het een vrij liggende autoweg moet zijn: niet gedeeld met de tram.
- Het moet gaan om een duidelijk afgebakend stuk weg van substantiële lengte, zodat er geen verwarrende situaties ontstaan waarbij scooters telkens op en af het fietspad moeten gaan.

In dit voorstel stellende indieners voor om zo snel mogelijk in de volgende straten de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km p/u scooters en scooters naar de rijbaan te verplaatsen:

- *Bilderdijkstraat en Eerste Constantijn Huygensstraat.* De Bilderdijkstraat wordt steeds meer een winkelstraat en kent drukke kruispunten met overstekende voetgangers en fietsers. Tegelijkertijd zijn de fietspaden vrij smal en wordt er op de lange stukken zeer hard gereden door scooters. Het verplaatsen van de scooter naar de rijbaan maakt het hier een stuk veiliger voor fietsers. De Nassaukade blijft daaraan parallel waar 50 km p/u gereden kan worden. Het gaat hierbij om de hele Bilderdijkstraat en het eerste deel van de Constantijn Huygensstraat tot aan de Overtoom, in verband met de stadsdeelgrenzen. Aan de andere kant wordt onderzocht of ook de Frederik Hendrikstraat kan worden meegenomen. Hiervoor is nader onderzoek nodig in verband met de bus die daar rijdt.
- *Jan Evertsenstraat.* De Jan Evertsenstraat is een goedbezochte winkelstraat en leidt niet naar de snelweg dus er is geen noodzaak om snel de stad in en uit te kunnen rijden via deze straat. Door de freezone zal deze straat naar verwachting drukker

¹⁰ MAA, p 62.

worden, meer mensen en bedrijvigheid in de straat en op de stoepen krijgen en zullen er veranderingen in de openbare ruimte optreden. Ook daarom zou het goed zijn als hier minder hard wordt gereden en scooters naar de rijbaan verplaatst worden.

Tevens kan worden bekeken of het verlengde van de Jan Evertsenstraat, richting het centrum, ook onderdeel kan worden van de proef. Dat betreft een stukje van de Admiraal de Ruijterweg en de De Clercqstraat. Dat is een van de drukste fietsstraten van Amsterdam: het fietspad zou eigenlijk twee keer zo breed moeten zijn om veilig te kunnen fietsen.¹¹ Alle reden om ook daar scooters naar de rijbaan te verplaatsen. Onderzoek moet uitwijzen of dit kan in verband de plekken waar auto's even over de trambaan moeten rijden.

Bij het verlagen van de maximumsnelheid zijn maatregelen nodig om auto's langzamer te laten rijden. Bij deze flexstraat horen dan ook het leggen van tijdelijke verkeersdrempels. Tevens moet duidelijk worden aangegeven dat scooters op de rijbaan moeten rijden. Tot slot worden er spandoeken geplaatst met *'Dit is een flexstraat'* waarop staat dat het een tijdelijke proef betreft en wordt verwezen naar een website met meer informatie. De pilots zullen geëvalueerd worden met een onderzoek naar de effecten op het verkeer en de ervaringen van weggebruikers, zoals bij het experiment met de JP Heijestraat

Als deze pilots een succes blijken te zijn, kan worden onderzocht of er meer straten in West in aanmerking komen voor snelheidsverlaging en het verplaatsen van scooters naar de rijbaan. De straat waar het probleem het meest urgent is, is de Kinkerstraat midden tot aan de Kinkerbrug. Het is echter de vraag of snelheidsverlaging daar mogelijk is in verband met het deel waar de auto op de trambaan moet rijden. Dat is dus onderwerp voor vervolgonderzoek. Een tweede plek waar het verplaatsen van de scooter naar de rijbaan wenselijk zou zijn, is de Van Hallstraat. Door de bocht kunnen auto's daar toch al niet hard rijden en veel schoolkinderen moeten vaak de fiets- en autowegen oversteken. Een derde idealplaatje is een scootervrij fietspad van 'plein tot plein': van Mercatorplein tot aan de Dam. Met het scootervrij maken van de fietspaden op de Jan Evertsenstraat maken we daarmee een begin.

Met deze flexstraten wordt aangesloten bij het Verkeersveiligheidsplan van het stadsdeel West wordt uitvoering gegeven aan de brief van Wethouder Verkeer & Vervoer¹² en versneld gekeken hoe scooters naar de rijbaan kunnen. Op het moment dat er nieuwe wetgeving is en er beleid komt voor heel Amsterdam, kan de flexstraat eenvoudig worden aangepast aan de nieuwe situatie, zo kan de snelheid bijvoorbeeld weer naar 50 km p/u indien dat nadrukkelijk gewenst blijkt uit de pilot en er een helmplicht is ingevoerd.

C. Meer fietsparkeerplaatsen

West heeft nog steeds een nijpend tekort aan fietsparkeerplekken. De wens om meer fietsparkeerplekken te creëren is er al heel lang. In de vorige periode heeft het dagelijks bestuur 10.000 extra fietsparkeerplekken gerealiseerd. Om te voldoen in de vraag zouden er nog enkele tienduizenden fietsparkeerplekken bij moeten komen. Stadsdeel West gaat in

¹¹ <http://www.dewestkrant.nl/index.php/fietspad-is-veel-te-druk/> .

¹² Dd. 2 november 2015.

2016 aan de slag met het Uitvoeringsplan fietsparkeren, waarmee al veel fietsparkeerplekken gerealiseerd zullen worden. Daarbij wordt gekeken waar ruimte is in de openbare ruimte om meer fietsenrekken te plaatsen en worden al nieuwe mogelijkheden onderzocht om meer fietsparkeerruimte te creëren, zoals het dubbelgebruik van parkeerplekken. De initiatiefnemers juichen dit soort nieuwe manieren om de schaarse openbare ruimte beter te gebruiken toe.

Met dit voorstel stellen de indieners daarom voor om aanvullend daarop te onderzoeken door middel van flexibele aanpassingen in de openbare ruimte of er meer mogelijkheden zijn om fietsparkeerplekken te creëren. Dit is een van de centrale gedachten uit het voorstel Flexstraten dat door bewoners naar voren is gebracht: kijk op onconventionele wijze waar fietsen geplaatst kunnen worden.

Met dit voorstel gaan we op twee manieren extra flexibele fietsparkeerplekken creëren op plekken waar het probleem heel urgent is:

- We benutten een enkel ongebruikt autoparkeervak
- We benutten verloren stukjes openbare ruimte

Ad A: Benutten van ongebruikte autoparkeerplekken

Er zijn nog steeds straten in West waar de autoparkeerdruk laag is, maar de fietsen in de geveltuintjes staan en mensen in een rolstoel niet over de stoep kunnen rijden. Het idee is dat tijdelijk wordt bezien wat de gevolgen zijn, hoe de parkeerdruk zich ontwikkelt en of bewoners de extra ruimte voor hun fietsen waarderen, ook al verliezen ze daarmee ruimte voor andere zaken. Als we daarmee gaan experimenteren, kunnen op verschillende plekken nog fietsparkeerplekken gemaakt kunnen worden.

- *Kinkerstraat:* Op de Kinkerstraat, aan de kant van de zuilengalerij, ontstaan regelmatig gevaarlijke situaties doordat fietsen en scooters geparkeerd staan op het fietspad of in de galerij. Vooral in het weekend is het heel vol. Omdat het probleem hier zo nijpend is, worden de volgende acties ingezet om extra fietsparkeerplekken te maken:
 - Tussen de zuilen van de galerij worden fietsparkeervakken of kleine, tijdelijk te plaatsen rekken voor (bij twee) gemaakt
 - Een autoparkeerplek direct aan de hoek met de Ten Katestraat wordt als proef tijdelijk veranderd in plek voor fietsparkeren.



Fietsen op de Kinkerstraat. Bron: Fietserbond.

- *Admiralengracht.* op de Admiralengracht zijn aan twee kanten parkeerplekken en aan slechts één kant woningen. Ook hebben enkele woonblokken parkeergarages. Hierdoor is de parkeerdruk zeer laag. Bij herinrichting zijn er nauwelijks meer fietsparkeerplekken bijgekomen terwijl het aantal autoparkeerplekken gelijk is gebleven.

Hier wordt aan elke kant van de gracht één autoparkeerplek vrijgemaakt voor fietsparkeren tussen de Jan van Galenstraat en de Jan Evertsenstraat, en tussen de Jan Evertsenstraat en de Postjesweg. Dit gebeurt bij voorkeur op plekken waar veel

fietsen wild geparkeerd staan. In totaal gaat het hier om vier autoparkeerplekken die tijdelijk een andere functie krijgen.

- *Joos Banckersweg:* De fietsenstallingen zijn in deze straat altijd overvol en bewoners geven al een tijd aan hun fietsen niet kwijt te kunnen, terwijl er ruimte is op autoparkeerplekken of op de stoep voor fietsparkeerplekken. Om dit op te lossen wordt één autoparkeerplek gebruikt en zo mogelijk lege stoepruimte gebruikt voor extra fietsenrekken.
- *Krommerstraat:* In de Krommerstraat is de fietsparkeerdruk sterk toegenomen sinds de komst van de grote Albert Heijn op de Jan Evertsenstraat. We maken één autoparkeerplek in De Krommerstraat, direct bij de hoek met de Jan Evertsenstraat, tijdelijk vrij voor fietsparkeerplekken.
- *Van Oldebarneveldtstraat:* deze straat zal worden heringericht naar aanleiding van het besluit Frederik Hendrikbuurt van 23 februari 2016. In het ontwerp is opgenomen dat de gemiddelde fietsparkeerdruk na de herinrichting afneemt van 162 % naar 131 %. Aangezien er dan nog steeds sprake is van overvolle fietsparkeervoorzieningen en fietsen op stoepen, is door de portefeuillehouder toegezegd samen met de buurt op zoek te gaan naar extra fietsvoorzieningen in het herinrichtingsplan. Indien dit niet mogelijk is stellen de indieners voor twee autoparkeerplekken vrij te maken voor fietsvoorzieningen.

Ad B: Benutten van verloren stukjes openbare ruimte

- *Mercatorplein:* Op het Mercatorplein zijn zeer weinig fietsparkeerplekken, alleen ter hoogte van de Dirk van den Broek. Bij café Zürich worden daarom veel fietsen neergezet, vaak tegen het hek van de ingang van de parkeergarage. De indieners van dit voorstellen willen dat er tijdelijk extra fietsenrekken worden geplaatst naast de ingang van de parkeergarage en Zürich. Dat betekent dat we helaas openbare ruimte moeten gebruiken, maar de noodzaak voor extra fietsparkeerplekken is hier hoog genoeg, zo menen de indieners.

Met dit voorstel roepen de indieners het Dagelijks Bestuur op om direct op bovengenoemde plekken fietsparkeerplekken te creëren.

Ook hier wordt bij elke flexibele maatregel een spandoek geplaatst met informatie dat dit een tijdelijke maatregel betreft, en verwijzing naar meer informatie en een plek waar bewoners hun mening over de tijdelijke maatregel kunnen achterlaten.

5. Communicatie en bewonersparticipatie

De communicatie over de flexstraten en mogelijkheden om te participeren en feedback te geven op de initiatieven uit dit initiatiefvoorstel zijn heel belangrijk. E-tools is hierbij een belangrijk middel en zullen zoveel mogelijk ingezet worden om bewoners te betrekken bij de voorstellen uit de flexstraten. Deze middelen dienen als doel te hebben bewoners te informeren, maar hen tevens de mogelijkheid geven om te reageren en suggesties te doen. Gedacht kan worden aan een oproep voor bewoners om te komen met suggesties van

leefstraten, weergegeven op een digitale kaart. Dit zal nader worden uitgewerkt door de experts van het stadsdeel.

Er komt een website met alle informatie over de flexstraten in West: bijvoorbeeld www.flexstraten.amsterdam.nl. Daarop staat een kaart waarop alle flexstraten gemarkeerd zijn, met uitleg en mogelijkheid om daar je reactie achter te laten als bewoner. Ook kunnen bewoners zelf suggesties doen voor flexstraten.

Bij de flexstraten wordt duidelijk aangegeven met een spandoek op de plek dat het een flexstraat betreft: een tijdelijke maatregel om te kijken hoe dit uitpakt. Op het spandoek staat bijvoorbeeld dat heen flexstraat betreft en een verwijzing naar de website en e-mailadres waar reacties naar kunnen worden gestuurd (bijv. flexstraatwest@amsterdam.nl).

Ook worden de direct omwonenden geïnformeerd over de proef en worden zij halverwege en aan het einde van de pilot gevraagd om digitaal, per brief en/of tijdens een bijeenkomst aan te geven hoe zij de aanpassingen in de flexstraat hebben ervaren.

Binnen het voorstel A Leefstraten krijgen bewoners een centrale rol. Zij kunnen plekken aandragen die een tijdelijke leefstraten worden en dienen zelf bij te dragen aan de uitwerking.

6. Proces

Voor de hierboven voorgestelde maatregelen wordt gekeken of deze veilig tijdelijk in te voeren zijn. De voorstellen die mogelijk zijn, worden zo snel mogelijk uitgevoerd.

De pilot onder A (tijdelijke leefstraten) duurt één maand, conform het voorstel in de motie Shabsavari-Jansen/Ernsting, en gaat van start in de zomer van 2016. Deze pilot kan worden herhaald en zo mogelijk uitgebreid in 2017, als de leefstraten in de zomer van 2016 na evaluatie een succes blijken te zijn.

De voorstellen voor flexstraten onder B (scooters naar de rijbaan) en C (extra fietsparkeerplekken) starten zo snel mogelijk, voor of in de zomer van 2016. De pilots hebben een duur van zes maanden. Dat is lang genoeg om te onderzoeken wat de effecten zijn van een maatregel. Tijdens deze periode wordt geïnterviewd wat de gevolgen van de maatregel zijn voor bijvoorbeeld veiligheid, parkeerdruk, openbare ruimte. Daarbij worden bewoners betrokken en actief gevraagd naar hun mening over de tijdelijke maatregelen.

Reacties van bewoners en gebruikers worden meegenomen in het advies om de maatregel al dan niet definitief te maken. Op basis daarvan beslist het DB of de maatregel definitief kan worden. Het Dagelijks Bestuur informeert het Algemeen Bestuur over de uitkomsten van de proef en of cq. welke maatregelen definitief kunnen worden.

7. Tot slot

Burgerparticipatie is een groot goed. De Burgertop was een goed voorbeeld van hoe bewoners die niet in de huidige politieke organen (gemeenteraad, bestuurscommissies) zitting hebben toch hun ideeën naar voren kunnen brengen. Wij zien het als onze taak om

daar gevolg aan te geven. Met dit voorstel hebben wij willen voortborduren op het voorstel van bewoners voor flexstraten.

Het gaat hierbij nadrukkelijk om tijdelijke aanpassingen: experimenten om te kijken wat werkt. Want wij kunnen als politici wel plannen maken, maar er is altijd een onzekerheidsmarge: de praktijk moet uitwijzen wat het beste werkt en hoe bewoners het prettigst kunnen leven in ons stadsdeel. Het experimenteren en zoeken naar nieuwe manieren voor het benutten van openbare ruimte met inachtneming van alle gebruikers, past naadloos in de MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030. Wij hopen dan ook de stad en andere stadsdelen te inspireren om ook met pilots aan de slag te gaan en te proberen wat werkt, alvorens grote wijzigingen door te voeren.

De ruimte in stadsdeel West is zeer schaars. We vergroenen ons stadsdeel om de leefbaarheid te vergroten. Fietsers en voetgangers krijgen meer ruimte. Met verkeersmaatregelen wordt gewerkt aan veiligheid, doorstroming en het verminderen van CO2 uitstoot en fijnstof. We moeten daarbij zoeken naar creatieve oplossingen. Dit initiatiefvoorstel moet daaraan bijdragen, zodat Amsterdam prettig, toegankelijk en leefbaar is voor alle bewoners en bezoekers.