



## **Notitie “Twaalf Tips voor een Toegankelijke Topstad!”**

*Betaalbare, Creatieve en Duurzame Ideeën voor een Beter Bereikbaar Amsterdam*

Kees Verhoeven  
MKB-Amsterdam  
16 februari 2010

# Twaalf Tips voor een Toegankelijke Topstad!

*Betaalbare, Creatieve en Duurzame Ideeën voor een Beter Bereikbaar Amsterdam*

Ondanks grootschalige investeringen en tal van infrastructurele projecten is de bereikbaarheid van Amsterdam voor haar vele gebruikers (bewoners, werknemers, bedrijven, toeristen, zakelijk bezoekers, leveranciers) nog verre van optimaal. Zeker in de gebieden rondom het centrum en buiten de ring A10. Dit terwijl toegankelijkheid onmisbaar is voor een werelddorp dat graag topstad wil zijn. Veel speelruimte is er echter niet. De stad is dichtbebouwd en de begrotingskrapte (de aanstaande *'heroverwegingsoperatie'*) beperkt het nieuwe stadsbestuur fors in haar mogelijkheden.

Omdat er toch iets moet gebeuren heeft MKB-Amsterdam het initiatief genomen tot *'Twaalf Tips voor een Toegankelijke Topstad'*. Dit zijn creatieve voorstellen ter verbetering van de toegankelijkheid van Amsterdam voor iedereen. Alle voldoen aan de strenge voorwaarden die de huidige tijdsgeest stelt. Het zijn dan ook niet-fysieke verbeteringen die wel betaalbaar zijn: gebaseerd op moderne techniek en op slimme organisatie. Daarbij anticiperen onze ideeën op het inzicht dat vooral het (moeten) combineren van verschillende vervoersmiddelen (*overstapdrempel*) mensen ervan weerhoudt het OV te gebruiken. Bovendien zijn onze voorstellen zowel op korte termijn haalbaar als op lange termijn houdbaar: ze kunnen per direct gerealiseerd worden, terwijl ze duurzaam van karakter zijn.

Sommige ideeën zijn nieuw, andere wachten al jaren op daadwerkelijke uitvoering. Mochten bepaalde voorstellen toch extra financiering behoeven, dan is nu het moment om in plaats van het telkens verhogen van de parkeertarieven de *bewonersvergunningen* duurder te maken, zodat de prijs ervan beter overeenkomt met hun enorme economische waarde.

Met deze voorzet willen wij het nieuwe stadsbestuur op weg helpen naar een toegankelijke topstad vanaf 2010!

## **1. Ontwikkel slimme OV-abonnementen en vervoerscombinaties op maat**

Forensen die meerdere vervoersmiddelen na of naast elkaar gebruiken, zijn vaak duur uit: het aanschaffen van een (op vijf gebruiksdagen per week gebaseerde) NS jaarkaart is een kostbare zaak voor wie ook een GVB jaarabonnement of leaseauto gebruikt. Door deze grote groep *ketengebruikers* te bedienen met *combinatieabonnementen op maat* en jaarkaarten voor bijvoorbeeld twee of drie dagen –naar keuze– per week, krijg je ze vanuit de auto in het OV. Ook de combinatie tussen vliegtuig (Schiphol) en trein kan worden versterkt. Als het voortaan mogelijk wordt om je koffers al (vooraf) op een treinstation (zoals Amsterdam Centraal of Zuid) in te checken, vergroten we de gebruikersvriendelijkheid en daarmee de gastvrijheid van onze metropoolregio aanzienlijk.

## **2. Realiseer de spitsfrequentie, de snelmetro en de bedrijvenbus**

Voor velen is het OV geen serieus alternatief voor de auto. Dit niet alleen vanwege het gebrekkige comfort (volle of vieze cabines die soms stikheet of steenkoud zijn) maar ook vanwege de lange wachttijden (tram) en/of reistijden (metro). Dit laatste zou een stuk verbeteren door de *spitsfrequentie* (tussen half acht en half tien en half vijf en half zeven) van drukke lijnen op te voeren naar elke zes minuten. Ook invoering van de *snelmetro* die sommige haltes overslaat, verkort de reistijd aanzienlijk. In het geval van veel kantoren en bedrijventerreinen is niet de reistijd maar juist de reisbestemming het probleem. Deze gebieden zijn moeilijk per OV bereikbaar. In samenwerking met het bedrijfsleven vormt het instellen van een *bedrijvenbus* over een verbindingsroute langs deze perifere werkplekken een goede oplossing.

### **3. Laat de nachtram eindelijk rijden!**

Nog lang niet alle mogelijkheden die de stadstram biedt, worden ten volle benut. Zo stoppen ze na een uur 's nachts met rijden. Dit is niet alleen onhandig voor concertgangers en het uitgaanspubliek, maar ook voor nachtwerkers in de zorg, de horeca en de beveiliging: vele van hen zijn daarom op de auto aangewezen. Daarom moet Amsterdam een aantal *nachtrams* instellen die doorrijden tot vier uur 's nachts. Een andere optie is gerichte intensivering van het nachtnet per bus.

### **4. Stimuleer elektrische scooters**

De Amsterdamse inzet op *elektrisch vervoer* moet zich hoofdzakelijk richten op scooters. Hier rijden er veel van rond met een relatief grote bijdrage aan stank/geluidsoverlast en luchtvervuiling. Mits ze op weg worden geholpen zijn veel scootergebruikers, van pubers tot bejaarden en van pizzakoeriers tot makelaars, bereid om hun oude scooter in te ruilen voor een schone. Daarom kan de gemeente met goede informatie, een *klimaatsubsidie* en voldoende oplaadpunten een flinke slag slaan.

### **5. Breid de Rode Loper uit in oostelijke en westelijke richting**

Ook voor voetgangers kan de begaanbaarheid en de aantrekkelijkheid omhoog. Boven het traject van de Noord-Zuidlijn (van Centraal Station tot aan het Weteringcircuit) wordt hierin reeds voorzien met het ruimtelijke inrichtingsproject dat 'de Rode Loper' tot visitekaartje van Amsterdam moet maken. Echter de stad moet ook verder (in westelijke en oostelijke richting) denken door de Rode Loper vanaf de Stadhouderskade uit te breiden met mooie –goed bewegwijzerde- routes richting Vondelpark, Beatrixpark en Artis/Oosterpark. Deze *Parkenroute* is tevens de aanloop naar de kleurrijke wijken van Oud-West tot Oost/Watergraafsmeer.

### **6. Voorzie strategische invalsroutes van groene golven (en wachttijdmelders)**

De groene golf over de Weesper-Wibaut-as is een groot succes. Op deze tweebaansweg stroomt het autoverkeer goed door. Bovendien bewijst deze allée dat autoverkeer ook een bepaalde stadsallure oplevert. Ook andere strategische invalsroutes lenen zich goed voor een *groene golf*, eventueel beperkt tot de spits. Te denken valt hierbij aan: de De Ruijterkade-Piet Heinkade (IJ boulevard) en westroutes als de Haarlemmerweg of Basisweg-Nieuwe Hemweg-Spaarndammerdijk. Op deze routes maar ook op de Stadhouderskade zorgt uitbreiding van de *wachttijdmelders* voor fietsers voor een nog betere afhandeling van de kruisende vervoerstromen met minder oponthoud en ongevallen.

### **7. Varieer de parkeertarieven niet alleen per gebied maar ook per tijdsblok**

Amsterdam kent een zogenaamd *gedifferentieerd parkeertarief*. Dit betekent dat parkeren in intensief gebruikte delen van de stad duurder is dan in rustigere gebieden. Omdat parkeergeld bedoeld is om de parkeerdruk in de hand te houden, is dit een logisch systeem. Mits de prijzen aansluiten bij de economische draagkracht van het gebied waarvoor ze gelden. Dat Amsterdam deze kritische grens inmiddels heeft overschreden, wordt bewezen door het feit dat de parkeerinkomsten in 2009 fors zijn gedaald sinds de aanzienlijke tariefsverhoging per 1 januari van dat jaar. Amsterdam prijst zichzelf als het ware uit de markt voor bezoekers en isoleert zo zijn bewoners en bedrijven. Daarom is het verstandig (en sociaal!) de tarieven weer te verlagen naar het niveau in 2008 en anders voor vier jaar te bevriezen. Naast de geografische differentiatie dient er tevens een *tijdsdifferentiatie* te komen. Bijvoorbeeld door de tarieven in het rustigere tijdsblok tussen tien en vier te halveren. Ook moet het principe van *betalen per minuut* overal worden ingevoerd, dus ook in alle parkeergarages.

### **8. Richt een (exclusieve) combinatieroute in voor trucks, touringcars en taxi's**

Bijzondere gebruikers van het (binnen)stedelijke wegennet zijn de vrachtwagens, touringcars en taxi's. Al veroorzaken ze (deels onvermijdelijke) overlast, ze zijn onmisbaar voor de sociaaleconomische

bedrijvigheid: Amsterdam kan niet zonder goederen, zakelijk bezoekers en toeristen. Daarom moeten deze speciale gebruikers zo goed mogelijk worden ingepast. Het is daarbij nodig om uit te gaan van hun bijzondere vertrekpunten en bestemmingen, namelijk de taxistandplaatsen, de laad- en losplekken en de touringcarhaltes. Door een speciale (exclusieve) combinatieroute in te richten die -volgens variabele toegangstijden- de belangrijkste clusters met elkaar verbindt, kan het reguliere verkeer en het bijzondere verkeer beter uit elkaar gehouden worden, tot plezier van iedereen.

### **9. Maak serieus werk van vervoer over water**

Afgezien van trekschuiten en plezierjachten beperkt het vervoer over water voor het brede publiek zich tot veerdiensten naar Noord en de rondvaartboten. Over betere benutting van het water voor de mobiliteit wordt al lang gesproken zonder resultaat. Amsterdam moet geen tweede Venetië worden, maar het is hoog tijd voor betere benutting van de *Amsterdamse waterconcentraties* (binnenstedelijke grachten, de Amstel, het IJ) voor vracht- en personenvervoer. Dat zoiets heel concreet en functioneel kan, wordt bewezen door de verenigde bedrijven van het Food Center Amsterdam die samen met Mokum Maritiem een *elektrisch (schoon!) schip* ontwikkelen dat de stad voor een deel over de grachten zal gaan bevoorraden.

### **10. Investeer ook als gemeente in ‘Digitale Mobiliteit’**

De discussie over rekeningrijden (en een Amsterdams spitstarief) doet haast vergeten dat het voor veel werkers prima mogelijk is om minstens een dag per week niet (of later) naar kantoor af te reizen. Door het hoogwaardige Amsterdamse ICT-netwerk en toenemende technische mogelijkheden is thuiswerken steeds vaker haalbaar. Vooral in het midden- en kleinbedrijf (mkb) is hier nog een wereld te winnen en daarom is MKB-Amsterdam initiatiefnemer van het project ‘*Digitale Mobiliteit*’ waarbij bedrijven een halfjaar kosteloos kunnen kennismaken met de voordelen van thuiswerken. Een gemeentelijke prikkel stimuleert Amsterdamse bedrijven om ook na deze proefperiode mee te blijven helpen aan reductie van dagelijkse files en opstoppingen. Zie [www.digitalemobiliteit.nl](http://www.digitalemobiliteit.nl).

### **11. Zorg voor fietsenstallingen bij alle OV-knooppunten**

Geen nieuw idee, maar ook een dat al jaren wacht op uitvoering. Niet alleen Amsterdam Centraal en Zuid zijn *strategische knooppunten*. Ook treinstations als Lelylaan, Muiderpoort, Amstel en Sloterdijk vragen hierom, net als locaties waar tram, bus en metro samenkomen (Leidseplein, Amstelveenseweg, De Vlugtlaan, etc.). Verder is uitbreiding van het aantal beschikbare OV-fietsen nodig om de in potentie kansrijke fiets-trein-combinatie optimaal te benutten.

### **12. Stel alle niet urgente herprofileringen uit**

Omdat bouwen aan de toekomst onontkoombaar is, staan infrastructurele projecten en openbare werken in principe niet er discussie. Echter, de planning, timing en de (geconcentreerde) hoeveelheid ervan wel. Anders gezegd, de aanleg van de Noord-Zuidlijn en het naar Europese veiligheidsvoorschriften aanpassen van de IJ-tunnel zijn even urgent als noodzakelijk, maar dat geldt niet voor bijvoorbeeld de huidige herprofilering van de Amstelveenseweg. Deze had in het licht van de crisis (*bouwen boven breken brengen*) en andere werkzaamheden aan de zuidflank (Vijzelgracht/Ferdinand Bol, Beethovenstraat) beter uitgesteld kunnen worden. Ook als er in maart geen winters opbrekverbod meer wordt uitgevaardigd, moet de stad zijn projecten beter gaan prioriteren en spreiden.

#### **Voor meer informatie:**

Kees Verhoeven, Directeur MKB-Amsterdam

E-mail: [verhoeven@mkb-amsterdam.nl](mailto:verhoeven@mkb-amsterdam.nl). Telefoon: 020-4486720/06-11351730