

Stadslogistiek Minder = meer

WALTHER PLOOS VAN AMSTEL
HOGESCHOOL VAN AMSTERDAM

Interview Wethouder Melanie van der Horst

‘Het zal wennen worden’

De auto moet in de stad plaatsmaken voor openbaar vervoer. Wethouder Melanie van der Horst: ‘We dwingen niemand, maar willen het openbaar vervoer aantrekkelijker maken.’

David Hellema
Marc Kruijswijk
AMSTERDAM



De afgelopen jaren zijn er veel maatregelen genomen om de stad autovrij te maken, maar de richting die het stadsbestuur nu inslaat is zo'n beetje de overtreffende trap.
“De stad groeit extreem de komende jaren. We krijgen 300.000 extra mensen en 200.000 extra arbeidsplaatsen in 2050. We krijgen meer fietsers en het autoverkeer neemt met 40 procent toe als we niks doen. Het openbaar vervoer moet ook kunnen groeien om de reizigers te vervoeren. We slibben dicht als we niks doen, en dan is de stad niet meer leefbaar.”

U wilt mensen dwingen om meer met het ov te gaan.

“We dwingen niemand, maar willen het ov aantrekkelijker maken ten opzichte van de auto. Zodat je straks niet meer krikt door de stad heen rijdt. Op de Amstelveensweg bij het Vondelpark zien we bijvoorbeeld dat de tram minutenlang in de file staat achter alle auto's. De tram moet kunnen doorrijden.”

Heeft het er straks uit gaan zien ter hoogte van het Vondelpark?

“We zullen de straten niet gaan herinrichten, want dat duurt lang en kost geld. Ik denk heel praktisch aan bloembakken op de weg om ervoor te zorgen dat de auto er niet meer door kan, maar de tram nog wel.”

Wat betekent het voor bewoners rondom het park?

“Ze kunnen met de auto bij hun woning komen, maar als ze naar een ander stadsdeel willen, moet dat via de A10. Ongeveer 40 procent van de binnenstedelijke ritten wordt gedaan door Amsterdammers. Dat is best wel veel en kan prima via de snelweg.”

Heeft voorkomen dat het heel ingewikkeld wordt?

“Voor de heel kleine ritten zijn er alternatieven als de fiets, de tram of de voet. Dat is wat we ook vragen aan mensen.”

Iemand die 300 meter verder iets met de auto wil ophalen, moet dan omrijden via de Ring?

“Er zijn altijd voorbeelden die vervelend zijn, maar ik denk dat veel mensen het fijn vinden dat hun straten leefbaarder worden. Ja, het zal ook een kwestie van wennen worden. Tegelijk willen de meeste bewoners op een plek wonen zonder veel geluidsoverlast, waar kinderen veilig kunnen fietsen en waar meer ruimte voor groen is. Tijden veranderen: het Museumplein werd vroeger de kortste snelweg van Nederland genoemd en daar kun je nu niets meer bij voorstellen. Of neem de Bijenkorflike ook

‘Het Museumplein heette de kortste snelweg van Nederland, dat kun je nu niet voorstellen’

ondernemers zeggen dat het niet meer helemaal van deze tijd is.”

Hoe zit het met de toegankelijkheid voor ambulances en taxi's?

“We willen wel dat de hulpdiensten overal kunnen komen. In veel gevallen zullen zij met deze maatregelen ook sneller op plekken kunnen komen.”

Veel mensen zullen ook even over de trambaan willen rijden, omdat die dan toch vrij is. Betekent het niet dat hier veel handhaving voor nodig is?

“We gaan zien waar het ingewikkeld wordt en het kan zijn dat er handhaving nodig is. Als we het afsluiten voor autoverkeer, zal de routeplanner dat ook aangeven. Maar ik ga er ook vanuit dat de meeste mensen de regels opvolgen.”

Als iedereen via de Ring moet, wordt het daar ook drukker.

“Dat is een bewuste keuze die we maken.



Wethouder Melanie van der Horst. FOTO MARC DRESEN

Praat mee

Welke plek verdient de auto in de stad? Geef je mening in circa 150 woorden en mail het hogstevewoord@parool.nl onder vermelding van je volledige naam (voor- en achternaam) en woonplaats.

We willen geen files in de stad.”

Het Rijk heeft wel eens gezegd dat de Ring al erg druk is. Hoe kijken zij hier naar?

“Dat is een van de gesprekken die we de komende tijd gaan voeren. Dit is uit een onderzoek gekomen en het voornemen dat we doen. Nu is het aan de stadsdelen, ondernemers en alle stakeholders om hierover in gesprek te gaan.”

Met deze stappen lijkt de prioriteit toch weer op het ov binnen de Ring en beneden het IJ te liggen.

“We moeten tijdswinst pakken. Als de exploitatie van het OV veel minder wordt, moeten we afschalen in het ov. Dat is voor iedereen ongunstig. En de tram die naar Nieuw-West gaat, heeft hierdoor ook tijdswinst.”

De reistijd is korter, maar de kritiek is dat je met het openbaar vervoer nu niet op veel plekken van A naar B komt. En dat is nog buiten de hoge prijzen.

“Ik ben de eerste die toegeeft dat we ook echt nog iets te doen hebben met het openbaar vervoer. We zijn bezig om de eisen voor de nieuwe aanbesteding in 2025 vast te stellen. Ik verwacht dat we daarna een uitbreiding van het netwerk hebben. Ook in de fijnmazigheid.”

Is het ov dan ook echt verbeterd voor Noord, Zuidoost en Nieuw-West?

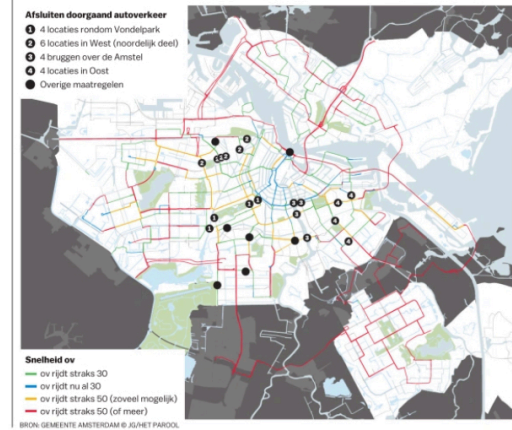
“Ik hoop dat het er dan echt staat. We zullen veel bewuster kiezen voor fijnmazigheid van het openbaar vervoer in deze stadsdelen.”



De verkeerssituatie rondom het Vondelpark, dit is een van de plekken waar het ov straks voorrang krijgt. FOTO DINGENA MOL

Voorstel: de auto moet plaatsmaken voor het ov

Naast snelheidsbeperkingen tot 30 km/u wordt een aantal ingrepen onderzocht om het verkeer beter te laten doorstromen.



40%
Het autoverkeer neemt met 40 procent toe, als we niks doen.

Hoe werkt het, als het ov ruim baan moet krijgen?

Wat is er nodig om het openbaar vervoer beter te laten doorstromen wanneer de maximumsnelheid op het grootste deel van de Amsterdamse wegen omlaaggaat van 50 naar 30 kilometer per uur? Dat was de opdracht van het gemeentebestuur aan Royal Haskoning DHV.

Het internationale advies- en ingenieursbureau kwam met ingrijpende voorstellen: door vrij autoverkeer onmogelijk te maken op 26 locaties waar ov en auto's elkaar ernstig in de weg zitten, wordt ruimte vrijgespeeld voor bussen en trams. Het gaat nadrukkelijk om voorstellen, zegt verkeerswethouder Melanie van der Horst. Volgens haar hoeven niet alle maatregelen tegelijkertijd te worden uitgevoerd.

Vondelpark
De grootste winst is volgens de adviezen te behalen rond het Vondelpark. Langs de lange zijden van het park kan het ov nog best doorrijden, maar op de kopse kanten is de schaarse ruimte belemmerend voor trams en bussen: op de Amstelveensweg en op de Stadhouderskade dus. Ook worden er voorstellen gedaan voor afsluitingen op de Vondelbrug (die de Eerste Constantijn Huygensstraat verbindt met de Van Baerlestraat) en de Zeilbrug (bij de Zeilstraat).

De grootste winst is te behalen rond het Vondelpark

Een 'bundel' van zes afsluitingen in West (Hoofdweg, Admiraal De Ruijterweg, Be-

stevierstraat, Willem de Zwijgerlaan, Van Hallstraat en de Kattenslootbrug bij de Nassaukade) kan ervoor zorgen dat verkeer dat gebruik zou maken van deze belangrijke noord-westverbindingen wordt omgeleid via onder meer de A10. Hiermee zouden de Hoofdweg en de Nassaukade beter door, stellen de onderzoekers.

Amstelbruggen
Verkeer tussen Oost en Zuid (en deels Centrum) kan onmogelijk worden gemaakt door het afsluiten van vier Amstelbruggen: de Berlagebrug, de Nieuwe Amstelbrug, de Torontobrug en de brug bij de Sarphatistraat. De Blauwbrug bij de Sijpestraat blijft open in verband met het belang voor de verkeersafwikkeling van autoverkeer in het oostelijke

deel van de binnenstad. Verder in Oost maken afsluitingen bij de Muiderpoortstation en op de Kruislaan (richting A10), de Linnaeusweg (ter hoogte van de Oetewalerbrug) en het noordelijk deel van de Molukkenstraat doorgaand verkeer praktisch onmogelijk. Resultaat: een verbeterde

doorstroming van de bussen 25, 41 en 65 en tram 19. Een hele zwik separate maatregelen (de meeste in Zuid) moeten automobilisten ernstig ontmoedigen om hier door de stad te rijden in plaats van omrijden.

Ingrijpend
De gevolgen voor het autoverkeer zijn ingrijpend. Voor de belangrijke Centrumring (S100) bijvoorbeeld: de ringweg rond het centrum van Amsterdam waarmee de meeste anders' wegen zijn verbonden. De S100 is voor veel mensen de manier om door de stad te rijden in plaats van gebruik te maken van de A10.

De S100 zou door de te nemen maatregelen op verschillende plekken onderbroken worden. Onder meer doordat er knijps zouden komen bij de Michiel de Ruyftertunnel bij Centraal Station, bij de Torontobrug en op de Stadhouderskade ter hoogte van het Vondelpark.

David Hellema, Marc Kruijswijk

Interview Wethouder Melanie van der Horst

'Het zal wennen worden'

De auto moet in de stad plaatsmaken voor openbaar vervoer. Wethouder Melanie van der Horst: 'We dwingen niemand, maar willen het openbaar vervoer aantrekkelijker maken.'

David Helkema
Marc Kruijswijk
AMSTERDAM



De afgelopen jaren zijn er veel maatregelen genomen om de stad autolovier te maken, maar de richting die het stadsbestuur nu inslaat is zo'n beetje de overtuigende trap.

"De stad groeit extreem de komende jaren. We krijgen 300.000 extra mensen en 200.000 extra arbeidsplaatsen in 2050. We krijgen meer fietsers en het autoverkeer neemt met 40 procent toe als we niets doen. Het openbaar vervoer moet ook kunnen groeien om de reizigers te vervoeren. We slibben dicht als we niets doen, en dan is de stad niet meer leefbaar."

U wilt mensen dwingen om meer met het ov te gaan.

"We dwingen niemand, maar willen het ov aantrekkelijker maken ten opzichte van de auto. Zodat je straks niet meer kriekra door de stad heen rijdt. Op de Amstelveenseweg bij het Vondelpark zien we bijvoorbeeld dat de tram minutenlang in de file staat achter alle auto's. De tram moet kunnen doorrijden."

Hoe moet het er straks uit gaan zien ter hoogte van het Vondelpark?

"We zullen de straten niet gaan herinrichten, want dat duurt lang en kost geld. Ik denk heel praktisch aan bloembakken op de weg om ervoor te zorgen dat de auto er niet meer door kan, maar de tram nog wel."

Wat betekent het voor bewoners rondom het park?

"Ze kunnen met de auto bij hun woning komen, maar als ze naar een ander stadsdeel willen, moet dat via de A10. Ongeveer 40 procent van de binnenstedelijke ritten worden gedaan door Amsterdammers. Dat is best wel veel en kan prima via de snelweg."

Hoe voorkomt u dat het heel ingewikkeld wordt?

"Voor de heel kleine ritjes zijn er alternatieven als de fiets, de tram of te voet. Dat is wat we ook vragen aan mensen."

Iemand die 300 meter verder iets met de auto wil ophalen, moet dan omrijden via de Ring?
"Er zijn altijd voorbeelden die vervelend zijn, maar ik denk dat veel mensen het fijn vinden dat hun straten leefbaarder worden. Ja, het zal ook een kwestie van wennen worden. Tegelijk willen de meeste bewoners op een plek wonen zonder veel geluidsoverlast, waar kinderen veilig kunnen fietsen en waar meer ruimte voor groen is. Tijden veranderen: het Museumplein werd vroeger de kortste snelweg van Nederland genoemd en daar kun je je nu niets meer bij voorstellen. Of neem de Bijenkorflike ook

'Het Museumplein heette de kortste snelweg van Nederland, dat kun je nu niet voorstellen'

ondernemers zeggen dat het niet meer helemaal van deze tijd is."

Hoe zit het met de toegankelijkheid voor ambulances en taxi's?

"We willen wel dat de hulpdiensten overal kunnen komen. In veel gevallen zullen zij met deze maatregelen ook sneller op plekken kunnen komen."

Veel mensen zullen ook even over de trambaan willen rijden, omdat die dan toch vrij is. Betekent het niet dat hier veel handhaving nodig is?

"We gaan zien waar het ingewikkeld wordt en het kan zijn dat er handhaving nodig is. Als we het afhandelen voor autoverkeer, zal de routeplanner dat ook aangeven. Maar ik ga er ook vanuit dat de meeste mensen de regels opvolgen."

Als iedereen via de Ring moet, wordt het daar ook drukker.

"Dat is een bewuste keuze die we maken.



Wethouder Melanie van der Horst. FOTO MARC DRESEN

Praat mee

Welke plek verdient de auto in de stad? Geef je mening in circa 150 woorden en mail hethoogtevoorspraak@parool.nl onder vermelding van je volledige naam (voor- en achternaam) en woonplaats.

We willen geen files in de stad."

Het Rijk heeft wel eens gezegd dat de Ring al erg druk is. Hoe kijken zij hier naar?

"Dat is een van de gesprekken die we de komende tijd gaan voeren. Dit is uit een onderzoek gekomen en het voornemen dat we doen. Nu is het aan de stadsdelen, ondernemers en alle stakeholders om hierover in gesprek te gaan."

Met deze stappen lijkt de prioriteit toch weer op het ov binnen de Ring en beneden het IJ te liggen.

"We moeten tijdswinst pakken. Als de exploitatie van het OV veel minder wordt, moeten we afschalen in het ov. Dat is voor iedereen ongunstig. En de tram die naar Nieuw-West gaat, heeft hierdoor ook tijdswinst."

De reistijd is korter, maar de kritiek is dat je met het openbaar vervoer nu niet op veel plekken van A naar B komt. En dat is nog buiten de hoge prijzen.

"Ik ben de eerste die toegeeft dat we ook echt nog iets te doen hebben met het openbaar vervoer. We zijn bezig om de eisen voor de nieuwe aanbesteding in 2025 vast te stellen. Ik verwacht dat we daarna een uitbreiding van het netwerk hebben. Ook in de fijnmazigheid."

Is het ov dan ook echt verbeterd voor Noord, Zuidoost en Nieuw-West?

"Ik hoop dat het er dan echt staat. We zullen veel bewuster kiezen voor fijnmazigheid van het openbaar vervoer in deze stadsdelen."



De verkeerssituatie rondom het Vondelpark, dit is een van de plekken waar het ov straks voorrang krijgt. FOTO DINGENA MOL

Voorstel: de auto moet plaatsmaken voor het ov

Naast snelheidsbeperkingen tot 30 km/u wordt een aantal ingrepen onderzocht om het verkeer beter te laten doorstromen.

Afsluiten doorgaand autoverkeer

- 1 4 locaties rondom Vondelpark
- 2 6 locaties in West (noordelijk deel)



Jan Stoeltie • 1st

Directeur Vereniging Amsterdam City

7h • Edited •



Vandaag is er uitvoerig gesproken met wethouder **Melanie van der Horst** en wethouder **Sofyan Mbarki**.

Het bedrijfsleven, vertegenwoordigd door **MKB-Amsterdam**, **KHN Amsterdam**, **ORAM - Ondernemend Amsterdam**, **Transport en Logistiek Nederland**, **evofenedex** en **Vereniging Amsterdam City**, hebben zorgen geuit over

actualiteit m.b.t. bereikbaarheid, mobiliteit en stadslogistiek. Ondernemend Amsterdam staat open voor positieve veranderingen en omarmt Agenda Autoluw, mits er een duidelijke visie en integraal beleid is. o.a. Knip Weesperstraat tast echter ondernemers- en bezoekersklimaat dusdanig aan dat gevolgen desastreus en onacceptabel zijn.

Het bedrijfsleven steekt haar hand uit en wenst een actief betrokken partner te zijn, op vele dossiers, zodat er draagvlak wordt gecreeerd i.p.v. weerstand.

Knip Weesperstraat is de 'stay away campagne' gericht aan de waardevolle bezoeker die we als stad zo graag ontvangen. Het imago van onze stad, waar dagelijks tienduizenden mensen passievol werkzaam zijn in de gastvrijheidsbranche, gooien we sinds maandag jl te grabbel...

"We zouden volgende week een evenement hebben, maar dat is afgezegd, vanwege de slechte bereikbaarheid (**Ludo de Jong**)". "Gasten missen hun vluchten omdat het zo lang duurt om op Schiphol te komen. We zijn een luxehotel. Gasten verwachten dat ze op tijd komen (**Arne Heuwekemeijer**)". "Het is hele slechte publiciteit voor de stad (**Robert-Jan WOLTERING**)".

"De klant zegde af. Hij zei: 'ik kom wel als het weer een keer normaal is' (**Gassan Diamonds**)". "Ik ben wel eens bang dat ons collega en de raad niet helemaal begrijpen hoe belangrijk een lokale economie is voor deze stad (**Marcel Schonenberg**)".

Verkeerseperiment

AFSLUITINGEN PILOT KNIP WEESPERSTRAAT

- Afsluitingen Amsterdam zorgen voor opstoppingen
- Geadviseerde route naar Stadshart en Centrum
 - Geadviseerde route naar Centrum Oost
 - Afgesloten voor auto-verkeer tussen 6 uur en 23 uur
 - Stadshart en Centrum
 - Centrum Oost
 - Grens gemotoriseerd verkeer



206322 © de Volkskrant, Bron: Gemeente Amsterdam

DICHT OP WERKDAGEN

Tot 23 juli is de Weesperstraat in Amsterdam tussen de Nieuwe Herengracht en de Nieuwe Keizersgracht op werkdagen van 06.00 uur tot 23.00 uur afgesloten voor auto's. Om sluisverkeer te voorkomen zijn ook drie omringende straten dicht. De wegen zijn afgesloten met slagbomen zodat bestemmingsverkeer er goed en veilig doorheen kan. Maar is dit het probleem niet zo, 'Knip' is het woord van de week in Amsterdam. Sinds maandagochtend is een van de belangrijkste verkeersaders, de Weesperstraat, zes weken lang afgesloten voor doorgaand verkeer. Er zijn slagbomen, verkeerskegels en bloembakken neergezet. Een deel van de Weesperstraat is bovendien veranderd in een 'pocket park', oftewel: over een lengte van vierentwintig meter is zes meter kunstgras uitgerold voor een trillend graszand.

Knip is het woord van de week in Amsterdam. Sinds maandagochtend is een van de belangrijkste verkeersaders, de Weesperstraat, zes weken lang afgesloten voor doorgaand verkeer. Er zijn slagbomen, verkeerskegels en bloembakken neergezet. Een deel van de Weesperstraat is bovendien veranderd in een 'pocket park', oftewel: over een lengte van vierentwintig meter is zes meter kunstgras uitgerold voor een trillend graszand.

Voorafgaand aan de 'knip' werd er gewaarschuwd voor een verkeerschaos. En in vrijwel direct nadat de straat werd afgesloten, werden die waar-



Op de deels afgesloten Weesperstraat is kunstgras uitgerold en worden planten in bakken gezet voor

het zogenaamde 'pocket park'.

REPORTAGE | AUTOLUW AMSTERDAM

De 'knip' houdt Amsterdam in zijn greep: de auto mag even niet verder

'Knip' is het woord van de week in Amsterdam. Sinds maandagochtend is een van de drukste verkeersaders, de Weesperstraat, zes weken lang afgesloten voor doorgaand verkeer. Deze 'knip' moet een eerste stap zijn naar een autoluw binnenstad. Gaat het werken? 'Er is nu overlast in de hele stad.'

Door **Elisbeth Stoker**, Foto's: **Gus Dubbelman**

schwingen werkelijkheid. Stadszender AT5 wikkde er twee dagen een live-blog aan. Op sociale media werd getwitterd over de 'waanzin' van 'het domste stadsbestuur ooit'. En ook oud-minister Ivooudijk-Kocher (PvdA) noemde de 'knip' op Twitter een 'geslaagd experiment om zo veel mogelijk fileen overlast in de hele stad te krijgen'. Maar als verkeerswethouder Melanie van der Horst (D66) dinsdag aan het eind van de middag van haar fiets stapte bij de Nieuwe Herengracht, is ze niet ontvreden. 'Wat een andere straat is het geworden. Rustig. En we verstaan elkaar als we praten.' Doeggeven, de eerste dag verliep niet helemaal volgens plan. De slagbomen die het verkeer moesten tegenhouden, arriveerden te laat omdat ze ook vast stonden in de file. En de nabijgelegen Piet Heintunnel kampte met een onverwachte storing, waardoor het verkeer nog meer werd opgehouden. De verkeersregelaars die de auto's uit de Weesperstraat moesten voeren, kregen bovendien de ene na de andere ziekte naar hun hoofd geslingerd. Maar inmiddels, zegt Van der Horst, 'is het precies zoals ik had verwacht'. De wethouder wordt vergezeld door projectleider Matthew Ichman. Hij en zijn collega's onderzoeken de komende weken of de Amsterdammer en de 'knip' goed samengaan. 'Want als het aan de Amsterdamse stadsbestuur ligt, blijft het hier niet bij. De afsluiting op de Weesperstraat is een pilot, en een mogelijke opmaat voor nog meer 'knippert' in de stad.



Voor fietsers is er weinig verschil, die kunnen gewoon doorrijden langs de afzettingen.

rage in het weekend.' Toch heeft Ploos van Amstel zijn bedenking over de manier waarop Amsterdam deze 'knip' aanpakt. 'Je moet niet openen zo'n weg afsluiten voor een experiment. Net als veel andere Amsterdammers was ik verbaasd toen ik het eind maart hoorde. Het leidt tot veel chaos. En het hoeft niet zo rigoreus. Er zijn uitstekende computermodellen waarmee je kunt voorspellen wat een wegafsluiting voor de verkeersstromen betekent.'

Maar daar is wethouder Van der Horst het niet mee eens. Het plan voor de 'knip' op de Weesperstraat ligt er al jaren, door corona werd het uitgesteld. 'In we willen niet blijven hangen in computermodellen, maar zien wat er in de praktijk gebeurt. Het is voor het eerst dat we op grote schaal onderzoeken hoe die de weggebruikers, maar ook de omwonenden beïnvloedt.'

Over zes weken wordt er niet alleen te weten welke andere routes automobilisten nemen, maar ook of de Weesperbuurt stilletjes is geworden, die luchtwalliteit is verbeterd en of de bewoners de publieke ruimte anders gebruiken.

'Ik heb mijn yoggajuf al gevraagd of ze hier les wil geven', zegt Manu Hartuyker. De buurtbewoner staat in het nieuwe 'pocket park', en loopt met een hondje van de wethouder af. 'Melanie, ik wil je een bos bloemen geven.'

Al tientallen jaren woont Hartuyker aan de Wilbaas. In deze week heeft ze voor het eerst haar natte was buiten gehangen. 'Normaal racen bijna 28 duttende auto's per dag door deze buurt. Ik merk nu al dat de lucht schoner is. En dat niet alleen: dinsdag zag er foto's van bordende buren op straat. Dat gebeurde voorheen nooit, door de waan herste hier een buurtsovel van ik's.

Maar, zegt ze tegen de wethouder, 'ik schrik me dood. Zo veel taschafteurs scholden de verkeersregelaars uit.' Vervolgens, roept Van der Horst. 'Drukke tentatie op de brug, dat had ze wel verwacht. 'Ik denk dat mensen een week of twee nodig hebben om te wennen.'

'En daarna vergeet men ook snel hoe het ooit was', lacht Hartuyker hoopvol. 'Zo weet niemand meer dat het Museumplein ooit de kortste snelweg van Nederland werd genoemd.'

Met zo'n 'radicale ingreep', is dan ook riks mis, vindt Marco te Brömmel

melstroot (Universiteit van Amsterdam). Want, stelt de hoogleraar urban mobility futures, alleen dan kun je echt zien wat de effecten zijn. 'In Londen hebben ze doorgaand verkeer uit woonwijken goederd. Een angst was dat hierdoor de aanrijdingen van de hulpdiensten zouden oplopen. Maar wat bleek die namen juist af doordat er minder ongelukken waren.'

Wat hem betreft is Amsterdam afgevoerd jaren juist te terughoudend met zulke experimenten geweest. 'We lopen achter. Parijs werkt aan het autoluw maken van 170 straten waarin scholen staan. En dat heeft in één weekend de stad in vijf zones verdeeld, zodat er nergens meer doorgaand verkeer is.'

Niet dat de Gentse wethouder meteen op het gezicht kon rekenen, er

'Het is voor het eerst dat we op grote schaal onderzoeken hoe die de omwonenden beïnvloedt'

Melanie van der Horst wethouder van verkeer

'We lopen achter: Parijs werkt aan het autoluw maken van 170 straten waarin scholen staan'

Marco te Brömmelstroot hoogleraar

recht de hoogleraar. 'Tij had politiebepoelings nodig. Maar toen er daar na verkiezingen waren, heeft de man juist veel voorkeursstemmen gekregen.' 'Ofwel, zegt te Brömmelstroot, 'de stille meerderheid en haar belang' hoor je vaak niet in deze discussies. We focussen ons altijd op de automobilist. Maar bijna 70 procent van de Amsterdamse huishoudens heeft geen auto.'

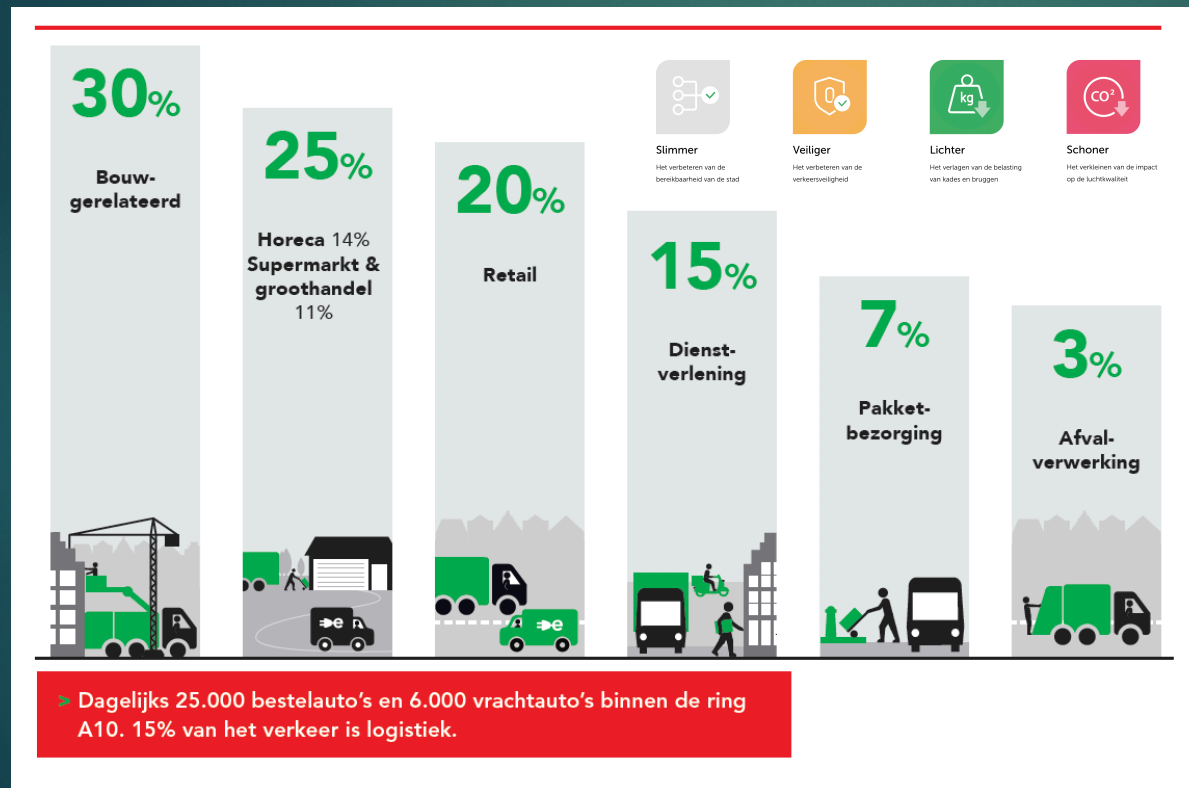
Toch is ook hij niet onverdeeld enthousiast over de 'knip' op de Weesperstraat. 'Je moet wel goed nadenken over hoe je het communiceert. Alleen al het woord 'knip' is ongelukkig gekozen. 'Nu lijkt het net of we de stad opknippen. Maar de Weesperbuurt was juist 'opgeknip' door de drukke straat, de buurt wordt nu weer gehecht. In andere landen hebben we gezien dat hierdoor de sociale cohesie toernam, anderen weer de straat opgingen en kinderen weer buiten speelden.'

Wat projectleider Ichman betreft, is de Weesperstraat komende zes weken dan ook 'vén grove practicum'. 'Naar verwachting zal een deel van het autoveerker 'verlamd' blijfven door de bestuurders kiezen thuis te blijven, gaan we onderzoeken. De laatste twee weken plaatsen we driehonderd camera's door de hele stad om de routes van de automobilisten in kaart te brengen, en met Rijksweersat hebben we overleg over de effecten op de ring.'

Daarnaast kunnen tweeduizend buurtbewoners een enquête vullen, en binnenkort gaat Ichman in gesprek met de ondernemers, de logistieke en taakbranche. 'We willen ook weten wat het betekent voor hen.' 'Want, zegt hij, uiteindelijk gaat het erom dat je een aantrekkelijke stad blijft voor iedereen.'

Op de brug bij de Nieuwe Keizersgracht, als pakker bezorger is hij wel goed gewend, zegt hij glimlachend. 'Er zijn altijd wel wegweerskaambanden.' Maar vandaag doet de bezorger, die per pakket bezield wordt, wel erg lang over zijn route. 'Ik ben al twee uur extra kwijt'. In hij is nog niet klaar. Maar wat kan je eraan doen? Alleen maar hopen dat het morgen beter gaat.'

Bijna 10% voertuigen is stadslogistiek Wat gaat er de stad in?



Waarom is een andere stadslogistiek nodig?

- ▶ Nieuwe spelregels:
 - ▶ Autoluw: ruimte, ruimte en ruimte
 - ▶ Verkeersveiligheid
 - ▶ Infrastructuur verkruimelt
 - ▶ Klimaatafspraken en emissies
- ▶ De stad in wordt duurder voor bedrijven



Waarom is een andere stadslogistiek nodig?

- ▶ Nieuwe spelregels:
 - ▶ Autoluw: ruimte, ruimte en ruimte
 - ▶ Verkeersveiligheid
 - ▶ Infrastructuur verkruimelt
 - ▶ Klimaatafspraken en emissies
- ▶ De stad in wordt duurder voor bedrijven



Waarom is een andere stadslogistiek nodig?

- ▶ Nieuwe spelregels:
 - ▶ Autoluw: ruimte, ruimte en ruimte
 - ▶ Verkeersveiligheid
 - ▶ Infrastructuur verkruimelt
 - ▶ Klimaatafspraken en emissies
- ▶ De stad in wordt duurder voor bedrijven



Waarom is een andere stadslogistiek nodig?

- ▶ Nieuwe spelregels:
 - ▶ Autoluw: ruimte, ruimte en ruimte
 - ▶ Verkeersveiligheid
 - ▶ Infrastructuur verkruimelt
 - ▶ Klimaatafspraken en emissies
- ▶ De stad in wordt duurder voor bedrijven



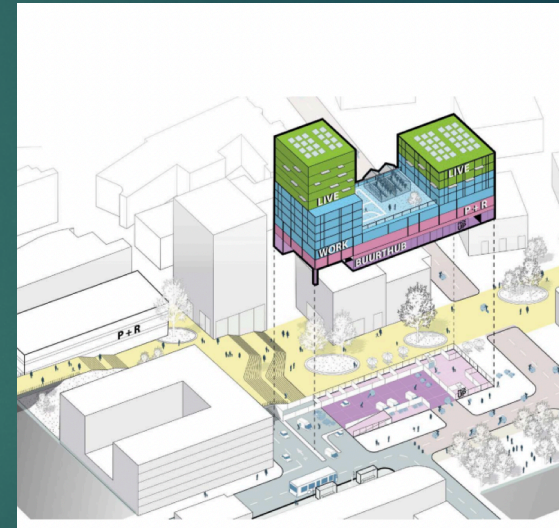
Waarom is een andere stadslogistiek nodig?

- ▶ Nieuwe spelregels:
 - ▶ Autoluw: ruimte, ruimte en ruimte
 - ▶ Verkeersveiligheid
 - ▶ Infrastructuur verkruimelt
 - ▶ Klimaatafspraken en emissies
- ▶ De stad in wordt duurder voor bedrijven



Niets doen is geen optie met groei van de stad

- ▶ Nieuwe spelregels:
 - ▶ Autoluw: ruimte, ruimte en ruimte
 - ▶ Verkeersveiligheid
 - ▶ Infrastructuur verkruimelt
 - ▶ Klimaatafspraken en emissies
- ▶ De stad in wordt duurder voor bedrijven



Van bereikbaarheid naar leefbaarheid (Amsterdam)

Nu geldende regels en ontwikkelingen die eraan komen

Schoon (Nul uitstoot)

- Milieuzone binnen de A10: verbod dieselvrachtauto's en -bussen met emissieklasse 5 en lager.
 - Alle transport over water in 2025 uitstootvrij.
 - Ambitie: nul-uitstootzone in 2025 (verbod nieuwe, niet uitstootvrije bedrijfsauto's).
 - In 2030 de hele bebouwde kom uitstootvrije logistiek.
 - Noodzaak tot investeren in laadinfrastructuur.
- Klimaatneutrale en circulaire stad is overkoepelend doel.

Lichter

- Zone zwaar verkeer (gebied binnen S100):
 - 7,5 – 30 ton: ontheffingsplicht. Voorwaarde: < 10 meter lengte.
 - > 30 ton: alleen bijzondere voertuigen en langs breed opgezette wegen.
 - De zone zwaar verkeer blijft ook na herstel of vernieuwing bruggen en kades
- Wat verandert mogelijk nog:
 - Herijken breed opgezette wegen en bijzondere voertuigen; in relatie met voorbereide of toekomstige nul-uitstoot zone.
 - De vorm van handhaving als gevolg van de pilot weegstrips, beeldherkenning van objecten op kades en optimaliseren camerahandhaving.
 - De rest van de stad: lokale gewichtsbepalingen waar nodig. Geen ontheffingsmogelijkheid vanwege veiligheid.

Verkeersveilig

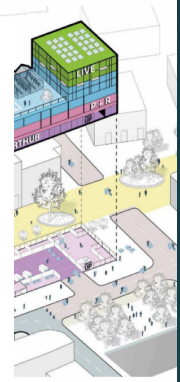
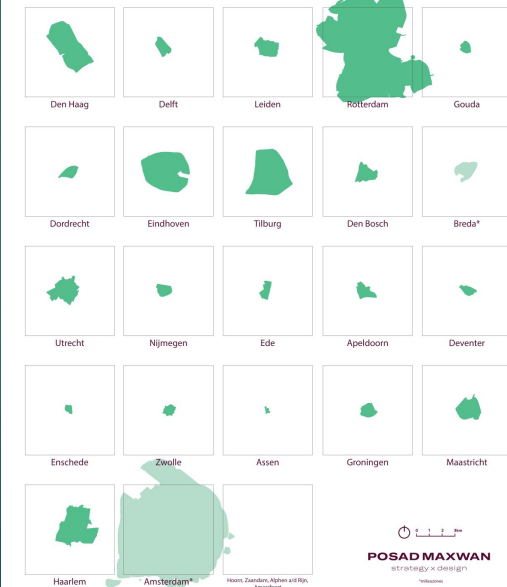
- Onderzoek naar mogelijkheid verplichten direct zicht en snelheidsbegrenzers.
- Meer aandacht voor gedrag chauffeurs.
- 30 km per uur.
- Doorvaartprofielen voor vaartuigen.

Efficiënter

- Beter benutten capaciteit weg en water, bundelen van stromen en goederen.
- Gezamenlijke inkoop, gebruik van hubs en transport over water indien meerwaarde.
- Mogelijk lokale beperkingen en selectieve toegang.

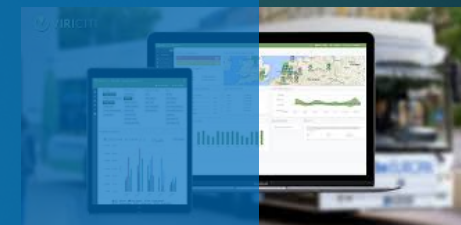
Zero Emission City logistics

A zero-emission zone is an area where only zero-emission vehicles, pedestrians, and cyclists are permitted or encouraged. The Netherlands is a global leader in implementing the policy to create zero-emission zones in multiple cities. However, with this new instrument, there are new sets of mobility and economic challenges that cities have to address.

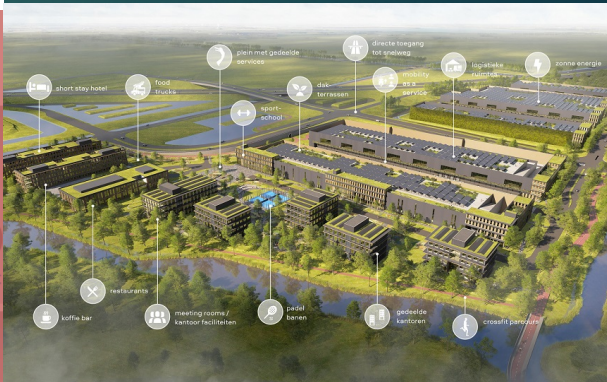
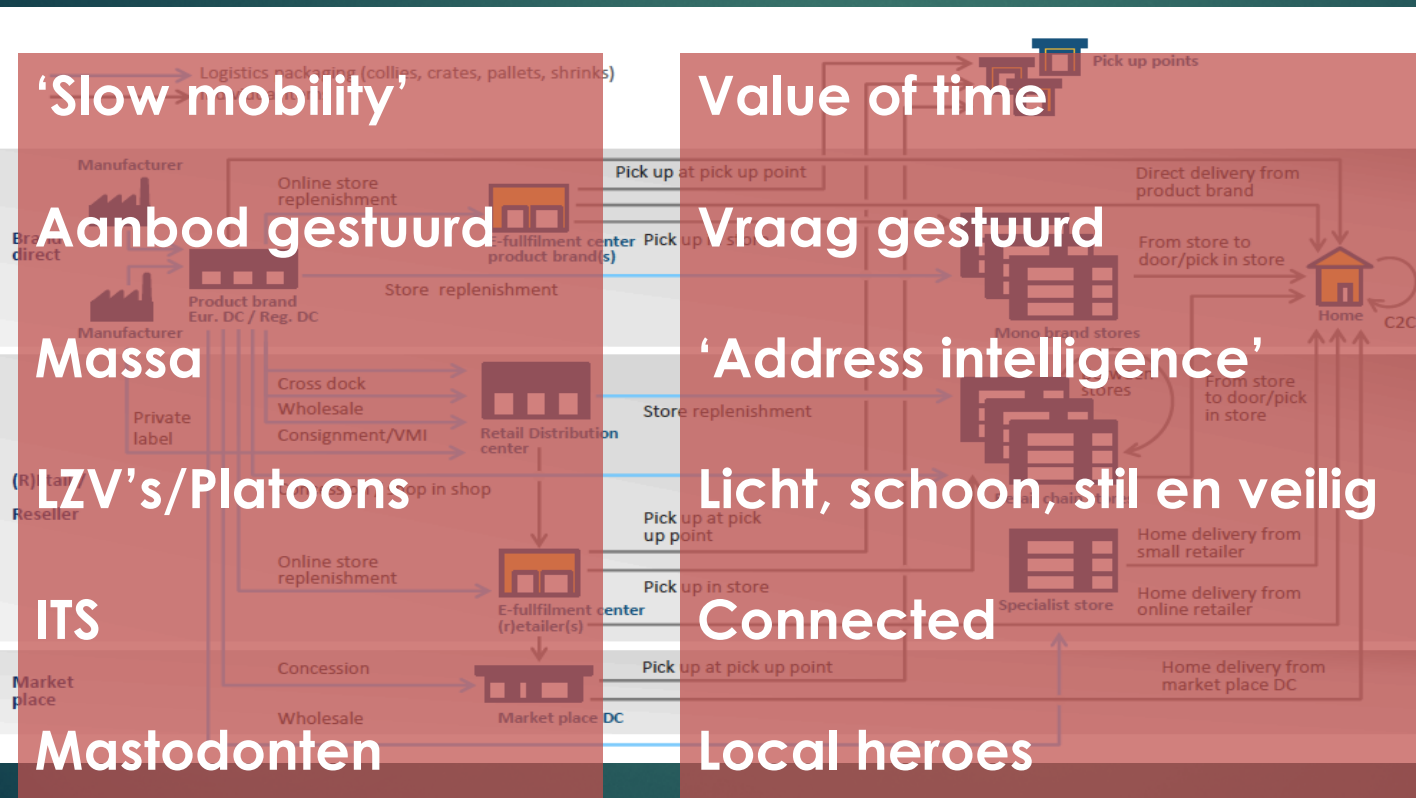


Impact op bedrijfsvoering is groot

- Slim voertuig
- Slim plannen
- Slim rijden
- Slim energie regelen
- Slim logistiek concept
- Slim financieren



Toekomst van stadslogistiek: het vergt wel voorbereiding



Elk segment heeft eigen oplossing nodig

Segmenten	Subsegmenten	Logistieke hubs	Netwerk	Gebouwen/openbare ruimte
1	Stukgoederen	Retail Detailhandel Twee mans leveringen (B2C)	De busbaan kan ingezet worden voor de bevoorradig van retail met het station.	B2C leveransinleveringen kunnen dicht bij de FH van een gebouw parkeren Inpassen laden en lossen voor retail
2	Verse leveringen	Retail Detailhandel Thuisleveringen	Verse goederen kunnen per gekoelde LEV getransporteerd worden. De busbaan kan ingezet worden voor de bevoorradig van retail met het station.	Thuisleveringen kunnen via LEV's bezorgd worden, dan zijn oostrijden nodig Inpassen laden en lossen voor retail Thuisleveringen bij interne pakkethuizen bezorgd worden.
3	Afval	Consumenten Bedrijven	Superblocks zorgen dat zware slijtwagens waar mogelijk aan de rand van de wijk blijven. Afval kan via kleine elektrische voertuigen van het gebouw naar een centraal afhaalpunt gebracht worden.	Interne afvalpunten voorkomen overlast op straat
4	Pakketleveringen	Pakkethuizen voor pakketlevering in microhubs Pakkethuizen voor pakketlevering in buurt hubs Pakkethuizen voor pakketlevering in OV hubs	Superblocks zorgen dat bezorgbussen aan de rand van de wijk blijven, waar pakettaxi geliefd kunnen worden in buurt hubs. Pakettaxi kunnen via kleine elektrische voertuigen van de buurt hub naar de bestemming gebracht worden.	Thuisleveringen kunnen via LEV's bezorgd worden, dan zijn oostrijden nodig Thuisleveringen bij interne pakkethuizen bezorgd worden.
5	Facilitair	Bevoorradig Service & onderhoud	Facilitaire diensten zijn vaak erg onvoorspelbaar en hebben meestal één bestemming per rit. De LEV route kan ervoor zorgen dat het aantal ritjes per maand voor dienstverleners een kleinere voertuigen aan te schaffen.	Parkeren voor facilitaire diensten in het gebouw van bestemming voorkomt parkeer op straat Facilitaire diensten kunnen LEV's gebruiken Parkeerruimte voor facilitaire diensten nabij de bestemming op facilitaire stroken
6	Bouwlogistiek	Albouw Personeel	Bouwlogistiek wijkt in getrag sterk af van andere vormen van logistiek, waardoor nieuwe oplossingen minder voor de hand liggen.	Bouwocontainers en huizen kunnen gebruik maken van een facilitaire strook



Samenwerken: Stuff en fluff verbinden

- ▶ Sharing is caring:
 - ▶ Delen opslagruimte
 - ▶ Delen operaties
 - ▶ Delen mensen
 - ▶ Delen voertuigen
 - ▶ Delen energie
 - ▶ Delen data
- ▶ Samen innoveren
- ▶ Verdichten 200-250%

Samen ruimte delen

Cityhubs zijn gedeelde faciliteiten met andere bedrijven. De toekomst van stadslogistiek is in samen bundelen, samen delen van capaciteiten delen en samen innoveren om de klant steeds beter van dienst te zijn.

Dat stelt eisen aan de eigen opslagruimte, beveiliging, goede en veilige datanetwerken en een huishoudelijk reglement. De ruimte op cityhubs is schaars en je wilt conflicten voorkomen. Wie wil je graag als burens hebben (en wie juist niet)? Een goede buur is beter dan een verre vriend.

Kijk daarom bij het vestigen van een 'last mile' cityhub verder dan de huurprijs van de vierkante meters. Het gaat om met wie je samen, in de toekomst, het beste de klanten in de stad kan bedienen. Samen kun je uiteindelijk meer klanten bedienen, nieuwe business binnen halen en misschien wel kosten besparen.

Walther Ploos van Amstel.

Samenwerken: Stuff en fluff verbinden

- ▶ Sharing is caring:
 - ▶ Delen opslagruimte
 - ▶ Delen operaties
 - ▶ Delen mensen
 - ▶ Delen voertuigen
 - ▶ Delen energie
 - ▶ Delen data
- ▶ Samen innoveren
- ▶ Verdichten 200-250%



Bedrijven willen duidelijkheid van de gemeente

- ▶ Wat wil je bereiken (en oplossen)?
Minder is meer!
- ▶ Welke instrumenten heb je:
inrichten stad, reguleren en handhaven, faciliteren,
stimuleren, coördineren en experimenteren
- ▶ Verbind domeinen als ruimte (ook op het water),
economie, mobiliteit en duurzaamheid
- ▶ Werk samen met koplopers
- ▶ Zorg voor voldoende middelen

