



Gemeente
Amsterdam

Reisgids Autoluw

Een verzameling
maatregelen en geleerde lessen
uit 13 Europese steden



Inhoud

1 Amsterdam	7
2 Groningen	10
3 Utrecht	15
4 Den Haag	23
5 Den Bosch	29
6 Oslo, Noorwegen	35
7 Kopenhagen, Denemarken	47
8 Stockholm, Zweden	52
9 Hamburg, Duitsland	57
10 München, Duitsland	61
11 Zürich, Zwitserland	71
12 Bologna, Italië	76
13 Pontevedra, Spanje	81

Over deze reisgids

Doel

Niemand kan er om heen. Het wordt steeds drukker in de stad. Om Amsterdam leefbaar en toegankelijk te houden kiest het stadsbestuur voor meer ruimte voor fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer. En minder ruimte voor de auto.

Een autoluwe stad is een belangrijk thema voor het college van Amsterdam. Zoals zij schrijven in het coalitieakkoord van mei 2018:

'De stad slibt langzaam dicht. Fietsers en voetgangers hebben te weinig ruimte. En Amsterdam overschrijdt de normen voor luchtkwaliteit flink; Amsterdammers roken ongemerkt zes sigaretten per dag. Het is tijd voor echte keuzes, waarin we voorrang geven aan voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer en waarin Amsterdam autoluw wordt.'

Het college geeft in het coalitieakkoord aan dat het komt met een ambitieuze 'Agenda Amsterdam Autoluw' voor de komende periode, waarin concrete doelstellingen worden geformuleerd. Een doel is bijvoorbeeld om in 2025 7.000 tot 10.000 parkeerplekken te hebben opgeheven. Een ander doel is dat er meer ruimte in stadsstraten moet komen voor voetgangers en fietsers.

Voor het ontwikkelen van beleidsplannen is het van belang om te onderzoeken welke autoluwe maatregelen er bestaan, hoe deze zijn geïmplementeerd en wat voor effect ze hebben gehad. Amsterdam is niet de enige stad in Europa die werkt aan de transitie naar een autoluwe stad. Wij kunnen als stad veel leren van maatregelen die in andere steden genomen zijn. Welke maatregelen hebben zij genomen? En wat hebben zij gedaan met de vrijgekomen ruimte?

Deze reisgids neemt de lezer mee langs verschillende binnen- en buitenlandse steden en gaat in op de vraag: Wat kunnen we leren van autoluwe maatregelen genomen in steden in Nederland en Europa voor het creëren van een leefbaarder Amsterdam?

Informatie over de totstandkoming van dit project, de gebruikte onderzoeksmethodologie en selectie van steden is terug te vinden in het hoofdstuk Onderzoeksverantwoording, aan het einde van dit document.

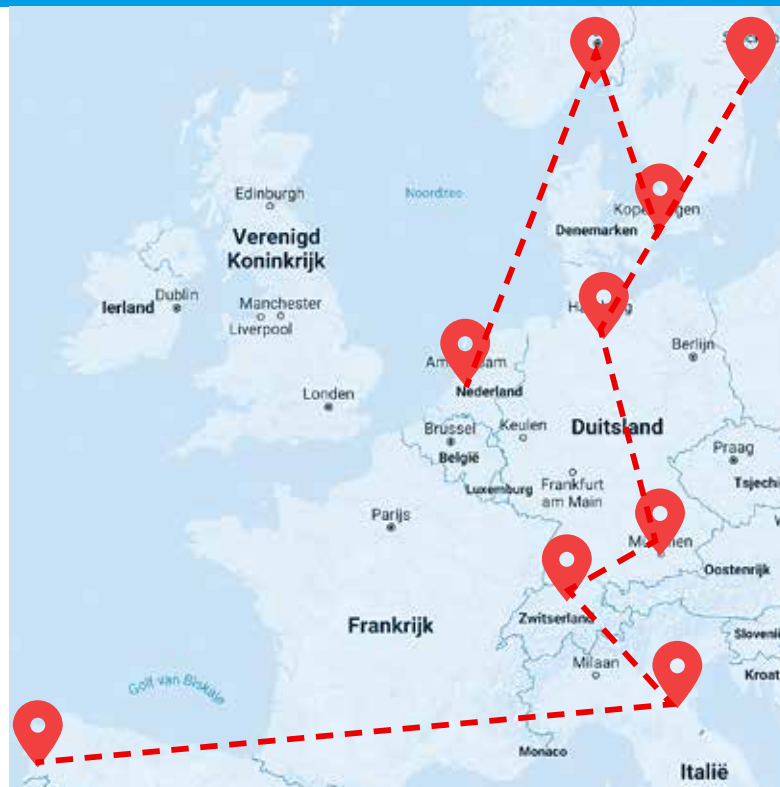


'Het is tijd voor echte keuzes, waarin we voorrang geven aan voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer en waarin Amsterdam autoluw wordt.'

LEESWIJZER

De reis start uiteraard in Amsterdam. Waar staan we nu? Wat is er al gedaan en welke visie heeft de stad? Met een helder vertrekpunt passeren we eerst een aantal middelgrote Nederlandse steden. De reis begint in het noorden van het land, in Groningen, en daalt vervolgens af naar het zuiden langs Utrecht, Den Haag en met als eindbestemming Den Bosch.

Dan wordt het tijd om de koffers te pakken voor een rondgang langs een aantal Europese steden die in de afgelopen jaren autoluwe maatregelen hebben genomen. Wederom start de reis in het noorden, in Oslo. De weg wordt vervolgd via Kopenhagen en Stockholm naar Hamburg en München en gaat via Zürich en Bologna naar Pontevedra.



BEWEGWIJZERING

Per stad zal worden stilgestaan bij de belangrijkste autoluwe maatregelen die zijn genomen. Een aantal categorieën zijn te onderscheiden:



Categorie 1. restricties rijdende auto's

Groningen, Utrecht, Den Haag, Den Bosch, Oslo, München, Bologna, Pontevedra



Categorie 2. parkeermaatregelen

Oslo, Kopenhagen, Zürich



Categorie 3. stimuleren openbaar vervoer

Den Haag, Den Bosch, Kopenhagen, Stockholm, Hamburg, München, Zürich



Categorie 4. stimuleren fietsers en voetgangers

Utrecht, Den Haag, Kopenhagen, Stockholm, Zürich, Pontevedra



Categorie 5. participatie

Groningen, Oslo, Bologna

Hoogtepunten

Voor reizigers met weinig tijd, delen we hier in vogelvucht een selectie aan hoogtepunten.

UTRECHT

Plaats bepaalt mobiliteitskeuze:

De stad is ingedeeld in zones met verschillende mobiliteitskeuzen. De inrichting van de infrastructuur en het parkeerbeleid worden hierop gebaseerd.

Fietsparkeren:

Een serie aan maatregelen om parkeercapaciteit uit te breiden, service te verlenen en te handhaven. De maatregelen maken het aantrekkelijker en makkelijker om te fietsen in Utrecht. En met succes! Het fietsgebruik en de tevredenheid over de bereikbaarheid en fietsinfrastructuur is toegenomen.

DEN BOSCH

P+R-transferia:

Er is veel geïnvesteerd in P+R-transferia buiten de stad. Directe bussen rijden van deze transferia naar de binnenstad. Ze stoppen enkel bij een halte net buiten de historische binnenstad. De transferia zijn gericht op bezoekers uit de regio en blijken inmiddels goed ingeburgerd te zijn bij (terugkerende) bezoekers.

OSLO

Opheffen parkeerplekken in de binnenstad:

De Gemeente Oslo heeft besloten om het gebruik van auto's te ontmoedigen door alle 700 parkeerplaatsen op straat in het stadshart (een oppervlakte van 1,9 km² binnen de ring 1) te verwijderen.

Uitbreiding tolwegensysteem:

Bij de toegangswegen naar de stad Oslo staan automatische tolstations. De tolring wordt gebruikt om files te verminderen door mensen te laten betalen wanneer ze de tolstations passeren.

KOPENHAGEN

EasyPark app:

De EasyPark app geeft gebruikers de geschatte kans op een beschikbare parkeerplaats in de buurt. Door het gebruik van de app kunnen automobilisten sneller een parkeerplaats vinden, waardoor zij minder lang rondrijden.

MÜNCHEN

Mobility station:

De gemeente München is een pilot gestart rondom het Mobility Station 'Münchner Freiheit'. Een mobility station is een multimodale mobiliteitshub waar bestaand OV wordt verbonden aan nieuwe deelmobiliteitsconcepten.

Living Lab 'Domagkpark':

In het Domagkpark worden diverse maatregelen doorgevoerd om de autoafhankelijkheid terug te dringen. Het ontwikkelgebied Domagkpark is een interessante proeftuin om nieuwe benaderingen op het gebied van huisvesting en mobiliteit te implementeren.

PONTEVEDRA

Herinrichting openbare ruimte gericht op voetgangers:

'Public space belongs to everyone. When we walk, we are all equal.' Een uitgangspunt is dat er onderscheid wordt gemaakt tussen noodzakelijk en niet-noodzakelijk verkeer, en dat alleen noodzakelijk verkeer wordt toegestaan.

DO'S & DON'TS

Kijkend naar alle voorbeelden van autoluwe maatregelen voor leefbare steden en hoe ze tot stand zijn gekomen, formuleren we hier een aantal algemene geleerde lessen.

Les 1: Stakeholdermanagement

Het nemen van autoluwe maatregelen voor een leefbare stad raakt bewoners, forenzen, bezoekers, ondernemers en natuurlijk de regio. In het realiseren van de autoluwe ambitie is het dus cruciaal om de verwachtingen en belangen van betrokkenen en belanghebbenden in goede banen te leiden. Dit vereist een analyse van de verschillende actoren, hun belangen en standpunten en de juiste timing! In de Duitse steden Hamburg en München manoeuvreren ze bijvoorbeeld tussen de uiteenlopende belangen van de sterk aanwezige auto-industrie en die van bewoners. In Oslo hebben ze vooral ouderen, ondernemers en mensen met een handicap als stakeholder betrokken.

Les 2: Kies je woorden zorgvuldig

De wijze van communiceren en de woordkeuze heeft een grote impact op de beeldvorming. Focus op datgene wat de verandering oplevert. Meer ruimte voor fietsers, voetgangers en een leefbaardere en schonere stad. Dit klinkt wellicht voor de hand liggend, maar de 'war of

words' die in Oslo ontstond wil je graag voorkomen. Ook in Hamburg hebben ze ervaring met het belang van woorden. Nadat internationale media zoals de BBC verhalen publiceerde over plannen van Hamburg om auto's te weren, zag de gemeente zich genooddacht om een statement met als titel '*Hamburg plant keine autofreie Stadt*' uit te brengen.

Les 3: Het alternatief moet aanwezig en zichtbaar zijn

Steeds meer mensen laten hun auto staan of maken een bewuste keuze om geen auto aan te schaffen. Een alternatief moet dan wel voorhanden zijn en bij voorkeur per direct beschikbaar en goed zichtbaar! In Oslo is het niet overal gelukt om met pilot installaties op verwijderde parkeerplekken het nut van de maatregel duidelijk te maken, met weerstand tot gevolg. In München realiseren ze *mobility stations*, multimodale mobiliteitshubs waar OV wordt verbonden aan nieuwe deel mobiliteitsconcepten. Uit onderzoek van de Technische Universiteit München is gebleken dat meer dan de helft van de gebruikers door toevallig langs te lopen gebruik is gaan maken van het mobility station. Een gekleurde interactieve informatiezuil, oorspronkelijk bedoeld voor het opvragen van actuele reisinformatie, bleek een hele nuttige aandachtstrekker!

Les 4: Hanteer een integrale aanpak

De transitie naar een autoluwe stad vraagt ook veel van een gemeentelijke organisatie. Maatregelen raken een veelvoud aan thema's en doelgroepen. Het is van belang om alle gemeentelijke organisatieonderdelen op het juiste moment en op de juiste wijze te betrekken. Een situatie als in München, waar 'gewone' auto's de parkeerruimte voor deelauto's innemen doordat de handhaving niet tijdig geregeld is, wil je voor zijn. Met een integrale aanpak krijg je zicht op alle betrokkenen en voorkom je dat deze te laat in het proces worden betrokken. Zo is er in Oslo weerstand ontstaan tegen genomen maatregelen nadat mensen met een beperking te laat in het proces zijn betrokken. Inmiddels is het sociale domein van de gemeente beter betrokken bij de autoluwe ambities van de stad.

Les 5: Inrichting openbare ruimte is leidend voor gedrag

Het nemen van autoluwe maatregelen vraagt in veel gevallen om fysieke ingrepen in de openbare ruimte. Maar om mensen optimaal gebruik te laten maken van de nieuwe functie is een enkele ingreep vaak niet voldoende. Bij een nieuwe functie hoort ander gedrag.

Maar gedragsverandering komt vaak niet vanzelf. Observaties in Oslo leren dat geplaatste bankjes in een nog niet geherprofileerde saaie straat nauwelijk gebruikt worden. Ook uit observaties in München blijkt dat mensen voornamelijk op de trottoirs naast de nog niet heringerichte winkelstraat blijven lopen, ondanks dat er geen auto meer te bekennen is. In Kopenhagen wordt ervoor gekozen om veranderingen geleidelijk door te voeren. In het verleden is geprobeerd met pilots te werken maar is gebleken dat deze het gedrag van bewoners niet of nauwelijks beïnvloeden.



1

Amsterdam

Bevolkingssamenstelling

Aantal inwoners gemeente	854.316
Aantal inwoners provincie	2.813.466
Aantal inwoners per km ²	5.186
Bevolkingsgroei per jaar (2017)	9.364
Prognose inwoners 2030	955.838

Mobiliteit

24%



156.709 parkeerplekken

Stedenbouwkundige kenmerken

Oppervlakte gemeente	219,49 km ²
Oppervlakte provincie	2.671 km ²
Oppervlakte aan te pakken gebied	8,04 km ²

Amsterdam heeft een ringwegenstructuur. De Rijksweg A10, met een lengte van 32 km, vormt de ringweg rond Amsterdam.



Politiek/bestuurlijke context

De leden van de gemeenteraad worden rechtstreeks door inwoners van Amsterdam gekozen. De huidige coalitie is GL-D66-PVDA-SP (2018-2022). De vorige periode was D66 -VVD-SP (2014-2018), daarvoor PvdA-VVD-GL (2010-2014). Wethouder Sharon Dijksma (PvdA) heeft portefeuilles verkeer & vervoer, luchtkwaliteit & water. Met de nieuw verkozen gemeenteraad begin 2018 is GL nu de grootste partij. Vanaf 1949 was dit de

PvdA tot zij deze plek moesten afstaan aan D66 in 2014. Voor het eerst sinds 8 jaar zit de VVD niet meer in het Amsterdamse stadsbestuur.

Amsterdam wordt bestuurd door het College van B&W, de Gemeenteraad en de dagelijks besturen van de stadsdelen, geadviseerd door stadsdeelcommissies. Amsterdam bestaat uit zeven stadsdelen met ieder een eigen dagelijks bestuur. Elk stadsdeel heeft een gekozen stadsdeelcommissie. De stadsdeelcommissie behartigt de belangen van bewoners en ondernemers en adviseert het dagelijks bestuur en het bestuur van de stad over wat er speelt in het stadsdeel of in een gebied.³

Het GVB is een Nederlands openbaar vervoerbedrijf en verzorgt het openbaar vervoer in de gemeenten Amsterdam. De aandelen zijn in handen van de gemeente Amsterdam. GVB is in de vervoersregio Amsterdam concessiehouder, wat betekent dat ze het exclusieve recht hebben om de reizigers te vervoeren.

Visie

Amsterdam wil de leefbaarheid en toegankelijkheid van de stad verbeteren door ruimte te maken voor voetgangers, fietsers, spelen, de kinderen en groen.² Het college zet in dat kader in op een autoluwe stad. Het verbeteren van de leefbaarheid en toegankelijkheid en het verbeteren van de luchtkwaliteit zijn belangrijke doelstellingen die voortkomen uit het in mei 2018 gesloten coalitieakkoord 'Een nieuwe lente, een nieuw geluid.' Het autoluw maken van de Amsterdamse binnenstad vormt hierbij een belangrijk middel en is tevens een belangrijk speerpunt in het huidige coalitieakkoord. Deze ambities worden geconcretiseerd in de 'Agenda Amsterdam Autoluw'. Vijf onderzoeksrichtingen staan hierbij centraal:

1. Parkeervrije grachtengordel;
2. Binnenstad (stadshart) zoveel mogelijk autovrij;
3. Parkeerluwe woonstraten;
4. Meer ruimte in stadstraten voor voetganger en fietsers;
5. 'Knips' in plus/hoofdnet

De gemeente vindt het van groot belang dat alle belanghebbenden mee kunnen denken over de toekomst van de auto in de stad. In de loop van 2019 organiseert de gemeente verschillende gesprekken met Amsterdammers en professionals in de stad. De plannen die uit deze stadsgesprekken komen moeten een aanvulling vormen op de maatregelen die al bekend zijn gemaakt en die deels al in uitvoering zijn. Zo wordt er momenteel gewerkt aan het opheffen van de eerste 1.000 parkeerplekken in 2019. Dit is onderdeel van de grotere ambitie om tot 2025 7.000 tot 10.000 parkeerplekken weg te halen. In straten waar parkeerplekken verdwijnen, worden zoveel mogelijk bredere trottoirs en fietspaden aangelegd, extra groen, speelplaatsen of fietsparkeervoorzieningen. Ook de aangekondigde verhoging van de parkeertarieven voor bezoekers past in de Agenda Amsterdam Autoluw. Andere maatregelen zijn al zichtbaar. Zo hebben nieuwe verkeersregels ervoor gezorgd



dat er op het Muntplein, de Prins Hendrikkade en het gebied voor Amsterdam Centraal Station minder auto's rijden dan voorheen. Ook de Frans Halsbuurt wordt op initiatief van bewoners een parkeervrije buurt waarin de 'auto te gast' is.

Bronnen

1. Onderzoek, Informatie en Statistiek, gemeente Amsterdam (2018). Zie: <https://www.ois.amsterdam.nl/feiten-en-cijfers/amsterdam/?20050>
2. Gemeente Amsterdam, Dialoog met de stad over nieuwe stappen richting autoluw Amsterdam. Zie: <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/college/wethouder/sharon-dijksma/persberichten/dialoog-stad-nieuwe>
3. www.amsterdam.nl



2

Groningen

Bevolkingssamenstelling

Aantal inwoners gemeente	202.747
Aantal inwoners provincie	583.585
Aantal inwoners per km ²	2.549
Bevolkingsgroei per jaar	3%
Prognose Inwoners 2030	228.251

Mobiliteit

Auto's per huishouden	0.6
Totaal aantal personenauto's	70.415
Personenauto's per km ²	893

Groningen hoort bij de vijf Nederlandse steden met het laagste autobezit. De dagelijkse pendel van en naar de stad neemt naar verwachting toe tot 215.000 personen in 2020 (t.o.v. 185.000 in 2011).

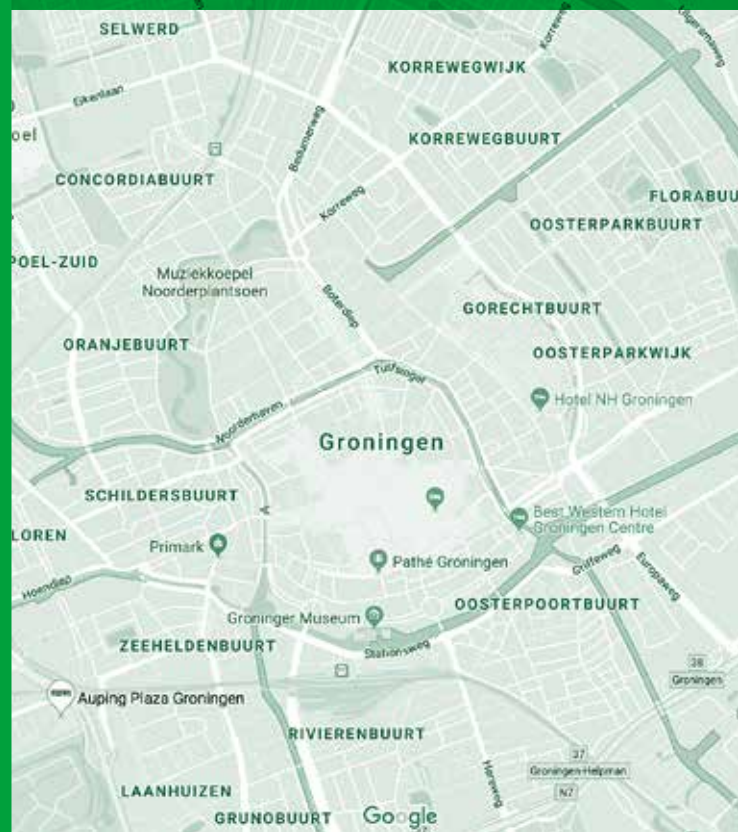
Voor Groningen is geen modal split bekend.



Stedenbouwkundige kenmerken

Oppervlakte oude binnenstad	1 km ²
Oppervlakte gemeente	101 km ²
Oppervlakte provincie	2960 km ²

Groningen heeft een ringweg en is knooppunt op een aantal Rijkswegen (A28 naar Utrecht en A7 naar Amsterdam en Duitse grens).



Hoogtepunten



Verandering routes stads- en streekbussen in binnenstad



Participatie middels campagne 'Ruimte Voor Jou'

Politiek/bestuurlijke context

Tussen 2014 en 2018 vormden D66, GroenLinks en VVD het bestuur van de stad Groningen. Speerpunten in de afgelopen coalitieperiode waren het bevorderen van duurzame mobiliteit,

het verbeteren van leefbaarheid in de binnenstad en verdere verbetering van (fijnmazige) OV-verbindingen in de stad en met de regio. 'Het streven is een bereikbare stad voor voetganger, fiets, auto en openbaar vervoer'.² Groningen geeft de voorkeur aan het verleiden van gebruikers om nieuwe of andere vormen van transport te gebruiken, in plaats van handhaving te moeten inzetten.

Het uitvoeringsprogramma wordt in deelprojecten uitgevoerd. Sommige zijn al klaar, andere zijn nog in ontwikkeling. Er is een aparte stuurgroep opgezet met drie van de zes wethouders. Er is dus veel slagkracht in de uitvoering van (deel)projecten.

Er is ook een expliciete ambitie om Groningers ('Stadtjes') in iedere fase van beleidsontwikkeling voor de openbare ruimte actief te betrekken. Consultatie en participatie van bewoners en andere betrokkenen wordt per (deel)project georganiseerd en gefaciliteerd. Bestuurlijk vereist deze werkwijze continue afstemming tussen de verschillende verantwoordelijke bestuurders en organisatieonderdelen.



Visie

Met een hoge fietsdruk, progressief parkeerbeleid en beperkte ruimte staat Groningen voor vergelijkbare uitdagingen als Amsterdam.

Zoals in de Binnenstadsvisie (2016) beschreven: 'De druk op de binnenstad neemt toe, maar de beschikbare ruimte in onze binnenstad groeit niet mee'.

Deze visie is vertaald naar het uitvoeringsprogramma dat bestaat uit ruim vijftig projecten onder de noemer 'Binnenstad 050 ruimte voor jou'. Het doel is een aantrekkelijke, toegankelijke, veilige en bereikbare binnenstad. Voetgangers en fietsers krijgen (veel) meer ruimte. Daarvoor gaan de bussen wel op een andere wijze door de binnenstad rijden.

De Bestemming Binnenstad kent tien doelstellingen die met elkaar verband houden.

1. Toegankelijkheid
2. Voetganger op één
3. Verblijfskwaliteit en huiskamergevoel
4. Fietsvriendelijke binnenstad
5. Meer ruimte voor groen

6. Diversiteit in functies; werken, wonen en ontspannen
7. Klimaatbestendigheid en duurzaamheid
8. Gezonde stad
9. Ruimte voor bewoners en ondernemers
10. Aanpak Grote Markt en Diepenring

Als onderdeel van de Bestemming Binnenstad (2016) en Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad zet het huidige college in Groningen in op participatie van ondernemers en bewoners bij het realiseren van de plannen. Het gaat hierbij met name om 'nieuwe stadsruimte' zoals de Grote Markt, Diepenring en BIM-locatie.⁵ Dit is voor Amsterdam bijzonder interessant, omdat het gaat om nieuw vrijgekomen ruimte als gevolg van maatregelen op het gebied van parkeren, OV-infrastructuur en fietsbeleid. De Groningse ervaringen kunnen dienen als voorbeeld voor Amsterdam als het gaat om het betrekken van de stad bij dergelijke maatregelen en de opbrengst daarvan.

Verandering routes stads- en streekbussen in binnenstad

In Groningen maakte voorheen zowel vrachtverkeer als bussen en fietsers gebruik van nauwe straten in de binnenstad. Dit ging ten koste van veiligheid en ruimte voor voetgangers en fietsers. Het nieuwe plan beoogt een verbetering van deze situatie. De busroutes via de Diepenring zijn omgeleid om drukke gebieden in de binnenstad te ontlasten. De stad- en streekbussen zijn een andere route gaan rijden waardoor er meer ruimte is gekomen voor voetgangers en fietsers. Dit betekent dat de bus niet meer door de binnenstad rijdt, maar erlangs. De plannen zijn nog niet volledig afgerond.

AANPAK

De aanpak behelst een aantal maatregelen. De twee belangrijkste zijn:

- Er is een nieuwe structuur van busroutes. De nieuwe busroute bestaat uit twee hoofdlijnen. Hiervoor zijn ruimtelijke ingrepen gedaan: nieuwe bushaltes, sluiting oude haltes en vernieuwing infrastructuur. De hoofdroute is verplaatst naar de Diepenring. Daarmee wordt de Diepenring kwalitatief verbeterd en wordt deze meer bij het centrum betrokken, terwijl de oude binnenstad ontlast wordt. De vrijgekomen ruimte wordt beschikbaar gesteld voor de fietser en voetganger en de straten worden heringericht. Een deel van de herinrichting heeft als plaatsgevonden. Het doel van de herinrichting is om een verbetering van de verblijfskwaliteit in het centrum te bereiken. De gemeente Groningen heeft hiervoor een 'leidraad herinrichting nieuwe stadsruimtes' opgesteld. Na het verdwijnen van de bus zijn de rijbanen en stoepen van asfalt vervangen voor een vlak profiel om zo het straatbeeld aantrekkelijker te maken. Het nieuwe profiel gaat uit van één gedeelde ruimte voor alle gebruikers. Belijning geeft onderverdeling aan tussen verschillende zones.

■ Op een klein deel van de oude busroute, die in de nieuwe situatie niet meer bestreken wordt, rijdt als pilot een pendelbus. De pendelbus is voornamelijk bedoeld voor ouderen en mensen met een beperking, om de bereikbaarheid van het winkelgebied ook voor hen te garanderen. De pilot loopt tot 2019. De bus wordt voornamelijk niet druk gebruikt, aldus onze gesprekspartner bij de gemeente.³ Er wordt gewerkt aan een scenario waarin gezamenlijke ondernemers vanaf 2019 zorg dragen voor de uitvoering van de pendelbus.

RESULTATEN

Het resultaat van de omleiding van stads- en streekbussen is meervoudig: het ontlasten van druk op de binnenstad, ruimte bieden voor nieuw gebruik van ruimte, en het betrekken van de Diepenring bij de oude binnenstad. Er wordt gewerkt aan 'speciale stadsruimte' zoals pleinen en parken, (winkel)straten, verbrede straten etc.⁴

De exploitatie-effecten op het busvervoer zijn zeer gering en door de grote aantrekkelijkheid van looproutes verwacht de gemeente geen reizigersverlies. De bereikbaarheid van de binnenstad met het openbaar vervoer blijft op hetzelfde niveau en toch wordt de kwaliteit van de openbare ruimte in de stad verbeterd.

INVULLING VRIJGEKOMEN RUIMTE

De vrijgekomen ruimte in het winkelgebied wordt gebruikt om meer ruimte te geven aan de voetganger, een belangrijk oogmerk van de Bestemming Binnenstad. In de binnenstad is de fietser te gast. Fietsparkeren is in Groningen een probleem. Een deel van de vrijgekomen ruimte wordt ingevuld door een groter aanbod van fietsparkeerplekken.

De strook voor ondernemers voor uitstalling wordt op enkele plekken iets groter (orde van grootte decimeters vanaf de gevel). Het straatbeeld wordt aangepakt met een eenduidige stijl (gele bakstenen), enigszins vergelijkbaar met de Amsterdamse Puccini-methode, met blindelijnen. Het straatbeeld in de binnenstad oogt daardoor evenwichtig, met name gericht op voetgangers. Het risico van deze vrijgekomen ruimte voor voetgangers is dat deze nu gevuld wordt door geparkeerde fietsen, voor dit probleem is nog geen passende oplossing gevonden. Daarnaast is het van belang aandacht te hebben voor de plek die bezorgscooters moeten krijgen.

'De druk op de binnenstad neemt toe, maar de beschikbare ruimte in onze binnenstad groeit niet mee'





Participatie middels campagne 'Ruimte Voor Jou'

Aangezien de gemeente Groningen over een meerjarige periode structureel werk maakt van de herinrichting van de binnenstad en aangrenzende wijken is een communicatiestrategie ontworpen om bewoners te betrekken bij ontwikkelingen. Deze staat uitgebreid beschreven in het document Nieuwe Stadsruimtes.⁵ Participatie geschiedt in Groningen op drie manieren: informeren, meedenken en meedoen. Informeren gebeurt altijd, meedenken en meedoen zijn intensievere processen. Meer informatie is te vinden in het genoemde document.

GELEERDE LESSEN

De Groningse benadering van participatie maakt enkele dingen duidelijk:

- Hoewel ingrijpen in de openbare ruimte vaak losse projecten behelst, betekent dit niet dat communicatie en participatie niet toegankelijk of laagdrempelig kunnen zijn;
- Online en offline manieren van participatie kunnen elkaar versterken;
- Verschillende doelgroepen (bewoners, ondernemers, fietsers etc.) kunnen worden bediend vanuit eenzelfde platform;
- Een gedegen participatiestrategie, specifiek voor mobiliteit en openbare ruimte, kan bijdragen aan de geloofwaardigheid en het draagvlak voor bepaalde ingrepen.
- In de praktijk blijkt het voor mensen moeilijk om 'from scratch' mee te denken. Veel bewoners zijn nauwelijks bezig met concepten als verblijfsplaatsfunctie, gezelligheid en groen. Het maakt voornamelijk uit wanneer het hen persoonlijk raakt.

AANPAK

De website ruimtevoorjou.groningen.nl⁶ is het digitale platform voor participatie in een veranderende binnenstad, en is een dragend onderdeel van de participatie-agenda. In de fysieke ruimte worden met regelmaat zogenaamde binnenstadcafé's georganiseerd. Deze volgen de planning van ingrepen in de openbare ruimte en bieden gelegenheid tot informeren en meedenken. Bij alle projecten doen ze dit in elk geval één maar bij voorkeur twee of drie keer. Zowel de campagne als de binnenstadcafé's zijn herkenbaar aan een duidelijke huisstijl. Deze wordt ook gebruikt voor informatiezuilen op plekken waar werkzaamheden gaande zijn of van start zullen gaan. Met de campagne 'ruimte voor jou' wil de gemeente laten zien wat ze doet en wat het voor hen betekent. Dit doen ze bijvoorbeeld door ludieke acties uit te voeren op het moment dat er een schop de grond in gaat. Zo is er in de binnenstad een schep van 10 meter hoog geplaatst. Het doel hiervan is om momenten van bewustwording te creëren en tegelijkertijd in gesprek te blijven met betrokkenen. De Bestemming Binnenstad omvat meer dan vijftig verschillende projecten. De communicatie daarover verloopt via Ruimte Voor Jou, en is gericht op het online en offline informeren en uitnodigen van samenhang aanbrengt en bewoners en ondernemers.

RESULTATEN

Ruimte Voor Jou komt tegemoet aan een belangrijke doelstelling van het college en een wens van ondernemers en bewoners in de binnenstad om geïnformeerd en betrokken te worden bij ontwikkelingen in de openbare ruimte. In het beste geval zorgt geslaagde participatie en communicatie voor draagvlak in de stad en verbeteringen in de openbare ruimte. In het slechtste geval worden verwachtingen geschept die niet (kunnen) worden waargemaakt. Participatie blijft altijd zoeken naar een balans. Ruimte Voor Jou laat in ieder geval zien dat Groningen participatie serieus neemt en bereid is hierin te investeren.

Bronnen

1. Bestemming Binnenstad (2016), <https://gemeente.groningen.nl/sites/default/files/boekje-bestemming-binnenstad-definitief-web.pdf>
2. Coalitieakkoord Groningen 2014-2018 'Voor de verandering', https://gemeente.groningen.nl/sites/default/files/coalitieakkoord_2014-2018.pdf
3. Gesprek met medewerker gemeente Groningen, participatie, d.d. 31 oktober 2018.
4. Presentatie gemeente Groningen, d.d. 31 oktober 2018
5. Nieuw Stadsruimtes (2017) <https://ruimtevoorjou.groningen.nl/wp-content/uploads/2017/08/BSG-20170831-leidraad-groningen-webversie.pdf>, p. 106
6. www.ruimtevoorjou.groningen.nl + digitale kalender

3

Utrecht

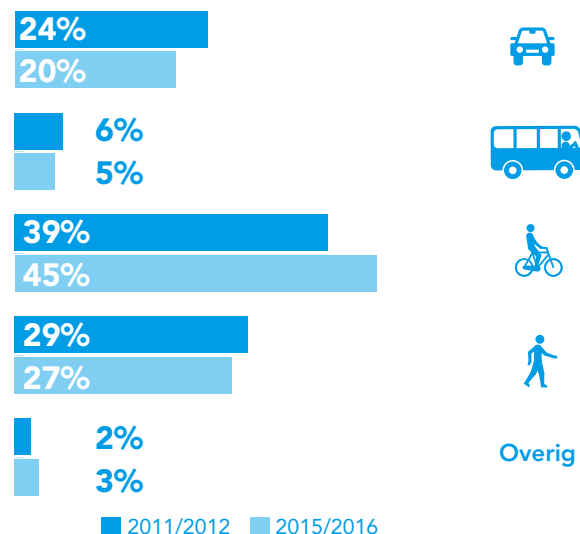


Bevolkingssamenstelling

Aantal inwoners stad	349.234
Aantal inwoners provincie	1.320.000
Aantal inwoners per km ²	3702
Bevolkingsgroei per jaar	7%
Prognose inwoners 2025	400.000

Mobiliteit

Modal split^{1*}



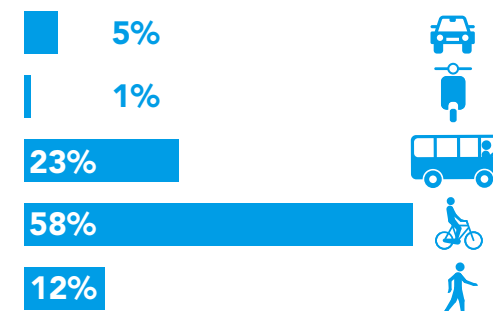
*Aandeel vervoerswijze op verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht (%). Deze modal split is dus hoeveel de betreffende vervoerswijze wordt gebruikt voor verplaatsingen binnen Utrecht.



Modal split bezoekers (2013)



Modal split naar binnenstad (2017)*



*Vervoermiddelkeuze inwoners naar de binnenstad (%). Deze modal split gaat dus over de vervoerswijze die inwoners kiezen naar de binnenstad.

0.6 auto's per inwoner

Het aantal particuliere personenauto's per 1000 personen is 295 (2017). 69% van de Utrechters beschikken in hun huishouden over één of meer auto's (in 2008 was dit 76%).

Aantal parkeerplaatsen: 44.434

Dit betreft parkeerplaatsen in parkeer-garages, op jaarbeursterreinen, op P&R locaties, en betaald op straat.

Stedenbouwkundige kenmerken

Oppervlakte gemeente	99,21 ²
Oppervlakte aan te pakken gebied:	99,21 km ²
Oppervlakte provincie	1554 km ²

Er is een stadsring – wordt een stadsboulevard – binnen de ring

Hoogtepunten



Milieuzone voor personenauto's



Plaats bepaalt mobiliteitskeuze



Fietsgebruik stimuleren



Fietsparkeren

Politiek/bestuurlijke context

De huidige coalitie bestaat uit GroenLinks, D66 en de ChristenUnie (2018-2022). De vorige periode waren D66, GroenLinks, VVD en SP aan de macht (2014-2018). GroenLinks zit al lang in het college en heeft al vanaf 2010 de wethouder voor de portefeuille verkeer, mobiliteit en duurzaamheid geleverd. Er wordt dus al lang aangestuurd op het verminderen van autoverkeer. Met de nieuw verkozen gemeenteraad begin 2018 is GroenLinks nu de grootste partij (voorheen de tweede), waarmee zij nu meer slagkracht heeft om actie te ondernemen.

De provincie is duidelijk rechtser dan Utrecht (VVD en D66 zijn met afstand het grootst) en dat geldt ook voor de landelijke politiek, wat Utrecht beperkt wanneer zaken niet volledig binnen haar domein vallen.

Utrecht is een oude stad met haar origine in de Romeinse tijd. In 2015 startte de Tour de France in Utrecht. Dit gaf de gemeente de kans makkelijker en sneller bepaalde veranderingen door te voeren.

Het hoofdkantoor van de Rabobank ligt naast het centraal station in Utrecht, evenals de Jaarbeurs aan de andere kant. Zij oefenen met name invloed uit voor wat betreft hun eigen bereikbaarheid (ook met de auto). Verder is Utrecht CS het belangrijkste spoorwegknooppunt van Nederland.

Visie

De gemeente Utrecht heeft een visie die gericht is op een duurzame toekomst. Zij legt haar focus op het tegengaan van klimaatverandering en het in goede banen leiden van de sterke groei van de stad. Zij hecht veel belang aan een gezonde leefomgeving: dus schone lucht (minder fijnstof) en meer groen. Er wordt ingezet op een verandering naar meer schoon vervoer en het bereikbaar en leefbaar houden van de stad met het oog op de bevolkingsgroei en verdichting.

Utrecht wil fietsstad nummer één van de wereld worden. Daarnaast legt ze veel nadruk op het stimuleren van lopen en ook OV-gebruik. De grote fietsenstalling die recent onder het Centraal Station is geopend is hier een zichtbaar gevolg van.



Milieuzone voor personenauto's

De milieuzone is een zone waar dieselauto's van vóór 1 januari 2001 niet in mogen. Dit geldt ook voor lpg/benzine-auto's van vóór 1 juli 1992. Er zijn ontheffingen mogelijk voor bewoners van het gebied die eenmalig met een camper het gebied in willen of die een oldtimer hebben. Bij overtreding wordt een boete opgelegd van € 90,-.

AANPAK

De maatregel is sinds 1 januari 2015 van kracht. Dit begon met een periode van drie maanden gewenning en daarna één maand waarin er nog geen boetes werden gegeven maar enkel waarschuwingen. Er waren in deze periode nog geen officiële verkeersborden voor de milieuzone, enkel tijdelijke borden. Het plaatsen van de verkeersborden duurde langer dan voorzien.² Dit had volgens de gemeente te maken met politieke onwil van de minister.³ Vóór de invoering had de gemeente een sloopsubsidie ingesteld die particulieren en bedrijven in Utrecht konden aanvragen voor de sloop of eventueel vervanging van hun auto (dieselauto's van voor 01-01-2006 en benzineauto's van voor 01-07-1992). Deze

was beschikbaar tot 1 juli 2015 of tot het beschikbare budget (10,7 miljoen euro) op zou zijn.⁴ Aanvullende subsidies waren er voor de aanschaf van schonere auto's, voor bewoners van de milieuzone en voor snelle beslissers.⁵ De handhaving van de milieuzone gebeurt door middel van kentekenherkenning (cameratoezicht).

RESULTATEN

Er is in Utrecht gekozen voor een pakket aan maatregelen. Specifieke effecten toeschrijven aan specifieke maatregelen is daardoor ingewikkeld. Wel kan er het volgende gezegd worden over veranderende statistieken autogebruik in Utrecht:

- Tussen 2011 en 2016 is het autogebruik afgenomen met 4%
- Het aandeel dieselauto's van het wagenpark is afgenomen.⁹ Personendieselauto's van voor 01-01-2001 maken door de invoering niet 2,8 % van het wagenpark uit in 2015 (de prognose van waar de autonome ontwikkeling in zou resulteren), maar 0,5%. Diesel bestelwagens zouden volgens de prognose een aandeel van 6,5% hebben, wat 1,8% werd.
- De luchtkwaliteit is verbeterd. Echter zijn er ook andere aspecten die daar een belangrijke rol spelen: vanaf 2014

zijn er in Utrecht bussen gaan rijden die 85 tot 95% schoner zijn dan de oude bussen. Daarnaast is er een natuurlijke verloop waarin oudere – meer vervuilende – auto's na verloop van tijd worden vervangen door nieuwe – schonere – auto's.¹⁰

BETROKKEN PARTIJEN

Er is veel weerstand geweest tegen deze maatregel. Onder inwoners, maar met name ook onder (landelijke) belangenvertegenwoordigers (de ANWB, verenigingen voor autoliefhebbers, etc.) en in de media. De Koninklijke Nederlandse Automobielen Club (KNAC) is zelfs naar de rechter gestapt.⁶ De gemeente heeft de zaak echter gewonnen.

De landelijke politiek heeft zich ook nog met de milieuzone beziggehouden: op initiatief van de VVD werd er een motie tegen milieuzones aangenomen.⁷ Dit was echter enkel van symbolische waarde: gemeenten behouden de autonomie om hier zelf over te beslissen. Er zijn inmiddels plannen van de staatssecretaris (Infrastructuur en Waterstaat) om de milieuzones, die er nu in meerdere steden zijn, te 'harmoniseren'.⁸





Plaats bepaalt mobiliteitskeuze

De stad is ingedeeld in zones met verschillende 'mobiliteitszones'. De inrichting van de infrastructuur en het parkeerbeleid worden hierop gebaseerd.

- **Zone A:** Fietzers en voetgangers zijn hoofdgebruiker en krijgen de prioriteit. Bij kruisend verkeer krijgt het OV voorrang. Het doel is dat alleen autoverkeer en distributieverkeer met een bestemming in deze zone hier rijdt. Er is een menging van verkeerssoorten (shared space).
- **Zone B:** Ruimer dan de A-zone, maar de ruimte is nog steeds schaars hier. De verkeersstromen en ruimte moeten in balans zijn. Dat betekent meer ruimte voor fietsers, voetgangers en verblijfsfuncties. Autoverkeer heeft bestemming of herkomst in de omliggende wijken.
- **Zone C:** Hier is voldoende ruimte om elke vervoerswijze zijn eigen plek te geven. Wel wordt gebruik van fiets en OV gestimuleerd. Hierbij horen o.a. goede HOV-banen, randstad-spoorstations en doorfietsroutes.

De infrastructuur en openbare ruimte worden aan de hand van deze zones bepaald en stap voor stap heringericht (of oorspronkelijk zo ontworpen). Dat betekent met name aanpassingen in

hoe de wegen zijn ingedeeld, hoeveel ruimte er is voor de verschillende verkeersstromen en hoe zij worden gestuurd.

AANPAK

Dit cluster aan maatregelen wordt gefaseerd uitgevoerd sinds 2012. Stap voor stap worden straten en wegen heringericht. In zone A betekent dit o.a. dat straten wegen met klinkers krijgen i.p.v. asfalt, lage stoepranden, brede stoepen of gelijkvloerse straten die voetgangers over de gehele breedte uitnodigen, weinig parkeerplek, veel wegen die enkel voor fietsers en voetgangers toegankelijk zijn en ook uitbreidingen van voetgangersgebieden.

In zone B betekent dit het aanbrengen van een herkenbare structuur van pleinen en stadsboulevards, met zebrapaden en een beperkte intensiteit van autoverkeer. Fiets, OV en autoverkeer worden in balans gebracht.

In zone C wordt er gezorgd voor gescheiden hoofdstructuren voor fiets, OV en autoverkeer. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen verblijfsruimtes met lage verkeersintensiteit, en infrastructuur voor

verkeer met hoge intensiteit (wegen en fietspaden).

De herinrichtingen nemen veel tijd in beslag. Bewoners en gebruikers worden zo goed mogelijk bij de herinrichting betrokken. De gemeente accepteert dat het verkeer tijdens de spits op bepaalde plekken vast zal staan, en probeert strategisch keuzes te maken over wáár het stilstaat. Ook wanneer er om andere redenen aan de openbare ruimte moet worden gewerkt wordt de zonering meegenomen en worden kansen tot herinrichting gesignaleerd en benut

RESULTATEN

Er is in Utrecht gekozen voor een pakket aan maatregelen waarbij de effecten niet te specificeren zijn. In het algemeen zijn er wel effecten zichtbaar:

- Tussen 2011 en 2016 is het autogebruik afgenomen met 4%
- Inwoners van Utrecht zijn meer tevreden over de bereikbaarheid van de binnenstad met de fiets (toename van 5%).

BETROKKEN PARTIJEN

Bij de herinrichting van bepaalde straten/gebieden zijn de bewoners de belangrijkste belanghebbenden. Zij en lokale ondernemers worden betrokken bij de herinrichting. In het geval van de Mariaplaats, een plein in het centrum, zijn zij gevraagd samen een plan te maken binnen bepaalde kaders. Zij hebben de opdracht teruggegeven omdat zij de parkeerplekken die de gemeente nog wilde behouden (minder dan in de oorspronkelijke situatie) ook wilden schrappen. De gemeente ging akkoord, en het plan van de bewoners en ondernemers is vervolgens uitgevoerd. Er zijn echter ook situaties waarin de betrokkenen zich minder positief opstellen.



Fietsgebruik stimuleren

De maatregel gaat om het aantrekkelijker en makkelijker maken van fietsen in Utrecht. Hieronder valt:

- Op snelheid en comfort ingerichte 'snelfietsroutes' tussen stedelijke en regionale centra. Groene golf voor fietsers introduceren, en voorrang voor fietsverkeer bij regen.
- Meer en betere fietsparkeergelegenheid (zie volgende maatregel)
- Betere fietspaden en doorstroming.
- Tweerichting(fiets)paden maken met zo min mogelijk kruisend verkeer.
- Betere verbinding jaarbeurszijde/stadscentrum. Fietsbrug jaarbeurszijde/stadscentrum maken.

GELEERDE LESSEN

Bij werkzaamheden wordt er eerst gekeken hoe fietsers goed (fijn, veilig, makkelijk, etc.) kunnen worden omgeleid. Ook wanneer er aan een gedeelte van de straat wordt gewerkt is er een genoeg ruimte voor fietsers.

AANPAK

Het pakket aan maatregelen is gefaseerd uitgevoerd en blijft doorlopen: er blijft aandacht voor onder andere betere fietspaden en doorstroming, de groene golf voor fietsers, en de fietspaden tweerichtingsverkeer maken. Een aantal andere maatregelen waren eenmalig en zijn stap voor stap uitgevoerd. Voor de brug voor fietsers en voetgangers tussen de jaarbeurszijde en het stadscentrum is er samengewerkt met de Rabobank. Ook is de samenwerking met de NS gezocht. Het bleek echter niet mogelijk om de brug ook trappen naar de perrons te geven.

RESULTATEN

- Fietsgebruik is tussen 2011 en 2016 met 6% toegenomen.
- Tevredenheid over bereikbaarheid van de binnenstad met de fiets is toegenomen (2013: 82%, 2017: 87%)
- Tevredenheid over fietspaden in de buurt is toegenomen (2015: 68%, 2017: 71%)

BETROKKEN PARTIJEN

Voor het ambitiesdocument uit 2012 waarin beleidskeuzes worden gemaakt is input verzameld uit gesprekken met vertegenwoordigers van instellingen uit de stad en experts. Bewoners zijn overwegend positief over deze maatregelen. Zo werd er enthousiast gereageerd op de opening van de Dafne Schippersbrug, een fiets- en voetgangersbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal waarin ook een school en een plantsoen zijn geïntegreerd. Er was een prijsvraag onder Utrechters voor de naam van de brug waar 4000 personen voor hebben gestemd.



Fietsparkeren

Uitbreiding van parkeercapaciteit rond het winkel/wandelgebied in de binnenstad

- Uitbreiden P-route fiets met verwijzing naar nieuwe stallingen.
- Uitbreiding onderzoek parkeerdruk door op andere tijdstippen en een langere periode te meten.
- Samen met ProRail en NS onderzoek naar uitbreidingsmogelijkheden bij Utrecht CS.
- Pilots met innovatieve oplossingen voor kort parkeren inclusief bijbehorende handhaving.
- Doorgaan met serviceverlening (zoals inzet fietsserviceverleners) en digitaliseren van registratiesysteem fietsenstallingen.
- Pilot met fietsparkeerverbod
- Gedrag: fietsparkeercampagne lang/kort parkeren, pilot abonnementen bewoners en werknemers binnenstad en experimenten nudging.

AANPAK

In 2007 is er een fietsbalans gemaakt rondom het stationsgebied en van 2007 tot 2013 is het aantal geparkeerde fietsen in de openbare ruimte gegroeid van 8.070 naar 11.801.¹² De maatregelen die zijn uitgevoerd en nog worden uitgevoerd zijn gefaseerd gebracht. De uitbreiding van de parkeercapaciteit was reeds begonnen voordat de start van de fietsenstalling onder Utrecht centraal in 2014 begon.

Digitale borden tonen het aantal vrije plaatsen in de dichtstbijzijnde fietsenstallingen. Zo kunnen fietsers snel en makkelijk een plek vinden. Er zijn nu zes stallingen aangesloten.

Met Pop Up Parking van donderdag t/m zondag kunnen mensen gratis hun fiets stallen. In 2014 zijn op de Neude fietsparkeervakken gemaakt, die afwisselend worden gebruikt als laad-/losplaatsen.

RESULTATEN

Het aantal fietsparkeerplekken in de binnenstad en het stationsgebied in de openbare ruimte is afgenomen (2014: 14.047, 2017: 13.160), maar in stallingen sterk toegenomen (2014: 13.735, 2017: 19.231, met in 2018 een verdere uitbreiding met 4.700 plekken naar totaal 23.931).

Tevredenheid over fietsparkeren bij CS (niet bewaakt – 2013: 28%, 2017: 38%. Wel bewaakt – 2013: 70%, 2017: 82%) en in de binnenstad (niet bewaakt – 2013: 31%, 2017: 34%. Wel bewaakt – 2013: 73%, 2017: 79%) is toegenomen.

Vanuit onze observatie en gesprekken met bewoner kunnen we herleiden dat er minder losse fietsen op de straat staan. Op de drukke momenten en in de weekenden zie je wel nog steeds de fietsen buiten parkeerplekken staan en staan er nog steeds veel in de weg. Hieruit kunnen we herleiden is dat de maatregel als positief wordt gezien en ervaren, het is nu namelijk makkelijker om je fiets in een fietsenstalling te zetten. Uit onze eigen ervaring merkte we dat het gemak er stukken op vooruit is gegaan. Voor betaling heb je een abonnement of een ov-chipkaart nodig en dan kost neerzetten van je fiets bijna geen extra tijd. Tevens zijn de kosten van een abonnement erg laag.¹¹



Wij konden observeren dat de P-route erg goed werkte omdat je sneller door had waar een fietsenstalling is. Sommige waren minder goed te vinden als je er langs fietst als we niet de P-route borden hadden gezien. De P-route is vooral handig voor toeristen en minder voor bewoners. Ook was er bij alle stallingen voldoende capaciteit.

Uit het onderzoek van de parkeerdruk is te zien dat er een tekort van 5000 à 6000 parkeerplekken was en dat dit voornamelijk kwam door de groei van het aantal fietsen in de binnenstad van Utrecht.¹³ De gevolgen zijn niet merkbaar uit onze observatie en gesprekken met bewoner.

Bronnen

(*) Monitor Beleidsplan 2018. Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen. (<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/bestuur-en-organisatie/beleid/verkeersbeleid/2018-06-Monitor-Mobiliteitsplan.pdf>)

1. Monitor Beleidsplan (Gemeente Utrecht, 2018). Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen. (<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/bestuur-en-organisatie/beleid/verkeersbeleid/2018-06-Monitor-Mobiliteitsplan.pdf>)
2. Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (Gemeente Utrecht, 2016). Nota Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen.
3. "Gemeente Utrecht kampt met problemen bij invoering milieuzone", redactie, zerauto.nl (2014). <https://zerauto.nl/gemeente-utrecht-kampt-met-problemen-bij-invoering-milieuzone/>
4. "Gemeente Rotterdam en Utrecht trekken zich niets aan van motie milieuzones", redactie, Volkskrant (2015). <https://www.volkskrant.nl/economie/gemeente-rotterdam-en-utrecht-trekken-zich-niets-aan-van-motie-milieuzones~b85999bb/>
5. "Milieuzone over een maand in werking: gemeente begint met waarschuwingsbrieven", redactie, DUIC (2015). <https://www.duic.nl/algemeen/milieuzone-over-een-maand-in-werking-gemeente-begint-met-waarschuwingsbrieven/>
6. "Sloopsubsidie voor inwoners Utrecht wegens invoering milieuzone", redactie, ANWB (2014). <https://www.anwb.nl/auto/nieuws/2014/mei/sloopsubsidie-voor-bewoners-utrechtse-milieuzone>
7. "Rechtszaak: mag de milieuzone in Utrecht?" Laura Kors, EenVandaag (2015). <https://eenvandaag.avrotros.nl/item/rechtszaak-mag-de-milieuzone-in-utrecht/>
8. "Gemeente Rotterdam en Utrecht trekken zich niets aan van motie milieuzones", redactie, Volkskrant (2015). <https://www.volkskrant.nl/economie/gemeente-rotterdam-en-utrecht-trekken-zich-niets-aan-van-motie-milieuzones~b85999bb/>
9. "Milieuzones: twee varianten voor diesels" Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijksoverheid (2018). <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2018/06/29/milieuzones-twee-varianten-voor-diesels>
10. Effectmeting Milieuzone Utrecht, TNO (2016) <https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/milieu/luchtkwaliteit/Bijlage-3-TNO-Rapport-Effectmeting-MZ-Utrecht.pdf>
11. "DUIC in data: Milieuzone effect of niet? Wij zochten het uit!" De DataDUICers, DUIC (2016). <https://www.duic.nl/algemeen/duic-in-data-milieuzone-effect-of-niet-wij-zochten-het-uit/>
12. Utrecht fietst, abonnementen bewaakte stalling, Gemeente Utrecht (geraadpleegd januari 2018). <https://www.veiligstallen.nl/utrecht/abonnement>
13. Fietsparkeerbalans parkeerbalans Stationsgebied Utrecht, CU2030 (2013). (http://cu2030.nl/images/2013-12/fietsparkeerbalans-stationsgebied-2013_1.pdf)



4

Den Haag



Bevolkingssamenstelling

Aantal inwoners gemeente	536.000
Aantal inwoners provincie	3.680.000
Aantal inwoners per km ²	6.429
Bevolkingsgroei per jaar	5%
Prognose inwoners 2040	638.000

Mobiliteit

Auto's per inwoner 0.77

Modal split (2014):



De beschikbare cijfers over deze verplaatsingen betreffen inwoners van de stad. Het gaat dus over het aantal auto's per inwoner van Den Haag en in hoeverre inwoners van Den Haag gebruik maken van de auto of andere transportmogelijkheden.



Stedenbouwkundige kenmerken

Oppervlakte gemeente 98.12 km²

Er is geen sprake van een ringweg zoals Amsterdam die heeft. De stad heeft een eigen centrumring en snelwegen die de stad omlijnen.

Hoogtepunten

- Verkeerscirculatieplan
- Tramtunnel
- Fietsmaatregelen

Politiek/bestuurlijke context

Het huidige bestuur van Den Haag is centrum(-rechts) en bestaat uit Groep de Mos (een lokale partij opgericht door een oud lid van de nationale PVV), VVD, D66, Groenlinks. Voorheen was het bestuur vaak een coalitie van de PvdA en de VVD.

Het Openbaar Vervoer is vergelijkbaar met dat van Amsterdam. Den Haag is 100% eigenaar van vervoerder HTM.



Visie

De visie van de stad is op dit moment het creëren van een leefbaar centrum met een goed verblijfsklimaat.

De huidige autoluwe koers komt voort uit het verlangen uit de jaren '70 en '80 om de stad aantrekkelijker te maken. Net als in Amsterdam trokken veel bewoners de stad uit naar omliggende gemeenten zoals Zoetermeer. De binnenstad was ingericht voor de auto en was een plek waar je 's avonds niet wilde lopen. De auto moest verdwijnen, de binnenstad moest veranderen om de economie te stimuleren. Hier wordt nog altijd op voortgeborduurd.

Omdat ze al geruime tijd geleden zijn begonnen is men redelijk ver gevorderd. Het gewenste resultaat is een leefbare binnenstad die aantrekkelijk is voor investeerders.

Verkeerscirculatieplan (VCP)

Het doel van het verkeerscirculatieplan was het doorgaande verkeer in de binnenstad te verminderen, de binnenstad goed bereikbaar te houden voor bestemmingsverkeer en de verblijfskwaliteit te verbeteren. Hiervoor moest verkeer op een andere manier door de stad worden geleid. Doorgaand autoverkeer is nu via een ring om het centrum mogelijk (de centrumring). Auto's worden deze ring op geleid en kunnen via de ring naar andere wijken of steden reizen. Op deze manier blijft de mogelijkheid bestaan om met de auto door de stad te reizen. Ook zijn er speciale parkeerzones en speciale gebieden waar je met de auto niet in komt.

GELEERDE LESSEN

- Houd je rug recht. Het advies van Haagse ambtenaren aan onze wethouder is om heel stevig in je schoenen te staan en het plan zoals oorspronkelijk bedacht was door te zetten. Dat is de enige manier waarop het resultaat bereikt wordt. Te veel overleg en te veel aanpassingen aan de wensen van een ieder vertraagt het proces en leidt mogelijk zelfs tot afstel. De ervaring leert dat het doorzetten van het plan uiteindelijk wel door een ruime meerderheid gedragen wordt.
- Verkeersmodellen zijn te negatief in hun voorspellingen. Het model denkt dat de verkeersstroom op andere wegen gaat toenemen. Dit is echter niet waar in de praktijk. Men kiest vaak voor andere verkeersmiddelen. Er zijn dus veel variabelen die in zo'n model niet goed tot hun recht komen.

AANPAK

De gemeente volgt een gefaseerd beleid waarmee de stad in stapjes autolower wordt. Dit bouwt voort op de geschiedenis van de jaren '70 en '80. Het verkeerscirculatieplan was eerst ook bedoeld voor het gebied rond Den Haag Centraal, maar nu zal ook rond het gebied Den Haag Holland Spoor dezelfde maatregelen genomen worden. Zo bouwt Den Haag verder op eerder behaalde succesverhalen.

Door het plaatsen van pollers blijft het gebied wel toegankelijk voor bestemmingsverkeer. Deze gaan omlaag voor auto's met speciale vergunningen die toegang behoren te hebben tot het centrum.

RESULTATEN

De verkeersstroom in de centrumring verloopt goed en de kern van het centrum waar de plannen voor zijn opgesteld is autoluw. In principe is het autovrij, enkel bestemmingsverkeer heeft toegang. In het algemeen is het in de zone eromheen wel drukker, maar de doorstroming verloopt soepel. De angsten die er waren op basis van wiskundige verkeersmodellen kwamen niet uit.

INVULLING VRIJGEKOMEN RUIMTE

Er is ruimte vrijgekomen voor terrasjes, ruimte om te lopen en er is een aantrekkelijk winkelgebied gecreëerd. Dit is gekomen op de plaats waar eerst rijbanen waren of op pleinen die voorheen bedoeld waren als parkeerplaats voor auto's. Daarnaast is dit met opzet gedaan om de aantrekkingskracht van het centrum te vergroten. Dit hangt nauw samen met de gekozen strategie in de jaren '70 en '80.

BETROKKEN PARTIJEN

Voor bewoners en ondernemers zijn participatie momenten georganiseerd. Mensen konden gebruik maken van vrije inloophmomenten. Ambtenaren zaten aan verschillende tafels (in hokjes) waardoor je een persoonlijker gesprek kon voeren. Er zijn ook grotere bijeenkomsten geweest waar ondernemers heftig op de plannen reageerden. De ondernemers waren bang in de problemen te komen wat betreft bevoorrading. Tevens vreesden ze dat het lastiger werd voor bezoekers om hun winkel te bezoeken. De wethouder bleef toen sterk en drukte het plan door. Om weerstand te verminderen, is het plan opgesplitst in deelprojecten. Dit is naarmate het project vorderde zo besloten. Het heeft geleid

tot minder weerstand doordat de woede zich niet kon focussen op één groot project met alle gevolgen maar slechts op de kleine gevolgen van dat specifieke deelproject.

POLITIEK/BESTUURLIJKE CONTEXT

Het verkeerscirculatieplan was een groot en belangrijk thema in de Haagse politiek. In 2007 was het een vooruitstrevend plan om een heel blok autovrij te maken. Het stuitte dan ook op veel verzet van andere politieke partijen en spanningen in de toenmalige coalitie (PvdA, VVD en Groenlinks). Het college is hierover in 2007 gevallen nadat de VVD uit de coalitie stapte.



Tramtunnel

De gemeente Den Haag zet ook in op het toegankelijk houden van het centrum door maatregelen in het openbaar vervoer. Er is een tramtunnel aangelegd in het centrum (vergelijkbaar met een metrotunnel). De tramtunnel is sinds 2004 in gebruik. De tramlijnen rijden dus kort ondergronds en hebben ondergrondse tramhaltes. De tramlijnen 2, 3 en 6 rijden sinds de invoering nagenoeg dezelfde route als voorheen maar nu ondergronds. Later zijn ook lijn 3 en 4 gebruik gaan maken van de tunnel.

Daarnaast is er in het centrum een grote parkeergarage gebouwd. Deze biedt plaats aan 500 auto's.

GELEERDE LESSEN

- Het is belangrijk om vooruit te denken. De parkeergarage die is gebouwd had mogelijk nog groter kunnen zijn in het kader van autoluw. Maar dat was toen nog geen prioriteit. Het is in de documenten en online niet terug te vinden in welk jaar deze garage precies is opgeleverd en wanneer de plannen hiervoor zijn gemaakt.
- Het gaat er bij zo'n maatregel voornamelijk om een akkoord te regelen in het college en de financiën goed te reserveren. Uiteraard geldt dit voor elke maatregel, maar bij deze maatregel in het bijzonder. Het leidt namelijk niet snel tot weerstand bij bewoners (indien er geen gevaar is voor het verzakken van woningen). Het is dus belangrijk met zijn allen akkoord te zijn over de mogelijk hoge kosten die bij zo een maatregel komen kijken. Dit lukt door de focus te houden op de toegevoegde waarde van zo een maatregel.
- Binnen de gemeente is het belangrijk af te stemmen wie waarvoor verantwoordelijk is en wanneer taken van elkaar worden overgenomen.

AANPAK

De bouw van de tramtunnel is niet probleemloos verlopen. De kosten zijn twee keer zo hoog uitgevallen (234 miljoen euro totaal) en de oplevering is met vier jaar vertraagd. Op de kosten na waren er bij bewoners en ondernemers weinig bezwaren. Tijdens de bouw ging het fout met de luchtdruk in de tunnel, stroomde er water de tunnel in en is de Kalvermarkt verzakt. De tunnel kreeg de bijnaam 'tramtanic'. De kosten zijn onder andere hierdoor met 95 miljoen euro opgelopen.

RESULTATEN

De drukte bovengronds is afgenomen door de aanleg van de tramtunnel. Er is een relaxter winkel- en verblijfsklimaat. De leefbaarheid in het centrum is vergroot. Tevens is er voldaan aan de economische wens in Den Haag om het centrum een impuls te geven. Investeerders raakten sinds de aanleg van de tramtunnel meer en meer geïnteresseerd in het gebied.

INVULLING VRIJGEKOMEN RUIMTE

Boven de grond is ruimte gekomen voor bredere trottoirs en meer ruimte voor de fiets. Ook is het fijner om over te steken (tussen de winkels) met minder tramverkeer op de weg



Fietsmaatregelen

Om de stad te verbinden met de regio is gewerkt aan Sterfietsroutes. Deze routes worden zo ontworpen dat fietsers over de gehele lengte van de route goede fietsvoorzieningen hebben. De routes verbinden het centrum met omliggende stadswijken en woonkernen. Zo is fietsen makkelijker, veiliger en sneller.

Ook is geïnvesteerd in fietsstallingen in het centrum en bij OV-knooppunten. Den Haag heeft inmiddels de op-een-na grootste fietsenstalling ter wereld die bestaat uit 8.500 fietsparkeerplekken.

Bovenstaande maatregelen waren zo succesvol dat er fietsfiles ontstonden. Daarom wordt nu ingezet op het verbreden van fietspaden.

Fietsen wordt ook als levensstijl gepromoot. Bijvoorbeeld door marketing om een steeds grotere variatie aan fietsen aan te bieden. Zo is er voor ieder wel wat. Het is onderdeel van een hippe stedelijke levensstijl. Jong geleerd is oud gedaan is het motto. Er is veel aandacht voor communicatie en educatie. Ook voor nieuwe Nederlanders die niet met een fietscultuur zijn opgegroeid. Op basisscholen wordt fietsles aangeboden en er zijn sinds een paar jaar ook fietsdagen.

GELEERDE LESSEN

Besef dat het stimuleren van de fiets ook daadwerkelijk inhoudt dat men meer zal fietsen. Wees hierop voorbereid (voorkom fietsfiles).

AANPAK

Jaarlijks wordt er in Den Haag ongeveer 10 miljoen euro geïnvesteerd in fietsvoorzieningen.

In samenwerking met partners wordt jaarlijks onderzocht waar de prioriteiten op dat moment liggen. Dit gebeurt bijvoorbeeld ook in samenwerking met de fietsersbond.

RESULTATEN

Het aandeel fietsers neemt toe in Den Haag. Jaarlijks is een sterke groei te zien. In 2014 had de fiets een aandeel van 28%. Exacte cijfers over de toename zijn onbekend. Ook is het niet goed mogelijk een causaal verband te leggen tussen de toename van de fiets en het autoluwer maken van de binnenstad.

POLITIEK/BESTUURLIJK CONTEXT

In het programmaboek 'Den Haag Fietst' stelt men: 'De fiets is geen linkse hobby meer'. Maatregelen om de fiets te stimuleren kunnen rekenen op een breed politiek draagvlak.

Bronnen

1. Gesprekken met ambtenaren:
 - Inge Molenaar
 - Frans Botma
2. Presentatie en programmaboeken gekregen van beide ambtenaren
 - Presentatie: Den Haag Traffic Calmed
 - Programmaboek: Den Haag Fietst (stimulering van de fiets)

'Den Haag heeft de op-een-na grootste fietsenstalling ter wereld die bestaat uit 8.500 fietsparkeerplekken.'

5

Den Bosch



Bevolkingssamenstelling

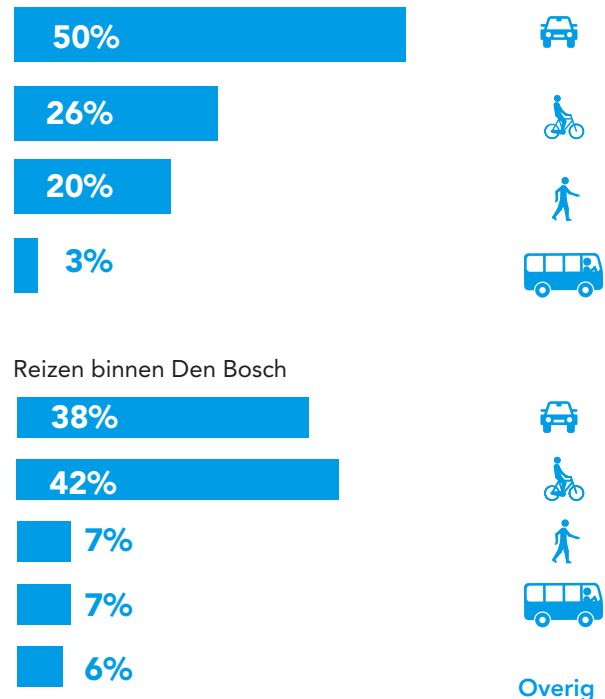
aantal inwoners	153.452
aantal inwoners provincie	2.513.700
adressen per km ²	1.963
inwoners per km ² (binnenstad)	4.852

Mobiliteit

auto's per huishouden	0.6
totaal aantal personenauto's	65.090

Modal split

Benchmark manier van reizen (2018)



Stedenbouwkundige kenmerken

Oppervlakte gemeente	118.07 km ²
Oppervlakte binnenstad	2.36 km ²

Den Bosch heeft een binnenstadring zoals Stadhouderskade in Amsterdam, maar dan een veel kleiner gebied. Daarom heeft een snelwegring die 3/4 rond de stad ligt. Een deel van de ring is een 80 km/uur weg.

Kenmerkend voor Den Bosch is de relatief hoge bewonersdichtheid in de binnenstad, vergeleken met andere Nederlandse historische binnensteden.

Hoogtepunten

- Selectief toegangssysteem voor auto's
- P+R-transferia

Politiek/bestuurlijke context

De gemeenteraad in Den Bosch is al jaren centrumrechts met liberalen, christendemocraten, links en lokale partijen. Sinds 2018 bestuurt een coalitie van D66, VVD, CDA, GroenLinks, en Rosmalens Belang. Hoewel met de huidige coalitie Den Bosch een groener en progressiever accent heeft gekregen, blijkt uit gesprekken met gemeente en belangenpartijen dat er in Den Bosch nog een sterke focus ligt op het stimuleren en veiligstellen van de lokale (binnenstad) economie. Lokale ondernemers hebben een intensieve relatie met lokale politiek. Vanuit financieel oogpunt, wordt er politiek veel waarde gehecht aan de inkomsten die gegenereerd worden met de parkeertarieven, betaald door bezoekers. Den Bosch werkt nauw samen met andere Brabantse steden in het netwerk B5, ook op het gebied van mobiliteit. Er wordt geleerd van genomen maatregelen in andere steden, bijvoorbeeld op het gebied van stadslogistiek – en de gesprekken die gevoerd worden met leveranciers. Het mobiliteitsvraagstuk raakt aan regionale verkeersstromen. Vanuit economisch oogpunt trekt Den Bosch graag bezoekers aan uit de regio en wil men voorkomen dat bezoekers uitwijken naar een van de andere Brabantse steden.

Partijen die actief zijn en invloed hebben op het autoluw-vraagstuk zijn belangenverenigingen uit de binnenstad, aangezien hier het zwaartepunt ligt van autoluwe maatregelen. Het gaat om Belangenvereniging Bewoners Binnenstad en Ondernemersvereniging 't Hartje. Hier onderhoudt de gemeente actief contact mee.

Visie

De visie in Den Bosch is het creëren van een leefbare (binnen)stad, met openbare ruimte die aantrekkelijk is voor verblijven, voor recreëren en voor beleving (winkelen, ontspannen). Het weren van auto's, geparkeerd en verkeer, is hiervoor een middel. Daarmee worden autoluwe maatregelen genomen op basis van esthetische overwegingen (minder 'blik' op straat) en het creëren van meer openbare ruimte (i.p.v. parkeerplaatsen ruimte voor terrassen en voetgangers). Hierbij geven de gesproken ambtenaren aan dat er wel voor wordt gewaakt dat 'het geen openluchtmuseum moet worden' ¹

Verkrotting van de binnenstad heeft ervoor gezorgd dat in de jaren 70/80 een integrale visie voor de binnenstad is ontwikkeld door een stedenbouwkundig bureau. Dit heeft de basis gelegd voor de huidige visie

op een leefbare binnenstad en daarmee een kijk op mobiliteit.

Het economisch belang van de binnenstad weegt zwaar in de lokale politiek. Het verhogen van de leefbaarheid van een binnenstad is belangrijk, maar ook de bereikbaarheid voor bezoekers en bewoners wordt bewaakt. Er zijn drie transferia aan de randen van de stad en twee parkeergarages 'aan de binnenstadring' en één parkeergarage in het binnenstadgebied. Daarmee is de rol van de auto in de binnenstad teruggedrongen, maar zijn er geen beperkingen om met de auto bij de (randen van) de binnenstad te komen. De binnenstad is bijna autovrij, zonder geparkeerde auto's en enkel bestemmingsverkeer (bewoners en leveranciers met ontheffing). De binnenstadring wordt autoluwer gemaakt door de snelheid te verlagen naar 30 km/ uur en een inrichting die de look & feel geeft van een lokale weg in plaats van een doorgaande route.

Een volgend gebied in de stad waar autoluw momenteel speelt is de onderwijsboulevard. Hier zal autoluw betekenen, het creëren van meer ruimte voor voetgangers, het verplaatsen van lijnbussen en 'een knip' voor het beëindigen van doorgaand verkeer.

Deze visie op leefbaarheid en mobiliteit vertaalt zich naar investeringen in alternatieve vervoersmiddelen, meer dan dat de gemeente autogebruik en autobezit ontmoedigt onder bewoners en bezoekers. Er is al vele jaren een structureel budget beschikbaar voor het bevorderen van de fiets (fietsinfrastructuur, stallingen en gedragsbeïnvloeding). Ook de positie van de transferia wordt nog steeds versterkt, bijv. door een uitbreiding met een leenfietsensysteem en het binnenkort vervangen van de diesel pendelbussen met een elektrische variant.



Selectief toegangssysteem voor auto's

De historische binnenstad, de driehoek, is al sinds 1997 een toenemende mate autoluw. Het gebied is afgesloten met een selectief toegangssysteem, te gebruiken met pasjes. In het gebied mag er overal op straat gewandeld en gefietst worden. Het is daarmee officieel geen voetgangersgebied, maar een gebied met een bijzondere verordening. Het gebied heeft enkele uitbreidingen gekend, bijvoorbeeld in 2010 met De Parade. Binnenkort wordt de Postelstraat toegevoegd.

Het huidige basisprincipe bij het opheffen van parkeerplaatsen in de binnenstad is het compenseren van parkeerplekken elders in de stad. Hiermee blijft het totaal aan parkeerplekken gelijk. In praktijk betekent dit vaak het verwijderen van parkeerplekken op straat en compensatie daarvan in transferia en parkeergarages. Opbrengsten van parkeertarieven wordt gebruikt voor financiering van andere mobiliteitsmaatregelen, met name het stimuleren van fietsen.

GELEERDE LESSEN

- De gesproken ambtenaren van de gemeente Den Bosch zien handhaving van het selectief toegangssysteem als het grootste knelpunt. De administratie met de ontheffingen is niet goed bijgehouden. Het is onduidelijk hoeveel pasjes er in omloop zijn en wie deze in bezit hebben. Het systeem is niet regelmatig geüpdatet. Het is belangrijk om hierover na te denken voordat met een selectief toegangssysteem wordt gestart.
- Bij selectief toegang van de binnenstad worden geen milieueisen gesteld (bijvoorbeeld enkel elektrische voertuigen). De gesproken ambtenaren zien graag dat voor bestaande ontheffingen er meer eisen zijn op het gebied van duurzaamheid. Bijvoorbeeld elektrische voertuigen of afspraken met (horeca) leveranciers dat er efficiënter wordt geleverd om zo het aantal ritten te verminderen. Het is goed om een ontheffingssysteem daar vast op in te richten om dit in de toekomst mogelijk te maken.

AANPAK

De stad heeft voor de historische binnenstad, de zogeheten driehoek, (oppervlakte: 2,36 km²) gekozen voor een selectief toegangssysteem, waarbij leveranciers tot 12.00u toegang hebben. Bewoners en ondernemers hebben een pasje voor ontheffing. Leveranciers kunnen aanbellen bij de paal om naar binnen te komen. De handhaving is hierbij een probleem. Partijen die voor 12 uur naar binnen komen worden op hun vertrek niet actief gehandhaafd. Het administratieve systeem is niet up to date waardoor er niet inzichtelijk is hoeveel pasjes er in omloop zijn of wie deze gebruiken.

BETROKKEN PARTIJEN

De gemeenten voert intensief overleg (elke 6 weken) met een ondernemersvereniging en bewonersvereniging in Den Bosch. Bewoners en/of ondernemers delen zorgen of klachten die in overleg leiden tot oplossingen. De samenwerking wordt door alle partijen als intensiever en beter dan vroeger ervaren. Er wordt ook geëxperimenteerd met een intensievere en opener participatietraject.

RESULTATEN / EFFECTEN

- Het definiëren van de binnenstad als speciaal verorderingsgebied, in plaats van voetgangersgebied. Dit om *shared spaces* mogelijk te maken waar zowel fiets als voetganger vrij kunnen bewegen. En fietsen dus ook overal in de binnenstad geparkeerd mogen worden (i.p.v. enkel in de rekken). Dit is vrij uniek voor Nederlandse binnensteden. Een doorkijk naar de toekomst schetst wel dat deze maatregel aan zijn eigen succes ten onder kan gaan. Er zijn signalen dat op sommige plekken de lukraak geparkeerde fietsen de doorgang versperren (voor doelgroepen die minder mobiel zijn) en dat het een verrommeld straatbeeld creëert.
- Er wordt nog weinig met verschillende bedrijven (die bezorgen in de stad) gewerkt aan collectieve afspraken. Beleid gericht op efficiënte bevoorrading biedt kansen.
- St. Jan parkeergarage wordt in praktijk niet volledig gebruikt, met een gemiddelde dagbezetting van 24%.² En tegelijk is er nog steeds een wachtlijst voor een parkeervergunning onder binnenstadbewoners die hun auto niet kwijt kunnen.

INVULLING VRIJGEKOMEN RUIMTE

Ruimte voor fietser en voetganger. Meer terrassen/horecamogelijkheden. Meer ruimte voor winkelen en ontspannen.

POLITIEK/BESTUURLIJKE CONTEXT

Op basis van de gesprekken met beide ambtenaren blijken er geen lange termijn plannen of een integrale visie op de toekomst van de autoluwe binnenstad te zijn. Er wordt nu nog een straat toegevoegd aan het autoluwe gebied, naar aanleiding van klachten van bewoners over veel 'rondrijdend verkeer'.

In 2015 is de parkeergarage St.-Jan geopend in het centrum van Den Bosch, net binnen de binnenstadring. De garage kwam negatief in het nieuws vanwege de hoge bouwkosten. Na realisatie blijkt de bezettingsgraad relatief laag. Tegelijkertijd is voor een bewonersparkeervergunning een lange wachttijd. Dit leidt tot onvrede onder bewoners van de binnenstad.

Het toont de spanningen in het mobiliteitsbeleid. Enerzijds wil men minder autoverkeer in de binnenstad. Anderzijds wil men het winkelend publiek (dagjesmensen uit de regio) bedienen aangezien hun bestedingen goed zijn voor de lokale economie en de opbrengst van de parkeertarieven een belangrijke gemeentelijke inkomstenbron is.





P+R-transferia

Er is veel geïnvesteerd in de drie P+R-transferia buiten de stad. Den Bosch heeft veel eendaagse bezoekers. Directe bussen rijden van deze transferia naar de binnenstad. Ze stoppen enkel bij de binnenstad en de halte is gevestigd op de randweg, net buiten de historische binnenstad. Parkeren plus openbaar vervoer naar en van het centrum kost € 4,00 euro voor maximaal 4 personen. Het systeem is recentelijk versterkt door toevoeging van extra leenfietsen bij de transferia waarmee bezoekers gemakkelijk en gratis gebruik van kunnen maken met het scannen van hun parkeerticket. Op termijn worden de transferiubussen elektrisch.

RESULTATEN

Groot succes behaald in gebruik van P+R-transferia, door bezoekers uit de regio hun auto buiten de stad te laten parkeren in plaats van in de binnenstad. Het uiteindelijke doel is om de helft van de bezoekers van de binnenstad gebruik te laten maken van het transferium om de auto's buiten het centrum te houden. Het verbetert de luchtkwaliteit in het centrum van Den Bosch, maar vermindert in zijn algemeenheid niet de CO₂ uitstoot. De transferia zijn inmiddels goed ingeburgerd bij (terugkerende) bezoekers uit de regio.

Uit recent onderzoek is gebleken dat het tarief van de transferia zou moeten worden opgekrikt naar € 7,59 om de vervoersdienst kostendekkend te maken. Dat zou er waarschijnlijk wel toe leiden dat minstens 20 procent van de mensen die nu gebruik maakt van het transferium voor een alternatief zullen kiezen. De transferia worden door het college gezien als 'economische activiteit die plaatsvindt in het algemeen belang'.³

BETROKKEN PARTIJEN

In de binnenstad rijden geen lijnbussen. De bushaltes voor de transferia liggen op de ringweg van de binnenstad. Oorspronkelijk was er een gemeentelijk busje voor de laatste kilometers de binnenstad in, bedoeld voor reizigers die minder goed ter been zijn. Nadat dit busje om financiële redenen werd afgeschaft, is een groep actieve bewoners een initiatief gestart om met een busje bezoekers naar hun bestemming in de binnenstad te brengen. Deze is nog steeds in gebruik met behulp van subsidie van de gemeente. Ook hier gaf een gesproken ambtenaar aan dat je idealiter zo'n busje dan ook elektrisch zou willen zien. Zodat de bewegingen die wél in de binnenstad gemaakt worden, zoveel mogelijk 'schoon' zijn.

Bronnen

1. Interview met Arnold Bongers (Verkeersdeskundige) en Annelies Ridder (Teamleider verkeersplanologie) van Gemeente Den Bosch, oktober 2018.
2. Parkeergarage St.-Jan minder in trek dan gemeente verwachtte, Marc Brink, Algemeen Dagblad 5 februari 2018 <https://www.bd.nl/den-bosch-e-o/parkeergarage-st-jan-minder-in-trek-dan-gemeente-verwachtte~ac46e30e/>
3. Gemeente blijft verlies op Bossche transferia slikken, Marc Brink, Algemeen Dagblad, 8 augustus 2018 <https://www.ad.nl/den-bosch/gemeente-blijft-verlies-op-bossche-transferia-slikken~a89f501a/>



6

Oslo

Noorwegen

Bevolkingssamenstelling

Aantal inwoners in 2018 ¹	673.469
Aantal inwoners in 2018 in metropoolregio ¹	1.588.457
Bevolkingsgroei per jaar ²	1,47%
Aantal inwoners per km ² in stad ²	1400

Mobiliteit

Auto's per inwoner **0,45**

Modal split

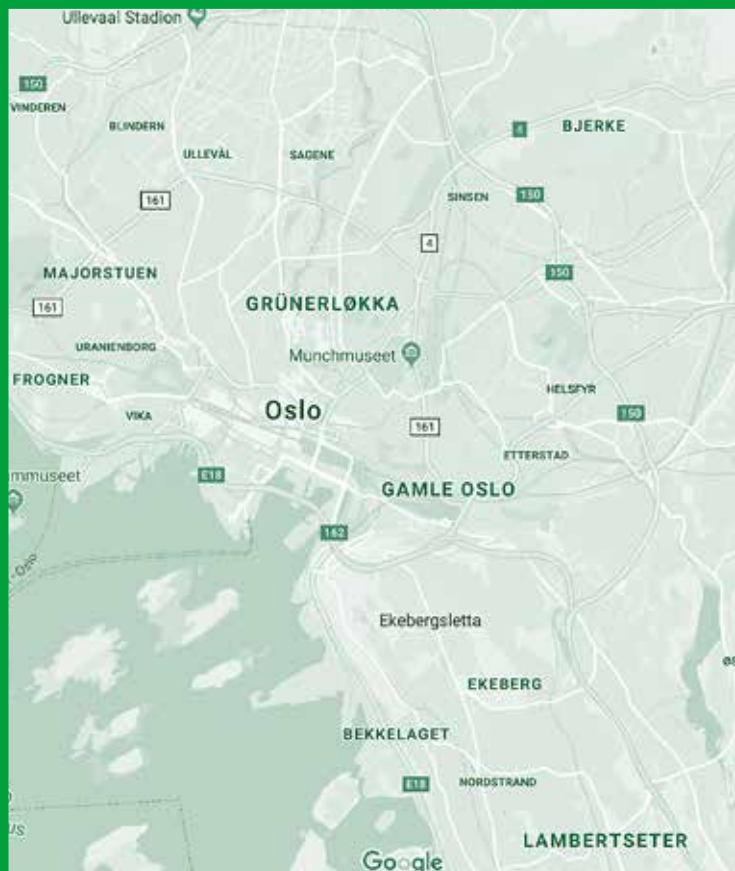


Cijfers uit bovenstaande modal split zijn gebaseerd op een telefonische enquête die in 2014 onder huishoudens uit Oslo is afgenomen.³

Stedenbouwkundige kenmerken

Oppervlakte ³	480,76 km²
Oppervlakte aan te pakken gebied	1,9km²

Oslo heeft een vergelijkbare ringwegenstructuur als Amsterdam. Er zijn drie (halve) ringen. Er wordt tol geheven.



Hoogtepunten

- Opheffen parkeerplekken in de binnenstad
- Uitbreiding tolwegensysteem
- Elektrische auto's stimuleren
- Age friendly city

Politiek/bestuurlijke context

Sinds 2015 wordt het stadsbestuur van Oslo gevormd door de sociaaldemocratische Labour Party, de Green Party en de Socialist Left Party. Samen hebben de partijen 28 van de 59 zetels. Hiermee is er dus sprake van een minderheidscoalitie. In 2019 zullen er nieuwe verkiezingen plaatsvinden in Oslo.

Vóór 2015 waren de conservatieven 18 jaar aan de macht, telkens met een van de andere rechtse partijen. Sinds de rode en groene partijen in het nieuwe stadsbestuur zitten, is het beleid met betrekking tot autoluw duidelijk ambitieuzer geworden.⁵

Oslo is de hoofdstad van Noorwegen en is verdeeld in 15 stadsdelen/districten. De stadsdelen hebben allen verantwoordelijkheid voor zaken als sociaal beleid e.d.⁶

Noorwegen wordt sinds begin 2018 geregeerd door het conservatieve Høyre, de rechts-populistische anti-migrantenpartij Frp en het liberale Venstre in een minderheidsregering, met gedoogsteun van het christelijke KrF.⁷



Visie

In 1989 werd de basis gelegd voor de ontwikkeling van een compact stadscentrum dat minder afhankelijk zou zijn van de auto en meer ruimte zou bieden voor maatschappelijke ontwikkelingen. Het verminderen van verkeer door het centrum heen en het investeren in openbaar vervoer staan al jarenlang op de politieke agenda. In de jaren negentig zijn er tunnels aangelegd en werden tolwegen geïntroduceerd. De tol levert elk jaar 400 miljoen euro op. Dat geld wordt gebruikt om te investeren in openbaar vervoer. In 2019 is Oslo EU Green Capital.

Oslo is een stad aan een fjord en omringd door bergen. Het vorige bestuur heeft de volgende visie op de stad ontwikkeld: *'The blue, the green and the city in between'*. Daarmee wilden ze de verbinding tussen de stad, het water en het groen versterken.

Er is de afgelopen 5 à 10 jaar gewerkt aan het ontwikkelen van het havengebied om de zee meer te laten aansluiten bij het leven van de stad. Het ondertunnelen van de weg langs de boulevard (afgerond in 2010) was een belangrijk onderdeel van deze ontwikkeling. Doordat er geen auto's meer op de boulevard rijden, is er nu ruimte voor wandelaars en fietsers die van de fjord willen genieten.

De bevolking van Oslo groeit. Het bestuur wil dat Oslo een levendige stad wordt, zoals veel andere Europese hoofdsteden dat zijn. Door het klimaat en de introverte cultuur heeft het leven op straat zich weinig ontwikkeld in de afgelopen decennia. De nationale identiteit wordt voor een belangrijk deel gekenmerkt door adoratie voor de natuur. Het leven in de stad heeft daarentegen een slecht imago in de Noorse cultuur. De binnensteden van Parijs of Amsterdam zijn in het weekend druk bezocht door toeristen

en dagjesmensen, terwijl in Oslo mensen in de weekenden naar hun 'cabins' in de fjorden trekken. Aanpassingen in de openbare ruimte in Oslo moeten uitnodigen tot het intensiveren van Urban City Life.

De huidige coalitie heeft het autoluw maken van de stad in een stroomversnelling gebracht. Na de verkiezingen in 2015 heeft het bestuur het doel gesteld om binnen 4 jaar in het stadshart (een gebied van 1,9 km²) alle parkeerplekken voor privé auto's op straat te verwijderen.⁴

Politiek/bestuurlijke context

Sinds 2015 wordt het stadsbestuur van Oslo gevormd door de sociaaldemocratische Labour Party, de Green Party en de Socialist Left Party. Samen hebben de partijen 28 van de 59 zetels. Hiermee is er dus sprake van een minderheidscoalitie. In 2019 zullen er nieuwe verkiezingen plaatsvinden in Oslo.

Vóór 2015 waren de conservatieven 18 jaar aan de macht, telkens met een van de andere rechtse partijen. Sinds de rode en groene partijen in het nieuwe stadsbestuur zitten, is het beleid met betrekking tot autoluw duidelijk ambitieuzer geworden.⁵

Oslo is de hoofdstad van Noorwegen en is verdeeld in 15 stadsdelen/districten. De stadsdelen hebben allen verantwoordelijkheid voor zaken als sociaal beleid e.d.⁶

Noorwegen wordt sinds begin 2018 geregeerd door het conservatieve Høyre, de rechts-populistische anti-migrantenpartij Frp en het liberale Venstre in een minderheidsregering, met gedoogsteun van het christelijke KrF.⁷

ALGEMENE GELEERDE LESSEN

'War of words'

Het belang van een duidelijk verhaal. Bepaal eerst het verhaal van de verandering en waarom je de maatregelen wilt doorvoeren. Voor wie doe je het en hoe neem je de stad mee in de ambities? In Oslo was de ambitie rond verkiezingstijd bij een aantal partijen al heel groot. Autovrij was toen het doel. Toen het stof van de verkiezingen was neergedaald werd er door de media met een vergrootglas naar het nieuwe bestuur en haar autovrij ambitie gekeken. Er ontstond al snel een 'War of words', volgens de communicatieadviseur van de gemeente. Mensen waren bang dat alle auto's uit de stad verbannen zouden worden. Er werden kritische vragen gesteld over hun uitvoeringsplannen (die er toen nog niet waren), over de termijn en over hun definitie van 'autovrije' stad. Er is vervolgens veel moeite gedaan om het autovrij-programma opnieuw te framen naar het Urban City Life project dat nu loopt.

Maak een plan voordat je begint

De politiek adviseur van de wethouder is heel helder over het belang van een plan. Eén van de belangrijkste lessen uit Oslo luidt volgens haar als volgt: *'Try to have as much time to plan before you set the targets'*. In Oslo was er al heel veel

media-aandacht voordat er iets op papier stond. Daardoor begonnen de ambities op het gebied van de autoluwe stad al snel een eigen leven te leiden. Het is belangrijk om dat te voorkomen en eerst een goed intern gesprek te voeren.

Breed politiek draagvlak

Het huidige autoluwe-beleid in Oslo heeft een jarenlange voorgeschiedenis onder verschillende politieke besturen. Er is breed politiek draagvlak voor een autoluwe Oslo. Er wordt uiteraard wel nog politiek getwist over de specifieke aanpak en fasering. Toch wordt het brede draagvlak als een van de succesfactoren gezien door zowel politiek als ambtenarij.

Surveys, surveys, surveys

Houd een paar keer per jaar een enquête onder bewoners en bezoekers om het draagvlak voor de plannen in de gaten te houden. Oslo heeft dit vanaf het begin af aan gedaan. Zo wisten ze dat er een meerderheid van de bewoners achter de plannen stond. Dat was erg belangrijk tijdens periodes van kritiek vanuit de media of de oppositie.

STAKEHOLDER MANAGEMENT

Betrek ondernemers, oudere mensen en mensen met een fysieke of visuele beperking bij het maken van de plannen. In Oslo is er goed contact met de ondernemersverenigingen. Het bestuur zit drie keer per half jaar met de ondernemers om tafel en er wordt eens per jaar een studiereis georganiseerd naar het buitenland. Ouderen zijn nauw betrokken via het Age Friendly City programma. Ook mensen met een beperking zijn een belangrijke doelgroep gebleken. Ze zijn echter pas betrokken nadat maatregelen waren uitgevoerd en er al weerstand was ontstaan over de nieuwe situatie. Zowel bestuurlijk als ambtelijk is aangegeven dat deze doelgroep veel eerder in het proces een stem had moeten krijgen. Er wordt nu geprobeerd dat alsnog recht te zetten.





Opheffen parkeerplekken in de binnenstad

De Gemeente Oslo heeft besloten om het gebruik van auto's te ontmoedigen door alle 700 parkeerplaatsen op straat in het stadshart (een oppervlakte van 1,9 km² binnen de ring 1) te verwijderen. Het achterliggende idee is dat als parkeerplaatsen worden verwijderd er geen reden meer is om met de auto naar het centrum te komen.

GELEERDE LESSEN

- De pilots waren een succes omdat het de gemeente inzicht gaf in wat wel en niet werkte. Het tijdelijke karakter van de pilots biedt mogelijkheid voor gesprek over wat mensen willen. Het gaf het publiek ook de kans om te wennen aan een nieuwe situatie. Tegelijkertijd werden de tijdelijke situaties op momenten bespot in de media. Wanneer mensen het gevoel hebben dat ze de parkeerplekken kwijt zijn geraakt, willen ze ook zien dat ze er iets beters voor terug krijgen. Met de pilots slaagde de gemeente er lang niet altijd in om die meerwaarde te laten zien.
- Een van de lessen van de pilots was dat bij het plaatsen van bankjes of installaties gelet moet worden op zon en schaduw, en waar mensen behoefte aan hebben. In Oslo bleek dat men over het algemeen behoefte had aan bankjes in de zon, behalve tijdens de zeer hete zomer, toen ze juist weer meer behoefte hadden aan schaduwrijke plekken. Pilots op schaduwrijke plekken waren over het algemeen minder succesvol dan op zonnige plekken.

AANPAK

In 2016 zijn besluiten genomen en zijn beleidsdocumenten opgesteld. In 2017 is begonnen met het verwijderen van 300 parkeerplekken in een aantal pilotgebieden. In die gebieden zijn de parkeervakken opgeheven en is met gekleurde verf, tafels, bankjes en (kunst) installaties aangegeven dat de ruimte niet langer voor auto's bedoeld is. Deze tijdelijke situaties dienen als leerervaring voor de uiteindelijke herinrichting.

In 2018 worden nog 400 parkeerplekken verwijderd en worden pilots geconsolideerd door uitvoering van herinrichtingsplannen. In 2019 moeten de ambities grotendeels gehaald zijn.

BETROKKEN PARTIJEN

Er wonen maar zo'n 1.000 mensen in het aangewezen gebied van 1,9 km². Slechts 100 mensen hebben een auto in hun bezit. Die mensen hebben bijna allemaal een privé garage. In het centrum zijn verder vooral veel ondernemingen en kantoren gevestigd.⁸

Ondernemers zijn benaderd door de gemeente en iedere zes maanden komen beide partijen zo'n driemaal bijeen. De ondernemers worden eerder meegenomen in de plannen van Oslo dan de rest van de stakeholders. Ook worden ze tijdig in de gelegenheid gebracht feedback en input te leveren. Toch is er door de ondernemers kritiek geuit op de aanpak van de gemeente. Een van de geluiden is dat de gemeente geen duidelijke lange termijn visie heeft waardoor de ingevoerde maatregelen te ad hoc lijken zonder naar de gebruikers tijdig te communiceren over de veranderingen.⁹

Bij deze maatregelen is de belangenvereniging voor mensen met een fysieke beperking niet op tijd benaderd door de gemeente. Dit wordt door zowel de bestuurders, ambtenaren als de belangenvereniging aangegeven.¹⁰ Omdat deze doelgroep geen stem heeft gehad bij het maken van de plannen, zijn achteraf een aantal verwijderde parkeerplekken weer teruggeplaatst om de stad toegankelijk te houden voor mensen met een fysieke beperking.

In Oslo wordt nauw samengewerkt met het project Age Friendly City, waarin wordt gekeken hoe Oslo een fijne stad kan zijn voor de oudere bewoner. Deze maatregel wordt in dit hoofdstuk nog uitgebreid beschreven.

De maatregelen raken de bezoekers van de stad meer dan de bewoners. Bezoekers uit de regio waren gewend om hun auto in de binnenstad te kunnen parkeren. Nu kunnen ze tegen betaling terecht in een van de parkeergarages aan de rand van de stad. Er zijn 9.000 parkeerplekken met een bezettingsgraad van ongeveer 50-60%. Het dagtarief varieert van € 15,- tot € 30,-.

Voor het parkeren op straat geldt nu nog een parkeertarief op maandag t/m vrijdag van 9.00 tot 18.00 uur en op zaterdag van 9.00 tot 15.00 uur. Er kan maximaal 2 uur geparkeerd worden. Er zijn twee parkeerzones. In rode zones betaal je het eerste uur € 2,95 en het tweede uur € 4,45. Gele zones zijn goedkoper. Buiten het centrum zijn zowel gratis zones als betaalde zones te vinden.¹¹

VRIJGEKOMEN RUIMTE

Men is begonnen met een aantal pilots. Architectuurstudenten waren gevraagd om voor een pilot een ontwerp te maken. Zij hebben een outside office

gecreëerd, bankjes en een tafel met zitplaatsen neergezet en op andere plekken zijn 'parklets' geplaatst. Een 'parklet' is een installatie ter grootte van een parkeervak voorzien van zitplekken, fietsparkeerplekken of groen en dient als uitbreiding van de stoep (zie afbeelding). Op sommige plekken worden over een paar maanden definitieve bankjes geplaatst. Veel straten moeten nog geherprofileerd worden. De ambitie is om meer voetgangersgebieden te creëren. Ook zijn er festivals gehouden in de vrijgekomen straten.

RESULTATEN

Het aantal auto's in Oslo is de afgelopen 10 jaar gelijk gebleven, ondanks een toename van de populatie met zo'n 2% per jaar, afname van werkloosheid en toegenomen welvaart. Dit wordt als een goede maatstaf van succes gezien in Oslo, volgens de planningsafdeling van de Gemeente Oslo.¹²

Om het draagvlak te meten, houdt de gemeente Oslo twee of drie keer per jaar enquêtes onder bewoners, ondernemers en mensen op straat.¹³ Uit de laatste onderzoeksresultaten van de enquête onder voetgangers bleek dat het voetgangersverkeer in het centrum van Oslo tussen 2017 en 2018 met 10% is



toegenomen (in het controlegebied was er geen verandering in dezelfde periode). Ook is er een grotere spreiding van voetgangers gemeten. In 2018 zitten er over het algemeen meer mensen op een bankje, in een cafe of op een terras dan in 2017. De verblijfscijfers vertonen een toename van ongeveer 47% tussen 2017 en 2018. Dit is een aanzienlijke stijging, maar de verschillen tussen diverse locaties zijn erg groot.

Ongeveer 70% van de ondervraagden geeft aan graag op straat en op plekken in het centrum van Oslo te zijn. Rond de 7% van de ondervraagden geeft aan liever niet of liever helemaal niet in het centrum te zijn. Het verschil ten opzichte van 2017 is niet significant.

In sommige woonwijken van Oslo zijn parkeerrestricties ingevoerd. Voordat de maatregel werd ingevoerd was het parkeren in woonwijken gratis. Nu moeten bewoners een parkeervergunning (ongeveer € 300,- per jaar) aanvragen of per uur betalen (door middel van een parkeerapp).

Respondenten hebben de beste indruk van het openbaar vervoer van en naar het stadscentrum, toegankelijkheid voor voetgangers en de sfeer in het stadscentrum. Ze hebben de slechtste indruk van toegankelijkheid voor de auto en parkeerplaatsen.

Bedrijven zijn iets positiever over de vooruitzichten in 2018 dan in 2017. 58% van de respondenten beschouwt de vooruitzichten als goed, terwijl 22% vindt dat ze slecht zijn.

Van de ondervraagden in het bedrijfsleven vindt 68% het aantrekkelijk om zaken te doen in het centrum van Oslo, vergeleken met 80% in 2017. Uit het gemiddelde van de enquête blijkt dat de handelsactiviteiten iets minder positief zijn in 2018 dan in 2017, met een score van 3,9 in 2018 tegen 4,2 in 2017. Deze verandering is aanzienlijk. De bedrijven zijn het meest tevreden over de toegankelijkheid van voetgangers en zijn het minst tevreden over de toegankelijkheid van de auto.

Er ontstaat tegelijkertijd een beeld van een aantal ondernemingen die failliet gaan. Vooral winkels voor kinderen lijken het moeilijk te hebben. Hier is nog geen data van. Ambtenaren beschrijven een signaal van gezinnen die nu liever naar de winkelcentra buiten het stadscentrum gaan om kleding en speelgoed te kopen.

MEDIASCAN

In de media zijn bepaalde pilots erg negatief en lacherig besproken. Er werd niet begrepen wat de toegevoegde waarde was van datgene wat er op de plek van de parkeerplaatsen was gekomen. Zo werd het kantoor in de buitenlucht de eerste zomer helemaal niet gebruikt, omdat het in de schaduw lag. Op een bepaalde plek was de straat geverfd, maar omdat er honend over was geschreven, moest iedereen aan die artikelen denken als ze er langsliepen.¹

POLITIEK/BESTUURLIJKE CONTEXT

In de ogen van het publiek is de maatregel afkomstig van de Groenen. Zij hebben in hun verkiezingscampagne veel aandacht gevraagd voor hun autovrije ambities. De ambities werden uiteindelijk door alle coalitiepartners onderschreven. Vanaf het moment dat de Groenen begonnen aan hun bestuursperiode kregen ze veel kritiek vanuit nationale en lokale media op de doelstelling om alle parkeerplekken binnen vier jaar te verwijderen.¹⁵

De coalitie heeft het verhaal rondom de maatregelen gedurende de bestuursperiode opnieuw geframed.



Ze wilden meer focus op wat ze de stad te bieden hadden, in plaats van op wat ze de stad zouden ontnemen. Het autoluwproject kreeg de naam *'Urban city life'*. Daarin werd gekeken naar manieren om het buitenleven in de stad te stimuleren.

De harde deadline van vier jaar dwong de coalitie om snel te starten met tijdelijke pilots, terwijl de herinrichtingsplannen werden uitgewerkt. Die grotere plannen bleken lastig om binnen vier jaar te realiseren.



Uitbreiding tolwegensysteem

Bij de toegangswegen naar de stad Oslo staan automatische tolstations. De tolring wordt gebruikt om files te verminderen door mensen te laten betalen wanneer ze de tolstations passeren.

GELEERDE LESSEN

Het heffen van tol is een effectieve maatregel om het gebruik van de auto in de stad te verminderen en emissievrij rijden te stimuleren. Het levert ontzettend veel inkomsten op die kunnen worden gebruikt om het openbaar vervoer te verbeteren. Een gefaseerde implementatie lijkt noodzakelijk. Oslo is al bijna 30 jaar bezig met het verfijnen van het tolsysteem. Het uitbreiden van het aantal tolstations en het verhogen van de tolprijzen leidt nog altijd tot weerstand. Een breed politiek draagvlak is noodzakelijk om dergelijke maatregelen door te voeren.¹⁶

AANPAK

De tolring en het Master transport plan voor Oslo en Akershus (Oslo-pakket) vormen een belangrijk financieringskader voor openbaarvervoersinvesteringen. Toen de tolring werd geïntroduceerd in 1990 werd 10% van de opbrengsten gebruikt voor openbaar vervoer. Sinds die tijd is dat aandeel toegenomen. Er is in 2008 overeenstemming bereikt over een aangepast plan (Oslo pakket 3) met een budget van ongeveer 8 miljard euro voor de periode 2017-2036. 93% van dat budget is geoormerkt voor investeringen in het openbaarvervoerssysteem, verbeterde fietsinfrastructuur en om lopen te bevorderen. Ook is er geïnvesteerd in het verminderen van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden.¹⁷

Het Oslo-pakket 3 heeft ook als doelstelling een vermindering van 15% van het verkeer voor 2019 en benadrukt het belang van het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en luchtvervuiling. Als gevolg van het herziene Oslo-pakket 3 zullen de toltarieven voor diesel- en benzinevoertuigen aanzienlijk worden verhoogd en worden voertuigen met nul- of lage NO₂-emissies bevoordeeld. De herziene prijsstructuur omvat ook fileheffing tijdens spitsuren. Een tolpas kan een uur lang gebruikt worden om binnen de eerste ring te rijden. Binnen dat uur hoeft er niet opnieuw betaald te worden wanneer andere tolstations gepasseerd worden.¹⁸

	lichte voertuigen <i>diesel</i>	lichte voertuigen <i>benzine en hybride</i>	lichte voertuigen <i>emissievrij</i>	zware voertuigen <i>Euro V en ouder</i>	zware voertuigen <i>Euro VI</i>	zware voertuigen <i>emissievrij</i>
tolprijzen 2018	€ 5,20 + € 1,10 spitsheffing	€ 4,70 + € 1,10 spitsheffing	€ 1,10 + € 1,10 spitsheffing	€ 17,40 + € 3,30 spitsheffing	€ 10,90 + € 3,30 spitsheffing	0

Tabel 1: Tolprijzen in Oslo tussen januari 2018 en december 2019.¹⁹

Gezien de grote toename van elektrische auto's zal de tolprijs voor lichte emissievrije voertuigen vanaf 2020 een euro meer bedragen. Ook zijn er plannen om vóór maart 2019 53 nieuwe tolstations te plaatsen in de metropoolregio. Daarnaast worden 20 van de 29 tolstations in Oslo omgezet naar 'two-way collection stations'. Het doel van de reorganisatie is gedeeltelijk om ervoor te zorgen dat meer autoritten in de omgeving van Oslo worden onderworpen aan een toeslag. Tegenwoordig wordt tolgeld betaald voor 50% van alle autoritten. Vanaf maart 2019 zal dit oplopen tot 76%, wat door de politieke meerderheid als rechtvaardiger wordt beschouwd.

RESULTATEN

Het resultaat is dat tussen 2005 en 2015 het aandeel van het openbaar vervoer steeg van 21% naar 32%, terwijl het aandeel auto's daalde van 45% naar 34%. Het Oslo-pakket 3 heeft ook als doelstelling een vermindering van 15% van het verkeer voor 2019, en benadrukt het belang van het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en luchtvervuiling.

BETROKKEN PARTIJEN

Vooral mensen in de regio worden geraakt door de verhoging van de tolprijzen. De inkomsten worden echter geïnvesteerd in het openbaar vervoer, waardoor er voor de meeste mensen een redelijk alternatief is voor de auto. De gemeente Oslo noemt haar eigen openbaar vervoersnetwerk een van de beste van de wereld.

Politiek/bestuurlijke context

Het betalen van tol heeft een lange geschiedenis in Noorwegen. In Oslo wordt sinds begin jaren negentig tol betaald. Er is een breed politiek draagvlak voor de maatregelen.

MEDIASCAN

In november is er op Facebook een protest georganiseerd waarop zo'n 50.000 mensen hebben aangegeven aanwezig te zijn. Men is boos dat de gemeente (nog) meer geld vraagt voor de tolwegen.





Elektrische auto's stimuleren

Elektrische auto's kunnen in Noorwegen belastingvrij en btw-vrij worden aangeschaft, parkeren is gratis, er worden geen wegenbelastingen geheven, tolwegen zijn gratis, elektrische auto's mogen op de busbaan rijden en gratis meevaren en opladen op de ponten.²⁰ Er zijn 2.000 laadpunten in Oslo. De gemeente heeft haar eigen auto's (1.100) vervangen door elektrische auto's.

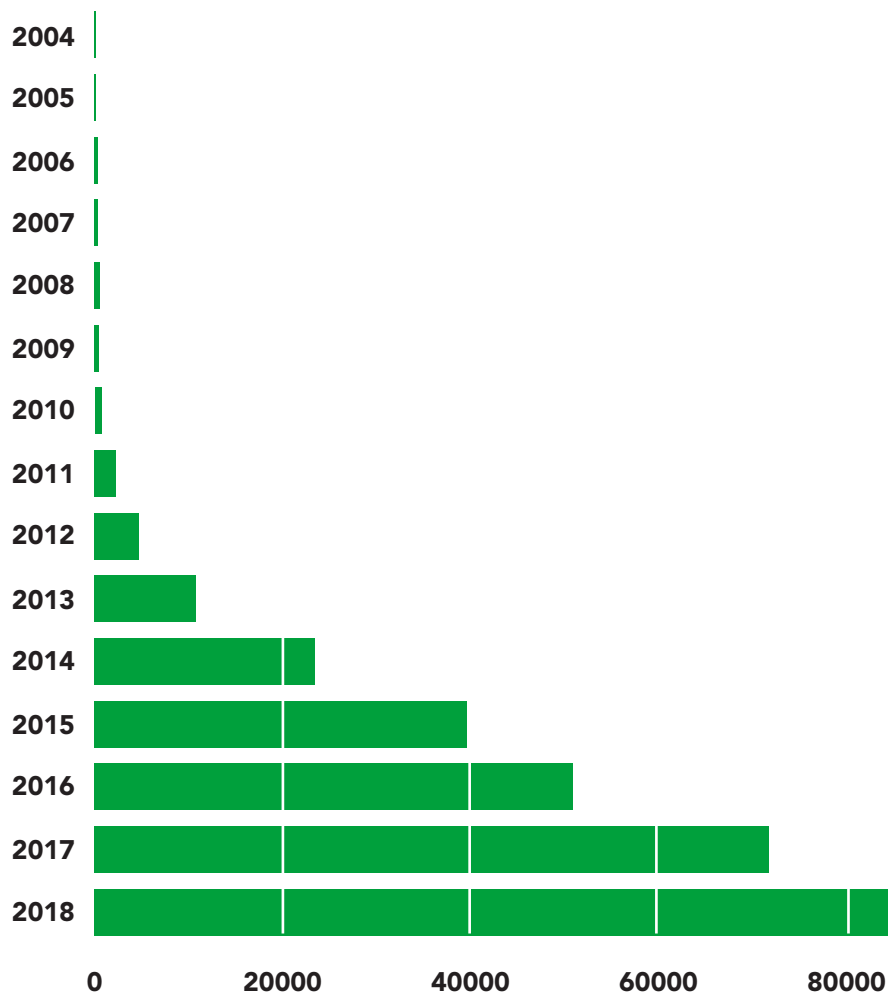
Vanaf maart 2019 zullen ook bezitters van elektrische auto's tol moeten gaan betalen in Oslo. Het tarief zal wel nog altijd lager zijn dan voor auto's met een brandstofmotor. Alleen waterstofauto's kunnen dan nog gratis gebruik maken van tolwegen rond de stad. Ook de ponten zijn elektrisch gemaakt. Op den duur wil Oslo dat ook Cruiseschepen in de binnenwateren alleen nog elektronisch worden aangestuurd.²¹

GELEERDE LESSEN

- In Noorwegen betaalde elektrische auto's lange tijd geen tol, maar dat wordt veranderd. Wanneer het stimuleren van elektrische auto's succesvol is, kunnen de stimulerende maatregelen langzaam worden afgebouwd.
- Veel Noren hebben twee auto's waarvan een elektrisch. Die auto's worden nu nog gebruikt om gratis langs de tolstations te rijden. De brandstofauto's worden blijkbaar niet zo makkelijk opgegeven.

RESULTATEN

Registrations of light-duty plug-in electric vehicles in Norway by year 2004-2018 (new and used imports)



Ontwikkeling van het aantal elektrische voertuigen in de regio van Oslo sinds 2004.²²



Politiek/bestuurlijke context

Het Noorse parlement heeft het doel gesteld om alle nieuwe auto's in 2025 emissievrij te laten zijn. Veel van de regelgeving die het interessant maakt voor Noren om een elektrische auto te kopen is nationaal beleid.

Age friendly city

In 2040 verwacht Oslo twee keer zoveel mensen ouder dan 67 te herbergen dan momenteel het geval is. Mensen in de stad worden ouder. Om de stad klaar te maken voor een oudere populatie is een integrale visie nodig. Het doel is een inclusieve, veilige en toegankelijke stad die actief ouder worden stimuleert. Uit enquêtes is gebleken dat transport het belangrijkste thema is voor oudere mensen in de stad. Op nummer twee staat de toegankelijkheid in buitenruimtes. Bankjes, verlichting, openbare toiletten, drinkwaterpunten en meer groen zijn belangrijke onderdelen die de oudere mensen missen in de openbare ruimte.²³

GELEERDE LESSEN

- Inclusie en toegankelijkheid zijn uiteindelijk in het voordeel van iedereen. Door in de behoeften van oudere mensen te voorzien, wordt vaak ook voordeel bereikt voor andere generaties.
- Integraal (cross-sectoral) samenwerken binnen de gemeente was de grootste uitdaging. Iedereen werkt vanuit een eigen focus. Vragen naar de prioriteiten in andermans portfolio en daar een bijdrage aan leveren bleek goed te werken. Als men doorheeft dat er waarde toegevoegd kan worden aan een programma is samenwerking goed mogelijk.

AANPAK

Er is aan verschillende afdelingen binnen de gemeente gevraagd wat hun 5 prioriteiten zijn. Vervolgens is daar met een age-friendly bril naar gekeken om integrale samenwerking mogelijk te maken.

Er is veel contact geweest met de doelgroep. Conferenties, interviews, workshops, dialogen en schouw wandelingen. Ook specifiek in samenwerking met collega's van het autoluw programma.

Het werkte goed om daarbij mensen uit te nodigen die voorbij hun eigen belangen konden kijken. Gepensioneerde gemeenteambtenaren werden uitgenodigd omdat zij het besluitvormingsproces goed kennen. Er is ook een groepje oudere mensen getraind om filmpjes te maken voor de gemeente. Daarmee konden ze laten zien welke kansen en uitdagingen ze tegenkwamen in de stad.

Er zijn nu roze busjes die tot 16 personen vanaf 67 jaar oud kunnen vervoeren. Een rit met de bus kan worden aangevraagd via een app of telefoon. De bus komt binnen een uur mensen ophalen. De passagier wordt van deur tot deur vervoerd. De chauffeur is getraind om met oudere mensen om te gaan. Het vervoer is erg goedkoop en een vriend/vriendin mag gratis mee. Het is een soort ontmoetingsplek geworden voor ouderen.

VRIJGEKOMEN RUIMTE

De samenwerking met het programma autoluw heeft geleid tot de volgende maatregelen in de nieuwe openbare ruimte:

Het aantal bankjes in de stad zal de komende tijd enorm toenemen. Bankjes worden heel erg belangrijk gevonden door ouderen. Dit moeten wel bankjes op de juiste hoogte zijn waar men makkelijk op kan gaan zitten en weer van kan opstaan. In Oslo is het ontwerp van de bankjes en de locatie met ouderen besproken.

In plaats van speeltuinen wordt ingezet op 'activiteitentuinen' voor alle leeftijden om het actief ouder worden te stimuleren. Daarnaast zijn de Generatie Spelen opgezet, een sportevenement waarbij altijd ten minste twee generaties in een team zitten. Een andere activiteit is de rollatorwedstrijd.

POLITIEK/BESTUURLIJKE CONTEXT

Het vorige college heeft een 'age friendly city' verklaring ondertekend. De World Health Organisation heeft een netwerk van steden opgezet.

Bronnen

1. <https://en.wikipedia.org/wiki/Oslo>
2. <http://worldpopulationreview.com/world-cities/oslo-population>
3. http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=291
4. Interview met John Peter Austin (planning advisor) en Yngvar Hegrenes (landschapsarchitect) Gemeente Oslo, 15 november 2018
5. Interview met Marie Helene Loe Halvorsen (Political advisor vice mayor), 15 november 2018
6. https://nl.wikipedia.org/wiki/Stadsdelen_van_Oslo
7. <https://nl.wikipedia.org/wiki/Noorwegen#Politiek>
8. Interview met Bjornar Solvik Jensen (Communications officer Car free city) en Terje Elvsaas (Communications advisor Car free city), 15 november 2018
9. Interview met Marie Helene Loe Halvorsen (Political advisor vice mayor) en met Bjorn Naess en Jon Anders Henriksen van *OHF (Oslo Handelsstands Forening)*, 15 november 2018
10. Interview met Marie Helene Loe Halvorsen (Political advisor vice mayor), met Bjornar Solvik Jensen (Communications officer Car free city) en Terje Elvsaas (Communications advisor Car free city) en met Ida Cathrine Freng (*Disabled association*), 15 november 2018
11. <https://www.car-parking.eu/norway/oslo>
12. Interview met John Peter Austin (planning advisor) en Yngvar Hegrenes (landschapsarchitect) Gemeente Oslo, 15 november 2018
13. Bilfritt byliv. Statusrapport 2018 - Midtveisevaluering. Sweco, 2018. <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/slik-bygger-vi-oslo/bilfritt-byliv/#gref>
14. Interview met Marie Helene Loe Halvorsen (Political advisor vice mayor), 15 november 2018

7

Kopenhagen Denemarken



Bevolkingssamenstelling

Aantal inwoners	600.000
Aantal inwoners per km	8.000
Bevolkingsgroei per jaar heden	10.000
Bevolkingsgroei per jaar toekomst	12.000

Mobiliteit



Dit betreft cijfers over hoe mensen zich in Copenhagen in het algemeen voortbewegen. Wat betreft enkel reizen voor werk of school/studie verandert de modal split:



Stedenbouwkundige kenmerken

Oppervlakte **74 km²**
Kopenhagen heeft geen ringwegenstructuur

Hoogtepunten

- EasyPark app
- Stimuleren andere vervoersmiddelen
- Parkeerbeleid

Visie

Kopenhagen wil een groene, leefbare stad worden waar ruimte is voor economische groei. Het noemt zichzelf ook wel de fiets hoofdstad van Europa. De stad heeft als ambitieus doel gesteld om in 2025 klimaatneutraal te zijn. Dit heeft effect op het auto gebruik in de stad. Zo wil de stad het fiets- en OV-gebruik nog meer stimuleren, ten koste van de auto. De burgemeester stuurt ook op sociale inclusie door mobiliteit. Bewonersparticipatie speelt een belangrijke rol. Georganiseerde en ongeorganiseerde stakeholders worden in vroeg stadium betrokken.

Politiek/bestuurlijke context

Kopenhagen heeft een centrum-links bestuur dat bestaat uit sociaaldemocraten en groenen. De sociaaldemocraten zijn al een aantal decennia aan de macht. Hierdoor kon er een lange termijn koers worden uitgestippeld.





EasyPark app

De EasyPark app geeft gebruikers onder andere de geschatte kans op een beschikbare parkeerplaats in de buurt. Door het gebruik van de app kunnen automobilisten sneller een parkeerplaats vinden, waardoor zij minder lang rondrijden.

De app is ontwikkeld door het bedrijf Easypark. Er wordt gebruik gemaakt van gebruikersdata die het bedrijf zelf verzameld heeft. Er worden zeer nauwkeurige schattingen gemaakt op basis van huidige en historisch gebruikersdata. Als er sensoren waren op parkeerplekken, dan kon met volledige nauwkeurigheid worden aangegeven hoeveel parkeerplekken er zijn.

AANPAK

Voordat de huidige app er kwam, zijn er verschillende versies getest. Dat is niet altijd goed gegaan. Er zijn aanvankelijk veel klachten ontvangen omdat de app niet goed werkte. Ook de gemeente kreeg hier klachten over. Door te blijven verbeteren en een complete, gebruiksvriendelijke app te produceren is het uiteindelijk een succes geworden. De app in Kopenhagen was een pilot, waarbij de gemeente een stakeholder was. Nu het in Kopenhagen een succes is wil de app zich gaan uitbreiden naar andere Europese steden.

RESULTATEN

30% van rondrijdend verkeer was op zoek naar een parkeerplaats. Door de EasyPark app is dit nog maar 15%. 85% van de autogebruikers die parkeren in Kopenhagen gebruikt hiervoor momenteel de EasyPark app.¹

Bronnen

1. Gesprek met Jakob Jessen (Smart Parking Manager bij EasyPark)

Politiek/bestuurlijke context

De gemeente Kopenhagen heeft 15 miljoen euro geïnvesteerd in de EasyPark app. De data van de EasyPark app biedt veel voordelen voor de gemeente. Easypark biedt deze service gratis aan de gemeente Kopenhagen aan. Het is niet de bedoeling van EasyPark dit aan alle steden gratis aan te bieden. Kopenhagen dient echter als goed voorbeeld om in hun marketing de app te verkopen aan andere steden.





Stimuleren andere vervoersmiddelen

De gemeente Kopenhagen zet veel in op het stimuleren van alternatieve vervoersmiddelen. De gemeente wil een positief verhaal vertellen en legt de aandacht dus bij meer OV, fietspaden en het verbeteren van de voorzieningen hiervan, in plaats van autovrij.

Voorbeelden:

- Fietsbrug, groene strook, verbreden fietspaden, meer fietspaden, fietspaden apart van rijdend motorverkeer
- Bussen rijden op een aparte rijbaan (kunnen snel doorrijden), aanleggen extra metro's (ring).

GELEERDE LESSEN

Geleidelijk permanente maatregelen doorvoeren werkt beter dan pilots en in één keer grote veranderingen doorvoeren. Uit de gesprekken met de gemeente Kopenhagen bleek dat er in het verleden geprobeerd was met pilots te werken. De resultaten waren echter te verwaarlozen. Pilots veranderden het gedrag van bewoners niet of nauwelijks. Daarentegen kostte het wel veel moeite, geld en tijd, om pilots op te zetten. Er was dus niet genoeg return. Hierdoor zijn ze overgestapt op het geleidelijk doorvoeren van maatregelen. Dit is hun huidige 'best practice' die ze met ons wilden delen.

AANPAK

Al sinds de jaren '60 van de twintigste eeuw is de gemeente Kopenhagen bezig met het stimuleren van het gebruik van OV, de fiets en lopen.

Naar aanleiding van onderzoek onder inwoners van Kopenhagen is besloten om fietspaden te verbreden en voorzieningen te verbeteren.

In Kopenhagen bleek een groot gevoel van onveiligheid te leven tijdens het fietsen. Om de fiets een geduchte concurrent te maken van andere transportmiddelen moest het 'gevoel' van veiligheid vergroot worden. Dit was dus breder dan enkel het verbreden van fietspaden. Er is gewerkt aan een fietscultuur, denk hierbij aan het plaatsen van railings waarop fietsers kunnen steunen bij een rood stoplicht en prullenbakken zo gepositioneerd om afval tijdens het fietsen weg te kunnen gooien. Tegelijkertijd was er ook actieve marketing gericht op de gezondheidsvoordelen van de fiets, dat het cool is om met de fiets te reizen en dat het vaak ook sneller is. De fiets is echt verkocht en gepromoot aan de burgers.

Het OV-netwerk in Kopenhagen is gebaseerd op een hand model: vanuit het centrum kun je in alle buitenwijken komen, maar vanuit buitenwijken kun je moeilijk naar andere buitenwijken (dan moet je via het centrum). Om die reden is gekozen voor het aanleggen van een extra ring-metro, die buitenwijken met elkaar verbindt. Deze moet in 2019 geopend worden.

RESULTATEN

Het autobezit in Kopenhagen is niet gestegen ten opzichte van het landelijke autobezit.

Hoewel het fietsen gestimuleerd wordt, is 29% van het verkeer per fiets, en 34% van het verkeer per auto. Ondanks dat veel mensen de fiets gebruiken is slechts 7% van de wegen bestemd voor fietsen, en 54% voor auto's. Deze verdeling komt niet overeen met de verdeling van het aantal fietsers en auto's.

Het OV netwerk is niet klaar om de extra druk die gepaard zal gaan met autoluwe maatregelen op te vangen. De nieuwe ring-metro moet uitkomst gaan bieden.



Parkeerbeleid

- Parkeertarieven zijn verhoogd
- Het aantal parkeerplaatsen in de straat is verminderd
- Parkeerplaatsen zijn van bovengronds verplaatst naar ondergrondse parkeerplaatsen
- Bewoners hebben goedkope parkeervergunning

GELEERDE LESSEN

- Verwijderen van parkeerplaatsen verplaatst het probleem (waterbed) en zorgt dat alleen rijke mensen kunnen parkeren in de stad. Grof gesteld is dit het geval omdat er een stuk minder parkeerplaatsen zijn. De parkeerplaatsen die nog wel beschikbaar zijn, zijn qua kosten voor bewoners met een lager budget niet op te hoesten. Zodoende zijn de mensen die met de auto naar de stad komen (en deze daar ook achterlaten) vaak de rijkere Denen.
- Geleidelijk veranderingen doorvoeren en in samenspraak met bewoners de vrijgekomen openbare ruimte inrichten kan helpen om draagvlak te creëren.

AANPAK

De gemeente Kopenhagen heeft geprobeerd het aantal auto's in de stad te verminderen door parkeertarieven te verhogen, het aantal (bovengrondse)parkeerplaatsen te verminderen en bewoners goedkope parkeervergunningen te geven.

Er is geprobeerd dit positief te communiceren naar bewoners. In plaats van 'wij halen parkeerplaatsen weg', werd gezegd dat er een park of speeltuin in de buurt komt.

RESULTATEN

Minder mensen van buiten Kopenhagen parkeren in de stad (vanwege hoge kosten). Alleen rijkere bewoners/bezoekers parkeren in de stad. Er ontstaat ook een waterbedeffect.

Hoewel bewoners een goedkope parkeervergunning hebben, moeten zij wel zelf een parkeerplaats vinden. Dit is lastiger gemaakt doordat de gemeente parkeerplaatsen heeft verwijderd.

Door het geleidelijk weghalen van parkeerplaatsen is er minder weerstand geweest dan wanneer dit in één keer groots zou worden aangepakt. Op veel plekken waar voorheen parkeerplaatsen waren zijn nu parken of speeltuinen. Dit is in overleg met bewoners gekozen.

Bronnen

1. Gesprek met Jakob Jessen (Smart Parking Manager bij Easy Park)

8

Stockholm Zweden



BEVOLKINGSSAMENSTELLING

aantal inwoners (2018)	949.761
bevolkingsgroei per jaar	30.000
aantal inwoners 2030	1.500.000

MOBILITEIT

23%



47%



8%



22%



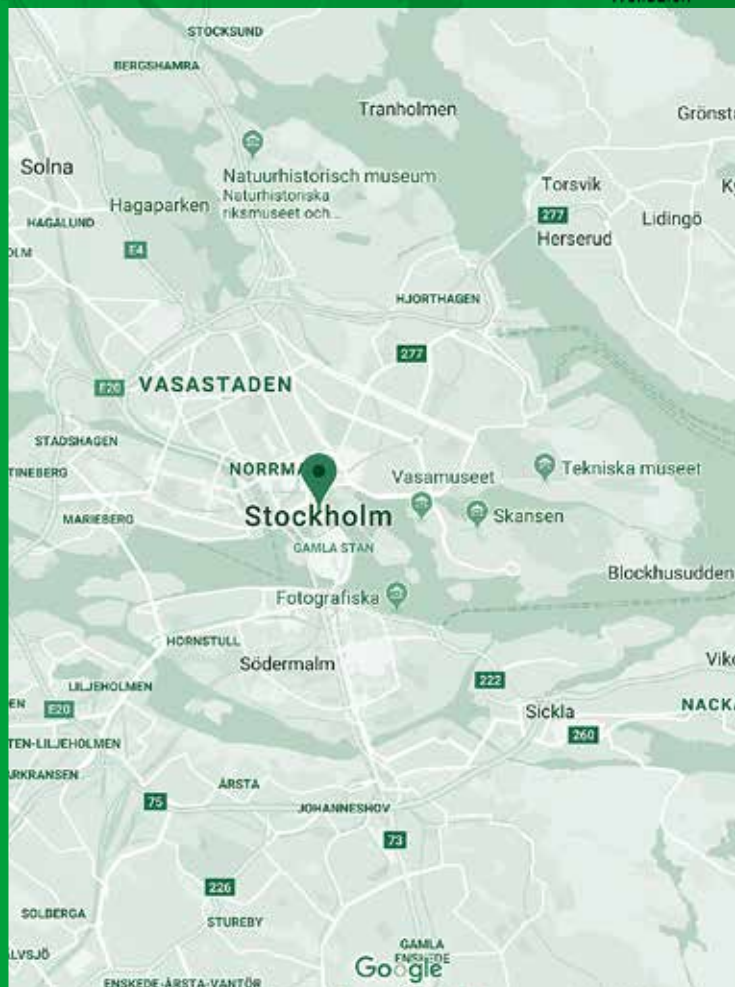
Bovenstaande modal split gaat om het aantal bewegingen van inwoners van Stockholm

STEDENBOUWKUNDIGE KENMERKEN

Oppervlakte	188 km ²
Parkeerplaatsen op grondgebied gemeente	77.000 ¹

Stockholm bestaat uit veertien eilanden die door bruggen met elkaar verbonden zijn.

1. Naast parkeerplaatsen op grondgebied gemeente zijn er ook parkeerterreinen voor forensen en privé-parkeerterreinen.



HOOGTEPUNTEN



Aantrekkelijker maken van openbaar vervoer



Stimuleren fietsen



Politiek/bestuurlijke context

Stockholm is verdeeld in veertien districtsbesturen met elk een eigen District Council. Binnen de provincie wordt de landelijke overheid vertegenwoordigd door de 'Landshövding'.

Na de verkiezingen in 2014 vormen de sociaaldemocraten, de groene partij, de linkse partij en 'het feministen initiatief' de coalitie.

De districten zijn onder andere verantwoordelijk voor lokale initiatieven van bedrijven, de lokale milieu-aspecten en het onderhoud van de openbare ruimte zoals parken. Sinds 2017 is het openbaar vervoer geprivatiseerd. De lokale overheid heeft hierin wel nog een verantwoordelijkheid.

Visie

Stockholm heeft mobiliteit gerelateerde doelen opgenomen in een visie genaamd: 'Vision 2040, a Stockholm for everyone', waarin zij beschrijven waar zij in 2040 willen zijn. Met de visie beoogt Stockholm te bereiken dat publieke voorzieningen vanaf elke plek in de stad goed bereikbaar zijn, al dan niet met het OV. Eén van de onderdelen is 'Eco-smart Stockholm' waarin zij een 'climate-smart city' beogen te zijn waar de nadruk ligt op fietsen, lopen en OV. Hierbij willen zij inzetten op efficiënte, klimaatvriendelijke transportsystemen die voor een groter gedeelte draaien op hernieuwbare energie.

De aanleiding voor deze visie is het vergroten van de leefbaarheid in een groeiende stad (in aantallen inwoners) en het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad (nastreven van milieudoelen).



Volgens de *urban mobility strategy* is het doel het creëren van een 'walkable city' waar de noodzaak voor het gebruik van de auto is geminimaliseerd. Een substantiële uitbreiding van het OV- en wegennetwerk is nodig om grotere verkeersstromen te verminderen. Daarnaast streeft Stockholm ernaar een stad te worden vrij van fossiele brandstof.

Aantrekkelijker maken van openbaar vervoer

Om een beter alternatief voor de auto te realiseren, zet Stockholm in op het verbeteren van het openbaar vervoer. Hierbij is de ambitie om een gemiddelde OV-snelheid van 20 km/u in de binnenstad te bereiken. Dit doen zij door:

- Het verwijderen van parkeerplekken om meer ruimte te creëren voor speciale rijbanen.
- Het herindelen van wegen waarbij plaats wordt gemaakt voor busrijbanen. Op deze wegen zal het afslaan naar links en andere speciale manoeuvres worden verboden.
- Op kruispunten krijgt openbaar vervoer voorrang op autoverkeer.
- Monitoren van verkeer zodat er inzicht kan worden verkregen waar en op welke momenten de weg kan worden heringedeeld (bevorderen doorstroom voor OV, fiets en voetgangers.)
- Het verbeteren en vermeerderen van transport hubs. Dit willen ze doen door voetpaden van en naar hubs te verbeteren. Hierbij gaat het dan om het creëren van veilige en directe routes die winterproof zijn en zonder hoogteverschillen. Daarnaast wordt ingezet op meer parkeergelegenheid voor fietsen.

- Autogebruik in het centrum te ontmoedigen door middel van congestieheffingen.

AANPAK

Om extra gebruikers aan te trekken, moet het gebruik van openbaar vervoer, fietsen en lopen aantrekkelijk, snel en betrouwbaar zijn. Dit vereist prioriteitstelling op specifieke locaties en op momenten waar filevorming het meest extreem is. Er wordt onder andere ingezet op speciale rijstroken voor openbaar vervoer door inzet van verkeerslichten. Dit geldt ook voor fietsers op de belangrijkste regionale woon-werkroutes. Om plaats te maken wordt er ruimte weggenomen van parkeer- of autoverkeer. Er wordt ook nagedacht over het vergroten van het aantal passagiers per voertuig (bijvoorbeeld carpoolen).

Stockholm wil, mede met de beschreven maatregelen, het aandeel OV-reizigers in de spits vergroten tot 80% in 2040.¹ Daarnaast zal de ruimte op straat worden vergroot zodat er meer plek is voor bevoorradingsverkeer en mensen die afhankelijk zijn van de auto.

RESULTATEN

- Door het toegenomen aantal speciale rijbanen voor OV zijn er minder auto's in de binnenstad.**
- Het aantal auto's in de binnenstad is relatief laag dankzij de congestietax. Stockholm is in 2007 gestart met het heffen van congestiebelastingen. Dit heeft geleid tot een afname van 20% autoverkeer op belangrijke doorgangsroutes en een laag fijnstofgehalte van (PM2.5).
- Er zijn mobiliteitsmodellen gelanceerd zoals mobility-as-a-service (MaaS) apps die openbaar vervoer, autodelen, autoverhuur en taxi's aanbieden. Volgens een adviseur toegankelijkheid bij het verkeersbureau blijkt echter wel dat mensen de voorkeur geven aan het OV boven *shared transport* systemen.²
- Er is een nieuwe zelfrijdende *shuttlepilot* ontwikkeld. De pilot is een publiek-privaat partnerschap (in januari 2018).²
- De populariteit van schone brandstofopties voor taxi's en auto's, zoals bio-brandstoffen en elektrische voertuigen is gegroeid.²





Stimuleren fietsen

Stockholm wil het fietsen in de stad stimuleren. Er is grote behoefte aan een veiligere fietsomgeving.³

Stockholm beoogd fietsen te stimuleren door:

- Het creëren van fietspaden en het uitbreiden van fietsroutes voor forenzen. De fietspaden worden onder andere opgenomen in herprofileringsplannen en plannen voor nieuwe wegen. Op bepaalde plaatsen worden wegen heringedeeld om fietsers meer ruimte op de weg te geven. Dit plan is reeds geïmplementeerd.
- Intensief onderhoud van de fietspaden in de winter.
- Het vergroten van het aantal fietsparkeerplaatsen.
- Het uitbreiden van *bikesharing*.
- Gescheiden fietsrijbanen

AANPAK

Eén van de belangrijkste factoren voor het vergroten van het fietsgebruik is het reserveren van ruimte voor fietspaden. Op de belangrijkste paden voor woon-werkverkeer worden parkeerplaatsen verplaatst, begrenzingsaangebracht en het gebruik van rijstroken voor motorvoertuigen gestimuleerd. Waar het niet mogelijk is om speciale ruimte te creëren (en de fietsers de weg moeten delen met bijvoorbeeld auto's) zijn veiligheidsverbeteringsmaatregelen nodig. Hierbij kan gedacht worden aan lagere snelheden voor gemotoriseerd verkeer. Meer veilige fietsenstallingen is een andere voorwaarde voor meer fietsgebruik. Daarnaast zal er ruimte worden gereserveerd voor fietsers op belangrijke regionale woon-werkroutes.

RESULTATEN

Tegen 2030 moet het aandeel van alle reizen tijdens de spits, uitgevoerd met de fiets, niet minder zijn dan 15 procent. Daarnaast moeten er meer directe, veilige en betrouwbare fietsroutes zijn. Ook wil Stockholm toewerken naar een groter aantal fietsers dat zich veilig voelt en de fiets verkiest boven de auto of het OV.

In de laatste jaren is het aantal fietsers in Stockholm toegenomen maar is het aantal fietsers afhankelijk van het weer. Tijdens de wintermaanden worden de fietspaden besproeid met een speciale vloeistof tegen gladheid en sneeuw. Momenteel wordt onderzoek gedaan naar de effecten van de vloeistof op het milieu en op het asfalt. Stockholm draagt bij aan de opbouw van een database.

INVULLING VRIJGEKOMEN RUIMTE

Met het *Walking City* concept wil Stockholm inzetten op een stad waar alles wat de inwoners nodig hebben op loopafstand is.⁴ Dit doen zij door de belangrijkste doorgangsroutes te identificeren en de prioriteit te geven aan voetgangers. Er worden andere parkeerplaatsen weggehaald om voetpaden groter te maken. Bewoners van de binnenstad kunnen aanvragen indienen om korting te krijgen voor een parkeerplaats.

Bronnen

1. Vision 2040 A Stockholm for everyone, zie: <https://international.stockholm.se/governance/vision-2040/>
2. Deloitte City Mobility Index 2019, zie: <https://www2.deloitte.com/insights/us/en/focus/future-of-mobility/deloitte-urban-mobility-index-for-cities.html#google-map>
3. Gesprek met adviseur toegankelijkheid bij verkeersbureau gemeente Stockholm
4. The walkable City, Stockholm City Plan (2010)v

9

Hamburg Duitsland



Bevolkingssamenstelling

aantal inwoners	1.770.000
bevolkingsgroei per jaar	1,15%
aantal inwoners in 2030	2.000.000
aantal inwoners per km ²	2.334,8

Mobiliteit

Auto's per inwoner	0,45
--------------------	------

Modal split: (data van staat Hamburg 2017)

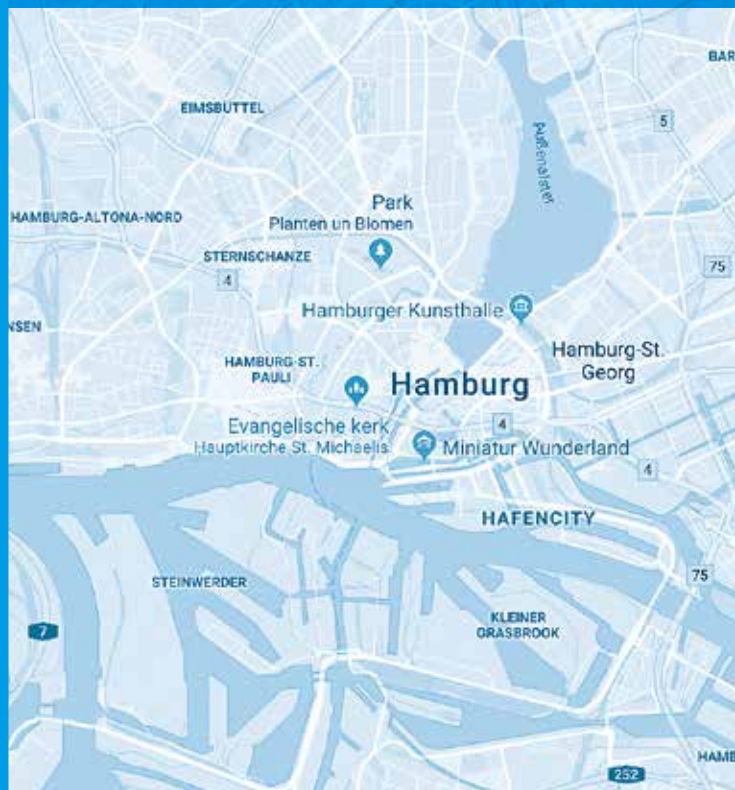


Cijfers in bovenstaande modal split betreft het aandeel van elke modaliteit van het totaal aantal verkeersbewegingen in de stad.

Stedenbouwkundige kenmerken

Oppervlakte	755,22 km ²
-------------	------------------------

Het ontbreekt de stad aan een hoogwaardig uitgebouwde ringstructuur. Enkel rond het centrum vormt een aantal stadswegen een ringstructuur.



Hoogtepunten



Verbeteren en uitbreiden OV-netwerk

Politiek/bestuurlijke context

Duitsland is een federatie van 16 afzonderlijke *Bundesländer*. Dit zijn deelstaten met een relatief grote autonomie. Op federaal niveau zijn de Bundesländer vertegenwoordigd in de Bondsraad. Hamburg is, net als Bremen en Berlijn, zowel een

stad als Bundesland op zichzelf. Daarmee heeft Hamburg als stad relatief grote invloed op nationaal niveau.

Hamburg is van oudsher een industriestad, met de derde grootste haven van Europa. Hamburg is een belangrijk logistiek knooppunt voor zowel goederen- als personenverkeer. De Duitse auto-industrie is een belangrijke partij voor overheden op alle niveaus.

Sinds 2015 wordt Hamburg bestuurd door een coalitie van SPD (sociaal democraten) en Die Grünen (groen-progressief). De coalitie heeft niet geleid tot een fundamenteel nieuwe benadering van autogebruik in de stad.

Bestuurlijk is Hamburg ingedeeld in 7 districten met in totaal 104 stadsdelen. Besluitvorming gebeurt via de gemeenteraad waarin 121 volksvertegenwoordigers zitting hebben.

Het openbaar vervoer van Hamburg wordt uitgevoerd door de Hamburger Verkehrsverbund (HVV). HVV is voor 85% in handen van de stad Hamburg.



Visie ¹

Volgens een medewerker van het ministerie van Economie, Transport en Innovatie van de staat Hamburg wil de stad de komende jaren inzetten op:

- Versterken van de economische welvaart van de metropoolregio
- Beschermen van klimaat en vergroenen
- Creëren van een goed stedelijk netwerk
- Ontwikkelen van veilige en diverse mogelijkheden van mobiliteit

Deze visie is tot stand gekomen door de uitdagingen waar Hamburg voor staat. Voorbeelden zijn de snelle bevolkingsgroei, groeiende vraag naar toegankelijke vervoersmiddelen, luchtvervuiling en klimaatverandering. Er zijn echter nog maar weinig maatregelen daadwerkelijk doorgevoerd.

De doelen die voor komende jaren gesteld zijn op het gebied van mobiliteit zijn:

- Uitbreiden/versterken OV-netwerk
- Fietsinfrastructuur verbeteren
- Wegverkeer op innovatieve en efficiënte manieren reguleren
- Inzet van 'smart mobility' concepten

Hamburg wil de komende jaren dan ook vooral inzetten op het bieden van alternatieven voor het autogebruik en deze ook aantrekkelijker te maken. Een duidelijke ambitie om de stad autoluw te maken heeft Hamburg voorlopig nog niet. Dit komt onder andere door de sterke auto-lobby, maar ook is de politiek terughoudend om dit op de agenda te zetten.

Hamburg heeft wel de ambitie om bij de innovatieve plannen op het gebied van mobiliteit burgers meer te betrekken, maar dit gebeurt tot op heden nog weinig.

Verbeteren en uitbreiden OV-netwerk

Hamburg wil de komende jaren werken aan het versterken, verbeteren, toegankelijker maken, en uitbreiden van het OV-netwerk in de stad. Dit is een van de grote mobiliteitsdoelen die de stad zichzelf gesteld heeft. Aanleiding hiervoor is met name het groeiende aantal forenzen en bevolkingsgroei, waardoor het huidige OV-netwerk de vraag niet langer aankan. Ook de slechte luchtkwaliteit is een reden om in het OV te investeren. Hamburg zet niet actief in op het verbeteren van de luchtkwaliteit door het weren van auto's. De nadruk ligt op het verbeteren van alternatieven zodat men vrijwillig de auto laat staan.

AANPAK

De verschillende OV bouwprojecten zullen beginnen in 2019 en afgerond worden in 2027. In totaal zullen er zes grote projecten worden gestart die gefaseerd uitgevoerd worden. De aanleg van de nieuwe metrolijn zal pas in 2035 afgerond worden. De geplande projecten zijn:

- U-Bahn station Oldenfelde: 2018/19
- S-Bahn station Ottensen: 2019
- Uitbreiding line U4 Horner Geist: 2019 – 2025
- Aanleg line S21 Kaltenkirchen: 2018 – 2020
- Aanleg line S4 Bad Oldesloe: 2020 - 2027
- Aanleg line U5: Vanaf 2023 - 2035

RESULTATEN

De verwachting is dat verbetering en uitbreiding van het OV-netwerk in Hamburg zullen leiden tot meer mensen die gebruik zullen maken van het OV ten opzichte van andere vervoersmiddelen, zoals de auto. Er is al een groei te zien in het aantal mensen dat gebruik maakt van het OV in de afgelopen jaren (22% in 2017 t.o.v. 18% in 2012), maar de capaciteit van het huidige netwerk is beperkt en kan de groeiende vraag niet aan. Ook zal met deze maatregelen de metropoolregio beter verbonden worden met de stad.

Bronnen

1. Gesprek met beleidsmedewerker Ministry of Economy, Transport and Innovation / beleidsmedewerker Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg, 14 november 2018.



10

München Duitsland



BEVOLKINGSSAMENSTELLING

Aantal inwoners stad	1.537.987
Aantal inwoners regio	3.200.000
Aantal inwoners Metropool	5.600.000
Aantal inwoners per km ²	4.940
Prognose aantal inwoners 2030	1.720.000

MOBILITEIT

Aantal auto's per 1000 inwoners	550
Aantal fietsen per huishouden	minimaal 2

Modal split¹:



STEDENBOUWKUNDIGE KENMERKEN

Oppervlakte stad	310,7 km ²
Oppervlakte aan te pakken gebied	16 km ²

München heeft een vergelijkbare ringwegenstructuur als Amsterdam

1. Cijfers zijn afkomstig van CIVITAS, een project van de EU. Onduidelijk is of de cijfers duiden op bewegingen van bewoners en/of bezoekers.



HOOGTEPUNTEN

-  Auto's weren: Sendlinger Straße
-  Stimuleren, uitbreiden en verbeteren van OV
-  Mobility station
-  Living Lab 'Domagkpark'

Politiek/bestuurlijke context

Momenteel wordt het stadsbestuur van München gevormd door een 'Grote Coalitie' van SPD/CSU met 48 van de 80 zetels. Voorheen was er een coalitie met o.a. Die Grünen. Het autoluw beleid is nu, volgens medewerkers van de Technische Universiteit, merkbaar minder ambitieus. In oktober 2018 hebben er verkiezingen plaatsgevonden in de deelstaat Beieren. De regerende partijen CDU/CSU en SPD leden verlies en de Groenen boekte winst. De conservatieve CSU blijft de grootste partij, maar deze heeft wel haar absolute meerderheid verloren.

De Bondsrepubliek Duitsland is een federatie bestaande uit 16 deelstaten. München is de hoofdstad van deelstaat Beieren. Zowel Beieren als de stad München worden gekenmerkt als relatief conservatief en traditioneel. De stad München wordt in sommige aspecten redelijk beperkt door beleid van de deelstaat en/of federatie. Zo is het niet mogelijk om parkeertarieven aan te passen. Anderzijds kan München redelijk autonoom handelen met betrekking tot infrastructurele projecten die binnen de gemeentegrenzen vallen.

Het organiseren van de Olympische Spelen in 1972 heeft een grote invloed gehad op de totstandkoming van het bestaande OV-netwerk in de stad. Een gedeelte van het huidige netwerk dateert uit deze periode en is daarom toe aan vernieuwing.

De auto-industrie is de meest in het oog springende sector in de Duitse economie en concentreert zich vooral in de Zuid-Duitse deelstaten. BMW is gevestigd in München en het hoofdkantoor van Audi bevindt zich in Beieren. Deze bedrijven hebben een sterke lobby richting de (lokale) overheid.

Visie

München heeft geen expliciete ambitie om autoluw te worden. Autoluwe maatregelen worden gebruikt als een middel om een leefbaardere stad te realiseren. München is al enkele tientallen jaren bezig om de afhankelijkheid van de auto te verminderen. In de jaren '70 is begonnen met het stimuleren van alternatieven als het OV, fiets en te voet.

München hanteert sinds 1998 een integrale aanpak genaamd '*Perspective Munich*'² dat dient als *flexible framework for future-oriented urban development*. Het leidende principe hierin is stad in balans. München heeft voor de komende jaren een enorme bouwopgave. De richtlijn daarvoor is *compact, urban & green*. Het streven is hoge dichtheid rondom stations, verschillende functies voor centrale locaties en groen in woongebieden. Voor mobiliteit geldt de richtlijn *sustainable future for all*.

De mobiliteitsstrategie is gericht op het reduceren van verkeer, het stimuleren van OV, fiets en voetganger, het verbeteren van condities voor commercieel transport en het managen van duurzaam verkeer.

De gemeente München streeft naar een open en diepgaande dialoog met bewoners en het maatschappelijk middenveld in een zo vroeg mogelijk stadium. Een actieve cultuur van participatie wordt dan ook gezien als sleutelement in *Perspective Munich*. Middelpunt van deze aanpak is het zogeheten '*PlanTreff*', een informatiecentrum voor stedelijke ontwikkeling. Naast formele participatie maakt de stad ook gebruik van informele procedures om input van bewoners en andere betrokkenen te krijgen.

'Munich is driven by BMW' wetenschapper aan de universiteit





Auto's weren: Sendlinger Straße

In 2016 is gestart met een pilot om het zuidelijke deel van de Sendlinger Straße in te richten als voetgangersgebied. Auto's zijn geweerd uit de straat. Fietsen mag enkel tussen 21.00 en 09.00 uur. Voor het bevoorraden van de winkels zijn er toegangstijden afgesproken. De maatregel komt voort uit de behoefte om de historische binnenstad leefbaarder en toegankelijker te maken voor voetgangers.

GELEERDE LESSEN

- In München wordt veel gebruikt gemaakt van pilots. Dit wordt gezien als compromis als er geen (politieke) overeenstemming is. Pilots hebben een tijdelijk karakter en worden gezien als minder ingrijpend. In de praktijk blijkt dat er echter nauwelijks pilots zijn die niet worden voortgezet. Deze manier van werken leidt echter wel tot vertragingen omdat veranderingen minder ingrijpend zijn en gefaseerd worden doorgevoerd.
- Gedurende de pilotfase is de straat niet heringericht. Tijdens observaties viel het op dat veel mensen op de trottoirs aan de winkelzijde bleven lopen en weinig gebruik maakten van de straat.

AANPAK

De pilot is opgedeeld in 5 fases:

Fase 1: Observaties en bezoeken ter plaatse

Fase 2: Enquêtes werden afgenomen

Fase 3: Burgerworkshop: in een workshop werden de bevindingen uit de eerste 2 fases gepresenteerd en bediscussieerd.

Fase 4: Alle informatie en ervaringen uit de voorgaande maanden werden aan het stadsbestuur van München voorgelegd.

Fase 5: Op basis van de evaluatie en de burgerparticipatie sprak de gemeenteraad een aanbeveling uit over het toelaten van de auto's in de Sendlinger Straße.

In oktober 2017 heeft de gemeenteraad besloten de straat permanent in te richten als voetgangersgebied.

RESULTATEN

Dagelijks maken meer dan 120.000 voetgangers gebruik van de Sendlinger Straße. Uit de evaluatie is gebleken dat het aantal voetgangers is toegenomen na het instellen van de straat als voetgangersgebied. Uit een evaluatie blijkt tevens dat de leefbaarheid als hoger wordt beoordeeld doordat, naast de verbeterde woonomstandigheden, ook de faciliteiten beter worden beoordeeld. Het kunnen wandelen (flaneren), rondhangen buiten de cafés en de rust door de afwezigheid van de auto wordt erg gewaardeerd. Er is ook kritiek van bewoners over te weinig parkeerruimte. Een bewonersparkeergarage moet daar verandering in brengen. Ook willen ondernemers een verlenging van de toegangstijden voor het laden en lossen van goederen. Het verkeer wordt om de straat heen geleid. Het is onbekend of bewoners en ondernemers uit omliggende straten hier hinder van ondervinden.

VRIJGEKOMEN RUIMTE

Er is meer ruimte gecreëerd voor voetgangers. Het aantal voetgangers is hierdoor toegenomen. Daarnaast zijn er stoelen in de openbare ruimte geplaatst. Uit eigen observaties blijkt dat deze in het najaar weinig worden gebruikt. In de zomer zijn er activiteiten georganiseerd zoals *street art*. De Groene partij wil dat er bomen worden geplant in de Sendlinger Straße.

BETROKKEN PARTIJEN

Voorafgaand aan, en deels gedurende de pilot waren bewoners tegen het instellen van de straat als voetgangersgebied. Een groot deel van de ondernemers was op voorhand positief. De pilot werd beoordeeld door middel van enquêtes, interviews en observaties. Daarnaast is er een klachtentelefoon opgezet, die veelvuldig is gebruikt.



Stimuleren, uitbreiden en verbeteren van OV

Een gedeelte van het ov-netwerk dateert uit de periode voor de Olympische Spelen van 1972 en is daardoor verouderd. Investing in het OV is noodzakelijk door de groei van het aantal inwoners in de stad de komende jaren en de veroudering van het OV. Een tweede tunnel moet de druk verlichten op de enige tunnel waar nu nog alle S-bahnen doorheen rijden. Wanneer één trein stil valt in de tunnel valt de rest van het treinvervoer ook stil.

AANPAK

Er worden een aantal maatregelen genomen:

- Uitbreiden van het OV-netwerk door de aanleg van een tunnel en nieuwe lijnen. Hierdoor ontstaat er een snellere verbinding met het vliegveld. Daarnaast wordt er geïnvesteerd in tangentiële verbindingen om de druk op het centrum te verminderen.

- Daarnaast wordt de nadruk gelegd op het verbeteren van het netwerk in de regio om zo het aantal forenzen dat per auto naar de stad komt te reduceren. Bestaande S-Bahn lijnen worden doorgetrokken en buslijnen worden ingesteld tussen bestaande treinverbindingen.
- Betere onderlinge aansluiting van vervoersmiddelen. Maatregelen hiervoor zijn het opzetten van mobility stations en het aanbieden van deelfietsen. Op enkele stations worden deelfietsen op het perron geplaatst om de overstap van OV naar fiets zo gemakkelijk mogelijk te maken.
- Comfortabeler en veiliger maken van stations en voertuigen. Alle stations zijn beoordeeld. Vervolgens worden enkele stations met behulp van kunst, licht en fysieke ingrepen comfortabeler, prettiger en veiliger gemaakt.
- Vergunningen voor evenementen worden alleen afgegeven wanneer de tickets in combinatie met OV-vervoer wordt aangeboden.

Huidig OV-netwerk

(bron: samenvoeging cijfer MVV en Eccentric)

S-Bahn

840.000 passagiers per dag. De totale lengte van het S-Bahn netwerk is 443 kilometer. Er zijn 8 lijnen die 150 stations bedienen.

U-Bahn

Per jaar 398 miljoen gebruikers. Het netwerk bestaat uit 6 lijnen waar 580 voertuigen op rijden. De lengte van het netwerk is 98 kilometer.

Tram

119 miljoen passagiers per jaar. Het netwerk heeft een lengte van 79 kilometer en er zijn 10 lijnen (4 nachtlijnen).

Bus

Per jaar 193 miljoen passagiers. Het netwerk, met een lengte van 482 kilometer bestaat uit 76 routes en 14 nachtlijnen.



Politiek/bestuurlijke context

Volgens Georg-Friedrich Koppen (hoofd mobiliteitsafdeling gemeente München) en Bernhard Fink (plaatsvervangend afdelingshoofd MVV) komen de maatregelen voornamelijk voort uit een leefbaarheid en duurzaamheidsperspectief. Er zijn nu ook meer investeringen in het OV mogelijk door economische groei en door een veranderd gedachtegoed onder bewoners en politiek. Waar voorheen alleen de Grünen wilden investeren in het OV, vinden recentelijk ook de rechtse conservatieve partijen dat investeren in het OV erg belangrijk is.

RESULTATEN

De gewenste effecten zijn nog moeilijk te meten omdat de meeste maatregelen nog niet uitgevoerd zijn of nog in de pilot fase zitten. De drukte tijdens de spits en de uitval van treinen heeft er volgens Georg-Friedrich Koppen (hoofd mobiliteitsafdeling gemeente München) wel voor gezorgd dat meer mensen de fiets pakken omdat dit nu het snelste vervoersmiddel is.

In vergelijking met andere grote Duitse steden heeft München een hoog aandeel reizigers dat gebruik maakt van het openbaar vervoer. Effecten zijn moeilijk direct toe te wijzen aan de beschreven maatregelen. Het aandeel openbaar vervoer in de *modal split* blijft al enkele jaren nagenoeg gelijk. Het autogebruik neemt wel af.

BETROKKEN PARTIJEN

Werkgevers met meer dan 50 werknemers kunnen een korting van 20% krijgen op OV-abonnementen voor werknemers.

De MVV (*Munich Transport and Tariff Association*) heeft een uitgebreide database met reisinformatie. Hiermee maken ze inzichtelijk hoe de opbrengsten verdeeld moeten worden tussen de verschillende operators. Door de database hebben ze goed zicht op welke trajecten op welke momenten druk zijn. Ze kunnen daardoor voorspellingen doen over toekomstig gebruik. Dit dient als input voor ingrepen in het netwerk.

Daarnaast gebruikt de MVV campagnes om het gebruik van het OV te stimuleren. Door marktonderzoek te doen proberen ze te achterhalen welke behoeftes, wensen en problemen (potentiële) passagiers hebben. Een campagne richtte zich op positieve effecten van het OV op het milieu (t.o.v. auto).

WITHOUT A CAR, HOW CAN I ...

WIE KANN ICH MOBILITÄT
ERLEBEN ...

... UND AUCH OHNE EIGENES
FAHRZEUG FLEXIBEL
UNTERWEGS SEIN?

Beim ... auch ich mir vorstellen
ein BMW oder Mini Model passend zu meinen
Plänen, ich kann überall einsteigen und die Autos
nutzen, solange ich möchte.

... STILL BE FLEXIBLE?

... allows me to choose a Dacia
or Mini depending on my needs, even get in
anywhere and use the car as long as I like.



Register



Connect



Choose a vehicle



Choose a location



IN 13 EUROPEAN
CITIES

Berlin, Brussels, Düsseldorf, Copenhagen,
Cologne, Hamburg, Helsinki, Lisbon, London,
Milan, Munich, Stockholm and Vienna

DriveNow

drive-now.com

Warum nicht gleich die App herunter-
laden und gleich hier in der BMW Welt
für Drivenow registrieren?
Why not download the app right away
and register for Drivenow right here at
BMW Welt?

itunes.apple.com
play.google.com



> 900,000
CUSTOMERS



Mobility Station

De gemeente München is, in samenwerking met lokale OV-aanbieder MVG een pilot gestart rondom het *Mobility Station 'Münchner Freiheit'*. Een *mobility station* is een multimodale mobiliteitshub waar bestaand OV wordt verbonden aan nieuwe deelmobiliteitsconcepten³.

Münchner Freiheit ligt in het noorden van München. Dit deel van de stad groeit twee keer zo snel als de rest van de stad. Volgens de gemeente wordt in dit deel van de stad geëxperimenteerd met meerdere duurzame mobiliteitsconcepten. Naast de bestaande metro, tram en busverbindingen heeft men op Münchner Freiheit deelfietsen, deelauto's, elektrische deelauto's en een taxistandplaats toegevoegd⁴. Een centrale interactieve informatiepilaar biedt gebruikers de mogelijkheid om ter plekke actuele reisinformatie op te vragen.

De aanleiding is de toegenomen verkeersdruk. Daarbij wordt aansluiting gezocht op de ontwikkeling van bezit naar gebruik. Het doel van een *mobility hub* is om bewoners mobiel te laten zijn zonder autobezit en ze duurzame mobiliteitsopties aan te kunnen bieden.

GELEERDE LESSEN

- Uit gesprekken met de gemeente blijkt dat zichtbaarheid en communicatie enorm belangrijk zijn voor het succes van een *mobility station*. De interactieve informatiezuil was oorspronkelijk bedoeld om gebruikers van actuele reisinformatie te voorzien. Achteraf is gebleken dat deze hier nauwelijks voor wordt gebruikt, onder andere omdat men via mobiele telefoon informatie verkrijgt en men de informatie na vaker gebruik niet meer nodig heeft. De zuil is echter wel belangrijk in de herkenning van een *mobility station*. In het vervolg hebben ze gekozen voor niet-interactieve maar wel duidelijke herkenbare zuilen.
- Daarnaast is het raadzaam om vanaf begin elektrisch deelvervoer aan te bieden omdat men anders gewend raakt aan het gebruik van regulier deelvervoer. Dit maakt de stap naar elektrisch vervoer moeilijker. Ook wil men in het vervolg meerdere vervoersmogelijkheden aanbieden (zoals elektrische scooters en -fietsen).

AANPAK

In 2014 werd, als pilot, het eerste *mobility station* geopend. De intentie was om bij 'proof of concept' van de technische, juridische en operationele aspecten meerdere *mobility stations* te creëren. Inmiddels heeft men meerdere *mobility stations* in München gerealiseerd.

Het *mobility station* is een initiatief van de gemeente München. Er is samengewerkt met MVG (lokale aanbieder OV), SWM (*Stadtwerke München*, energieaanbieder), MVG Rad (deelfietsen), STATT Auto, Car2Share en Drive Now (aanbieders deelauto's).

RESULTATEN

De Technische Universiteit München (TUM) heeft een evaluatie uitgevoerd waarbij gebruik is gemaakt van zowel kwalitatieve als kwantitatieve onderzoeksmethodes. Onderzoek van TUM suggereert dat het *mobility station* de reisvoorkeuren van gebruikers beïnvloedt en leidt tot meer gebruik van alternatieve vervoersmiddelen⁵. Volgens een gemeenteambtenaar leidt autodelen op deze locatie tot efficiënter autogebruik maar blijkt het nog niet voldoende zekerheid te bieden voor mensen om daadwerkelijk afstand te doen van hun auto.

Verder blijkt uit de evaluatie dat er in toenemende mate gebruik wordt gemaakt van meerdere vervoersmogelijkheden, dat het *mobility station* voornamelijk te voet en per OV wordt bereikt en er onder gebruikers de behoefte bestaat voor meerdere van deze hubs.

Politiek/bestuurlijke context

De stad München was in 2014 gastheer van de EUROCITIES conferentie. Er is hard gewerkt om het mobility station feestelijk te kunnen openen tijdens dit evenement en het diende mede om München op de kaart te zetten als smart city.

In München wordt veel gebruik gemaakt van pilots. Dit wordt gezien als compromis als er geen overeenstemming is. Pilots hebben een tijdelijk karakter en worden gezien als minder ingrijpend. In de praktijk blijkt dat er echter nauwelijks pilots zijn die niet worden voortgezet.



BETROKKEN PARTIJEN

Uit onderzoek blijkt dat de gebruikers van het *mobility station* grotendeels jong, man en hoogopgeleid zijn. Overige groepen maken relatief minder gebruik van het aanbod op het *mobility station*.

Mensen die rondom het *mobility station* wonen zijn door middel van een campagne geïnformeerd en kregen de mogelijkheid om met korting gebruik te maken van het aanbod. Uit onderzoek is gebleken dat meer dan de helft van de gebruikers door toevallig langs te lopen gebruik is gaan maken van het *mobility station*.

Naast eerder genoemde partijen hebben ook BMW en Siemens een bijdrage geleverd in de totstandkoming van dit *mobility station*.



Living Lab 'Domagkpark'

In het Domagkpark worden diverse maatregelen doorgevoerd om de autoafhankelijkheid terug te dringen. Het ontwikkelgebied Domagkpark en het aangrenzende Parkstadt Schwabing zijn met 3.000 woningen en 12.000 arbeidsplaatsen een interessante proeftuin om nieuwe benaderingen op het gebied van huisvesting en mobiliteit te implementeren.

GELEERDE LESSEN

- Volgens de gemeente worden de nieuwe bouwprojecten in het Domagkpark vooral bewoond door mensen die voorafgaand al geïnteresseerd zijn in het concept en positief staan tegenover het verminderen van autogebruik.
- Uit observaties en gesprekken met de gemeente blijkt dat om deelconcepten te laten slagen het van belang is dat de juiste voorwaarden daarvoor tijdig gerealiseerd zijn. In het Domagkpark loopt de handhaving achter waardoor 'gewone' auto's de voor deelconcepten gereserveerde parkeerruimte innemen.
- De *logistic hub*, de 'last mile by bike' methode, wordt door diverse logistieke bedrijven toegepast omdat het de meest efficiënte manier is om pakketten zo snel mogelijk te bezorgen.

AANPAK

- In het gebied wordt de norm gehanteerd van 0.5 parkeerplaatsen per huishouden. Voorheen, en wettelijk gezien, was dit 1 parkeerplaats per huishouden.

RESULTATEN

Het gebied is nog volop in ontwikkeling. Het doel is om bewoners en werknemers in het gebied nieuwe mobiliteitsconcepten te laten proberen en deze vervolgens te laten integreren in hun dagelijkse leven.

De gemeente constateert dat verlaagde parkeercapaciteit rondom de bedrijven zorgt voor problemen. De parkeerplaatsen die bedoeld zijn voor deelauto's worden door werknemers voor eigen auto's gebruikt. Handhaving hiervan is nog niet mogelijk omdat de benodigde wetgeving daarvoor nog niet in werking is.

Het carpoolen wordt maar beperkt gedaan. Ondanks de inzet van de gemeente blijken maar weinig bedrijven bereid hier aan deel te nemen. Er wordt weinig aandacht aan geschonken binnen de bedrijven en directeurs zijn niet bereid zich hieraan te committeren.

- Met als doel om het gebruik van de auto minder gemakkelijk/aantrekkelijk te maken dan alternatieven wordt geprobeerd om zoveel mogelijk alternatieven beschikbaar te stellen. Zo worden er bij nieuw opgeleverde wooneenheden deelconcepten, zoals elektrische deelauto's, deel (bak)fietsen en elektrische scooters aangeboden. Daarnaast worden er (niet aan woonblokken gekoppelde) *mobility hubs* gecreëerd.
- *Logistic hubs*⁶ zijn centrale punten waar alle post- en pakketdiensten worden afgeleverd. De laatste kilometer (bezorging aan huis) wordt per elektrische fiets gedaan. Op de *logistic hub* werkt een conciërge. Men kan de pakketten hier ook ophalen. Om de *logistic hub* draaiende te houden is het noodzakelijk dat er ook andere diensten of producten worden aangeboden, zoals wasserette, *copy shop*, levensmiddelen of onderhoud van de deelconcepten. De kracht van dit concept is dat de conciërge een bekend en vertrouwd figuur wordt in de buurt.
- Carpoolen en deelauto's voor bedrijven. Voor auto's die carpoolen zijn parkeerplaatsen dicht bij de ingang beschikbaar.
- Om mensen die minder digitaal vaardig zijn ook van de innovatie concepten gebruik te kunnen laten maken worden er cursussen aangeboden.

BETROKKEN PARTIJEN

Op www.domagpark.de is een online informatie portaal ontwikkeld voor bewoners van het gebied⁷. Hier kunnen zij actuele informatie vinden over de aangeboden mobiliteitsconcepten. Daarnaast dient het als platform voor discussie en kennisuitwisseling. Zo hoopt men een groter publiek te bereiken en de overstap naar duurzame mobiliteitsconcepten te vergemakkelijken.

POLITIEK/BESTUURLIJKE CONTEXT

Het noordelijke deel van München groeit twee keer zo snel als de rest van de stad. In dit gebied zijn verschillende voormalige barakken gelegen. Deze worden nu heringericht om de toegenomen bevolking en de mobiliteitsproblemen in München aan te kunnen. In dit gebied wordt geëxperimenteerd met duurzame mobiliteitsoplossingen.

Het *living lab Domagpark* is onderdeel van het Europese project *ECCENTRIC*. Het gebied en het project worden gezien als proeftuin voor *future-oriented urban development*. München stuurt aan op een integrale aanpak gericht op multimodaliteit en een verbinding tussen wonen en mobiliteit.

Bronnen

1. CIVITAS: Munich. Zie: <https://civitas.eu/eccentric/munich>
2. Munich: Future Perspective. Zie: https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:ea585d01-a676-4ee2-889b-5345f480d44b/PM_Magazin_en_web.pdf
3. Mobility Station Müncher Freiheit – Facts and Figure, MVG. Zie: <https://www.mvg.de/dam/mvg/services/mobile-services/mobilitaetsstation/flyer-mobilitaetsstation-muenchner-freiheit.pdf>
4. afbeelding van het mobility station Müncher Freiheit uit bovenstaand document
5. How to enable Munich's Freedom (from private cars)? Impacts of the first Mobility Station in Munich on urban mobility. Authors: Montserrat Miramontes*, Maximilian Pfertner and Hema Rayaprolu. Zie: https://www.kth.se/polopow/ly_fs/1.710611/ITRL%20conference_Abstract_Miramontes_Pfertner_Rayaprolu.pdf
6. Civitas fact-sheet: neighbourhood oriented concierge system. Zie: <https://civitas.eu/document/fact-sheet-neighbourhood-oriented-concierge-system>
7. Civitas community information and participation portal. Zie: https://civitas.eu/sites/default/files/muc_2.7.pdf

“München is nog altijd een dorp”

11

Zürich Zwitserland



Bevolkingssamenstelling

Aantal inwoners	423.310
Aantal inwoners per km ²	849

Mobiliteit

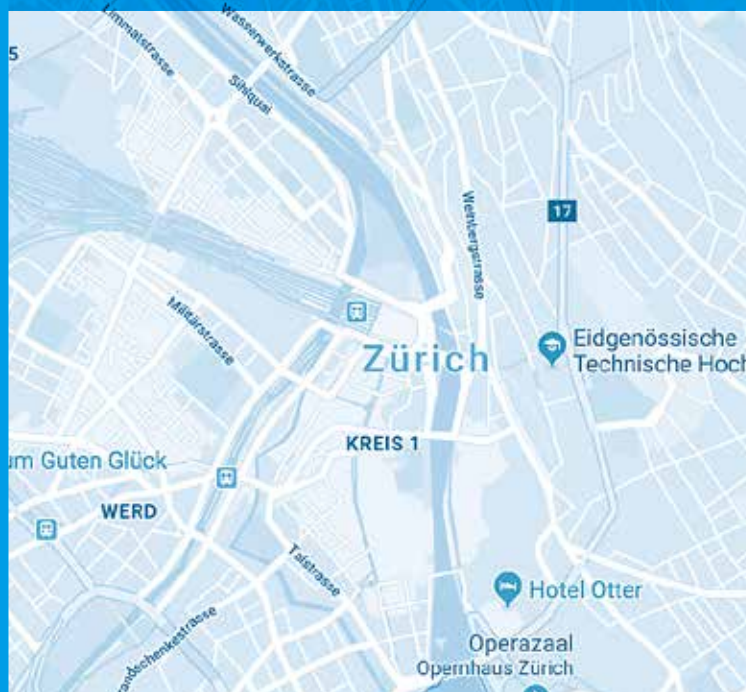
Aantal parkeerplekken openbaar (2015)	67.600
Aantal parkeerplekken prive (2015)	205.500
Aantal auto's per 1000 inwoners (2012)	368
48 % van de huishoudens heeft geen auto	

Modal split: (2014)



Zürich kenmerkt zich door een buitengewoon efficiënt openbaar vervoer systeem. Per jaar maken er meer dan 300 miljoen passagiers gebruik van. Dit draagt mede bij aan een hoog percentage mensen dat loopt in plaats van fiets.

Bron voor bovenstaande modal split is Stadt Zürich (2013a). Stadtverkehr 2025 Bericht 2013 - Stadt Zürich.



Stedenbouwkundige kenmerken

Oppervlakte	91,9 km ²
-------------	----------------------

Hoogtepunten

- Maximum aantal parkeerplekken in de stad
- Verbetering van OV, fiets- en voetgangersverkeer

Politiek/bestuurlijke context

Zürich is de hoofdstad van het kanton van Zürich. Het kanton heeft een eigen regering en parlement. De gemeenteraad bestaat momenteel uit vier vertegenwoordigers van de SDP, twee leden van de FDP, twee leden van de Groene Partij en een lid van de CVP.

In Zwitserland wordt door middel van referendums gestemd over diverse ingrepen. Het initiatief van de gemeenteraad van Zürich is gesteund door referendum stemmers. In 2011 zijn doelen opgesteld om bescherming te bieden tegen de negatieve impact van het verkeer. Ook is er als doel gesteld het OV-netwerk uit te breiden en een constante promotie van verplaatsen per fiets en te voet te hebben. Op basis daarvan is in juni 2012 het programma STADTVERKEHR 2025 opgesteld. Dit programma bouwt voort op bestaande strategieën en verkeersbeleid, ontwikkeld om het toenemend verkeer aan te pakken.



Mevrouw Spoerry gaf aan dat er ook wel conflicten bestaan tussen de stad Zürich en het kanton Zürich. Ze hanteren namelijk niet altijd dezelfde maatstaven bij het hanteren van bijvoorbeeld autoluwe maatregelen. Zo is het vaak moeilijk om op kanton niveau het autogebruik in de stad Zürich te reduceren en autoluwe maatregelen verder dan de stadsgrenzen door te voeren.

Op uitvoeringsniveau is er nergens sprake van een coalitie. *"We don't have a coalition. We select them directly"*. Bovendien moet er veel democratisch worden afgestemd en dat gaat heel langzaam. Alle inwoners moeten namelijk eerst de kans krijgen om via een referendum te stemmen.

Visie

Naast de toenemende bevolkingspopulatie en het toenemende gebrek aan ruimte in de openbare ruimte was de milieuzorg genoeg aanleiding om maatregelen te treffen en autoluw op de politieke agenda te zetten. *'Where we are at this point to decrease motorised private transport is based on long term strategy before 2012'*.

Vanaf 1970 werden auto's minder bediend en ging de aandacht meer naar het aanbieden van kwaliteit in de openbare ruimte voor bewoners en recreatie. Vanaf 1980 werd het verkeer teruggedrongen en het OV meer gestimuleerd en gepromoot. Zo werd de S-bahn (metropolitische treinverbinding) aangelegd. De OV-frequentie werd opgevoerd en het netwerk uitgebreid. Er werd meer ruimte gemaakt op straat voor voetgangers en het OV werd geprioriteerd boven auto's.

Zo kreeg het OV voorrang bij kruispunten en stoplichten en moesten automobilisten langer wachten. En dankzij tellussen in het wegdek werd een kleinere hoeveelheid auto's in de stad toegelaten. Nu ligt de focus voornamelijk op het OV, de fiets en de voetganger.

1. Quote van het Hoofd Verkeer en Stedelijke Ruimte bij het bureau voor burgerlijke bouwkunde van de stad Zürich



Maximum aantal parkeerplekken in de stad

Parkeren wordt door de gemeente niet gezien als een publieke taak. Privé auto's moeten op privé terrein geparkeerd worden. Het aantal parkeerplekken in Zürich staat vast terwijl de stad groeit. Zodra er een parkeerplek bij komt, moet er elders in de stad een parkeerplek verwijderd worden (het liefst bij openbare pleinen). Er worden veel (ondergrondse) parkeergarages gebouwd om parkeerplekken op straat te kunnen verwijderen. De gemeente heeft invloed op privé parkeren door vastgoedontwikkelaars te vragen mobiliteitsconcepten aan te leveren bij hun bouwplannen.

AANPAK

In Zürich is slechts 25% van de beschikbare parkeerplekken publiek. De rest is in privébezit waar de gemeente niet veel invloed op heeft. De stad kan dus enkel met 25% van de 270.000 parkeerplekken in de stad iets doen. Sinds 1960 is er een beleid waarin een minimum aantal parkeerplekken staat vastgesteld voor de stad. In 1989 is een maximum aan parkeerplekken ingevoerd. In 1996 is dat maximum verder aangepast en werden minder parkeerplekken verleend. *'These gradual changes over time set the stage for the current parking policy in Zurich, which was ratified by the public in a 2010 referendum which showed that 55 percent of the city's population were in favor of strict parking maximums'.*

'55 % of the city's population were in favor of strict parking maximums.'



Verbetering van OV, fiets- en voetgangersverkeer

In Zürich is er naar Europese standaarden weinig ruimte en veel smalle straten. De focus in Zürich ligt op het verbeteren van de beschikbaarheid en aantrekkelijkheid van het OV, fiets- en voetgangersverkeer. Het streven is om in 2018 het aandeel auto's in de modal split te hebben verminderd naar 20% en het OV, fiets- en voetgangersverkeer naar 80% te brengen. Over het algemeen is het OV al goed geregeld, maar er wordt nog meer geïnvesteerd in het OV om dit als waardig alternatief te bieden voor autogebruikers.

AANPAK

Er is een hoogfrequent tramnetwerk gerealiseerd. Daarmee is een dicht OV-netwerk, met strakke rijschema's (elke 7,5 minuten tijdens spitsuren). Het OV is op tijd, gemakkelijk, comfortabel en toegankelijk. De infrastructuur en de OV-service wordt continu gemoderniseerd.

Het OV heeft voorrang gekregen op gemotoriseerd verkeer bij stoplichten. Het aantal verkeerslichten en de wachttijden zijn opgevoerd om autorijden te ontmoedigen en het OV aantrekkelijker te maken. In 2030 zijn 250 stoplichten geprogrammeerd om voorrang te geven aan het OV.

RESULTATEN

Het percentage voetgangers is constant gebleven, er is een geleidelijke groei geweest van fietsgebruik, een toename van OV-gebruik en een kleine afname van autogebruik. In 2012 was het gebruik van auto's 30%, en in 2018 moet dat 20% zijn. Volgens de huidige cijfers (nov 2018) ligt het percentage auto's rond de 25%.²

POLITIEK/BESTUURLIJKE CONTEXT

De lokale overheid is de enige aandeelhouder van het OV-bedrijf in Zürich. In 1980-90 wilde de gemeente een ondergronds OV-netwerk. Er werd een referendum gehouden. De meerderheid stemde tegen. In deze periode werd het beleid veranderd om het OV op een andere manier voorrang te geven. Op maaiveld niveau moest het OV voorrang krijgen boven de auto.

Bronnen

1. Telefonisch interview met Christina Spoerry, Hoofd Verkeer en Stedelijke Ruimte bij het bureau voor burgerlijke bouwkunde van de stad Zürich
2. 2012 report Urban Traffic Programme 'Stadtverkehr 2025'





12

Bologna Italië

BEVOLKINGSSAMENSTELLING

Aantal inwoners	388.000
Bevolkingsgroei per jaar	0.0%
Inwoners per km ²	2.765

MOBILITEIT

Auto's per inwoner	0,59
Parkeerplaatsen per inwoner	0,73

Modal split

2016



Beoogd in 2030



Bovenstaande cijfers duiden op het totaal aantal bewegingen in de metropoolregio in 2016 en beoogd in 2030.



STEDENBOUWKUNDIGE KENMERKEN

Oppervlakte **141 km²**

Er is enigszins sprake van een ringwegenstructuur

HOOGTEPUNTEN

Zona traffico limitato

Burgerbetrokkenheid

Politiek/bestuurlijke context

Er is een stad Bologna, de metropoolregio Bologna (*citta metropolitana*), een administratieve eenheid sinds 2015 en er is ook een agglomeratie die met 'metropool Bologna' wordt aangeduid. Dit alles ligt in de provincie Emilia-Romagna, waarvan Bologna de hoofdstad is.

De provincie en de metropoolregio worden ook bestuurd door een openbaar lichaam van verkozen vertegenwoordigers. De grootste bevoegdheden van de 'citta metropolitana' zijn: lokale planning en inrichten zones; lokale politie; transport en voorzieningen.

Bologna heeft een gemeenteraad met 36 zetels. De Democratische partij (DP, centrum links) heeft 21 zetels en daarmee een meerderheid. Bologna heeft een geschiedenis van links en communistisch gedachtegoed. In de 19e eeuw zijn boeren en arbeiders verenigd in coöperaties. Na WOII waren er twee fracties in de politiek: links progressief en rechts conservatief/fascistisch.



Visie

Bologna heeft beleid dat de voetganger letterlijk 'in het centrum' zet.¹ Het idee is dat lopen de meest prettige en natuurlijke vorm van voortbewegen is. Tevens heeft het voordelen voor de leefbaarheid, zoals minder geluidsoverlast en de (economische) aantrekkelijkheid van het stadscentrum.

Er is een lange geschiedenis van pro-voetganger beleid. In de jaren '60 zijn er twee straten 'gepedestrianiseerd'. In 1988 kwam er een plan, waarmee verkeer werd verminderd, OV werd gestimuleerd en delen van de stad geschikt werden gemaakt om te wandelen.

Bologna doet veel met burgerparticipatie.² Er zijn vaak bijeenkomsten. Bologna doet ook mee aan internationale conferenties en programma's, waarin burgers wordt gevraagd om mee te doen. Voorbeelden zijn Civitas² en PUMS³.

Zona Traffico Limitato

In het centrum van Bologna is een zone aangewezen waar doordeweeks vanaf 7 uur 's ochtends tot 8 uur 's avonds beperkt toegang is voor gemotoriseerd verkeer.⁴ In de T-zone en het voetgangersgebied rond de universiteit is een nog restrictiever beleid ten aanzien van toegang voor gemotoriseerd verkeer van kracht. Doordeweeks is in de T-zone openbaar vervoer, maar in het weekend niet. Het voetgangersgebied is niet toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer.

AANPAK

In 2005 is begonnen met het installeren van de zone. Daarbij zijn 'gates' geïnstalleerd, waar camera's de auto's registreren die de zone binnen gaan. Ze krijgen dan automatisch een boete als dat ongeautoriseerd gebeurt. Het installeren van de camera's en de software om het systeem te ondersteunen is een grote klus geweest.⁴

RESULTATEN

In een rapport uit 2011 is te lezen dat er een aanzienlijke afname is van het verkeer in de zone.⁴ Er rijden minder auto's in de zone en het centrum is daardoor meer geschikt geworden voor winkelen en verblijven. De T-zone is voetgangersgebied in elk weekend sinds 2012. Daardoor is in het weekend een gebied van 20 km² in het centrum geheel voor voetgangers en fietsers. De T-zone kan doordeweeks wel bereikt worden met het OV. Een probleem dat wordt ervaren is dat mensen niet op de hoogte zijn van het restrictieve beleid, niet doorhebben dat ze de zone binnenrijden en onverwacht een boete krijgen.

De binnenstad is teruggegeven aan de voetganger en de fietser. Veel pleintjes hebben een beurt gekregen en zijn opgeknapt met bankjes en groen.

De T-Zone is opgenomen in het programma '*di nuovo In centro*' uit 2014. Dit programma is een parapluprogramma, dat beoogt om verschillende maatregelen onder een integrale visie te brengen. Uitgangspunt is dat het centrum een plek is om te lopen en te verblijven.



Politiek/bestuurlijke context

De maatregel is onderdeel van het programma Urban Traffic Plan (2007).

De pijlers van dit programma zijn:

- Minder vervuiling (geluid, milieu)
- Meer OV
- Toegankelijkheid voor alle inwoners
- Meer veiligheid
- Minder energieverbruik in de transportsector
- Bevorderen van minder vervuilende vervoersmiddelen

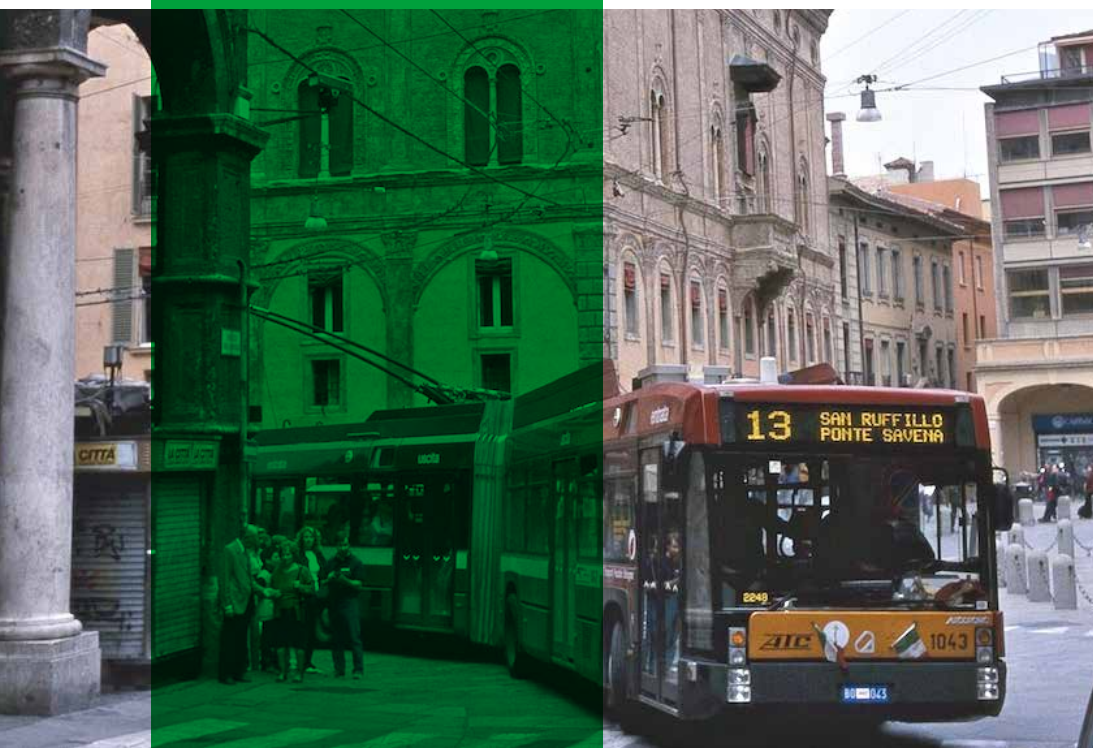
Burgerbetrokkenheid

De conceptmaatregelen die zijn opgenomen in het programma *Di Nuovo* worden besproken met instituties, organisaties en burgers. De discussie gaat niet zozeer over of de autoluwmaatregelen er komen maar meer over hoe dit het beste zou kunnen worden uitgevoerd. Dit met als doel de burger, ondernemer en bezoeker zoveel mogelijk te betrekken in het proces.

AANPAK

De eerste stap was het verstrekken van uitgebreide informatie aan de bewoners en ondernemers over de eventuele toekomstige veranderingen. Vervolgens werd er een discussie op gang gebracht samen met de bewoners en ondernemers die gericht was op het verifiëren en goedkeuren van de inhoud.

De tweede stap was het uitoefenen van de 'gestructureerd luisteren techniek'. De gemeente heeft zoveel mogelijk manieren gebruikt om ideeën van betrokken bewoners zo goed mogelijk te matchen met het doel van de opdracht.



Tot slot is er een stuurgroep opgericht in de gemeente. Deze stuurgroep hield zich bezig met het verzamelen van de reacties van burgers, bedrijven, universiteiten, banken etc. Sommige onderwerpen zoals toegankelijkheid voor alle inwoners en meer OV vonden ze dusdanig belangrijk dat ze die behandelde in speciale sessies. Ze hebben de stad in vier districten ingedeeld en per district gekeken wat er speelt en vervolgens plenair teruggekoppeld.

RESULTATEN

Uit de hoge opkomst bij de participatiebijeenkomsten en de enquête bleek dat de burgers, ondernemers en bezoekers het erg op prijs stelden betrokken te worden. Bewoners werden ook online benaderd. Zo hebben 1700 burgers een online enquête ingevuld.

Alle input die binnenkwam werd verdeeld en geclassificeerd in vragen, verslagen en suggesties. Hierdoor werd een verdeling gemaakt op risico om te kijken wat te moeilijk was om toe te passen. De uitkomst was dat alle acties die worden uitgevoerd moesten worden geïntegreerd in bestaande programma's en gefaseerd moesten worden ingevoerd.

Ook kwam men erachter dat er een kennisgat was wat betreft straatparkeren en het laden en lossen. Hierdoor wisten ze dat ze hier nog toekomstige acties op moesten ondernemen. Het effect was dus veel kennis over wat mensen willen en inzicht in waar ze nog niet genoeg informatie over hadden als gemeente.

Bronnen

1. Rapport programma 'Di nuovo in Centro', 2014
http://www.comune.bologna.it/media/files/di_nuovo_in_centroucb_deff.pdf
2. <https://civitas.eu/content/bologna>
3. <http://pumsbologna.it>
4. Rapport Intelligent Transport Systems (2011)
5. <https://civitas.eu/content/its-evolution-municipality-bologna>

13

Pontevedra Spanje



Bevolkingssamenstelling

Aantal inwoners in gemeente	83.000
Aantal inwoners in de 'compact continuous city'	51.000
Aantal inwoners per km ²	700

Mobiliteit

Modal split²



Stedenbouwkundige kenmerken

Oppervlakte van de gemeente	118.00 km ²
Oppervlakte van de binnenstad	3,25 km ²

1. Met betrekking tot Pontevedra worden verschillende termen gebruikt, zoals binnenstad, compact continuous city en oude stad. Onduidelijk is of het hier om exact dezelfde gebieden gaat. In de gemaakte analyse is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van taalgebruik in de originele bronnen.
2. Onduidelijk is of deze cijfers duiden op bewegingen van bewoners en/of bezoekers.



Hoogtepunten



Herinrichting openbare ruimte gericht op voetgangers



Politiek/bestuurlijke context

In het verleden werd Pontevedra voornamelijk bestuurd door de conservatieve *Partido Popular de Galicia*. In 1999 veranderde dit, toen Miguelanxo Fernández Lores burgemeester werd. Hij vertegenwoordigt de partijen Bloque Nacionalista Galego en Partido Socialista de Galicia. Tijdens de verkiezingscampagne in 1999 heeft de huidige burgemeester een programma gepresenteerd met verbeteringen die volgens hem nodig waren voor de stedelijke kwaliteit in Pontevedra. The 'Urban Model of Pontevedra' is een politiek initiatief dat gesteund wordt door ambtelijke programma-adviseurs.



Visie

De burgemeester van Pontevedra gaat bij het opstellen van de maatregelen uit van een sociale filosofie: *'Public space belongs to everyone. When we walk, we are all equal.'*¹ Zijn voornaamste doel is om de stad vriendelijker te maken voor voetgangers en om minder ruimte te bieden aan auto's. Een uitgangspunt is dat er onderscheid wordt gemaakt tussen noodzakelijk en niet-noodzakelijk verkeer, en dat alleen noodzakelijk verkeer wordt toegestaan. Onder noodzakelijk verkeer valt verkeer dat nodig is om de stad te laten functioneren, zoals hulpdiensten en stadslogistiek. Niet-noodzakelijk verkeer is bijvoorbeeld verkeer dat rondrijdt om een parkeerplaats te zoeken, of verkeer dat de stad gebruikt als doorgangsweg naar de andere kant.^{2, 3}



Herinrichting openbare ruimte gericht op voetgangers

Pontevedra heeft niet ingezet op belasting of op een andere manier van beprijzen van auto's. Ze hebben zich geconcentreerd op het opnieuw inrichten van de openbare ruimte, waarbij vooral is gelet op voetgangers en fietsers. Door gaand verkeer onmogelijk maken, geen parkeerplaatsen meer in het centrum en ervoor zorgen dat verkeer langzamer rijdt hebben geleid tot minder verkeer, terwijl het niet het functioneren van de stad heeft belemmerd.⁴

AANPAK

Doorgaand verkeer

Er is beperkte toegang voor motorvoertuigen in het centrum. Alleen noodzakelijk verkeer en parkeren wordt toegestaan in commerciële gebieden en woongebieden. Door doodlopende straten is er geen doorgaand verkeer meer in de binnenstad. Rotondes en drempels zijn ingevoerd om verkeer langzamer te laten rijden. De snelheidslimiet is verlaagd naar 20 of 30 km per uur. Plekken waar voetgangers en motorvoertuigen met elkaar in contact komen worden verwijderd. Wegen waar nog wel auto's mogen rijden hebben een bredere stoep. De autovrije zone wordt uitgebreid van de oude stad naar het 18e eeuwse gebied. Er worden economische prikkels gebruikt om ervoor te zorgen dat mensen naar het centrum gaan: reclame voor kleinere lokale winkels in het centrum en geen grote winkelcentra in de periferie.

Parkeren

In de binnenstad is alleen noodzakelijk parkeren nog mogelijk. De maximale parkeerduur is 15 tot 30 minuten. In het centrum zijn verder alleen nog maar ondergrondse parkeergarages. Er zijn buiten het centrum op loopafstand (maximaal 1,5 km) gratis parkeerplaatsen. In totaal heeft de stad 13.000 parkeerplaatsen.

Er wordt meer politie ingezet om de nieuwe regels uit te leggen en te handhaven. Verkeerd parkeren kost 200 euro (of 100 euro als je meteen betaalt). Er wordt gebruik gemaakt van digitale middelen die ervoor zorgen dat de politie iedereen kan beboeten. 96% van de foutparkeerders wordt beboet.

Lopen

Er wordt ingezet op meer ruimte (60% toename) voor voetgangers en fietsers, ten koste van motorvoertuigen en parkeerplaatsen. Scholen en gezondheidscentra zijn zo gepositioneerd dat men erheen kan lopen. Er is een kaart ontwikkeld met looproutes en afstanden (Metrominuto). Er is een programma ontwikkeld (Pasominuto) waarmee bij verschillende looproutes getoond wordt hoeveel stappen er worden gezet en hoeveel calorieën worden verbrand. Dit om de voordelen van het wandelen wat betreft de gezondheid te laten zien.

RESULTATEN^{5, 6}

- Tussen 1996 en 2014 is het autoverkeer in de stad met 30% gedaald en in het centrum met 70%.
- De populatie van Pontevedra is met 33% gegroeid, terwijl andere plaatsen in de regio krimpen.
- Minder snelheidsboetes. In 2013 en 2014 waren er geen snelheidsboetes.
- Minder verkeersdoden en minder ernstige gewonden door verkeersongevallen. Geen dodelijke ongevallen sinds 2011. Tussen 1999 en 2008 waren er 486 ernstige gewonden. Tussen 2008 en 2016 waren dit er 113.
- In een aantal straten waren er van 1996 tot 2006 30 verkeersdoden, van 2007 tot 2009 3 verkeersdoden en na 2009 0 verkeersdoden.
- Het aantal ongelukken waarbij de politie was betrokken was in 2000 1203, en in 2014 nog maar 484.
- CO2-uitstoot is in de stad met 66% en in het centrum met 88% gedaald.
- Luchtvervuiling is gedaald met 61%. In 2013 voldeed de stad aan de parameters van de World Health Organization.
- 81% van de schoolkinderen loopt naar school, waarvan de helft zonder begeleiding.
- 90% van de openbare ruimte is goed toegankelijk.
- Hoge biodiversiteit in de stad.

INVULLING VRIJGEKOMEN RUIMTE

De openbare ruimte is opnieuw ingedeeld, met extra aandacht voor de voetganger:

- Brede stoepen.
- Goede verlichting gericht op voetgangers, fietsers, speelplaatsen en zitplekken.
- Zitplekken gecreëerd.
- 400.000 bomen geplant in de stad en de omgeving van de stad.
- Bloemen geplant die het hele jaar door bloeien.
- Het maken van terrassen is aangemoedigd.
- Diverse manieren van gebruik maken van de straten, zoals sportevenementen en festivals.

BETROKKEN PARTIJEN

Er zijn workshops geweest, waarbij bewoners en ondernemers suggesties hebben kunnen doen voor projecten en designs. Hierbij is gebruik gemaakt van bestaande structuren als die aanwezig waren, zoals mensen die bepaalde groepen representeren of bewonerscommissies. Als die structuren niet aanwezig waren, werden er open vergaderingen georganiseerd. Bewoners en ondernemers hebben zich voor een deel ook verantwoordelijk gevoeld voor het inrichten van de openbare ruimte, om ervoor te zorgen dat de auto de vrijgekomen ruimte niet weer innam. Daarnaast hebben bewoners meegeholpen ervoor te zorgen dat iedereen zich aan de nieuwe regels hield, en hebben mensen die voor de nieuwe maatregelen waren dit uitgedragen naar een kleine groep die tegen de maatregelen was.

Wanneer bewoners merken welke voordelen de maatregelen ze opleveren, vinden ze het over het algemeen fijn dat het gebied rond hun eigen huis nu minder verkeer heeft. Wellicht zijn ze wel wat negatiever over maatregelen in de gebieden waar ze normaal gesproken met de auto heen zouden gaan.

In de media, zowel nationaal als internationaal, wordt zeer positief geschreven over de autoluwe maatregelen die Pontevedra heeft genomen.

Bronnen

1. <http://www.pontevedra.gal/>
2. <https://www.theguardian.com/cities/2018/sep/18/paradise-life-spanish-city-banned-cars-pontevedra>
3. <http://www.metamorphosis-project.eu/case-studies/how-city-got-rid-cars-pontevedra-spain>
4. <https://www.gciencia.com/ecocidade/today-evee-ryone-wants-street-car-free-zone/>
5. Council of Pontevedra: Frequently asked questions about Pontevedra.
6. Council of Pontevedra: Submission text for the Active Design Excellence Award.

A group of 22 young professionals, the trainee pool, are posing for a group photo in front of the Royal Palace of Amsterdam. The group is diverse in age and appearance, standing in several rows on a cobblestone plaza. The background features the grand facade of the palace, including its central dome and clock tower. A decorative graphic consisting of three vertical bars in blue, dark blue, and green is positioned above the title.

Algemeen

Wie zijn wij?

Deze reisgids is tot stand gekomen in opdracht van het Kernteam Autoluw van de gemeente Amsterdam. De opdracht is verleend aan traineepool 17 van de gemeente Amsterdam. De traineepool bestaat uit 22 jonge professionals die zijn geselecteerd voor een tweejarig programma. Tijdens het traineeprogramma leren de trainees de gemeente kennen door drie individuele werkopdrachten van acht maanden te volbrengen. Daarnaast werken de trainees een dag in de week samen aan stedelijke opdrachten. De traineepool heeft tussen september 2018 en maart 2019 gewerkt aan de opdracht voor het kernteam autoluw.

ONDERZOEKSVERANTWOORDING

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van kwantitatieve gegevens over de verschillende steden die zijn gevonden in literatuur of online bronnen. Daarnaast zijn kwalitatieve gegevens opgehaald tijdens interviews met belangrijke betrokken partijen zoals ambtenaren, politici en belangenvertegenwoordigers van de auto industrie, fietsers, mensen met een beperking en bewoners(organisaties).

Naar aanleiding van vooronderzoek heeft de traineepool gekozen om naar de volgende steden op werkbezoek te gaan: Oslo, Kopenhagen, Hamburg en München. De volgende criteria waren belangrijk in het maken van deze keuze: modal split, bestuurlijk stelsel, stedenbouwkundige context en bevolkingssamenstelling. Voor de modal split onderzochten we de verhoudingen tussen fiets – auto – ovgebruik van bewoners in de stad.

Met bestuurlijk stelsel onderzochten we hoe de stad verdeeld is in districten en hoe vergelijkbaar dat is met de stadsdelen van Amsterdam, hoe vaak er verkiezingen zijn, hoe links/rechts het college is etc. Bij de stedenbouwkundige context hebben we gelet op de infrastructuur van de stad, zijn er hoofdwegen door de stad heen, is er een ring om de stad heen, maar ook hebben we gekeken naar het aantal km² van de stad. Voor de bevolkingssamenstelling hebben we bijvoorbeeld gekeken naar het aantal inwoners van de stad en de bevolkingsdichtheid.

In een ideale situatie bezoeken wij vier steden die enigszins te vergelijken zijn met Amsterdam op de genoemde criteria. Want dan zijn de geleerde lessen betreft de genomen autoluwe maatregelen nog relevanter en nog meer inpasbaar voor ons.

We hebben meerdere Europese steden getoetst aan deze criteria en de genoemde steden scoorden het hoogst. Oslo heeft bijvoorbeeld op dit moment een uniek links college met enorme ambities. De stad heeft al een aantal ingrijpende maatregelen genomen en is dan ook al tegen veel protest gestuit. Ook Amsterdam heeft een links college nu, het is interessant om te ontdekken wat we kunnen leren van deze context.

Voor Kopenhagen geldt dat naast dat het een centrum-links college heeft, de modal split op Amsterdam lijkt. Ze noemen zichzelf zelfs fietshoofdstad van de wereld.

Gent is in eerste instantie geselecteerd omdat het qua verkeersknooppunten en infrastructuur vergelijkbaar is met Amsterdam, zij het op kleinere schaal. Er is voor aanvang van dit project al een grote delegatie Amsterdamse ambtenaren naar Gent afgereisd voor een werkbezoek.

Colofon

Copyright © 2019 Gemeente Amsterdam

In opdracht van: Esseline Schieven, directeur Verkeer & Openbare Ruimte, gemeente Amsterdam

Auteurs: Ellaha Abassi, Saïd Babai, Alexandra Bemelmans, Inez Bolder, Fadoua Boufarrah, Lieke Brouwer, Gerald Brugman, Daniëlle Carbière, Filiz Çatalgöl, Susan Curvers, Koos Gouweloos, Michelle Groen, Zaki el Hasnaoui, Vera van der Molen, Justo Muyselaar, Mark Nijland, Cybele Perez, Feroz Ramgoelam, Jan Sluyterman, Guus Smal, Ian van der Velde en Anne Lieke Vonk

Vormgeving: Renee Bakker, Communicatiebureau Gemeente Amsterdam