

**De MobiliteitsAanpak Amsterdam**  
**Hoe de stad bereikbaar en aantrekkelijk wordt door**  
**Ruimtelijke Ordening en Verkeer te verbinden**

Johannes Beuckens  
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Gemeente Amsterdam  
[J.Beuckens@ivv.amsterdam.nl](mailto:J.Beuckens@ivv.amsterdam.nl)

Fokko Kuik  
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Gemeente Amsterdam  
[f.Kuik@ivv.amsterdam.nl](mailto:f.Kuik@ivv.amsterdam.nl)

Wouter van der Veur  
Dienst Ruimtelijke Ordening, Gemeente Amsterdam  
[w.vanderveur@dro.amsterdam.nl](mailto:w.vanderveur@dro.amsterdam.nl)

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk**  
**24 en 25 november 2011, Antwerpen**

## Samenvatting

### *De MobiliteitsAanpak Amsterdam: hoe de stad bereikbaar en aantrekkelijk wordt door RO en Verkeer te verbinden*

De MobiliteitsAanpak Amsterdam (MAA) is een gezamenlijke proces van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer en de Dienst Ruimtelijke Ordening om te komen tot een nieuw gemeentelijk Mobiliteitsbeleidskader. Een belangrijke ambitie hierin is om meer samenhang aan te brengen in het mobiliteitsbeleid. In deze paper worden het proces en de inhoud van de MobiliteitsAanpak Amsterdam beschreven. De focus hierin ligt op de aspecten die in de MAA anders benaderd worden dan in de Amsterdamse of Nederlandse praktijk gebruikelijk is.

Waar IVV doorgaans vooral inzet op doorstroming van het verkeer en DRO sterk hecht aan brede voetpaden en aantrekkelijke openbare ruimte, werken in de MAA beide diensten samen om verkeers- en verblijfsruimte beter op elkaar af te stemmen. De MAA pleit er dan ook voor bij herinrichtingen de verdeling van de ruimte niet alleen te baseren op verkeersintensiteiten, maar ook om de verblijfsfunctie van een straat (winkels, voorzieningen, terrassen) expliciet mee te nemen. Daarbij voldoet de bestaande categorisering in Stroomwegen, Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangswegen niet en wordt in de MAA een verfijndere categorisering van wegen geïntroduceerd, gebaseerd op de combinatie van verkeers- en verblijfsfunctie.

Bij een herinrichting is het bovendien van belang om niet alleen te focussen op het straatniveau, maar juist het gehele stedelijk netwerk te betrekken. Deze aanpak vraagt in vaak om duidelijker keuzes ten aanzien van de functie van een straat in het netwerk. In de MAA wordt gestreefd naar het definiëren van kwaliteitsnetten voor fiets, auto en openbaar vervoer, die selectiever zijn dan de bestaande hoofdnetten. Op deze netten is het de intentie om meer doorstroming, betrouwbaarheid dan wel comfort te bieden dan nu het geval is.

Het proces rond de MAA laat zien dat discussies over politiek gevoelige onderwerpen in een complexe omgeving met veel verschillende partijen vragen om een inventieve aanpak. Standaardindelingen voldoen vaak niet, strakke normen en principes lijken heel aantrekkelijk, maar werken niet in de praktijk als er geen draagvlak is. En de wijze van implementatie is minstens zo belangrijk als het eindbeeld waarnaar gestreefd wordt.

## 1. De MobiliteitsAanpak Amsterdam

De afgelopen vijf jaar hebben zich netto bijna 40.000 mensen in Amsterdam gevestigd. Om ook de komende decennia te kunnen voldoen aan de vraag naar woonruimte heeft Amsterdam de ambitie om 70.000 woningen tot 2040 toe te voegen binnen de huidige contouren van de stad. In de regio is behoefte aan nog eens 100.000 woningen. Dat leidt tot meer inwoners die zich allemaal gaan verplaatsen. Tegelijkertijd groeit het aantal speciale bezoekers (anders dan forenzen) die dagelijks naar de stad toekomen. Amsterdam is met 10 miljoen bezoekers per jaar een enorme magneet. En met de toename van het aantal evenementen, musea en cultuurpodia in de stad is de verwachting dat het aantal bezoekers de komende jaren nog sterk blijft groeien. Aangenomen kan dan ook worden dat de druk op de openbare ruimte de komende jaren verder toeneemt. Om te bepalen hoe met deze ontwikkelingen om te gaan, werkt Amsterdam aan de totstandkoming van een overkoepelend kader voor het gemeentelijke mobiliteitsbeleid; de MobiliteitsAanpak Amsterdam.

De MobiliteitsAanpak Amsterdam (verder MAA genoemd) vormt de uitwerking van de Structuurvisie op het gebied van verkeer en vervoer. Waar de Amsterdamse structuurvisie een visie op de stad is voor de lange termijn (2040) en verschillende beleidsvelden binnen het ruimtelijk domein met elkaar in verband brengt, richt de MAA zich op de middellange termijn en op samenhang binnen het Amsterdamse mobiliteitsbeleid. Samenhang die hard nodig is en er naar de mening van veel belangenhebbende partijen nu onvoldoende is. Zo zijn er deelplannen voor fiets, voor het openbaar vervoer en zelfs voor touringcars en bromfietsen, maar wat op welke plek prioriteit krijgt is niet altijd duidelijk. Partijen buiten de gemeente geven dan ook aan dat het gemeentelijk beleid soms inconsequent overkomt en zeggen behoefte te hebben aan een richtinggevend verhaal, waarmee ze ook naar hun eigen achterban kunnen uitleggen waarom bepaalde (impopulaire) maatregelen nodig zijn.

### *1.1 Procesaanpak aan de hand van drie inhoudelijke thema's*

Omdat de MobiliteitsAanpak de uitwerking vormt van de structuurvisie en veel onderwerpen op het raakvlak van Ruimtelijke Ordening en Verkeer zitten werken de Dienst voor Infrastructuur Verkeer en Vervoer en de Dienst Ruimtelijke Ordening samen aan de MobiliteitsAanpak. Waar IVV doorgaans vooral inzet op de doorstroming van het verkeer en DRO meer het accent legt op mooi ingerichte openbare ruimte en brede voetpaden, werken beide diensten in de MAA nu samen om verkeers- en verblijfsruimte beter op elkaar af te stemmen. Daarnaast wordt intensief samengewerkt met de stadsdelen, omdat mobiliteit bij uitstek een onderwerp is waar stad en stadsdelen elkaar nodig hebben. Veel bevoegdheden ten aanzien van het verkeer liggen bovendien bij de stadsdelen.

De inhoud van de MAA komt tot stand in een dialoog van de projectgroep met de stuurgroep, die bestaat uit de verkeerswethouder van de centrale stad en de zeven portefeuillehouders verkeer van de stadsdelen.

De onderwerpen in de MAA zijn uiteraard veel omvattend. Het was dan ook niet eenvoudig om een goede structuur voor de te voeren discussie te vinden. Uiteindelijk is

er voor gekozen de discussie met de stadsdelen te voeren aan de hand van drie thema's, te weten:

- § Aantrekkelijke Stad: over de inrichting van straten (de verdeling van ruimte voor verkeer en ruimte voor verblijf, het autoluwer maken van deelgebieden)
- § Bereikbare Stad: over de kwaliteit van de verschillende netwerken (prioritering ten aanzien van verkeersgebruikers en kwaliteitsnormen voor het netwerk)
- § Schone en Veilige Stad: over zaken als luchtkwaliteit, veiligheid, en het beperken van overlast door het verkeer.

De drie thema's kunnen niet los van elkaar worden gezien en beïnvloeden elkaar uiteraard. In het proces is dat opgelost door de resultaten uit de eerdere themasessies steeds mee te nemen bij de volgende sessies. Dit betekent dat uitkomsten uit de discussie over de Bereikbare Stad kunnen leiden tot bijstelling van de voorstellen uit het eerder behandelde thema Aantrekkelijke Stad. De resultaten van de besprekingen van de drie thema's moet eind 2011 leiden tot de Hoofdpijnennotitie.

### *1.2 Ruimte voor excellentie*

Voormalig Premier Balkenende had het al over 'de zesjes cultuur' in Nederland, waarbij de middelmaat regeert. In het CVS van 2011 wordt juist op zoek gegaan naar de voorbeelden die uitblinken en met name de factoren die hieraan ten grondslag liggen zijn dan interessant. In deze paper wordt ingegaan op dilemma's die in het proces van de MAA aan de orde zijn en de wijze waarop met deze dilemma's wordt omgegaan. Hierbij ligt de focus op de onderwerpen die in de MAA net anders benaderd worden dan in de Amsterdamse of Nederlandse praktijk gewoon is. Of dit een excellente aanpak is moet nog blijken. Het is op zijn minst een poging om tot een goed en gedragen eindproduct te komen over een onderwerp waar met veel verschillende partijen, met veel verschillende politieke kleuren consensus verkregen moet worden. Het thema Aantrekkelijke Stad staat centraal in deze paper, omdat over deze onderwerpen de stad zelf het meest te zeggen heeft en de meeste discussie hierover plaatsvindt.

### *1.3 Opbouw paper*

In deze paper worden drie onderwerpen beschreven, waarbij in de MAA voor een andere aanpak of inzet is gekozen. In paragraaf 2 wordt ingegaan op de Amsterdamse stadsstraten, waar verkeer en verblijven moeilijk te combineren zijn. De derde paragraaf beschrijft de manier waarop geschakeld wordt tussen de belangen op straatniveau en op netwerk niveau. Het dilemma hoe algemeen geldende principes zich verhouden tot maatwerk komt in paragraaf 4 aan de orde. Paragraaf 5 besluit met voorlopige conclusies en onderwerpen voor discussie.

## **2. De afweging tussen ruimte voor 'verkeer' en 'verblijf' in Amsterdamse straten**

Veel straten in Amsterdam hebben zowel een belangrijke functie voor winkels, voorzieningen en terrassen, als een belangrijke functie voor verkeer. Deze straten hebben zowel een verkeers- als een verblijfsfunctie. Omdat zich juist in dit type straten veel knelpunten voordoen op het gebied van verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid,

ruimte voor verblijf, parkeer- en stallingsruimte en omdat dit type straten van groot belang zijn voor de stedelijke economie vormen deze een speerpunt in de MAA. Dergelijke straten worden in Amsterdam 'stadsstraten' genoemd.

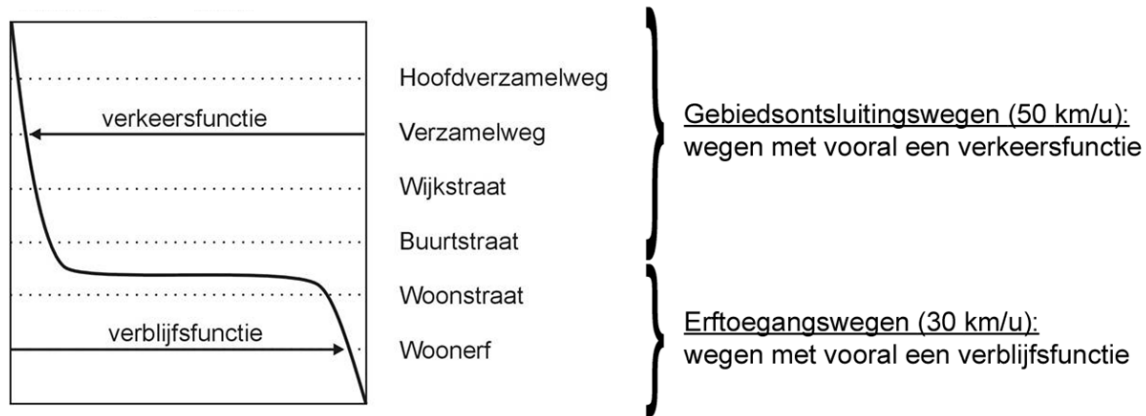
Figuur 1 geeft een goede indruk van deze stadsstraten. Stadsstraten worden gekenmerkt door een hoog voorzieningenniveau en veel verkeer. Er is een grote diversiteit aan winkels en horeca. Detailhandel en andere functies zijn vaak kleinschalig van aard en van filialisering is beperkt sprake. Verkeer in deze straten bestaat uit zowel fietsers, auto's als trams, samen goed voor een intensiteit van vaak meer dan 2400 personen per spitsuur. Het gaat zowel om verkeer met een bestemming in deze straten als om doorgaand verkeer.



*Figuur 1: De Van Woustraat en de Kinkerstraat zijn voorbeelden van Amsterdamse stadsstraten*

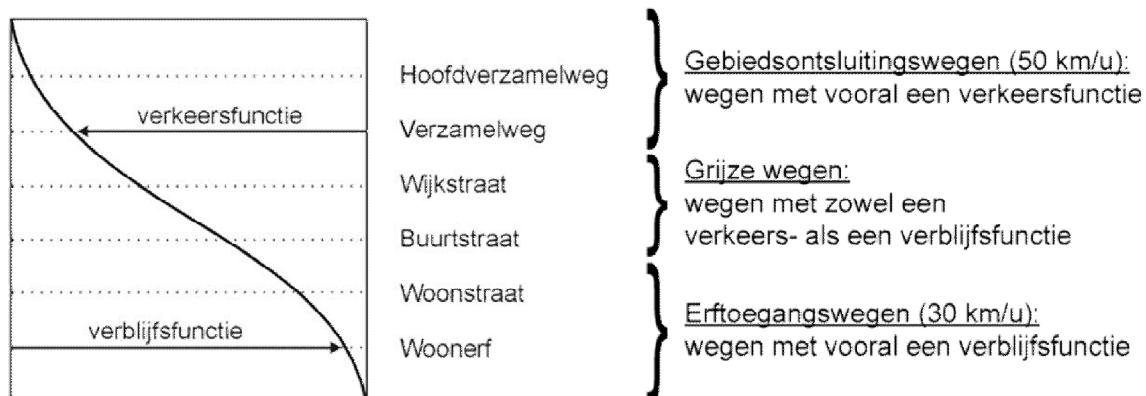
Van oudsher zijn deze straten de toegangswegen naar de stad. Waar bij de aanleg van deze straten over het algemeen met de opkomst van de tram rond 1900 rekening is gehouden, lagen deze straten er al toen de auto na de Tweede Wereldoorlog snel opkwam. In de oude stad, het gebied binnen de Ring A10 ten zuiden van het IJ, is de fysieke ruimte tussen de gevels dan ook beperkt. Om alle functies en modaliteiten fysiek te kunnen scheiden is in theorie zo'n 36 meter nodig, terwijl in de Amsterdamse praktijk vaak slechts 24 meter beschikbaar is. De in figuur 1 afgebeelde Van Woustraat is slechts 18 meter breed, de Kinkerstraat 20 meter.

In de huidige situatie zijn de regels en normen voor het inrichten van een straat gebaseerd op een onderscheid in Stroomwegen, Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangswegen (figuur 2). De SWOV (2010) beschrijft dat stroomwegen bedoeld zijn om het verkeer zoveel mogelijk te laten 'stromen' en daarom ingericht moeten worden om het verkeer met hoge snelheden te laten rijden. Stedelijk gebied zoals Amsterdam heeft vooral Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangswegen. Erftoegangswegen zijn bedoeld om het verkeer toegang tot een bestemming te verschaffen. Verblijven staat hier centraal en (snel)verkeer is er te gast. Gebiedsontsluitingswegen verbinden stroom- en erftoegangswegen met elkaar en hebben een stroomfunctie op wegvakken en een uitwisselfunctie op kruisingen. Deze categorisering gaat uit van een scheiding van verkeer en verblijf. Een weg heeft ofwel een verblijfsfunctie of een verkeersfunctie.



Figuur 2: De verkeerskundige theorie maakt onderscheid in wegen met voornamelijk een verblijfs- en wegen met een verkeersfunctie

In de praktijk is er in veel straten geen sprake van een scheiding tussen verkeer en verblijf (figuur 3). De hierboven beschreven stadsstraten behoren in de huidige theorie tot de gebiedsontsluitingswegen met vooral een verkeersfunctie. In werkelijkheid hebben ze ook een belangrijke verblijfsfunctie voor winkelend publiek. De stadsstraten worden dan ook wel tot de 'grijze wegen' gerekend. Omdat de verkeers- en verblijfsfunctie van deze straten niet zomaar van elkaar gescheiden kunnen worden is voor de MAA een verfijning van de categorisering opgesteld.



Figuur 3: In de praktijk hebben veel wegen een dubbele functie: de 'grijze wegen'

## 2.1 Verfijning van de bestaande categorisering

Op basis van het feitelijk gebruik van Amsterdamse straten, zijn vijf typen straten gedefinieerd en objectief van elkaar onderscheiden. De verkeersfunctie van straten is in kaart gebracht door gebruik te maken van cijfers over verkeersintensiteiten uit het Amsterdams verkeersmodel (basisjaar 2008). De verblijfsfunctie is in kaart gebracht op basis van gegevens over typen en oppervlakten (m<sup>2</sup>) van publieksaantrekkende functies in straten (winkels, horeca, maatschappelijke voorzieningen, etc). Door het combineren van deze gegevens over verkeer en verblijf is een nieuwe kaart ontwikkeld waarin onderscheid wordt gemaakt in vijf typen straten: bestemmingsstraten, bezoekersstraten,

stadsstraten, stroomstraten en verkeersaders. De belangrijkste opgaven per straat verschillen en worden hieronder beschreven.



*Figuur 4: Bestemmingsstraten kenmerken zich door een lage auto-intensiteit en weinig functies*



*Figuur 5: De bezoekersstraat heeft een lage auto-intensiteit en veel functies*

Bestemmingsstraten kenmerken zich door weinig autoverkeer en weinig functies. Het gaat vaak om woonstraten met alleen bestemmingsverkeer. Op bestemmingsstraten gaat het vooral om het vinden van een goede verdeling van de ruimte voor auto- en fietsparkeren en voor verblijven, spelen en groen (zie figuur 4). Ook de bezoekersstraat in figuur 5 heeft weinig autoverkeer, maar juist veel functies. Het zijn de typische, vaak autoluwe, winkelstraten. Deze straten hebben vaak veel fietsverkeer en soms ook een tram. Het draait hier om een goede verdeling van de ruimte voor de voetganger, laden en lossen, fietsparkeren, terrassen en uitstallingen.



*Figuur 6: Stadsstraten hebben zowel veel verkeer als veel functies*



*Figuur 7: Stroomstraten kenmerken zich door veel verkeer en weinig functies*

Afbeelding 6 en 7 zijn voorbeelden van respectievelijk de stadsstraat en de stroomstraat. De stadsstraat kenmerkt zich door zowel veel autoverkeer (meer dan 6.000 mvt/etmaal) als veel functies. Het gaat zowel om bestemmingsverkeer als om doorgaand verkeer en tegelijkertijd zijn het belangrijke winkelstraten. Het gebruik is multifunctioneel. De opgave in dergelijke straten zit in het maken van een afweging tussen de verschillende verkeerssoorten en het verblijven. Stroomstraten zijn monofunctioneel en gericht op

verkeer. Ze hebben een intensiteit die groter is dan 6.000 mvt/etmaal en een lage functiedichtheid. De opgave in stroomstraten is om verkeer te laten doorstromen en tegelijkertijd luchtkwaliteit te verbeteren en geluidhinder te beperken. De grens voor veel of weinig verkeer is uiteraard arbitrair. In Amsterdam wordt 6.000 motorvoertuigen per etmaal algemeen gehanteerd als de grens tussen een erftoegangsweg en een gebiedsontsluitingsweg.

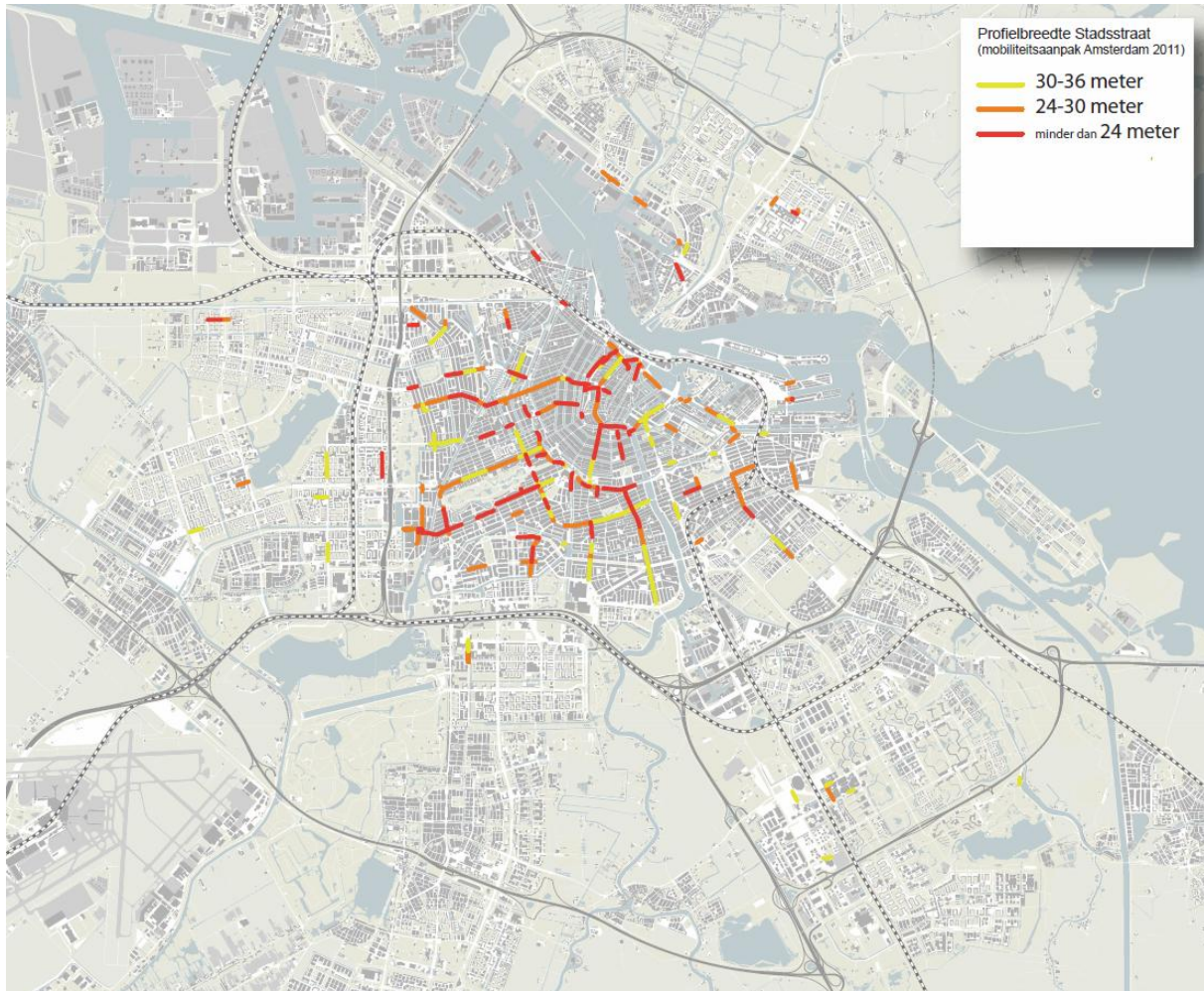
De vijfde en laatste categorie wordt gevormd door de verkeersaders, die net als de stroomstraten veel verkeer verwerken. Er zijn geen functies langs verkeersaders en de betreffende infrastructuur is exclusief bedoeld voor één vervoerwijze, zoals een snelweg, metrotracé of de Nesciobrug voor fietsers (zie figuur 8).



*Figuur 8: Verkeersaders hebben veel verkeer en geen functies. De infra is bedoeld voor één vervoerwijze.*

Door dit onderscheid naar typen straten te maken werd de discussie over waar welke keuzes gemaakt moeten worden eenvoudiger. Ten eerste kon worden geconcludeerd dat niet voor elk type straat een stedelijke afweging nodig is. Over de bestemmingsstraat en de bezoekersstraat kunnen stadsdelen zelf beslissingen nemen. Ten tweede werd duidelijk waar zich de meest urgente problemen afspelen waarover in de MobiliteitsAanpak afspraken moeten worden gemaakt. Het gaat dan in eerste instantie om de stadsstraten met een geringe breedte (zie figuur 9).

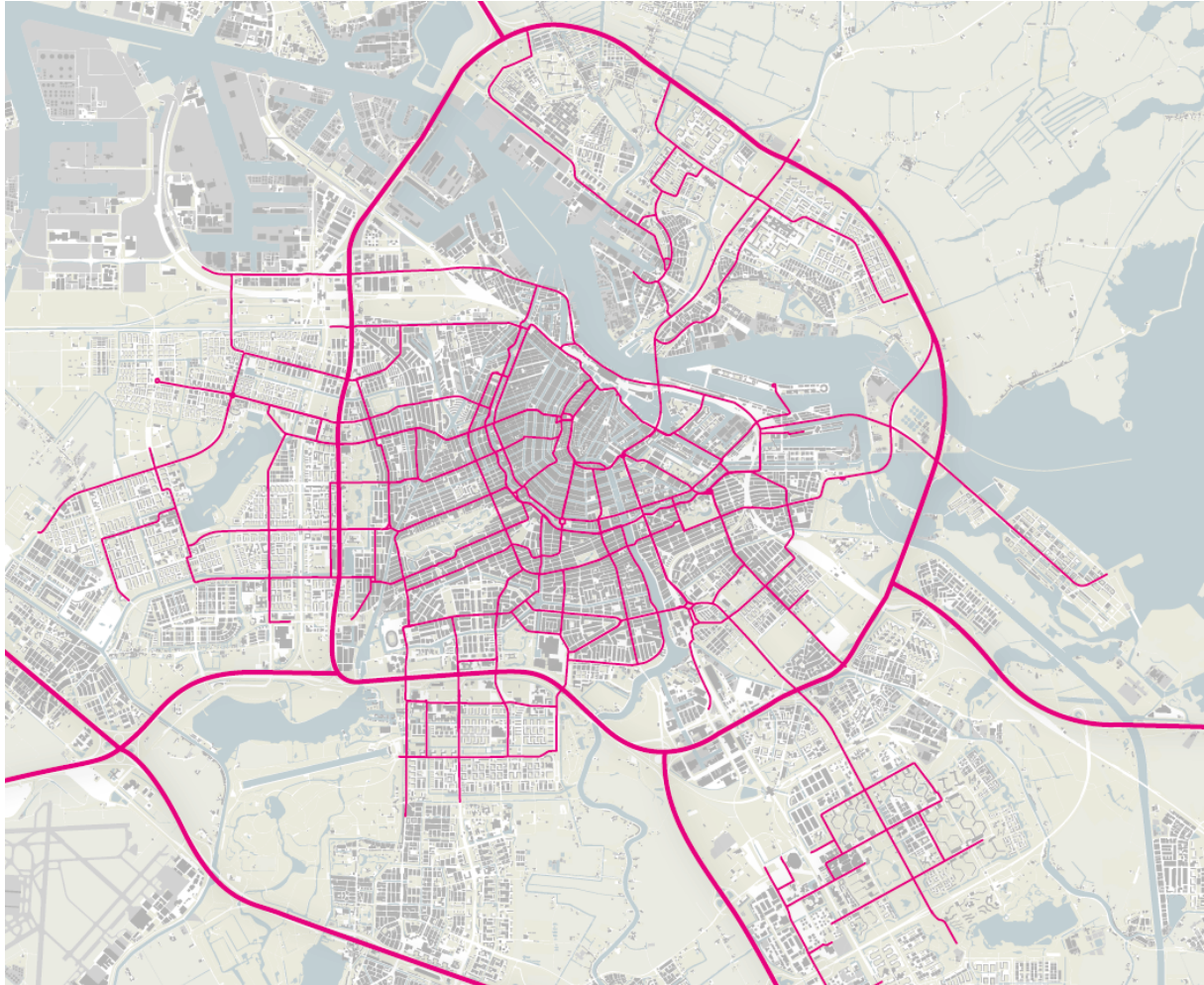




*Figuur 9: Stadsstraten met een te smal profiel om aan alle verkeers- en verblijfwensen te voldoen*

### 3. Schakelen tussen netwerk en straat

In de voorgaande paragraaf zijn vijf typen straten beschreven die variëren in de mate waarin de nadruk op verkeer dan wel op verblijven ligt. De MAA concentreert zich op de wegen die een stadsdeel overstijgend belang hebben. Zoals aangegeven, een stadsdeel kan prima zelfstandig besluiten over de inrichting van een bestemmings- of bezoekersstraat. Stadsstraten, stroomstraten en verkeersaders vormen samen een netwerk, waarover verkeer van het ene naar het andere stadsdeel rijdt of van buiten naar binnen de stad. Ook de bestemmingsstraten waar een tram doorheen rijdt, maken deel uit van het stedelijk netwerk, waardoor ook zij vallen onder de MAA. In figuur 10 is het netwerk afgebeeld waar de MobiliteitsAanpak Amsterdam betrekking op heeft.



*Figuur 10: De MobiliteitsAanpak focust zich op de stadsstraten, stroomstraten, verkeersaders en bestemmingsstraten met tram, omdat deze straten een stadsdeeloverstijgend netwerk vormen.*

Voor de verschillende straten van stadsdeeloverstijgend belang zijn principes opgesteld over welke functies prioriteit hebben boven andere functies. Voor stadsstraten gaat het bijvoorbeeld om de volgende principes:

- § Voetgangers op een breed (obstakelvrij) voetpad
- § Minder stapelen van verkeersfuncties in smalle straten. Afhankelijk van de mogelijkheden van parallelle routes en het type openbaar vervoer worden auto en OV gemengd of worden auto en de fiets gemengd.
- § Prioriteit voor 'economische parkeerfuncties' (kort parkeren, laden en lossen) boven vergunningparkeren (lang parkeren)

Meer dan tot nu toe gebeurt wordt in de MAA voorgesteld om bij een herinrichting de verblijfs- en netwerkfunctie van een straat mee te nemen. Bij een herinrichting is het niet noodzakelijk alles in de betreffende straat zelf op te lossen, maar gaat het er ook om wat in de buurt gelegen straten en parallelle verbindingen kunnen absorberen binnen de beschikbare restcapaciteit en luchtkwaliteitsnormen.

Daarnaast kan ook meer dan nu het geval is onderscheid gemaakt worden binnen het openbaar vervoer. Verbindend openbaar vervoer is meer gediend bij betrouwbaarheid en snelheid dan ontsluitend openbaar vervoer. Vooral nog is in Amsterdam een tram een

tram en wordt in de inrichting nauwelijks onderscheid tussen verbindend en ontsluitend openbaar vervoer gemaakt. De verbindende lijnen zouden een hogere prioriteit moeten krijgen en hebben idealiter de beschikking over een vrije trambaan. Doordat snelheid en betrouwbaarheid bij ontsluitend openbaar vervoer van minder groot belang zijn, zijn verstoringen hier eerder acceptabel. Ontsluitend openbaar vervoer zou dan ook mee kunnen rijden met de auto, waardoor er meer ruimte ontstaat voor de fiets, de voetganger en het verblijf.

Door scherpere keuzes te maken ten aanzien van de functie van een straat in het netwerk is het de bedoeling kwaliteitsnetten te definiëren en deze vervolgens stapsgewijs te ontwikkelen. Deze kwaliteitsnetten voor fiets, auto en OV zijn selectiever en moeten meer snelheid en betrouwbaarheid bieden dan nu het geval is.

#### **4. Principes en Maatwerk**

Met principes worden algemeen geldende oplossingen bedoeld, die op meerdere plekken toepasbaar zijn. In de vorige paragraaf zijn voor de stadsstraten een aantal principes benoemd. Omdat stadsstraten met verkeer en verblijven een dubbelfunctie hebben en stadsstraten over het algemeen smal zijn, zijn de keuzes in deze straten vaak het lastigst. De lokale omstandigheden zijn echter van sterke invloed op de mogelijkheden bij de inrichting van een straat.

In de stuurgroepbijeenkomsten kwam de spanning tussen principes enerzijds en maatwerk anderzijds ook naar voren. De meer liberale bestuurders pleitten vooral voor meer maatwerk en knelpuntgerichte oplossingen. Elke straat is immers anders – wel of geen bomen, de beschikbare breedte, politieke prioriteiten vanuit het stadsdeel - en vraagt om een eigen unieke oplossing. De meer progressieve bestuurders benadrukten de noodzaak om vanuit een visie en met stevige principes te werken. Teveel ruimte voor maatwerk ondergraaft in hun ogen de ambitie voor de stad als geheel.

Uiteraard zijn de lokale omstandigheden een belangrijke factor bij de inrichting van straten. Hier staat echter tegenover dat er zonder principes geen afweging plaatsvindt vanuit een hoger belang. Juist het ontbreken van duidelijke kaders is één van de kritiekpunten op het huidige Amsterdamse verkeersbeleid. In de MAA werken we dan ook verder aan inrichtingsprincipes met voldoende ruimte voor maatwerk. Om in de praktijk te testen wat deze aanpak kan opleveren en op welke manier zo'n proces goed vormgegeven kan worden, worden komend najaar twee voorbeelduitwerkingen gemaakt.

##### **4.1 Voorbeelduitwerkingen**

In de voorbeelduitwerkingen gaat het erom het proces van herinrichting van een straat, zoals dat in de MAA wordt voorgesteld, te doorlopen en de mogelijke resultaten daarvan te laten zien. De MAA vormt dan ook geen inhoudelijke blauwdruk, maar moet veel meer als een procesontwerp gezien worden.

Het voorbeeldproces wordt doorlopen voor twee straten die de komende jaren aan herinrichting toe zijn en waar nog niet gestart is met de Nota van Uitgangspunten. Het

stadsdeel waarin de betreffende straat ligt, trekt deze voorbeelduitwerking. De herinrichting is op deze straten vaak een bevoegdheid van het stadsdeel en wil het proces werken, moeten ook adviseurs en projectleiders die niet direct bij de MAA betrokken zijn, ermee uit de voeten kunnen. Het stadsdeel levert dan ook de procesmanager en is actief betrokken in diverse rollen zoals adviseur economie en verkeer, wijk- en straatmanager. Tevens zijn het naastgelegen stadsdeel en de Diensten IVV en RO betrokken vanuit hun verantwoordelijkheden voor het stedelijk verkeersnetwerk en de openbare ruimte.

Zoals in de derde paragraaf is beschreven gaat dit procesontwerp, meer dan in het verleden het geval is, ook uit van de plaats van de straat in het netwerk. De eerste fase van de voorbeelduitwerking betreft dan ook een analyse naar het feitelijk gebruik van de straat wat betreft verkeer- en verblijfsfuncties en de functie van omliggende straten. De eerste fase moet resulteren in een gedeelde prioritering van de functies in de straat en een aantal schetsontwerpen. In een tweede sessie met dezelfde mensen worden deze schetsen beoordeeld. Het resultaat van deze verkenning is zodoende één of meerdere schetsen van de mogelijke inrichting, die input vormen voor de op een later moment op te stellen Nota van Uitgangspunten.

#### *4.2 Implementatie*

De MAA is niet bedoeld als blauwdruk en eerder is al beschreven dat een aantal bestuurders vooral problemen wil oplossen en niet onnodig veel extra opbrekingen in de stad willen. Het procesontwerp uit de MAA wordt dan ook gebruikt voor straten die aan herinrichting toe zijn, oftewel op die plekken waar zich de komende jaren kansen voordoen.

Tevens kan gebruik gemaakt worden van goede voorbeelden om betrokkenen enthousiast te krijgen over de aanpak. Om de mogelijkheden te onderzoeken, kan tevens gebruik gemaakt worden van een tijdelijke inrichting of een inrichting die op meerdere momenten in de week verschillend gebruikt kan worden. Denk aan een breed voetpad, wat ook als parkeerstrook of laad en losplek gebruikt kan worden of aan een afsluiting van een bepaalde straat op een zaterdag om voetgangers prioriteit te geven.

### **5. Voorlopige conclusies en onderwerpen voor discussie**

Het proces rond de MobiliteitsAanpak Amsterdam laat zien dat discussies over politiek gevoelige onderwerpen in een complexe omgeving met veel verschillende partijen vragen om een inventieve aanpak. Standaardindelingen voldoen vaak niet, strakke normen en principes lijken heel aantrekkelijk maar werken niet in de praktijk als er geen draagvlak is. En de wijze van implementatie is minstens zo belangrijk als het eindbeeld waarnaar gestreefd wordt. Waar het proces van de MAA van start ging met een verwachting over een op te leveren strak beleidskader (doelen, normen, stappen en verantwoordelijkheden) is het veel meer een dialoog geworden waarin partijen met een verschillende politieke kleur elkaar moeten overtuigen van een gemeenschappelijk belang, hoe met dilemma's in de ruimteverdeling moet worden omgegaan en wat een implementatiestrategie is die ook in de stad op voldoende draagvlak kan rekenen.

In deze paper zijn een aantal elementen beschreven die tot nu toe hebben geholpen om tot een gezamenlijk eindproduct te komen:

1. Een analytische benadering over waar zich welk type opgaven voordoet en waar een gemeenschappelijk belang ligt om daar in samenhang oplossingen voor te bedenken. Om het belang van goede verblijfsruimte in verschillende typen straten goed mee te wegen is een verfijning van de bestaande categorisering naar 5 typen nuttig gebleken.
2. Een verbreding van de discussie over herinrichting van individuele straten naar het netwerkniveau voor alle modaliteiten. Bij de afweging omtrent inrichting van straten naar verblijfsfuncties en verkeersfuncties is de plaats in het netwerk een belangrijke afweging die op een hoger schaalniveau gemaakt moet worden.
3. Het formuleren van principes met voldoende ruimte voor maatwerk. Ontwerpprincipes kunnen een goed uitgangspunt vormen bij afwegingen over herinrichting, maar uiteindelijk gaat het in het afwegingsproces om maatwerk.
4. Een goed functionerend verkeersnetwerk in een oude stad als Amsterdam vraagt om meer en een explicietere hiërarchie binnen de netwerken. Halfslachtige keuzes moeten worden vermeden.
5. Een procesontwerp als basis voor een toekomstige aanpak van het keuzeprocess ten aanzien van de ruimtelijke verdeling tussen verkeer en verblijf in de stad. Mobiliteitsvraagstukken in een stad als Amsterdam zijn meer gebaat bij proceskaders dan met kaders in de vorm van kwaliteitsnormen.

Of hiermee een excellent voorbeeld is gecreëerd voor dit type processen kan pas over enige tijd worden vastgesteld. Wel kunnen er een aantal stellingen worden geformuleerd die aanleiding geven tot een verdere discussie:

- § De bestaande categorisering van wegen in Stroomwegen, Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangswegen is nuttig voor verkeerskundige inrichtings- en ontwerpogaven, maar voldoet niet voor de 'grijze-straten' waar naast de verkeersfunctie ook de verblijfsfunctie expliciet onderwerp vormt van de discussie.
- § Bij discussies over inrichtingsprincipes en de plaats van een straat in het netwerk levert het meer energie steken in begin van het proces uiteindelijk een sneller en beter resultaat.
- § Door de bestuurders met sterk gevarieerde politieke kleur intensief te betrekken bij de totstandkoming van een beleidskader is de kans op draagvlak veel groter, maar is er ook groot risico dat er nietszeggende compromissen gesloten worden wat het beleid niet helderder maakt.

## Literatuurlijst

Gemeente Amsterdam (2010), *Mobiliteit in en rond Amsterdam; Een blik op de toekomst vanuit een historisch perspectief*. Dienst infrastructuur Verkeer en Vervoer. Amsterdam.

Gemeente Amsterdam (2011), *Structuurvisie Amsterdam 2040; Economisch sterk en duurzaam*. Vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 17 februari 2011. Amsterdam.

Goudappel Coffeng (2011), *Bereikbaarheid en economisch functioneren stadsstraten; Concept eindrapport*. In opdracht van: Kamer van Koophandel Amsterdam.

SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) (2010), *Achtergronden bij de vijf Duurzaam Veilig-principes*. SWOV-Factsheet. Leidschendam.