

Publicatiedatum  
Te behandelen

20 november 2011

## **Bij het slotdebat over Ruimte Durven Delen op 20 november 2011 in Arcam**

---

### **Onderwerp**

*Ruimte en Geld en Tijd eerlijk verdelen tussen modaliteiten*

---

### **Aan de gemeenteraad**

Ondergetekende heeft de eer voor te stellen:

Aan de aanwezigen bij het slotdebat over Ruimte Durven Delen,

Gelet op de notitie en expositie ***Ruimte Durven Delen – Moderne Mobiliteit in een Monumentale Metropool*** van GroenLinks Amsterdam,

Gehoord de lezingen en de discussie tijdens het symposium en het slotdebat in Arcam van 11 en 20 november 2011,

### **Constateerende dat:**

- De Wethouder Verkeer bekend staat om zijn adagium van het grootste effect per euro
- De fiets de efficiëntste modaliteit is in Amsterdam, zowel in ruimtebeslag als in benodigde investeringen, en dus het minste beslag legt op de schaarse middelen van de stad (waaronder ook: schone lucht, volksgezondheid, etc.)
- Met de fiets voor vrijwel iedereen heel Amsterdam goed te bereiken is
- 30% van de Amsterdammers binnen de ring de beschikking heeft over een auto, tegen 120% van de Amsterdammers een fiets
- Meer dan de helft van de verplaatsingen binnen de ring per fiets wordt gedaan, en in de gehele stad bijna 40% van de verplaatsingen (dat is méér dan per auto, en bijna 2\* zoveel als met OV)
- De fiets er (mede door zijn efficiëntie) in absolute ruimtetoedeling in de stad vaak karig vanaf komt (op stadsstraten 10-20% van het totaal)
- Iedereen profiteert van elke verplaatsing waarbij de fiets wordt gekozen i.p.v. een ander vervoermiddel (minder ruimte, minder herrie, minder verkeersgevaar, minder exploitatiesubsidie, minder milieubelasting, ...)
- De fiets tegen de grenzen van de groei aanloopt

---

**Overwegende dat:**

- Als ergens in 24 uur 10 keer zoveel fietsers als auto's rijden, het eigenlijk redelijk zou zijn om ook 10 keer zoveel ruimte voor de (rijdende en geparkeerde) fiets beschikbaar te stellen.
- Grotere projecten die alleen voor de fiets zijn, vaak (dreigen te) stranden op gebrek aan budget. (Ondergrondse stallingen, ongelijkvloerse kruisingen, doorgaande routes langs waterwegen, ...)
- Het budget voor dit soort investeringen toch slechts een schijntje is van de investeringen in OV (zowel infra als exploitatie) en auto
- De wachttijd bij kruisingen met VRI's voor fietsers een belangrijk deel uitmaakt van de reis door de stad
- Deze wachttijd voor iedereen sterk negatief beïnvloed wordt door de absolute prioriteit voor het OV en door het belang dat aan doorstroming van het autoverkeer gehecht wordt

---

**Verzoekt de gemeenteraad van Amsterdam:**

- **Bij de herinrichting van straten een minimumpercentage van 25% van de ruimte voor de (rijdende en stilstaande) fiets te reserveren.**
- **Een vast percentage van 25% van de investeringen in infrastructuur en openbare ruimte projecten te reserveren voor specifieke fietsuitgaven**
- **Verkeerslichten tot een minimum te beperken en de absolute prioriteit voor OV binnen de ring te heroverwegen, oftewel de wachttijd eerlijk te verdelen over de modaliteiten**

---

**De aanwezige(n) bij het slotdebat Ruimte Durven Delen:**

*Govert de With  
namens  
Fietsersbond Amsterdam*