Verslag buurtinformatieavond Verkeersmaatregelen Centrum-west

Locatie: Boom Chicago, Rozengracht 117, Amsterdam

Datum: 29 maart 2023

Verslag : 5.1,2,e (Notu-flex Secretariaatsdiensten)

1. Opening

De voorzitter opent de bijeenkomst om 19.30 uur en heet alle aanwezigen welkom. 5.1,2,e 5.1,2,e is gevraagd om als onafhankelijk voorzitter de avond te leiden.

Het project zoekt al jarenlang een manier om de stad bereikbaar te houden. De bewoners vragen zelf ook om maatregelen. Tijdens de bijeenkomst worden twee voorstellen gepresenteerd die impact hebben op de buurt.

- Eenrichtingsverkeer op het noordelijke gedeelte van de Marnixstraat.
- Palenplan, waarbij negen palen in de buurt geplaatst worden, waardoor autoverkeer minder makkelijk de buurt in kan. Dit heeft wel impact op de woon- en werkomgeving in de buurt.

De plannen zullen gepresenteerd worden en bewoners zijn in de gelegenheid om opmerkingen te maken. Zeker omdat de plannen nog niet vaststaan.
5.1,2,e is als voorzitter van het DB stadsdeel Centrum aanwezig om de mening van de aanwezigen te horen. Hij heeft begrepen dat sommigen kritisch zijn ten opzichte van het palenplan en anderen zijn er juist blij mee, omdat op die manier het sluipverkeer wordt tegengegaan. Al deze input wil het DB meenemen om tot een definitieve afweging te kunnen komen. De stadsdeelcommissie zal zich ook buigen over de plannen en advies uitbrengen. Indien nodig zullen de plannen worden bijgestuurd. 5.1,2,e benadrukt dat alle scenario's nog mogelijk zijn. Alle voor- en nadelen worden in dit proces in beeld gebracht, juist ten behoeve van een zorgvuldige afweging met betrekking tot de definitieve plannen. 5.1,2,e gaat luisteren en verzorgt een terugkoppeling aan de collega's van het DB.

2. Presentatie verkeersmaatregelen Centrum West

5.1,2,e neemt de aanwezigen kort mee in de voorgeschiedenis van het project en licht het palenplan toe. Zowel dit project als het project Marnixstraat Noord hebben effect op de doorstroming van de buurt. Doel van de avond is de aanwezigen te informeren en op te halen wat er in de buurt speelt.

Geschiedenis
Door buurtgesprekken zijn met belanghebbenden gesprekken gevoerd, zowel met bewonerscommissies als individuele bewoners. In die gesprekken komt de leefbaarheid aan de orde. Ook het verkeer is een belangrijk item en signalen over klemrijden, vele toeristen en zwaar verkeer komen bij het stadsdeel binnen. Dit zorgt voor een verkeersonveilige situatie. Overlast door geluid, trillingen en fijnstof, vooral op de westelijke grachtengordel en de Haarlemmerbuurt, hebben mede te maken met de ingrepen in het entreegebied en de Nieuwezijds Voorburgwal. Daarnaast uiten bewoners hun zorgen over de kwetsbare panden, funderingen en bruggen en kades in de wijk. Een aantal bruggen en kades moet vernieuwd worden om verkeer mogelijk te maken.

Terugkoppeling voorgaande bijeenkomst
Reacties van bewoners: er is helemaal geen overlast, bewoners willen per direct intelligente toegang, eindelijk neemt de gemeente onze zorgen serieus.
Het stadsdeel wil de verschillende belangen in kaart brengen, om vervolgens het beste scenario voor de buurt te kiezen.

Maatregelen Marnixstraat Noord
5.1,2,e geeft een toelichting. De Marnixstraat is onderdeel van de binnenring, welke prioriteit geeft aan de fiets en het OV. In 2016 is men begonnen met de pilot Sarphatistraat en alle

groene delen in de binnenring zijn fietsstraat geworden. Het deel ten zuiden van de Marnixstraat is gewijzigd naar een weg met fietsstroken, aan twee kanten parkeren en een tram. Dat is het smalste deel van de binnenring. Het noordelijk deel bij het Marnixplein heeft fietspaden aan twee kanten en de bus rijdt er doorheen. Lijn 21 is de drukste route van Amsterdam.
Momenteel wordt gekeken naar de Marnixstraat noord en blijkt uit onderzoek dat eenrichtingsverkeer mogelijk is. Dit biedt mogelijkheden voor het herverdelen van de ruimte in de straat. De effecten voor het eenrichtingsverkeer zijn in beeld gebracht en twee locaties zijn lastig: de kruising met het Marnixplein en de Nieuwe Willemsstraat. Bij eenrichtingsverkeer in de Marnixstraat Noord moet het autoverkeer een andere route rijden. Ook kan met het vele fietsverkeer in de Willemsstraat een conflict ontstaan. Het project heeft gekeken naar de haalbaarheid van het plan en ziet raakvlakken met het palenplan, vandaar dat de projecten nu samen optrekken.

Palenplan
Bij het opstellen van het plan is gekeken naar de effecten op de omgeving, om te constateren of het verkeer zich van de ene naar de andere plek verplaatst. Het palenplan wordt ook geïntroduceerd om enkele bruggen en kades te beschermen. Doel is het verhogen van de verkeersveiligheid en het creëren van een rustige leefomgeving.
Het palenplan is snel binnen budget te realiseren en is omkeerbaar in het geval de maatregelen niet effectief blijken te zijn. Nadeel is dat de bereikbaarheid voor de bewoners vermindert.

Intelligente toegang
Bij deze maatregel kan een geselecteerd aantal bewoners de wijk in rijden. Middels kentekenherkenning kunnen bewoners, ondernemers en mensen die in de wijk werken toegang worden verleend. Ongewenste bezoekers worden geweerd. Voordeel is dat het flexibel en kosteneffectief kan zijn. Nadeel is dat de invoering onzeker is en tijd in beslag neemt. De proeftuin elders in de stad is gestopt, omdat de basis niet op orde is. Het project heeft gekeken naar het alternatief met verzinkbare palen. Deze kunnen flexibel toegepast worden op een plek met selectieve toegang. Het is een oplossing die buiten het budget valt. De vezip is kwetsbaar en bewoners moeten telkens een ontheffing aanvragen.
Een andere oplossing is het accepteren van de bestaande situatie.

Palenplan
Binnen het palenplan worden op strategische plekken in de wijk palen geplaatst om het doorgaande verkeer tegen te gaan. Op enkele plekken wordt een verzinkbare paal geplaatst om de toegang voor de nood- en hulpdiensten te garanderen. Het palenplan heeft effect op de circulatie en reistijd. Middels een verkeerssimulatie zijn deze in beeld gebracht. In sommige gevallen zal de reistijd voor bewoners toenemen, omdat zij moeten omrijden.

Het palenplan wordt door het stadsdeel gezien als een haalbaar plan, ondanks de toenemende reistijd blijven de wijken goed bereikbaar. Naar verwachting zal het autoverkeer verminderen.

3. Opmerkingen aanwezigen
- Bewoner Herengracht vreest dat er sprake zal zijn van significant meer aanrijdtijd. Het palenplan is volgens hem geen verbetering voor het milieu en de bewoners.
- De kwestie van de kademuren speelt al langer en herstel van kades is aan de orde. Het palenplan zorg voor bewuste blokkering van verkeer. Amsterdam is geen dorp, maar een stad met alle voor- en nadelen.
- Er ontstaat meer fijnstof omdat auto's moeten omrijden. Het planplan is meer milieubelastend. Het stadsdeel geeft aan dat de buurt rustiger wordt, omdat doorgaand verkeer niet door de wijk kan. Naar verwachting neemt het autoverkeer met 15 tot 25% af. Dat is gebaseerd op een verkeersmodel. Helaas is nog sprake van een aantal kwetsbare kades en bruggen. Deze worden aangepakt, maar het tempo van herstel is zodanig dat de bruggen en kades soms niet bruikbaar zijn voor autoverkeer.
- Een meneer is bewoner 5.1,2,e in de Raadhuisstraat. Hij informeert wanneer het onderzoek naar sluipverkeer is uitgevoerd. In 2021 was sprake van een lockdown en is de situatie dus niet representatief. Wat wordt verstaan onder sluipverkeer? Uit de media blijkt dat de nood- en hulpdiensten geen voorstander zijn van het palenplan. Is er wel afstemming met deze groep? Volgens spreker is het palenplan geen goed idee en zorgt dit voor opstoppingen in de wijk. Ook de bezorgdiensten moeten flink omrijden om in het centrum te komen. In de omgeving spelen ook andere projecten, zoals de Oranje loper en werkzaamheden aan de Nieuwezijds Voorburgwal. Welke effecten hebben die op het project Marnixstraat noord en het palenplan? Wanneer het budget niet toereikend is, dan moet dat bijgesteld worden om een goed plan te kunnen realiseren. Het stadsdeel verstaat onder sluipverkeer: verkeer zonder bestemming in de buurt dat van A naar

B rijdt. Dit autoverkeer gebruikt de buurt om doorheen te rijden. Door een ingrijp in de wijk, kan het verkeer zich gaan verplaatsen naar de omliggende wijken. Vanuit de wijk zijn ook signalen gekomen van verkeersoverlast.

- Een bewoner woont 5.1.2,e in de Willem Roustraat en wijst op het vele verkeer in de straat, waar de toeristen een onderdeel van zijn. Wie heeft de route bedacht en hoe ver moet iemand omrijden voordat sprake is van sluipverkeer?
- Een bewoner wil graag de rapporten ontvangen van de onderzoeken die de gemeente heeft uitgevoerd. Hij is geen voorstander van het palenplan.
- Een bewoner van de Keizersgracht is geen voorstander van het palenplan, mede omdat zijn vrouw iedere dag voor werk naar Noord moet rijden. Hij signaleert een groeiende problematiek in de Grachtengordel door toeristen, B&B, bestelbusjes en werkzaamheden in de omgeving. Binnen al die problemen heeft sluipverkeer wat hem betreft een lage prioriteit. De leefbaarheid in de wijk staat door genoemde oorzaken onder druk, waarbij gedrag een belangrijke factor is. Spreker constateert aan de hand van de tekeningen dat wellicht sprake is van één toegang tot de wijk. Als deze geblokkeerd wordt, kunnen de nood- en hulpdiensten er niet in.
- Een bewoonster woont tussen de Bloemgracht en Rozengracht. Zij ziet het verkeer met het palenplan toenemen, ook omdat bruggen afgesloten zijn en het verkeer over de Prinsengracht gaat rijden. Dat is de doorgaande route.
  Het stadsdeel verwacht geen toename van verkeer, dat blijkt niet uit de verkeerssimulatie.
- Er zijn twee keuzes om ons gebied binnen te komen: Oost en west. De kant van oost is met het palenplan geen optie meer. Dit betekent dat het gebied onbereikbaar is voor de nood- en hulpdiensten en er dus levensbedreigende situaties kunnen ontstaan.
- Is het palenplan een reactie op de vele taxi's in de wijk? Spreker wil minder taxi's in de buurt.
  Het stadsdeel erkent dat in de avonduren veel taxi's over de bruggen rijden. Het plaatsen van de palen zou de doorgang voor taxi's belemmeren.
- Een bewoner is groot voorstander van de intelligente toegang.
  Het stadsdeel geeft aan dat het plaatsen van een slagboom nadelig is voor fietser en voetganger in de openbare ruimte. Ook zullen zij tegen een verzinkbare paal aan rijden.
- Volgens een bewoner van de Rozengracht kan alleen sprake zijn van een wereldstad als er een betere balans wordt gevonden tussen auto-fiets-voetganger. Het palenplan kan die balans brengen en meer ruimte geven aan de voetganger en fietser. Deze maatregel is van groot belang voor de ontwikkeling van de stad. Spreker is voorstander van het verminderen van de dominantie van de auto in de binnenstad.
- Een aantal jaar geleden is in de stadsdeelcommissie geconstateerd dat sprake was van veel verkeer in de Nieuwmarkt buurt. Toen bleek dat Tom Tom toeristen die kant op dirigeerde als zij naar het centrum van Amsterdam wilden. Vervolgens is met Tom Tom afgestemd dat zij een andere bestemming aan zouden geven in de route. Spreekster suggereert om een en ander af te stemmen met de makers van routekaarten.
- Een bewoonster van de Haarlemmerhouttuinen kan zich niet voorstellen dat de circulatie beter wordt met het palenplan. Hoe moet iemand nu met de auto van oost naar west komen? De balans tussen bewoners en toeristen hoort misschien bij de buurt. Wanneer de auto wordt weggehaald, komen er meer fietsers en toeristen.
- Is het correct dat het palenplan al de komende zomer uitgevoerd gaat worden?
  Het stadsdeel geeft aan nu reacties op het plan op te halen. Er is wel behoefte aan een snelle oplossing, maar daarvoor moet voldoende draagvlak aanwezig zijn. Wanneer de politiek instemt met de plannen, dan kan uitvoering in de zomer inderdaad gerealiseerd worden.
- Er zijn meerdere projecten/werkzaamheden in de omgeving. De bereikbaarheid van het huis van de eigen bewoners moet geborgd zijn. Kortom in hoeverre is rekening gehouden met de uitvoering van andere projecten in de buurt?
  De stad is in ontwikkeling en de Oranje loper komt er aan. Het stadsdeel wil het gebied uiteraard bereikbaar houden. Wanneer de palen in de zomer worden geplaatst, gaat dit voor de uitvoering van de rode loper uit. Daarna wil het stadsdeel samen met de buurt monitoren.
- Hoe staat het met het onderhoud aan bruggen en kaden?
  Het stadsdeel kijkt naar de leefbaarheidsstrategie in de hele buurt in relatie tot alle projecten. Gestreefd wordt naar een goede balans tijdens al die ingrepen.
- Een bewoner vreest dat de twee plannen: Marnixstraat noord en palenplan elkaar raken. Hij vreest dat al het verkeer via de Marnixstraat gaat rijden, met een toename van de verkeersonveiligheid op een aantal kruisingen. Ook staan in de buurt veel bestelbusjes geparkeerd. De Willemsestraat is smal en het stadsdeel wil tweerichtingsverkeer handhaven. Spreker ziet veel knelpunten in de buurt.
  Het stadsdeel deelt de zorg met betrekking tot de smalle Willemsstraat. Uit onderzoek blijkt dat

eenrichtingsverkeer in deze straat niet haalbaar is. Het verkeer moet elkaar, met het instellen van maatregelen kunnen passeren.

- Via het verkeersmodel wordt inzichtelijk gemaakt hoe de verkeersstromen op de hoofdwegen zich verdeelt als er een maatregel wordt getroffen. De effecten kunnen binnen het verkeersmodel in beeld worden gebracht.
- Een bewoner zou het fijn vinden als iets wordt gedaan aan de situatie in de Binnendorperstraat. Hij informeert of het plaatsen van minder palen ook mogelijk is. Wanneer de doorstroming naar de droogbak of Haarlemmerweg verbetert, heeft dit wellicht een positief effect op de doorstroming in onze wijk.
  Het stadsdeel legt uit dat het plan is gestart met het plaatsen van een aantal palen. Uit de verkeersimulatie bleek daarna dat de drukte in bepaalde straten zou toenemen. Daarom is gekozen voor het voorgestelde aantal palen van negen. Er wordt gekeken naar de verkeerssituatie in alle buurten, maar specifiek naar het centrum vanwege signalen uit de buurt.
- Bewoonster van de Egelantiersgracht is voorstander van het palenplan. De stad in komende is het lastig om een parkeerplek te vinden. Zij wacht met smart op de Singelgrachtgarage. Zeker omdat het met de palen nog moeilijker wordt om een parkeerplaats te vinden.
  Het stadsdeel heeft eerder signalen gehoord over de parkeerdruk. Soms gaan bewoners over de grens van de buurt heen om een parkeerplaats te vinden.
- Volgens een bewoner van de Keizersgracht dendert het verkeer door de wijk. Het kost hem drie kwartier om in het centrum een bestelling af te leveren, omdat komende vanaf de ring allerlei opbrekingen zijn. Stimuleer het verminderen van het autoverkeer en biedt voordat de stad wordt afgesloten goede alternatieven. Creëer betere parkeermogelijkheden rond het centrum en stel intelligente toegang in voor bewoners en ondernemers in het gebied.
  Het stadsdeel licht toe dat de intelligente toegang nog niet zover is ontwikkeld dat deze toegepast kan worden. Daarnaast is voor die optie geen budget beschikbaar.
- Een bewoner is groot voorstander van intelligente toegang. Geen slagboom plaatsen, want die is niet bestand tegen vandalisme. Spreker informeert hoe de besluitvorming binnen de gemeente tot stand komt. Waarom is een referendum over dit besluit niet mogelijk?
  Het stadsdeel geeft aan dat belanghebbenden reacties kunnen indienen op beide plannen. Deze worden meegenomen in de nota richting het college. Besluitvorming rond het palenplan loopt via het DB van het stadsdeel en de raadscommissie brengt advies uit. Besluitvorming wordt voor de zomer van 2023 verwacht.
  De verantwoordelijk wethouder wordt geïnformeerd over het onderzoek naar eenrichtingsverkeer in de Marnixstraat noord. Vervolgens wordt toestemming gevraagd om het ontwerp verder uit te werken en behandelt B&W het onderwerp. Eind 2023 neemt het college een uitvoeringsbesluit.
- Naar verwachting zal het verkeer in de Tweede Bloemdwarsstraat toenemen, aldus een bewoonster. Daarom wil zij de straat laten afsluiten.
  Het stadsdeel geeft aan dat deze maatregel in het verkeersmodel is meegenomen en er een simulatie is gedaan. Het afsluiten van de straat komt daar niet positief uit.
- Een bewoner pleit voor het goed monitoren en evalueren van de situatie in de wijk als het palenplan is uitgevoerd.
  Het stadsdeel zegt toe te gaan monitoren en indien nodig bij te stellen.
- Volgens een bewoner is het palenplan een goed alternatief. Aan elk plan zitten haken en ogen en we moeten rekening houden met de veranderende stad en de maatregelen die daar bij horen.
- Een bewoonster roept op om het autobezit te heroverwegen en te besluiten geen auto te nemen. Zij is voorstander van het palenplan.
- Een bewoonster van de Keizersgracht memoreert dat het palenplan er al jaren ligt. Zij voelt zich als bewoner niet serieus genomen en vraagt zich af of op de juiste momenten wordt gemeten. Door afsluiting van de toegangswegen wordt over de Westerstraat langs de school gereden. Haar schriftelijke bijdrage overhandigt de bewoonster aan het stadsdeel. Zij heeft foto's van de drukte voor haar huis en er is als sprake van scheurvorming in de buitenmuur van haar huurwoning. Als het stadsdeel gaat handhaven, zal dit veel busjes in de wijk schelen omdat zij geen vergunning hebben.
- Is het autobezit onder de bewoners in de wijk geïnventariseerd? Volgens spreekster is sprake van 80% autobezit.
  Het stadsdeel geeft aan dat uit inventarisatie blijkt dat sprake is van een percentage van 50/50.
- Het is handig om al het zware verkeer boven een bepaald tonnage te weren uit het hele gebied. Dan is al sprake van minder verkeersbewegingen en is het palenplan misschien niet nodig. Transporteer vuil bijvoorbeeld over het water.
  Het stadsdeel geeft aan veel zaken met betrekking tot logistiek nog verder te onderzoeken, als het gaat om het verbeteren van de verkeersveiligheid.

- Een voorstander van de intelligente toegang, meent dat op die manier ongewenste bezoekers uit het gebied worden geweerd. Met de komst van de Singelgracht parkeergarage zal de parkeerdruk in het gebied afnemen. Momenteel leveren mensen die een parkeerplaats zoeken veel overlast, terwijl zij feitelijk geen bestemming hebben in de wijk. Spreker is ook voor de vierde optie: de huidige situatie accepteren tot intelligente toegang mogelijk is.
- Een bewoner memoreert dat op de Herengracht een paal heeft gestaan waarvoor een toegangspasje nodig was. Deze werd echter weggehaald, ondanks dat het in de straat een stuk rustiger was. Spreker vraagt zich af of alle negen palen echt nodig zijn.
  Het stadsdeel geeft aan dat de intelligente toegang nog niet ver genoeg is ontwikkeld. Men kan hier op wachten en ondertussen maatregelen treffen.
- Het palenplan dwingt een bewoner om een omweg te maken welke meer tijd kost. Dat werkt contraproductief als het gaan om vervuiling. Spreker heeft in Dordrecht een voorbeeld gezien van een maatregel waarbij palen in de grond zaken als je een toegangspasje hebt. Dat werkt volgens hem prima. Met slimme toegang worden mensen die niet in het gebied wonen of werken geweerd en dan kunnen bewoners in ieder geval parkeren.
- Een bewoner heeft de indruk dat veel mensen voor de toegang met verzinkbare palen zijn. Daarom moet het budget hier op worden aangepast. Aan de Herengracht wordt iedere dag gewerkt, waarschijnlijk met een budget waar veel verzinkbare palen voor kunnen worden aangeschaft.
- Een bewoner/ondernemer is betrokken bij buurgesprekken en kan zo zijn input leveren. Er is tijdens deze bijeenkomst veel gezegd door bewoners en wat wordt er straks gepresenteerd aan de gemeente? Krijgen de bewoners ook een terugkoppeling van hetgeen richting B&W wordt gecommuniceerd?
  Het stadsdeel geeft aan dat reeds veel reacties zijn verzameld. Deze worden samengebracht in een notitie voor het bestuur. De verschillende belangen zullen met voor- en nadelen in beeld worden gebracht. Afgesproken kan worden dat alle mensen die zich aangemeld hebben voor deze bijeenkomsten de antwoorden op de gestelde vragen ontvangen.
- Volgens een bewoner willen de meeste mensen een bereikbare stad. Vanwege de veiligheid is het palenplan een issue. Wanneer voor de zomer de palen worden geplaatst, lijkt het alsof er al een besluit is genomen. Wat betreft parkeerdruk wil het gros van de bewoners wel in de parkeergarage in het centrum parkeren. Deze is mogelijk juist door het plaatsen van palen niet bereikbaar. Het is ook niet mogelijk om bij de Rokingarage te komen, omdat de Blauwe Brug wordt afgesloten om de parkeerdruk bij de Bijenkorf te verlagen.
- De historische binnenstad heeft veel onderhoud nodig, aldus een bewoner. Aannemers moeten hun busje kunnen parkeren, wat door het palenplan nog moeilijker wordt gemaakt.

Het voorliggende palenplan is een concept. Momenteel haalt het stadsdeel alle input op, zodat het stadsdeel een zorgvuldig besluit kan nemen. De stadsdeelcommissie moet zich er ook nog over buigen. Definitieve besluitvorming heeft dus nog niet plaatsgevonden.

4. Afsluiting

De voorzitter bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de bijeenkomst om 21.00 uur.

Ter plekke ingebracht:
5.1,2,e mail: 5.1,2,e @upcmail.nl wil graag het document met de vragen en antwoorden ontvangen.
Mevrouw ondersteunt de suggestie om eerst de mogelijkheid van intelligente toegang te onderzoeken, voordat andere maatregelen worden getroffen. Zorg dat het zware verkeer uit de wijk verdwijnt. Dat scheelt al veel verkeer.

5.1,2,e
Palenplan: let op onze buurt vergrijst. Mevrouw heeft zelf nog een auto en ervaart parkeerproblemen. Of zij is afhankelijk van opgehaald worden door familie, vrienden of Valys. Zij moet bij haar huis kunnen komen en dat lukt niet door die palen.
Als je doet wat de gemeente wil, autoparkeren aan het IJ, dan kun je geen spullen meer thuis droppen. Tenslotte: loodgieters etc. willen voor mijn huis komen voor reparaties.

5.1,2,e
Palenplan: Ik ben tegen, maar voorstander van gedifferentieerde toegang voor bestemmingsverkeer door middel van verzinkbare palen, zoals in Dordrecht.