Verslag bijeenkomst over Verkeersmaatregelen Centrum West en palenplan + Marnixstraat Noord

20 maart 2023, van 19.00-21.00 uur

Locatie: Noorderkerk, Amsterdam

Aanwezig:

5.1.2,e gespreksleider (gemeente Amsterdam)

5.1.2,e (Omgevingsmanager), 5.1.2,e (DIVV), Micha Mos (stadsdeel Centrum), 5.1.2,e (gemeente Amsterdam)

250-300 bewoners, ondernemers en andere belangstellenden

5.1.2,e Notuleerservice Nederland

---

*Vragen en opmerkingen vanuit het publiek worden **vet en cursief** weergegeven.*

1. Woord vooraf

5.1.2,e 5.1.2,e Ik heet u hartelijk welkom. Vanavond hoort u meer over verkeersmaatregelen in Centrum West, in combinatie met het palenproject. We beginnen met Micha Mos, stadsdeelbestuurder. Daarna krijgen we twee presentaties van 5.1.2,e en 5.1.2,e 5.1.2,e Hier op de eerste bank zijn ook allerlei mensen van de gemeente aanwezig. Zij zullen straks na de presentaties vragen beantwoorden. We hebben nu eerst een gezamenlijk deel. Dat duurt een klein uurtje, met presentaties. We zouden graag willen dat u na de presentaties vragen stelt. De bedoeling van vanavond is om reacties op te halen. Reacties zijn ook zeer welkom per e-mail. Daarover straks meer. Ik wens u een goede avond toe. Mijn naam is 5.1.2,e Ik zal het gezamenlijke deel van deze bijeenkomst begeleiden. Ik geef graag het woord aan Micha.

Micha Mos: Goedenavond allemaal. Ik ben Micha Mos. We zijn hier vanavond om twee doelen. Ten eerste om u te informeren over wat nu eigenlijk het plan is dat nu voor ligt. Het bestaat uit een paar componenten. En ten tweede nodigen we u uit om te reageren. Dat is misschien wel het belangrijkste, want we hebben uw input nodig om dit plan aan te passen en te verbeteren, zodat het zo goed mogelijk u en uw buren bedient. Het programma ziet er daarom als volgt uit. We gaan het hebben over twee projecten: de Marnixstraat Noord en het palenplan. Dat pakken we samen, omdat het samen forse gevolgen zal hebben voor enerzijds de bereikbaarheid, en anderzijds de leefbaarheid in de buurt. Daarom willen we het er samen over hebben, hoewel ze niet precies hetzelfde zijn.

Dan de effecten van de plannen. Als we een model maken van de verkeerseffecten van dit plan, wat doet het dan? Minder autoverkeer, maar hoeveel? Moet u omrijden, en hoe lang? En vervolgens, en dat is heel belangrijk: de besluitvorming. Wat gebeurt er na vanavond? Hoe gaan we om met uw input? Wat kunnen we ermee doen? En vervolgens, waar kunt u terecht vanaf hier? Kunt u inspreken, en zo ja waar? Wat kan ermee worden gedaan? Dat zijn de punten die vanavond allemaal langskomen. Eerst plenair, en daarna in individuele tafelgesprekken. Er staat een e-mailadres. Het gaat allemaal naar de stadsdeelcommissie en het dagelijks bestuur. Ik kijk erg uit naar alles wat u vandaag gaat aandragen vanavond, om

mee te nemen in een verdere verbetering van de woonbuurt hier. Ik wens u een heel prettige, plezierige en productieve avond. Daarvoor geef ik nu eerst het woord aan 5.1,2,e

2. Presentaties plannen (aan de hand van sheets)

5.1,2,e 5.1,2,e Ik zal proberen rustig te praten vanwege de galm in deze kerk. Ik kan mijn presentatie helaas niet zingend doen. Marnixstraat Noord, dat is het deel dat ik ga vertellen. Marnixstraat Noord is onderdeel van de binnenring, fiets- en ov-corridor. U ziet het op het kaartje hier in kleurtjes, als een halve cirkel om het centrum heen die exact parallel loopt aan de S100, Mauritskade, Nassaukade. In Amsterdam hebben wij besloten om die drukte te verdelen. De S100 is de autocorridor; daar heeft doorstroming een grote prioriteit. De binnenring is de plek waar de fietser prioriteit heeft. We zijn in 2016 begonnen met de Sarphatistraat, toen nog een pilot. We hebben daar fietspaden aangelegd. Dat beviel. Vervolgens zijn die uitgerold verderop, meer naar binnen. Al die groene delen in het kaartje zijn al fietspad. Waar het kadertje omheen staat, hebben wij het over de Marnixstraat Noord. Het groen op het kaartje is al gedaan. Geel is in voorbereiding en oranje is of in uitvoering, of er ligt al een ontwerp klaar om uitgevoerd te worden. De Marnixstraat Zuid is overigens net opgeleverd. Dat staat op het kaartje nog oranje aangegeven.
De Marnixstraat Noord op het kaartje bestaat uit twee delen. Het eerste deel is het stuk van de Bloemgracht tot het Marnixplein, oftewel het Marnixbad. Specifiek voor dit deel is de fietsstrook. U ziet die lopen op de eerste foto. Er rijdt alleen een tram op de tramrails. Een bus rijdt er in de nacht, maar niet overdag. Op dit moment is het aan twee kanten parkeren. De auto's rijden net als de tram over de rails. Het andere deel is van het Marnixplein tot de Bullebak. U ziet ook een grote bus; dat is kenmerkend voor dit deel. Die bussen zijn ook meer aanwezig dan de tram. Er rijden twee buslijnen, waarvan eentje, de 21 de drukste bus is van Amsterdam, met de hoogste frequentie ook. Op dit moment rijden er geen bussen op dit deel, vanwege de Bullebak, omdat die vervangen wordt. Dat is dus de brug bij het Haarlemmerplein. In juni dit jaar gaat de brug daar weer open. Vanaf dat moment komen de twee buslijnen weer terug in de Marnixstraat. Het tweede stuk is ook het deel waar vrijliggende fietspaden zijn, dus geen fietsstroken, met ook weer aan twee kanten parkeren.
Dan kijken we naar het binnenringprofiel. We hebben gekeken hoe de meeste ruimte gemaakt kan worden. We zeggen bij voorbaat al dat we één parkeerstrook kunnen opheffen. Dat komt omdat we de Singelgrachtgarage krijgen. Die wordt nu gebouwd. Volgend jaar zal die open zijn. We kunnen dan de westelijke strook van het parkeren opheffen. We maken daarmee ruimte in de straat.
Vervolgens keken we naar de fietsstraat. Past dat hier? In het eerste stuk, van de Bloemgracht naar het Marnixplein, zagen we meteen al dat twee fietsstraten niet gaan passen. Ook niet als je een parkeerstrook opheft; het is gewoon te smal. We hebben toen gezegd dat je er eenrichtingsverkeer zou moeten instellen, want dan kan je in de noordelijke richting nog rijden. Daar heb je een fietsstraat, waar auto's als gast meerijden met de fietsen. Zuidelijk heb je dan een fietspad. Op het andere deel konden we wel twee fietsstraten inpassen. Dat hebben we in eerste instantie ook voorgesteld, maar het was wel aan de krappe kant. Bij de behandeling van de nota van uitgangspunten in 2021 -een document dat je maakt om eerst vast te laten stellen door de gemeenteraad, waarna je kan gaan ontwerpen- zei de wethouder al dat we moesten kijken of je in dat deel ook eenrichtingsverkeer kon maken, want dan kan je hetzelfde doen met een fietsstraat in noordelijke richting en een fietspad in zuidelijke richting. Wat ik laat zien is een schets. Je hebt dus een voetpad en een fietspad aan de westkant van de Marnixstraat. In het midden heb je de vrije ov-banen voor de bus en de tram. Dan heb je een fietsstraat, gecombineerd auto met fiets, en dan heb je een servicestrook en een voetpad.

Wij zijn als project gaan aankloppen bij de afdeling Verkeersonderzoek, om te kijken of eenrichtingsverkeer haalbaar is met het al het verkeer in de buurt. Je kijkt dan als eerste wat er nog meer voor plannen zijn in de buurt. Zo kwamen we op het palenplan uit, tenminste daar hoorden wij van via 5.1,2,e We hebben toen besloten om samen te werken in het onderzoek, want het zou allebei effect hebben op de verkeerscirculatie voor heel Centrum West. Ik geef nu het woord aan 5.1,2,e dan kan die meer vertellen over het palenplan.

5.1,2,e 5.1,2,e Ik vertel u wat meer over het project palenplan. Waarom willen wij een palenplan? Om te beginnen hebben wij de naam 'palenplan' eigenlijk een beetje geleend uit de buurt. Er waren vanuit de buurt al verschillende voorstellen om het probleem met de overlast van doorgaand verkeer op te lossen. We hebben met dit voorstel voortgeborduurd op deze voorstellen. We willen daarmee overlast tegengaan van doorgaand verkeer, verkeer dat geen bestemming heeft in de buurt. Wij willen dat op een manier doen die maakt dat er geen waterbedeffect ontstaat. Met een waterbedeffect bedoelen we dat je als je in een bepaalde straat een probleem oplost, het risico bestaat dat je het verplaatst naar de straat ernaast. Daarom hebben we voor dit voorstel naar een veel groter gebied gekeken dan alleen maar enkele afzonderlijke straten. Het bijkomend voordeel van het palenplan is dat je met de uitvoering ervan ook de kwetsbare burgers beschermt. Het wordt ook rustiger op de drukke kruisingen over de Haarlemmerstraat en de Haarlemmerweg. Daar rijden nu ontzettend veel fietsen, en de kruispunten daar zijn vaak heel druk en verkeersonveilig. Uiteindelijk doen we het allemaal om de buurt leefbaarder te maken.
Op de rest van deze sheet ziet u een foto van een paaltje. Dat zijn de simpele paaltjes die we willen gaan plaatsen om de verkeerscirculatie anders te gaan inrichten. Ik wil daar nog iets bijzeggen. Toen we begonnen na te denken over een palenplan, een circulatieplan, hoorden we dat de buurt, maar ook de gemeente, het liefst een vorm van intelligente toegang wilde hebben. Daarmee kan je de mensen die een bestemming hebben in het gebied, zoals bewoners, ondernemers en bezoekers, toegang geven en tegelijkertijd het verkeer dat geen bestemming heeft eruit houden. Helaas is intelligente toegang in Amsterdam nog niet op korte termijn klaar is om toe te passen. Tegelijkertijd horen dat er wel een sterke vraag is om iets te doen met de drukte van onnodig verkeer in de wijk. Daarom zijn we op zoek gegaan naar een voorstel.

- ***Kunt u zeggen waarom dat niet kan?***

5.1,2,e 5.1,2,e Ik hoor vanuit het publiek hier vragen waarom het niet mogelijk is om intelligente toegang toe te passen.

- ***Dat is niet de vraag!***

5.1,2,e 5.1,2,e Ik stel voor straks nog terug te komen op de vraag waarom geen intelligente toegang. Met intelligente toegang bedoelen we dat je met camera's of op een andere manier kan registreren wie er de buurt in of uit wil rijden. Je kunt op die manier elektronisch toegang verlenen door hand te haven. Dat kan ook digitaal. Daarmee wordt een zogenaamde proeftuin gedaan, dus de gemeente werkt er hard aan. Die proeftuin wordt op dit moment geëvalueerd. Misschien heeft u dat wel gehoord: onlangs is erover gesproken in de gemeenteraad. Het is helaas zo dat eerst de basis om dat goed te organiseren geregeld moet worden. De gemeente is gewoon nog niet zo ver. Even voor de check: heb ik nu iets beter uitgelegd wat wij bedoelen met die intelligente toegang?

- ***Van wie komt de vraag voor de beperking van toegang tot de buurt?*** *[Applaus]*

5.1,2,e 5.1,2,e Die vraag komt van bewoners en ondernemers uit de buurt.

- ***Nee!*** *[Gefluit en boegeroep]*

5.1,2,e 5.1,2,e Een duidelijke reactie. We praten daarover later nog even verder. Eerst moeten we dit onderwerp nog even afmaken. Ik denk dat het goed is als 5.1,2,e toch even zijn verhaal afmaakt.

5.1,2,e 5.1,2,e Ik heb de reacties duidelijk gehoord. Ik ga nog verder met mijn verhaal, om uit te leggen wat de plannen zijn. *{geroezemoes onder het publiek]* U moet mij even gelegenheid geven om het verhaal te vertellen. Er is nog alle ruimte om te reageren op de plannen.
Wat u hier ziet is een kaart met de voorgestelde maatregelen. U ziet daarop de drie wijken waarover we het nu hebben: De Jordaan, boven in het paars de Haarlemmerbuurt, en de westelijke grachtengordel. Links ziet u de Marnixstraat met de pijlen erop. Dat is het voorstel van eenrichtingsverkeer in de noordrichting. De sterretjes op de kaart zijn de voorgestelde afsluitingen op de bruggen. Verder ziet u rechts de twee groene vierkantjes. Dat zijn twee bestaande verzinkbare palen. Die zijn in 2018 geplaatst bij de herinrichting van de verkeersmaatregelen op de Nieuwezijds Voorburgwal. Dat was ook een ingreep om het sluipverkeer tegen te gaan.

- ***Er is helemaal geen sluipverkeer!***

5.1,2,e 5.1,2,e Vanuit die maatregelen zullen we kijken wat we kunnen doen om dat doorgaande verkeer tegen te gaan. In eerste instantie hebben we gekeken naar een voorstel met het afsluiten van de Brouwersgrachtbruggen. Maar een van de doelen is om geen nieuwe sluiproutes te creëren. Als je dus alleen die Brouwersgrachtbruggen zou afsluiten, ontstaat er een nieuwe sluiproute vanuit de Raadhuisstraat richting Dam, en via de Keizersgracht weer de Jordaan in. Dat zorgt er vervolgens weer voor dat je die drukte verplaatst naar het gebied Jordaan. Omdat we dat willen voorkomen zijn we nu van plan ook de Prinsengrachtbruggen af te sluiten. Het effect daarvan is dat iedere buurt daar zijn eigen separatie heeft en dat er geen sluipverkeer of doorgaand verkeer meer is. Dus het voorstel is een oplossing voor dat probleem.
Maar er zitten ook nadelen aan het plan. Die hebben we ook uitgebreid in kaart gebracht. Ik wil een toelichting geven op twee zaken. De eerste gaat over de bereikbaarheid van de woningen en ondernemingen en de mogelijkheid om daar parkeerplekken te vinden. Dit is een plaatje uit het rapport dat u kunt vinden op de website. Dat laat zien wat u in het worstcasescenario moet verwachten. Hoe roder het wordt, hoe meer de toename is van de reistijd. We zien dat die veruit het ergste is aan de noordpunt van de Keizersgracht. Het is daar aardig rood op het kaartje. En dan is dit het plaatje voor de avondspits, als je vanuit die locatie richting de Droogbak wilt rijden. Het is goed uit te leggen waarom die toename van reistijd is. In de huidige situatie zou je via de Korte Prinsengracht richting de Droogbak rijden. Op het moment dat je dat afsluit, moet je dus eerst in zuidelijke richting rijden en vervolgens omrijden via de Raadhuisstraat, de Nassaukade, het Haarlemmerplein… *[gelach en applaus]*

- ***Hoe moet je de sheet lezen? Ik kan het niet lezen.***

5.1,2,e 5.1,2,e Was de sheet niet te lezen? *[geroezemoes]* Zo meteen, na de presentatie kunt u vragen stellen. Er is ook de mogelijkheid langs de projecttafels te gaan. Ik denk dat het handig is dan de detailvragen te stellen. Ik kan mij voorstellen dat hierover veel vragen zijn. Ik stel voor dan gewoon naar ons toe te komen, dan kunnen we alle vragen in ontvangst nemen.
Dit is dus het worstcasescenario: vanaf de Keizersgracht richting de Droogbak is er een toename in de avondspits van zo'n tien minuten. Dat is worstcasescenario. Als je naar de andere richting kijkt is het ongeveer vier minuten. *[geroezemoes en geschreeuw]*
Dit is het andere wat we hebben onderzocht. Wat we zien is het verkeersmodel Amsterdam. Daarmee kunnen we zien hoe het verkeer zich ontwikkelt. Het is een model, geen representatie van de werkelijkheid. Je kunt er wel zien wat het effect is van de maatregelen die je treft. Dit is een plaat die laat zien wat er gebeurt als je de ingreep in de Marnixstraat doet en het palenplan gaat realiseren. Je ziet dan in het groen de straten die rustiger worden. In het rood zijn de straten die drukker worden. *[geroezemoes]* Je ziet dus dat het in de overige buurten rustiger

wordt door de ingrepen. Maar je ziet ook dat het verkeer zich verplaatst naar de daarvoor bedoelde hoofdroutes om het gebied heen. *[geschreeuw, geroezemoes]*
Er staat op de uitnodiging een e-mailadres: verkeersmaatregelenCW@amsterdam.nl Daarheen kunnen vragen, suggesties, zorgen, of voorstellen om de plannen beter te maken gestuurd worden. We verzamelen die reacties. Vervolgens kijken we ook hoe we die reacties laten meewegen in ons advies aan het bestuur. De adviezen worden ook voorgelegd aan de stadsdeelcommissies van stadsdeel Centrum en stadsdeel West. Vervolgens kan er een besluit worden genomen om de plannen al dan niet uit te voeren. Het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum besluit over het palenplan. De wethouder beslist over de Marnixstraat Noord. Over de planning van de besluitvorming het volgende. We gaan eerst de reacties verzamelen zodat we die kunnen meewegen. Over de planning van de besluitvorming wordt u geïnformeerd als u uw e-mailadres heeft achtergelaten. Ook via de website Amsterdam.nl/verkeersmaatregelen zullen we u informeren over de besluitvorming en de planning.

3. Reacties vanuit het publiek

5.1,2,e 5.1,2,e Dank je wel, 5.1,2,e Ik za zo meteen even de handjes tellen. *[applaus en geroezemoes]* Ik hoor een van de eerste vragen. Kun je al iets meer vertellen over de planning? Is dat volgende maand? Volgend jaar? Of is dat echt nog te vroeg?

5.1,2,e 5.1,2,e Ik denk dat het belangrijk is om eerst alle reacties goed te verzamelen. Tot en met 16 april verzamelen we de reacties. We hebben dan een paar weken nodig om die goed te lezen en erover na te denken en te reageren. Vervolgens gaan we de stukken voorbereiden die naar de commissies gaan. Dat is ongeveer de planning.

5.1,2,e 5.1,2,e En als je dan iets zou kunnen zeggen over de uitvoering. 5.1,2,e had het erover dat er voor de Marnixstraat Noord al dingen in uitvoering zijn. Is dat voor het palenplan ook al te zeggen? Wanneer slaat u de eerste paal?

- ***Die staan er al!***

5.1,2,e 5.1,2,e De besluitvorming zal plaatsvinden tegen de zomervakantie. Het zijn vrij eenvoudige ingrepen.

- ***In welke periode zijn de data verzameld om voorspellingen te doen om de modellen te maken voor het palenplan?***

5.1,2,e 5.1,2,e De gegevens voor de verkeersmodellen die ik net liet zien worden eigenlijk continu verzameld. Het verkeersmodel gaat uit van een referentiejaar 2025.

- ***Welke data zijn verzameld in welke periode precies? Is het de huidige situatie?***

5.1,2,e 5.1,2,e Voor de verkeersmodellen wordt eigenlijk continu gemeten. De modellen worden met enige frequentie geactualiseerd. Maar de vraag is natuurlijk ook waarop wij ons baseren als we zeggen dat er een probleem is dat we willen oplossen. Er was destijds een ander project in de westelijke grachtengordel. Daar zijn we ook gaan kijken welke issues er speelden in het gebied. We hebben ons toen verdiept in een heel dossier van allerlei voorstellen, suggesties en klachten die we hadden verzameld, dus van issues die er speelden in het gebied. Daar kwamen eigenlijk continu problemen uit naar voren van problemen met het doorgaand verkeer, wat ten koste ging van de leefbaarheid, de doorstroming in het gebied enz. De mensen die we hebben gesproken, van verschillende bewonerscomités, drongen er bij ons op aan de problemen op te lossen. We hebben ons dus vooral gebaseerd op die signalen uit de buurt. *[geschreeuw uit het publiek]*

5.1,2,e 5.1,2,e Nog even terug naar de vraag. In welke periode zijn deze data verzameld? *[geschreeuw]*

- ***We zijn een probleem aan het oplossen dat er niet is, omdat de Bullebak nu dicht is en straks weer opengaat!***

5.1,2,e 5.1,2,e De periode waarin wij die reacties uit de buurten hebben verzameld en ook de voorstellen om iets te doen met de circulatie, dateren van een periode vanaf ongeveer 2016 tot nu. *[geroezemoes]*

5.1,2,e 5.1,2,e Het was voor de Marnixstraat natuurlijk een heel belangrijke vraag. Met de Bullebak dicht heb je heel andere cijfers, want er rijdt nu geen verkeer in het noordelijk stuk. Althans niet over de Bullebak. De cijfers die gebruikt zijn dateren van 2019. Het verkeersmodel in Amsterdam gaat uit van tellingen, steeds op andere plekken, en al die data moeten in dat model. Ik weet van de Marnixstraat dat ze de cijfers van 2019 hebben gebruikt, dus voordat de Bullebak dichtging. Cijfers vanuit Raadhuisstraat/Rozengracht kunnen ook recenter zijn. Ze zijn continu aan het tellen op andere plekken. Steeds wordt gekeken of deze tellingen wel valide zijn. Oftewel: kunnen we die vertrouwen? Als er ergens een omleiding is, is de telling niet bruikbaar. Zo vullen we het model eigenlijk continu.

- ***Waar komt het idee vandaan dat er een probleem is?***

5.1,2,e 5.1,2,e Dat komt ook vanuit de bewoners, heb ik begrepen.

- ***Nee hoor, dat is niet waar! Nee, niet van de bewoners!***

5.1,2,e 5.1,2,e Misschien kan je dan nog even toelichten wie die bewoners en ondernemers zijn vanuit wie dit idee is ontstaan?

5.1,2,e 5.1,2,e Het is anderhalf jaar ongeveer begonnen in de westelijke grachtengordel. Toen hebben we contact gezocht met verschillende bewonerscomités die zich al langer inzetten voor het welzijn van die wijken. Wij hebben destijds met vertegenwoordigers van dit comités gesproken. *[geschreeuw, geroezemoes]*

5.1,2,e 5.1,2,e Ik wil die vraag even laten rusten. Er is dus met bewoners gesproken. U kunt vanavond een reactie geven op deze plannen.

- ***Wat ik hier begrijp is dat het een samenloop is van een aantal voorgenomen maatregelen. Marnixstraat Noord en de paaltjes. Maar we moeten een eerder genomen maatregel niet vergeten. De Haarlemmerdijk is verkeersvrij gemaakt. Wij hebben in de Vinkenstraat gemerkt dat heel veel zoek- en sluipverkeer daardoor een woonstraat inging, namelijk de Vinkenstraat. Amsterdammers zijn eigenwijs. Maar dat verkeer gaat zich helemaal niets aantrekken van de maatregelen. Ze gaan allemaal proberen om de paaltjes heen te komen. Dat gaat ontzettend veel rondrijdend zoekverkeer opleveren. En mensen zullen denken dat ze via de Vinkenstraat kunnen gaan, vanaf het Haarlemmerplein. Dat geeft gigaveel extra verkeer in de Vinkenstraat. Want mensen proberen die paaltjes te omzeilen.***

5.1,2,e 5.1,2,e We hebben het nu over de Vinkenstraat en sluipverkeer. Maar er is nog meer sluipverkeer.

5.1,2,e 5.1,2,e Volgens mij is de vraag of je nog een andere sluiproute kunt vinden. En gaat dit niet zorgen voor nóg meer verkeer? We hebben juist naar dit hele gebied gekeken. Dit plan is natuurlijk vrij vergaand. Dat hebben we bewust zo gedaan, juist om geen nieuwe routes door de wijk te creëren. Ik maak me minder zorgen dat mensen gaan zoeken naar allerlei ruimte. Je ziet straks niet meer dat de snelste route door de wijk er is. Nu is dat vaak wel zo.

5.1,2,e 5.1,2,e Geeft de navigator dan aan mensen die van buiten komen een andere route? Is dat de bedoeling?

5.1,2,e 5.1,2,e Ja. Dus op het moment dat je zo'n besluit neemt, geven TomTom of Google Maps niet meer aan dat je als snelste route van A naar B door de wijk gaat. Je kunt dan niet anders dan de daarvoor bestemde autoroutes om het gebied heen te gebruiken.

- ***Ik heb een vraag en een opmerking. Ik ben voor een autoluwe stad. Dat is één. Ik hoor hier heel andere verhalen, maar misschien vergis ik me. Ik woon in de Bloemgrachtbuurt en ben sinds 2016-2017 bezig om de Tweede***

Bloemdwarsstraat iets autoluwer te krijgen. Ik heb hierover contact gehad met de gemeente, de buurtcoördinator 5.1,2,e ***maar ik weet niet of ze nog werkzaam is bij de gemeente. Ik heb begrepen dat het dagelijks bestuur van Centrum akkoord was met het plan om de straat autoluwer te maken door middel van allerlei maatregelen. De brandweer heeft het tegengehouden om voor hen begrijpelijke redenen. Vervolgens heb ik niets meer gehoord en zit ik nu bij een palenplan waar ik niets mee kan. Want vanuit de Rozengracht gaat al het verkeer via de Tweede Bloemdwarsstraat, via de Bloemgracht naar de Marnixstraat richting Marnixpoort. Ik word daar een beetje moe van.***

5.1,2,e 5.1,2,e Uw punt is duidelijk. Kan iemand daarvan iets zeggen?

Gebiedsmakelaar: Ik kom straks nog naar u toe om verder te praten.

- ***Goedenavond. Een palenplan is misschien niet zo'n slecht idee, alleen heeft u het over 'intelligente toegang', wat moeilijk is. Volgens mij zijn er al intelligente palen in Amsterdam, zoals op de Singel. Wat is het probleem? Volgens mij willen een heleboel mensen dat het wat luwer wordt, maar je moet wel bereikbaar blijven. Als je er gewone palen neerzet, wordt het voor een heleboel bewoners lastig.*** *[applaus]* ***Jullie hebben het over 2025 en dat er misschien wat pilots zijn met die palen om het te verbeteren. Waarom wachten we dan niet tot de pilot is afgelopen? Dan zetten jullie bij wat ingangen, hier en daar, gewone palen neer, zodat alleen ondernemers, brandweer, politie en natuurlijk bewoners de wijk in kunnen. That's it!*** *[applaus]*

5.1,2,e 5.1,2,e Ik begrijp het, liever wachten op intelligente toegang.

5.1,2,e 5.1,2,e Er zijn in theorie een paar mogelijkheden. Wachten op intelligente toegang is natuurlijk een mogelijkheid. Ik snap ook de vraag of het niet mogelijk is om verzinkbare palen toe te passen. Het nadeel van verzinkbare palen is dat ze erg duur zijn. Niet alleen in aanschaf, maar ook door het jaarlijkse onderhoud. Daarnaast moet de autobezitters in het gebied die ontheffing willen hebben elke twee jaar die ontheffing aanvragen. Ook dat kost weer geld. *[geroezemoes]*

- ***We hebben in de Jordaan ooit het Palingoproer gehad. Vanavond hebben we het Palenoproer. We doen nu net of het flexibel toegang geven iets heel bijzonders is. Hebben we weleens over de grens gekeken? In Italië zijn alle historische steden voorzien van intelligente toegang*** *[applaus]* ***Dat systeem is niet alleen getest, maar het is een inkomstenbron voor de gemeenten. Het kost geen geld, maar levert geld op!*** *[applaus]*

5.1,2,e 5.1,2,e De suggestie is dat intelligente toegang een inkomstenbron kan betekenen. Andere steden hebben het al.

- ***Goedenavond. Ik ben ondernemer op de*** 5.1,2,e ***Herenstraat. Voor corona heeft bij mij op de hoek een paal gestaan, waarschijnlijk aangevraagd door de ouders van de Burghtschool. Ik mag hopen dat jullie daar ooit eens zijn gaan kijken, wat voor chaos het daar heeft opgeleverd. Auto's die er pas achter kwamen toen ze daadwerkelijk bij het paaltje kwamen. Geen bord van de gemeente aan het begin van de Herenstraat, of aan het begin van de Keizersgracht. Niets. De auto's gingen als een debiel achteruit, als een debiel tegen het verkeer van de Herenstraat in. U mag het zeggen. Hoe gaan we dit verkeersinfarct dat geheid gaat komen, oplossen?*** *[applaus]*

5.1,2,e 5.1,2,e Dat kunnen we beter; dat moeten we beter doen. Dat is de uitvoering.

5.1,2,e 5.1,2,e Wij zullen de uitvoering beter moeten doen. Wij denken daarover na. Er is bovendien altijd een gewenningsperiode.

5.1,2,e 5.1,2,e Ik hoor hier roepen: misschien kunnen jullie het ook niet doen! *[applaus]*

5.1,2,e 5.1,2,e Het gaat om een afweging van de verschillende belangen in de buurt. Je moet de belangen van mensen die overlast ervaren en maatregelen willen, afwegen tegen de belangen van mensen die de nadelen ondervinden.

- ***Dank je wel voor de toelichting. Ik proef onrust in de zaal. We leven in een democratie en het gaat over de belangen van bewoners. Wellicht moeten we een stemming houden.*** *[applaus]*

5.1,2,e 5.1,2,e Ik zou hier vanavond niet graag een stemming houden; dat is een beetje ongebruikelijk. Maar de reacties hier worden echt serieus bekeken. Als er mensen hier voor of tegen deze plannen zijn, moeten ze dat ons laten weten.

- ***Ik ben*** 5.1,2,e ***Ik ben ondernemer*** 5.1,2,e ***Ik woon*** 5.1,2,e 5.1,2,e ***bij de brug bij café De Prins. Die is echt van levensbelang voor mij. Ik wil best alles op een bakfiets vervoeren, maar dat kan niet. Ik heb grote klussen, vaak buiten de stad. Van een paaltje op de brug die ik van het slot moet halen, en als ik voorbij ben achter mij weer op slot moet doen, word ik knettergek. Het gaat zo ongeveer drie keer per dag.***
  Daarbij wil ik aangeven dat ik mij totaal niet gehoord voel. Er hebben de afgelopen maand twee kabels over die brug gelopen, waarschijnlijk om te tellen. Die hebben er een paar weken gelegen. 5.1,2,e 5.1,2,e ***Ik ben zeer betrokken bij de buurt en weet precies wat er speelt. Er is nóóit een probleem met auto's.*** *[applaus]* ***Busjes van pakjesvervoerders… Daar zijn we bijna aan gewend. Af en toe moeten we vloeken, maar oké, dat gaat, want we bestellen zelf ook pakjes. Ik voorzie echt een probleem door inkomstenderving. Daarbij voel ik mij echt niet gehoord. Ik ken heel veel mensen in de buurt. Ik heb nog nooit iemand gehoord die een klacht had over de auto's in de buurt, alleen in verband met parkeren.*** *[applaus]* ***Nog één ding. Ik ben een*** 5.1,2,e ***die een groot hart voor de natuur heeft. Biologisch, vegetarisch, vis uit de buurt. Ik moet met mijn auto gaan omrijden. Om ergens te komen ga ik last veroorzaken in al die andere straten die nu geen last hebben. Ik vind dit niet kunnen. Stikstof, benzine, milieubelasting. Ik vind het een ridicuul plan.*** *[applaus]*

5.1,2,e 5.1,2,e Mevrouw is een voorbeeld van mensen die in hun eigen onderneming worden getroffen. Verder zegt ze dat er geen probleem bestaat met auto's.

- ***Dit is een flinterdun plan!***

5.1,2,e 5.1,2,e Ik begrijp het. En als u een auto nodig heeft voor vervoer, of ondernemer bent en daarvoor transport nodig heeft, of u bent oud en slecht ter been, dan is het gewoon een nadeel als je beperkt wordt in je bewegingsvrijheid. *[applaus, geschreeuw]* Als mensen zich niet gehoord voelen, is dat een belangrijk signaal. We doen deze avonden niet voor niets. We doen het met de intentie om zoveel mogelijk alle reacties, zowel positieve als negatieve, te horen en mee te nemen in de afweging.

- ***Ik vind het heel erg belangrijk dat bewoners toegang hebben en dat er iets aan het sluipverkeer gedaan wordt in de straat. Het is vaak levensgevaarlijk.*** *[applaus]* ***Ik woon precies bij een inhaalplek; het schelden en schreeuwen gaat de hele dag door. Het is levensgevaarlijk; er moet iets gebeuren.***

5.1,2,e 5.1,2,e Mensen die er wonen en werken moeten toegang houden. Duidelijk. Kun je er iets over zeggen?

5.1,2,e 5.1,2,e Ja, dit signaal komt eigenlijk overeen met de vraag waarom er geen verzinkbare palen komen, of intelligente toegang. Dus ik snap dit signaal. Uiteindelijk komt het toch weer neer op de afweging of je iets wilt doen tegen het doorgaande verkeer, of het toch belangrijker vindt om volledige bewegingsvrijheid te houden.

- ***Ik vind het een flinterdun plan. Wat zijn de cijfers die bewijzen dat er zoveel zwerfverkeer is? ik heb ze niet gezien!***

5.1,2,e 5.1,2,e We hebben er op twee manieren naar gekeken. We hebben gekeken naar de cijfers die we uit zo'n verkeersmodel halen.

5.1,2,e 5.1,2,e Misschien moeten we de vraag beantwoorden of mensen de cijfers kunnen inzien.

5.1,2,e 5.1,2,e Ja, daar hebben we het net over gehad. Er staat een stukje op de internetpagina over het verkeersmodel. De tabel die ik net wilde toelichten staat er niet op, maar die informatie willen we wel met u gaan delen.

- ***Ik heb het niet over het model! Ik heb het over de meting.***

5.1,2,e 5.1,2,e Hoe komt de gemeente aan deze gegevens?

- ***Wij hebben de modelgegevens niet gekregen. U laat alleen horen wat u uitkomt.*** *[applaus]*

5.1,2,e 5.1,2,e Die cijfers zijn in te zien.

5.1,2,e 5.1,2,e We hebben helemaal niets te verbergen.

- ***Laat die cijfers zien!***

5.1,2,e 5.1,2,e We spreken nu af dat de cijfers in te zien zijn. We moeten even kijken hoe we dat gaan doen.

- ***Bedankt voor de toelichting. Je hebt de planning even in het middel gelaten. Als we Rozengracht-Raadhuisstraat tot 2026 ook helemaal openleggen, hoe zien jullie het dan voor je?*** *[applaus]*

5.1,2,e 5.1,2,e Maakt de afstemming van de verschillende werkzaamheden en projecten dit wel mogelijk?

5.1,2,e 5.1,2,e Dat is een ingewikkelde puzzel. *[geroezemoes]* Voor de plannen zijn we uitgegaan van een situatie waarin er verder geen ontwrichtende werkzaamheden zijn. Maar die zijn er natuurlijk wel. *[hoongelach]*

5.1,2,e 5.1,2,e Ik zie ook dat er gewerkt wordt op veel plekken.

5.1,2,e 5.1,2,e Er zijn collega's die zich daarmee specifiek bezighouden. Die zorgen ervoor dat de buurt bereikbaar is als er projecten plaatsvinden.

- ***De bruggen van de Raadhuisstraat worden totaal gerenoveerd. Dat zou al begonnen zijn, maar ze hebben het uitgesteld vanwege financiële redenen of door een verkeerde planning. De noodbruggen liggen er al. U zegt net dat ik vanaf de Keizersgracht via de Raadhuisstraat moet om bij mijn parkeerplaats te komen. Dat gaat dus niet. De komende drie jaar kan dit plan gewoon niet doorgaan vanwege de Raadhuisstraat.*** *[applaus]* ***Dat geeft tijd om na te denken over verzinkbare palen. Die kunnen in die drie jaar gerealiseerd worden.***

5.1,2,e 5.1,2,e Dus het verzoek is om vanwege wat speelt op de Raadhuisstraat na te denken over verzinkbare palen. Dat nemen we mee.

- ***Ik woon sinds*** 5.1,2,e ***aan de Herengracht. Momenteel wordt de helft van de parkeerplaatsen ingenomen door busjes voor werk daar. Hoe kunnen al die busjes daar komen als dit plan doorgaat?*** *[applaus]*

5.1,2,e 5.1,2,e Dus het werkverkeer dat dagelijks nodig is om het werk te doen. Dat wordt meegenomen.

5.1,2,e 5.1,2,e Zeker. De mensen die er moeten zijn, zoals busjes met mensen die er moeten werken, kunnen hun bestemming nog steeds bereiken. Alleen niet meer via de afgesloten bruggen.

- ***Ik heb op zichzelf niets tegen het palenplan. Maar waar begin je? Ik zie die busjes met bouwvakkers, maar ik zie ook dat de historische binnenstad afgesloten systemen heeft. Ik kan zo tien steden opnoemen in Nederland waar je je als***

bezoeker alleen hoeft aan te melden bij een paal. Daar mag je dan vier uur staan, en dan niet weer binnen vijf kilometer opnieuw aanmelden. Het werkt elders perfect, dus waarom kan Amsterdam dat niet? Zaterdagavond ben ik op zoek naar parkeerplek, en ik zie dat 40% van de geparkeerde auto's van Duitsers zijn. Wat doen die mensen hier? Die gaan zitten blowen voor mijn huis. Waarom zeg je niet, vooruitlopend op wat jullie nog allemaal meer willen, dat parkeren voor bewoners is? *[applaus]* ***Dan heb je geen verkeer meer dat rondjes moet rijden. Bewoners die parkeerplekken zoeken, weten nog waar ze in en uit moeten rijden om zo'n plek te zoeken. Het gaat pas fout als er mensen komen die de borden niet kunnen lezen en de weg niet kennen.***

5.1,2,e 5.1,2,e Is parkeren alleen voor bewoners geen oplossing? *[applaus]*

5.1,2,e 5.1,2,e Daar wordt ook over nagedacht. Maar het zijn andere collega's die nadenken over het parkeerbeleid.

5.1,2,e 5.1,2,e Het is belangrijk dat dit als reactie meegaat, dus dat er misschien beter gekeken moet worden naar het parkeren voor bewoners.

- ***Ik woon sinds*** 5.1,2,e ***in deze buurt en ben afkomstig uit*** 5.1,2,e ***Ik heb deze buurt zich echt zien ontwikkelen. We wonen hier altijd heel mooi en rustig. Op een gegeven moment hebben wij gezien dat de knip is teruggekomen. Die knip heeft bij ons een geweldige verkeersoverlast gegeven. Toen wij van de gemeente onvoldoende cijfers kregen, hebben wij een beroep gedaan op de Wob en de gegevens van de tellingen opgevraagd. Wij hebben ook zelf tellingen gedaan. Helaas was er geen nulmeting van voor de komst van de knip. Wij hebben vastgesteld dat in de Buiten Brouwersstraat, de Binnen Brouwersstraat en de beide koppen van de Keizersgracht als gevolg van de knip, door de sluiproute, een vervijfvoudiging van de gewone werktijden is opgetreden. Heel lokaal hebben er mensen misschien niet zoveel van gemerkt, maar bij ons, in de genoemde gebieden, was dat wel zo. Wij hebben zelf onze huizen moeten isoleren. We hebben contact gezocht met de gemeente. Er is hier al gesproken over het parkeren, en andere problemen die met de grote toeristendruk samenhangen en druk geven op erfgoedsteden zoals Amsterdam, Florence, Milaan enz. Door het vele verkeer heb je ook een risico met betrekking tot de fundering. Dat is niet alleen voor eigenaars, maar ook voor huurders en bewoners grote narigheid. Ik weet waarover ik spreek. We hebben zelf ons huis opnieuw moeten funderen. Zwaar verkeer en veel verkeer geven nu eenmaal trillingen en vergroten enorm het risico. Je kunt je er niet tegen verzekeren, iets wat niet iedereen weet. Het is echt een grote ellende.***
  Wij steunen dit plan echt van harte, omdat dit in ieder geval niet een enorm waterbedeffect heeft. Het is een intelligent plan dat met een beetje omrijden een heel groot gebied ontlast. Ik wil nog iets in overweging geven. Ik heb het allergrootste begrip voor mensen met een bedrijf, met een winkel. Ik denk dat hier veel mensen zijn met een winkel of een bedrijf. Die zijn echt aangewezen op een goede bereikbaarheid van de stad. Groningen is op dit moment heel ver gevorderd met een pilot waarbij je heel makkelijk de stad in en uit kunt rijden, waarbij op kenteken paaltjes naar beneden gaan, en er gecontroleerd en gehandhaafd wordt met behulp van camera's. Dat is in heel Europa al zo. Deze steden hebben veel meer voetgangers en zijn veel aantrekkelijker voor de winkels. Ze zijn schoner en meer bij de tijd dan Amsterdam, dat nog steeds een beetje kleinschalig zit te doen. Dit is voor ons een mooie overgang naar intelligente toegang. *[applaus]*

- ***Mijn naam is*** 5.1,2,e ***Ik woon sinds*** 5.1,2,e ***in de binnenstad van de Jordaan. Ik heb een fiets en een auto, die ik gebruik voor mijn werk buiten de stad. De rest doe ik met de fiets. Ik meen te zeggen dat ik behoorlijk een idee heb van de wijze waarop de verkeersstromen gaan. Ik ga al meer dan vijftien jaar naar dit soort bijeenkomsten. Ik heb thuis nog even de (I)BORs (Integraal Buurtplan Openbare Ruimte) uit de jaren negentig doorgekeken. Ik hecht er toch waarde aan om de hele zaal te vertellen wat ik gelezen heb in dat plan. De heer Mos zegt bij de inleiding van dit plan dat hij benieuwd is naar de mening van de mensen. Dat lijkt mij duidelijk, in ieder geval in deze zaal. Ik snap dat er een soort discrepantie is met wat er door bewonerscomités wordt verteld, want die hebben ook een eigen agenda. Ik heb nog nooit gehoord van zo'n comité, want ik ben niet tegen auto's. Belangrijk is dat mijnheer Bos zegt dat dit soort bijeenkomsten is bedoeld om samen tot een nog beter plan te komen.***
  Dan denk ik dat het goed is om even twee zinsneden te halen uit dat BOR van 2018, op basis van de Marnixstraat die eenrichtingsverkeer wordt en de rest van het plan dat daarmee samenhangt. Er staat dat de verkeerscirculatie volgens de bewoners zeer gewaardeerd wordt. In dat plan staat dat men over alle bruggen in de Jordaan en de buurt eromheen in en uit kan rijden. Ook staat er dat er voldoende uitwijkmogelijkheden zijn in het geval van opstoppingen. Ik denk aan vrachtwagens die laden en lossen, vuilniswagens etc. In het BOR wordt duidelijk verteld dat wij als bewoners, bewust van drukte in deze buurt met alle auto's, blij zijn dat de buurt ontsloten wordt op zoveel mogelijke manieren.
  Het valt mij op dat net werd gesproken over de paaltjes. De mevrouw van de Prinsengracht vond dat het paaltje daar weggehaald moest worden. Maar ik was vorige week op een bijeenkomst van de Jordaan in Boom Chicago. Daar werd duidelijk gemaakt -en ik heb het idee dat niet iedereen dat in de gaten heeft- dat er eigenlijk nog maar drie toegangsroutes zijn richting de Jordaan. En dat is vanuit de Marnixstraat. Ik zag hier een plaatje waar de extra reistijd werd getoond. Ik kom altijd van Amsterdam achter het Centraal Station de wijk in. Ik ben drie keer via de Nassaukade de wijk ingegaan, en dan kon ik nog de korte route nemen. Straks kan je niet meer langs het Marnixbad de Jordaan in rijden, behalve dan dat je op de Marnixstraat naar Noord kan. Iedereen wordt eigenlijk omgeleid over de Nassaukade. Je moet doorrijden naar de Raampoort om daarvandaan weer terug de Marnixstraat richting Noord te rijden om dan eraf te kunnen slaan. Er wonen ook mensen op de Nassaukade. Het betekent dat er een heel grote verplaatsing van al het verkeer plaatsvindt naar die rondweg, die ik inderdaad in het allereerste plaatje heb gezien.
  De rondweg rondom de Singelgracht wordt extreem druk. Ik zag dat men op de Westerstraat geen toename van verkeer verwacht. Maar dat wordt de hoofdstraat om de hele buurt te ontsluiten. Ik weet niet hoe het op maandag gaat, met alle laad- en losactiviteiten… Maar de verkeersdrukte wordt verplaatst. Dat betekent dat alle mensen die denken dat hun rustige straatje nog rustiger wordt, zullen ervaren dat dit juist niet zo zal zijn. Op de sheets stond wat over een leefbare buurt. Ik denk dat er nu wat verschillen zijn over wat leefbaar is. Ik hoorde mijn buurman het hebben over de Raadhuisstraat, maar wat gebeurt er als straks de parkeergarage klaar is? Dan gaan er 400 auto's minder…

5.1,2,e 5.1,2,e Ik ga u nu even stoppen; ik weet niet of dat de bedoeling was.

- ***Dit plan heeft pas kans van slagen als de Singelgrachtgarage klaar is.***

5.1,2,e 5.1,2,e Natuurlijk werken wij ook samen met het project BOR.

5.1,2,e 5.1,2,e Ik ga afsluiten. We hebben geen tijd meer voor het gezamenlijke deel van deze bijeenkomst. We willen jullie nog de gelegenheid geven om verder te praten over het palenproject aan deze kant, en over Marnixstraat Noord aan die kant. Ik wil u verzoeken om reacties die u hier voor een deel heeft kunnen delen, te melden via ons e-mailadres. Of ga in gesprek met 5.1,2,e en 5.1,2,e De reacties zijn namelijk echt van belang. We hebben er een aantal gehoord. De intelligente toegang eerst, de Raadhuisstraat klaar, de Singelgracht klaar, alles wordt meegenomen. Dank u allen voor uw aandacht en reacties. Tot de volgende keer. *[applaus]*

4. Verdere reacties

- ***Mag ik een opmerking maken? Ik was de man met de pet die het had over zoek- en verdwaalverkeer. Mijn naam is*** 5.1,2,e ***en ik ben bewoner van de Vinkenstraat. Dit plan leunt te zwaar op de aanwezigheid van een navigatiesysteem in de auto's van het bezoekende verkeer. We hebben twee dingen. Ten eerste zijn mensen eigenwijs. Als ze eenmaal in de illusie verkeren dat ze verdwaald zijn, trekken ze zich niets meer van hun navigatiesysteem aan. Dat is een ding; ze gaan dan heel eigenwijs de navigatie uitzetten. Ten tweede hebben die navigatiesystemen geen juridische en bestuursrechtelijke status. En dan ga je dus een plan maken dat wel bestuursrechtelijk goed in elkaar zit, maar zwaar leunt op een systeem waarvan je hoopt dat het in alle auto's aanwezig is, wat niet het geval is, en dat ook geen bestuursrechtelijke status heeft. Het is ook niet veilig om zo'n systeem in de auto te hebben, ook al hebben de meeste mensen het wel. De gemeente kan geen invloed uitoefenen op de routes die de systemen adviseren om mensen niet te laten verdwalen. Want het is een derde partij die niet bestuursrechtelijk beschermt.***
- ***Ik heb een kleine opmerking. Hoe gaat het met al die opgevoerde brommers en scootmobielen? Als er geen auto's doorkomen, hoe zit het dan met de scootmobielen?***
- ***In het algemeen ben ik het eens met het palenplan. Ik wil minder auto's en minder last van verkeer in de buurt. Vaak ben ik onderweg met de fiets en heb de indruk dat mijn positie in het verkeer wat minder geworden is. Ik vind het palenplan een goed idee. Eigenlijk wil ik een autoluwe stad. Het is moeilijk om voor de talrijke smalle straatjes een goede oplossing te verzinnen voor fietsers en auto's. Het is voor een fiets onaangenaam om de straat te moeten delen met auto's.***
- ***Auto's en fietsen samen in smalle straten zijn een probleem. Ook onaangenaam is het voor groepjes voetgangers die door de buurt lopen. Met fietsers en auto's erbij voelt het onveilig.***

De bijeenkomst wordt gesloten om 21.00 uur.