

Bijeenkomst Weesperstraat 27 november 2024

27 november 2024

Overzicht van vragen, opmerkingen en suggesties

Gemeente Amsterdam

Tertium

Over …

Op woensdagavond 27 november organiseerde de gemeente Amsterdam in de Stopera een bijeenkomst over de leefbaarheid van de Weesperstraat.

Het projectteam presenteerde de verkeerscijfers uit de evaluatie van de pilot-Weesperstraat en deed een voorstel om door middel van een participatietraject samen met bewoners, ondernemers en de nood- en hulpdiensten te werken aan een aantal maatregelen die de straat kunnen verbeteren met als doel het autoverkeer te verminderen, meer groene kwaliteit toe te voegen aan de openbare ruimte en meer verkeersveiligheid voor langzaam verkeer.

Zo'n 35 deelnemers bezochten de avond. Dit verslag bevat de opmerkingen en suggesties die zijn verzameld.



Overzicht van het programma

Het programma van de bijeenkomst bestond uit een plenair deel met daarin

- Welkom door gespreksleider Michiel Hulshof
- Kort interview met projectmanager Bilal Amajjoud: voorstellen van het projectteam
- Panelgesprek met Manu Hartsuyker (betrokken bewoonster Valkenburgerstraat), Vincent Allaert (Vincent Traiteur en Slagerij), Paul Heymeijer (coördinator Bereikbaarheid Ambulance Amsterdam en oud-ambulance chauffeur) en Chandelle van Gelderen (verloskundige).
- Een toelichting op de verkeerscijfers door verkeerskundige Sjoerd Linders (gemeente Amsterdam) en het vervolgproces door Bilal Amajjoud
- Mogelijkheid tot het stellen van vragen
- Een korte toelichting op het participatietraject door Michiel Hulshof (Tertium)

Vervolgens konden deelnemers in verschillende ruimtes doorpraten over (1) de opzet van het participatietraject, (2) de Weesperstraat, (3) De Valkenburgerstraat en het Rijnspoorplein.

Deelnemers is gevraagd hun opmerkingen zoveel mogelijk op ansichtkaarten te schrijven, zodat deze goed verwerkt konden worden. Om deelnemers te stimuleren om dit te doen, konden zij pepernoten en gevulde speculaas winnen als zij een ingevulde ansichtkaart inleverden.

Daarnaast hebben wij tijdens het plenaire programma meegeschreven met de vragen van deelnemers, en de antwoorden van de gemeente.



Plenaire gesprek

Tijdens het plenaire gedeelte hebben aanwezigen een aantal vragen gesteld. Hieronder een overzicht:

1. *Als ik het goed begrijp gaan jullie uit van de huidige situatie, en vinden daar aanpassingen plaats. Waarom kunnen we niet het hele straatprofiel aanpassen, bijvoorbeeld gebaseerd op hoe de Valkenburgerstraat is ingericht?*

   Het doel is om de oversteekbaarheid op peil te houden. Je hebt dan ofwel verkeerslichten nodig, ofwel een steunpunt in het midden van de weg waar voetgangers naartoe kunnen. Wij denken nu dat het laatste beter is. Grootschalige herinrichting kost jaren de tijd. Daar willen we nu niet op wachten. We willen nu op relatief korte termijn een aantal maatregelen uitproberen om te zien wat werkt.

2. *Een aantal maanden terug was er ook een presentatie, toen zag ik een voorstel dat de Weespers tussen de Nieuwe Achtergracht en Herengracht getailleerd zou kunnen worden. Nu lijkt het een kleiner stukje. Waarom?*

   Net als bij de vorige presentatie gaat de eerste denkrichting (voorbeeldschets) uit van taillering tussen de Nieuwe Prinsengracht en Nieuwe Achtergracht. Dat is niet anders dan de vorige keer. We zouden graag ergens beginnen. Of de taillering kan worden uitgebreid naar een langer traject is een onderwerp dat we in de ateliers met jullie willen bespreken.

3. *Ik zie nu uitvoering staan in 2026. Eerder was het plan in 2024. Dus we schuiven wel op.*

   Wij hopen dat we na de ateliersessie op korte termijn al wat kunnen doen. De eerste aanpassingen staan nog steeds gepland voor 2025. Wij hebben echter ook te maken met wet-regelgeving en interne toets procedures. Wij doen er alles aan om zo snel mogelijk te beginnen. Dat kan ook met deze manier van werken: proefondervindelijk.

4. *Vanaf Amstelstation kom je de stad binnen, en dan heb je steeds dat heen en weer tussen 30km/uur en 50km /uur. Moeten we niet eerst alles 30km/uur maken tot het Weesperplein?*

   Het zou misschien een goed idee zijn om 30km in de Weesperstraat in te stellen als maximumsnelheid. De gemeente heeft daarvoor een *toolkit* ontwikkeld. Daarmee moeten we het voor elkaar krijgen. We willen daar in de ateliers samen naar kijken.

De gemeente Amsterdam heeft er bewust voor gekozen om op een aantal wegen een maximumsnelheid van 50 km te handhaven. De gebiedsontsluitingswegen 30 km zijn herkenbaar aan ‘stedelijke kenmerken’. Parkeerstroken, bushaltes op de rijbaan en oversteken van langzaam verkeer. Deze dragen bij aan de 30km/u-uitstraling.

5. *Hebben jullie vergelijkbare projecten gedaan? Wanneer is dit project geslaagd?*

We vinden het geslaagd als het lukt om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren maar wel doorstroming te behouden. Dat zal een kwestie zijn van wat langere adem, omdat je niet zomaar het verkeer heel snel kan terugdringen. Het lastige is dat de Weesperstraat een drukke verbindingsweg is. Het is geen Wibautstraat waar je overal 2x 2 banen nodig hebt, maar ook geen Stadhouderskade waar je uitkomt met 2 x 1 baan.

6. *Kan de gemeente ervoor zorgen dat 30 km/uur met camera’s wordt gehandhaafd?*

Dat was eerst niet mogelijk. Het Openbaar Ministerie (Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie) heeft gebiedsontsluitingswegen (GOW) nu erkend als wegtype. Nu wordt gekeken naar hoe en waar gehandhaafd kan worden. In samenwerking met de politie zullen we dit gaan bekijken.

7. *Waarom hebben de nood- en hulpdiensten zo’n zwaarwegend advies? Waarom zijn de wensen van bewoners niet doorslaggevend?*

Natuurlijk zijn bewoners belangrijk. Een paar weken geleden is groep bewoners ook bij wethouder geweest om te praten. De meningen van de bewoners en ondernemers zijn zeker belangrijk. Alle (inclusief Nood- en Helpdiensten) belanghebbenden nemen we vanaf het begin gezamenlijk mee. Gedurende het proces kunnen nood- en hulpdiensten aangeven of ze het eens zijn met een maatregel die we bedenken, in plaats van pas aan het einde van het ontwerpproces. Het is nieuwe manier van werken waarbij het gaat om een goede wisselwerking en samenwerking.

De nood- en hulpdiensten geven uiteindelijk een zwaarwegend advies, dat is een afspraak die we in Amsterdam hebben gemaakt.

8. *Er gaat een grote groep auto’s eenmalig de stad door. Kunnen we niet zorgen dat de groep die er niks te zoeken heeft, daar ook niet komt?*

De gemeente is bezig met een zogenaamd ‘doelgroepenkader’, maar dat beleid is gewoon niet binnen een halfjaar ontwikkeld. In de tussentijd willen we wel alvast met de Weesperstraat aan de slag.

9. *Ondernemers worden straks verplicht elektrisch te rijden, waarom anderen rest niet?*

Dat is gemeentelijk beleid waar ook aan wordt gewerkt.

10. *Wat doet de gemeente aan het verminderen van het aantal taxi’s?*

Antwoord door Vincent Allaert (ondernemer, panellid): Het probleem is te veel taxi’s op bepaalde plekken op hetzelfde moment. Tegelijkertijd is de taxi een belangrijke aanvulling op en vervanging van eigen vervoer. Wel is zichtbaar dat rondom bepaalde plekken (Bijenkorf, Krasnapolsky) taxi’s vaak op eenzelfde plek zijn. Maar de taxi is niet de vijand. De vraag is eerder: kunnen we als er te veel zijn op dezelfde plek dit terugdringen/beperken?

Opmerkingen uit de deelsessies

Hieronder geven wij een samenvatting van de belangrijkste bevindingen uit de subsessies. In de bijlage vindt u een overzicht van alle reacties.

Sessie 1: Participatietraject – bevindingen per vraag

1. *Hoe kunnen we het beste met de buurt communiceren?*
   Deelnemers raden de gemeente aan om verschillende communicatie-kanalen in te zetten om verschillende groepen te bereiken: digitale middelen (e-mail, QR-codes op straat, website van de gemeente) en huis-aan-huis brieven, specifieke communicatie naar ondernemers via de 3 BIZ’en, woningeigenaren via VVE’s en verloskundigen via de EVAA. Ook kan gedacht worden aan straatinterviews en deur-aan-deur benadering.

2. *Hoe kunnen we een effectieve ateliersessie organiseren?*
   Deelnemers zouden graag zien dat diverse belanghebbenden in één bijeenkomst samen komen: bewoners, nood-en hulpdiensten, ondernemers en experts, aangevuld met belangenorganisaties zoals bv Fietsersbond. Ook adviseren zij om duidelijke doelen te stellen en de sessies simpel te houden. De ateliersessies moeten niet leiden tot vertraging.

3. *Op welke manier moeten de resultaten van de maatregelen worden teruggekoppeld?*
   Ook voor de terugkoppeling werden diverse kanalen genoemd, zoals brieven, e-mail en bijeenkomsten. Ook zou de gemeente kunnen denken aan het vertellen van het verhaal via lokale media, zoals AT5.

Sessie 2: Weesperstraat – bevindingen per thema

1. *Taillering van de Weesperstraat*
   Veel deelnemers vinden dit een goede mogelijke maatregel over een zo lang mogelijk gedeelte van de straat. Om de hulpdiensten voldoende ruimte te geven om te passeren stellen deelnemers voor de fietspaden breder en zo recht mogelijk te maken. Enkele deelnemers denken dat het weghalen van middensteunpunten de oversteek korter en veiliger zou kunnen maken.

2. *Snelheid naar 30 km per uur*
   Deelnemers stellen voor om de 30km/u zone uit te testen, en te zien wat dit betekent voor de doorstroming. Zij vinden het belangrijk om dit in combinatie te doen met handhaving.
3. *Overige opmerkingen*
   Veel deelnemers geven aan dat zij hopen dat het niet lang gaat duren voordat de eerste maatregelen getest worden. Daarnaast stellen enkele deelnemers dat de verkeerslichten in de straat beter op elkaar afgestemd moeten worden.

Sessie 3: Rhijnspoorplein en Valkenburgerstraat – bevindingen per thema

1. *Valkenburgerstraat*

Deelnemers vragen aandacht voor maatregelen die hufterig rijgedrag (te hard rijden, door rood rijden, lawaaierige motoren) te verminderen. Daarnaast vinden deelnemers dat het Mr. Visserplein beter kan worden benut (o.a. skatepark,



Bijlage: Alle reacties

Sessie 1: Participatietraject

Vraag 1: Hoe kunnen we het beste met de buurt communiceren?

- Via de BIZ x3 (Knowledge Mille/ Breestraat BIZ centrum)
- VVE's benaderen
- Email x2
- Brief in de bus
- QR-code op kruispunten/ reclamezuilen
- Website van de gemeente
- Mensen op straat of deur-aan-deur bevragen en informeren
- Vanuit het oogpunt van de verloskundigen in Amsterdam: neem de EVAA mee in de mailinglijst (Dat is de vereniging van alle eerstelijns verloskundigen in Amsterdam). Of maak een lijst met alle praktijken centrum oost/centrum noord

Vraag 2: Hoe kunnen we een effectieve ateliersessie organiseren?

- Standaard nood- en hulpdiensten aan weerzijden + vertegenwoordiging ondernemers
- Plenaire sessies. Meerdere sessies zodat meer omwonenden en belanghebbenden gelegenheid hebben om deel te nemen
- Afgevaardigde sturen
- Formuleer het doel van de sessie (voorkomt uitweiden over onbelangrijke zaken)
- Meer gebruik maken van digitale tools zoals Menti of Remesh
- Houd het simpel en vertrouw in de deelnemers
- Beschouw deelnemers als ontwerpteam
- Neem het serieus
- Doe iets met de resultaten
- Verantwoord jezelf als je afwijkt van het ontwerpteam
- In 2023 is in het stadsarchief een mooie bijeenkomst geweest met bewoners, ondernemers en gemeente en organisatie dromen, groen en toekomst, zo goed.
- Buurthuizen betrekken
- Verschillende groepen samenbrengen

- Betrek mensen die vergaderingen kunnen leiden
- Gevarieerde groepen, maar niet te veel sessies tegelijk. Zorg dat iedereen vertegenwoordigd is. Zorg dat het dezelfde personen zijn
- Houd het kort
- Niet alleen 's avonds
- Nodig fietsprofessor Marco te Brummelstroet uit
- Nodig belangenorganisaties uit zoals de fietsersbond en partijen die opkomen voor de belangen van voetgangers
- Laat de verschillende stakeholders met elkaar in gesprek gaan
- Ga snel aan de gang
- Wisselwerking uitvoering-participatie (niet participeren zonder mandaat van bestuur; het kan en er is ruimte)

Vraag 3: Op welke manier moeten de resultaten van de maatregelen worden teruggekoppeld?

- Brief in de bus x2
- Voordracht van B&W aan de raad
- Sessies op verschillende dagen, verschillende tijdstippen
- Mail x5
- Ik vind zoals het nu gaat wel goed
- QR-code op kruispunten
- Website gemeente
- AT5
- Via de BIZ (Knowledge Mile/Breestraat BIZ centrum)

Sessie 2: Weesperstraat

Thema 1: Taillering Weesperstraat

- Zorgen dat de Weesperstraat in z'n geheel een driebaansweg wordt, werkt prima bij Holocaustmonument
    - Ambulances rijden bij het Holocaustmonument al over het fietspad. Hoor je nooit klachten over.
- Fijn dat er een taillering komt tussen Nieuwe Achtergracht en Nieuwe Prinsengracht
    - Kan ook best tussen Nieuwe Prinsengracht en Nieuwe Keizersgracht

- Fietspaden breder maken voor hulpdiensten
- Houd fietspaden zo recht mogelijk en toegankelijk voor nood- en hulpdiensten
- Inrichting zoals bij de Valkenburgerstraat: geen behoud inrichting Weesperstraat. Dus: versmallen en de midden steunpunten weg. Dan is de oversteek korter.
- Steunpunt oversteek is gevaarlijk in 2x, terwijl het verkeer zo hard rijdt
- Suggestie: waar u 1x1 wilt maken, kunt u voor de hulpdiensten de fietspaden upgraden (breder maken). Dan kunnen hulpdiensten er tijdelijk langs, levert minder knopen op.

Thema 2: Weesperstraat 30 km zone (verantwoordelijke gemeente: Soeshana Snel)

- Laten we 30 km gaan testen, met als vraag: wat betekent dit voor de doorstroming?
- Kruispunt Weesperstraat-Nieuwe Kerkstraat: meet snelheid hier!
- Het 30 km Max programma werkt niet zonder flitspalen en boetes. Er is niets veranderd.
- Door de aangebrachte flessenhals bij het namenmonument, en de daardoor teruggebrachte snelheid, lijkt het niet nodig om van de Weesperstraat een 30km zone te maken.

Thema 3: Andere zorgen, wensen en ideeën

- De Weesperstraat is eigenlijk goed zoals het is
- Tijdens de knip was het leuk dat er een soort ‘terras’ idee ontstond. Dat mag wel weer terugkomen.
- Verkeerslichten meer op elkaar afstemmen
- De bewoners van de Weesperstraat verblijven het langst in vergelijking met het doorgaand verkeer. Hun stem dient mededoorslaggevend te zijn!
- Redeneer niet vanuit de verkeerskundige kant, maar vanuit de menselijke maat
- Uitgangspunt is verkeerd: doorstromen als beleid = minder auto’s
- Waarom kon in 2021 de visie Oostelijke Binnenstad gerealiseerd worden door wethouder de Vries: geen luchtfietserij. Het kan mits 2x1: Eruit verdien potentie.
- Niet testen maar doen!
- Zebrapaden: zorg ajb voor hetzelfde moment groen voor voetgangers voor beide verkeersrichtingen!
- Als niet de hele Weesperstraat nu wordt heringericht, dan moet het mogelijk zijn om in 2025 te starten met uitvoering!

- Kunnen we tussen Weesperplein en IJtunnel niet 1 baan maken voor vroedvrouw/nooddienst/ondernemers en de andere baan voor gewoon verkeer?
- De overdaad aan taxi's blijft een kriem en een plaag voor het centrum
- Touringcars zorgen voor vervuiling en lawaai: overlast

Sessie 3: Rhijnspoorplein en Valkenburgerstraat

Thema 1: Rhijnspoorplein (verantwoordelijke gemeente: Ruben de Bruijne)

- Geen specifieke opmerkingen, deze zijn verwerkt in de sessie Weesperstraat.

Thema 2: Valkenburgerstraat (verantwoordelijke gemeente: Johan Schooltink)

- 1% weghalen van de Valkenburgerstraat aan verkeer, dat lost al iets op!
- Er wordt veel door rood gereden bij Valkenburgerstraat (Stopera), Anne Frankstraat en Jodenbreestraat
- Bij Mr. Visserplein zijn er ideeën uitgewerkt om ondergronds de nieuwe locatie van Liander (nu op Valkenburgerstraat) te plaatsen. Beter gebruik van het plein, en verlichting in de oude Joodse buurt.
- Invoegstrook bij de Valkenburgerstraat en Jodenbree en naar de Anne Frankrstraat richting IJtunnel 1 baan!
- Versterken van voorzieningen, zoals een skatepark op het Mr. Visserplein, maakt de leefbaarheid groter
- Maatregelen voor geluidsreductie van met name motoren in de Valkenburgerstraat

Thema 3: Andere zorgen, wensen en ideeën

- Tijdzone in vergunningen voor werktijden van taxi's
- Hard rijden: hufterig gedrag motoren. Grote zware vrachtwagens rijden hard.
- Garageborden moeten uitgeschakeld worden!
- Kwantificeer wanneer dit een succes is. Nu lijkt het alsof we iets gaan doen om het doen. Voorbeelden kwantificeren:
    - X-aantal wensen gaan we y-aantal van realiseren
    - Tevredenheidspercentage gaat met zoveel % omhoog
- 30 km belijning bij tennisbaan helpt niet genoeg

Reactie via mail

Deze reacties kwamen binnen via de mail namens een groep bewoners van zes bewoners van het Jonas Daniël Meijerplein. Deze punten zijn niet besproken tijdens de bijeenkomst maar zijn voor de volledigheid wel bijgevoegd. Ze zijn geanonimiseerd vanwege privacyoverwegingen.

Email 1

Helaas ben ik onverhoopt verhinderd om bij genoemde bijeenkomst aanwezig te zijn.

Graag deel ik met u het volgende om mee te nemen naar de bespreking van vanavond.

Nog voor de bouw van het Namenmonument is er al zorg uitgesproken over de toename van het toeristenverkeer/touringcarbussen, en wat dit mogelijkerwijs voor het leefklimaat tot gevolg kon hebben.

Deze Touringcarbussen staan nog steeds dagelijks urenlang met draaiende motoren op de “kiss & ride” voor het Joods Historisch Museum.

Bijvoorbeeld gisteravond tussen 18.30-20.00 uur. Ik bevond mij op dat moment toevallig bij het Afrikaans eethuisje aan het JD Meijerplein en had er vol zicht op.

Wanneer worden deze grote touringcars/ vervuilers (en lawaaimakers) nu eens verbannen uit de Weesperstraat/JD Meijerplein?

Verder lijkt vanuit de aangebrachte flessenhals bij het Namenmonument, en de daardoor teruggebracht snelheid, het niet nodig om van de Weesperstraat een 30km zone te maken.

Ik verneem eveneens graag van u per mail de verkeerscijfers naar aanleiding van de pilot met de Weesperknip in 2023.

Tot slot: de bijeenkomst behelst als onderdeel “participatie” van ons bewoners.

Nu u voornemens bent de verkeerscijfers tijdens de bijeenkomst te presenteren, hebben we ins inhoudelijk totaal niet kunnen voorbereiden.

Tevens het late verzenden van de uitnodiging (1 week voorafgaand) geen weinig ruimte om al geplande afspraken te kunnen verschuiven.

Ik betreur deze gang van “participatie-mogelijkheid” ten zeerste.

Hopende op uw spoedige terugkoppeling en een succesvolle bijeenkomst gewenst.

Email 2

Vandaag, op 20 november ontvingen de bewoners van het Jonas Daniël Meijerplein (even nummers) een brief betreffende een uitnodiging voor een interactieve bijeenkomst op woensdag 27 november 2024 over de leefbaarheid van de Weesperstraat.

De brief is gedateerd 14 november 2024, de bewoners worden verzocht zich voor donderdag 21 november aan te melden, dus op dezelfde dag dat de brief op de mat lag. In de brief zegt u de participatieaanpak te gaan bespreken, dan is de tijd tussen de ontvangst van de uitnodigingsbrief en de deadline voor aanmelding alvast een verbeterpunt.

Zelf kan ik niet aanwezig zijn maar misschien is het mogelijk ‘de verkeerscijfers uit de evaluatie van de pilot Weesperstraat’ via de mail te ontvangen.

Wat betreft het ‘verbeterproces rondom de Weesperstraat’: persoonlijk vind ik het prima zoals het nu is.

Richting Weesperplein is er al een flessenhals bij het Nationale Namen Monument waardoor de snelheid van het verkeer geremd wordt.

Richting Mr. Visserplein: Als er een file ontstaat is dat meestal richting Rokin, de zogenaamde ‘Bijenkorf file’, daar is vast wel wat aan te doen. De afstelling van de verkeerslichten kan misschien ook beter, vooral voor de voetgangers.

Met de vergroening gaat het ook heel goed en er zijn meerdere terrasjes, een fijne snackbar, wat wil een mens nog meer. Ik wens u en het projectteam een vruchtbare bijeenkomst,

