

Verslag Plantage Weesperbuurt Overleg, digitaal via ZOOM, dd 31 augustus 2020

Aanwezig: Bob Soer (vz), Erik Hardeman (notulist), Daniëlle Meiboom (projectleider pilot knip Weesperstraat, gem. Amsterdam), Max Klemens (assistent-projectleider, gem. Amsterdam), Neeria Oostra (stadsdeelcommissielid GroenLinks), Paul Busker (vz Wijkcentrum d'Oude Stadt), Jeroen Verhulst (secr. Eilandenoverleg) en bewoners uit Plantage- en Weesperbuurt: Christine Baart, Ryanne Becking, , Petra Catz, Agnes Evers, Wilma Foolen, Barbara Gozens, Githa Hamburger, Manon Hartsuyker, Michelle Herijgers, Cor Jansma, Eugénie Kool, Loes Lauteslager, M. Muller, Andries de Nooij, Quinten Niessen, Paulette van Ommen, Josje Reuten, Jeroen Robbertsen, Gini van Rijckevorsel, Bart-Jan Roelofsz, Roos Theuws, Dirk-Jan Veldman, Astrid van de Ven, Toon Vreeland, Els Wenselaar, Michel van Wijk, M. Ynsen, Bert Zwaving, Liesbeth, Bella,

1. Knip op de Weesperstraat

Vz. heet alle deelnemers die via Zoom zijn ingeschakeld welkom. Het enige onderwerp tijdens deze virtuele vergadering van het PWO is de voorgenomen proef met een knip op de Weesperstraat in het voorjaar van 2021. Projectleider Daniëlle Meiboom van de gemeente Amsterdam is aanwezig om uitleg te geven aan de hand van een powerpoint-presentatie die gedeeld wordt op het scherm. Vanwege de grote belangstelling en de beperkte tijd kan onmogelijk iedereen aan het woord komen. In plaats daarvan kunnen deelnemers reageren via de chatfunctie. Na haar presentatie zullen in elk geval 2 bewoners kort het woord krijgen: Petra Catz, als tegenstander van 'de knip' en Wilma Foolen als voorstander. Daarna zal vz. bekijken of er nog gelegenheid is om mondelinge vragen te stellen en beantwoorden. Mogelijk dat niet alle vragen die in de chat gesteld worden, tijdens de vergadering beantwoord kunnen worden. Alle vragen en opmerkingen worden bewaard en de antwoorden op vragen die niet aan bod komen in het overleg zelf, kunt u teruglezen in dit verslag, onder 'chat'.

In haar inleiding benadrukt **Daniëlle Meiboom** allereerst het tijdelijke karakter van de proef die niet voor niets een 'pilot' wordt genoemd en slechts acht weken zal duren. Het doel ervan is om te onderzoeken wat de positieve en negatieve effecten van een knip in de Weesperstraat op de verkeerscirculatie zullen zijn om daarna te kunnen bepalen of een meer permanente knip mogelijk en wenselijk is.

Om sluipverkeer in woonwijken tegen te gaan, zullen er drie aanvullende knips worden geplaatst in de Anne Frankstraat, de Hoogte Kadijk en de Kattenburgergracht. De locaties van de knips zijn zo gekozen dat alle bestemmingen in de buurt bereikbaar blijven, maar dat doorgaand verkeer via de zijstraten van de Weesperstraat onmogelijk wordt.

De knip zal zo worden ingericht dat:

- Nood-en hulpdiensten, OV-bussen en fietsers en voetgangers altijd toegang hebben;
- door heel Amsterdam en ook op sluiproutes zoals bijv. de Nieuwe Keizersgracht verkeersmetingen worden gedaan;
- de knip ook geldt voor taxi's, touringcars en motorfietsen.

Het college van B&W zal in september beslissen wanneer de pilot precies zal worden gehouden. De raadscommissie Mobiliteit Luchtkwaliteit en Water (MLW) buigt zich 29 oktober over de plannen.

Petra Catz legt uit dat het plan in haar ogen een contradictie bevat. De gemeente wil dat de IJtunnel open blijft voor autoverkeer, maar maakt de tunnel door het aanleggen van vier knippen alleen nog via forse omwegen bereikbaar, omwegen die bovendien voor extra drukte in de toch al veelgeplaagde Kattenburgerstraat zullen zorgen. "Met dit plan wordt het probleem dus niet opgelost maar verschoven."

Een tweede bezwaar is in haar ogen dat de pilot geen realistisch beeld zal geven van de werkelijke verkeerssituatie omdat de Piet Heintunnel op het moment van de proef niet toegankelijk zal zijn voor

vrachtauto's, terwijl de Michiel de Ruyertunnel 's nachts zelfs helemaal dicht is. "De gemeente heeft haast en duwt iets erdoor dat niet goed onderbouwd is."

Volgens Petra Catz is er in feite sprake van een klassiek verdelingsprobleem van schaarse doorrijruimte. "In zo'n geval moet je dus nadenken over de beste manier om de schaarste te verdelen. Welnu, we willen dat auto's, zeker auto's uit de buurten aan weerszijden van de IJtunnel, door de tunnel kunnen blijven rijden, maar we willen geen doorgaand verkeer. Dat kun je simpel oplossen door de auto's uit die buurten een vergunning te geven en het overige verkeer te ontmoedigen door een tarief voor de IJtunnel in te voeren, eventueel aangevuld met nog enkele andere maatregelen zoals bv een maximumsnelheid op doorgaande wegen."

Zij sluit haar betoog af met de mededeling dat iedereen die haar betoog op schrift wil ontvangen een mail met dit verzoek kan sturen aan petra@campcatz.nl.

In tegenstelling tot Petra Catz is **Wilma Foolen** voorstander van de knip. Als bewoonster van de Weesperstraat zegt zij erg blij te zijn met dit groene gemeentebestuur dat nu eindelijk iets gaat doen aan de drukte en de luchtkwaliteit in de Weesperstraat. "Vijfentwintig jaar geleden waren er al plannen om de Weesperstraat te versmallen, maar telkens kwam er weer niets van terecht. Elke keer werden de bewoners met een kluitje in het riet gestuurd. Nu hoop ik dat het eindelijk echt gaat gebeuren." Zij is blij met de voortvarende aanpak die uit het verhaal van Daniëlle Meiboom blijkt en zegt er alle vertrouwen in te hebben dat de gemeente eventuele problemen als gevolg van de knip zal oplossen.

Na deze twee bijdragen geeft vz. het woord aan enkele deelnemers aan de discussie. **Agnes Evers** is een van de vele deelnemers die vreest voor een sterke toename van het sluipverkeer op de Nieuwe Keizersgracht en andere zijstraten van de Weesperstraat. Zij pleit voor een knip achter het Amstelstation. Door **Roos Theuws** en anderen wordt om dezelfde reden een knip op het Rhijnspoorplein gesuggereerd om het gebruik van de grachten als sluiproute te voorkomen.

In haar antwoord wijst **Daniëlle Meiboom** er allereerst op dat uit onderzoek blijkt dat een knip op het Rhijnspoorplein een geringer positief effect op de luchtkwaliteit zal hebben dan een knip op de nu gekozen plek. Ook zou een knip op het Rhijnspoorplein het instellen van meer aanvullende knippen noodzakelijk maken dan een knip ter hoogte van het Namenmonument. De verwachte toename van verkeer op de Kattenburgerstraat is in beide gevallen nagenoeg gelijk. Het argument dat een knip op het Rhijnspoorplein sluipverkeer op de grachten zou voorkomen wordt door haar ontkracht door erop te wijzen dat in dat geval het verkeer vanaf de kant van de IJtunnel de grachten als sluiproute zal gaan gebruiken. Voor het sluipverkeer maakt de plek van de knip dus niets uit. Belangrijker is in haar ogen de verwachting dat er snel sprake zal zijn van gewinning. "Wij verwachten dat het dankzij de knip op de hele Wibautas een stuk rustiger zal worden. Misschien moet men even wennen, maar na een week of drie weet iedereen dat het vanwege de aanvullende knippen geen zin heeft om voor een sluiproute te kiezen. Je moet altijd terug naar de S!00. En trouwens, we gaan de eerste weken dagelijks schouwen. Misschien komt er ook een tijdelijke verkeersregelaar."

Christine Baart vraagt zich af hoe de talloze buitenlanders die nu nog onbevangen de stad inrijden, zullen worden geïnformeerd dat ze niet verder kunnen. Bij hun zal geen sprake zijn van gewinning. Volgens Daniëlle Meiboom is de gemeente al in gesprek met leveranciers van routeplanners. "Bijna alle toeristen rijden op een navigatiesysteem. Wij hebben als gemeente gelukkig goed contact met verschillende aanbieders als Google en TomTom. Die kunnen deze route eenvoudig schrappen als doorgaande route."

Mevrouw Muller wil graag weten hoe de bewoners geïnformeerd zullen worden en wat er mogelijk is aan inspraak. Daniëlle Meiboom: "Voor het vormgeven van een pilot gaan we niet uitgebreid met bewoners overleggen. Maar we willen wel tijdens de pilot horen wat hun ervaringen zijn. We zijn

24x7 op een speciaal nummer bereikbaar en we willen ook graag regelmatig met de buurt overleggen, bv. tijdens het PWO. We gaan zeker ook een klankbordgroep in het leven roepen.

Op de vraag van een andere deelnemer aan de discussie of de pilot gezien corona niet beter kan worden uitgesteld, antwoordt Daniëlle Meiboom dat dat onmogelijk is omdat de Piet Heintunnel halverwege 2021 gedurende twee jaar dicht gaat voor alle verkeer en de Wibautas in die periode noodzakelijk open moet blijven als bypass voor het doorgaand verkeer. Bij uitstel zou de proef dus te ver in de tijd moeten opschuiven en niet eens meer tijdens de zittingsperiode van het huidige college van B&W kunnen worden uitgevoerd. Uitstel vanwege corona is trouwens niet nodig, want de verkeersintensiteit zit nu al weer op 90% van die van voor het begin van de crisis.

Na ruim een uur sluit vz. de discussie met de toezegging dat alle chats zullen worden gegroepeerd naar onderwerp en door de gemeente van een antwoord zullen worden voorzien. (zie onder dit verslag). Hij bedankt Daniëlle Meiboom voor haar presentatie. De discussie gaat hierna nog enige tijd door, waarbij veel deelnemers aan de bijeenkomst ontevreden blijken te zijn over het feit dat zij op hun chatvraag geen antwoord hebben gekregen. Vooral enkele bewoners van de Nieuwe Keizersgracht zijn bezorgd over wat hen te wachten staat.

Om contact met elkaar te houden start een van hen, Paulette van Ommeren, ter plekke een whatsappgroep. <https://chat.whatsapp.com/L00apkeQ8VTEfbRUWiVvHo>.

Tot slot van de bijeenkomst wijst vz. nog op de bij de agenda gevoegde mededelingen over andere lopende zaken en in het bijzonder op de mededeling over de tot nu toe uitstekend verlopende opvang van ongedocumenteerden op de Plantage Muidergracht 14. Buurtbewoners die iets voor of met de bewoners van het pand zouden willen doen kunnen dat kenbaar maken door middel van een mail aan sabine.van.hoftern@hvoquerido.nl of janneke.majoor@hvoquerido.nl

Om 21.30 sluit vz. de bijeenkomst.

CHATBERICHTEN EN ANTWOORDEN VAN DANIELLE MEIBOOM

DE BEREIKBAARHEID

Hoe komen wij als bewoners bij de IJtunnel?

De IJtunnel kan bereikt worden via de Mauritskade, Piet Heinkade en Kattenburgerstraat, of via Wibautstraat, Gooiseweg en A10. Wat het snelste is, hangt af van plek van herkomst en bestemming.

Hoe kunnen mensen vanuit Noord in de Plantagebuurt komen? Hoe moeten de bewoners de buurt in?

De buurt is vanaf de zuidkant op dezelfde manier bereikbaar als nu, via Wibautstraat en Weesperstraat. Vanaf de noordkant moet worden omgereden via de Kattenburgerstraat, Piet Heinkade en Mauritskade.

Wordt in de verkeersonderzoeken ook gekeken naar hoeveel extra kilometers oostelijke binnenstadbewoners hierdoor moeten maken, zodat je dat als mogelijk negatief effect kunt meenemen?

Het verkeersonderzoek geeft op groepsniveau inzicht in routes en rijtijden zowel vooraf als tijdens de pilot. Dus deze effecten worden meegenomen.

DE METINGEN

Worden bij de metingen ook fijnstof, geluidsoverlast, stank, en problemen voor ander verkeer/voetgangers meegenomen?

Zowel voorafgaand als tijdens de pilot knip Weesperstraat wordt de luchtkwaliteit en geluidshinder in kaart gebracht. Dit gebeurt niet alleen op de Weesperstraat maar ook op bijvoorbeeld Stadhouderskade, Prins Hendrikkade en andere locaties. Metingen vinden vooral daar plaats waar de luchtkwaliteit het slechtst is door grote hoeveelheden verkeer, niet in de veel rustigere zijstraten of zijgrachten. Fijnstof is een van de waarden die wordt onderzocht. In de evaluatie worden ook andere signalen, zoals problemen voor voetgangers of ander verkeer, meegenomen.

DE NIEUWE KEIZERSGRACHT

Jullie hebben al voor de proef een levensgevaarlijke racebaan op de Nieuwe Keizersgracht aangelegd de afgelopen maanden (met spoed en zonder overleg met de bewoners!). Is die werkwijze indicatief voor de hele proef en besluitvorming van de gemeente?

Het groot onderhoud voor de Keizersgracht stond al langer op de planning van de gemeente. De straat is ingericht conform de nieuwe Puccini-inrichtingsprincipes voor de grachtengordel, 30 km/uur, klinkers, hardstenen banden en snelheidsremmende drempels. Ook het Singel (noordkant vlakbij CS) is onlangs op deze wijze ingericht. Stap voor stap pakken we alle grachten aan.

Mogen vrachtwagens in het voorgenomen scenario ook over de Nieuwe Keizersgracht en kan deze gracht dit aan? (Qua gewicht e.d.)

De grachten zijn toegankelijk voor alle soorten verkeer, behalve zware vrachtwagens die een ontheffing nodig hebben.

Waarom is de Nieuwe Keizersgracht al omgebouwd tot racebaan als er daar geen verkeer meer komt? Die is namelijk geherprofileerd voor de proef!

Zoals hierboven aangegeven pakt de gemeente stukje voor stukje de grachten aan, soms in het kader van groot onderhoud, soms met een herinrichting (bijvoorbeeld als parkeerplekken of bomen verdwijnen). Dit heeft geen relatie met de pilot knip Weesperstraat. De inrichting voldoet aan de Puccini-inrichtingsprincipes. In een recente aanvullende schouw zijn aandachtspunten opgehaald, de gemeente komt hier nog op terug.

Wat is de definitie van "autoluw"? We willen graag begrijpen of de Nieuwe Keizersgracht tussen de Weesperstraat en Roeterstraat autoluw blijft of juist minder autoluw wordt (volgens deze definitie). Niet alleen op hoofdlijnen maar ook gedurende pieken.

Het streven van Autoluw is meer ruimte voor voetgangers, fietsers, OV en groen. Op de Nieuwe Keizersgracht rijdt relatief weinig verkeer. Tijdens de eerste weken van de proef kan dit tijdelijk meer zijn, vanwege zoekverkeer. Daarna wordt dit waarschijnlijk juist minder dan nu, omdat de sluiproute richting Centrum en IJ-tunnel tijdens de pilot niet meer mogelijk is door de drie aanvullende knips (Anne Frankstraat, Hoogte Kadijk en Kattenburgergracht).

Door de herbestrating van de Nwe Keizersgracht zijn we bang geworden dat dat de doorstroming van het verkeer bevordert. Kan de proef tussentijds worden stopgezet indien bv de Nieuwe Keizersgracht constant vast blijkt te staan?

Het uitgangspunt is de pilot gedurende 8 weken uit te voeren. We maken vooraf een knelpunten-analyse in samenspraak met nood- en hulpdiensten en bekijken tijdens de pilot of bijsturing nodig is. Dit kan bijvoorbeeld door aanpassingen van bebording, het tijdelijk plaatsen van een hek of een verkeersregelaar. De wethouder kan de proef stopzetten bij grootschalige calamiteiten, opstoppingen vallen niet in die categorie.

Na het keren zou men linksaf de Nieuwe Keizersgracht op kunnen, dat is bijna zeker sluipverkeer. (bestemmingsverkeer was immers reeds rechtsaf de Nieuwe Keizersgracht opgegaan) Zou die mogelijkheid wellicht kunnen worden afgesloten (linksaf na keren)?

Het is geen logische beweging en zal niet veel voorkomen. We willen dit niet afsluiten omdat ook verkeer van Nieuwe Keizersgracht wil kunnen oversteken naar de Nieuwe Keizersgracht, dat maak je dan ook onmogelijk. Mocht dit wel een probleem worden, dan kan alsnog worden ingegrepen. In de eerste weken zullen we regelmatig schouwen.

DE ANDERE GRACHTEN

Hoe zit het met de Nieuwe Prinsengracht en Nieuwe Achtergracht? Die staan niet op het circulatieplan. Dit plan betekent dat alle aanvoer voor de Plantagebuurt via de voorliggende grachten gaat lopen. Is dat het idee? Er is nu al te veel verkeer op deze straten die werkelijk smal zijn. Willen jullie ook aandacht schenken aan de andere nieuwe grachten?

Er wordt zeker gekeken naar de andere grachten, de aanvoer voor de Plantagebuurt kan via alle zijstraten en zijgrachten van de Weesperstraat net als nu. Ook de Plantage Middenlaan blijft beschikbaar als belangrijke toegang tot de Plantagebuurt.

Gaan jullie ook kwantitatief en kwalitatief meten op Nieuwe Prinsengracht? En wat bedoel je met inprikken van buurtbewoners?

Er komt een uitgebreid kentekenonderzoek naar de veranderingen in het verkeer. Tijdens de proef met de knip in de Weesperstraat wordt de Weesperstraat een 'inprikker' voor bestemmingsverkeer in plaats van een doorgaande weg, vergelijkbaar met de Vijzelstraat.

Waarom open je niet de brede Sarphatistraat met stoepen en fietspaden i.p.v. de smalle grachten zonder asfalt?

Het betreft een tijdelijke proef waarin we geen straten anders inrichten. De Sarphatistraat blijft beschikbaar zoals nu, als fietsstraat met auto te gast.

DE PLANNEN VOOR EEN TWEEBAANSWEG

25 jaar geleden lag er een uitgebreid plan om er een tweebaansweg van te maken. Waar is dat plan gebleven? Dat was al behoorlijk uitgewerkt. Was een goed plan. Waarom er nu niet gewoon 2 banen van maken. Een gewone straat? Geen snelweg meer. Waarom een doodlopende straat?

De optie om van de Weesperstraat een tweebaansweg te maken is inderdaad eerder onderzocht. Er is nu teveel doorgaand en afslaand verkeer op de Weesperstraat om dit een werkbaar plan te laten zijn. Als er minder verkeer van deze route gebruik maakt, zou dat mogelijk alsnog kunnen.

INFORMATIE EN INSpraak BEWONERS

Worden we geïnformeerd? Hoe zit het met raadplegen? Worden bewoners actief betrokken?

Hoe worden bewoners die verder weg wonen van de knip betrokken, zoals van de Valkenburgerstraat? M.a.w. kunnen zij hun positieve / negatieve bevindingen ook ergens delen?

Bewoners worden via bewonersoverleggen als vanavond betrokken bij de uitvoering en evaluatie van de pilot. Het projectteam is, en blijft, vooraf, tijdens en na de proef in gesprek om ervaringen te delen, aandachtspunten op te halen en te informeren. Omdat het hier een tijdelijke proeft betreft van 8 weken met als doel de effecten in kaart te brengen is geen sprake van 'klassieke' inspraak zoals bij een herinrichting. Als er een definitief ontwerp wordt ontwikkeld of een definitieve knip wordt voorgesteld dan zal uiteraard wel formele inspraak mogelijk zijn.

KNIP IN DE AMSTELSTRAAT

Er komt nog een extra knip op de Amstel bij de Korte Amstelstraat. Doordat er op het kaartje niets staat van deze omgeving, ben ik benieuwd naar de verhouding van die komende knip op de doorstroming. Carré wordt moeilijker bereikbaar.

De knip bij de Amstel heeft geen invloed op de knip. Hieronder een kaartje met de nieuwe verkeerscirculatie:



NAMENMONUMENT

Wat is het beoogde afzetplek voor bezoekers (die bijv. slecht ter been zijn) van het Namenmonument?

Het Namenmonument is tijdens de pilot nog niet klaar en opengesteld. Dit valt buiten de scope van de proef.

INFORMATIE WEGGEBRUIKERS

Hoe worden automobilisten die via de Wibautstraat de stad inrijden, geïnformeerd zodat ze niet helemaal tot aan de knip rijden en daar weer om moeten keren?

Er komt een uitgebreide communicatieaanpak, voor bewoners, ondernemers, bezoekers in en buiten de stad. Daarnaast worden alle weggebruikers geïnformeerd met bebording op straat en via routenavigatiesystemen.

MR. VISSERPLEIN

Wat wordt er precies bedoeld met de ruimtelijke baten voor het Mr.Visserplein? Natuurlijk zijn we voor een autoluwe Weesperstraat, maar wat onderbelicht blijft is de wens van de gemeente dat het Mr. Visserplein bebouwd gaat worden en dat het verkeer zover mogelijk de Weesperstraat op mag komen. En daar speelt de bereikbaarheid van het Namenmonument ook een rol in. De bussen komen nu pal voor het Monument en maken dan een 'keerlus'. Ik zou daar graag een reactie op hebben van de gemeente.

Er wordt een stedenbouwkundige visie opgesteld waarin deze onderdelen aandacht krijgen. Er spelen meerdere wensen in het gebied, van bebouwing tot vergroening. Gemene deler is meer kwaliteit in de openbare ruimte, die prettiger en aantrekkelijker moet worden voor langzaam verkeer en OV. De bereikbaarheid van het Namenmonument valt buiten deze proef.

VOORSTEL PETRA (SOORT TOLHEFFING)

Zou de gemeente willen reageren op mijn voorstel?

Op dit voorstel volgt een aparte schriftelijke reactie omdat dit voorstel is ingediend bij de gemeenteraad.

DUUR VAN DE PILOT

Levert de korte duur van de pilot voldoende informatie op voor de twee onderzoekpunten? Kan er op basis van een positieve evaluatie niet conform de agenda Autoluw de oplossing pas ergens in 2040 een oplossing gekozen worden, maar al veel eerder? En wanneer is dat dan?

Aan de hand van de evaluatie zal worden gekeken of, en wanneer, een knip mogelijk en wenselijk is.

CRITERIA VOOR WELSLAGEN PILOT

Wat zijn de evaluatiecriteria? Zodat we weten wanneer en op basis waarvan de pilot volgens de gemeente een succes is?

Het doel van de knip is kijken wat de effecten zijn in de praktijk voor het verkeer. Dit is voorgesteld door de raad omdat bij een ingreep als deze het effect niet alleen via modellen te voorspellen is.

Op basis van onder andere de uitkomsten van de pilot is het aan de politiek om te bepalen of de pilot een vervolg kan krijgen of niet. Verkeerstoe- en afnames zullen zo goed mogelijk in beeld worden gebracht.

CORONA

Er wordt gezegd dat de verkeersintensiteit nu al weer 90 % is van die voor corona! Ik ben benieuwd naar de onderbouwing van dat getal, want mijn ervaring is dat er geen files meer staan in de spitsen op de Weesperstraat.

Files komen meestal door de laatste 10%, het verkeerspatroon is bovendien veranderd. Deze cijfers komen van de afdeling Verkeersmanagement van de gemeente Amsterdam. Daarnaast meten we de situatie vlak voor en tijdens de knip zodat de gegevens van de metingen onderling goed vergelijkbaar zijn.

EINDE CHATBERICHTEN