

Reactie Bewonersraad Nieuwmarkt Groot Waterloo op de nota
Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam (september 2016).

Ter bespreking in de Bewonersvergadering Nieuwmarkt Groot Waterloo van 10 november
2016.

1. Algemeen
2. Verkeersnet Voetganger
3. Verkeersnet Fiets
4. Verkeersnet OV
5. Verkeersnet Auto
6. Afwegingen
7. Samenvatting

1. Algemeen

De bewoners van de Nieuwmarktbuurt en Groot Waterloo hebben zich herhaaldelijk uitgesproken voor een gezond leefklimaat in de buurt. Een gezonde lucht heeft de hoogste prioriteit. Ook bij de beoordeling van het Beleidskader Verkeersnetten.

De Gemeente constateert een verschuiving van de vervoerswijzen ten gunste van de fiets en ten koste van de auto. Het voetgangersverkeer is ook toegenomen en het OV-gebruik, m.n. door bewoners is afgenomen.

Het beleidskader is geschreven op het moment dat een aantal belangrijke onderliggende stukken er nog niet zijn. Beoordeling is derhalve voorwaardelijk.

Ontbrekend stuk nummer één betreft de visie op het voetgangersverkeer en de consequenties daarvan op de verdeling van de ruimte, ook in relatie tot HIOR. Onze verwachting is dat er onvoldoende ruimte zal zijn om aan alle toetsingseisen te voldoen. Het is het overdenken waard om het gehele Centrumgebied binnen de S100 Basisnet te maken voor alle verkeer, ook de voetganger.

Het tweede betreft het nieuwe Verkeers Model Amsterdam, waarvan de eerste valide uitkomsten nog binnen moeten komen. De belangrijkste vraag, die beantwoord moet worden ter beoordeling van dit beleidskader, luidt "Kan het verkeersnet de verkeersstroom wel aan?". Deze vraag kan niet worden beantwoord met de huidige gegevens.

Met het VMA is het mogelijk de diversiteit van verkeersmoduliteiten in aard en tijd te leren kennen. De behandeling van de verschillende verkeersmoduliteiten in het beleidskader is daarom in het algemeen storend onvolledig en verouderd. In het Beleidskader wordt het goede voorbeeld gegeven van de fietsroute Dam naar St. Antoniebreestraat. Dit patroon moet doorgetrokken worden naar alle straten. Op dezelfde weg is er een groot verschil tussen de ochtendspits, de middag en de nachtelijke uren. De beschikbare ruimte kan op een veel slimmere, dynamischer manier ingericht worden om de verschillen op te vangen.

Het VMA maakt ook onderscheid tussen soorten verkeer, hoewel van dezelfde moduliteit, touringcars, taxi's, vrachtverkeer, distributieverkeer, bouwverkeer (allemaal auto's in het beleidskader). Beleidsmaatregelen om de overlast van de grootste boosdoeners (touringcars en taxi's) of de gevaarlijkste (distributieverkeer en bouwverkeer) te beperken, worden in het beleidskader niet benoemd, waardoor de consequenties hiervan en de koppeling hiermee onduidelijk blijven en beoordeling van het geheel moeilijker wordt.

Het VMA maakt het mogelijk bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer, sluipverkeer, zoekverkeer, enzomeer te onderscheiden. Aldus benoemde verkeersstromen kunnen met de kennis hiervan beter geleid worden langs de goede routes.

Het voorgenomen invoeren (bijvoorbeeld) van een strengere milieuzône en het kiezen voor overslag op emissievrijvervoer aan de rand van de stad heeft consequenties voor de verkeersstromen, die onbenoemd blijven.

Bij de toetsingskaders ontbreekt een koppeling met maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Het is algemeen bekend dat de luchtverontreiniging in onze hele buurt, vooral in routes met doorgaand autoverkeer, ver boven de emissienormen van gezonde lucht valt. Enkele van de straten in onze buurt, de Prins Hendrikkade, de Valkenburgerstraat, de Weesperstraat staan in de toptien van straten met de slechtste luchtkwaliteit van heel Nederland!

De beoordeling van het Beleidskader Verkeersnetten is onder de voorwaarde dat hiermee de luchtkwaliteit verbeterd wordt. De luchtkwaliteit wordt in onze buurt nauwkeurig en met regelmaat gemeten.

Het labelen (van wegen) met politieke consensus, mag niet leiden tot het buiten werkingstellen van wetten en verdragen.

In het verleden kregen kritische bewoners over luchtvervuiling (in de knelpuntstraten), een *label* als antwoord ("het is Hoofdnet Autoverkeer"), zonder dat er locatiespecifieke maatregelen worden genomen. Wij willen voor elke straat maatwerkoplossingen, te beginnen met de meest vervuilde, de Prins Hendrikkade, de Wibautas.

Zie ook de Monitoringsrapportage NSL 2015:

"Verder hecht de gemeente (Amsterdam) er aan te benadrukken dat zij bij het bepalen van haar locatiespecifiek beleid om versneld aan de wettelijke norm te voldoen niet alleen uitgaat van de knelpunten berekend met de monitoringstool, maar ook met mogelijke knelpunten gebaseerd op het meetnet van de gemeente Amsterdam in beheer bij de GGD."

De veelvuldig gemaakte verwijzing naar de verkeersveiligheid en de leidraad CVC (Centrale Verkeers Commissie) maakt het beleidskader vaag en onduidelijk.

Knelpunten, waar verkeersnetten bij elkaar komen, moeten benoemd worden en met maatwerk opgelost, voordat er een onveilige verkeerssituatie ontstaat. Voor onze buurt zullen we de knelpunten zoveel mogelijk binnen het kader van de moduliteiten behandelen. We zullen constateren dat alle kruisingen van de verkeersnetten in onze buurt potentiële knelpunten zijn.

2. Verkeersnet Voetganger

Het aantal voetgangers neemt sterk toe. In de openbare ruimte zal derhalve steeds meer ruimte moeten worden vrij gelaten. Deze vrije ruimte is voor de voetgangers.

Het is goed dat niet alleen wordt gekeken naar de bereikbaarheid en verkeersveiligheid maar ook naar de leefbaarheid, de aantrekkelijkheid van ruimte om te verblijven als voetganger. Met recreatief verblijf kan ook bedoeld worden wandelen, *joggen* of *scateboarden*.

Natuurlijk steunen we het voornemen grotere voetgangersstromen ongehinderde voortgang te bieden en bij kruisingen voorrang te geven. Looproutes naar OV-haltes en attracties (musea, theaters, winkelcentra) en tussen woongebieden en OV-haltes en educatieve instellingen hebben de hoogste prioriteit. Al deze looproutes zouden Plusnet moeten zijn.

We zien concretisering in de buurt (b.v. op het Muntplein, de Nieuwmarkt, het Waterlooplein, het Weesperplein en het Mr. Visserplein) met grote interesse tegemoet.

Wanneer er evenementen zijn, waarbij veel voetgangers zijn betrokken (bijvoorbeeld demonstraties, maar ook het *Amsterdam Light Festival*, het 5 mei concert, etc.), zou er een flexibel mobiliteitsplan moeten zijn, dat andere verkeersstromen zoveel mogelijk ongemoeid laat. Hiervoor moeten slimmere oplossingen komen met meer rekeninghouden met de bewonerswensen.

De leefbaarheid zou ook uitgangspunt moeten zijn voor de andere verkeermoduliteiten. De constatering dat reistijd verloren tijd is, geldt misschien voor de meeste automobilisten, soms voor fietsers, maar niet voor allemaal en zeker niet voor voetgangers.

Overigens geeft het Beleidskader aan veiligheid een hoge prioriteit, ook voor voetgangers. Dit dient derhalve een hoofddoel te zijn van het Plus- en Hoofdnet voetganger.

De kaart op bladzijde 16 is moeilijk leesbaar, maar lijkt onvoldoende uitgewerkt. Niet alle bovengeduide looproutes staan op de kaart. Vooral de Plantagebuurt komt er bekaaid af. De voorgenomen wandelroute langs de Nieuwe Herengracht staat niet op de kaart. De looproutes van het Weesperplein naar de UvA- en de HvA-campus staan er niet goed op. Dit heeft voor onze buurt ook gevolgen.

Knelpunten

Route Nieuwmarkt naar Artis stuit bij het Mr. Visserplein op een autobaan.

Kruising St. Antoniebreestraat x Nieuwe Hoogstraat tot en met de Dam moet een duidelijker *shared space* gebied zijn, waar fietsers aan voetgangers voorrang verlenen.

3. Verkeersnet Fiets

Wanneer wordt het gemotoriseerd verkeer nu eindelijk eens van de fietsroutes verwijderd? Fietspaden zijn rochelroutes. Hiertegen protesteren we al jaren. Fietsroutes zijn niet alleen fijnmazig, samenhangend, goed, comfortabel, aaneengesloten en veilig, fietsroutes zijn bovenal gezond. In het beleid moet worden opgenomen, dat de luchtverontreiniging (ver) onder de Europese norm blijft. Het gaat niet om de doorstromingsnelheid, het gaat om een aantrekkelijke route.

Allerlei uitwassen op de fietsroutes in het kader van vertier voor de toerist, zoals de bierfiets, de fietsriksja, etc. moeten ontmoedigd, waar mogelijk verboden worden, opdat de drukte in de binnenstad vermindert.

Knelpunten

Het Mr. Visserplein blijft de aandacht trekken. Hier kruisen twee plusnetten en één hoofdnet fiets elkaar. De kruising met de tram (Hoofdnet OV) en met het gemotoriseerd verkeer (Plusnet corridor) maken het tot een zeer complex plein. Voorrang voor de fietsers betekent dat de rare kronkels in de fietsroutes op het plein er zoveel mogelijk uit moeten. De voorrang voor de tram moet heroverwogen worden, ook op de tram heeft de fietser immers voorrang. Als in de binnenstad auto's en gemotoriseerd verkeer maximaal 30 km/u mogen rijden en dit ook op de Valkenburgerstraat wordt gehandhaafd, kan de fietser meer voorrang krijgen om recht te doen aan het label Plusnet fiets.

Ook de plusnetstraten Gelderse Kade x Prins Hendrikkade kruisen elkaar op een gevaarlijk druk punt. Even verderop richting Oost is de kruising van de Prins Hendrikkade en de Foeliestraat -> Valkenburgerstraat.

Op de Nieuwmarkt heeft de route St. Antoniebreestraat naar Gelderse Kade een onmogelijke oversteek naar de linkerkant van de weg. De bewoners komen met een plan om de profilering van de St. Antoniebreestraat doorgetrokken wordt tot en met de Gelderse Kade tot de Prins Hendrikkade. Overstekende voetgangers hebben voorrang.

Bij de Blauwbrug (zie ook .5 Verkeersnet Auto) kruist het Plusnet Munt ->Amstel -> Waterlooplein -> Mr. Visserplein met het Plusnet Weesperzijde -> Waterlooplein -> Staalstraat. Deze laatste route blijft Hoofdnet vanaf de kruising bij de Blauwbrug. Zolang hier ook nog auto's (en een tram) rijden over de Blauwbrug naar de Munt (de Bijenkorffile) en zelfs nog in tegengestelde richting (de tram en auto's vanuit The Bank-parkeergarage), blijft dit een knelpunt voor de verkeersveiligheid, waarvan fietsers en voetgangers het slachtoffer worden. Voetgangers zijn hier bijvoorbeeld ook automobilisten, die lopen van de Stoperaparkeergarage naar Carré en dagjesmensen voor het Muziektheater of de Hermitage, die door de tram op een vluchtheuvel (halte Waterlooplein) worden afgezet, die nergens toe leidt.

4. Verkeersnet OV

Voor de buurtbewoners is van belang dat zij goede verbindingen hebben met het CS en met de rest van de stad. Het CS is zo dicht bij dat het voor de meesten van ons op loopafstand ligt, maar toch is het voor de minder valide medebewoner noodzakelijk dat de huidige haltes blijven bestaan. Een fijnmazig OV-netwerk in de buitenwijken is te verkiezen boven verbindingen met meerdere overstappen.

Het huidige beleid werkt in het nadeel van bewoners van de stad. Ook voor binnenstadbewoners.

We pleiten voor het herstel van tramhaltes, die opgeheven zijn.

In deze paragraaf komt de autorijders mentaliteit van snel willen doorstromen het duidelijkst naar voren. Er is veel teveel nadruk op de wens de snelheid van verplaatsen op te voeren en een snelle doorstroming (van met name forenzen) te realiseren. Hiervoor worden haltes opgeheven, waardoor de loopafstanden onacceptabel groot worden. Het is iedereen duidelijk dat in de directe nabijheid van OV-stations flinke voorzieningen voor het parkeren van fietsen dienen te zijn. Gebruik de parkeerplaatsen in The Bank en de Kalvertoren om fietsen in op te ruimen.

Helemaal niets meer over goederenvervoer over het tramnet.

Het plan is om de hoeveelheid bussen uit Noord door de IJ-tunnel te verminderen door die naar de Noord-Zuidlijn te leiden. Dit heeft meer overstappen tot gevolg, waar we niet blij mee zijn. Het is wel beter voor het milieu.

Knelpunten.

Opheffen van haltes van lijn 9 en 14.

Toegankelijkheid van de ondergrondse metrostations.

Mr. Visserplein is hoofdnet OV tram.

Prins Hendrikkade is Plusnet OV bus.

5. Verkeersnet Auto

De bewonersraad wil een autoluwe binnenstad, waar alleen bestemmingsverkeer wordt toegelaten.

In onze visie is de auto in onze buurt te gast.

In onze buurt kan de auto (bijna) overal komen. Voor bestemmingsverkeer maken wij graag ruimte vrij. Voor doorgaand verkeer moet duidelijk worden, dat de korste weg door het hart van de stad een omweg is.

De bereikbaarheid blijft groot en beperkt door milieu-eisen en venstertijden.

Beperking van de emissie wordt gehaald door verlaging van de maximum snelheid naar 30 km/u en door een verwachte afname van het verkeer van 67 – 20% (er wordt ook nog gewoon een groei van het aantal voertuigen verwacht, denk aan distributieverkeer).

Binnen de ring - S100 – is voor alle gemotoriseerd verkeer een snelheidsbeperking van maximaal 30 km/u.

Dit hele gebied wordt derhalve maximaal Basisnet auto. Er zijn ook straten waar auto's helemaal geen toegang hebben.

Er is dus geen Plusnet corridor, geen Plus- en geen Hoofdnet auto meer in het centrum. Overal heeft de voetganger, de fietser en de tram voorrang op de auto. Een fietstraat is een straat waar fietsers en automobilisten de rijbaan delen en waar de autorijder zich aanpast aan de langzame verkeersdeelnemers. In onze buurt zijn bijna alle pleinen, straten en grachten geschikt voor deze vorm van ruimte delen.

In de praktijk is ruimtedelen bij ons in 1011 overal al gerealiseerd (behalve waar een Plusnet corridor, Plusnet of Hoofdnet Auto is), want in al de tussenliggende straten en grachten geldt al een maximum snelheid van 30 km/u.

Knelpunten

De Wibautas: Weesperstraat-Jonas Daniël Meijerplein-Mr. Visserplein-Valkenburgerstraat (Plusnetcorridor). Dit blijft een buitencategorie autobaan, waarvoor alle regels worden genegeerd. Op deze weg moet een enorme vermindering van het gemotoriseerde verkeer plaatsvinden om de lucht gezond te krijgen. Dit gaat niet lukken met een verbetering van de doorstroming. Afgezien van de tijdwinst voor doorgaand verkeer, zijn er geen voordelen van doorstroming. De milieuwinst wordt na onderzoek van de GG&GD naar de effecten van doorstroming op de Stadhouderskade geschat op 1%, 0,5 µg/m³. De NO² luchtkwaliteit waarden komen daarmee nimmer onder de Europese norm van 40 µg/m³.

Uitstoot van luchtverontreiniging is bij vermindering van de maximum snelheid per 10 km/u 10% van de uitstoot, bijna 5 µg/m³. Dat helpt. Een vermindering met 20 km/u van 50 naar 30, levert 10 µg winst op en brengt deze straten wel onder de uitstootnormen.

Op de gehele Wibautas moet tweederde van het verkeer, het doorgaande verkeer, omgeleid worden. Auto's van Utrecht naar Purmerend, maar ook van Zuid-Oost naar Noord moeten over de A9-A10 Gaasperdammerweg Ring geleid worden. Verkeer dat start tussen deze A10-ring en de binnenring (S100- Stadhouderskadering) dat een bestemming heeft buiten de binnenring, moet ook via de A10-ring worden geleid. Alleen bestemmingsverkeer wordt in het Centrum, d.w.z. binnen de S100-binnenring toegelaten. Ook verkeer van bv. de Oostelijke Eilanden naar de Jordaan moet over de S100-binnenring worden geleid.

Taxi's

Om de overlast van in de buurt rondracende, lege taxi's tegen te gaan, heeft de Bewonersraad, i.c. de Werkgroep Verkeer, een apart plan gemaakt. Hierover is overleg met de wethouder.

6. Afwegingen

Afwegingen worden in het Beleidskader gemaakt op basis van de labelling van de routes. Een Plusnet is belangrijker dan een Hoofdnet, dan een Basisnet. Dit doet de realiteit geweld aan. Een autoroute kan niet de hele dag Plusnet zijn, als er alleen in de ochtendspits veel autoverkeer is. Die fout stamt nog uit de GENMOD-periode.

Een straat is geen basisnet als er de hele nacht gemotoriseerd verkeer doorheen rijdt. Denk aan vervuilende motoren en toeterende taxi's tussen 12 en 6 uur 's-morgens.

Een flexibeler toepassing van de labelling van straten en de betreffende afwegingen is derhalve gewenst. Maatwerk is gewenst en geen statisch labellen, geen dogmatisch afwegen.

Als het om voorrang verlenen gaat is de prioriteit voetganger, fiets, OV en auto.

In ons hele gebied toepassen. De voorrang voor voetgangers weegt overal in onze buurt des te zwaarder waar rekening gehouden wordt met minder validen. Op zebrapaden met verkeerslichten moet ook voor hen de oversteektijd voldoende lang zijn. Nu zie je nog vaak ouderen op een vluchtheuvel halverwege stranden. De oversteektijd moet ook regelmatig, want voetgangers mijden de oversteek en gaan elders de straten kruisen.

De strijd om voorrang op een kruispunt wordt wat ons betreft in een *shared space* waar duidelijk is dat de voorrangvolgorde geldt.

Bovendien zijn er – in onze zienswijze - binnenkort in het gebied binnen de S100 geen Plus- en Hoofdnetten voor auto's meer. Er mag maar 30 km/u gereden worden en het doorgaande verkeer wordt geweerd. Dat maakt de sfeer op straat natuurlijk geheel anders. Met bewonersacties (vergroening, ontrommeling) kan daaraan verdere vorm gegeven worden.

Eerste prioriteit van de bewoners is de leefbaarheid van de openbare ruimte en een gezonde lucht voor iedereen.

Elk knelpunt, elk kruispunt moet zijn eigen maatwerkoplossing krijgen.

Zolang de knelpunten onbenoemd blijven, blijft beoordeling van het Beleidskader moeilijk.

Bij het uitkomen van elk nieuw rapport, m.n. luchtkwaliteitsmetingen, resultaten VMA, verkeerstellingen, enz., dienen de beleidsuitgangspunten opnieuw getoetst te worden.

In geval er toch sprake zou zijn van een Plusnet OV door onze buurt, dan mag die tram de vrije doorgang van de voetgangers niet benadelen. De tram hoeft niet meer altijd voorrang te hebben.

7. Samenvatting

Gezonde lucht:

Max. 30 km/u voor alle verkeer overal binnen de S100.

Milieuzone versneld instellen en aanscherpen, verbod op touringcars (>10 passagiers), diesel en 2-tact motoren, streven naar een totaal verbod op niet emissievrij gemotoriseerd vervoer.

Leefbaarheid scheppen door ontrommeling en het aanleggen van groene loop- en fietsroutes en een aantrekkelijke, gezonde openbare ruimte.

Flexibilisering van labelling van moduliteiten en van de verkeersnetten. Dit maakt het mogelijk pleinen, straten en kruisingen 'slimmer' te ontwerpen. Maatwerk is voor alle kruisingen gewenst.

Het labelen (van wegen) met politieke consensus, mag niet leiden tot het buiten werkingstellen van wetten en verdragen.