

VERSLAG INSPRAAKAVOND CONCEPTNOTA 'DE BEREIKBARE BINNENSTAD' GEHOUDEN OP WOENSDAG 20 JUNI OM 20.00 UUR IN DE ZUIDERKERK

Aanwezig namens stadsdeel Amsterdam Centrum:

Rob Pistor	voorzitter
Jeanine van Pinxteren	stadsdeelvoorzitter en portefeuillehouder Verkeer
Jeroen Dijk	verkeerskundige
Helen van den Broek	notulist

Belanghebbenden: zie presentielijst

OPENING

De voorzitter de heer Pistor heet allen welkom. Vanavond legt het dagelijkse bestuur de conceptnota 'De Bereikbare Binnenstad' voor. Deze nota is een volgende stap in de verkeerskundige ontwikkeling van de binnenstad. In 1993 is hiermee een begin gemaakt met het Verkeers- en inrichtingsplan, in 2004 gevolgd door de Nota Bereikbaarheid 2004-2009.

Voorafgaand aan de inspraakavond is een informatiemarkt gehouden, nu volgt de inspraak. Het is de volgens de spelregels voor inspraak over beleid, de bedoeling dat insprekers vanavond hun standpunt en argumenten geven, maar niet met elkaar in discussie gaan. Het is aan het stadsdeelbestuur om een afweging te maken. Het dagelijks bestuur zal rekenschap afleggen van de weging van de inspraakreacties en in het najaar de eventueel aangepaste nota presenteren aan de stadsdeelraad. De behandeling in de deelraad en vooral in de deelraadscommissie, is voor belanghebbenden een mogelijkheid om nogmaals hun standpunt te bepleiten. De inspraaktermijn loopt tot 13 juli, tot die datum kan men schriftelijke inspraakreacties indienen via het reactieformulier, een brief of mail.

De voorzitter vermeldt dat vanavond ook de inspraakavond over het bestemmingsplan 1012 plaatsvindt. Tot 14 juli kan men schriftelijke inspraakreacties indienen. Agendatechnisch waren twee aparte data niet mogelijk (er is rekening gehouden met het EK voetbal, de vroege uitschakeling van het Nederlands Elftal was niet voorzien). Echter: in het najaar 2012 volgt een ter visielegging van de aangepaste versie van het bestemmingsplan 1012 (6 weken) en een nieuwe inspraakavond.

Het programma vanavond is als volgt: introductie door portefeuillehouder Jeanine van Pinxteren, korte presentatie van de nota, pauze en inspraak. Bij de inspraak krijgen eerst de insprekers het woord die zich vooraf aangemeld hebben (belangengroeperingen), daarna kan iedereen zijn mening kenbaar maken.

Iedereen die de presentielijst invult, ontvangt het verslag van deze avond.

Mogelijk is er pers aanwezig en worden er foto's gemaakt.

De voorzitter bedankt tot slot de medewerkers aan de informatiemarkt: Ellen Jacobs (Kamer van Koophandel), Guus Bakker, Patrick van Bruggen en Willem Koster (Vereniging Amsterdam City), Govert de With (Fietsersbond), Fokko Kuik en Johannes Beukens (dIVV), Erik Buursink (DRO) en Jeroen Dijk en Ronald Hendriks (stadsdeel Centrum).

INLEIDING DOOR PORTEFEUILLEHOUDER JEANINE VAN PINXTEREN

Mevrouw Van Pinxteren zegt dat het plan voor de bereikbare binnenstad belangrijk is en ieders aandacht verdient. De binnenstad werkt meer en meer als een magneet en er is een mix van functies. Op 8 vierkante kilometer wonen circa 82.000 mensen, een stijging van 10% t.o.v. 1990. Er werken 91.000 mensen, een stijging van 8% t.o.v. 1992. Jaarlijks bezoeken 11 miljoen toeristen de binnenstad (11 miljoen toeristen komen naar Amsterdam, aangenomen wordt dat zij ook de binnenstad bezoeken). Het intensieve en gevarieerde gebruik van de binnenstad leidt soms tot oncomfortabele situaties: te krappe trottoirs, overbelaste fietsroutes die in de spits gevaarlijk zijn en waarbij de opkomst van bakfiets en scooters het niet makkelijker hebben gemaakt maken en fietsparkeerproblemen. De openbare ruimte raakt versnipperd. Het dagelijks bestuur heeft op basis van de genoemde prioritering een plan gemaakt om het verkeer in de binnenstad te organiseren, dit is de nota 'De Bereikbare

Binnenstad'. Mevrouw Van Pinxteren benadrukt dat een goed ingerichte openbare ruimte ook een belangrijk vestigingsmotief voor bedrijven is.

Het unieke van de Amsterdamse binnenstad is dat alles te voet bereikbaar is. Het dagelijks bestuur wil deze aantrekkelijke eigenschap versterken. Dit is ook noodzakelijk om de bezoekers die de binnenstad graag wil ontvangen, te faciliteren. De nota 'De Bereikbare Binnenstad' geeft meer dan ooit prioriteit aan achtereenvolgens de voetganger, fietser en openbaar vervoer. Waar nodig moet de auto wat ruimte inleveren. Deze keuze maakt een hogere kwaliteit van de openbare ruimte mogelijk en zorgt ervoor dat het centrum schoner, en veiliger wordt. Dit is geen nieuw beleid, maar continu beleid dat al decennia lang gevoerd wordt door de verschillende portefeuillehouders, ongeacht hun politieke kleur.

PRESENTATIE NOTA 'BEREIKBARE BINNENSTAD' DOOR VERKEERSKUNDIGE JEROEN DIJK

De heer Dijk geeft een korte presentatie van de nota. Hij gaat achtereenvolgens in op de opgave in het Programakkoord, de visie, de beleidsvoorstellen en de verdere uitwerking.

Opgave Programakkoord 2010-2014

In het programakkoord was afgesproken om twee nota's te maken: een visie op een autoluwe binnenstad en een nieuwe nota bereikbaarheid (opvolger nota uit 2004). Gaandeweg zijn deze twee nota's in elkaar geschoven in de nota 'De Bereikbare Binnenstad'. In het programakkoord staan de volgende beleidsvoornemens: prioriteit voor voetgangers en fietsers, verhogen verblijfskwaliteit, extra aandacht voor pleinen, doorgaand autoverkeer waar mogelijk weren, meer 30km/uur-gebied en een parkeerbeleid in teken van de openbare ruimte (meer ondergronds parkeren).

Visie

Eindbeeld 2025: Het wensbeeld is een openbare ruimte waar het aangenaam verblijven is en waar voor elke verkeersdeelnemer ruimte is. Een voor iedereen bereikbare binnenstad met een eerlijke verdeling van de ruimte tussen bewoners, bezoekers en ondernemers. Een openbare ruimte die hoogwaardig is ingericht met als materialen gebakken klinkers en natuursteen (volgens het Handboek Inrichting Openbare Ruimte).

Voetganger: de voetganger krijgt meer ruimte. Er komt een ononderbroken wandelroute van Centraal Station naar Mr. Visserplein. Ook in winkelstraten krijgen voetgangers meer ruimte. De trottoirs worden obstakelvrij, zodat ze goed begaanbaar zijn voor mensen met een beperking, en kinderen ruimte hebben om te spelen.

Gemotoriseerd verkeer: wordt zoveel mogelijk beperkt tot functioneel verkeer: bevoorrading, vuilophaal, bezorging van pakketten, toeristen met touringcar, taxi en nood- en hulpdiensten.

Fiets: het aantal fietsers is de afgelopen jaren verdubbeld, en er is sprake van de opkomst van snor- en bakfiets. Het fietsverkeer vraagt meer ruimte, zowel rijdend op het fietspad als geparkeerd op de stoepen en bij de OV-stations. Er komen stallingen en door het weghalen van wrakken en weesfietsen kan de ruimte beter benut.

Openbaar vervoer: meer ruimte voor het openbaar vervoer, met een voorkeur voor de tram (betrouwbaar en rails is al aanwezig), waar nodig is rijden bussen. Verbeteringen zijn mogelijk in de vorm van vrije banen en prioritering via verkeerslichten.

Parkeren: staat in teken van een mooie openbare ruimte.

Beleidsvoorstellen

Voetganger: in het kerngebied en de westelijke grachtengordel is de druk het grootst. Het beleid waarbij de voetganger de hoogste prioriteit heeft, wordt voortgezet. Ook krijgt de voetganger meer ruimte in winkelstraten.

Gemotoriseerd verkeer: elke bestemming blijft bereikbaar, maar niet dwars door de binnenstad. In de binnenstad geldt een snelheid van 30km/uur, zodat het gemotoriseerd verkeer kan mengen met fietsers, snorfietsers en bromfietsers. Hierdoor blijft meer ruimte over voor de voetganger. Rondom het centrum stroomt het autoverkeer door via de Ringweg A10 en de S100 centrumring (Nassaukade –Stadhouderskade - Mauritskade). De Weesperstraat blijft een belangrijke ontsluitingsweg, en ook de De Ruyterkade en Valkenburgerstraat zorgen voor een vlotte afwikkeling van het verkeer.

Fiets: de fietser wordt beter gefaciliteerd. Het fietsnetwerk wordt uitgebreid zodat er straks een combinatie is van goede oost/west en noord/zuid-routes die aansluiten op de drukke routes naar andere delen van de stad. Op de uitvalswegen (bv. Rozengracht, Vijzelgracht, Plantage Middenlaan) neemt de veiligheid toe door invoering van 30km/uur. In woonbuurten wordt voorrang voor de fietser boven de auto beter geregeld. Voor het fietsparkeren wordt een beleidsplan gemaakt, dit wordt na de zomer vrijgegeven voor inspraak.

Openbaar vervoer: uitgangspunt is dat veel bezoekers met de trein komen en straks ook met de Noord/Zuidlijn. Doel is dat bezoekers niet alleen via CS de stad in- en uitgaan, maar ook via andere grote knooppunten, zoals Muiderpoort en Sloterdijk. Reizigers worden zo beter verdeeld over de stad. Het stadsdeel heeft de voorkeur voor een goed tramnetwerk met vrije trambanen die de betrouwbaarheid vergroten, dit vereist afstemming met de centrale stad, de Stadsregio en GVB.

Parkeren: minder parkeren op straat, zodat de openbare ruimte benut kan worden voor andere functies. Parkeren van bezoekers en bewoners vindt steeds meer plaats in garages, deze vervangen deels het parkeren op het maaiveld. Lang parkerende bezoekers kunnen hun auto parkeren op goed bereikbare locaties elders in de stad (P&R). Er komen goede verwijzingen naar de parkeergarages, met name naar garages voor bezoekersparkeren. Daarnaast wordt autodelen gestimuleerd. Overigens is er een nota Parkeren in stadsdeel Centrum (auto) in de maak die na de zomer in de inspraak wordt gebracht.

De beleidsvoorstellen op een rij:

Prioriteit voor de voetganger

Gegarandeerde bereikbaarheid voor laden en lossen

Verkeer mengen bij 30km/uur

Ruimte voor de fiets

Streven naar een robuust en efficiënt tramsysteem

Elke bestemming bereikbaar; ook voor autoverkeer

Parkeren in het kader van verbetering openbare ruimte

Spreidings- en doelgroepenbeleid touringcars

Spreiding van taxistandplaatsen

Verdere uitwerking en de Munt

De heer Dijk laat aan de hand van een plattegrond zien hoe de verkeerscirculatie voor het gemotoriseerde verkeer er uitziet in 2017 (wanneer de Noord/Zuidlijn is opgeleverd). Gemotoriseerd verkeer rijdt dan over de Stadshartlus. Knelpunt is de Munt: dit is geen heel onveilige plek maar de verkeerssituatie is zeer druk en chaotisch. Het voorstel is om in vijf fasen een bijna autovrije Munt te realiseren. In het eindbeeld mag alleen het autoverkeer vanaf de Amstel verder rijden over Rokin en Damrak (ontsluiting westelijk deel van de binnenstad). Na elke fase wordt het effect onderzocht, en het toekomstig effect voorspeld. Fasering is ook nodig vanwege overleg en afspraken met alle betrokken partijen en vanwege de financiering.

Informatieve vragen

De voorzitter geeft gelegenheid voor het stellen van technische en informatieve vragen.

De heer Snoek (bewoner Oostelijke Eilanden) vraagt of gedacht is aan een tunnel onder de Dam. Verder vraagt hij om op de Eilandenboulevard (een sluiproute) alleen bestemmingsverkeer toe te staan, dit door een knip bij de Molen. *De heer Dijk* antwoordt dat niet gedacht is aan een tunnel onder de Dam. Voor de Eilandenboulevard is geen knip overwogen, wel gaat hier volgens de beleidsvoorstellen een maximum snelheid van 30km/uur gelden. Dit voorstel zal tot veel discussie leiden met het GVB en de centrale stad.

Mevrouw De Ruig (bewoonster Kromme Waal) vraagt t.a.v. de voorkeur voor de tram of de gemeente invloed op het GVB heeft. Zij is zeer tegen het opheffen van tramhaltes waardoor de haltes steeds verder uit elkaar komen te liggen en de loopafstanden voor mensen te groot worden. Dit terwijl het openbaar vervoer juist bedoeld is voor mensen die minder mobiel zijn.

De heer Dijk zegt dat de Stadsregio opdrachtgever van het GVB is, en uitgangspunten geeft voor de halteafstanden. Deze uitgangspunten worden momenteel herzien.

Inspreker mist een aantal tramlijnen op de plattegrond. *De heer Dijk* zegt dat dit klopt, het gaat om een impressie van een netwerk in alle richtingen, niet alle lijnen zijn opgenomen. *De voorzitter* zegt dat het niet de bedoeling is dat er tramlijnen worden opgeheven die net weer zijn gaan rijden.

Inspreker vraagt of in het plan ook invoering van een fietskenteken is opgenomen. *De heer Dijk* antwoordt dat dit geen thema is in de nota 'De bereikbare binnenstad', fietskentekens komen wel aan de orde in de nota Fietsparkeren die in het najaar klaar is.

Inspreker verwijst naar stadsdeel Zuid dat besloot dat fietsers niet meer onder het Rijksmuseum door mogen fietsen. Wordt in Centrum ook naar experts in plaats van bewoners geluisterd? *Mevrouw Van Pinxteren* zegt dat het op zichzelf niet slecht is als experts een oordeel geven. De besluitvorming over de onderdoorgang bij het Rijksmuseum had te maken had met politieke wil en onwil, en is niet bepaald door experts. In stadsdeel Centrum zijn de meningen over de verkeersontwikkeling door de jaren heen uitgekristalliseerd en door veel partijen gedragen.

Inspreker (bewoner Haarlemmerbuurt) ziet in de plannen een verbinding van CS naar Sloterdijk over de Haarlemmerhouttuinen. Komt er alleen een tramverbinding en geen metroverbinding meer zoals eerder het plan was? *De voorzitter* vraagt *De heer Dijk* of de kleine ring gesloten wordt of dat er een tram gaat rijden over de Haarlemmerhouttuinen. *De heer Dijk* zegt dat zowel het sluiten van de kleine ring als het in gebruik nemen van het tramspoor op de Haarlemmerhouttuinen wensen van het stadsdeel zijn. Deze wensen zijn echter niet erg realistisch. Overigens is dit geen bevoegdheid van het stadsdeel. Voor een metroverbinding is veel geld nodig.

Inspreker (bewoner Haarlemmerbuurt) vraagt of het plan om scooters in bepaalde gebieden (waaronder de Haarlemmerdijk) te weren nog steeds bestaat. *De heer Dijk* zegt dat het stadsdeel snorfietsen en brommers wil weren op pleinen en in parken. En ook op fietspaden die door 30km gebied lopen, aangezien het hele centrum 30km wordt, kunnen snorfietsen en brommers overal met het autoverkeer mengen. Dit komt overeen met het beleid van de centrale stad.

De heer Jansen Manenschijn (bewoner Geldersekafe en medewerker GVB) zegt dat de vooronderstelling dat de binnenstad van Amsterdam een magneet is niet wordt onderbouwd door de cijfers: openbaar vervoergebruik en autogebruik lopen terug. Wel stijgen inwonertal en fietsverkeer, maar fietsverkeer betreft kleine afstanden: het aantal mensen dat van grote afstand naar Amsterdam komt neemt af. Ten tweede verwacht de heer Jansen Manenschijn dat de knip in de Stadshartlust ertoe leidt dat mensen andere routes bedenken en de verkeersdruk toeneemt op plekken waar dat ongewenst is. Zo verwacht hij dat de ring Geldersekafe, Kloveniersburgwal, Damrak ontstaat. De Geldersekafe is sinds het omdraaien van de rijrichting al veel drukker geworden en er is meer agressie. *De heer Dijk* zegt dat het fietsgebruik in de spits met 130% is gestegen, het openbaar vervoer in de stad groeit ook, hoewel minder en sinds 1993 is de automobiliteit met 50% afgenomen. Deze cijfers zijn gebaseerd op jaarlijks verkeersonderzoek. Wat betreft verplaatsing van het verkeer als gevolg van de knip in de Stadshartlust: autoverkeer kan nog steeds gebruik maken van de Spuistraat en de Nieuwezijds Voorburgwal. Het is niet de bedoeling en ook niet de verwachting dat autoverkeer via ongewenste routes gaat rijden. Op grond van verkeerscirculatie wordt een toename van verkeer verwacht op de Stadhouderskafe en De Ruyterkafe. Achter het CS komt een tunnel met 2x2 rijstroken en ook de Weesperstraat blijft voorlopig 2x2 rijstroken.

De heer Sweers vindt de tram een prachtig vervoermiddel, maar de trolleybus nog mooier: minder lawaai, bij uitval kan het verkeer erom heen, en er is geen rails nodig.

Roland Bogman mist een visie op brom- en snorfietsen. Genoemd wordt dat deze tot meer ongelukken leiden, maar een wensbeeld ontbreekt. *De heer Dijk* zegt dat het stadsdeel brom- en snorfietsen een beter plek wil geven in de openbare ruimte. De centrale stad is bezig met bromfietsbeleid, en overlegt daarbij met het stadsdeel dat het beleid overneemt. Kernpunt is het weren van brom- en snorfietsen in parken en op pleinen. Overigens vindt slechts 1% van

alle verplaatsingen per snorfiets plaats. Volledige wagen is geen doel op zich, vaak gebruikt men brom- of snorfiets ter vervanging van de auto.

De heer de Haan vraagt wanneer er een vrije trambaan komt op het traject Raadhuisstraat-Rozengracht. *De heer Dijk* zegt dat de Rozengracht blijft zoals hij is totdat de Noord/Zuidlijn klaar is. In het algemeen geldt voor alle (fysieke) voorstellen in de nota dat deze pas gerealiseerd worden op het moment van een herinrichting. Voor de Rozengracht-Raadhuisstraat is een vrije trambaan wel de wens.

Mevrouw Mees vindt het prima dat fietsers en voetgangers ruim baan krijgen. Maar hoe wordt dit in goede banen geleid? Als voetganger is het soms levensgevaarlijk oversteken. En als fietser is het moeilijk om je goed door de stad te bewegen. Komen er stoplichten en worden de regels gehandhaafd? *Mevrouw Van Pinxteren* denkt dat extra stoplichten geen oplossing is. Ook is er onvoldoende handhavingscapaciteit, bovendien denkt zij niet dat mensen een maatschappij willen met op elke straathoek een handhaver. Zij pleit ervoor dat mensen elkaar opvoeden, elkaar een plek gunnen en er samen uitkomen. Fietsers moeten zich socialer gaan gedragen, en het ATCB (Amsterdam Toerisme & Congres Bureau) kan toeristen informeren over het verschil tussen fiets- en voetpad.

INSPRAAK BELANGENGROEPERINGS

Kamer van Koophandel (Ellen Jacobs)

Mevrouw Jacobs geeft het standpunt van de Kamer van Koophandel (KvK).

De KvK heeft een eigen bereikbaarheidsvisie gemaakt: *Krachtig en Ontspannen*. Kern is dat een economisch bruisend centrum staat of valt met een goede bereikbaarheid en een kwalitatief goede openbare ruimte. In die zin volgt de KvK het stadsdeel. Echter, in de visie van de KvK geldt de bereikbaarheid alle verkeerssoorten: voetganger, fietsers, OV én de auto. Het autoverkeer is de afgelopen jaren al met 25% afgenomen. De auto's die nog in de binnenstad rijden, moeten echt in het centrum zijn. Want niemand rijdt voor zijn plezier de binnenstad in, dat doe je alleen maar omdat je veel wilt kopen, moet bevoorraden of een zakelijke afspraak hebt. Kortom, het huidige autoverkeer is noodzakelijke autoverkeer en moet gefaciliteerd worden. Op dit punt baart de nota zorgen, en bevat hij een paar onacceptabele voorstellen:

De Stadshartlus moet blijven, deze is essentieel voor de noodzakelijke inprikkers naar garages en winkels. Dus niet opschalen naar de S100.

De Munt is een ander punt van zorg. De voorstellen t.a.v. de Munt betekenen het opheffen van de Stadshartlus. Dit gebeurt stapsgewijs, maar de KvK kan niet leven met een nota die de voorgestelde stappen mogelijk maakt.

De KvK stelt 3 verschillende parkeertarieven (parkeerproducten) voor: dure pareergarages in de binnenstad, minder duur parkeren aan de cityring (parkeren en wandelen) en voordelig parkeren aan de A10 op P&R-plekken. Deze differentiatie en keuzemogelijkheid ontbreekt in de nota.

Mevrouw Jacobs gaat tot slot in op de verblijfskwaliteit. De KvK onderschrijft het 30km/uur regime binnen de City Ring. Daarnaast moeten meer plekken worden aangewezen als 'shared space', zoals Koningsplein en Spui. De Nieuwezijds Voorburgwal zou dan Stadshartlus moeten worden. Een prettige verblijfskwaliteit vraagt ook om heldere keuzes in fietsroutes. Fietsers die overal doorheen krioelen, zijn ongewenst. De KvK pleit voor fiets hoofdwegen, waardoor de overige straten rustiger en aantrekkelijker worden.

Vereniging Amsterdam City en ondernemers Rokin en Damrak (Willem Koster)

De heer Koster stelt dat Ellen Jacobs van de KvK een aantal relevante punten naar voren heeft gebracht. Hijzelf gaat in op het onderdeel doorgaand verkeer, een belangrijk element in de nota. Het stadsdeel wil het doorgaand verkeer terugdringen. Uit de onderzoeksrapporten blijkt echter dat in de binnenstad geen doorgaand verkeer is, maar uitsluitend bestemmingsverkeer. De nota stelt voor om via een aantal knippen autoverkeer te dwingen om te rijden. Hiermee creëer je nieuwe problemen: je verlegt het probleem naar kwetsbare punten. Automobilisten zullen bv. veel gebruik gaan maken van de grachten en de

Utrechtsestraat. Dit staat nog los van het idee om het verkeer in een taartpuntgedachte naar de S100 te leiden, waar onvoldoende capaciteit is. Het stadsdeel draagt in de nota geen enkele oplossing aan voor deze problemen.

De heer Koster vraagt ook aandacht voor de economische factor. De klanten voor de detailhandel komen overal vandaan. De Amsterdamse binnenstad wordt gekenmerkt door veelzijdigheid en multifunctionaliteit met een fijnmazige structuur van horeca, winkels en verkeer. Amsterdammers zijn hieraan gehecht, het is een reden om van de stad te houden. Het autobezzoek is belangrijk om dit veelzijdige aanbod – waar ook bewoners aan hechten en gebruik van maken – in stand te houden. Afsluiten van de Munt, betekent dat Damrak en Rokin inclusief parkeergarages heel moeilijk bereikbaar worden. Een dergelijke verkeerskundige maatregel heeft een zeer negatief effect op de functies van de binnenstad.

Vereniging Amsterdam City (Guus Bakker)

De heer Bakker sluit aan bij de betogen van Kamer van Koophandel en de ondernemers van Rokin en Damrak. Het is geen goed idee om de Stadshartlus op te heffen, terwijl hij nog niet eens klaar is. Dit zou nodig zijn vanwege files bij de Munt, maar het gaat slechts om circa 30 auto's achter de Bloemenmarkt. Niet bepaald een reden om de hele verkeerscirculatie op zijn kop te zetten en de bereikbaarheid te verkleinen (denk onder meer aan verkeer tussen de Hemafilialen Nieuwendijk en Reguliersbreestraat).

De heer Bakker gaat vervolgens in op een aantal voorstellen uit de nota:

30 km: roerend eens, in de praktijk is al sprake van 30km, het is goed dit officieel te regelen. 30km/u moet wel gelden voor al het verkeer. Afspraken hierover kunnen bijdragen aan beter gedrag van de verkeersdeelnemers.

Voorrang voor fietsers en voetgangers: dat betekent lange wandelroutes waar we kunnen wandelen zonder gestoord te worden door kruisend verkeer. Echter, Amsterdam is een stad en geen strand. Zorg er dus voor dat de voetganger alert blijft, dit geldt ook voor automobilist, fietser en trambestuurder. Natuurlijk moet langzaam verkeer voorrang krijgen, maar hiervoor hoeven niet alle anderen te wijken.

Opheffen Stadshartlus: er is weinig autoverkeer in de binnenstad, de lus is de oplossing voor de verkeerscirculatie en geeft geen problemen. Alleen bij de Munt is het relatief druk, maar om hiermee de Stadshartlus overboord te gooien en elders problemen te creëren is een slecht idee.

Zeer kort samengevat: 30km: yes! Stadshartlus: yes!

Fietsersbond (Govert de With)

De heer De With zegt dat de Fietsersbond zich in het algemeen kan vinden in de nota. Deze geeft een aanzet om de grootste problemen – die er volgens de Fietsersbond wel zijn – op te lossen. De beperkte ruimte in de binnenstad moet efficiënt benut worden, de fietser is daarbij de meest efficiënte gebruiker van de ruimte. De Fietsersbond is voor het terugbrengen van het inefficiënte autoverkeer, dit schept ruimte voor 'leuke dingen' waar de economie van de binnenstad meer aan heeft. Wat betreft het voorstel voor de Munt: dit is een afgewogen verhaal, zelfs de parkeergarages midden in de stad blijven bereikbaar. Overigens: waarom zijn er garages op het Damrak, waarom moet je met de auto op de Dam kunnen komen? De heer De With pleit ervoor om de Munt stapsgewijs vrijwel autovrij te maken, dit lost een aantal grote knelpunten op. Momenteel kun je op het Singel niet tegen het verkeer in fietsen, en de Binnen-Amstel tussen Munt en Blauwbrug is een 'vreselijk stuk' voor alle weggebruikers (fiets, voetganger, auto, touringcar). Hier is meer ruimte nodig. Verder heeft de Fietsersbond de volgende punten:

Voor iedereen duidelijk maken waar zijn plek op de weg is. Fietsers en voetgangers moeten weten waar zij moeten lopen/fietsen en waar zij rekening met elkaar moeten houden. Daarnaast moeten de doorgaande fietsroutes duidelijk worden aangegeven.

Meer aandacht in de nota voor scooters.

De Dam beter begaanbaar maken voor fietsers.

Toeristisch Vervoer Binnenstad (Marcel Verhoeven)

De heer Verhoeven zegt dat het TVB de nota in eerste instantie een mooi plan vindt, waarvoor complimenten. Vooral het uitgangspunt dat de binnenstad aantrekkelijk moet zijn, heeft instemming van de TVB. De heer Verhoeven maakt verder de volgende kanttekeningen:

De gegarandeerde bereikbaarheid van touringcars is een belangrijk uitgangspunt. Daarbij moeten touringcars niet gedwongen worden om onnodig door de stad te rijden. Het moet dus niet nodig zijn om de hele Stadshartlus te nemen, de touringcars moeten zo snel mogelijk het Centrum in en uit kunnen rijden. Dit vereist lussen aan west- en oostzijde. Dit moet in de nota worden meegenomen en niet worden afgeschoven op het Touringcarbeleidsplan.

Het economisch belang van het toerisme komt er vrij bekaaid vanaf in de nota.

De nota is onvoldoende concreet. Er resteren veel vragen: Waar komen de andere knippen in de toekomst? Wat zijn de privileges die beloofd worden bij schoon vervoer. Ook de cijfers over het toerisme kunnen specifieker: Hoe komen toeristen naar Amsterdam en hoe verplaatsen zij zich in de stad, maken zij daarbij gebruik van touringcars?

De heer Verhoeven heeft tot slot nog een vraag n.a.v. de presentatie van Jeroen Dijk: begrijpt hij goed dat in 2025 fietsers niet meer over Rokin en Damrak mogen? *De heer Dijk* antwoordt dat dit niet het geval is.

De aangemelde insprekers van de Vereniging Vrienden van de Singelgracht (P.M. Leideritz) en de Bewonersgroep Singel (Arnoud Robbers) zijn niet aanwezig.

INDIVIDUELE INSPREKERS

De heer Bij stelt dat het probleem dat zich in de stad voordoet, begint bij de kruising Marnixstraat/Rozengracht. Het verkeer richting stad komt uit voor de Paleisstraat en gaat rechtsaf de Spuistraat in, waar het in een fuik komt. De heer Bij stelt voor het verkeer bij het kruispunt Marnixstraat/Rozengracht door te laten rijden naar de Haarlemmerhouttuinen, dit neem veel verkeersdruk weg.

De heer Bij is verder tegen het afsluiten van de Vijzelstraat in zuidelijke richting. De zuidelijke richting is van belang voor het wegrijdend verkeer uit de omgeving Spui (Kalvertoren, UvA, Reguliersdwarsstraat, Koningsplein). In het voorstel kun je alleen maar wegrijden van het Spui via de route Dam en CS, dit doordat de Amstel eenrichtingverkeer wordt tussen Blauwbrug en Munt.

De heer Bij pleit ervoor om het verkeer stad in af te leiden en niet bij de Munt vast te laten lopen.

Tot slot wijst hij op het sluipverkeer over de grachten, dit betreft ook vrachtwagens die schade toebrengen aan de funderingen en panden.

De heer Osinga is verbaasd dat de Noord/Zuidlijn weinig aandacht krijgt in de nota. Destijds bij de inspraak over de Noord/Zuidlijn heeft hij gepleit voor een halte Beursplein, deze zou 10% extra vervoerswaarde opleveren tegen 4% extra aanlegkosten (50 miljoen gulden). Er is toen niet gekozen voor een halte Beursplein vanwege de vooronderstelling dat de Noord/Zuidlijn een regionale functie zou krijgen. Inmiddels is dit een lokale vervoersfunctie geworden en daarbij past geen halteafstand van 800 meter; de halteafstand zou 300 tot 400 meter moeten zijn. Een halte Beursplein is economisch verantwoord en extra wenselijk met het oog op de vergrijzende wereld waardoor het rolstoelgebruik toeneemt. Mensen met een rolstoel die van buiten de stad komen, zouden aan de stadsrand kunnen parkeren en min of meer gerieflijk kunnen overstappen op de Noord/Zuidlijn.

Mevrouw Pareau Dumont vindt de nota fantastisch, de Stadshartlus opknippen, de Munt sluiten, zij ziet dit het liefst morgen al gerealiseerd, maar is bang dat het plan de deelraad niet overleeft. Zij nodigt de Vereniging Amsterdam City uit voor een rondwandeling in de Spuistraat om te laten zien dat er wel degelijk problemen zijn: om 06.00 uur wordt begonnen met laden en lossen en 's nachts om 03.00 uur is er nog steeds overlast. Vervolgens gaat mevrouw Pareau Dumont in op het openbaar vervoer: bij de aanbesteding van het openbaar vervoer, wordt gepleit voor fijnmazigheid, maar het stadsdeel heeft niet veel invloed op de Stadsregio. Daarbij vindt de Stadsregio blijkbaar dat mensen met kinderwagens en toeristen

maar moeten gaan fietsen. Mevrouw Pareau Dumont benadrukt verder dat autoverkeer voor 80 tot 90 procent bedrijfsverkeer is: taxi's, leveranciers en aannemers. Bij aannemers is het dan ook nog zo dat iedereen met een eigen busje komt. Veel overlast is er ook van de touringcars: alleen al voor de cruiseschepen rijden er 200 bussen door de Spuistraat. T.a.v. de stadsdistributie bestaat het misverstand dat laden en lossen slechts 10 minuten duurt. Albert Heijn houdt zich fantastisch aan de tien minuten, maar de horeca niet. Laden en lossen duurt driekwartier tot een uur per horecagelegenheid, een koelingswagen staat regelmatig 3 uur op een laad en losplek. Tot slot merkt mevrouw Pareau Dumont op dat op de tekening alleen pijltjes binnenstad in staan en niet binnenstad uit.

Inspreker (bewoner Egelantiersgracht) houdt van de stad. Hij ergert zich enorm aan de uitlaatgassen van scooters waardoor je op straat en op terras wordt vergiftigd, en pleit ervoor om nog deze maand een maatregel te nemen voor het vervangen van benzinescooters door elektrische scooters. Als positief voorbeeld geeft hij het Westerpark dat scootervrij is en waar je je op de Veluwe waant. Het gaat niet alleen om een bereikbare maar ook om een schone binnenstad.

De heer Icke (SP-deelraadslid) zegt dat de komende raadsvergadering een besluit genomen wordt om het wagenpark van het stadsdeel elektrisch te maken.

Mevrouw Lust vindt het geen goed idee om fietsers en voetgangers samen als langzaam verkeer te beschouwen. Dit leidt tot gevaarlijke en lastige situaties, bv op de kruising Centraal Station/Prins Hendrikkade. Zij stelt voor dat fietsers de weg delen met het autoverkeer, wanneer 30km/uur wordt ingevoerd komen de snelheden van fietser en auto dicht bij elkaar te liggen.

Ook fietsroutes leiden tot misverstanden. Vanwege de indeling van de stad, wordt het fietspad regelmatig onderbroken: de fietser moet oversteken naar een ander stukje fietspad, of komt op een stuk route waar geen fietspad is. Dit leidt tot verwarring bij fietser en voetganger: waar moet je lopen, waar fietsen? Dit geldt nog erger voor toeristen die op het fietspad lopen en op het voetpad fietsen. Ook doen fietsroutes de fijnmazigheid die de fietser wil (de fiets is immers een flexibel vervoermiddel) teniet.

Tot slot merkt inspreker op dat het maken van verschillende plekken voor verschillende weggebruikers leidt tot versnippering van de openbare ruimte. Dit gaat meestal ten koste van het voetpad, zo is de stoep bij de Geldersekaade maar 30 cm breed.

Mevrouw Van Santen vraagt wat en wie bedoeld worden met bestemmingsverkeer, waar blijft het belang van bewoners? Bewoners hebben een grote behoefte aan parkeergelegenheid in de buurt. Zij wijst op de vergrijzing: parkeergarages verder weg, zijn voor oudere mensen niet makkelijk te bereiken, en oudere mensen kunnen ook niet altijd makkelijk fietsen. Het beleid blijft echter anti-auto en er worden steeds meer parkeerplekken opgeheven. Sinds in de Prinsenstraat en Herenstraat 23 parkeerplekken zijn opgeheven, moeten bewoners soms wel drie kwartier rondrijden om een plek te vinden. Inspreker fietst zoveel mogelijk, maar je kunt niet alles met de fiets vervoeren of doen. Ook autodelen is niet in alle gevallen handig (bv. wanneer je moeder ver weg woont). Mevrouw Van Santen heeft ook een elektrische auto aangeschaft, maar kreeg niet de beloofde parkeerplaats. Zij doet haar best om zich aan te passen, te vernieuwen en aan het milieu te denken, maar vindt dat te weinig rekening wordt gehouden met het comfort en de belangen van bewoners. Wat betreft het economisch belang, wordt altijd gesproken over het belang van het toerisme, maar als bewoner moet zij er niet aan denken dat hier eenzelfde mate van toerisme komt als in Florence of Venetië. De kwaliteit van de stad moet worden bewaakt, en er moet geen bevoorrecht van bepaalde groepen plaatsvinden.

De heer Jansen Manenschijn pleit voor het gebruik van meer feitelijkheden en goede analyses, zodat je weet waar je over praat. Als voorbeeld: 10 scooters zorgen voor evenveel vervuiling als 1000 auto's. Ten tweede herhaalt de heer Jansen Manenschijn het voorstel dat hij ook bij de discussie over de Stadshartlust heeft geopperd: sluit de Stadshartlust kort via een

klein tunneltje van de Postzegelmarkt via het Spui naar de Rokingarage (deels ondergronds als in parkeergarage met maximale snelheid van 15 km/uur). Zo los je verkeersoverlast bij woningen en het probleem bij de Munt op. Het bestemmingsverkeer kan dan de andere route nemen. Overigens is voor de Stadshartlust destijds gekozen voor de Spuistraat omdat deze breder zou zijn dan de Nieuwezijds Voorburgwal. Dit klopt echter maar voor één punt, weer een voorbeeld van het belang van de juiste feiten.

De heer Schoonevelt (bewoner Marnixstraat) wacht al enige tijd op een parkeervergunning. Het idee is parkeerplekken van het maaiveld verplaatsen naar parkeergarages. Onlangs is echter besloten dat de fietsparkeergarage Leidseplein niet doorgaat. Wie garandeert dat duurdere autoparkeergarages wel gebouwd worden?

Ten tweede adviseert inspreker om na te denken over digitalisering (navigatie) van het openbaar vervoer. Uit eigen ervaring met Car to go weet hij dat dit het gedrag van de verkeersdeelnemer verandert. Tot slot: waarom geen GVB-lijn op het water? Het lijkt nu of het water is voorbehouden aan de rondvaart en plezierboten.

De heer Snoek maakt vier opmerkingen. Ten eerste noemt hij het Puccini-effect: reizigers uit Chicago maakten onderweg naar Milaan een tussenstop om Puccini bonbons te kopen. De allure van Puccini mist de heer Snoek bij de meeste andere ondernemingen in de binnenstad. Ten tweede het Magere Brug-effect: op de Magere Brug mengen de verschillende verkeersdeelnemers, en dit gaat heel goed. Ten derde wil de heer Snoek graag meedenken over hoe het doorgaand verkeer op de Eilandenboulevard geweerd kan worden. Tot slot pleit de heer Snoek voor een doorstart van de Witkar, maar begrijpt dat dit in feite al gebeurd is met het initiatief Car to go waarbij je de auto op je bestemming kunt achterlaten.

De heer Ambachs vindt de nadruk op het voorstel 30km/uur niet nodig en overdreven, in de praktijk kan men nu al niet harder rijden dan 30km/uur ('maak daar niet zo'n groot nummer van'). Verder vindt de heer Ambachs dat de verhouding tussen de parkeertarieven voor bewoners en bezoekers scheef. De tarieven voor bewoners moeten omhoog, die voor bezoekers eventueel omlaag.

Inspreker vraagt of hij als rechtgeaarde Amsterdammer nog wel iets te kankeren heeft, na uitvoering van alle plannen. *De voorzitter* stelt hem gerust: de problemen zullen nooit volledig opgelost worden.

Inspreker vindt dat het stadsdeel meer moet inzetten op gedragsverbetering. Als fietser wordt hij dagelijks geconfronteerd met irritatie en ongeduld. Hij is blij met de fietsparkeercampagne op het Leidseplein en was ook blij te horen dat mevrouw Van Pinxteren voor de pauze voor gedragsverandering pleitte. Echter, gedragsverandering moet ook een belangrijk hoofdstuk in de nota zijn.

De heer De Haan merkt op dat bij een staking van het openbaar vervoer de omzet van de Bijenkorf met 30% daalt. Hij vraagt om meer aandacht voor het openbaar vervoer, met name voor de tram.

SLOTWOORD PORTEFEUILLEHOUDER JEANINE VAN PINXTEREN

Mevrouw Van Pinxteren heeft geluisterd naar alle reacties. In haar slotwoord gaat ze op een paar punten in. Wat betreft de opmerkingen dat de Munt niet zo'n groot knelpunt is, zegt zij dat de Munt in haar beleving wel degelijk een drukke en lastige plek is. Wat het fietsgedrag betreft noemt zij fietsers de meest geliefde lastpakken, zij hebben nog veel opvoeding nodig, en mevrouw Van Pinxteren hoopt dat mensen campagnes hiertoe ondersteunen, ook met hun eigen gedrag. Ook opvoeding van toeristen door het ATCB is van belang. Mevrouw Van Pinxteren heeft ook de hartenkreet gehoord t.a.v. het openbaar vervoer. Langzaam verkeer heeft de eerste prioriteit, dit is omvangrijk en geeft de minste vervuiling, maar direct daarna volgt het openbaar vervoer. Tot slot gaat zij in op de vraag of er straks nog wat te mopperen

valt. Nieuwe ontwikkelingen zullen weer voor nieuwe problemen zorgen. Denk maar aan de overlast van scooters, die vijf jaar geleden nog niet bestond. Maar anders dan VAC en KvK, is mevrouw Van Pinxteren ervan overtuigd dat het stadsdeel met de gekozen inrichting, de juiste instrumenten in handen heeft om steeds die keuzes te kunnen maken die nodig zijn.

Mevrouw Van Pinxteren gaat in op de uitvoering van de beleidsvoorstellen. Het is niet zo dat het stadsdeel direct na aanneming van de nota aan de slag gaat. Maatregelen worden gerealiseerd op het moment dat een straat een nieuwe inrichting krijgt. Verder wordt steeds naar de effecten gekeken en waar nodig bijgestuurd, rekening houdend met de bereikbaarheid en de financiële mogelijkheden.

Mevrouw Van Pinxteren bedankt de aanwezigen voor hun waardevolle inspraakreacties en hoopt op een mooie discussie in de stadsdeelraad.

SLUITING

De voorzitter sluit af. De portefeuillehouder past de nota op grond van de inspraakreacties mogelijk nog aan, voor zij deze aan de deelraad presenteert. Tot 13 juli is het nog mogelijk om schriftelijk te reageren. Daarna kan men nog inspreken in de deelraadscommissie.

De voorzitter sluit de inspraakavond om 22.15 uur.