

VERSLAG & INFORMATIE

BEZOEK
WETHOUDER SHARON DIJKSMA

MR VISSERPLEIN
&
VALKENBURGERSTRAAT

WOENSDAG 12 DECEMBER 2018



INHOUD:

1. **VERSLAG BEZOEK 12 DECEMBER 2018**
2. **10-PUNTEN PLAN VAN 2017**
3. **OPMERKINGEN BEWONERS & BEDRIJVEN**
4. **VOORBEELDEN MADRID EN PARIJS**

1.VERSLAG

AANWEZIG:

Wethouder & team:

Sharon Dijksma (wethouder), Saskia van Dijk (beleid), Steven van Leeuwen (politiek ass), Carla van der Linden (project manager Gemeente ASD, oa Knowledge Mile Park) en Ruben Zeegers (Bestuursadviseur).

Bewoners & initiatiefnemers plan Amstel- IJpark:

Paul Busker, Marijke Storm en Manu Hartsuyker

We ontmoeten elkaar op de hoek Jodenbreestraat / Valkenburgerstraat, bij het Mr Visserplein. We stellen voor elkaar op naam aan te spreken.

Marijke Storm stelt ons voor: wie we zijn, met welke organisaties we verbonden zijn en samenwerken en wat onze doelen zijn.

Wij maken ons zorgen over de lucht kwaliteit, de drukte en onveiligheid. We zijn een groep actieve bewoners, we houden van de stad en we zijn voor een sociale stad met een goed woon & werkklimaat.

We agenderen het thema luchtkwaliteit en verkeersdrukke bij de Gemeente, we beïnvloeden en inspireren politici en ambtenaren om de doorgaande route Weesperstraat - Valkenburgerstraat te veranderen van een volle, vieze, lawaaierige en gevaarlijke straat naar een aangename stadsstraat met gezonde lucht, een prettige openbare ruimte met een goed verblijfsklimaat.

We organiseren festivals (Groene Boulevard) en symposia, dragen bij aan visies van het Stadsdeel Centrum, doen luchtmetingen (Milieudefensie en de Waag) en spreken in rond verkeersplannen.

We zetten ons in om deze verkeersader, die de oostelijke binnenstad doormidden snijdt, weer tot een aangename en leefbare plek te maken, voor bewoners, ondernemers, studenten, passanten en bezoekers rond de route.

Sharon Dijksma vertelt: het college onderkent de problemen (verkeer en luchtkwaliteit), wil ook de situatie verbeteren, maar dat zullen ze vooral moeten gaan zoeken in de agenda Autoluw.

De straat is wisselend druk:

Manu Hartsuyker leidt Sharon Dijksma en haar gezelschap rond.

Op dit moment is het relatief rustig; nu is iedereen op zijn/haar werk. Het is zeer druk in de ochtend spits (05.45 – 09.30) en avondspits (16.00 -19.00) met constant files. Sharon Dijksma geeft aan dat zij de situatie kent, regelmatig in het gebouw op de hoek werkt (Vervoersregio) en regelmatig door de straat komt (fietst), bovendien heeft zij kennis genomen van de onze acties en communicatiemiddelen als website, FB, inspraken ed.

Met een kaart van het gebied geven we toelichting op de grotere context: de aangrenzende gebieden en buurten, de verbindingen tussen de belangrijke instituties en de scholen, de Valkenburgerstraat en Weesperstraat als belangrijke route tussen de stad en Noord, de breuk tussen de buurten, de slechte oversteekbaarheid, de impact op het woonklimaat.

Toelichting op beleving **kruispunt Jodenbreestraat** zijde:

Hier is de luchtkwaliteit zeer slecht en er is veel geluidsoverlast, zeer veel en zwaar verkeer m.n. in de spits.

Het is de **belangrijkste verbinding tussen Oost en West**, tussen de Plantagebuurt en het Centrum; een van de drukste fietspaden in de stad. Er zijn zeer veel voetgangers, waaronder ook toeristen, scholieren en studenten. In dit gebied zijn 3 belangrijke opleidingen: de Film Academie, de Academie van Bouwkunst en Toneel/Dans Academie.

Het kruispunt is gelabeld als een HOTSPOT en BLACKSPOT.

Overigens is het stoplicht voor fietsers 1 minuut 25 seconden op rood en 24 seconden op groen. Manu Hartsuyker: mijn buurvrouw die longproblemen heeft haalt de overkant niet in 1 keer. En zij is lang niet de enige in onze buurt met gezondheidsproblemen.

Film Academie directeur Bart Römer heeft ons al in 2017 een oproep meegegeven voor Pieter Litjens. Met het verzoek de straat versneld te verbeteren. Hij vindt deze omgeving onverantwoord voor studenten (zie Opmerkingen bewoners en bedrijven).

Op de hoek, bij het stoplicht hangt een buisje van de GGD tbv ophalen cijfers NO2.

Toelichting op situatie aan de Film Academie zijde:

Bij het beleid '**snorfiets naar de rijbaan**' wordt hier een uitzondering gemaakt, mede vanwege het label van deze straat: plus-net corridor. De situatie op deze drukke fietspaden is gevaarlijk en onoverzichtelijk; de snorfietsen moeten hier op het fietspad rijden; de regels waar wel en waar niet gereden mag worden zijn rond het Mr Visserplein onduidelijk.

De Bewonersraad Nieuwmarkt / Groot Waterloo heeft hiertegen een zienswijze ingediend.

Doorkijken richting Oost, richting de Plantage Muidergracht:
veel dwars door elkaar rijdende fietsers en brommers.

Doorkijken naar Weesperstraat/Joods Historisch Museum:

brommers scheuren over de trambaan. Dit stuk Weesperstraat is een soort no-go-area, terwijl het ook een toegangsroute is voor het Joods Historisch Museum, de Synagoge, de Hermitage en de Hoftuin.

Het Joods Historisch Museum heeft 360.000 bezoekers per jaar. Al deze bezoekers komen in een onprettige, niet uitnodigende en gevaarlijke omgeving terecht, de paar olijfbomen op het Mr Visserplein zijn niet voldoende voor een prettig verblijfsklimaat. Toeristen raken hier vaak de weg kwijt.

De route richting Hortus en Artis is wel al autoluw en heringericht en dit wordt als aangenaam en uitnodigend ervaren (zie opmerkingen bewoners en bedrijven).

Doorlopen op Valkenburgerstraat, zijde Film Academie:

Gevolgen van de waterbedeffecten door de maatregelen elders: De laatste jaren zijn veel plekken in de buurt heringericht: de Plantage Middenlaan en Plantage Muidergracht zijn indertijd afgesloten voor gemotoriseerd verkeer (overigens zonder dat de buurt erin gekend werd) en met gevolg van al dit verkeer nu via de Anne Frankstraat rijdt. De nieuwe verkeerssituaties en herinrichtingen op de Munt en het Rokin en de Amstel en de nieuwe Nieuwmarkt circulatieregels. Dit allemaal met gevolg dat er meer verkeer op de Weesperstraat en Valkenburgerstraat is.

Een groot deel van het verkeer is **doorgaand verkeer van Noord richting Amsterdam Zuid en andersom**; verkeer wat ná het Weesperplein moet zijn. Idem betreft vrachtwagens, bevoorrading, bussen en touringcars, die moeten voorbij onze buurt zijn.

Discussiepunt is de definitie **bestemmingsverkeer**: in praktijk rijdt een groot deel van het verkeer Valkenburgerstraat door naar elders in de stad. In onze ogen is dat dus geen bestemmingsverkeer.

De **huidige inrichting** van de Valkenburgerstraat: de verrommeling, de vele soorten plantenbakken, mupies, fietsenrekken, City Tree' s (einde testperiode na 9 of 10 maanden vanaf oktober 2018), borden stad uit/in, parkeervakken bussen en vrachtwagens.

De straat is smaller dan de Weesperstraat en Wibautstraat, terwijl er dezelfde hoeveelheid verkeer door heen gaat. Omdat de gebouwen dichter op elkaar staan is er dus meer echo, **dus veel geluidsoverlast**. In het concept bestemmingsplan Groot Waterloo is nota bene opgenomen **om de geluidsnormen te verhogen** boven de landelijke normen. Ook hiertegen hebben wij een zienswijze ingediend.

Klankbordgroepen:

In de Agenda Mobiliteit 2015 kwam de Valkenburgerstraat niet voor; bewoners hebben daarover ingesproken bij de raadsvergaderingen. Wethouder Litjens heeft daarop opdracht gegeven om informatie '**op te halen**' bij bewoners en ondernemers Valkenburgerstraat. Tussen 14 december 2015 en 14 november 2017 zijn uiteindelijk **zes klankbordgroepen** geweest.

Overigens werden deze bijeenkomsten onhandig, onduidelijk en slordig georganiseerd, gestructureerd en gecommuniceerd, waardoor veel bewoners en ondernemers zijn afgehaakt.

Uit die eerste bijeenkomst bij Hotel Ibis, is een 10-puntenlijst ontstaan die nog steeds een goede leidraad is voor verbetering van de straat. Punten die op korte termijn uitgevoerd kunnen worden. Een van de punten was de vergroening van de tweede tunnelmond (dit is de kruising Prins Hendrikkade met de Valkenburgerstraat). Er zijn tekeningen gepresenteerd met ideeën over herinrichting van de straat en vergroening, maar tot op heden is nog (bijna niets) daadwerkelijk gebeurd. Het 10-puntenplan is bijgevoegd.

Demografie van de straat:

Het blok Markenhoven en de Filmacademie werd in de 80er jaren ontwikkeld en was in de eerste instantie bestemd voor verkoop en verhuur aan buurtbewoners MET belofte dat hier een mooie stadstraat zou komen. Maar dit pakte anders uit.

Extra info: In de jaren 70 en 80 was de straat bedekt met betonplaten en er was een tunnel vanaf het einde Weesperstraat tot aan begin Valkenburgerstraat. Er waren onbewoonbare huizen, shady cafe's en junkies rondom de Metro. Gedurende de jaren dat wij hier wonen, zijn vele huizenblokken afgebroken, de tunnel werd doorboord met de palen voor de Film Academie en er werd constant gebouwd.

Nu zijn er op pakweg 350 meter 5 hotels, long & short-stay's en er is volop appartement verhuur aan expats (die zich niet wortelen in de stad). Gewone winkels overleven hier niet en daarvoor in de plaats zijn er een toeristenwinkel, een tattoo-shop, een vage kapper en een stomerij gekomen waar niemand Nederlands spreekt.

De straat heeft NUL stijl, NUL allure of uitstraling; door de drukte, de luchtkwaliteit en de inrichting is de straat een verwaarloosde, liefdeloze non-discripte straat gebleven. Mensen mijden de straat, men verblijft er zo kort mogelijk. Mede hierdoor is er ook NUL **cohesie**. De straat is altijd het afvoerputje van het autoluw maken elders (Plantage Muidergracht, Muntplein met Rokin en Amstel, Nieuwmarkt).

We gaan even bij Makelaar Vlieg naar binnen **om te horen, vooral te beseffen hoe hard, dominant en indringend het verkeersgeluid** is. Deze winkelpanden hebben geen goede airco, geen ramen aan de achterkant en moeten hun deuren in de zomer open doen; zeer onrustig om te werken en ongezond door die vieze lucht in de straat.

Wat betreft de 5 hotels:

Hotel Ibis vertelde dat bezoekers dachten dat ze op een snelweg waren beland. De hotels zouden door samenwerken een bijdrage kunnen leveren aan de verbetering van de straat. EcoMama heeft al duurzaamheidsprijzen gewonnen, Monet Garden heeft het thema duurzaamheid voor 2019 op de agenda staan en ook Holiday-Inn neemt stappen richting duurzaamheid. De hotels willen wel maar nemen zelf weinig tot geen initiatief tot samenwerken. Wij pleiten al jaren dat de Gemeente daar een faciliterende rol in zou moeten spelen. Er wordt vaak gezegd/geschreven dat de Gemeente dat doet, maar tot op heden is nog geen enkel bedrijf benaderd door de Gemeente.

Hoek Anne Frankstraat met Politiebureau en Brandweer:

Hier moeten meerdere rijstroken en afslagen samengeperst worden tot een 2-baans weg. Veel verkeerslichten, een vangrails en de tweede tunnelmond, zeer veel beton en weinig groen; alles duidt op **einde en/of begin snelweg**.

Dit was een van de punten die naar voren kwamen bij de 1e klankbordgroep (November 2015)

We hebben vele keren gevraagd om **handhaving en/of een knipperlicht 'U rijdt te hard'**. Vooral ook 's nachts scheuren motoren knetter hard door de straat (met een minuut nagalm totdat ze in de IJtunnel verdwijnen).

Parkeergarage Markenhoven:

Na de brand in 2013 heeft van de gemeente de toegangsapparatuur tot de garage dichterbij de in-/uitgang geplaatst. De wachtrij voor de garage is nu op de straat en blokkeert het verkeer, inclusief de extra uitlaatgassen richting de slaapkamerramen van de bewoners.

Stoep politie en brandweer:

deze wordt vaak gebruikt als parkeerplaats en of als plek om te keren. Het stoplicht vanaf Anne Frankstraat richting IJtunnel daagt uit tot snel rijden, men ziet het stoplicht namelijk al vanaf de brug, waardoor automobilisten ineens snel gaan rijden om het stoplicht te halen. Er zijn parkeerplekken weggehaald waardoor er nog meer ruimte is voor verkeer.

Het stoplicht onder de slaapkamerramen op de hoek Markenhoven:

1 minuut en 36 seconden op rood en 34 seconden op groen; dat betekent 48 minuten stilstaand verkeer onder slaapkamer ramen.

Binnen op de Anne Frankstraat 264, 6 hoog:

Een goed overzicht op gebied Valkenburgerstraat / Prins Hendrikkade / IJtunnel: de vele rijstroken en stoplichten, de vangrails met de snelweg-look & feel, de uitdaging voor motoren, bussen en vrachtwagens om snel op te trekken; ook vanaf Anne Frankstraat.

In de spitsuren staat het hier altijd vol met files; en ook 's nachts in het weekeinde is het tot 06.00 uur vol met auto's en vooral taxi's.

Het stukje IJ-tunnelmond tot aan de eerste stoplichten op de Prins Hendrikkade is **9-baans**. Dit kruispunt Prins Hendrikkade - Valkenburgerstraat is onderwerp van de Motie van D66-Jan Bert Vroege.

Zie vanaf hier de verbinding van de Valkenburgerstraat met het Nemo, het Scheepvaart Museum, het IJ-bassin, het Marineterrein en het opnieuw in te richten studenten complex Foeliestraat.

We zien hoeveel m2 hier te gebruiken zijn:

Plek voor een plein,

Met een fontein of een markant beeld,

Een baken als entree tot Amsterdam!

Plek voor een park,
Voor een kantoor met woningen, voor een museum,
De plek voor een city-hub voor pakketten ter ontlasting logistiek vervoer / bevoorrading in de stad.

Zó veel ruimte voor een mooi en GROEN entree tot de stad!



Gezondheid van bewoners:

Het belangrijkste thema komt aan bod: de **GEZONDHEID** van bewoners. Er zijn bewoners met slaap problemen (constant voorbij scheurende scooters, motoren en ander verkeer die onze slaap verstoren), het voortdurende gebrom van verkeer veroorzaakt onrust (stress en hartkloppingen) en heeft tot gevolg hart en vaatziekten, longziekten als bronchitis en astma die inmiddels chronisch zijn geworden.

Ramen kunnen niet open ivm **vervuilde lucht en geluidsoverlast**: er is geen gesprek te voeren, geen tv of radio te verstaan. De voorkeurswaarden voor geluid (Wet Geluidhinder) worden langs deze weg overschreden. En toch is het voorstel in het Ontwerp bestemmingsplan Groot Waterloo om hogere geluidswaarden vast te stellen omdat geluid reducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn.

Terug naar de vraag:

HOE MAKEN WE VAN DEZE BETONWOESTENIJ EEN MOOI ENTREE TOT DE STAD?

Hoe automobilisten, touringcars en motorrijders duidelijk te maken dat hier de stad begint, dat hier mensen, kinderen, studenten wonen, lopen, werken en wonen?

Hoe kunnen we de Gemeente ondersteunen, uitdagen en samenwerken om vanuit een bredere blik dan alleen een verkeerskundige blik, naar dit gebied te kijken? Om ook naar de openbare ruimte, de gezondheidsaspecten en de leefkwaliteit te kijken.

Er leven veel initiatieven om de route te verbeteren. Stadsdeel Centrum heeft al meerder visies en analyses gemaakt en laten maken; visies vanuit de potenties en mogelijkheden om een bloeiende stadsstraat te maken van het gebied Weesperstraat.

Dit moet worden uitgebreid naar de gehele Wibaut-as: van Amstelstation tot aan de IJtunnel. En er is een ambitie om 2025 - Amsterdam 750 jaar als ijkpunt, als stip op de horizon, in te zetten.

Korte termijn ideeën in aanloop tot een andere inrichting:

- Vangrails weg;
- Aankleden van de tweede tunnelmond – een signaal geven dmv verf en licht;
- Al in noord aangeven: u nadert een woongebied, denk aan onze bewoners;
- Meer controle op de snelheden in de tunnel;
- Instellen van een knipperlichtbord met 'U RIJDT TE HARD'.

CONCLUSIE:

De inrichting is die van een verkeerssnelweg. De gehele Wibaut-as is in het Beleidskader Verkeersnetten gelabeld als **plus-net corridor**.

Dit label houdt alle mogelijke veranderingen in een houtgreep

Hierdoor wordt er uitsluitend vanuit verkeerstechnisch oogpunt naar de situatie gekeken en de economische waarde die dit oplevert.

Bewoners en ondernemers die jaren aan deze vervuilde lucht blootstaan, realiseren zich niet hoe erg dit is, totdat de schade al te groot is: hart en vaatziekten, chronische bronchitis en astma tot aan ernstigere ziekten als dementie en kanker aan toe!

Deze situatie is uiteindelijk een **sluipmoordenaar!**

De rechtszaken van Urgenda en Milieudefensie tegen de overheid hebben een goede aanzet gegeven, maar die zijn vooralsnog niet zichtbaar bij ons in de straat.

De laatste tijd worden nu meer onderzoeksresultaten gepubliceerd over de relatie luchtvervuiling –gezondheid. De economische gevolgen voor de volksgezondheid zijn nog maar net op stoom aan het komen. Zie rapporten van het Max Planck Instituut, Milieudefensie, RIVM en vele andere internationale onderzoeken..

*Veel bewoners en ondernemers vragen zich af **waarom er niet meteen aan de eisen van de wet voldaan wordt** (overschrijding luchtkwaliteitsnormen, maar ook het optrekken van geluidsnormen). De morele plicht van de overheid op zijn minst zich aan de eigen maximum normen te houden en er alles aan te doen om die overal te verlagen in de stad.*

De gemeente geeft met voortdurend uitstel tot verbetering van deze straat bewoners en ondernemers een signaal van onverschilligheid.

Hiermee wordt dat beetje goodwill wat er was weggeslagen.

Cohesie zal nu helemaal vanaf de grond weer moeten worden opgebouwd.

INTERGRALE AANPAK - UITDAGINGEN EN MOGELIJKHEDEN:

Bekijk de kaart van Amsterdam en zie hoe weinig groen er in deze buurt is: slechts postzegelparkjes als de Hortus, het Wertheimpark. Met de voorgestelde vergroening zal het gebied ook een stukje nieuwe long voor de stad zijn.

Er moet tegelijkertijd, vanuit verschillende perspectieven naar de huidige situatie gekeken worden: de aspecten duurzaamheid, leefbaarheid, ruimtelijke ordening en stedenbouwkundige inrichting, verkeer en logistiek maar vooral vanuit de optiek gezondheid en welbevinden voor mensen.

De Weesperstraat ligt in Unesco erfgoed gebied;
de Valkenburgerstraat kan juist een mooie verbinder zijn van het Centraal Station, via de Prins Hendrikkade en langs het IJ met musea als Nemo, Scheepvaart Museum, Arcam, Arcam, naar de Plantagebuurt en naar binnenstad met Joods Cultureel Kwartier, de Hermitage, het Stadhuis en de Opera.

Stip op de horizon: Amsterdam 750 jaar in 2025.

De Groene Loper & fietsroute van/naar Noord en de stad.

De IJtunnel kan anders worden gebruikt: per tunnelbuis 1 baan auto en 1 baan fiets & cargo-tram of andere vormen van goederenvervoer.

Minder privé autoverkeer de stad in en uit, en minder goederenvervoer de stad in en uit.

De stad moet durven & lef tonen!

Steden als Parijs (van snelweg naar park langs de Seine) en Madrid (park ipv snelweg door de stad, auto's onderdoor) en de ooit drukste straat is London Oxfordstreet, gingen ons al voor. Zie voorbeelden hieronder.

We hebben geweldige Nederlandse stedenbouwkundigen, landschapsarchitecten, beplanters, beroemd in het buitenland, die van het gebied een uniek (autoluw) park kunnen maken. Een park dat vele culturele instanties en buurten met elkaar verbindt en op zichzelf al een culturele attractie is. Denk aan Winy Maas, Piet Oudolf en Adriaan Geuze om een paar te noemen.

MARIJKE STORM, PAUL BUSKER & MANU HARTSUIJKER
20-1-2019

2.HET 10-PUNTENPLAN van 2017

Aan wethouders Litjens en Choho

Bewoners Valkenburgerstraat en omgeving ademen dagelijks lucht in die veel vuiler is, dan de Europese normen toestaan. Ondanks herhaaldelijke pogingen om de gemeente te bewegen een steekhoudend en realistisch plan te laten opstellen om de situatie aan te pakken, worden er slechts zeer beperkte maatregelen doorgevoerd.

De maatregelen die de gemeente elders in de stad heeft genomen om het verkeer in te perken, hebben ertoe geleid, dat de verkeersintensiteit en de luchtkwaliteit verder is toegenomen: in twee jaar tijd is het NO₂ gehalte gestegen van 47p/m³ naar 57 p/m³. Daarnaast worden ook wettelijke geluidsnormen overschreden.

De huidige inrichting zorgt ook voor een zeer onoverzichtelijke en gevaarlijke verkeerssituatie die overtredingen in de hand werkt.

Automobilisten krijgen door vangrails en een wirwar aan borden de indruk dat hier hard mag worden gereden. Er worden zeer vaak u-bochten gemaakt op de Valkenburgerstraat en Anne Frankstraat en voetgangers klimmen over de vangrails om boodschappen te kunnen doen.

Dit is een situatie die eigenlijk niet kan voortduren,

Bewoners en ondernemers voelen ons in de steek gelaten door ons bestuur. We hebben als basis voor een gesprek met de verantwoordelijke wethouders 10 punten geformuleerd die er toe bij kunnen dragen dat de luchtkwaliteit in de Valkenburgerstraat weer kan voldoen aan de wettelijke normen. Deze punten zijn voortgekomen uit de buurtbijeenkomst van 14 december, waarbij de buurtbewoners in grote getale aanwezig waren. Tot op heden heeft dit echter tot geen enkele actie bij de gemeente geleid.

Uitvoering van deze punten moet ervoor zorgen dat de verblijfskwaliteit van deze belangrijke straat verbeterd en dat de straat niet langer een barrière in de binnenstad is, maar juist een mooi en aantrekkelijk entree tot de stad is en de binnenstedelijke buurten die eromheen liggen juist met elkaar verbindt.

We zijn ons ervan bewust dat we moet worden nagedacht over de bereikbaarheid van de stad als geheel. De besluitvorming over de bereikbaarheid heeft echter tot nu toe berekend dat onze situatie slechter werd, om het elders beter te kunnen maken.

De redenering van de gemeente is hierbij telkens geweest, dat de situatie alleen kon worden verbeterd door de doorstroom voor auto's te verbeteren. Het resultaat: steeds meer auto's, steeds meer luchtvervuiling, en een steeds moeilijker oversteekbare straat. Wij vinden dit, gezien het feit dat de bewoners van de straat ook nu al aan vervuiling en lawaai worden blootgesteld die niet aan de normen voldoet, niet acceptabel. We denken dat bij verdere verkeersbeperkende plannen elders in de stad, de effecten voor de kwaliteit van de lucht in de Valkenburgerstraat getoetst zou moeten worden. Wij vinden dat de straat dit gezien de centrale positie en de hoeveelheid bewoners en gebruikers dit ook echt verdient.

*Bewonersgroep Valkenburgerstraat,
Amsterdam, 29 mei 2017*

10 punten ter verbetering van de kwaliteit van de Valkenburgerstraat: *Bewonersgroep Valkenburgerstraat, Amsterdam, 29 mei 2017*

1. Het verbeteren van de luchtkwaliteit en verkeersonveiligheid

Uitleg: op dit moment wordt de route Nieuwe Leeuwarderweg-IJtunnel-Valkenburgerstraat-Weesperstraat-Wiboutstraat gebruikt als alternatief voor de ring. Ca. 30% van het verkeer lijkt dit te doen. Door het instellen van een 30km zone of een knip t.p.v Waterlooplein of Weesperplein, zal deze route door routeplanners niet meer als alternatieve route worden aangegeven waardoor een deel van het verkeer dat hier nu op rijdt gebruik zal maken van de ring.

2. Het duidelijk communiceren van de uitstootmetingen in de Valkenburgerstraat.

Uitleg: De bewoners worden dagelijks blootgesteld aan veel te hoge concentraties CO2 en NOx. Door de gegevens met de bewoners te delen middels borden waarop de actuele concentraties worden vermeldt kunnen bewoners hiermee rekening houden.

3. Aanpassen van de vormgeving van de straat.

Uitleg: op dit moment is de inrichting van de gehele straat gericht op autoverkeer. Verkeer dat van de snelweg afkomt krijgt middels allerhande inrichtingsmaatregelen het signaal dat er hier sprake is van een snelweg: blauwe borden op portalen, verlichting, vangrails etc. aanpassen hiervan kan ervoor zorgen dat de automobilist zich ervan bewust is dat hij door een gemengd woongebied heen rijdt.

4. Aanpassen van de "tweede" tunnelmond

Uitleg: het verkeer uit de IJ-tunnel wordt gesplitst in twee delen: één deel komt boven op de Prins Hendrikkade, en één deel komt boven in Valkenburgerstraat, na de Prins Hendrikkade middels een onderdoorgang te hebben gepasseerd. Door al het verkeer gelijktijdig boven te brengen op de Prins Hendrikkade wordt de geluidsoverlast van stijgend verkeer geconcentreerd en verder buiten de bebouwde omgeving gebracht. Een minder rigoureuze ingreep is een zgn. vergroening van de tweede tunneluitgang.

5. Toevoegen van oversteekplaatsen.

Uitleg: de gehele Valkenburgerstraat kent geen enkele oversteek. Hierdoor wordt de barrièrewerking van de straat verder versterkt, en is contact tussen de verschillende buurten eromheen niet groot.

6. Toevoegen van Groen.

Uitleg: meer groen betekent meer demping van het verkeerslawaai. Daarnaast zuivert de juiste beplanting de lucht. De door de gemeente geplaatste beplanting in containers werkt niet en is inmiddels alweer dood. Er zal een duidelijk plan moeten worden gemaakt voor het toevoegen van groene stroken en extra bomen.

7. Fietspaden maken

Uitleg: er is op dit moment geen fietspad in zuidelijke richting. De fietser wordt geacht de ventweg te gebruiken, maar die wordt als deze niet is geblokkeerd door bouwverkeer, vrijwel altijd geblokkeerd door touringcars en taxi's. er zijn ook geen alternatieve routes. T.p.v de aansluiting op de Prins Hendrikkade is de fietser helemaal aan zijn lot overgelaten. Deze maatregel sluit mogelijke plannen voor toekomstige fietsroutes vanuit het centrum naar Amsterdam Noord.

8. De ventweg opheffen

Uitleg: als er in plaats van een ventweg een fietspad en laad-en-loshavens aan de straat worden gemaakt, ontstaat er ruimte voor extra groen en kunnen de horeca gelegenheden in de straat terrassen maken zodat de straat meer de uitstraling van een stadsstraat krijgt

9. Taxi's en Touringcars

Uitleg: Zorg ervoor dat er geen rondjes worden gereden door taxi's en dat touringcars niet illegaal parkeren.

10. Visie over de toekomstige ontwikkeling van de straat.*Uitleg: de Valkenburgstraat is veel meer dan een autoverkeersroute die vanwege de status "corridor +" maximale verkeersaantallen moet afwerken. De straat is een verbinding tussen het joods kwartier en het oosterdok, tussen het Waterlooplein en Artis, en daarnaast wonen en werken er mensen. Dit wordt op dit moment niet door de inrichting gereflecteerd. Er zou bij inrichting over meer zaken moeten worden gedacht dan alleen over de auto.*

3. OPMERKINGEN BEDRIJVEN & BEWONERS

FILMACADEMIE

bericht van Bart Römer van 3 mei 2017, ivm handtekeningen actie aangeboden aan Pieter Litjens.

Als directeur van de Nederlandse Filmacademie maak ik mij in toenemende mate zorgen over de verkeersdrukte rond de Filmacademie, in het bijzonder in de Valkenburgerstraat. Dat staat zelfs los van de slechte luchtkwaliteit, waarover ik mij ook grote zorgen maak. De verslechterende situatie in de Valkenburgerstraat maakt dat studenten en docenten in toenemende mate worden blootgesteld aan NO₂-waarden die niet acceptabel zijn en een gevaar voor de gezondheid. Zeker in het geval van de studenten die voor hun eerste opdrachten en praktijkoefeningen - zoals wij al jaren gewend zijn - de buurt in trekken. De afgelopen vijf jaren heb ik daarnaast de verkeersveiligheid in deze buurt in zijn algemeenheid gevaarlijker zien worden. Grote, diverse groepen verkeersdeelnemers komen op de kruising van de Valkenburgerstraat, Jodenbreestraat en Mr. Visserplein bij elkaar en vermengen zich. De complexiteit van deze situatie is de afgelopen jaren alleen maar toegenomen. Meerdere keren per maand hoor en zie ik zelf vanuit mijn werkruimte dat er ongelukken plaatsvinden - vaak tussen voetgangers en overige verkeersdeelnemers - waarbij de hulp van een ambulance moet worden ingeroepen. De hoeveelheid bijna-ongelukken benoem ik niet eens. Ik vind het daarom bijzonder belangrijk dat er vanuit de gemeente een concreet plan wordt ontwikkeld dat enerzijds de verkeersveiligheid in de buurt doet toenemen en anderzijds de luchtkwaliteit in de Valkenburgerstraat en directe omgeving verbetert c.q. terugbrengt naar aanvaardbare Europese normen.

VLIEG MAKELAARS

Mijn naam is Elly de Meijer en ik ben werkzaam als Makelaar/Taxateur bij VLIEG Makelaars OG B.V.

Ons kantoor is gevestigd aan de Valkenburgerstraat 223 B. Alhoewel ik blij ben met deze goede strategische locatie in het Centrum van Amsterdam ben ik veel minder blij met de leefbaarheid van de straat; de enorme verkeersdrukte; de uitstoot van fijn stof en CO₂. Ook is het een gevaarlijke straat waar veel ongelukken gebeuren. Wij kunnen nooit de deur openhouden voor "frisse lucht" omdat het verkeerslawaai te intensief is.

Bij bezichtigingen van appartementen met het balkon aan de Valkenburgerstraat liggen indrukwekkende lagen fijn stof. Dat maakt dat ik ongerust ben over de gezondheid van de mensen die hier wonen.

Ik hoop van harte voor ons kantoor maar natuurlijk op de eerste plaats voor de bewoners dat er een goede en duurzame oplossing kan komen voor dit probleem.

De acties die door de bewoners worden ondernomen ondersteun ik van harte en ik ben positief gestemd over een oplossing, die voor een ieder aanvaardbaar is.

RODE KRUIS

Fijn dat u zich, samen met andere buurtbewoners en ondernemers inzet voor verbetering van de Valkenburgerstraat.

Het is ons inderdaad bekend dat de Valkenburgerstraat één van de meest vervuilde straten van Amsterdam is.

De vervuilde lucht baart ons zorgen omdat wij ons kantoor aan deze straat hebben en wij een goed werkklimaat voor onze medewerkers en bezoekers zeer belangrijk vinden. Medewerkers klagen soms over hoofdpijn, misselijkheid, sufheid. Dat is voor ons reden geweest dat wij in 2016 een kostbaar luchtcirculatiesysteem hebben laten aanleggen (Ruim € 42.000,=) en jaarlijks hebben we hier aanzienlijke onderhoudskosten aan.

De filters moeten vaak vervangen worden omdat zij binnen de kortste keren zwart zijn. Met het systeem is de kwaliteit wel verbeterd maar nog steeds niet optimaal. We hebben het advies gekregen om ramen zoveel mogelijk gesloten te laten. Soms zou het echter fijn zijn als we gewoon een fris verkoelend briesje naar binnen zouden kunnen laten waaien.

Wij zijn van mening dat het de taak van de Gemeente is dat hier adequate maatregelen voor worden genomen. Een tijdje geleden zijn door de Gemeente de zgn. City trees geplaatst in de Valkenburgerstraat die een zuiverende werking zouden moeten hebben. We zijn heel erg benieuwd naar het effect van deze City trees.

Een suggestie ter verbetering kan ik u helaas niet geven. Uit bovenstaande kunt u wel opmaken dat de luchtkwaliteit in de straat ons zeker bezighoudt.

FIT FOR FREE

Bij Fit For Free geloven we in een gezonde leefstijl voor iedereen en dat brengen wij graag over op al onze leden. Dit zien we als een breder begrip dan alleen het aanbieden van een plek om te sporten. Wij verwelkomen onze leden met een glimlach in onze schone clubs, waar ze door ons professionele personeel op alle gebieden geholpen worden om zo gezond mogelijk te leven en vooral ook om hun sportritme vol te houden.

Bij ons begint het eerste contact met het lid aan de balie. Al voordat we dit eerste contact hebben willen we graag dat een (potentieel) lid zich welkom voelt in onze club. Wij staan voor een gezonde leefstijl voor onze leden. Als we leden uitnodigen bij ons in de club is het natuurlijk ook van belang om in een gezonde omgeving hiermee bezig te zijn.

We zijn er om iedereen te helpen met een gezonde leefstijl en om een sportritme op te bouwen en dat kunnen we niet alleen. Daarom is het ook voor ons van groot belang om de krachten te bundelen en de Valkenburgerstraat samen met alle andere ondernemers in de straat weer gezond, groen en schoon te krijgen.

Wij steunen dit initiatief van harte en we staan vooraan om hieraan mee te werken.

JOODS CULTUREEL KWARTIER

Ook namens het Joods Cultureel kwartier staan wij achter een mooie en leefbare omgeving Weesperstraat/JD Meijerplein/Mr Visserplein en Valkenburgerstraat.

Het Joods Cultureel kwartier ontvangt op jaarbasis ca. 360.000 toeristen die zich naar de locaties Joods Historisch Museum, Portugese Synagoge en ri. Plantage Middenlaan (Nationaal Holocaust Museum i.o. en Hollandsche Schouwburg) begeven.

Er zijn een aantal zorgwekkende punten:

- opstaptelek bussen (Kiss & Ride) naast de uitgang van het JHM. Een kiss & ride strook is zeker fijn om deze in de buurt van het JCK te hebben echter de stop direct op fietspad zorgt voor gevaarlijke situaties. We hebben hier in het verleden ook al met gemeente over gesproken, compleet met schetsen.
- kwaliteit van omgeving; veel graffiti bij trambaan, veel zwerfafval en veel onkruid.

- Onverzorgde uitstraling. lawaaierig, druk en vieze lucht
- Drukke Weesperstraat, het is gevaarlijk overstappen bij de stoplichten tussen het JHM en de PS maar ook ri. Waterlooplein, er is te veel (hardrijdend) verkeer.
- De olijfbomen hebben in de zomermaanden een aantrekkingskracht als rustpunt om even wat uit te rusten en wat kleins te eten echter de bezoekers zitten naast de drukke rotonde en de trambaan
- Het mooie JD Meijerplein (bij de Dokwerker) trekt relatief weinig bezoekers. Dit kleine stukje groen (er is weinig groen!) zou meer uitnodigend moeten zijn. Echter ook daar zitten de bezoekers naast de drukke Weesperstraat.
- Het Namenmonument in de Weesperstraat zal straks veel bezoekers trekken van/naar het Joods Cultureel kwartier. Dat gedeelte zou meer betrokken moeten worden bij de route van het JHM naar de Namenmonument. Daarbij zou dan ook een mooie route naar de achterliggende Hermitage ontstaan.
- Een goede ontwikkeling is de groenstrook voor de Hortus. De bezoekers van het JCK die vanuit de Portugese Synagoge ri. Plantage Middenlaan lopen hebben een mooie groene route.

VOLA

In staccato

Verbeteren leef- & lucht kwaliteit, dat hangt natuurlijk samen..

- De Valkenburgerstraat ziend vanuit bezoekersoptiek lopend, fietsend, autorijdend. Als toegangsstraat naar het Oostelijk Centrum mag het allemaal gastvrij, uitnodigender, d.w.z. groener, en in de wintermaanden toepasselijk verlicht.
- Vanuit bewoners en “winkeliersoptiek” luchtkwaliteit verbetering door lagere max. snelheid.
- Meer (camera) toezicht, de laatste jaren wordt er namelijk harder en vaker door rood gereden en meer geclaxonneerd.
- Van een andere orde het aantal plekken in Markenhoven voor vergunninghouders is verminderd, brengt meer rondrijden te weeg.

MONET GARDEN HOTEL

Allereerst bedankt voor je inzet voor de leefbaarheid in de Valkenburgerstraat en voor het feit dat je ons als ondernemers er zo actief bij betreft!

Monet Garden Hotel maakt onderdeel uit van WIN Hotels, 14 Amsterdamse hotels verspreid over de stad.

Voor 2019 hebben wij het binnen de groep speerpunt gemaakt om ons pro-actief bezig te gaan houden met het onderwerp ‘sustainability’. Hiervoor wordt elk individueel hotel, en wij dus ook, uitgenodigd om de samenwerking met minimaal een lokale, groene beweging aan te gaan en/of te intensifieren. Nou, het lijkt me duidelijk dat onze keuze daarvoor op ‘Gezonde Lucht voor de Valkenburgerstraat’ en jou zelf is gevallen.

Een van de eerste zaken die wij intern gaan aanpakken, middels het aanpassen van onze hotel-bevestigingen, is het ontmoedigen van hotelbezoek met de auto (dat zal dan m.n. gelden voor Europese hotelgasten, maar ook bv voor Amerikanen die hier een auto huren), zodat het aantal bezoekers met een auto daalt. Graag betrekken wij jou ook hierbij! Voorts gaan wij als hotel – nu we een jaar open zijn – voor een ‘Green Key’ certificaat. Ook op micro-niveau zijn er al volop ideeën om de zaken in en om het hotel te verbeteren en ‘groener’ te maken (zoals b.v. een samenwerkingsverband met Taxi Electric). De eerste brainstorm hieromtrent gaan in januari van start.

ECOMAMA

Bedankt voor je mail en je inzet om Valkenburgerstraat groen te maken.

Ik heb dit voorgelegd aan Anika de eigenaresse en zij had de volgende punten doorgegeven:

- vuilnisbakken onder de grond, niet op straat, zodat er ook niet twee keer per week vuilnisauto's door de straat rijden
- meer recyclebakken, nu alleen bij AH op Jodenbreestraat
- plantenbakken op de stoep
- ventweg weg
- meer fietsenrekken
- verkeer IJ-tunnel omleiden, niet door de stad

MOTEL ONE

Hierbij mijn punten:

De Valkenburgerstraat is 90% van de tijd vies. Ik zou graag meer prullenbakken willen zien om de mogelijkheid aan de mensen te bieden om het schoon te houden. Op dit moment er is maar 1 aanwezig

- Meer groen. Op dit moment zijn er maar een paar bomen maar niks op de grond niveau.
- Meer terrasjes om het gezellig en aantrekkelijker te maken voor de bewoners en toeristen
- Minder taxi's voor de deur. Misschien 1 plek voor alle taxi's

Ik hoop dat dit kan helpen.

HOLIDAY-INN

Ook wij zetten in op duurzaamheid door de gasten de mogelijkheid tot 'Greener stay' aan te bieden.

Dit houdt in dat in ruil voor member punten de gasten hun kamer niet laten schoonmaken. Hierdoor beperken we het gebruik op linnen en schoonmaakmiddelen, wat een positieve bijdrage levert aan het milieu.

Voor de straat is het wat ons betreft belangrijk dat er geïnvesteerd wordt in meer groen.

BEWONER - FACEBOOK

Ik wil eigenlijk de gemeente aanklagen met het niet nakomen van besluiten en officiële toezeggingen na het referendum autoluw.

Ik heb longemfyseem omdat ik dus vanaf 1985 tot nu langs de Weesperstraat en Wibautstraat fiets, terwijl bekend is en was dat het fijnstofgehalte ver boven de norm is, wie kan me daarvoor een goede advocaat aanraden of zijn er andere wegen.

Wie zou zich willen of kunnen aansluiten of heeft een advies?

BEWONER

Ik blijf me er over verbazen hoe zwart mijn huis is.

We maken grondig schoon, maar binnen de kortste keren ligt er overal (ook in de WC en de badkamer) weer een laagje roet.

Dat adem ik natuurlijk ook in.

Ik ben longpatiënt (ruiterembolie en longkanker) en heb ontzettend last van de vieze lucht in de Valkenburgerstraat. Als ik bij het stoplicht sta te wachten om over te steken, snak ik letterlijk naar lucht.

Het is mij een raadsel waarom de gemeente alle normen overtreedt.

En dit duurt maar voort, we worden aan het lijntje gehouden en afgescheept met die vreemde citytrees.

Alsjeblieft gemeente, zorg nu eens SNEL voor gezonde lucht.

BEWONER

Allereerst wil ik mijn bewondering en waardering uitspreken over jouw vasthoudendheid en doorzetting aangaande verbeteringen verkeerssituatie Valkenburgerstraat. Dat geldt natuurlijk ook voor de groep die jou daar zo trouw bij ondersteunt.

Persoonlijk vind ik het heel moeilijk om de oprechtheid van de Gemeenteraad én van de wethouder mevrouw Sharon Dijkstra objectief te beoordelen. Misschien willen zij wel het een en ander veranderen, maar het gaat heel stroperig.

Bijvoorbeeld, ons, bewoners, is voorgehouden dat na ingebruikname van de nieuwe metro de verkeerssituatie aanzienlijk zou verbeteren. Dat is beslist niet gebeurd!

De verkeersstroom is niet afgenomen, en de luchtverontreiniging ook niet.

Wat betreft 1) de luchtverontreiniging, merk ik dat het een steeds grotere aanslag op mijn gezondheid doet. Vooral 's morgens vroeg en laat in de middag/vroege avond ervaar ik kortademigheid, benauwdheid op de borst door slijmvorming, vieze neus en branderige ogen. Ik maak mij daar zorgen over, omdat ik hier al jaren woon en daar niet eerder last van heb ondervonden.

2) Vanuit het raam van mijn woonkamer heb ik rechtuit vrij zicht op de in en uitgang IJtunnel, met links en rechts nog een afslag (ventweg). Maar recht onder mijn ramen ook een vrij uitzicht over de Anne Frankstraat. Daarom weet ik ook dat er sprake is van een schier ononderbroken stroom verkeer in alle richtingen. Mijn woning bevindt zich uitgerekend op de hoek Valkenburgerstraat-Anne Frankstraat, *'in the eye of the storm'* zogezegd.

Er is geen sprake van dat ik een raam kan openen, maar... de vieze lucht dringt evengoed door kieren en openingen mijn huis binnen. Ik word vergiftigd in mijn eigen bed.

Tot slot nog een opmerking over de brief van mevrouw Dijkstra, 22 november 2018, aan de Gemeenteraad, t.a.v. de leden van de commissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Duurzaamheid, met als onderwerp 'Visie Overstaplocaties touringcar, rondvaart, riviercruise en zee-cruise'. In de laatste paragraaf van deze brief wordt samengevat dat in het eerste kwartaal van 2019 een aantal maatregelen van kracht worden, waardoor er minder touringcarverkeer in het stadshart zal komen.

Kortgeleden, op een zondagmorgen rond 10 uur stond ik voor het raam naar het verkeer te kijken en zag dat in een tijd van 10 minuten 10 touringcars (bijgehouden op mijn horloge), komende van de Prins Hendrikkade en uit de IJtunnel, de stad inreden. Het toeristenseizoen is nog niet eens begonnen! Deze touringcars kunnen alleen als bestemming Gassan Diamonds hebben (en dat geloof ik niet), want rechts kunnen ze niet langer richting Amstel de binnenstad in tenzij ze alle 10 *'bestemmingsverkeer'* zijn (en dat geloof ik ook niet). Dus kunnen ze alleen richting Wibautstraat en verder rijden. Waar naar toe?

Maar, de touringcars zijn niet de enige boosdoeners. Personen auto's en zwaar verkeer strijden om het hardst om over de Valkenburgerstraat te mogen rijden.

Ik pleit niet voor een autovrije stad, ook niet voor een touringcar vrije stad. Beiden horen bij Amsterdam. Wat ik wel wil is een betere verdeling van de verkeersoverlast.

De Valkenburgerstraat bijvoorbeeld, had volgens de oorspronkelijke plannen, én beloftes aan de bewoners, een *stadsstraat* moeten worden. Wij, de bewoners, hebben in toenemende mate te maken gekregen met een **snelweg** dwars door onze wijk. Mag dat wel volgens de Europese normen? Of krijgen onze vertegenwoordigers daar net zulke mooie voornemens te horen als wij?

Onze situatie verbetert niet door een tiental *citytrees*, waarvan de toenmalige wethouder, de heer Litjens, bij de inauguratie openlijk al van opmerkte dat het een vrij nutteloze exercitie was. Een paar armoedige plantenbakken langs de weg helpen ook niet. Het is tijd voor een daadkrachtige aanpak. En omdat ik van dat laatste niet veel merk, twijfel ik aan de oprechtheid van de Gemeenteraad.

Ik heb met deze brief mijn hart gelucht en wens iedereen een gelukkig 2019.

BEWONER:

De Valkenburgerstraat is een geweldige plek om te wonen. Tussen de Nieuwmarktbuurt en Plantagebuurt. Amsterdam wordt ook in deze buurten geleidelijk aan autoluwer, alleen de concentratie van verkeer in de Valkenburgerstraat groeit met de dag. Alle autoverkeer dat nergens anders meer de binnenstad in kan perst zich door onze straat.

Ik ben bepaald niet de enige bewoner bij wie een chronische bronchitis is ontstaan. Uitlaatgassen van auto's, brommers, cruiseschepen waarvan de generatoren de hele dag draaien. In Hamburg moeten cruiseschepen walstroom gebruiken. Waarom is dat er bij ons nog niet? Ook elektrische auto's gaan het niet oplossen: fijnstof komt vooral van slijtage van autobanden en niet uit de uitlaten heb ik begrepen. Mijn huisarts adviseerde me vorige week naar elders te verhuizen, maar dat is toch geen oplossing?

Er is een eenvoudig oplossing: een knip in de Weesperstraat/Valkenburgerstraat. 70% schijnt doorgaand verkeer te zijn dat hier niets te zoeken heeft. Geef hulpdiensten een bussluis en stop doorgaand verkeer.

Het lijkt hier al net zo te gaan als bij vliegveld Lelystad: alle ambtenaren zijn bezig aan te tonen waarom onze oplossingen niet mogelijk zijn in plaats van te onderzoeken hoe het wél kan. Waarom hebben we een "Groen" stadsbestuur gekozen als die ook niks voor elkaar krijgt? Een Urgenda aanpak met rechtszaken zou toch niet nodig moeten zijn voor de Valkenburgerstraat? Maar hoe kunnen anders we onze bestuurders overtuigen dat ze zich aan de Europese normen moeten houden? We zijn al jaren bezig, maar er is geen enkele concrete verbetering, in tegendeel.

4. VOORBEELDEN:

'Het kan anders, kijk naar Madrid en Parijs .Uit internationaal onderzoek blijkt dat bij afsluitingen er veel verkeer 'verdamp"; dat was ook de ervaring in Parijs. De angst van de rechtse landsregering en verkeerskundigen dat er verkeerschaos zou ontstaan na afsluiting van de Seine-oevers bleek niet uit te komen. .

A) MADRID

In Madrid is aan de westrand van het stadscentrum, op de oevers van de rivier de Manzanares een 120 hectare park ontworpen door West 8 (Adriaan Geuze) en Mrio Arquitectos. Het gebied ligt bovenop het dak van de M30, de vierbaans autoweg aan weerszijden van de rivier die over een lengte van zo'n 20 kilometer werd ondertunneld. Zo sloeg burgemeester Alberto Ruiz-Gallardón, die de drijvende kracht is achter dit megaproject van 4,5 miljard euro, een heleboel vliegen in één klap.



Dankzij de ondertunneling is de Spaanse hoofdstad verlost van de stank en het lawaai van een dagelijks door 200.000 auto's gebruikte verkeersader. Daarnaast is de scheiding tussen de binnenstad en de westelijke woonwijken hiermee opgeheven en smeedt het recreatiegebied alle bestaande parken en tuinen langs de Manzanares tot een nieuwe eenheid.

Het Nederlandse bureau West 8 heeft een prestigieuze Urban Design prijs van de Harvard University gewonnen voor het project Madrid Río. Dit park is een stralend voorbeeld van de ideeën van Amsterdam voor de bewegende stad. Vooral 's middags lopen en flaneren de Madrilenen met veel plezier door het park en spelen er kinderen op de vele speelplekken, of ze gaan naar tentoonstellingen of muziek. Het is dus ook een attractie op zich geworden, net als de High-Line in NYC.

B. PARIJS

In Parijs is de autoweg langs de Seine uit de jaren 60 veranderd in het nieuwe "Parc Rives de Seine" met 10 km waterkant gereserveerd voor wandelen, fietsen, zonnen, spelen, picknicken of een terrasje pakken. Burgemeester Anne Hidalgo heeft ervoor moeten knokken. Tegenstanders waarschuwden voor extra files in Parijs, de rechtse regeringen probeerden het tegen te houden vanwege het idee dat het verkeer andere wegen zou verstoppen, maar het park kwam er toch.

Het eerste deel van het park aan de linkeroever mocht in de eerste 18 maanden al 4 miljoen bezoekers ontvangen, en het resulteerde in een daling van 15 procent van het erg vervuulende stikstofmonoxide.

Ook kent Parijs auto-loze dagen en zijn er zondags veel straten in het centrum gesloten voor autoverkeer. De stad is dan weer voor wandelaars en fietsers.



C. MINDER VERKEER DOOR AFSLUITINGEN / KNIPS

Evenals in Amsterdam speelde in Parijs de discussie over impact voor het verkeer door afsluiting. Het opheffen van de snelwegen langs de Seine zou nadelig zijn voor de voorsteden en er zouden sluiproutes ontstaan. Burgemeester Hidalgo legde dit negatieve advies naast zich neer en Leefbaarheid overwon. De ervaring met de eerste fase, de linkeroever, was dat 10 procent van het verkeer verdampte, o.a. doordat automobilisten de auto lieten staan. De alternatieve routes bleven prima doorstromen.

Internationaal onderzoek van University College Londen toont met 70 case studies en met informatie van 200 transport professionals, dat bij afsluitingen of knips er inderdaad veel verkeer 'verdamp't'. (https://nacto.org/docs/usdg/disappearing_traffic_cairns.pdf) Automobilisten passen zich aan of maken andere keuzes dan vanuit verkeersmodellen traditioneel wordt aangenomen. Men gaat over op andere vervoermiddelen, meer openbaar vervoer, of minder frequent reizen. Natuurlijk moet er goede informatie en voorlichting zijn.

En hoe beter de openbare ruimte er na het 'knippen' uitziet en wordt gebruikt, hoe hoger de acceptatiegraad.

Werk aan de winkel dus voor Amsterdam. De doorgaande route Weesperstraat / Valkenburgerstraat kan en moeten we veranderen in aantrekkelijke stadsstraten. Parijs en Madrid gingen ons al voor.
