

**Verslag van de vergadering van de Bewonersraad Nieuwmarkt Groot Waterloo op donderdag 10 juni 2021, acht uur online via MS Teams
Er waren 31 deelnemers.**

1. Opening

Gespreksleider: **Hans van Os**, verslag: **Cliff van Dijk**

De gespreksleider opent de vergadering, heet iedereen welkom en legt de vergaderregels uit. Er zal een verslag worden gemaakt

Er is een agenda, waarin de verkeerscirculatie in de buurt centraal staat:

1. Opening en mededelingen
- 2a. Kademuurherstelwerkzaamheden
- 2b. Verkeerscirculatieplan met "intelligent"-cameratoezicht.
- 2c. Fietsroute "Nieuwmarkt"
3. Conceptverslag vorige vergadering Bewonersraad Nieuwmarkt Groot Waterloo
4. Rondvraag.

De gespreksleider zegt een pauze toe (om ca. negen uur) en verwacht dat de vergadering ongeveer twee uur duurt.

Mededelingen

1, De **volgende vergadering** is de tweede donderdag in september (9-09-2021).

Het is de bedoeling in deze vergadering politici uit te nodigen om hun ambtsperiode, die volgend voorjaar afloopt, te evalueren.

Informatie volgt in de Nieuwsbrief en op de website van de Bewonersraad:

www.bewonersraad1011.amsterdam.

2. Waterlooplein herinrichting. De uitvoering is in volle gang. Een groot deel is al bestraat. Er zijn plekken voor nieuwe bomen gereserveerd. Door het vinden van restanten van archeologische waarde – de muur van de Houtkoperskade uit de veertiende eeuw – is enige vertraging opgetreden. Dit kan in deel 2 (voor de Mozes&Aaronkerk) weer optreden.

De verbouwingen in de plint van het stadhuis zijn losgekoppeld van de herinrichting van de markt. Informatie hierover is minimaal.

2a. Kademuurherstelwerkzaamheden

De gespreksleider geeft het woord aan **Bas Lodder**, projectleider. **Susan Curvers** en **Alex Dingemans** zijn collega's van Bas en beiden ook aanwezig.

Er speelt heel veel in dit gebied.

De kades zijn niet gebouwd op het tegenwoordige gebruik. Bovendien is er veel achterstallig onderhoud. Overal wordt momenteel de toestand van de kades gemeten om verzakkingen op te sporen. Het gehele project zal 10 á 15 jaren gaan duren. Het projectgebiedsteam blijft hier zo lang actief. Dit team is altijd bereikbaar voor meldingen en vragen van bewoners en ondernemers.

Ondertussen worden tijdelijke maatregelen getroffen, waaronder de algehele beperking van zwaar verkeer (zwaarder dan 7,5 ton) in de buurt.

Het hele project is een wirwar van uitvoering en programmering. In een later vervolggesprek kan worden aangegeven wanneer precies welke projecten uitgevoerd worden. Te allen tijde worden direct omwonenden voorgelicht.

Marten van der Krieke vraagt waarom alles zo lang duurt.

Alex Dingemans zegt dat het zeer complexe projecten zijn. Een deel van de werkzaamheden betekent vernieuwing van de kademuren. Bovendien moeten alle werkzaamheden ook ingepast worden in gebiedsgerichte aanpak. Hijzelf zal de informatie, die in de vergadering wordt opgehaald doorgeven aan de individuele projecten. Hij zegt toe dat er per project inspraakbijeenkomsten worden georganiseerd over de details, de inrichting van de straat, plekken voor bomen en groen en voor banken en ander straatmeubilair.

Op de Gelderse Kade is de uitvoering in samenwerking met "waterbouwers" en een "aannemer". Momenteel worden er metingen gedaan en kabels verlegd. In september/oktober 2021 wordt een informatiebijeenkomst georganiseerd. Dit najaar

wordt dan met de uitvoering van het project begonnen en medio 2022 is al het werk klaar. Er wordt met de herinrichting rekening gehouden met de ook aan te leggen fietsroute "Nieuwmarkt". Zie onder 2c.

Op een vraag van **Michel van Wijk**, antwoordt Alex Dingemans dat er niet sneller kan worden gewerkt, omdat er vanwege de bereikbaarheid niet meerdere vaarroutes tegelijk kunnen worden geblokkeerd.

Frans Agasi vraagt of, in het kader van de energietransitie vanwege de klimaatverandering, de kadewanden meer vergroend kunnen worden. **Bas Lodder** antwoordt dat dat wel voor de hand ligt. Het kan veel mooier dan gewone grasveldjes.

Marten van der Krieken wijst erop dat in de oude binnenstad archeologische vondsten heel waarschijnlijk zijn. Wordt hiermee rekening gehouden in de planning?

Alex Dingemans zegt dat vooraf bij de deskundige gemeentelijke dienst wordt gevraagd in hoeverre de betreffende plek interessant is. Daar waar dat het geval is, wordt de grond zorgvuldig behandeld, afgegraven en doorzocht op artefacten en overblijfselen. Toen bleek dat in de andere helft van de Rechtboomssloot ook herstelwerk nodig was, is opnieuw aanbesteed, waardoor vertraging is ontstaan.

Lineke Joanknecht zegt dat de bewoners hun wensen kenbaar hebben gemaakt, dat er uitgangspunten zijn aangedragen voor de inrichting, plekken voor bomen, fietsnietjes en vooral GEEN BANKEN, want die trekken toeristen en die veroorzaken vervolgens overlast.

Susan Curvers antwoordt dat bij de inrichting de bewoners hebben meegedacht over de inrichting van het maaiveld. Raadsbesluiten over kaders en richtlijnen beperken de vrijheid van de ontwerpers.

Op voorstel van de gespreksleider wordt buiten de vergadering om een afspraak gemaakt tussen de betrokkenen.

Op een vraag van **Evert van Voskuilen**, antwoordt **Bas Lodder** dat het de bedoeling is, dat dit tweede deel van de Rechtboomssloot ook parkeervrij wordt. De kademuurherstelwerkzaamheden zullen binnen acht jaar worden uitgevoerd.

Op een vraag van **Manu Hartsuyker** wordt door Bas Lodder geantwoord dat er in de binnenstad veel te veel zwaar vrachtverkeer is. Dat dat in feite ook geweerd wordt, maar ontheffingen maken de maatregel inefficiënt. De ontheffingen gaan nu van 45.000 naar 30.000kg (per vrachtauto).

Er is een vragenlijst op [AMSingesprek.nl](https://amsingesprek.nl). wachtwoord: amsterdam935. (Zie ook bijlage Presentatie kademuurherstelwerkzaamheden)

De gespreksleider dankt Bas Lodder, Susan Curvers en Alex Dingemans voor hun aanwezigheid en uitgebreide, informatieve inbreng. We gaan een lange tijd met werkzaamheden tegemoet.

2b. Verkeerscirculatieplan Nieuwmarkt met "intelligent cameratoezicht".

Dimitri Drijver is projectmanager Autoluw. Hij was al eerder in de bewonersvergadering toen hij zich bezighield met de pilot "cameratoezicht oude zijde". Hij heeft een presentatie voorbereid (Zie Bijlage 3).

Het project wordt een proeftuin. Vanaf de controleplekken mogen taxi's er niet meer in, behalve de elektrische en alleen als zij aangesloten zijn bij een gesanctioneerde TTO. Distributieauto's mogen alleen onder voorwaarden het gebied in en niet-bewoners, bezoekers en toeristen mogen er allemaal niet in, behalve als ze een parkeerplek hebben gereserveerd (bij een hotel b.v.).

Met de makers van navigatiesystemen (Google en Tomtom) zijn gesprekken gaande om het doorgaande verkeer om de binnenstad te leiden. Dit wordt "dynamische afsluiting" genoemd (Google Maps).

Bewoners met een parkeervergunning krijgen automatisch toegang (ondernemers ook).

De camera's worden overigens ook voor diverse andere zaken, om overtredingen aan te pakken, m.n. van bezoekers en toeristen, voor handhaving van de milieu- en 7.500kg-zône en zo meer.

Dimitri Drijver voorspelt dat camera's in de toekomst steeds slimmer worden.

Het project staat in de startblokken. De testfase begint vanaf 1 juli aanstaande, handhaving kan beginnen per 1 november. Na een proefjaar volgt een evaluatie en in het najaar van 2022 een nieuw gemeenteraadsbesluit over het cameratoezicht.

Als het allemaal werkt zal de buurt een stuk rustiger en veiliger worden.

U kunt Dimitri Drijver e-mailen: aanvraag.oudezijde@amsterdam.nl (voor vragen of opmerkingen). Zie ook: www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/oudezijde-aanpak-verkeersoverlast.

Lishe Los zegt dat het gaat om de afsluiting op donderdag t/m zondag van 22u00 tot 06u00. Op haar vraag wordt geantwoord dat de **fysieke afsluitpalen** tenminste tot eind 2021 actief blijven. Bediend door Pantar. Zij vindt wielklemmen effectief en vraagt om herinvoering. Zij signaleert de terugkeer van het massatoerisme in de buurt. Dimitri Drijver is zich bewust van de hernieuwde overlast. De camera's geven nu al informatie over rijroutes bijvoorbeeld. M.n. van bezoekers/toeristen. Bewoners hebben moeite met het vinden van parkeerplaatsen.

Op een vraag van **Manu Hartsuyker**, antwoordt Dimitri Drijver dat Übertaxi's er niet in mogen.

Manu klaagt ook over motorrijders, die alles doen wat verboden is. Deze overlast valt buiten het project. Overlast door motoren wordt door wetgeving uit Den Haag mogelijk gemaakt, handhaving dus onmogelijk. Bij grote geluidsoverlast of duidelijk te hardrijden, kan de politie natuurlijk wel ingrijpen, maar die heeft weer andere prioriteiten (dan ons welzijn). Van de burgemeester kunnen we op dit punt ook niks verwachten, want die is van alle Amsterdammers, ook van de motorrijders. Hoe meer er bij de politie geklaagd wordt (09008844) over het gedrag van motorrijders, hoe hoger het probleem op de agenda komt.

Michel van Wijk vindt het teleurstellend dat de tijden van cameratoezicht niet zijn verruimd. De andere nachten waren in 2019 immers ook veel te druk en ook het aantal bezoekers overdag die met een auto komen, zou beperkt moeten worden. Dimitri Drijver antwoordt dat een uitbreiding niet gemakkelijk is, want veel databases zijn gekoppeld. Hij wijst erop dat het project een proef is. Hij zegt dat het de goede weg is om eerst klein te beginnen en van daaruit uit te breiden. Het uiteindelijke doel is 24/7-cameratoezicht en daar gaan we langzaam naartoe.

De gespreksleider dank Dimitri voor zijn aanwezigheid en inbreng.

2c. **Fietsroute Mr. Visserplein-Nieuwmarkt-PHKade/De Ruyterkade.**

Frank Ebbink, projectleider en **Amber van Stijn**, omgevingsmanager, stellen zich voor. De fietsroute is onderdeel van een groter Hoofdnet Fiets.

De opdracht is om een fietsnet te maken dat veilig, comfortabel en robuust is.

Helaas is de ontwerpruimte erg beperkt. Het doorgaande autoverkeer moet van de route worden weggeleid, zodat het autoverkeer wordt beperkt tot bestemmingsverkeer.

Vanwege de gevaarlijke situatie(s) op de Nieuwmarkt, wordt de circulatie daar gewijzigd. (Zie Bijlage Fietsroute Nieuwmarkt, kaartje pag. 2).

Op een vraag van **Susan Hamaker** over de verplichte rechtsaffer bij de Oosterdoksbrug, wordt geantwoord, dat inderdaad auto's vanaf de Gelderse Kade niet meer naar de parkeergarage op het Oosterdokseiland kunnen rijden. Die moeten omrijden en op de PHKade keren.

Er ontstaat een discussie over de juiste plaats van het voetpad. Op de tekening langs het water. Is de westzijde - mits autoluw - geen betere plek? Ook wordt gesuggereerd het fietspad naar de westkant te verplaatsen. Deze ideeën vallen niet in goede aarde bij de projectleiders. Fietsers rijden niet om en voetgangers willen langs de waterkant lopen (waar de terrassen zijn).

De gevaarlijke hoek St. Antoniebreestraat X Nieuwe Hoogstraat wordt verbeterd met een vluchtheuvel met ruimte voor voorsorterende fietsers.

Loes pleit voor meer ruimte voor de voetganger. Ze wil geen verboden voor voetgangers.

Op een vraag hiernaar wordt gemeld dat de MUPI op de St. Antoniesluis zal worden afgebroken.

Omdat er weinig extra ruimte voor het fietspad in de Jodenbreestraat is, worden de fietsnietjes voor de AH-etc. aan de kant van de rijweg verplaatst naar de overzijde. Waar nu nietjes staan, wordt verder vergroend. De parkeervakken voor kort fietsparkeren blijven wel.

3. Conceptverslag vorige vergadering

Over het verslag van de vergadering van 22 april zijn geen opmerkingen.

4. Rondvraag.

1. **De volgende vergadering is op donderdagavond 9 september 2021.** Wellicht in de Boomspijker. Zie www.bewonersraad1011.amsterdam.

5. Sluiting

De gespreksleider dankt iedereen voor het houden aan de vergaderregels en hun inbreng en sluit de vergadering om 23u00.