

Inspraakreactie actiegroep Kattenburg bij Agenda Amsterdam Autoluw NvU maatregel 15

"In het afgelopen jaar hoefde ik minder vaak oordoppen te gebruiken om te slapen." (Anja)

"Ik kon met mijn rollator voor mijn conditie met meer adem op de galerij heen en weer lopen. Ik kon van de zon genieten op het bankje van mijn galerij op het eind van de middag. En ik maakte makkelijker een gesprekje op de stoep langs de straat." (André)

"Mijn kinderen mochten zelfstandig naar het Marineterrein gaan en dus de straat oversteken. Als je lucht komt er ook frisse lucht binnen. De witte vitrage wordt minder snel zwart." (Sylvia)

"Mijn dochter gebruikt haar astmapufjes al een jaar niet meer. Ik merk dat ik persoonlijk de afwezigheid van de (stank van) touringcars zeer heb gewaardeerd. De straat voelt een stuk vriendelijker en schoner. Het heeft mijn 'woonplezier' (vreselijk woord) erg vergroot." (Philip)

"Zonder het onafgebroken geluid van razend verkeer lukte het eindelijk om door te slapen. Kon ik aan het einde van de dag eindelijk van de zon genieten aan de straatkant zonder files en stank van uitlaatgassen. Waren de bladeren van de planten op de galerij niet zwart van het roet." (Jeanine)

"Nu er minder verkeer door de straat gaat en ik daar loop met of zonder hond, kom ik veel meer mensen tegen op straat en de galerijen. Zo blijf je veel meer in contact met elkaar. Als buurtmaker vind ik het fijn om ook van de mensen in de Kattenburgerstraat te horen en feedback te krijgen. Er zijn nu meer ongeplande sociale contacten." (Annemieke)

"Ik heb rustiger geslapen omdat er minder verkeer was. Ik voel me meer uitgerust. Ik vond het uitnodigender de straat naar het Marineterrein over te steken." (Lotte)

"Als ik mijn voordeur opendoe dan word ik minder 'belaagd' door een vieze geur en herrie. Ik wandel met meer plezier door de straat, maak wat makkelijker een praatje omdat ik de ander beter hoor met minder achtergrondgeluid." (Marlies)

“Er is minder verkeer in onze straat, dus minder luchtvervuiling. Ik moest dagelijks meerdere keren een puffer gebruiken om mijn bronchiën open te houden. Het heeft een aantal maanden geduurd voordat mijn luchtwegen zodanig waren hersteld dat ik sinds kort die puffer nauwelijks meer nodig heb. Ik kan eindelijk gewoon ademen, heerlijk. Ik zit er dus helemaal niet op te wachten dat de verkeersdrukke en de luchtvervuiling weer gaan toenemen.” (Arjan)

Het zijn slechts enkele van de vele reacties die we de afgelopen tijd hebben ontvangen van omwonenden van de Kattenburgerstraat. Want hoewel de aanleiding van deze tijdelijke verkeersafname bijzonder treurig is (de coronacrisis), hebben we inmiddels een jaar kunnen ervaren wat het enorme effect is van *minder* verkeer.

Dat is dan ook waar we blijven voor strijden: *minder* verkeer door onze woonwijk. Niet *minder meer*. Maar écht minder. Meer dan ooit hebben we kunnen ervaren hoe gigantisch de impact is van het verkeer op het dagelijks leven van zo’n 1.700 Kattenburgers. En we vrezen een stilte voor de storm.

Maatregel 15

We zijn als buurt erg teleurgesteld in de Nota van Uitgangspunten van maatregel 15. Natuurlijk zijn we enorm blij met de door de gemeenteraad afgedwongen afwaardering van de straat en de verlaging van de maximumsnelheid. Maar de gemeente blijft volharden in diverse maatregelen die tot extra verkeer zullen leiden in onze woonwijk.

Dat betreft vooral het tot eenrichtingsverkeer maken van de Oostertoegang, waarover al veel is gezegd. Maar ook door het verplicht rechtsaf slaan van alle verkeer van de Geldersekaade zal veel verkeer omgeleid worden door onze woonwijk, waaronder bijvoorbeeld alle taxi’s die de hele nacht door van de Nieuwmarkt naar Centraal Station of Amsterdam West rijden. Weg nachtrust.

Wat ons vooral treft: alle zekerheden in de Nota van Uitgangspunten pakken negatief voor ons uit, terwijl de werkelijke impact van de afgedwongen snelheidsverlaging hoogst onzeker is. Zéker omdat de weg in deze plannen ondanks een volledige renovatie (bewust?) niet wordt ingericht op een manier die past bij een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum legt de vinger wat ons betreft goed op de zere plek¹ met de volgende analyse:

1. De 30 km/u in de Kattenburgerstraat is vooral 30 km/u **in name only**. De weg wordt namelijk in elk opzicht ingericht als een 50 km/u weg. De rijbanen blijven 3,5m breed en er zijn geen verkeersremmende maatregelen. Handhaving van de 30 km/u zal bovendien geen enkele prioriteit hebben voor de politie.
2. De verkeersberekeningen waarin de gemeente ons voorschotelt dat het verkeer ten opzichte van 2018 zelfs iets zou kunnen afnemen, zijn als gevolg daarvan volstrekt ongeloofwaardig. Die gaan namelijk vooral uit van de *papieren werkelijkheid* van 30 km/u.
3. De onbegrijpelijke keuze om de weg niet overeenkomstig de afgedwongen maximumsnelheid in te richten werkt ook onveiligheid in de hand, omdat de straat zal blijven uitnodigen tot hard rijden.

Daarnaast houden de berekeningen géén rekening met een nieuwe woonwijk op het Marineterrein en verdere groei van de stad. De komende tien jaar groeit Amsterdam naar verwachting met één miljoen inwoners. En vlak voor het uitbreken van de coronacrisis trok de stad al meer toeristen dan Barcelona, Milaan of Wenen.

Samenhang met plannen Marineterrein

Met onze acties vroegen we om *minder* verkeer en *minder* overlast. Maar we vroegen ook om een bredere visie op de wijk.

Die visie ligt er nu niet. Nog steeds hebben we het gevoel dat verschillende afdelingen van de gemeente niet met elkaar communiceren (zie de eerdere publicatie in Het Parool, als bijlage toegevoegd).

Dat werd pijnlijk duidelijk toen we de plannen voor het Marineterrein ontvingen: de huidige muur wordt straks op veel plekken tot misschien wel 50 meter door hoogbouw langs de Kattenburgerstraat. Een hele nieuwe buurt wordt gebouwd met de rug naar onze wijk. En onze hele achtertuin wordt volgebouwd met inspiratieloze strokenbouw zonder aaneengesloten groen.

¹ https://centrum.notubiz.nl/document/9732572/1/7_%20Concept-advies%20NvU%20Oostertoeegang%20-%201_%20Format%20adviesaanvraag_b_w_aan_stadsdeelbestuur%20Centrum_na%20staf (sorry voor de lange link, die verzonnen we ook niet zelf)

Dat betekent minder licht, meer geluidsoverlast en meer stank. Het wordt één grote klankkast, ook al bekleed je de muren met mos. En de impact op de leefbaarheid en veiligheid van onze wijk is ook gigantisch – zeker in combinatie met het verkeer. Toen we de gemeente tijdens een recente informatiebijeenkomst vroegen in welke mate bij het ontwerp van het Marineterrein rekening is gehouden met het wooncomfort van bewoners aan de Kattenburgerstraat, moesten de betrokken ambtenaren en de verantwoordelijke stedenbouwkundige het antwoord schuldig blijven. Daar hadden ze eigenlijk nog nooit over nagedacht. Of het kon ze gewoon niets schelden.

Graag ontvangen we alsnog **op korte termijn** een brede visie van de gemeente waarin integraal wordt gekeken naar de samenhang tussen het verkeer door onze woonwijk, de inrichting van de straat, de leefbaarheid en veiligheidssituatie van onze kwetsbare volkswijk én de plannen voor het Marineterrein. Een visie waarin onze straat niet slechts een streepje is in een verkeersmodel, een getal in een Excelsheet of de toegangsweg naar het Marineterrein.

De afdelingen die zich bezighouden met de Agenda Amsterdam Autoluw, zullen nu wellicht denken: maar dat hoort niet in deze inspraak. Daar gaat een andere afdeling over. Maar juist dat is in onze ogen nu juist het probleem: een totale verkokering van het ambtenarenapparaat waarbij niemand verder kijkt dan z'n eigen eilandje. Wij ervaren de overlast als bewoners namelijk wél in samenhang. En het telt allemaal bij elkaar op.

Gevraagde aanpassingen

Specifiek met betrekking tot de Agenda Amsterdam Autoluw vragen we om de volgende aanpassingen. Het liefst houden we de Oostertoegang tweerichtingsverkeer. Als dat binnen de Nota van Uitgangspunten niet lukt, dan toch op zijn minst het volgende:

1. Richt de Kattenburgerstraat wérkelijk in als een 30 km/u-weg. Ontmoedig verkeer om door onze woonwijk te rijden, alleen dan zal het verkeer afnemen. Erken dat de huidige berekeningen vooral uitgaan van een papieren werkelijkheid van 30 km/u en niet van de werkelijke praktijk. Reageer inhoudelijk op de suggesties van het advies van het stadsdeel om de snelheid niet allen op papier maar ook in werkelijkheid terug te dringen en zo verkeer te ontmoedigen.
2. Zorg dat zo min mogelijk verkeer iets in onze woonwijk heeft te zoeken. Bijvoorbeeld door een keerlus bij de Prins Hendrikkade zodat verkeer vanuit de Nieuwmarkt niet door onze straat naar Centraal

Station of Amsterdam West hoeft te rijden. Zorg dat de nieuwe spoorbruggen bij de Oostertoegang hoger worden dan de huidige 3.20m, zodat vrachtwagens en bussen eronderdoor kunnen. (Zoals bij de Westertoegang.)

3. Weer zwaar verkeer en touringcars in de Kattenburgerstraat, met mogelijk alleen een uitzondering voor defensie. Naast de enorme overlast van deze verkeersvormen ligt het weren van zulk verkeer ook voor de hand: hoe past zulk verkeer bij een 30 km/u-weg?
4. Zoek, zoals eerder aangegeven, de samenhang met de plannen voor het Marineterrein: onze achtertuin. En zorg voor voldoende zebrapaden zodat de buurt veilig toegang krijgt tot onze achtertuin.
5. Als de Oostertoegang eenrichtingsverkeer wordt, zorg dat dit pas gebeurt *nadat* de Kattenburgerstraat opnieuw wordt ingericht. (En als dit niet mogelijk blijkt, kom dan met stevige maatregelen voor de tussenliggende periode - zéker ook met het oog op de werkzaamheden aan de Piet Heintunnel.)

Durf écht te kiezen voor autoluw

Tot slot een oproep: durf een veel radicalere opzet in kaart te brengen. Maak het centrum écht autoluw. Kijk eens hoe dat in Delft wordt bereikt. Of in veel Italiaanse steden, met de Zona a Traffico Limitato (ZTL). Weer al het verkeer dat niets in onze woonwijk te zoeken heeft.

Want alleen dan verschuiven we de overlast niet van de ene straat naar de andere, maar lossen we de overlast wérkelijk op. Niet alleen voor de omwonenden van de Kattenburgerstraat, maar voor *alle* inwoners van het centrum. Zodat al die Amsterdammers hier fijn kunnen wonen en gezond oud kunnen worden.

Namens de actiegroep Kattenburg,

Marlou Visser

Lars Duursma

'Agenda Autoluw is uiterst onrechtvaardig'

Gepubliceerd door Het Parool op 21 januari 2020

Stel dat de gemeente een criminaliteitsplan zou introduceren waarvan de eerste stap is om criminelen in enkele wijken te concentreren, zodat de rest van de stad er geen last van heeft. Iedereen zou direct de absurditeit van zo'n voorstel inzien. Toch is dit de essentie van de huidige Agenda Amsterdam Autoluw - maar dan met auto's.

De ambtenaren die het stuk produceerden, lijken oprecht te denken dat je overlast alleen kunt oplossen door deze te verplaatsen. Voor elke straat die er in de plannen 30 procent op vooruitgaat, neemt in een andere straat de overlast met 30 procent toe. Het leidt tot een verdeelde stad, waarin bewoners en wijken tegen elkaar worden uitgespeeld.

Ondertussen laat de agenda alle onderliggende oorzaken ongemoeid. En dat terwijl de urgentie voor een wérkelijk ambitieuze verandering steeds breder wordt erkend. Vorige week nog ondertekende ons stadsbestuur het nationale Schone Lucht Akkoord. Het gezamenlijk terugdringen van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof moet vijfduizend vroegtijdige sterfgevallen voorkomen - per jaar!

Elke maand overlijden duizend Nederlanders door vieze lucht en de hoofdstad behoort al lange tijd tot de smerigste plekken van Europa.

Toevallig rekenen

Bij zo'n akkoord past meer daadkracht dan het verschuiven van overlast. Wat de Agenda Autoluw extra onrechtvaardig maakt: veel wegen die straks meer verkeer moeten verwerken, behoren nu al tot de drukste verkeersaders van de stad.

De afgelopen jaren werden ze bovendien al geconfronteerd met een enorme verkeerstoename (Houtmankade, Van Diemenstraat) of een bizarre opeenstapeling van pijnlijke maatregelen (Kattenburgerstraat). Het ontbreekt aan een bredere visie op de ontwikkeling van wijken en aan samenhang met andere projecten. Kattenburg wordt weleens een 'zwijgwijk' genoemd, maar het lijkt alsof de ambtenaren in de Stopera zelfs hun directe collega's nooit spreken.

Niemand kijkt verder dan z'n eigen projectje, zo bleek ook tijdens informatiebijeenkomsten. Met één muisklik wordt er dan 30 procent meer verkeer door een straat gestuurd; dat kwam toevallig goed uit het verkeersmodel. Dat zo'n maatregel verregaande gevolgen heeft voor de sociale cohesie en veiligheid van een wijk, maakt de betrokken ambtenaren kennelijk niets uit: daar gaat een andere afdeling over.

Extra pijnlijk is hoe de gemeente negatieve gevolgen bagatelliseert en bewoners misleidt. Zo werden de plannen richting Kattenburgers gepresenteerd als een lovenswaardige stap om te komen tot een 'aantrekkelijke, veilige straat'. Begraven op pagina twee van de brief stond één zinnetje over de te verwachten verkeersexplosie.

Een eerlijker verhaal was dit geweest: 'We hebben bijzonder slecht nieuws voor u: de gemeente kiest ervoor om minimaal 30 procent meer verkeer door uw woonwijk te sturen en dat zal waarschijnlijk leiden tot vroegtijdige sterfgevallen. Vele kleine kinderen en kwetsbare ouderen zullen astma ontwikkelen of de medicatie voor hun luchtwegziekten moeten verdubbelen.'

In plaats daarvan sprak wethouder Van Doorninck vorige week tijdens de commissievergadering over 'bijeffecten' die misschien 'gemitigeerd' zullen worden.

Tweedेरangs Amsterdammers

Een serieus plan zou ertoe leiden dat de verkeeroverlast niet wordt verschoven, maar verminderd. De komende tien jaar groeit Amsterdam naar één miljoen inwoners. De stad trekt nu al meer toeristen dan Barcelona, Milaan of Wenen. Dan kom je er niet met wat willekeurige verkeersmaatregelen en -onderzoeken: de kraan moet dicht!

Maak alles binnen de ring maximaal 30 kilometer per uur, dat kan al binnen een jaar. Ontmoedig doorgaand verkeer. Introduceer zones voor bestemmingsverkeer.

Zorg voor minder verkeer én kom met een bredere visie op de ontwikkeling van wijken. Individuele straten worden leefbaarder met minder parkeerplaatsen, maar zonder grotere maatregelen wordt het vooral een stoelendans waarbij steeds meer stoelen verdwijnen en het aantal deelnemers gelijk blijft.

Voorkom bovenal een onderscheid tussen eersterangs en tweederangs Amsterdammers. Want een stad die de gezondheid en rechten van haar inwoners serieus neemt, mag nooit accepteren dat grote groepen kwetsbare Amsterdammers als gevolg van deze agenda straks 30 tot 40 procent méér verkeer door hun woonwijk krijgen.