



Notulen

Aan	Aanwezigen
Van	Bart van den Hoek, b.van.den.hoek@amsterdam.nl
Datum	8 juni 2017
Pagina	1 van 6
Vergadering	1 juni 2017 Voormalige Stadsstimmertuin, Gymzaal
Onderwerp	Klankbordgroep Valkenburgerstraat

1. Opening en toelichting programma

Alex opent de bijeenkomst en neemt de agenda door. Vanavond worden de praktische dingen die wij willen doen, korte termijn maatregelen, gepresenteerd. Er hangen tekeningen aan de muur waarop de verschillende varianten zijn weergegeven (bijlagen).

Alex presenteert het deel over ruimtelijke kwaliteit, Annemiek over lucht en geluid.

Na de pauze geeft Michel een toelichting op de resultaten uit het kentekenonderzoek.

Manu deelt mede dat er derdejaars studenten van de HvA aanwezig zijn die onderzoek doen in de Valkenburgerstraat voor het programma design thinking. 20 juni geven zij een presentatie bij hotel Eco Mama. In het kader van hun onderzoek hebben zij een enquête naar de bewoners gestuurd. Daarnaast meldt Manu dat er een Facebook pagina van de Valkenburgerstraat is.

Annemiek verzoekt eerst de ruimtelijke kwaliteit te behandelen, waarna zij kan inhaken met haar verhaal over lucht en geluid.

2. Stand van zaken

Voorgeschiedenis: In 2015 is de uitvoeringsagenda Mobiliteit (UAM) vastgesteld. Daarin staan 3 thema's aangaande de Valkenburgerstraat, namelijk: bufferen ten noorden van IJtunnel, andere afstelling verkeerslichten en herrouteren Artis-verkeer.

In november 2016 is gebleken dat een en ander lastig is om uit te voeren:

- De regelgeving omtrent tunnelveiligheid maakt het bijvoorbeeld erg moeilijk iets in de tunnel te ondernemen.
- Betere afstelling van verkeerregelininstallaties (VRI's) wordt nog onafhankelijk naar gekeken.
- Artisverkeer lukt vooralsnog niet een om andere route te geven.

Opmerking uit de groep: verkeerslichten op het Mr. Visserplein zijn er niet beter geworden voor fietsers. Er is daar een nieuwe regeling met korte groentijd voor alleen fietsers. Bewoners geven aan dat daar ongelukken mee gebeuren. Er wordt hier nog een notitie over gemaakt.

De onvrede over de vroegere aanpak, waarbij er een nieuwe situatie wordt bedacht door

ambtenaren zonder buiten te zijn geweest, wordt uitgesproken.

Annemiek stelt dat dit niet een discussie voor deze avond is, en dat het probleem eerst in beeld gebracht wordt door middel van een notitie en plan van aanpak.

In december is er een bijeenkomst geweest waarin verschillende wensen boven zijn gekomen.

Schone lucht moet volgens de aanwezigen in dat lijstje bovenaan staan.

Er wordt aangegeven dat minder verkeer de oplossing zou zijn. Het "doorrazende verkeer" is het probleem, volgens de groep.

Alex geeft aan dat we nu eerst kijken wat kunnen we echt op korte termijn kunnen doen, daarna volgt een toelichting van Michel over het verkeer en herkomst en bestemmingen.

3. Focus voor korte termijn

a. Verbeteren ruimtelijke kwaliteit

De ruimtelijke kwaliteit willen wij verbeteren door meer groen te realiseren. Er zijn verschillende schetsen gemaakt van de huidige situatie, een variant met twee ventwegen en een variant met een zo'n klein mogelijke ventweg. Aan de kant van het centrum zitten inritten. Die moeten bereikbaar blijven. De oplossing met langere uitritten wordt gemist. Volgens ons is dat een oplossing waarmee het verkeer op de Valkenburgerstraat te veel gehinderd wordt en onveiligheid met zich mee brengt.

De vraag die daarop gesteld wordt is: Waarom wil de gemeente een "snelweg" in stand houden? Waarom kan er niet worden stilgestaan voor de uitritten?

Annemiek antwoord: ons uitgangspunt blijft dat het hoofdnet auto is. Daarbij is gekeken naar jullie wensen qua inrichting die daarbinnen passen.

In de verschillende schetsen is gespeeld met de wensen zoals die in de straat aanwezig zijn.

Bijvoorbeeld het faciliteren van twee richting fietspaden aan beide straatkanten. De wens van ondernemers om dichterbij te laden en lossen. En in alle variaties is geprobeerd zo veel mogelijk te vergroenen. Het sfeerbeeld geeft aan hoe het zou kunnen worden.

Er wordt de gelegenheid gegeven om de verschillende tekeningen goed te bekijken en daar commentaar bij op te schrijven.

Toelichting op de tekeningen:

Legenda: Blauw = ventweg, bruin = parkeren/laden en lossen, rood = fietspad.

Tekening 1 (bijlage 2, pagina 1) – Huidige situatie. In getekend zijn aan beide kanten van de straat een twee richting fietspad. Een breder fietspad is inpasbaar, maar neemt een stuk van het voetpad af.

Tekening 2 (bijlage 2, pagina 2) – Dubbele ventweg. Deze tekening geeft een situatie weer met een extra ventweg aan de Markhovenzijde (zuidzijde) van de straat. Hiermee is het voor de ondernemers daar makkelijker te laden en te lossen. De laad- en loslocaties aan de straat vervallen hiermee.

Tekening 3 (bijlage 2, pagina 3) – Korte ventweg. Om de uitritten van garages bereikbaar te houden is hier gekozen voor een zo kort mogelijke ventweg. De rest van de straat heeft enkel een parallel structuur voor fietsers. Laden en lossen kan op de locaties aan de straat, o.a. voor de hotels.

Tekening 4 (bijlage 3) - geeft in een schets weer wat de mogelijkheden van vergroenen zijn bij de IJtunnelmond.

Geen van de varianten knijpen het verkeer op de Valkenburgerstraat, aan het profiel is namelijk niets gedaan. De variant met de korte ventweg geeft de meeste ruimte "terug" aan de openbare ruimte. Dit is een reële oplossing als dit de voorkeur heeft.

Twee van de drie bushaltes kunnen weg. De GVB heeft een plek die noodzakelijk is en blijft.

20.14 bewoners lopen rond en krijgen indien gewenst toelichting bij de verschillende tekeningen

Alex bedankt iedereen voor de input. Onderstaand per tekening de gemaakte opmerkingen:

Tekening 1:

- Voorstel voor een korte laad- en losplek voor bewoners.
- Twee richtingsfietspad, huidig fietspad iets verbreden.
- Hop on hop off bussen elektrificeren.
- Fietspad aan zijde van Ibis hotel dubbel doortrekken naar PH.

Tekening 2:

- tweede ventweg is overbodig en gaat ten koste van het voetpad.
- Alex merkt bij deze variant het minste draagvlak op.

Er wordt een opmerking uit de groep gemaakt dat de huidige ventweg, vooral in ochtenduren, als bypass wordt gebruikt in geval van file (extra rijbaan).

Tekening 3:

- Voorstel om zebrapaden of oversteekplaatsen toe te voegen.
Zebrapaden leiden tot congestie wordt opgemerkt. Ontstaat een discussie.
- Vrees voor taxi's die achteruit fietspad oprijden om voor de hotels te kunnen staan.
- Huidige uitgang van de ventweg niet veiliger dan deze nieuwe. Deze korte versie zorgt voor minder last van bypass gedrag.

Tekening 4:

- Beide kanten 2 richtingen fietspaden. Tellingen geven niet zoveel fietsverkeer aan. Dit wordt binnen de groep tegengesproken. Heel veel toeristen om de hoek bij Prins Hendrik kade fietsen de Valkenburgerstraat in. Daarnaast zijn er veel fietsverhuurders en verhuren de hotels ook fietsen. Consensus is twee richting fietspaden, breder dan wat ze nu zijn.
- Bewoners willen van hoofdnet naar basisnet, minder verkeer in de straat.
Er wordt toegelicht dat de Valkenburgerstraat niet alleen functioneert voor bewoners, maar ook voor de rest van Amsterdam. Een deel van de groep wil dat het hoofdnet blijft/is.

b. Verbeteren lucht kwaliteit

Ons doel is om betere lucht- en leefkwaliteit in de Valkenburgerstraat te realiseren. Momenteel zijn wij bezig om tot een plan van aanpak te komen.

De groep geeft aan vorige keer een voorstel voor een 30 km/u zone te hebben ingediend. Dat zou er toe leiden dat de route niet meer op de navigatiesystemen wordt gekozen. Annemiek geeft aan dat hier in de presentatie over het kentekenonderzoek op wordt ingegaan.

De groep geeft nogmaals aan dat er zij vinden dat het bronprobleem moet worden aangepakt en dat er minder verkeer moet komen. Het bronprobleem is de te grote hoeveelheid vervuילend verkeer. De Valkenburgerstraat werkt als aanleverroute voor de rest van de stad.

Wij willen twee onderzoeken starten, één in het kader van luchtkwaliteit en één voor de geluidskwaliteit. De luchtkwaliteit in de Valkenburgerstraat is slecht. De situatie lijkt zich op termijn door ontwikkeling van betere, schonere auto's te verbeteren, maar we willen toch kijken of we op korte termijn met extra effectieve maatregel(en) kunnen komen

Fijnstof en NOx zijn beide problemen in de straat, maar fijnstof is het schadelijkst voor de gezondheid. Op korte termijn kunnen wij lokaal iets doen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Dit kan door fijnstof te filteren met een ionisatie techniek. Dit is een bewezen en toegepaste techniek in industrie en veehouderijen. Dit betreft echter gesloten ruimtes, dus ons onderzoek moet uitwijzen wat het effect in de open ruimte is.

De installatie zuigt de vieze lucht aan en blaast schone lucht terug. Er zijn verschillende opties om dit vorm te geven. Bijvoorbeeld alleen aan het Mr. Visser plein, of de hele straat. We weten nog niet wat het effect is en stellen een aantal scenario's vast. Vervolgens modelleren wat hier het effect van is en wordt aangetoond wat de te verwachten effecten zijn. TU Eindhoven, ENS en Vialis werken hieraan mee.

Er wordt opgemerkt dat stikstof dioxide niet wordt aangepakt. Dat klopt, maar wordt naar verwachting minder in de loop van de tijd. Als je lucht kwaliteit wil verbeteren t.o.v. gezondheid, is het beter om fijnstof aan te pakken dan NOx. Als het modelleren aantoont dat het werkt, komt er een pilot op straat.

Momenteel zijn wij nog bezig met het plan van aanpak. Per fase nemen wij jullie mee hoe het er voor staat en zullen wij toelichten over kosten, effectiviteit etc.

c. Verbeteren geluidskwaliteit

Er is geluidsoverlast in de Valkenburgerstraat. De bron, het verkeer, is er en blijft geluid produceren. Om geluidsoverlast te verminderen kan je het kaatsen van het geluid tegengaan door geluidsabsorberende objecten in de straat te plaatsen. Dit kan bijvoorbeeld in de IJtunnelmond met absorberend materiaal op de wanden. Groene gevels, mits massief groen, kunnen ook helpen. Wat wij gaan doen, is onderzoeken en vaststellen wat kan. Vervolgens gaan we die modelleren om het te verwachten effect in beeld te krijgen. Als dat effect substantieel lijkt proberen we het met een proef in de praktijk. Net als bij de luchtkwaliteit dus wederom drie fases. Wij nemen jullie mee in de resultaten.

Er wordt opgemerkt of er geen mogelijkheid is om op snelheidsovertredingen te handhaven. Om handhaving gedaan te krijgen zullen de instanties zoals politie en OM overtuigd moeten worden, en die oordelen meestal eerder op veiligheid dan op leefbaarheid wat betreft handhaving op snelheid.

Groene gevels zijn een uitdaging, daarvoor moet overleg plaatsvinden met de VVE's, de hotels etc.

4. Toelichting kentekenonderzoek

Michel heeft met zijn team het kentekenonderzoek uitgevoerd. Blijkbaar is er heel veel behoefte aan deze informatie, dus licht hij deze graag toe. In juni 2016 zijn twee weken lang met twee camera's alle kentekens in de Valkenburgerstraat gescand. Maar ook in Oudezijde, en met alle

vaste camera's. In totaal zijn er in het onderzoek meer dan 200 camera's gebruikt. Dit geeft inzicht in de herkomst en bestemmingen van het verkeer en welk type verkeer het is.

Bijlage 4, slide 2, geeft de resultaten weer van de twee verschillende richtingen. Oranje = richting Mr. Visserplein, blauw = richting IJtunnel. Er is onderscheid gemaakt tussen werkdagen en weekenddagen. Richting Mr. Visserplein is permanent drukker en heeft een ochtendspits. Waar richting IJtunnel vooral een avondspits is waargenomen.

Het algemene beeld van de Valkenburgerstraat komt overeen met een drukke straat. Dit is het plaatje van een typische s-weg.

Bijlage 4 slide 3, toont een plaatje over de type voertuigen, voor alle momenten van de dag. In dit plaatje zijn de waarden voor beide richtingen opgeteld, dus de aantallen hoger. Het kopje overig is voornamelijk buitenlandse niet personenauto's en touringcars. De kentekencamera's registreren (helaas) alleen maar vierwielers, motorfietsen zijn dus niet meegenomen.

Het effect van vooral veel taxiverkeer in de weekendnachten komt overeen met de ervaring in Oudezijde. Zij het in mindere mate.

Laad en los verkeer wat de stad in moet, is er voornamelijk tijdens de ochtendspits. Dit heeft met de venstertijden te maken.

Bijlage 4 slide 4, geeft weer hoeveel minuten vertraging op de Valkenburgerstraat nodig is om een bepaalde groep auto's een alternatieve route te laten kiezen.

De totale oppervlakte onder de grafiek, geeft inzicht in totale extra rijtijd. Dit levert ongeveer €20 miljoen extra reistijdskosten op jaarbasis. Hierbij is er van uitgegaan dat de Valkenburgerstraat is afgesloten en ze geen sluiproute nemen, maar een andere s-route.

Als je een 30 km/u zone realiseert heb je een andere situatie, voor een deeltje van de groepen wordt een alternatief dan aantrekkelijker, dit is echter een kleine groep. Er moet significant meer reistijd op de Valkenburgerstraat gerealiseerd worden om grote groepen weg te krijgen. Om al het verkeer weg te krijgen moet je 18 minuten extra reistijd op de Valkenburgerstraat realiseren.

Waar we bij dit soort curves van houden is als hij eerst heel stijl loopt en daarna minder. Michel heeft veel van dit soort curves gemaakt, en deze is vrij plat. Dat heeft te maken met de onaantrekkelijk alternatieve routes, waardoor er weinig ruimte voor verandering zichtbaar is.

Bijlage 4 slide 5. De rode route geeft de groep van 13% weer die een prima alternatief heeft via de ring. 5% rijdt van A weg naar A weg. 8 % is sluihverkeer door stad. Probleem is hoe scheid ik die 13% van het verkeer. Het is moeilijk die groep precies er uit te halen.

De gele route geeft de groep van 18% weer die als herkomst/bestemming de noordzijde van het centrum hebben. Deze groep heeft als alternatieve route de A10-Piet Heintunnel-Piet Heinkade. Dit kost 5 minuten extra reistijd.

De groene route geeft de groep van 30% weer die als herkomst/bestemming de zuidkant van het centrum hebben. Deze groep heeft een alternatieve route met 5 tot 15 minuten extra reistijd.

De blauwe route geeft de groep van 40% weer die als herkomst/bestemming de binnenstad heeft. Deze groep heeft een alternatieve route buitenom. Dit kost 10 tot 20 minuten extra reistijd.

Deze verschillende groepen geven aan dat 87% (geel, groen en blauw) bestemmingsverkeer is, waarvoor omrijden een nadelig effect heeft. Over het algemeen zijn dit korte ritten waar een paar minuten omrijdvertraging als grote impact heeft.

De ingaande stromen van de Valkenburgerstraat leiden tot congestie. Voor een verbrandingsmotor is 70 km/u doorrijden het meest efficiënt, en leidt tot de minste luchtvervuiling. Auto's die staan te wachten zijn juist slecht. Hoe langzamer een auto rijdt, hoe langer in de straat en dus meer uitstoot.

Bijlage 4 slide 6. Een afwaardering van de straat naar 30km/u levert geen substantiële vermindering van verkeer. Tomtom maakt het zelfde plaatje en pakt de snelste route. Congestie verminderende maatregelen bieden meer kansen. Bijvoorbeeld op het kruispunt met de Anne Frankstraat of de Foeliestraat.

Luchtkwaliteitsproblemen bevinden zich vooral bij de wachtrijen. De fijnstofionisatie installatie moeten we dus op de juiste plek plaatsen.

De aantrekkende werking van verminderde congestie valt wel mee, want er zijn geen alternatieve routes. Het verkeer dat deze routes neemt, heeft geen alternatief.

vragen en vervolg

De avond wordt afgesloten. De presentaties en het verslag worden naar de aanwezigen verstuurd.

sluiting