

Verslag bewonersavond Corridor Oranje Loper

Locatie:	Boom Chicago, Rozengracht 117, 1016 LV Amsterdam
Datum:	20 september 2023
Aanwezig:	Micha Mos, dagelijks bestuurder stadsdeel Centrum Elian Ineke, projectmanager gemeente Amsterdam Marieke Nonhebel, omgevingsmanager centrum gemeente Amsterdam Erik Jan van Drent, technisch manager straten gemeente Amsterdam Ruben de Bruijne, verkeerskundig ontwerper gemeente Amsterdam Ron Hoogland, projectleider fasering en BLVC gemeente Amsterdam (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie) Steven Molleman, technisch manager bruggen gemeente Amsterdam Eveline Haeck, omgevingsmanager gemeente Amsterdam Marjanne Grotenhuis, programmamanager gemeente Amsterdam Jeff van den Berg, omgevingsmanager west gemeente Amsterdam Eddy Kolsteeg, technisch manager kabels en leidingen gemeente Amsterdam Renske van Bers, communicatieadviseur gemeente Amsterdam Ronald Zuyderduyn, projectleider ondergrondse afvalcontainers gemeente Amsterdam Tomas Scheen, avondvoorzitter, senior communicatiestrategen gemeente Amsterdam 32 bewoners, ondernemers en anderszins geïnteresseerden
Verslag:	Cunera Frisart

Het verslag kent enige overlap, omdat een aantal zorgen/suggesties op verschillende momenten en plekken werden geuit.

1. Opening en inleiding

Tomas Scheen opent de bijeenkomst en heet de aanwezigen welkom. Uit een korte inventarisatie blijkt, dat ongeveer 20 buurtbewoners en 8 ondernemers aanwezig zijn en dat ongeveer 15 bewoners een eerdere (online) bijeenkomst over de Oranje Loper hebben bezocht. Aanwezigen, van wie het e-mailadres bekend is bij het projectteam, ontvangen het verslag per mail. Het verslag is ook te vinden op www.amsterdam.nl/...

2. Stand van zaken Oranje Loper

Elian Ineke, projectmanager Corridor Oranje Loper (van Dam tot Mercatorplein), en Marieke Nonhebel, omgevingsmanager Corridor Oranje Loper (Centrum), lichten de stand van zaken toe.

Waar komen we vandaan

In december 2021 besloot de gemeenteraad tot vernieuwen van negen bruggen en integrale aanpak (van gevel tot gevel) van de straten op de corridor tussen Dam en Mercatorplein en beschikbaar stellen van budget om dit te kunnen uitvoeren. Voorbereidende werkzaamheden zijn gestart. Acht hulpbruggen zijn gerealiseerd, alle kabels en leidingen zijn uit de vaste bruggen verwijderd en verplaatst naar de hulpbruggen.

Vervolgens vond een aantal ontwikkelingen plaats:

- toename kennis door samenwerking met TU Delft en kennisinstituut Deltares: nieuwe toetsmodellen zijn ontwikkeld, diverse onderzoeken zijn uitgevoerd, onder andere zijn bruggen proefbelast en heeft de TU Delft brugdekken en houten palen onderzocht. Hieruit bleek, dat de

toestand van de bruggen veel beter is dan eerder werd gedacht. Dit is vanuit financieel, monumenten- en duurzaamheidsoogpunt goed nieuws;

- door de enorme prijsstijgingen werd het onmogelijk om de oorspronkelijke opgave (alle bruggen vernieuwen en de straten op de corridor van gevel tot gevel herinrichten) uit te voeren binnen het beschikbare budget.

Dit alles heeft het college van B en W doen besluiten om de opdracht te geven (11 juli 2023) om een nieuwe opgave uit te werken, waarbij binnen het eerder beschikbaar gestelde budget nog steeds invulling moet worden gegeven aan de projectdoelen (meer ruimte voor voetgangers/fietsers/OV/groen, minder ruimte voor auto's, veiligheid bruggen/spoor/verkeer gegarandeerd, een en ander conform het coalitieakkoord) en een grotere financiële risicobuffer is vereist om tegenvallers op te vangen.

Bij een dergelijk project zijn er altijd risico's en onzekerheden (denk aan technische tegenvallers bij ontmanteling van een brug, wat kom je ondergronds tegen, eventuele inflatie). Een kostenraming houdt hier rekening mee. Oorspronkelijk was een zogeheten P50-raming gemaakt, dat wil zeggen dat rekening gehouden wordt met een zekerheid van 50% dat het project binnen het beschikbare budget wordt gerealiseerd (en dus een aanzienlijk risico dat het budget wordt overschreden). Voor de nieuwe opgave wordt in principe een P85-raming gemaakt (dat wil zeggen dat er veel meer zekerheid is, dat het project [inclusief eventuele tegenvallers] binnen het beschikbare budget kan worden gerealiseerd en een veel kleiner risico dat dit niet zo is).

Waar gaan we naartoe

Meer concrete planning is begin 2024 bekend.

Momenteel wordt de nieuwe opgave uitgewerkt (wat, hoe, wanneer). Naar verwachting neemt de gemeenteraad voor de zomer van 2024 een besluit over die nieuwe opgave.

Vanaf zomer 2024 vinden voorbereidende werkzaamheden plaats en op 2 september 2024 is dan de eerste buitendienststelling van de tram. Vanaf dan zijn er omleidingen voor een deel van het tramverkeer op de corridor. Werkzaamheden aan kabels en leidingen, straten en bruggen vinden af en aan op een deel van de corridor plaats en de laatste werkzaamheden zullen naar verwachting in 2028 zijn afgerond. Het traject is te allen tijde bereikbaar voor nood- en hulpdiensten.

Nieuwe opgave, wat wel

Bruggen

Zeven van de negen bruggen hoeven niet vernieuwd te worden, maar kunnen na groot onderhoud weer minimaal 30 jaar mee. In Centrum geldt dit voor de Huiszittenbrug over het Singel (brug 8), de Warmoesbrug over de Herengracht (brug 22), de N. Engelschmanbrug over de Keizersgracht (brug 106), de Nieuwe Wercksbrug over de Prinsengracht (brug 63) en op de grens met West de Rijckerbrug over de Singelgracht (brug 167). De werkzaamheden bestaan uit: herstellen van gebreken (repareren van natuursteen, metselwerk, beton en smeedwerk), voorzieningen aanbrengen voor kabels en leidingen (vernieuwen waar nodig, verzwaren vanwege energietransitie), kabels en leidingen worden teruggelegd in de bruggen en hulpbruggen worden verwijderd. De Jordaanbrug over de Lijnbaansgracht ter hoogte van de brandweerkazerne (brug 117) is dermate slecht dat deze compleet vernieuwd moet worden.

In West is vernieuwing van Brug 108 over de Da Costagracht al in uitvoering. Het werk dat nu stilligt, wordt hervat (wanneer is op moment van schrijven van dit verslag nog niet bekend).

Het monumentale uiterlijk van alle bruggen is na afloop van de aanpak weer net als nu.

Straten

De straten op de gehele corridor zouden oorspronkelijk van gevel tot gevel opnieuw worden ingericht. In de nieuwe aanpak zullen de werkzaamheden minder ingrijpend zijn. Wel worden twee kruispunten opnieuw ingericht ten behoeve van een betere verkeersveiligheid en worden fietsstraten gerealiseerd. In Centrum betekent dat:

1. kruispunt Marnixstraat/Rozengracht opnieuw in richten (vervangen tramsporen, brede opstelplekken voor fietsers, betere belijning) conform de oorspronkelijke plannen;
2. vernieuwen tramspoor Raadhuisstraat;

3. fietsstraten op Raadhuisstraat (stad-in en -uit), Rozengracht (stad-in fietsstraat, stad-uit fietsstrook en rijbaan, roodgekleurd en gescheiden door witte belijning, in toekomst kan belijning verwijderd worden om ook daar een fietsstraat te vormen), servicestrook, ondergrondse afvalcontainers;
4. herinrichting Westermarkt (fietsstraat stad-in en -uit, tramspoor vervangen, toegankelijke haltes, bomen in noordelijke halte en servicestrook zuidkant, opheffen verkeerslichten). Hiervoor dienen 5 bomen te worden verwijderd (4 gekapt en 1 verplant, net als de oude plannen);
5. Lijnbaansgracht: een boom verdwijnt vanwege plaatsing ondergrondse afvalbakken, drie nieuwe bomen worden geplant in nabijheid van de te kappen boom.

Voorbeeld van fietsstraat: Sarphatistraat, rood wegdek waar 30km/uur-regime geldt, fietser is de dominante weggebruiker en auto is te gast.

(West: is toegelicht tijdens bewonersavond Corridor Oranje Loper West d.d. 18.09.2023).

3. Bestuur stadsdeel Centrum

Micha Mos, dagelijks bestuurder stadsdeel Centrum, is blij met de aanpak van de Raadhuisstraat en Rozengracht, aangezien de verkeersveiligheid hiermee aanzienlijk zal verbeteren, zowel wat betreft het rijden op als het oversteken van de straten. In vergelijking met het westelijke deel van de corridor is in Centrum meer ruimte op de straten en stoepen en dus meer verbeterruimte (meer doorloopruimte voor voetgangers op de trottoirs en meer ruimte voor groen) en naar verwachting minder overlast tijdens de werkzaamheden.

4. Plenair: vraag/opmerking (V) en antwoord (A)

V Wordt trambaan verhoogd ten opzichte van rijbaan?

A Nee, er komen wel banden aan beide kanten van de trambaan om te borgen dat de automobilisten over de rijbaan rijden en niet over de trambaan.

V Wat is de maatvoering van de rijbaan en fietsstrook op de Rozengracht?

A Huidige breedte blijft gehandhaafd, witte belijning scheidt rijbaan en fietsstrook. Wat nu grijs asfalt is, is straks rood/rood met witte lijn.

V Dat een boom moet wijken ten behoeve van een ondergrondse container leidt tot veel weerstand en wordt door een lid van het Comité Bewoners Rozengracht dubieus genoemd. Deze bewoners hebben zich eerder succesvol ingezet voor behoud van bomen op de Rozengracht.

A Er is uitgebreid gekeken naar alternatieve locaties voor deze bakken om zodoende de boom te kunnen sparen. Er blijkt echter geen mogelijkheid om deze bakken te verplaatsen naar een andere geschikte plek. Er dient ook rekening te worden gehouden met maximale loopstanden en goede verdeling van de bakken over de straat

V Spreker schrikt van kap bomen Westermarkt.

A Deze kap is niet nieuw, dit was al onderdeel van de eerdere plannen ten behoeve van een veiliger tramhalte voor mensen met een (visuele) beperking.

V Palenplan grachtengordel, (werkzaamheden) Oranje Loper, buitendienststelling tram leiden tot zorg bij bewoners/ondernemers over bereikbaarheid woningen/bedrijven.

A Micha Mos antwoordt, dat palen tijdelijk verwijderd worden als door de werkzaamheden de bereikbaarheid in de knel komt.

A Marieke Nonhebel verzoekt bewoners om haar te laten weten als zij ergens een knelpunt verwachten en mee te denken over welke mogelijke oplossingen zij zien.

V Horeca-ondernemer leverde deel van terras in ten behoeve van zebrapad. Nu dit er niet komt, krijgt hij het ingeleverde terrasdeel graag terug.

A Marieke Nonhebel maakt afspraak met betreffende ondernemer om dit verder te bespreken.

- V Kosten/baten: levert de aanpak meer op dan alleen verbeterde verkeersveiligheid, zijn er extra inkomsten? Wordt bijvoorbeeld meer gewinkeld, stijgen huizenprijzen/WOZ-waarden waardoor gemeente meer inkomsten heeft, meer geïnvesteerd kan worden?
- A Micha Mos antwoordt, dat al vaker is gevraagd om meer budget, onder andere vanwege gestegen kosten. Het project krijgt nu echt geen geld meer. Een mensenleven is zó kostbaar, dat 'alleen' verbeterde verkeersveiligheid al voldoende baat is van de (nieuwe, aangepaste) aanpak, maar dit kan niet uitgedrukt worden in extra middelen voor het project.
- V Wordt de Westermarkt veiliger als daar een verkeerslicht verdwijnt?
- A Op een weinig complex kruispunt, waar de snelheid beperkt is, is zelf opletten veiliger dan verkeerslichten die tot een zekere schijnveiligheid kunnen leiden (verkeerslichten hinderen doorstroming van verkeer, veel weggebruikers rijden/lopen ondanks rood licht toch door).
- V Grootste knelpunt in huidige situatie met bakfietsen, fatbikes en andere fietsvormen die met hoge snelheid en regelmatig door rood rijden, is het gebrek aan handhaving.
Suggestie: inzet van camera's/BOA's, zodat veiligheid gegarandeerd is en boete-inkomsten toenemen.
- A 100% veiligheid afdwingen door inzet BOA's is onmogelijk, dit zou een gigantisch aantal BOA's vergen. Daarnaast is er landelijke wetgeving die maakt dat het onmogelijk is om camera's te gebruiken.
- V Fijn dat veiligheid en leefbaarheid belangrijke uitgangspunten zijn. Dat is echter al jaren het geval en de Rozengracht is nog steeds een racebaan. De spreker pleit voor op korte termijn aanbrengen van kleine maatregelen die lagere snelheid afdwingen om toekomstige verkeersdoden hier zoveel en zo snel mogelijk te voorkomen.
- V Suggestie: verbieden/voorkomen, dat taxi op trambaan rijdt.
- V Hoe gaan jullie om met het palenplan en drukte op de Rozengracht door de werkzaamheden
- A Indien het voor de doorstroming noodzakelijk blijkt zullen de palen worden verwijderd.

5. Thematafels

Bij iedere thematafel zijn vertegenwoordigers van stadsdeel/gemeente aanwezig om over het betreffende thema in gesprek te gaan. Op de tafels liggen tekeningen, die moeten worden beschouwd als 'work in progress'; naar aanleiding van de participatie kan het ontwerp nog worden bijgesteld.

- *Thema: Verbeteringen op straat (Erik Jan van Drent, Ruben de Bruijne)*

Bij dit thema komt onder andere het volgende aan de orde:

- kruispunt Spuistraat/Raadhuisstraat: onoverzichtelijk.
Toezegging: gemeente: de aansluiting van de oranje Loper op het kruispunt wordt nog nader bekeken;
- waar mogelijk (lees: waar zebrapad een rustpunt heeft), worden verkeerslichten bij de zijstraten verwijderd. Dat wil zeggen: verkeerslichten blijven behouden bij westzijde Herengracht (brug 22), oostelijke Keizersgracht (brug 106), Rozengracht 72, op overige oversteekplaatsen zebrapad met rustpunt, geen verkeerslichten;
Dit is nu in concept zo bedacht, het kan zijn dat er nog meer VRI's worden verwijderd of dat er toch een aantal VRI's niet verwijderd kunnen worden.
- fietsparkeren op autoparkeerplaatsen: verzoek om vooruitlopend op de werkzaamheden al autoparkeerplaatsen opheffen ten behoeve van fietsparkeren.

- *Thema: Bruggen (Steven Molleman)*

Bij dit thema komt onder andere het volgende aan de orde:

- Jordaanbrug over Lijnbaansgracht (brug 117): bouwfaserings;
- 1richtingverkeer auto: worden palen verwijderd tijdens werkzaamheden?;
- bomen.

- *Thema: Werk in uitvoering (Ron Hoogland en Marieke Nonhebel)*

Bij dit thema komt onder andere het volgende aan de orde:

- buitendienststelling tram:
 - o vanaf 2 september 2023 Marnixstraat noord, vanaf medio februari 2025 Corridor Oranje Loper Centrum;
 - o zorgen over bereikbaarheid winkels als tram buitendienst is;
 - o van Marnixstraat naar Nieuwezijds Voorburgwal is ver lopen;
- haaiantanden Nieuwezijds Voorburgwal/Corridor Oranje Loper: situatie wordt juridisch en verkeerskundig nader bekeken.

- *Thema: Algemeen/diversen (Eveline Haeck)*

Bij deze thematafel komt onder andere het volgende aan de orde:

- Raadhuisstraat/Rozengracht: eerste helft oktober vindt schouw plaats door gemeente met BIZ en drie bewoners;
- suggestie: laat UvA onderzoek doen naar sociaaleconomische waarde van de straat als deze wél helemaal aangepakt zou worden (van gevel tot gevel herinrichten);
- kop Nieuwezijds Voorburgwal/Raadhuisstraat: na recente herinrichting nog steeds onveilig. Toezegging: gemeente gaat situatie nogmaals bekijken.

- *Thema: Geef uw mening (Renske Bers)*

Bij deze thematafel kunnen de aanwezigen hun mening en/of tips op een kaart schrijven en deze ophangen aan een waslijn. Onder andere de volgende meningen/tips zijn opgehangen (deels overlap met de andere thematafels en/of plenair besproken):

- auto en tram combineren ten behoeve van ruimte voor fietser;
- Akoleienstraat: in-/uitrit van/naar Rozengracht is veel breder dan die van andere zijstraten. Kan deze in-/uitrit worden versmald?;
- Jordaanbrug over Lijnbaansgracht (brug 117): waterleiding onder brug lekt, deze lekkage is bekend bij waternet en wordt verholpen zodra de brug wordt vernieuwd;
- suggestie: overlast ten gevolge van werkzaamheden compenseren met parkeervergunning;
- meer en grotere laad- en losplaatsen;
- Amsterdam is vieze stad geworden, doe wat aan het afval;
- onduidelijk is wat - naast onderhoud en veiligheid - de sociaaleconomische voordelen zijn van de Oranje Loper. Is dat ooit geïnventariseerd/onderzocht?

6. Informatie en contact

Informatie

Abonneren op de nieuwsbrief kan hier: www.amsterdam.nl/oranjeloper.

Contact

Marieke Nonhebel is eerste aanspreekpunt voor bewoners en ondernemers voorafgaand aan en tijdens uitvoering van de werkzaamheden van project Oranje Loper in Centrum:

marieke.nonhebel@amsterdam.nl, 06 2238 0285.

Bijeenkomsten

- Woensdag 20.09.2023 : bewonersavond over Corridor Oranje Loper, Centrum.
- Donderdag 21.09.2023 : onlinebijeenkomst over Corridor Oranje Loper.
- Woensdag 27.09.2023 : bijeenkomst over inrichting servicestroom Centrum.
- Woensdag 27.09.2023 : bijeenkomst over inrichting servicestroom West.