

Concept-verslag van de themabijeenkomst over bereikbaarheid en logistiek

Dinsdag 11 februari 2020 | Brakke Grond, Nes 45 | 20.00 – 22.00 uur
De presentaties zijn ook te vinden op de website.

1. Waarom een themabijeenkomst over bereikbaarheid en logistiek?

Tijdens eerdere bijeenkomsten met de buurt zijn uitgangspunten voor het Strategisch Masterplan opgesteld over de bereikbaarheid en logistiek van het Universiteitskwartier. Deze uitgangspunten kunnen niet los gezien worden van maatregelen die de gemeente Amsterdam verkent en deels al neemt op de schaal van de binnenstad en de stad. Bewoners en ondernemers hebben daarom gevraagd om een themabijeenkomst die hen informeert over de ambities en aanpak van de gemeente Amsterdam ten aanzien van bruggen en kademuren en het programma autoluw. Tevens is deze themabijeenkomst benut om de ambities van de Universiteit van Amsterdam ten aanzien van de logistiek nader toe te lichten.

2. Actuele ontwikkelingen en observaties

Arjen Hoogeveen (gebiedsmanager van de gemeente Amsterdam) opent de themabijeenkomst door aan te geven dat de werkzaamheden ten aanzien van de aanpak van bruggen en kademuren in de binnenstad voor een deel gestart zijn, maar dat het op dit moment vooral nog gaat om ambities die het gemeentebestuur benoemd heeft en mogelijke maatregelen verder onderzocht worden. Wat de aanpak van bruggen en kademuren, het autoluw maken van Amsterdam, de vergroening van de stad en de reguleren van het varen voor personen- en goederenvervoer voor concrete impact heeft op het Universiteitskwartier is daarom nog niet duidelijk.

Duidelijk is dat in het Wallengebied, waar het Universiteitskwartier onderdeel van uitmaakt, veel ontwikkelingen samen komen. Momenteel wordt verkend hoe de bereikbaarheid voor bewoners en ondernemers op geborgd kan worden. Tegelijkertijd wordt verkend hoe de ambities ten aanzien van het meer ruimte bieden aan de voetganger en de fietser en het stimuleren van logistiek over het water omgezet kunnen gaan worden in concrete maatregelen. Dit is een zoektocht voor de gemeente, waarbij een nauwe afstemming in de buurt en samenwerking met bewoners en ondernemers nodig zal zijn.

3. Verwachtingen voor Universiteitskwartier

Arjen Hoogeveen geeft aan dat de verschillende ambities en ontwikkelingen, zoals hiervoor besproken en in de toelichtingen hieronder nader geduid, het volgende kunnen gaan betekenen voor het Universiteitskwartier:

- Strikte beperkingen aan bevoorradend verkeer.

- Gemeente neemt voortouw met het organiseren van afval en werkzaamheden over het water.
- Ondernemers volgen de gemeente hierin, zoals nu al gebeurt door 'early adaptors' als Universiteit van Amsterdam en The Grand.
- In de omgeving van het Universiteitskwartier worden nu verschillende venstertijden gehanteerd voor gemotoriseerd verkeer. De verwachting is dat deze venstertijden eenduidig worden, zodat in de omgeving dezelfde tijden gaan gelden.
- De oost-westverbindingen voor de fietser blijven bestaan in de binnenstad, maar worden na verloop van tijd minder dominant, omdat er snelfietsroutes aan de flanken van de binnenstad gaan komen.
- Parkeerplaatsen op de Oudezijds Achterburgwal en Voorburgwal zullen langzamerhand worden opgeheven. De ruimte die hierdoor ontstaat wordt gebruikt voor een nieuwe inrichting met veel groen. Opgeheven parkeerplaatsen of een deel ervan worden gecompenseerd door parkeerplaatsen in de binnenkort te openen Rokingarage.
- Passagiersvaart en pleziervaart over het water wordt beperkt.

4. Bruggen en kademuren

Bas Lodder en Harold IJskes (strategisch omgevingsmanagers van de gemeente Amsterdam) laten een aantal berichten uit de media zien waaruit blijkt hoe urgent de technische onderhoudsstaat van bruggen en kademuren is. Dit geldt voor Amsterdam (Centrum, Noord, Oost, Zuid, Zuidoost, Amsterdamse Bos, West en Nieuw-West), maar bijvoorbeeld ook in Utrecht of Friesland.

Voor Amsterdam is de opgave omvangrijk. Van de in totaal zo'n 1.800 bruggen en zo'n 600 kilometer aan kades en oevers gaat het Programma bruggen en kademuren over zo'n 850 bruggen en 200 kilometer kadebruggen. Voor deze bruggen en kademuren wordt onderzocht wat de staat is, of een aanpak nodig is en welke aanpak dit dan moet zijn.

Het programma Bruggen en kademuren heeft drie doelen:

- Waarborgen van de veiligheid en functionaliteit van kademuren en bruggen.
- Zorgen voor een functionerende stad gedurende de gehele opgave.
- Realiseerbare programmering voor de vervangingsopgave.

Via drie korte films wordt inzicht gegeven in de problematiek van een kademuur. De aanpak hiervan loopt uiteen van:

- Bewaken (via monitoring, schouwen en satellietdata). Momenteel worden al 17 kilometer risicovolle kademuren en zo'n 20 risicovolle bruggen bewaakt en is gestart met de aanbesteding voor 95 risicovolle bruggen.
- Onderzoeken (via duikonderzoek, technische inspecties, archiefonderzoek en berekeningen).
- Versterken (via damwanden, hulpconstructies en spoedoperaties).
- Beperken (met inrijd- of gewichtsbeperving voor (zwaar) verkeer, opheffen van parkeren, stapvoets rijden van de tram, bomen snoeien of kappen en totale afsluiting).
- Vernieuwen.

Daarnaast wordt aangegeven dat de aanpak van bruggen en kademuren ook kansen biedt, zoals het herinrichten van de openbare ruimte, het vergroenen, het verduurzamen en het meer ruimte bieden aan voetgangers en fietsers.

Wat het vernieuwen betreft wordt vooralsnog uitgegaan van het opschalen van de aanpak van 0,5 kilometer tot zo'n 2 kilometer kademuur en 6 tot 8 bruggen per jaar. Hiervoor worden processen en

werkwijze geoptimaliseerd, zullen innovatieve bouwmethoden worden toegepast en vindt samenwerking met de markt, kennisinstellingen en andere overheden plaats. 3

Bas Lodder benadrukt net zoals Arjen Hoogeveen het belang van samenwerking en het belang om de aanpak van bruggen en kademuren goed af te stemmen met het programma autoluw en andere ontwikkelingen, zoals dat wat er gaat gebeuren op het Universiteitskwartier.

Momenteel vinden informatiebijeenkomsten plaats over het beleid en generieke maatregelen.

Wanneer maatregelen en projecten duidelijker worden, worden bewoners, ondernemers, branche- en belangenverenigingen opnieuw benaderd voor informatie en overleg. De gemeente staat hierbij open voor ideeën van deze partijen voor optimalisaties en verbeteringen.

Tot slot laat Bas Lodder onderstaand kaartje voor het zuidelijk Wallengebied zien, waar ook het Universiteitskwartier deel van uit maakt. Op dit kaartje wordt aangegeven welke veiligheidsconstructies en verkeersmaatregelen nu al genomen worden (rood en blauw), welke kademuren vernieuwd worden (groen) en welk onderzoek er op dit moment loopt naar kademuren en bruggen (oranje). Zoals wordt aangegeven tijdens de bijeenkomst, kloppen enkele naamgevingen niet. Deze worden in een volgende versie nog verbeterd. Om aan te sluiten bij wat gepresenteerd is, is het kaartje met twee verkeerde naamgevingen wel in dit verslag opgenomen.



5. Programma autoluw

Ilse Bink (adviseur gebiedsgerichte aanpak logistieke knelpunten van de gemeente Amsterdam) geeft een toelichting op de Agenda Amsterdam Autoluw. Allereerst staat zij stil bij de doelen:

- Meer ruimte voor prettig verblijven in de stad, bijvoorbeeld door meer deelmobiliteit, het verminderen van het aantal parkeervergunningen, het opheffen van parkeerplaatsen, meer P&R aan de rand van de stad, parkeervrije stadsstraten, parkeerluwe woonbuurten, grachten en stadshart/centrum.
- Meer ruimte voor voorzieningen.
- Meer ruimte voor schone en actieve verplaatsingen, bijvoorbeeld door het verhogen van frequenties van openbaar vervoer (zoals de pilot van de nachtmetro) of nieuwe verbindingen.
- Schone lucht en minder geluidshinder, bijvoorbeeld door minder autoritten via gedragsmaatregelen en het beperken van verkeer.
- Inclusieve stad voor jong en oud, arm en rijk.

Deze doelen, die vooral een impact hebben op meer ruimte voor de voetganger en fietser, zijn mede een reactie op algemene ontwikkelingen in de samenleving. Zoals het gegeven dat de auto aanzienlijk meer ruimte inneemt dan andere vervoersmiddelen (fiets, bus, tram, scooter, voetganger) of de impact van logistiek op het functioneren van de stad. In tegenstelling tot wel eens wordt gedacht, zo geeft Ilse Bink aan, dat van alle gemotoriseerde bewegingen in de stad met name de bouwgerelateerde logistiek (zo'n 30%) en de horeca, supermarkt en groothandel (zo'n 25%) de grootste impact hebben op de stad. Deze worden gevolgd door logistiek van de retail (20%), dienstverlening (15%), pakketbezorging (7%) en afvalverwerking (3%).

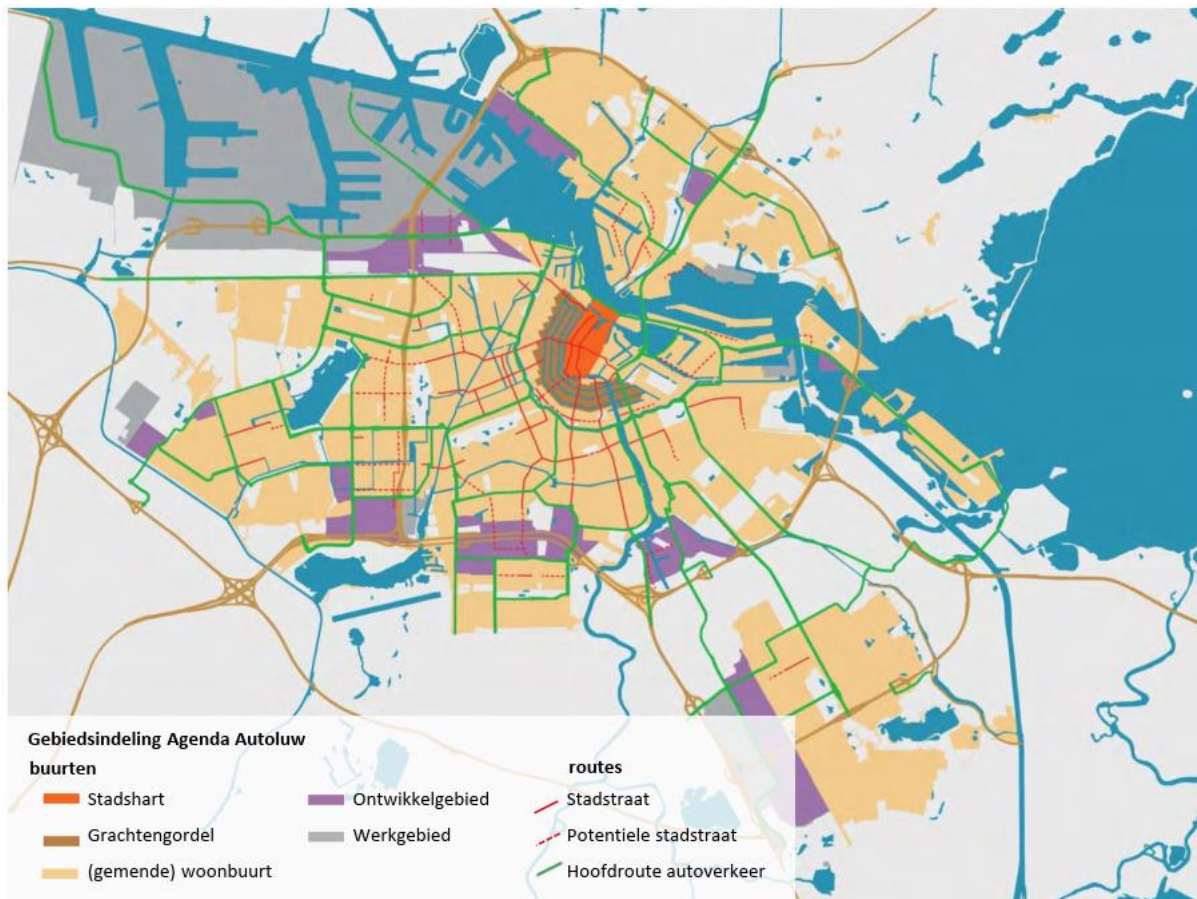
De maatregelen, voortkomend uit de Agenda Amsterdam Autoluw, zijn deels al in uitvoering gebracht, maar worden vooral de komende tijd verder onderzocht en ingevoerd. Omdat deze maatregelen voor geheel Amsterdam van toepassing zullen zijn, maar de stad allerlei verschillende gebieden kent, zal elk gebied zijn eigen aanpak krijgen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen: stadshart (waar het Universiteitskwartier onderdeel van uit maakt), grachtengordel, (gemengde) woonbuurten, ontwikkelgebieden en werkgebieden. Daarnaast wordt een onderscheid gemaakt tussen stadsstraten, potentiële stadsstraten en hoofdroute autoverkeer. Zie het kaartje op de volgende pagina.

Voor het stadshart worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Rijdende en geparkeerde auto's maken ruimte voor voetgangers, fietsers en verblijfruimte.
- Waarborging doorstroming fiets en openbaar vervoer.
- Meer ruimte voor laden en lossen en het parkeren van fietsen, scooters en deelmobiliteit.

Deze uitgangspunten voor het stadshart worden geëffectueerd door:

- Gefaseerd opheffen van parkeren op straat, met als ambitie parkeervrije straten.
- Straten herinrichten met hoogwaardige materialen en meer groen. Tevens het verbijzonderen en het accentueren van het eigen karakter van pleinen.
- Doorgaand autoverkeer weren met circulatiemaatregelen, intelligente toegang en/of autovrije deelgebieden.



6. Ambities van UvA ten aanzien van logistiek

Rian Verpalen (programmamanager huisvesting van de Universiteit van Amsterdam) brengt de zes uitgangspunten voor het Strategisch Masterplan over bereikbaarheid en logistiek in herinnering. Dit zijn: in het Universiteitskwartier ...

- ... heeft de voetganger voorrang, maar is niet dominant aanwezig.
- ... is onderdeel van doorgaande fietsroutes onder voorwaarden.
- ... is het fietsparkeren op eigen terrein.
- ... vindt de logistieke bevoorrading plaats aan de randen.
- ... worden waterwegen benut voor logistiek en bevoorrading.
- ... is de verkeersveiligheid geborgd.

Rian Verpalen geeft aan dat deze uitgangspunten aansluiten bij de ambities die de Universiteit van Amsterdam heeft voor het UK en elders in Amsterdam en ook al deels in uitvoering brengt.

Op alle uitgangspunten wordt kort ingegaan, met de kanttekening dat nog veel in de onderzoeksfase zit.

De UvA heeft twee grote locaties op het Universiteitskwartier om het ontmoeten binnen de panden te faciliteren: de universiteitsbibliotheek en het onderwijsgebouw BG5. Het Nederlandse weer vraagt dat studenten en medewerkers elkaar binnen moeten kunnen ontmoeten. Deze locaties liggen direct tegenover elkaar om de doorstroom beperkt over het terrein te voeren. Ook wordt onderzocht of het mogelijk is een voetgangersroute vanuit de Oudemanhuispoort richting BG5 via een achteringang bij BG5 te faciliteren, zodat studentenstromen via de achterkant van de huizen aan de Kloveniersburgwal beperkt wordt.



Logistiek naar locatie UK

De fietsroutes in het gebied worden onderzocht, waarbij de meet ups en themabijeenkomsten voor input zorgen die in het Strategisch Masterplan verwerkt zal worden.

Er worden door de UvA twee fietsenstallingen met een capaciteit van 1450 en 900 fietsparkeerplaatsen in pandig gerealiseerd, in de panden van de Oudemanhuispoort en de Universiteitsbibliotheek.

De Universiteit van Amsterdam heeft, samen met de Hogeschool van Amsterdam, zo'n 70.000 studenten en 10.000 medewerkers, verdeeld over zo'n vijf grote locaties. Dit brengt veel logistieke bewegingen met zich mee. Naar schatting reden rond 2014 leveranciers van UvA en HvA zo'n 70 rondjes om de aarde. Om dit slimmer en duurzamer te organiseren, maken beide instellingen sinds 2014 gebruik van zogenoemde hubs. Dit is een locatie aan de rand van de stad, waar leveranciers de producten afleveren die vervolgens gebundeld de stad ingebracht worden door elektrische vervoerders. Alleen het vervoer van afval gaat nu, waar mogelijk, over het water.

Dit concept zal ook van toepassing zijn voor het Universiteitskwartier, waarvoor het kaartje op de vorige pagina ter indicatie wordt getoond. Aan een meer concrete uitwerking van zo duurzaam mogelijke logistiek naar en op het Universiteitskwartier wordt, in het kader van het opstellen van het Strategisch Masterplan, nog nader onderzoek gedaan.

Er zijn en worden continu onderzoeken uitgevoerd met betrekking tot de verkeersveiligheid. Deze onderzoeken vormen input voor het Strategisch Masterplan en de logistieke voorstellen die in ontwikkeling zijn worden hier aan getoetst.

7. Naar het Strategisch Masterplan

Na de plenaire presentaties gaan de deelnemers verder in gesprek. Dit gebeurt aan vier tafels waar deskundigen van gemeente en UvA aanwezig zijn en waar de belangrijkste informatiekaarten ter toelichting liggen. Na deze gesprekken vindt een plenaire afsluiting plaats. Giso Lommers (projectleider Universiteitskwartier van de gemeente Amsterdam) loopt de zes uitgangspunten over bereikbaarheid en logistiek één voor één langs.

- Het uitgangspunt 'In het Universiteitskwartier heeft de voetganger voorrang, maar is niet dominant aanwezig' wordt geïllustreerd aan de hand van de Oude Turfmarkt: deze herinrichting laat zien hoe de voetganger voorrang heeft met ruimte voor andere vervoersmiddelen.
- Het uitgangspunt 'Het Universiteitskwartier is onderdeel van doorgaande fietsroutes onder voorwaarden wordt geïllustreerd aan een eerder al met de buurt besproken concept-kaart waarop primaire en secundaire fietsroutes voorgesteld worden. Deze concept-kaart is, in het kader van het concept-Strategisch Masterplan, nog in ontwikkeling, maar laat zien dat in het gebied fietsroutes mogelijk blijven. Tegelijkertijd is de gemeente Amsterdam bezig met het ontwikkelen van snelfietspaden, waardoor de verwachting is dat op termijn fietsers (met haast) vooral deze snellere routes gaan gebruiken.
- Het uitgangspunt 'In het Universiteitskwartier is het fietsparkeren op eigen terrein' houdt in dat bedrijven en instellingen zoveel mogelijk op eigen terrein in hun eigen fietsparkeerbehoefte dienen te voorzien. De Universiteit van Amsterdam vult dit in door al haar fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein te voorzien voor studenten, bezoekers en medewerkers, met name in de gebouwde fietsparkeervoorzieningen in de UB en Oudemanhuispoort. Dit om het maaiveld zo fietsvrij mogelijk te maken. Tegelijkertijd geeft Giso Lommers aan dat voor bewoners op het Universiteitskwartier er een mogelijkheid moet blijven om hun fiets in de openbare ruimte te parkeren, aangezien zij zelf niet kunnen zorgen voor parkeren op eigen terrein.
- Het uitgangspunt 'In het Universiteitskwartier vindt de logistieke bevoorrading plaats aan de randen' wordt eveneens met een, eerder met de buurt, besproken concept-kaart geïllustreerd. Op deze concept-kaart, die eveneens in ontwikkeling is, zijn suggesties aangegeven voor logistieke routes.
- Het uitgangspunt 'In het Universiteitskwartier worden waterwegen benut voor logistiek en bevoorrading' sluit aan bij de door Ilse Bink gepresenteerde ambities in het kader van het gemeentelijk programma autoluw en de ambities van de Universiteit van Amsterdam.
- Het uitgangspunt 'In het Universiteitskwartier is de verkeersveiligheid geborgd' is een vanzelfsprekendheid, zo geeft Giso Lommers aan.

Giso Lommers vat een en ander samen voor het Universiteitskwartier:

- Invoering van het programma autoluw sluit aan bij het uitgangspunt om meer ruimte te maken voor de voetganger en de fietser.
- Het gebied blijft goed aangesloten op doorgaande fietsroutes, maar in het centrum worden de routes binnendoor op termijn afgewaardeerd.
- Fietsparkeren zal zoveel mogelijk uit de openbare ruimte, en dus op eigen terrein, plaatsvinden.
- Bevoorrading aan de randen van het Universiteitskwartier georganiseerd gaat worden.
- Venstertijden en tonnage de toegang voor rijdend vrachtverkeer gaan bepalen.
- Toename van vervoer over water is een gewenst gevolg van het beperken van dit rijdend vrachtverkeer.
- Verkeersveiligheid altijd voorop staat.

8. Vooruitblik

Guido Wallagh (door de gemeente ingehuurd begeleider van het participatieproces) kijkt tot slot nog vooruit. Hij constateert dat vanaf juni 2019 zeven meet up-bijeenkomsten en vijf themabijeenkomsten hebben plaats gevonden. Tijdens deze bijeenkomsten zijn procesafspraken gemaakt over hoe gemeente en buurt met elkaar communiceren, parallel aan het maken van het Strategisch Masterplan. Tevens zijn, zoals ook tijdens deze bijeenkomst benoemd, uitgangspunten voor het plan bepaald. En, op verzoek van de buurt, zijn rondom specifieke onderwerpen nog extra bijeenkomsten georganiseerd over initiatieven in de buurt, over het verduurzamen van monumentale gebouwen, over openbare ruimten en over bereikbaarheid en logistiek. Mede op basis van signalen uit de buurt constateert Guido Wallagh dat het nu tijd is om al deze onderwerpen in samenhang te brengen in een concept-Strategisch Masterplan. Zoals al eerder met de buurt besproken zal dit concept-plan, inclusief de afwegingen die gemaakt zijn naar aanleiding van al datgene dat aangegeven is tijdens meet ups en themabijeenkomsten, voorafgaand aan besluitvorming verder met de buurt en andere belangstellenden besproken worden. Over de exacte invulling van deze bijeenkomst vindt nader overleg met de klankbordgroep plaats.

Op basis van de huidige inzichten leidt dit tot de volgende planning:

- Maart/april 2020: bespreking concept-Strategisch Masterplan tijdens Meet up (voorafgaand aan besluitvorming).
 - April/mei 2020: officiële inspraakbijeenkomst over concept-Strategisch Masterplan.
 - Mei/juni 2020: behandeling Strategisch Masterplan en Nota van Beantwoording in Stadsdeelcommissie voor advisering aan college van B&W (waarbij inspreken tijdens Stadsdeelcommissie mogelijk is).
 - Juni/juli 2020: bespreken Strategisch Masterplan door college van B&W.
 - Juli/september 2020: bespreken Strategisch Masterplan en Nota van Beantwoording in Raadscommissie (waarbij inspreken tijdens Raadscommissie mogelijk is).
 - Juli/september 2020: vaststelling Strategisch Masterplan en Nota van Beantwoording in Gemeenteraad.
-