

bewonersraad
GROOT WATERLOO

NIEUWE DOELENSTRAAT 55 1012 CP AMSTERDAM TELEFOON 020 - 638 22 05 FAX 020 - 638 40 26

WERKGROEP VERKEER

naar een betere verkeerscirculatie in de nieuwmarktbuurt

In de zomer van 2014 heeft de Werkgroep Verkeer van de Bewonersraad Nieuwmarkt-Groot Waterloo het initiatief genomen om een plan te ontwerpen ter verbetering van de verkeersomstandigheden in de ruime Nieuwmarktbuurt. Het plan is bestemd voor het bestuur van Amsterdam en het Stadsdeel Amsterdam en bestaat uit de volgende onderdelen:

1. een kaart met de afbakening van het aandachtsgebied;
2. de aanleidingen en drijfveren;
3. een inventarisatie van de belangrijkste problemen;
4. een inventarisatie van de gebruikte sluiproutes, met kaart;
5. de gestelde doelen;
6. aannames;
7. een aantal scenario's waarmee de Werkgroep Verkeer de problemen wil oplossen, die al dan niet in combinatie met elkaar kunnen worden toegepast, eventueel samen met
8. een concreet scenario om luchtvervuiling terug te dringen in de gehele binnenstad;
9. conclusies en aanbevelingen;
10. bijlagen.

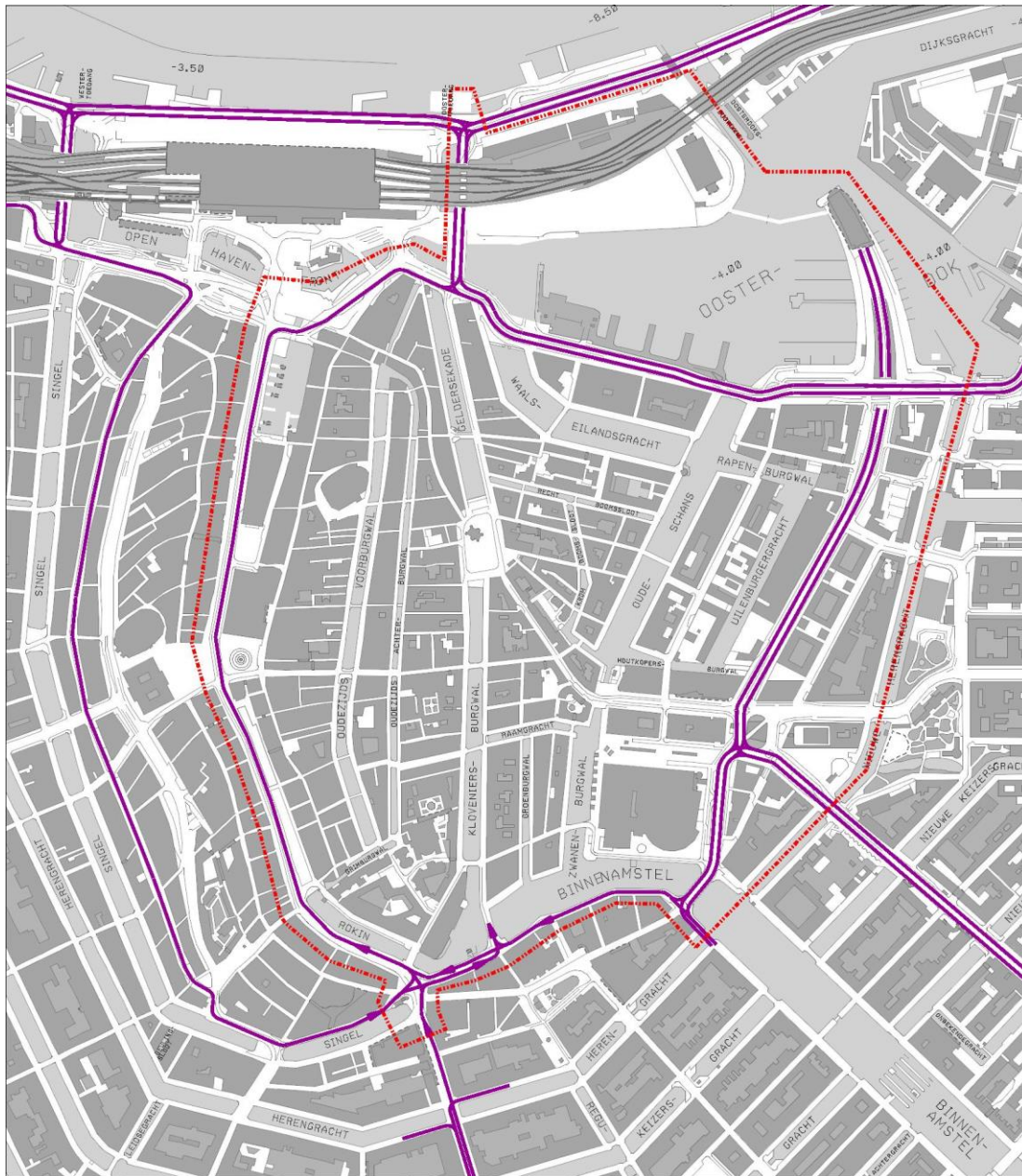
De Werkgroep Verkeer handelt in opdracht van de Bewonersraad en staat onder voorzitterschap van Peter Paschenegger. De leden zijn: Nico Beuk, Ilco Braam, Ben van Duin, Cliff van Dijk, Mariken de Goede, Manu Hartsuyker, Guido Pouw, Evert van Voskuilen en Jet Willers.

Veel dank is de Werkgroep Verkeer verschuldigd voor de hulp en adviezen van de ambtenaren Wies Daamen, Auke-Jan Drenth en Eefke van Lier.

In deze notitie wordt verwezen naar het begrip 'Buurtparkeren'. Met toestemming van de initiatiefgroep Buurtparkeren.nu hebben wij de tekst van dit initiatief als bijlage opgenomen in deze notitie, ter verduidelijking van dit begrip. Voor verdere informatie hierover verwijzen wij naar www.buurtparkeren.nu.

De Werkgroep Verkeer is ook de opsteller van een notitie over de problemen die het taxiverkeer in de buurt veroorzaakt (Taxistandplaatsen Nieuwmarkt, voorstellen tot verbetering, mei 2015). Deze notitie is inmiddels in handen van de Wethouder Verkeer van Amsterdam en de Bestuurs-commissie van Stadsdeel Centrum. De wethouder heeft naar aanleiding daarvan besloten in de herfst van 2015 een pilot te houden met enige (maar nog niet alle) voorstellen van de Werkgroep als basis. De taxinotitie is als bijlage opgenomen in deze verkeersnotitie.

1. AANDACHTSGEBIED



Aandachtgebied met verwacht hoofdnetauto 2017

rode streepjes lijn:	gebiedsgrens
paars enkele lijn:	éénrichtingsverkeer
paars dubbele lijn:	tweerichtingsverkeer

2. AANLEIDINGEN EN DRIJFVEREN

De aanwezigheid van veel publieksaantrekkelijke bestemmingen binnen en rond het aandachtgebied zorgt voor grote verkeers- en parkeerdruk. Denk daarbij aan de prostitutie en sex gerelateerde bedrijven, het winkelareaal, voorzieningen, bezienswaardigheden en monumenten. Daarbij komt toenemende overlast van doorgaand- en sluipverkeer. Deze wordt veroorzaakt door onder meer de veranderende verkeerssituatie rond de buurten (stadshartlus, herinrichting Munt, aanleg Odebrug en

IJboulevard) en van bezoekend verkeer dat een touringcarhalte nodig heeft of, meestal vergeefs, een parkeerplek zoekt. De congestieverschijnselen worden versterkt door het nog steeds toenemende aantal toeristen, enthousiast door citymarketing naar Amsterdam gelokt. Vervolgens bevolken deze mensen bij gebrek aan ruimte de rijwegen en loopt iedereen, ook elkaar, in de weg.

Helaas moet worden geconstateerd dat politiek Amsterdam, B&W inclusief, tot op heden onvoldoende aandacht heeft voor die overlast. Een kordate aanpak van dit probleem is er niet. Sterker nog, de buurten binnen het aandachtgebied lijken het afvalputje voor de oplossing van verkeers- en beheersproblemen elders. De gemeente ontkent halsstarrig de overlast en acht groei nog steeds wenselijk. Die wordt uitsluitend gefundeerd met economische argumenten zonder rekening te houden met maatschappelijke factoren. Dit leidt niet alleen tot verzet onder de bewoners, maar zelfs tot afname van de aantrekkingskracht van Amsterdam als toeristenstad. Voorbeelden als Venetië en Barcelona worden niet voor niets gegeven. Huiseigenaren en bewoners gooien echter aanzienlijk meer geld in Amsterdams spaarvarken dan de toeristen.¹

Verontrust door de overlast wil de Bewonersraad constructieve oplossingen aandragen. Daartoe zijn de problemen geïnventariseerd en zijn een aantal voorstellen geformuleerd die richtinggevend kunnen worden voor de toekomstige situatie.

3. BELANGRIJKSTE PROBLEMEN

- a De beoogde plannen voor de herinrichting Munt en de Amstel tussen Blauwbrug en Munt genereren toename van verkeer door de Nieuwmarktbuurt. Volgens de gemeentelijke studies met ca 30%; volgens inzicht van de werkgroep verkeer veel meer, omdat de congestieverschijnselen op het Rokin en Damrak naar verwachting zullen toenemen. Het verkeer zal een alternatieve route door de Nieuwmarktbuurt zoeken.
- b Door de Knip zullen, naar verwachting van het Stadsdeel², dagelijks 6000 auto's méér rond het CS rijden. Een zeer aanzienlijk deel daarvan zal via de ODE-brug, Prins Hendrikkade, Valkenburgerstraat en Mr. Visserplein naar zijn bestemming in de stad rijden.
- c De afsluiting van het westelijk deel van de Geldersekaade door middel van paaltjes genereert een meer dan hinderlijke toename van verkeer via Kromme Waal en achterliggende straten. Het merendeel van die verkeersoverlast wordt veroorzaakt door taxi's richting Nieuwmarkt. Sinds medio mei 2015 wordt door gemeentelijke diensten i.s.m. de Werkgroep Verkeer gewerkt aan mogelijke (deel)oplossingen, aangedragen door de Werkgroep. Hiertoe volgt in deze herfst een pilot.
- d Door de toename van het auto- en fietsverkeer en mede vanwege de ongelukkige inrichting van kruispunten is de veiligheid van de verkeersdeelnemers afgenomen. Dit geldt voor de Nieuwmarkt (oversteekplaats Flesseman en oversteekplaats fietsen), de touringcarplaats aan de Prins Hendrikkade bij het Barbizonhotel en de Odebrug zowel bij de Prins Hendrikkade, de Oosterdokskaade als bij de Oosterdoksstraat.

¹ Zie voor een snel overzicht van de inkomsten (erfpacht, woz-belasting vs. toeristenbelasting) van de gemeente (2014) op <https://www.amsterdam.nl/gemeente/volg-beleid/begroting-2014/begroting-2014/inkomsten-gemeente/>
Voor 2015 was een dergelijk handig overzicht niet vindbaar.

² Verkeersdeskundige J. Dijk in een notitie voor de Bewonersraad van oktober 2014.

- e De verkeerscongestie op de Prins Hendrikkade met name in oostelijke richting en voor het verkeerslicht bij de IJ-tunnel zorgt voor sluipverkeer door de Nieuwmarktbuurt via de brug over de Oude Schans richting Jodenbreestraat om zich vervolgens in alle richtingen te verspreiden. Hieronder bevindt zich een aanzienlijk gedeelte doorgaand verkeer via de Weesperstraat.
- f De ligging van de Nieuwmarktbuurt nabij de Wallen, het winkelareaal in het centrum en de uitgaansvoorzieningen genereert veel verkeer in de buurt dat op zoek is naar een parkeerplaats. Die plaatsen zijn er niet of nauwelijks, met nodeloos rondjes rijden en luchtvervuiling tot gevolg.
- g Door de toename van de congestieverschijnselen in het verkeer neemt de autobereikbaarheid van de Nieuwmarktbuurt af.
- h De luchtvervuiling als gevolg van het gemotoriseerd verkeer in en door de Nieuwmarktbuurt overschrijdt in hoge mate de Europese normen waaraan Nederland vasthoudt. Metingen bewijzen dat.³ Deze normen zijn onvoldoende voor verantwoord volksgezondheidsbeleid. Dit verontrustende probleem wordt inmiddels breed onderkend, maar de gemeente heeft zich tot nu toe niet laten zien met doortastende maatregelen.
- i In de verdediging van herinrichtingsplannen voor de Munt tonen politici zich ziende blind voor gevolgen van die voorstellen, omdat zij prioriteit geven aan voetgangersstromen via de Rode Loper. De leefbaarheid van de omringende buurten wordt daaraan ondergeschikt gemaakt.
- j De toenemende congestieverschijnselen ten aanzien van het autoverkeer in de binnenstad zijn bekend bij de gemeentelijke bestuurders maar hebben voortsnog niet geleid tot een adequaat beleid om dat in te dammen. De uitspraak van een bestuurder in het kader van de herinrichtingsplannen voor de Munt ("Na ons de zondvloed.") verontrust ons in hoge mate vanwege de daaruit sprekende willekeur.
- k Het huidige verkeersbeleid wordt gekenmerkt door bewust creëren van chaos en het frustreren van autocirculatie en parkeermogelijkheden. Dat wordt pas sinds kort begeleid door alternatieven die het voor automobilisten aantrekkelijk maakt te parkeren buiten de binnenstad, voorlopig zonder veel soelaas. Integendeel, gezien de steeds hoger worden parkeergelden heeft het er alle schijn van de Amsterdamse politiek prioriteit geeft aan parkeeropbrengsten boven leefbaarheid en veiligheid.
- l Dat in het bestuursakkoord ook afspraken staan over verbeteren van de leefbaarheid en terugdringen van emissie en geluid blijkt niet uit het gevoerde beleid. Er worden wel suggesties voor oplossingen gedaan, uitzicht op financiering er van ontbreekt voortsnog.
- m Het gedrag van veel taxichauffeurs rond de uitgaanscentra is stuitend. Voorbeelden: draaiende motoren op strandplaatsen; intimiderend gedrag; willens en wetens negeren van verkeersregels en -maatregelen; sabotage van paaltjes (stukgereden) en bloembakken (versleept en op elkaar gestapeld). Het is allemaal schering en inslag. Taxichauffeurs die zich wel aan de regels willen houden negeren deze centra en het CS, waardoor zich een negatieve selectie van chauffeurs in de binnenstad voordoet.

³ Zie bijlage 1: Metingen Milieudefensie Luchtkwaliteit 2013-2014

4. DE SLUIPROUTES



Kaart met sluiproutes door de Nieuwmarktbuurt.

De verschillende sluiproutes overlappen elkaar. In tegenstelling tot wat de kaart vermeldt geldt op de Amstel vooralsnog tweerichtingsverkeer.

paars	hoofdnet auto
oranje	sluiproute gerelateerd aan het hoofdnet
groen	sluiproute met interne bestemmingen
blauw	taxiroutes

1) Munt - Amstel - Halvemaansbrug - Kloveniersburgwal - Geldersekade - Odebrug / IJtunnel.

Voor de hand liggende (alternatieve) route vanaf de Munt vanwege filevorming en stoplichten op enerzijds de route Rokin - Damrak en anderzijds de route Amstel - Valkenburgerstraat. Als op de Amstel eenrichtingsverkeer wordt ingesteld richting Munt wordt het verkeersaanbod nog versterkt.

2) Prins Hendrikkade - Kromme Waal - Oude Waal - rechtsaf Oude Schans - brug Oude Schans - Jodenbreestraat - Mr Visserplein.

Verkeerslichten en filevorming op de Prins Hendrikkade en in de Valkenburgerstraat maken deze alternatieve route aantrekkelijk voor doorgaand verkeer richting Utrecht / Amstel.

3) Kalkmarkt – Oude Schans – Brug Oude Schans – Jodenbreestraat – Mr Visserplein.

Verkeerslichten en filevorming op de Prins Hendrikkade en in de Valkenburgerstraat maken deze alternatieve route aantrekkelijk voor doorgaand verkeer richting Utrecht / Amstel.

4) Mr Visserplein – Jodenbreestraat – St Antoniesbreestraat – GelderseKade – Odebrug – IJ Boulevard.

Verkeerslichten en filevorming op het hoofdnet (Valkenburgerstraat en Prins Hendrikkade) plus: kortere route dan het oostelijke deel van de stadshartlus.

Verwachting: door het instellen van de stadshartlus en het openstellen van de IJ Boulevard achter het Centraal Station worden route 1 en deze route een aantrekkelijk alternatief voor het hoofdnet.

5) Nieuwmarkt – Recht Boomssloot - rechtsaf Oude Schans – brug Oude Schans-Jodenbreestraat - Mr Visserplein

Verkeerslichten en file vorming op de Prins Hendrikkade en in de Valkenburgerstraat maken deze alternatieve route aantrekkelijk voor verkeer dat de Weesperstraat en Wibautstraat wil gebruiken.

Avondlijke en nachtelijke taxisluiproutes:

6) Prins Hendrikkade - Kromme Waal - Oude Waal - Montelbaanstraat - Recht Boomssloot - Geldersekade – Bantammerbrug - Nieuwmarkt.

Na het afsluiten van het westelijk deel van de Geldersekade is dit de voor de hand liggende route vanaf de Prins Hendrikkade naar de Nieuwmarkt. Het merendeel van het verkeer wordt gevormd door rondrijdende taxi's.

7) Nieuwmarkt – Kloveniersburgwal – Rusland – Oudezijds Voorburgwal – Damstraat – Dam – Warmoesstraat – Paternosterstraat – Beurssstraat – Damrak – (achterkant) CS.

Wanneer ze op de Nieuwmarkt niet terechtkunnen, dan proberen de taxi's het bij de grote hotels (Radisson, The Grand, Krasnapolsky), de westzijde van de Wallen en het CS. Verwachting: door het instellen van de Knip wordt deze route zelfs onvermijdelijk, want vanuit het westen heeft het verkeer dan geen toegang tot de Geldersekade.

8) Amstel - Rokin - Langebrugsteeg - Grimborgwal - Oudezijds Achterburgwal - Rusland - Kloveniersburgwal - Nieuwmarkt.

Taxiroute vanaf het Rembrandtplein, wanneer ze daar niet terechtkunnen. De routes 5, 6 en 7 vormen overigens nagenoeg één geheel. Juist omdat de laatste routes vooral gebruikt worden tussen 21.00 en 05.00 uur vormen ze extra zware overlast.

DOELEN

- Een autoluwe buurt
- Een bereikbare buurt voor bewoners en ondernemers
- Een verkeersveilige buurt
- Substantieel terugdringen van luchtvervuiling

5. AANNAMES

- A. In de Nieuwmarktbuurt is de verkeersoverlast en bereikbaarheid sterk verweven met de parkeerproblematiek. Daarom wordt voor de voorstellen uitgegaan van de instelling van 'Buurtparkeren'.
- B. Een belangrijk deel van de verkeersoverlast wordt veroorzaakt door rondrijdende taxi's. Omdat taxiverkeer een onverbreekelijk deel is van al het autoverkeer dient regulering van het taxiverkeer via een op zichzelfstaand project te worden nagestreefd. Het aanpassen van de APV kan hierbij noodzakelijk blijken.
- C. Het ontheffingsbeleid voor vrachtwagens dient uitsluitend in handen te komen van de Gemeente en zeer strikt geïnterpreteerd, met veel aandacht voor de beperking in zwaarte, omvang en uitstoot.
- D. Een fors deel van de overlast komt voor rekening van touringcars, door hun grootte, logheid en vervuiling. Er komt een regulering voor touringcars met als uitgangspunt: afwezigheid van touringcars in het gehele aandachtsgebied. Ontheffingen voor dit gebied worden niet verleend.
- E. Voetgangers, scooters en fietsers worden in dit circulatieplan niet behandeld⁴. Voor scooters komt een verbod op het gebruik van fossiele brandstof vanaf 2018, zoals voor taxi's. Een geïntegreerd plan voor circulatie en parkeren van scooters en fietsers is noodzakelijk, maar valt buiten dit kader.

6. SCENARIO'S

Scenario 1 - Instellen Buurtparkeren⁵

Omschrijving:

De beschikbare parkeerplaatsen op straat wordt gereserveerd voor bewoners, ondernemers en belanghebbenden met vergunning. Een eventueel tekort op straat wordt aangevuld met parkeerplaatsen in de meest nabijgelegen P-garage. Restructuurte wordt, met name overdag en tijdens een beperkt aantal parkeeruren, gebruikt voor bezorgers, bezoekers van bewoners, serviceverkeer en ontheffinghouders. Een proef in het gebied als beschreven in bijlage 2 dient zo snel mogelijk te worden gehouden. Invoering Buurtparkeren: binnen 1 jaar.

⁴ Wij zien overigens met vreugd dat de Wethouder van Verkeer in zijn Uitvoeringsplan Mobiliteit ("Plan Litjens") juist voor deze groepen extra aandacht heeft en hun verkeersdeelname prioriteit verleent.

⁵ Zie bijlage 2: Buurtparkeren

Voordelen:

- Door het ontmoedigen van parkeren door niet adres-specifieke bezoekers van de binnenstad wordt de verkeersdruk voor een groot deel gereduceerd tot uitsluitend bewoners- en bestemmingsverkeer.
- Zoekverkeer vermindert, luchtvervuiling wordt teruggedrongen.
- Deze regeling voorkomt het oneigenlijk toepassen van parkeren als inkomstenbron door gemeente, zeker in combinatie met scenario 5.
- De buurt blijft bereikbaar voor wie er moet zijn, wordt niet met cameracontrole afgesloten.

Nadelen:

- Doorgaand verkeer is nog steeds mogelijk.
- Parkeercontrole blijft noodzakelijk.

Scenario 2: Buurt uitsluitend toegankelijk voor bestemmingsverkeer

Omschrijving:

Een zwaardere variant van scenario 1. Een buurt wordt alleen toegankelijk voor vergunninghouders en ontheffinghouders. Aan vrachtwagens buiten hun restricties en touringcars wordt geen ontheffing verleend. Er komt een regeling voor bezoekers aan bewoners en dienstenverkeer. Gecontroleerd wordt door middel van kentekenregistratie bij de entrees van een buurt.

Voordelen:

- Juridisch te regelen met bebording bij entrees.
- Kentekenregistratie maakt sluipverkeer traceerbaar. Automatische boetes bij oneigenlijk gebruik.
- Stadsstraten worden onaantrekkelijk voor doorgaand verkeer, waardoor de autodruk en files afnemen.
- Luchtvervuiling wordt teruggedrongen door veel minder verplaatsingen.
- Ondernemingen en winkels beter bereikbaar.
- Past in het concept Buurtparkeren.

Nadelen:

- Vraagt nog steeds parkeercontrole.
- Toename van verkeer op het hoofdnet.

Scenario 3: Terugdringen van overlast taxiverkeer

Omschrijving:

De overheid reguleert de uitwassen van marktwerving en reduceert het aantal taxivergunningen tot die in verhouding staat tot de reguliere vraag. Standplaatsen-annex-bufferzones worden verplaatst naar de uiterste rand van het aandachtsgebied. De opstapmarkt wordt vervangen door Taxi op Afroep door middel van app of telefoon. Zonder aantoonbare afroep heeft een taxi geen toegang tot het aandachtsgebied. Controle op taxibewegingen vindt plaats via gps en boordcomputer. Sanctionering volgens het huidige systeem: intrekking van de vergunning. TTO-Taxi's worden herkenbaar aan een specifieke, opvallende kleur. Taxi's gebruiken vanaf 2018 geen fossiele brandstof meer. Wij beschouwen het bovenstaande als een deeloplossing, zie voor een verdere uitwerking het Taxiplan van de Werkgroep Verkeer⁶.

Voordelen:

- Het nodeloos rondrijden van taxi's ligt aan banden, reductie van sluipverkeer routes 6, 7 en 8.
- Terugdringen van luchtvervuiling.
- Taxi op Afroep is snel en doelmatig, met minder filevorming.
- Taxi-wangedrag wordt teruggedrongen.
- Geen standplaatsen meer nodig, behalve een grote bij CS en een pop up bij het Barbizon hotel.

⁶ Zie bijlage 3: Taxistandplaatsen Nieuwmarkt

Nadelen:

- Inrichten van bufferzones nodig.
- Ingewikkeld vanwege juridisch nog niet sluitend gebiedsverbod alsmede mededingingsrecht.
- Haagse ministeriële plannen om taxiverkeer helemaal vrij te geven⁷.

Scenario 4: Nieuwmarkt afsluiten voor doorgaand verkeer, toegang via radialen.

Omschrijving:

Door de Nieuwmarkt (het hele plein) af te sluiten voor doorgaand verkeer is de buurt onaantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Toegang alleen via de radialen Kloveniersburgwal, Joden- en St. Antoniesbreestraat, Geldersekaade. Waar automobilisten er in rijden, rijden ze er ook weer uit. Bereikbaarheid en bevoorrading worden apart geregeld. Regulering verkeersdruk in relatie met andere maatregelen.

Voordelen:

- Doorgaand verkeer is zeer onaantrekkelijk.

Nadelen:

- Buurtdelen zijn beperkter bereikbaar.
- Dit scenario heeft nauwelijks invloed op 1012.
- Nog wel sluipverkeer mogelijk via de Oudeschans en Boomssloten.
- Langere aan- en afvoerroutes, met meer overlast (vervuiling, lawaai) tot gevolg.

Scenario 5: Invoering van een lokale milieuheffing⁸

Omschrijving:

Het instellen van een heffing (tol) voor elk voertuig dat niet 100% emissievrij is en, ongeacht hoe vaak, een bepaald areaal binnenrijdt; naar het voorbeeld van Londen. Ons voorstel is bedoeld voor het hele gebied binnen de Singelgracht. Het eerste doel hiervan is verbetering van de luchtkwaliteit. Een belangrijk gevolg zal zijn vermindering van het gemotoriseerd verkeer in de binnenstad. Naast het parkeren wordt dus ook het rijden in de binnenstad belast. Deze heffing is niet van toepassing op houders van een parkeervergunning.

Het systeem werkt door middel van camera-kentekenregistratie van de motorvoertuigen bij de 36 entrees van de binnenstad, zowel van inkomend als uitgaand verkeer. Automatische betaling via naheffing en onderscheid in tarieven naar bestemmings- dan wel doorgaand verkeer. De opbrengsten worden besteed aan infrastructuur en het drukken van OV-prijzen. Parkeren aan de rand van de zone wordt gekoppeld aan OV-dagkaart met gereduceerd tarief.

Voordelen:

- Grote, directe verbetering van luchtkwaliteit en bereikbaarheid door significante afname van het aantal motorvoertuigen.
- Directe, aanzienlijke inkomsten voor de stad.
- Doorgaand verkeer kiest alternatieve routes.
- Bezoekers kunnen gebruik maken van alternatieve vervoerwijzen.

Nadelen:

- Investering in een registratiesysteem door middel van camera's.
- Investering in een geautomatiseerd inningsproces.

⁷ 5-5-15 (NOS) Plannen van staatssecretaris Mansveld: overbodige regels schrappen en innovatie bevorderen. Het moet makkelijker worden voor nieuwe aanbieders om op de markt te komen. De verplichting vervalt om een ritbon aan de klant te geven als die daar geen behoefte aan heeft. De chauffeur hoeft geen papieren taxivergunning en tariefkaart meer bij zich te hebben, nu daar digitale alternatieven voor zijn. Verder is een taximeter in de auto niet langer verplicht als van tevoren afspraken zijn gemaakt over de ritprijs. Het examen voor vakbekwaamheid als onderdeel van de ondernemersvergunning vervalt. Volgens de staatssecretaris mag van een ondernemer worden verwacht dat hij de regels kent en dat hij een minimaal pakket aan vaardigheden heeft.

⁸ Zie bijlage 4 voor nadere uitwerking van de voorwaarden.

7. CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

Van de beschreven scenario's zijn sommige noodzakelijk, andere mogelijk. Gelet op de gestelde doelen en op basis van de beschreven voor- en nadelen spreken wij ons duidelijk uit voor een combinatie van de scenario's 2, 3 en 5. Ze zijn alle mogelijk, maar juist de combinatie zorgt voor grote verbetering van de leefbaarheid en dringt overlast en vervuiling aanzienlijk terug. Koppeling van buurtparkeren aan de lokale milieuheffing binnen de Singelgracht voorkomt bovendien nadelige financiële gevolgen voor de stad.

Scenario 1 is een mindere uitvoering van scenario 2. Scenario 4 heeft niet onze voorkeur.

Deze notitie wil het gemeentebestuur opwekken een grote stap te zetten om de leefbaarheid in onze prachstad op een aanvaardbaar peil te brengen. Immers, wat voor de Nieuwmarkt geldt, kan ook gelden voor het hele gebied binnen de Singelgracht. Alleen op die manier blijft de gehele binnenstad aantrekkelijk. Dan schep je een aangenaam ondernemersklimaat, voorkom je de uitwijk van jonge gezinnen naar rustiger plaatsen en kan iedereen ontspannen van al het moois genieten.

De eerste voorwaarde hiervoor is een drastische vermindering van het onevenredige beslag dat auto's, vrachtwagens en touringcars op de infrastructuur en openbare ruimte leggen. Daarbij zullen op zeer korte termijn de niet-emissievrije motorvoertuigen simpelweg geweerd moeten worden en de wel 100% schone voertuigen aan strenge regels gebonden.

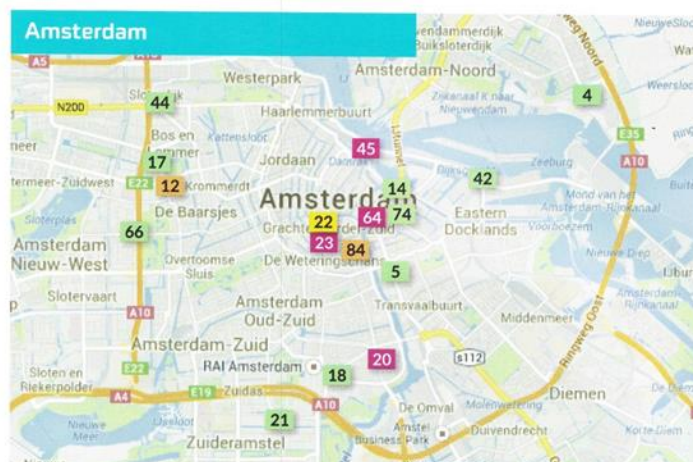
Overigens zou het groepsgewijze vervoer van toeristen veel slimmer gebruik kunnen maken van vervoer te water. In onze buurt is diamantair Gassan een touringcar-trekker. Maar dit bedrijf is in het gelukkige bezit van een eigen aanlegsteiger, waarom niet eisen dat hun bezoekers per boot komen? Indien gekoppeld aan een exploitant van schone rondvaartboten zou dit dubbele winst betekenen. Dit principe kan gelden voor een fors aantal attracties die aan of bij het water liggen.

De Werkgroep Verkeer maakt zich ernstige zorgen over de ontwikkelingen op het Hoofdnet Verkeer in onze buurt, zeker met het oog op de gevolgen van de Knip, de herinrichting van de Munt en van de Wibaut-as. Wij vrezen dat de voorziene verkeersdruk op het Oosterdok bij de ODE-brug, de Prins Hendrikkade en de Valkenburgerstraat fors zal toenemen. De leefbaarheid in deze straten staat nu al onder grote druk. Wij bepleiten een nul-meting van verkeersintensiteit en luchtvervuiling, voorafgaand aan de werkzaamheden, zodat de gevolgen duidelijk worden. De door ons voorgestelde maatregelen zullen ook voor deze straten een aanzienlijke verlichting betekenen.

Wij vragen niet alleen onze voorstellen en aanbevelingen serieus te overwegen, wij vragen ook speciale aandacht voor hun samenhang. Deze notitie biedt juist de kans voor een overkoepelende aanpak. De tijd van vrijblijvendheid is allang voorbij.

BIJLAGE 1 – Metingen Milieudefensie Luchtkwaliteit 2013-2014 (stikstofdioxide)

- zeer ongezond,
boven de wettelijke grenswaarde
(40,5 µg/m³)
- ongezond,
potentieel beleidsmatig knelpunt
(tussen de 38 en 40,5 µg/m³)
- ongezond
(tussen de 30 en 38 µg/m³)
- redelijk
(tussen de 20 en 30 µg/m³)
- gezond
(onder de 20 µg/m³)



In Amsterdam zijn het eveneens de grote verkeersaders naar en door het centrum die de hoogste meetwaarden laten zien. Opvallend is dat de brede Vijzelgracht zo slecht scoort. Het meetpunt op de kop van de Gelderse kade ligt enigszins benedenwinds van de Prins Hendrikade, de aanvoeroute van het busverkeer naar het Centraal Station. Dat zal een van de redenen zijn voor de hoge concentraties daar.

Er zijn in totaal 12 locaties waar de Europese norm wordt overschreden (zie de tabel hieronder). Belangrijk om te weten is dat deze norm onze gezondheid niet voldoende beschermt. Er is geen 'veilige hoeveelheid' luchtvervuiling: ook tot hele lage niveaus kan het inademen van vervuilde lucht schadelijk zijn. Het is daarom moeilijk om te zeggen op hoeveel van de meetpunten geen gezondheidsprobleem is door de luchtvervuiling.

Locatie meetpunt	Stad	Jaargemiddelde concentratie NO ₂ in µg/m ³
Javastraat	Den Haag	52
Dorpsweg	Rotterdam	47
's-Gravendijkwal 2 ^e meetpunt	Rotterdam	46
Hoefkade	Den Haag	46
Raamweg	Den Haag	45
's-Gravendijkwal 1 ^e meetpunt	Rotterdam	44
Weesperstraat (Cerescomplex)	Amsterdam	44
Vijzelgracht (oneven kant)	Amsterdam	42
Schieweg/Bergselaan	Rotterdam	42
Brugweg	Rotterdam	41
Geldersekade	Amsterdam	42
Rijnstraat (kruising President Kennedylaan)	Amsterdam	41

Tabel 2: de 12 meetpunten waar NO₂-concentraties boven de EU-norm zijn gemeten

Uit: *Hoe gezond is onze lucht? Eindrapportage meetcampagne oktober 2012 – april 2014*. Milieudefensie 2014.

In deze uitgave wordt een uitvoerige opgave van alle metingen in Nederland – niet alleen van stikstofdioxide, maar ook van onder andere het kankerverwekkende fijnstof - gegeven, de uitkomsten, de methodiek van de berekeningen en de correctiefactoren van de vergelijking met de metingen van het RIVM.

BIJLAGE 2 – Buurtparkeren

Met toestemming ontleend aan website www.buurtparkeren.nu:

Alternatief voor vergunninghoudersparkeren en aanvulling op het parkeerplan van Wethouder Wiebes.

Voorstel voor een proef met buurtparkeren rondom de Groenburgwal.

In vervolg op het succesvolle buurtprotest tegen de aanvankelijke herinrichtingsplannen in het Ververskwartier (Groenburgwal e.o.) waarbij heel veel parkeerplaatsen op straat zouden verdwijnen hebben deze buurtbewoners het plan buurtparkeren bedacht om de enorme parkeerproblemen en het bijbehorend overlast gevende zoekverkeer terug te dringen.

Buurtparkeren leidt bezoekers van de binnenstad direct naar de beschikbare parkeergarages bij het centrum en laat alleen nog bewoners met hun serviceverkeer op straat in hun eigen buurtje parkeren. Daar heeft iedereen profijt van:

- vergunninghouders kunnen voortaan hun auto gegarandeerd parkeren: dichtbij op straat of in de dichtstbijzijnde parkeergarage;
- met de nieuwe “bezoekerskaart voor bewoners” kunnen bewoners een parkeerkaartje in hun straat/buurt kopen voor bezoekende familie, vrienden, leveranciers en servicemonteurs. Dit geldt voor alle bewoners: autobezitters en niet-autobezitters;
- de binnenstad is verlost van al die nodeloos rondjes rijdende bezoekers en bewoners. De bezoekers worden voortaan meteen naar de gewenste P-garage geleid, waar zij hun auto veilig kunnen stallen en de bewoners staan in hun eigen buurtje. Resultaat: minder verkeersdruk, minder CO₂-uitstoot, minder lawaai;
- allerlei kunstmatige afsluitingen in de verkeerscirculatie worden overbodig waardoor omrijden (met extra verkeersdruk, vervuiling en ergernis) wordt voorkomen;
- het centrum zal veel beter bereikbaar worden.

De voordelen van buurtparkeren op een rijtje:

- Buurtparkeren zorgt niet voor meer parkeerplekken op straat, maar vergroot wel de kans van vergunninghouders om een parkeerplek dichtbij huis te vinden;
- Is niet alleen voor vergunninghouders maar ook voor bestemmingsbezoek: familie, vrienden, leveranciers, servicemonteurs;
- Dankzij de “bezoekerskaart” hoeft serviceverkeer (loodgieter, monteur etc.) niet meer op de stoep of brug te parkeren, wat veel ergernis bij bewoners wegneemt;
- Minder zoekverkeer door bewoners. Dit verbetert de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en verkeersdoorstroming;
- Minder zoekverkeer door bezoekers van bewoners;
- De gemiddelde parkeerdruk blijft ongewijzigd. Bij het afgeven van parkeervergunningen wordt nog steeds rekening gehouden met bezoekers;
- Minder parkeerdruk op omliggende buurten waar (nog) geen buurtparkeren is ingevoerd omdat bewoners en serviceverkeer uit de buurt waar wel buurtparkeren wel geldt, daar niet mogen staan;
- Invulling door de bewoners zelf (in plaats van door de gemeente): Bijvoorbeeld van het aantal “bezoekerskaarten” dat wordt afgegeven;
- Alle parkeerplekken blijven volledige benut (in tegenstelling tot bij belanghebbenden parkeren);
- De parkeerexploitatie pakt voor de gemeente niet ongunstiger uit:

- De inkomsten uit kort parkeren blijven bestaan;
- Bestemmingsbezoek betaalt het reguliere (hoge) parkeertarief;
- Als de buurt betrokken kan worden bij de handhaving, zullen de handhavingskosten voor de gemeente dalen.
- Kan in het hele centrum ingevoerd worden. Dit bevordert de consistentie en helderheid naar de uitgaanders/bezoekers toe;
- Dankzij de bezoekerskaart zijn er minder vast toegewezen laad- en losplekken nodig. Die kunnen weer aan het arsenaal van reguliere parkeerplekken worden toegevoegd. Hetzelfde geldt in wisselende mate voor invalidenparkeerplekken, autodeelplekken en andere vormen van belanghebbendenparkeren. De beschikbare ruimte op straat worden zo efficiënter benut.
- Desgewenst kunnen buurtbewoners en –ondernemers worden berokken bij de handhaving;
- Geen verhoging van het tarief voor een parkeervergunning nodig.
- Bij een aanvullende maatregel zoals buurtparkeren staan bewoners voor de deur en parkeren uitgaanders/bezoekers in de parkeergarages.
- Als er uitbreiding van het aantal parkeerplekken in parkeergarages voor uitgaanders/bezoekers nodig is, kan dit betaald worden door de gebruikers van die plekken;
- Het systeem van buurtparkeren is nauwelijks fraudegevoelig. Bezoekers met een bezoekerskaart betalen nog steeds het hoge uurtarief;
- Buurtparkeren leent zich uitstekend voor een proef in een specifiek gebied omdat het geen negatieve impact heeft op de omliggende buurten.

Pilot voor Buurtparkeren

De grootte van het pilotgebied wordt bepaald door de validiteit die de studie moet hebben om tot een significante uitspraak inzake de pilot te komen.

Na overleg met verschillende deskundigen kiezen wij heel bewust voor een proef “Buurtparkeren” in het gebied omsloten door Damrak – Rokin – Amstel – Valkenburgerstraat – Prins Hendrikkade

omdat:

- dit deel van de oude binnenstad al is omsloten door hoofdnetverkeer met rondom de al bestaande en voor deze proef noodzakelijke parkeergarages;
- dit gebied rondom ook goed herkenbaar is voor bezoekers en daarbinnen ook dezelfde infrastructuur heeft;
- dit ook geldt voor wat betreft gebruik, woon- en uitgaansfuncties, drukte, etc.;
- dit veel logischer gebied in zowel kwalitatieve als kwantitatieve zin pas groot genoeg is om significante uitkomsten op te leveren;
- zo geen ongewenste waterbedeffecten in naastgelegen buurten worden verwacht;
- een proef in dit gebied groot draagvlak onder bewoners en gebruikers heeft;
- met deze omvang de proef al direct veel kan opleveren voor de leefbaarheid in onze binnenstad: door minder rondrijdend zoekverkeer meer veiligheid op straat, schonere Lucht, geen parkeeroverlast of stoepparkeren;
- zonder hoge investeringen dit de binnenstad meteen al voor iedereen aantrekkelijker maakt: bewoners, bezoekers (inclusief toeristen) en bedrijven.

BIJLAGE 3 – Taxistandplaatsen Nieuwmarkt

Geschreven door de Werkgroep Verkeer in opdracht van de Bewonersraad Nieuwmarkt - Groot-Waterloo

TAXISTANDPLAATSEN NIEUWMARKT voorstellen tot verbetering

1. Stand van zaken

Veel bezoekers van het uitgaansgebied De Wallen komen van buiten het centrum en of buiten de stad. Het verblijf duurt vaak tot na middernacht. Het overgrote deel van de bezoekers gebruikt alcohol en kan en mag niet meer met eigen vervoer naar huis. Op een enkele nachtbus na stoppen bus, tram en metro na 00:30 uur met rijden. Behalve de woonwijken buiten het centrum zijn ook de Park en Ride voorzieningen aan de rand van de stad niet meer per openbaar vervoer bereikbaar. Taxi's zijn een voor de hand liggend alternatief.

Het taxiwezen is georganiseerd volgens het vrije markt-principe maar is ook gebonden aan regels. Alle taxi's moeten zijn aangesloten bij een Toegelaten Taxi Organisatie (centrale). Er zijn liefst 11 TTO's werkzaam in Amsterdam. De onderlinge coördinatie, als die er al is, is ingewikkeld en gebrekkig.

Klanten mogen alleen instappen op de standplaatsen of bij een besteld adres. Omdat er veel meer taxi's zijn dan standplaatsen rijden deze rond tot ze kunnen aansluiten op de halte. Gezien het grote aantal taxi's verdringen chauffeurs elkaar om zo snel mogelijk aan de beurt te zijn. Veel taxi's rijden daarom rondjes door de buurten rond de standplaats. Een door de bewoners als ernstig hinderlijk ervaren verschijnsel. En passant pikken ze toch klanten van straat op.

Regulering van het aantal taxi's is momenteel niet mogelijk, immers het is een vrij beroep. In die jungle geldt het recht van de sterkste. Zolang dit niet is opgelost blijft het dweilen met de kraan wijd open.

De nieuwe speler op de taximarkt Uber omzeilt de regels en pikt op bestelling klanten op via een app. Een ontregeling van het oude taxiwezen waarop overheid en wetgeving vooralsnog geen passend antwoord hebben. Een aantal taxicentrales maakt overigens inmiddels ook gebruik van een app. Daarmee wordt de noodzaak van het wachten op een standplaats vermeden.

Op basis van de heersende wetgeving zoekt de gemeente naar voorstellen om de taxioverlast op de Nieuwmarkt en in de buurten rondom te beperken.

Met het oog op een beter gebruik van het Nieuwmarktplein, niet het minst vanwege de vele toeristen, en vanwege een betere bereikbaarheid van de aanliggende winkels, overweegt de gemeente het plein aan de westzijde (AH) af te sluiten voor autoverkeer.

Naast de taxi's bezorgen de vele parkeerplaats-zoekende bezoekers aan de uitgaansgebieden, horecavestigingen en winkels veel overlast. Ze rijden rondjes, zorgen voor lawaai, emissie en verdringen buurtbewoners die graag hun auto in de eigen buurt willen parkeren. Taxi's en auto's van bezoekers samen zorgen voor zoveel overlast dat maatregelen noodzakelijk zijn. In het licht van de City Marketing-activiteiten ziet het beeld voor de toekomst er nog veel somberder uit.

De verkeersoverlast wordt versterkt door het toenemende doorgaande verkeer in de Nieuwmarktbuurt als gevolg van de Stadshartlus en veranderingen in de wegenstructuur rond het Centraal Station en de beoogde herinrichting van de Munt.

De taxiproblematiek, de parkeeroverlast en het doorgaande sluipverkeer kunnen niet los van elkaar worden gezien. Plaatselijke maatregelen, bijvoorbeeld gehele of gedeeltelijke afsluitingen voor

autoverkeer, verplaatsen het probleem en lossen het niet op. Iedere maatregel moet dan ook op de consequenties voor de omringende buurten worden getoetst.

2. De Nieuwmarkt, het plein

De Nieuwmarkt is een van de belangrijkste historische pleinen van de stad door zijn ruimtelijke karakteristiek met de Waag als icoon en als platform voor stedelijke activiteiten. Eind vorige eeuw is het plein volledig heringericht als verblijfsruimte en als ruimte voor activiteiten. De ontsluiting was daar een vanzelfsprekend onderdeel van.

Kenmerken:

- de ruimtelijke hoofdvorm van het plein werd als vertrekpunt genomen;
- brede stoepen aan de oost en westzijde, bestemd voor voetgangersverkeer en terrassen;
- rond het plein rijbanen voor verkeer in twee richtingen, uitgezonderd aan de westzijde waar eenrichtingverkeer geldt;
- een door hekken omzoomd en leeg middengebied;
- verblijfsplekken op de koppen van Kloveniersburgwal en Geldersekade;
- beeldvormende (postmoderne) lantaarnpalen rond het plein om de hoofdvorm van het plein te duiden;

Veranderingen:

- op de kop bij de Geldersekade (Brederodepleintje) kwam een taxistandplaats. Deze werd in de loop der jaren uitgebreid met laad- en losmogelijkheden en aangevuld met parkeerplaatsen langs de rijbaan;
- aan de oostzijde van het middengebied werden platanen geplaatst;
- het hek rond het plein werd verwijderd en vervangen door een hoge rand als afbakening van de rijbanen. Natuurstenen banken toegevoegd om parkerende auto's te weren.
- vanwege de toenemende problematiek met taxi's zijn recent op de kop van de Kloveniersburgwal (Doc van Winsenpleintje) taxistandplaatsen verplaatst en het aantal s' avonds verruimd.

Trends:

- in toenemende mate is er sprake van beheersproblemen met betrekking tot taxi's, marktkramen, fietsparkeren en alsmat uitdijende terrassen. De niet-aflatende toeristenstroom versterkt dat, of is zelfs de oorzaak van de problemen. Onderscheidde het plein zich aanvankelijk van het Rembrandtsplein en Leidseplein door zijn relatieve rust ("het best bewaarde geheim van Amsterdam"), nu ruikt de commercie en het lawaai op.
- Binnen de buurt is het plein een knooppunt voor het verkeer dat jarenlang goed functioneerde. De positie van het plein ten opzichte van het hoofdnet auto en hoofdnet fiets maakt dat verkeersdruk een steeds groter invloed krijgt. De verblijfskwaliteit is onder druk komen te staan. Medio 2015 wordt het autoverkeer en fietsverkeer als uiterst hinderlijk ervaren.

Stand van zaken:

- de identiteit van het plein staat onder grote druk van de commercie, het verkeer en het toerisme en verandert ten kwade (zie de trends). De ruimtelijke inrichting verommelt door ad hoc-maatregelen.

Kern van de verkeersproblemen

Door de niet-aflatende promotie van de binnenstad van Amsterdam als cultureel centrum en uitgaansgebied staat het ruimtelijk systeem onder grote druk en is sprake van verdringingsverschijnselen in de functionele geleding (winkelbestand, wonen, werken, etc). Onder invloed van het snelle geld verandert de identiteit van de stad zodanig dat bewoning onaantrekkelijk wordt voor de oorspronkelijke inwoner. De gezochte "balans in de

stad” zal vooralsnog een luchtkasteel blijven. In dat licht zijn verkeersmaatregelen slechts symptoombestrijding. Nochtans dienen maatregelen wel met spoed genomen te worden om de chaos het hoofd te bieden.

Toegespitst op de taxi's is de situatie is als volgt:

- Er zijn teveel taxi's.
- Er rijden ook veel taxi's rond die alleen in het weekend op het uitgaanspubliek afkomen, soms van ver buiten de stad.
- Er is teveel zoekverkeer van taxi's (rond de Nieuwmarkt, op de Amstel).
- Taxi's pikken klanten van straat op, handhaving daarop vindt niet of nauwelijks plaats.

De Nieuwmarkt als actuele opgave

De gemeente wil het autoverkeer terugdringen en bezint zich op oplossingen voor de beheersproblematiek. In april 2015 liggen drie modellen op tafel ter bespreking.

Deze moeten antwoord geven op:

- de aanrij- en vertrekroutes van de taxi's;
- de opstelruimte voor de taxi's;
- het fietsparkeren;
- de marktopstelling overdag en 's avonds;
- de exploitatie van de fiscale parkeerplaatsen, inclusief oplaadpunten voor elektrische auto's.

Daarenboven wordt in de drie voorgelegde modellen voorgesteld het plein op vastgestelde tijden af te sluiten voor laden en lossen.

- De taxistandplaatsen worden op de koppen van het plein gesitueerd, aan de Kloveniersburgwalzijde en Geldersekadezijde.
- De vertrekroute van de taxi's blijft aan de aanrij-zijde.
- Voor regulering worden, naar voorbeeld van het Rembrandtplein, stewards ingezet.

Aan de werkgroep verkeer wordt gevraagd mee te denken over de oplossingen

3. Uitgangspunten

A De werkgroep hanteert de volgende algemene uitgangspunten:

- De historische betekenis en ruimtelijke karakteristiek van het plein dien als vertrekpunt te worden genomen.
- Eenvoud.
- Voor de hand liggende aanrij routes.
- Zo min mogelijk kruisingen met ander verkeer.
- Overzichtelijkheid.
- Geen ad hoc - of op zichzelf staande oplossingen maar een samenhangend plan.
- Toetsing door de verkeers- en welstandscommissie.

B Op de taxi's toegespitste uitgangspunten zijn:

- De drie voorgestelde modellen wijzen wij af. Ze lossen structureel niets op.
- Op of rond de Nieuwmarkt komen geen extra instapmogelijkheden. Wel blijven de huidige taxiplekken bestaan, dat worden 's avonds instapplaatsen. Hiermee verandert de standplaats 's avonds van functie: geen wachtplaats, maar uitsluitend instapplaats. Het plein zelf blijft vrij. Op straat een willekeurige klant oppikken blijft verboden.

- *Elke taxi kan uitsluitend op afroep per app of van de centrale en voorzien van een opdracht nummer naar de klant uitrijden.* Die kan overal op straat instappen. Dat nummer is via de app of de centrale bij de bestelling bekendgemaakt aan de klant. Het uitrijden wordt beheerd door stewards. Een lege taxi mag niet zonder opdracht nummer rondrijden in het gebied tussen Dam, Damrak, Prins Hendrikkade, Valkenburgerstraat, Waterlooplein, Amstel en Rokin.

4. Overweging

De werkgroep denkt graag mee, maar stelt dat de eindverantwoordelijkheid bij de gemeente ligt. Het taxiprobleem zal blijven voortwoekeren zolang het gigantische overaanbod van taxi's in de binnenstad niet drastisch wordt teruggedrongen en goed wordt gereguleerd. Daarom zien wij geen enkel heil in de meest recente plannen van de staatssecretaris⁹. Zolang niet kan worden verordend dat taxi's *uitsluitend* per telefoon of app kunnen worden besteld zullen deze een aanmoediging betekenen voor vrijbuiters, met nog groter overaanbod tot gevolg. De taxi-jungle zal nog ongeremder woekeren als de eisen tot vakbekwaamheid komen te vervallen.

De Werkgroep Verkeer stelt dan ook, dat niet alleen voor het kwantitatieve, maar ook voor het kwalitatieve probleem zo snel mogelijk een oplossing moet komen.

5. Mogelijke oplossing voor de taxiproblematiek

Op het moment dat sprake is van een beperkt aantal voertuigbewegingen van taxi's en bezoekers worden de aanrijroutes ontlast. De vaak gepropageerde afsluitingen zijn immers het gevolg van een te groot aantal verkeersbewegingen.

Versnelde invoering van Buurtparkeren is daarbij onontbeerlijk.

Onze oplossing gaat dan ook uit van nieuwe uitgangspunten:

De taxi's rijden uit van een aantal bufferplaatsen rondom de Nieuwmarktbuurt en de Wallen. Deze worden beheerd door stewards. Instappen van klanten op bufferplaatsen is mogelijk.

Bufferplaatsen komen :

1. op de Prins Hendrikkade (Barbizon? overschietende busbaan?) na het instellen van de Knip;
2. 's avonds op het marktgedeelte van het Waterlooplein, aanrijden langs de Mozes en Aäronkerk;
3. op de ventweg van de Valkenburgerstraat;
4. op de Oude Turfmarkt voor het Allard Piersonmuseum.

Overigens zijn wij van mening dat dit een te gering aanbod van bufferzones is. Er zal nog moeten worden gezocht naar uitbreiding.

Taxi's mogen in het centrum alleen met een duidelijk als taxi kenbare (kleur), elektrische auto rijden. Aan de vergunning moeten strengere eisen worden gesteld betreffende klantbejegening, minimum rijtijden en stadskennis.

Een langdurig effectief taxiplan kan alleen werken als de vervlochten verkeersproblemen in het projectgebied van de Werkgroep Verkeer alle evenveel aandacht krijgen: gebrek aan parkeerplaatsen, zoekverkeer, taxi-overlast en luchtvervuiling.

⁹ NOS 5-5-15 Mansveld wil overbodige regels schrappen en innovatie bevorderen. Zo moet het makkelijker worden voor nieuwe aanbieders om op de markt te komen. Maar de staatssecretaris benadrukt dat Uberpop illegaal blijft, ook na aanpassing van de regels. (...) In de plannen van Mansveld vervalt de verplichting om een ritbon aan de klant te geven, ook als die daar geen behoefte aan heeft. Ook hoeft de chauffeur geen papieren taxivergunning en tariefkaart meer bij zich te hebben, nu daar digitale alternatieven voor zijn. Verder is een taximeter in de auto niet langer verplicht als van tevoren afspraken zijn gemaakt over de ritprijs. *En het examen voor vakbekwaamheid als onderdeel van de ondernemersvergunning vervalt.* Volgens de staatssecretaris mag van een ondernemer worden verwacht dat hij de regels kent en dat hij een *minimaal* pakket aan vaardigheden heeft. (cursivering van JW)

De Geldersekade vormt een sleutelrol in de nadering van de Nieuwmarkt. Door het fietspad aan de oostzijde op te heffen en de fietsers net als in de St. Antoniebreestraat te laten meerijden met de auto's (dus twee aparte fietsstroken ter weerszijde van rijbaan voor auto's) worden de kruisingen aan het begin bij de Nieuwmarkt en bij de Prins Hendrikkade vereenvoudigd.

De breedte tussen de stoepbanden is nu ca 8m. Met 1,2m fiets + 3,3 m auto + 1,2m fiets is er nog extra ruimte over voor verbetering van de stoep en het parkeren aan de oostzijde. Zeker als de St. Antoniesbreestraat als voorbeeld wordt genomen voor de inrichting.

De westzijde van de Geldersekade kan op dan weer een rol spelen in de gecontroleerde aanrijroute van de taxi's naar de instapplaatsen op de Nieuwmarkt. De taxi's hoeven niet noodzakelijkerwijs alleen op de Nieuwmarkt klanten te laten instappen.

Wel signaleren we een valkuil: als de westzijde van het plein (AH) autovrij wordt, bestaat het gevaar dat commercie en toerisme een nog grotere greep op het plein krijgen. Eventuele uitbreiding van terrassen op het plein verwerpen wij ten stelligste.

Bewonersraad Nieuwmarkt – Groot Waterloo
Amsterdam 07-05-15

BIJLAGE 4 - Lokale milieuheffing, nadere uitwerking

Naast de al genoemde uitgangspunten volgens hier enkele nadere kenmerken van het systeem, gebaseerd op het Londense model.

Onderscheid wordt gemaakt tussen bewoners en overig bestemmingsverkeer.
Rijden in de binnenstad kan worden getarifeerd naar werk- dan wel uitgaanstijden.

Bewoners krijgen vrijstelling van heffing op basis van hun parkeervergunning.
Nood- en hulpdiensten, OV, en Corps Diplomatique zijn vrijgesteld van heffing.

Het overige bestemmingsverkeer omvat de categorieën:

- Invaliden: vrijstelling voor gereserveerde parkeerplaatsen.
- Ouderen: krijgen voor ontvangend bezoek 3 uur ontheffing.
- Bezoekers aan overige particulieren (bewoners): betalen het heffingsbedrag en voor parkeren het normale zone-tarief.
- Doorgaand verkeer: een vaste heffing per doorgang van ring naar ring of een binnenstadzone in en uit, binnen een vastgestelde tijdseenheid (bijvoorbeeld € 5,00 voor 15 minuten).
- Taxi's: TTO met emissienorm conform de Euro 6-regeling¹⁰ zijn vrijgesteld. In alle andere gevallen het normale tarief.
- Diensten en bedrijven kunnen restrictief van de heffing worden vrijgesteld. Hieronder kunnen overheidsbedrijven en ziekenvervoer vallen, maar bijvoorbeeld geen besteldiensten, leveranciers en bouwbedrijven.

De door het heffingssysteem gegenereerde inkomsten dienen te worden aangewend voor de aanleg van parkeergarages, verbetering en onderhoud van infrastructuur, voorzieningen voor fietsers en openbaar vervoer.

¹⁰ EUR-Lex Document I28186 "Beperking van emissies van lichte voertuigen" te vinden op <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN-NL/TXT/?uri=URISERV:I28186&from=NL>