

Comité Westelijke Grachtengordel e.o.

Werkgroep Behoud beeldbepalende Bomen (BBB)

p/a Leliegracht 38 1015 DH Amsterdam

info@westelijkegrachtengordel.nl

Amsterdam, 22 september 2021

Raadsadres: Bezuiniging op de Oranje Loper door behoud van de bomen.

Geachte raadsleden

Nu exact vijf jaar geleden is het Comité Westelijke Grachtengordel e.o. opgericht met de doelstelling het bewaken en bevorderen van de leefbaarheid van de Westelijke Grachtengordel, de kwaliteit van de openbare ruimte, veiligheid, en milieu en klimaat. Een jaar geleden is de werkgroep Behoud Beeldbepalende Bomen (BBB) gestart. Met goed overleg zijn de kapvergunningen langs enkele grachten ingetrokken.

Met de kennis van het Uitvoeringsprogramma Klimaatadaptatie dringen wij aan op een heroverweging van de plannen voor de Oranje Loper in de Binnenstad. De plannen zijn gemaakt van de tekentafel met het doel van versterking van de bruggen en een goede verkeersdoorstroming. Vergeten werd de structuur van de gedempte grachten te volgen met het gevolg van schending van het beschermd Stadsgezicht en schending van de regels voor beschermd Stadsgezicht. De iepen horen bij het beschermd stads gezicht en waren een van de redenen voor plaatsing van de grachtengordel op de wereld erfgoedlijst. De gedempte grachten vallen daar ook onder.

Volgens de Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie van april 2021 is de nummer 1 actie die de gemeente Amsterdam van ons, de bewoners, vraagt om "Schaduw creëren door: bomen / beplanting" (pagina 13). Paradoxaal genoeg heeft de gemeente zelf heel weinig gedaan om de massale kap van de bomen in het centrum van Amsterdam te voorkomen, als gevolg van verschillende projecten, waaronder de Oranje Loper en de renovatie van de kades.

Voor alle vier klimaatadaptatiethema's - hitte, droogte, wateroverlast en overstromingen - zijn bomen de belangrijkste factor in termen van hun bijdrage aan het oplossen van deze problemen.

Verscheiden malen heeft het Comité Westelijke Grachtengordel en het Comité bewoners Rozengracht in zienswijzen hun bezwaren geuit tegen het kappen van bomen en verhogen van de trambaan of zelfs opheffen van een rijbaan. De fietsersbond en het TCA hebben geadviseerd en gereageerd, maar er wordt geen ruimte geschapen voor heroverweging. Dit terwijl toch de snelheid voor verkeer naar 30 km/u is gebracht, het zwaar verkeer tot 3.5 ton niet mag overschrijden en de kostenoverschrijding van de gehele Oranje op 58 miljoen wordt geschat.

Een tekort aan bomen geschikt voor de aanplant op de plek van de gekapte bomen bemoeilijkt de naleving van het Uitvoeringsprogramma Klimaatadaptatie. De uitspraak van Raad van State inzake terugplaatsing bomen van dezelfde grootte en dezelfde soort verzwaart de taak van de gemeente tot nakomen van de afspraken zeer. Dit zijn dure verplichtingen voor het Groene College voor het project Oranje Loper, dat het toch al zwaar heeft met de verminderde inkomsten door de Coronacrisis.

Herprofilering Rozengracht.

Al in 2019 is tegen kap van de bomen een ingebrekestelling ingediend op grond van de klimaatadaptatie van de coalitie. Daarop zijn er vele besprekingen gevoerd met de toezegging "zoveel mogelijk bomen te laten staan". Hiervan is echter niets op papier gezet. Bovendien moet de 100-jarige boom t.o. nr 75 nog steeds gekapt worden, omdat deze in de tekeningen te dicht op het fietspad komt te staan. Het Comité Bewoners Rozengracht heeft bezwaren geuit.

In deze plannen is wederom een verhoogde trambaan opgenomen, hoewel in het recent verleden de verhoogde trambaan tweemaal is afgewezen. 'Ne bis in idem' geldt ook voor een Raadsbesluit. Hoe kan het dat die verhoogde trambaan weer in de plannen is opgenomen? Wij vinden hier geen onderbouwing voor. De Fietzersbond en TCA hebben wederom tegen de verhoogde trambaan geadviseerd.

De Fietzersbond reageerde met "laat alles zoals het is, pas parkeerplaatsen en laad- en losplaatsen aan; een verhoogde trambaan maakt de rijweg nauwer en onveiliger".

TCA heeft ook bezwaren gemaakt tegen de verhoogde trambaan ook om de verkeersveiligheid.

NB Minder uitgebreide herprofilering zonder verhoogde trambaan en het behoud van de huidige bomen, eventueel extra aanplant van bomen, zal een aanzienlijke bezuiniging op het budget opleveren.

Westermarkt

In de voorgelegde plannen dienen vier van de huidige 7 oude bomen (plantjaar 1950 en 1980) verplaatst te worden. Zij vormen nu een scheiding van het fietspad en de rijweg, wat toch aan dit druk bezochte plein een unieke veilige situatie biedt. Het verplanten van deze bomen is een schijn voorstel, want bomen van deze leeftijd overleven dit waarschijnlijk niet en van een boom wordt dit al aangenomen. Verplanten is hier een drogreden.

Ook het argument van aanplant van meer kleine bomen is geen compensatie voor 2 seizoenen gemis aan omzet CO₂. Een grote boom levert ca 4000 m³ omzet, terwijl een kleine boom 500 m³ kan leveren. De klimaat adaptatie voor wateropvang en koelte wordt niet eens benaderd.

Het plan van de Westermarkt schetst tramperrons van 3.20 m (nu 1.90 m breed, wettelijke breedte is 2 m) met daarop bomen, wettelijke doorsnee 25-30 cm, gemeten op 1.30 m hoogte. De boomspiegels dienen echter minimaal 50 cm vanaf de stam te meten, m.a.w. de boomspiegels nemen min. 1.30 m ruimte in. De winst van de bredere perrons met bomen en

boomspiegels is te verwaarlozen. Denk aan het ongemak van het oneffen loopvlak door de boomspiegels, het afval van bladeren, peuken en ander vuilnis in de boomspiegels, dat weer schoonmaak vergt en tevens het onderhoud van de bomen, dan zijn er aanzienlijke kosten, die voorkomen kunnen worden, als de huidige perrons van 1.90 m tot slechts de wettelijke 2 m verbreed worden, zoals op het Singel bij het Spui.

Met de voorgestelde indeling komt het gescheiden fietspad te vervallen en zullen de fietsers gelijk met het snelverkeer dienen op te rijden. Een onveilige situatie vindt de Fietsersbond, die voorstander is van gescheiden fietspaden, waar dat maar mogelijk is. Een onveilige situatie vindt TCA.

Van de twee rijbanen op de Keizergracht ter hoogte van de taxi halte wordt er een rijbaan opgeofferd. Dit schept een onveilige situatie voor de vele fietsers, vooral jongeren op weg naar school, en een moeizaam indraaien voor de taxi's. Het doel van de versmalling levert geen voordelen op en er zijn geen steekhoudende argumenten, waarom de rijbaan ter plekke versmald dient te worden.

Her Comité en de bewoners van de Westermarkt dringen er op aan het verkeersgedeelte wat laad en losplekken her in te richten, de perrons 2 m breed te maken en de bomen langs het plein te laten staan als natuurlijke scheiding van het fietspad met de rijweg.

Het Comité is tegen de kap van de rij oude bomen, wegens aantasting van beschermd stadsgezicht, aantasting van een stuk binnenstad dat op het Wereld Erfgoedlijst staat, benadeling van de luchtkwaliteit op dit verkeersplein met gebrek aan koelte en vermindering van de CO2 opvang.

Aanplant van bomen en aan de zuidkant van het plein wordt afgeraden, daar dit ruimte voor voetgangers benadeelt en onnodige schaduw aan de appartementen aan de voorzijde (op het noorden) geeft.

Bewoners zijn tegen opheffen van het gescheiden fietspad, daar dit een onveilige situatie creëert.

Zij raden af de rijweg van de Keizersgracht te versmallen, daar dit een onveilige situatie oplevert voor fietsers.

Het Puccini materiaal zal het plein voldoende in aanzien verbeteren.

NB Door de herinrichting te vereenvoudigen en door het behoud van de huidige bomen, met een extra aanplant zullen de kosten van de herinrichting aanzienlijk lager zijn.

NZ Voorburgwal Noord

De plannen voor NZ Voorburgwal Noord zijn nog een concept. Toch is er al een kapvergunning aangevraagd voor alle bomen, ca 50 stuks. Een paar zullen verplaatst worden naar een polder in ZO.

Ook in dit plan is niet van het behoud van de bomen uitgegaan. Op de vraag of de huidige bomen in het project op een andere plek op de NZ geplaatst konden worden, kregen wij te horen, dat dit met de huidige planning onmogelijk is. Deze vraag over de planning is aan de

externe bomenspecialist voorgelegd. Zijn antwoord was, dat voorbereiding van de grond een jaar neemt en er dus wel degelijk tijd is om dit voor te bereiden.

Het Comité is de menig toegedaan, dat voor nakomen van de verplichting van klimaatadaptatie in het programakkoord en kostenbesparing de heroverweging gemaakt dient te worden de plannen zodanig te wijzigen, dat de huidige bomen worden gebruikt in de nieuwe inrichting van de NZ Voorburgwal Noord. De uitspraak van Raad van State scheidt de verplichting, die toch aangegrepen kan worden om de plannen bij te stellen.



Bomenrecht

362 followers

2mo · 🌐

...

ABRvS: In Amsterdam moet in beginsel bij vergunningsplichtige kap een zelfde soort **#boom** van dezelfde grootte worden herplant, maar bij zwaarwegende omstandigheden kan daarvan worden afgeweken @RaadvanState <https://buff.ly/3hxxg6A1>

[See translation](#)



Kortom:

In het project van de Oranje Loper, waar nu al een te kort van 58 miljoen geconstateerd wordt, kunnen aanzienlijke bezuinigen gemaakt worden in de herprofilering van de Rozengracht, Westermarkt en NZ Voorburgwal Noord door de plannen te vereenvoudigen en/of te wijzigen met behoud van de huidige bomen. Nakomen van klimaatadaptatie van het klimaatakkoord dient leidend te zijn. De uitspraak van Raad van State inzake herplant geeft een verplichting.

Met vriendelijke groeten, namen het bestuur van het Comité Westelijke Grachtengordel e.o.

H.E. van Nierop vz

3 bijlagen:

1. Raadsadres Comité Bewoners Rozengracht
2. Advies Fietsersbond
3. TCA

Geachte Gemeenteraad,

Namens het Comité Bewonersgroep Rozengracht schrijf ik u, omdat wij ons mij zorgen maken over het lot van de bomen op de Rozengracht. Ons comité vertegenwoordigd bewoners van zowel de Rozengracht als de omgeving. Conform de plannen zouden deze bomen tot de uiterste inspanning behouden worden, met uitzondering van de monumentale boom nr. 33 omdat deze uitsteekt. Wij willen het kappen van de bomen voorkomen en voelen ons als bewoners niet serieus genomen. Het vertrouwen dat de Gemeente tot het uiterste zal gaan om deze mooie grote bomen te behouden is niet groot, omdat wij telkens te horen krijgen dat wij moeten wachten op de finale plannen. Wij willen graag onze zienswijze met u delen en wij horen graag wat de status van zaken is.

Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om onszelf aan u voor te stellen omdat wij zijn uitgenodigd door de werkgroep Behoud Beeldbepalende Bomen om aanstaande donderdag aan de wandeling langs de betreffende bomen deel te nemen.

Hieronder schets ik onze activiteiten tot nu toe:

1. Op 20 augustus 2019 hebben wij een eerste mail geschreven aan Elise van Bokhoven. Deze mail ging over de schok over de toenmalige plannen van de gemeente om alle bomen op de Rozengracht te kappen ten behoeve van de nieuwe inrichting van de straat. Wij hebben tevens contact gezocht met de Bomenstichting¹ en de Bomenbescherming Amsterdam². Zij steunen beide onze standpunten die ik in deze brief schets en supporten ons daar waar nodig.
2. Wij hebben deelgenomen aan de informatiebijeenkomst op 12 september 2019 in de Onze Lieve Vrouwekerk.
3. Na notie te hebben genomen van de plannen voor de herinrichting Rozengracht op deze informatiebijeenkomst zijn door bewoners verschillende handtekeningenacties georganiseerd voor het behoud van de bomen, zoals de petitie van Elisabeth Plokker op petities.nl 'Stop de Bomenkap op de Rozengracht' met een totaal van 6097 handtekeningen.

¹ Mailwisseling Bomenstichting

² Mailwisseling Bomenbescherming Amsterdam.

En de papieren petitie 'Elke boom heeft een hart' van ons comité met ruim 600 handtekeningen van directe bewoners, opgehaald in de winkels op de Rozengracht. Deze zijn samen met bijgevoegde brief³ overhandigd aan Elise van Bokhoven op 7 oktober 2019 om 11.00 uur.

4. Op 12 mei 2020 hebben wij onze standpunten gepresenteerd op de inspraak herinrichting Rozengracht tijdens de stadsdeelcommissievergadering⁴.
5. Wij waren erg blij met het nieuwe plan van de gemeente, waarin besloten werd om met een ontwerp te komen met behoud van bijna alle bomen. Echter met een uitzondering, waar wij minder blij van werden, van boom nr. 33 ter hoogte van Rozengracht 73. Zie hieronder het fragment uit de mail van Elise van Bokhoven waarin dat besluit omschreven staat.

“In voorliggend ontwerp blijven zoveel mogelijk bomen behouden. We gaan uit van behoud van 32 bestaande bomen (van de 33 bestaande bomen) en het aanplanten van 2 nieuwe bomen. Het totaal komt dan op 34 bomen. Er is één boom die te dicht op het fietspad staat, en hiermee niet voldoet aan de minimale schrikruimte om de verkeersveiligheid voor de fietser te garanderen. Dit heeft tot gevolg dat de boom op de Rozengracht (voor nummer 73A) niet kan blijven staan. Het is helaas niet mogelijk om deze boom te verplanten gezien de leeftijd en grote van de boom. Hiervoor zal een nieuwe boom van aanzienlijk formaat voor terugkomen.

Of bomen daadwerkelijk behouden kunnen blijven is afhankelijk van veel zaken zoals onder andere de exacte ligging van kabels en leidingen en boomwortels in de ondergrond. Zo kunnen de boomwortels zich verstrengeld hebben met de vele kabels en leidingen. Daardoor bestaat het risico dat tijdens werkzaamheden schade toegebracht wordt aan de wortels. Hierdoor kan de boom instabiel worden en de veiligheid in gevaar brengen. Veel zal pas zichtbaar worden tijdens de uitvoering. Indien bestaande kabels en leidingen vervangen dienen te worden maar verweven zijn met bestaande wortelpakketten, zal er een afweging gemaakt worden, waarbij het behouden van de boom centraal staat. Maatwerk, schadebeperkende uitvoeringswijzen en permanent boomtechnisch toezicht door een gekwalificeerde boomdeskundige tijdens de uitvoering zijn noodzakelijke voorwaarden voor het behoud van bomen. En dan nog kunnen er omstandigheden zijn of kan er dusdanige schade optreden, waardoor het noodzakelijk is om de boom

³ Brief handtekeningenactie Comité bewoners Rozengracht t.a.v. Elise van Bokhoven

⁴ Inspraak herinrichting Rozengracht

te vervangen. Bij de herinrichting wordt er ook extra aandacht gegeven aan het

verbeteren van de groeiplaatsen rondom de bestaande bomen. De groeiplaatsen en boomvakken zullen vergroot worden aangebracht, deze ruimte rond de bomen is nodig verdichting van de grond bij het wortelpakket te voorkomen. Daarnaast biedt dit mogelijk ruimte voor aanvullen met 'laag groen'."

6. De dato 2 juli 2020 is de gemeente akkoord gegaan met deze plannen. Hieronder het fragment van de mail van Elise van Bokhoven de dato 13 juni 2020 waarin zij dit deelt:

"Waarschijnlijk heeft u het in mijn voorgaande mail al gelezen, maar ook de gemeenteraad is op 2 juli akkoord gegaan met de plannen voor de herinrichting van de Rozengracht.

De kapvergunning vragen we pas aan na het uitvoeringsbesluit. Dit besluit nemen we waarschijnlijk halverwege 2021. Als er meer bekend is over de kapvergunning zal ik u op de hoogte stellen."

7. Omdat wij de monumentale boom nr. 33 die wél gekapt zou moeten worden omdat deze 30 cm teveel naar de straat staat, óók graag willen behouden, hebben wij gevraagd wat de procedure is voor het bezwaar maken van het kappen van deze boom. Wij kregen als antwoord, dat we moesten afwachten tot de kapvergunning was vergeven, daarna zouden wij bezwaar kunnen maken. Dit zou medio 2021 zijn.
8. Omdat de besluitdatum nadert zijn wij vorige week in actie zijn gekomen en zijn wij in contact getreden met werkgroep Behoud Beeldbepalende Bomen. De Rozengracht is de aanvoerroute naar de Unesco werelderfgoed groene Grachtengordel met de oude en grote iepen langs de kadewanden. Deze werkgroep komt op voor deze iepen. Eveline van Nierop van deze werkgroep heeft ons geadviseerd om niet te wachten op het besluit, maar weer actie te gaan ondernemen.
9. Wij zijn daarom door haar uitgenodigd voor de wandeling aanstaande donderdag 3 juni om 11u. met o.a. de gemeenteraad. Deze wandeling start op de Westermarkt en zal eindigen, via boom nr. 33, op de Marnixstraat. Wij zullen met afvaardiging van ons comité aanwezig zijn.

10. Wij hebben vorig jaar 14 juni 2020 geprobeerd een dergelijke afspraak te krijgen met toenmalige wethouder groen Sharon Dijkma⁴. Op onze uitnodiging is nooit antwoord gegeven. U begrijpt, wij vinden dat er te weinig naar de bewoners wordt geluisterd en dat de bewoners in de wacht worden gezet. Dit leidt ertoe dat het sentiment onder de bewoners leeft dat dit 'niet handelen' of 'niet reageren' ingegeven wordt om zo minder mogelijk kans te bieden hebben om de bomen te beschermen.

Wij gaan er van uit u een goed beeld geschetst te hebben van onze motivatie en doelstellingen. Wij kijken uit naar de wandeling langs de bomen.

Bij voorbaat dank voor u tijd,

Met vriendelijke groet,

Arlette Muschter

namens het Comité Bewonersgroep Rozengracht.

⁴ Uitnodiging Sharon Dijkma

- Bijlage 2 Fietsersbond

Fietsersbond Amsterdam
WG-plein 84
1054 RC Amsterdam
T: 020-6854794
E: amsterdam@fietsersbond.nl



Aan de Gemeente Amsterdam
Programma Oranje Loper
Inspraakreactie herinrichting Rozengracht
Nieuwezijds Voorburgwal 296-298
1012 AB Amsterdam

4 oktober 2019

Reactie op Nota van Uitgangspunten herinrichting Rozengracht en voorkeursontwerp

Op een aantal punten worden de uitgangspunten niet gerealiseerd in het voorkeursontwerp en daarom is het voorkeursontwerp voor de Fietsersbond niet acceptabel:

1. Niet veiliger en niet minder auto's

In de Nota van Uitgangspunten voor de herinrichting staat dat de Rozengracht veiliger moet worden, en dat het beleid is de auto minder ruimte te geven. Maar u wilt nog snellere trams en beperkt de grote hoeveelheid auto's niet. U schrijft niet over schonere lucht.

Er zijn al veel ernstige ongelukken gebeurd op de Rozengracht. Slachtoffers zijn vaak de zwakke verkeersdeelnemers: de fietsers en voetgangers.

Uit verkeerstellingen van 2016 komt naar voren dat op de Rozengracht op een gemiddelde werkdag circa 6.500 motorvoertuigen per richting stad in rijden. En 7.500 stad uit, samen 14.000 motorvoertuigen per etmaal. Helaas zijn er geen telgegevens beschikbaar van na de invoering van eenrichtingverkeer op de Nieuwezijds Voorburgwal. Het zullen er nu minder zijn, maar het is in elk geval nog ontzettend veel autoverkeer.

Van de fiets zijn geen etmaaltellingen beschikbaar, maar wel van de spits. Tussen 8:00 en 9:00 uur reden in 2016 stad in 874 fietsers en stad uit 250, samen 1.124 fietsers per uur. Zo'n groot aantal fietsers heeft meer ruimte nodig dan nu.

2. Niet meer, maar minder ruimte voor de fiets

Volgens de Nota van Uitgangspunten moeten de fietsers meer ruimte krijgen. Dat geldt wel voor fietsparkeren, maar beslist niet voor de rijdende fietsers. In het huidige profiel kunnen

inhalende (vracht) auto's nog gedeeltelijk over de trambaan rijden. In het nieuwe profiel met verhoogde trambaan kan dat niet meer en wordt de ruimte voor de fiets kleiner.

2

Volgens de CROW-maatvoeringsnormen (Ontwerpwijzer Fietsverkeer (2017) is de benodigde ruimte:

Fiets tot parkeerplaats (schampstrook)	50 cm
Fietser	75 cm
Fietser – rijdend voertuig (30 km/u)	80 cm
Vrachtauto zonder spiegels	260 cm
Rijdend voertuig tot verhoogde trambaan	25 cm
TOTALE BREEDTE NODIG VOLGENS CROW	490 cm

CROW tekent hier nog bij aan dat voor kwetsbare fietsers 30 cm extra nodig is.

In het voorkeursprofiel is 450 cm beschikbaar. Dat is dus veel te weinig voor veilig fietsen, zeker bij de huidige intensiteiten van het autoverkeer en het fietsverkeer.

Wij juichen de komst van meer laad- en losplekken toe, maar de praktijk leert dat veel laad- en losbewegingen toch vanaf de rijbaan blijven plaatsvinden omdat de afstand van auto naar bestemming dan net iets korter is. In het huidige profiel staan de vrachtauto's dan stil op de rijbaan naast de fietsstrook. In het nieuwe profiel zullen ze op het fietspad gaan staan zodat personenauto's nog net over de rijbaan kunnen passeren. Voor de fietser dus een verslechtering.

ADVIES FIETSERBOND AMSTERDAM

- 1) **Voer het voorkeursprofiel niet uit. Neem alleen enkele maatregelen die de situatie op korte termijn kunnen verbeteren.** Verhoog de trambaan niet, want dit betekent verslechtering van de ruimte voor de fiets.
- 2) **Hef de parkeerplaatsen op en vervang ze door flexibele laad- en losplekken en fietsparkeerplaatsen,** (zoals opgenomen in het voorkeursontwerp)
- 3) **Neem maatregelen om de snelheid van het autoverkeer terug te brengen naar 30 km/uur.** Dat zou kunnen door middel van drempels. Ook al kunnen die zich niet over de trambaan uitstrekken, zal dit toch het meeste autoverkeer afremmen. Wij geloven niet dat het autoverkeer dan gaat uitwijken over de trambaan. Een alternatief of aanvullend instrument is cameratoezicht.
- 4) **Zodra als gevolg van autoverkeerscirculatiemaatregelen of het autoluw beleid het autoverkeer sterk verminderd is, start dan opnieuw overleg over de vervolgstappen.**

Met vriendelijke groet,

Namens de Fietsersbond, afdeling Amsterdam

Jeroen Verhulst

Bestuur Stadsdeel Centrum van de Gemeente Amsterdam

Bestuursondersteuningsdc@amsterdam.nl

Amsterdam, 23 augustus 2021

Betreft: reactie herinrichting projecten Rozengracht en Westermarkt.

Geachte leden bestuur Stadsdeel Centrum,

In heel 2020-2021 zijn wij, bestuur TCA, niet in detail geïnformeerd over de impact van de uitrol van de oranje looper op taxigebied, m.u.v. het plan om taxi's niet meer toe te laten op de trambaan Rozengracht. Wij hebben het taxiteam verzocht ons te informeren over de bezwaarmogelijkheden hiervoor. Met het verhogen van de trambaan, wil men gelijk de taxi weren op deze tram- en busbaan. Maar door de verhoging wordt de rijbaan ook smaller, en met het extra verkeer van de taxi's wordt deze rijbaan ook nog eens drukker. Dit maakt de totale situatie voor verkeersdeelnemers onveiliger met een verhoogd risico voor ongelukken. De Rozengracht wordt met deze stappen dus niet veiliger zoals u wel beoogd.

Daarnaast is het plan om de rijweg op de Keizersgracht van twee rijbanen te versmallen tot 1 rijbaan tot einde standplaats Westermarkt niet acceptabel voor de taxibranche. Het kruispunt Keizersgracht — Westermarkt is nu al druk met auto- en fietsverkeer. Wij zijn van mening dat versmalling van de rijbaan naar één rijstrook de verkeerssituatie ernstig zal doen verslechteren en onveilig maken.

Een versmalling leidt tot:

- » Onoverzichtelijke situaties met meer kans op ongelukken vanwege gedeelde weg met fietsers, scooters en andere weggebruikers.
- » Toenemende wachttijd voor een taxi kan uitdraaien van de standplaats, omdat overig verkeer voor gaat. Ook dit kan leiden tot meer onveilige situaties, omdat de chauffeur zich wellicht gedwongen voelt om risico te nemen bij invoegen.

onoverzichtelijker, omdat autoverkeer meer gemengd wordt met de fietsers. Wij denken dat het sowieso veiliger is om de fietspaden gescheiden te houden van de rijbanen voor auto's.

» Ook het gescheiden fietspad op de Westermarkt is voor autoverkeer veiliger dan meerijden met

Het is incorrect te melden, dat TCA op de hoogte is gesteld en niets van zich heeft laten horen. Het is onbegrijpelijk dat TCA, als grote organisatie, geacht wordt de informatie slechts achteraf van de site kan halen. TCA heeft geen kans gehad te reageren, in het bijzonder over de versmalling, die vermeld staat in het concept voortgangsrapportage programma Oranje Loper mei 2021.

» Bij het indraaien van de taxi naar de Raadhuisstraat of Rozengracht wordt de

situatie

de fietsers gezien de drukte.

NL803771095B01

Wij vinden het belangrijk dat iedereen veilig aan het verkeer kan deelnemen en willen daarom graag met betrokken partijen om tafel om te zien of er een alternatief hiervoor gevonden kan worden. Ons advies is daarom om het voorkeursprofiel niet uit te voeren, maar alleen die maatregelen door te voeren die de situatie op korte termijn verbeteren. Zodra de gevolgen van het autoluw beleid duidelijk zijn, start dan opnieuw de overleggen om de vervolgstappen te bepalen.

Uw reactie zien wij graag binnen 14 dagen tegemoet.

Met vriendelijke groet
Taxicentrale Amsterdam BV



Hedy Borreman

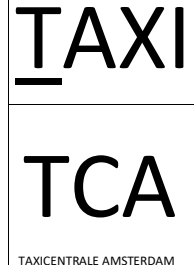
Algemeen directeur

cc mevrouw T. van Dijk
omgevingsmanager
Terry.van.dijk@amsterdam.nl

TAXICENTRALE
AMSTERDAM BV

TAXICENTRALE
AMSTERDAM BV
Wisseloordplein 2
1106 MH
Amsterdam

IBAN:
NL68RAB00304277452
BIC: RABONL2U kvk-
nummer:
33268902



T
020 6506506
E
info@tcataxi.nl |
www.tcataxi.nl

Btw-nummer: