
GRACHTEN 9+

samen opkomen voor de belangen van bewoners van denegenstraatjes-buurt

verslag van de bijeenkomst Grachten9+ van woensdag 22 februari 2023

Aanwezig: Dirk Kortlever, Diederick Habermehl, Netty Droog, Marcel Schreuder (Springtime), Roos Hees, Marita Hendricks, Birgit Felstau, Koen van Zwieten, Carla Hoffschulte, Jeroen Loeffen, Frederike Hoedemaker, Michel van Wijk (stadsdeelcommissie), Micha Mos (stadsdeelbestuur), Iskander Tange (Coding the Curbs), Danique Bredenoort (HvA), Nicoline Maarschalk Meijer (Heen & Weer), Jeroen van der Hulst, Anthonia Ankersmit, Niek van der Heijden, Trudy Kooi, Susanne Balm (HvA) Charlotte Verhaar, Jan Hesseling, Laurens Vis, Emmerique Granpré Molière, Jan Baud

Tijdens deze bijeenkomst staan twee pilots centraal: Afval op Afspraak en Duurzame Buurtlogistiek

1. de pilot Afval Op Afspraak (Ties van Haperen namens gemeente Amsterdam)

Ties van Haperen legt namens het afvalteam kort uit wat de pilot inhoudt en hoe het er nu voorstaat. Doel van de pilot is drieledig: geen afval meer op straat, geen zware vuilnisauto's in de buurt en gescheiden afval ophalen. De vuilnisophaal gebeurt aan de hand van een app waar bewoners en ondernemers hun afval aanmelden dat dan met bakfietsen of LEV's (Light Electric Vehicles), binnen een afgesproken timeslot, wordt opgehaald. Het afval wordt naar een boot gebracht, die aan het Singel ter hoogte van De Krijtberg ligt. Daar ligt sinds kort ook een woonboot voor het team naast, die de keet, die er eerder stond, vervangt.



Vanaf 1 april gaat er 7 dagen per week afval ingezameld worden en worden de timeslots aangepast van vier naar twee uur. Handhaving gaat optreden tegen bedrijven en bewoners die zich niet aan de nieuwe afspraken houden, door een keer per week te controleren. Ook wordt gekeken of er meer brengpunten kunnen komen. Dat gebeurt inmiddels al in de Passeerdersbuurt, maar daar lijkt vooralsnog weinig animo voor.

De betrouwbaarheid (ophalen binnen het timeslot) gaat redelijk goed, behalve op vrijdag want dat is een drukke dag met veel adressen. Dit blijft een punt van aandacht. De pilot wordt nu uitgevoerd van Leidsegracht (even zijde) tot en met Runstraat, Huidenstraat en Wijde Heisteeg. Vanaf 1 mei wordt de pilot verder uitgerold naar Berenstraat, Wolvenstraat en Oude Spiegelstraat plus de tussenliggende grachtenrakken. De komende tijd ligt de focus op scheiding van afval. Vooral bij bedrijven is daar winst te behalen.

Bewoners stellen een aantal vragen; is er zicht op hoeveel bewoners /bedrijven meedoen en wie wel/niet? Wat te doen met nieuwe bewoners/expats? Wat te doen met vakantieverhuurlocaties en schoonmakers die niet bekend zijn met Afval Op Afspraak?

Deze vragen hebben volgens Ties de aandacht van het afvalteam. Zo zijn er vaste afspraken over ophaal gemaakt met wooncomplex Le Jardin (Looiersgracht, Lijnbaansgracht, Passeerdersstraat). Het vuilnisophaalteam bestaat inmiddels uit 12 man. Ook hier is een efficiëntieslag mogelijk. Gekeken wordt naar andere LEV's (die wat groter zijn, containers kunnen laden en kiepen) en naar andere e-trikes. Op 23 februari is er overleg met bewoners van het Singel, onder andere over de plek waar de boot nu ligt. Die kan niet steeds op een andere plek liggen in verband met vergunningen, aanlegruimte, veiligheid etc.

2. De pilot duurzame buurtlogistiek

De Hogeschool van Amsterdam is, in samenwerking met onder andere de 'BIZ De 9 Straatjes' en bewonersgroep Grachten9+ het project 'duurzame buurtlogistiek' gestart. Als stakeholders (belanghebbenden) is de betrokkenheid en inbreng van bewoners van groot belang.

Susanne Balm, projectleider van het onderzoeksteam, vertelt over het onderzoeksprogramma. De aanleiding is het feit dat de logistieke vraag toeneemt, wat een aantal uitdagingen tot gevolg heeft:

Ruimte is schaars en duur, winstmarge in logistiek is laag en er zijn lokale neveneffecten. Hubs worden gezien als oplossing om schaarse ruimte beter te benutten en uitstootvrij vervoer te faciliteren. Een hub is een knooppunt waar verschillende vervoerswijzen en de bijbehorende infrastructuur samenkomen. Een hub fungeert als overstap- of overslagpunt en biedt ruimte-efficiënte oplossingen. De onderzoeksvraag van het project luidt: met welke gezamenlijke businessmodellen en onder welke voorwaarden kunnen stads-logistieke dienstverleners duurzaam waarde leveren met hubs? Het doel van deze bijeenkomst is om input op te halen voor de volgende stap in het onderzoek (ontwerp concept businessmodel). Susanne blikt ook terug op het locatiebezoek, dat 15 februari j.l. plaatsvond met alle stakeholders in de buurt. De volgende opmerkingen van bewoners zijn naar aanleiding van deze bijeenkomst door het onderzoeksteam genoteerd:

- *Bestelbusjes van pakketvervoerders grootste bron van overlast. Veel door de gemeente afgegeven ontheffingen zorgen ervoor dat stopverboden nauwelijks werken.*
- *Aandeel pakketten voor bewoners versus bedrijven verschilt per vervoerder (30 a 50%).*
- *Bevoorrading horeca en winkels is vanuit bewoners en ondernemers een minder*

groot probleem (“hoort er nu eenmaal bij en gaat best goed”).

- *Afval over water gaat goed, wordt uitgebreid.*
- *Bouw en servicelogistiek bij verbouwingen zorgen voor veel overlast. Ook hier veel dooe de gemeente verleende ontheffingen.*
- *Werkzaamheden aan ‘Oranje Loper’ leiden tot nog meer urgentie vanaf 2024.*
- *De animo voor een buurthub is groot, onder bewoners en ondernemers. Bewoners zijn bereid 250-500 meter te lopen om lichte pakketjes op te halen. Pakketten voor bedrijven zijn meestal te zwaar en kunnen niet zelf door de ondernemers opgehaald worden.*
- *Plannen voor een buurthub bij Appeltjesmarkt biedt kansen voor De 9 Straatjes.*
- *Vanaf daar bevoorrading met klein, uitstootvrij transport en extra afvalstortpunt.*
- *Cruciaal bij alle maatregelen is handhaving.*
- *De gemeente heeft weinig handvatten om specifiek logistiek-verkeer te weren uit het gebied. Logistiek is een vrije markt, daar rigoures op ingrijpen en landelijke regelgeving omzeilen is ingewikkeld. De mogelijkheid van een concessie voor logistiek wordt wel onderzocht door de gemeente.*



Een aantal MKB-ondernemers hebben oplossingen bedacht voor de buurtlogistiek in de 9 straatjes. Iskandar Tange (Coding the Curbs, Mego) en Marcel Schreuder (Springtime, MyPup) vertellen hoe ze, samen met andere ondernemers, de logistiek in de buurt duurzaam willen maken. Voor alle info:

<http://www.grachtennegeenplus.nl/gnp/h/2609/0/15708/Stadslogistiek/Duurzame-buurtlogistiek--kansen-voor-hubs--een-powerpointpresentatie>

In een levendige discussie wordt een groot aantal ideeën, ervaringen en observaties gedeeld. Het onderzoeksteam heeft naar aanleiding van deze discussie de volgende observaties genoteerd:

- *Afval ophaal methode: nu vooral bakfietsen; ook meer Picnic-achtige wagentjes in de toekomst.*
- *Maaltijdbezorging zorgt ook voor overlast – hangende, asociale bezorgers en fietsen op destoep.*
- *Horeca bevoorrading geeft ook veel overlast, in tegenstelling met wat op de slide van 15 feb staat, (geluidsoverlast in de ochtend bij 'sleutelbevoorrading').*
- *Busjes niet alleen voor pakketjes voor bewoners, maar ook veel busjes voor winkels.*
- *Hele straten worden afgezet voor verbouwingen.*

- *Meer bewoners dan parkeerplekken. Idee; geef elke bewoner een parkeerplek, en dan houd je plekken over voor laden en lossen. Veel dagjesmensen gebruiken de parkeerplekken.*
- *Kan de gemeente niet het hele centrum afsluiten voor niet-bestemmingsverkeer (personenvoertuigen), zoals in andere EU-steden gebeurt? Dan creëer je pas echt ruimte.*
- *Grote wagens vervangen door kleinere (onder andere cargo-trikes) die frequenter rijden (zoals bij afval) – volgens de bewoners geen last van, wel meer maar dit is geen probleem.*
- *‘Vroeger had je postkantoren’.*
- *Wat is onderzocht in het businessmodel van de hubs?*
- *Meervoudige waardecreatie gaat ook over anders benutten van de ruimte.*
- *Slechts 10% van parkeerders is niet-bewoner, maar die samenstelling wisselt gedurende de dag?*

De discussie leidt tot een aantal suggesties voor onderzoek

- *Raamplein is ook een potentiële locatie voor een buurthub.*
- *Uitrekenen hoeveel pakketten er het gebied in gaan en wat dan de capaciteit moet zijn van buurthubs.*
- *Wat zijn de randvoorwaarden voor het businessmodel? Suggestie: dit wil je niet pas op het eind van het onderzoek benoemen, maar al aan het begin.*
- *Wijkvervoer voor mensen die slecht ter been zijn, kan ook in combinatie met een buurthub. Van huis naar de hub met wijkvervoer en dan de bus pakken.*

Half maart is er weer een bijeenkomst van het onderzoeksteam met alle stakeholders.

3. Structurele rijvorming in de 9 Straatjes

Het kernteam van Grachten 9+ stuurde eind januari een mail naar het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Centrum met een oproep om in te grijpen op de overlast die Fabel Friet in de Runstraat veroorzaakt: rijen die de doorgang op stoepen versperren, zwerfvuil dat door de buurt verspreid ligt en overal patat etende bezoekers. Een item hierover op AT5 heeft onvoldoende aandacht voor deze buurtproblemen opgeleverd.

<https://www.at5.nl/artikelen/218677/dikke-rijen-voor-je-patatzak-dankzij-tiktok-leuk-maar-het-mag-wel-wat-minder>

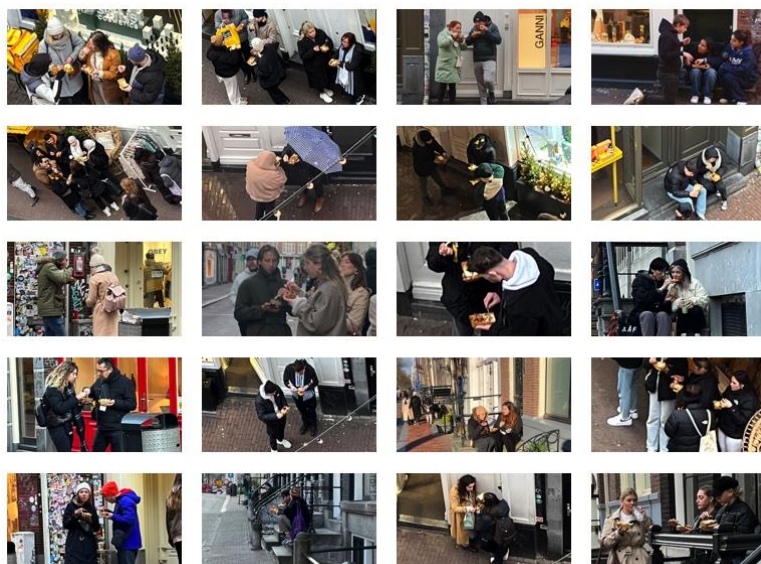
Ook in landelijke dagbladen was er aandacht voor dit onderwerp, zoals in De Telegraaf:



Alexander Scholtes, voorzitter van het DB, beantwoordde de mail met de mededeling dat het bestuur in gesprek zou gaan met de ondernemers. Daarop reageerde het kernteam met de oproep om ook met bewoners in gesprek te gaan. Dat was voor Micha Mos (lid stadsdeelbestuur) aanleiding om deze bijeenkomst namens het DB bij te wonen. Het probleem is volgens hem dat tegen structurele rijvorming voor populaire winkels (naast Fabel ook Chun, Van Stapele etc) geen juridische maatregelen bestaan. Het is niet mogelijk om een rij te verbieden, enkel het ordentelijk regelen van de ontstane situatie is mogelijk. Het DB en de gebiedsmakelaar zeggen hier alles aan te doen. "De probleemanalyse is er, nu nog een probleemoplossing", aldus Micha Mos. Een eerste verbetering hoopt het DB te bereiken door de vier afvalbakken door de snackbarondernemers zelf te laten legen.

Inmiddels zijn ook best wat bewoners in gesprek gegaan met de ondernemers van FF, die veel verbeteringen toezeggen, maar die lang niet allemaal (consequent) uitvoeren. Ook leden van het kernteam van Grachten 9+ hebben een gesprek gehad. Daarin zegden de ondernemers toe dat er in het vervolg dagelijks drie rijmanagers zouden komen en dat het zwerfvuil beter aangepakt zou worden. Helaas is geconstateerd dat aan het eind van de middag deze rijmanagers er niet meer staan, met alle gevolgen vandien. Ze gaan wel zelf de afvalbakken van de gemeente tijdig legen en, in overleg met de jongens van Afval op Afspraak, het afval naar de boot brengen.

Een bewoner merkt op dat het heffen van precariobelasting voor de rijen een oplossing zou kunnen zijn. De precariobelasting voor bijvoorbeeld terrassen is vervangen door leges, die veel goedkoper zijn. Waarom die niet ook toepassen op rijen? Verder wordt geconstateerd dat Chun de rij voor hun zaak in de Berenstraat veel beter in de hand houdt dan Fabel Friet, en dat er is dus wel degelijk verbetering mogelijk is.



4. HeenenWeer

Nicoline Maarschalk van 'Heen-en-Weer' vraagt aandacht voor haar organisatie die voor €1 met een elektrische Canta bewoners naar een bestemming binnen het centrum brengt. 'Heen-en-Weer' is ook nog op zoek naar vrijwilligers: van bestuurders voor de Canta tot mensen voor de planning. Meer informatie <https://heenenweeramsterdam.nl>



Eind mei zal er opnieuw een bijeenkomst zijn van bewonersgroep Grachten9+, waar in elk geval op de punten 1 t/m 3 zal worden teruggekomen.