From: "5.1,2,e" <5.1,2,e@hotmail.com>
Sent: 3-4-2023 10:34:42
To: "Verkeersmaatregelen Centrum West" <verkeersmaatregelenCW@amsterdam.nl>
CC: "5.1,2,e@gmail.com" <5.1,2,e@gmail.com>;"Mos, Micha" <M.Mos@amsterdam.nl>;"5.1,2,e 5.1,2,e" <5.1,2,e@amsterdam.nl>;"5.1,2,e 5.1,2,e" <5.1,2,e@vvdamsterdam.nl>;"5.1,2,e" <5.1,2,e@raad.amsterdam.nl>;"5.1,2,e 5.1,2,e" <5.1,2,e@5.1,2,e>
Subject: Verkeersmaatregelen Centrum-West 'palenplan', Pilot Weesperstraat ea voorgestelde verkeersmaatregelen
Attachments:

Geachte heer, mevrouw,

Alweer bedenkt de gemeente een plan om een deel van Amsterdam af te sluiten voor doorgaand verkeer. Na eerst de Amstelbuurt en Munt via palen af te sluiten en daarmee doorgaand verkeer en ander verkeer richting IJtunnel en CS onmogelijk te maken en zo de overlast naar andere delen van de stad te verplaatsen. Allemaal ad hoc plannen om de echte oplossing: cameratoegang met kentekenregistratie voor bewoners, werklui, vrachtwagens, aangemelde taxi's en hulpdiensten maar uit te stellen….één oplossing waar de hele binnenstad baat bij heeft! Maar in plaats daarvan kiest de gemeente voor de makkelijkste weg: het afsluiten van steeds een deel van de stad. Leuk voor de mensen die daar wonen achter de paal, een ramp voor de bewoners net buiten dat afgesloten gebied. Het zogenaamde waterbedeffect. Maar daar wil de gemeente eerst niets van weten, die overlast komt of is er volgens hun niet… Pas later na vele klachten volgt de volgende afsluiting en intussen zijn we jaren verder en vele dure Vezip palen, afsluitingen en andere palen verder. Waarom niet meteen beginnen met de gehele binnenstad via kentekenregistratie onbereikbaar te maken voor doorgaand verkeer? Waarom het wiel opnieuw willen uitvinden terwijl dit systeem al bestaat in steden als Sienna zie daarvoor Verkeersplan met cameratoezicht '4 kamers van het hart' van de Werkgroep fundering januari 2020.

Nu kiest Amsterdam alweer voor het afsluiten van slechts 1 buurt, hetgeen zoals gebleken de overlast zal verplaatsen naar de ongelukkigen in het niet-afgesloten deel.
Deze maatregel wordt genomen omdat de buurt heeft geklaagd over het drukke verkeer. Dit moeten vooral de bewoners van de Keizersgracht en Prinsengracht (bij de Brouwersgracht) zijn geweest. Immers door gemeentelijke maatregelen is deze overlast ontstaan: eerst sloot de gemeente de hoofdroute NZ Voorburgwal richting CS af met gelijktijdige plaatsing van 2 Vezip palen op het Singel om de door de bewoners daar gevreesde verplaatste overlast tegen te gaan. Gevolg het verkeer koos de volgende gracht, de Herengracht maar daar was de kademuur kapotgereden en is nog steeds afgesloten, men is dit jaar eindelijk eens begonnen met het herstel daarvan. Dus rijden de auto's door de Herenstraat en de Prinsenstraat om via de Keizersgracht of de Prinsengracht de route stad uit via de Korte Prinsengracht te bereiken, tezamen met het verkeer dat al vanaf de Raadhuisstraat over deze grachten rijdt. Gevolg gigantische toename van het verkeer nu er van de 5 routes omhoog in noordelijke richting er 3 zijn afgesloten !! Logisch dus dat extra verkeer en hoofdzakelijk veroorzaakt door de gemeente zelf en die zelfgecreëerde problemen grijpt de gemeente weer aan om deze afsluiting met een palenplan door te voeren…..

In de andere richting hetzelfde geval door gemeentelijke maatregelen: door vluchtheuvel op Prins Hendrikkade achter Westertoegang en de Vezip op het Singel nam het verkeer af via het Singel en de route Droogbak/ Buiten- en Binnen Wieringerstraat naar Herengracht. Dat verkeer rijdt nu via de eerste mogelijkheid de Buiten- en Binnen Brouwersstraat. Was te verwachten en logische gevolg klagende bewoners daar en hetzelfde geldt voor de bewoners van de Keizersgracht vanaf huisnummer 2 en verder in zuidelijke richting. Die krijgen immers al het verkeer uit noordelijke richting omdat de gemeente ook nog eens al jaren de Brouwersgracht onevenzijde tussen de Keizersgracht en Herengracht heeft afgesloten ivm de slechte kademuur (ipv met spoed verstevigen) voor al het verkeer met paaltjes waardoor de Herengracht vanaf daar onbereikbaar is geworden. Dus men kan daar alleen de Keizersgracht of de Prinsengracht gebruiken. Na Corona maatregelen bleef de Haarlemmerstraat een soort fietsstraat dus via die route rijdt men nu ook al niet meer naar de Herengracht. Gevolg een oase van rust voor de bewoners van het Singel en de Herengracht en alle overlast, veroorzaakt door de gemeentelijke maatregelen, afgewenteld op de bewoners van vooral de Keizersgracht en deels de Prinsengracht! Logisch dat die mensen 'die hun nachtrust, schone lucht en woongenot werd ontnomen' om maatregelen schreeuwen itt de bewoners op de rustige Herengracht en Singel waar men door de maatregelen een fijne nachtrust, schone lucht en woongenot werd gegund.

Kortom de gemeente heeft de overlast eerst zelf veroorzaakt en ziet nu een kans om weer een deel van haar autoluwe beleid uit te voeren gedekt door de bewoners die door de gemeentelijke maatregelen afgescheept werden met de ellendige gevolgen van die gemeentelijke maatregelen!

In het Palenplan wordt de Marnixstraat deels eenrichtingsverkeer (tussen de Bloemgracht en Brouwersgracht) om meer ruimte te creëren voor fietsers en voetgangers. Deze route zullen auto's, die niet langer rechtdoor over de afgesloten grachten kunnen, moeten gaan gebruiken zoals jullie schrijven naast de Nassaukade. Maar op de Rozengracht mogen zij niet eens rechtsaf naar de Marnixstraat!? Dit waarschijnlijk om de fietsers die rechtdoor willen te beschermen. Met dit Palenplan zal dit toch aangepast moeten worden: een fiets opstelstrook midden op de brug over de Lijnbaansgracht beschermt dan de fietsers zodat de auto's rechts daarvan zich kunnen opstellen om vanaf de Rozengracht rechtsaf de Marnixstraat in te kunnen. Waarom anders eenrichtings-verkeer in noordelijke richting instellen op de Marnixstraat die aangewezen is als alternatief na afsluiting van de grachten? Deze aanpassing moet dus doorgevoerd worden voordat de eerste palen de doorgaande route over de grachten afsluit. Of moeten de onfortuinlijke bewoners van de niet-afgesloten delen van de gracht nog meer gestraft worden en zich op de drukke Nassaukade aansluiten bij de file van het niet-bestemmingsverkeer?

Kortom de gemeente haalt zich veel ellende en kosten op de hals door steeds een deel van de stad autoluw te maken, de mensen die daar niet wonen met de overlast op te zadelen ipv te gaan voor een alomvattend plan om de gehele binnenstad via kentekenregistratie en camera's af te sluiten voor sluipverkeer en doorgaand verkeer.

Het volgende (deel) plan is alweer bedacht: de Pilot met de Weesperstraat afsluiting. Weer 6 weken van afschuiven van de verkeersellende op andere buurten die niet het geluk hebben afgesloten te zijn door hekken/ palen ea maatregelen maar de omrijdende auto's voor hun huizen en door hun buurten gaan krijgen. Weg schone lucht en woongenot door gemeentelijke maatregelen. We kunnen al uittekenen waar de overlast ontstaat: de Stadhouderskade richting Vondelpark en als gevolg daarvan sluipverkeer via de Utrechtsestraat en de Vijzelstraat dwars door het historische centrum en over de kwetsbare grachten…..Bedankt gemeente! Ook kost dit grapje €2 miljoen en 'een ruime meerderheid van de gemeenteraad zag de knip in de Weesperstraat niet zitten en had geen behoefte aan een experiment' aldus Guido Frankfurther in de Telegraaf (31/3/2023) Net als het MKB. Geld dat Amsterdam met de instortende kademuren goed kan gebruiken, bijvoorbeeld om te testen met een cameratoegangssysteem om zo ook meteen het zware verkeer dat de kademuren kapot rijdt te weren!

En dan hebben we ook nog het laatste absurde plan van onze wethouder verkeer die knips wil zetten in de Stadhouderskade bij het Vondelpark en op de Amstelveenseweg omdat het OV daar gehinderd zou worden…..notabene omdat het trager rijdende auto- verkeer, dat 30 km binnen de bebouwde kom moet gaan rijden, het OV anders ophoudt…. Lees het ingezonden stuk hierover van Hala Naoum Nehme in het Parool van zaterdag 1/4/2023. Haar conclusie 'eerst 30 km per uur willen verplichten, wat allerlei problemen veroorzaakt, vervolgens naar zware maatregelen grijpen, afsluiting van doorgaande autoroutes, om de zelfgecreëerde problemen op te lossen' beschrijft het Amsterdamse verkeersbeleid treffend!
Dat terwijl net bekend werd dat er gesneden gaat worden in allerlei tramverbindingen vanwege te weinig gebruikers….zo wordt lijn 24 opgeheven waarvoor net voor veel gemeenschapsgeld tramhaltes in de geheel heringerichte Vijzelgracht en Vijzelstraat zijn aangelegd……?!
Dus eerst worden de auto's verbannen uit de grachtengordel met het palenplan naar de ring eromheen Nassaukade en Stadhouderskade of het volgende plannetje van de wethouder ligt alweer klaar waardoor men daar straks ook al niet meer kan rijden en naar de overvolle A10 moet omrijden….
Wie begrijpt het beleid nog in Amsterdam?? Het is vooral autootje pesten en daarmee de bewoners, leveranciers en werklui het leven zuur maken en op kosten jagen…alles moet wijken voor het ideaal van een autoluwe stad…..waarmee de stad onbereikbaar wordt.

Hopelijk zien jullie, de wethouder verkeer en de gemeenteraad dat ook in voordat de hele stad onbegaanbaar wordt en vol staat met dure onderhoudsgevoelige Vezip palen etc en kiest de stad nu eindelijk eens voor een bewezen camera toegangssysteem waar andere steden al langer mee werken. Het wiel hoeft niet opnieuw uitgevonden te worden, de oplossing is er en biedt alle bewoners van de binnenstad en niet alleen de geprivilegieerde bewoners achter een paal een goede nachtrust, schone lucht en woongenot. Stop met het ad hoc beleid om steeds een deel van de stad af te sluiten als oplossing voor een zelfgecreëerd probleem en voer een alomvattend verkeersplan met kenteken toegang in voor de binnenstad om de binnenstad en haar bewoners te beschermen en te ontlasten.

Met vriendelijke groet,
5.1,2,e

Verstuurd vanaf mijn iPad