From: "5.1,2,e" <5.1,2,e@gmail.com>
Sent: Wed, 29 Mar 2023 15:39:20 +0200
To: "Verkeersmaatregelen Centrum West" <verkeersmaatregelenCW@amsterdam.nl>
Subject: reactie naar aanleiding van voorlichtingsavond palenplan
Categories: Rode categorie

Goedemorgen,

Nogmaals dank voor de door de gemeente georganiseerde inspraakavonden voor het palenplan en het feit dat de gemeente de wensen en gevoelens van hun burgers serieus neemt. Ik wil reageren op hetgeen ik gisteren heb gehoord. Heb al eerder gemaild, maar deze mail is de wat uitgebreidere versie. Ook omdat ik nu heb begrepen dat het om vaste palen gaat. Wij zijn zelf bewoner 5.1,2,e in de Binnen Brouwersstraat. We maken voor de stad uitsluitend gebruik van de fiets, maar hebben wel een auto nodig voor werk.

Gemeentelijke doelstellingen
De gemeente is al jaren bezig met plannen om de verkeersdruk te doen afnemen in het centrum. Daarnaast is er de uitgesproken wens om het aantal parkeerplaatsen te verminderen. En de filosofie hierbij is dat de binnenstad het beste kan worden opgedeeld in zones, die als een soort pockets kunnen worden bereikt vanuit de buitenring (S100).

Voor de westelijke grachtengordel zijn hieromtrent al meerdere plannen ontwikkeld. Een paar jaar geleden was er het voorstel om de rijrichtingen om te draaien, zodat het verkeer alleen vanaf noordkant erin kon, en dan via de Rozengracht weer eruit. Een van de gedachten hierachter was dat Google dan ook andere routes zou gaan suggereren. Een van de doelstellingen was, meen ik mij te herinneren, ontlasting van de S102. Dit plan is een stille dood gestorven. Ik heb daar destijds met een aantal bewoners over gesproken met jullie collega 5.1,2,e die hiervoor verantwoordelijk was.
Vorig jaar was er nog heel kort de situatie dat de rijrichtingen op Keizers en Prinsen waren omgedraaid. Dit was vermoedelijk met hetzelfde doel, terugdringen van sluipverkeer en verandering van de Google routing. Maar niemand snapte het en reed tegen het verkeer in. Er waren dagelijks verkeersregelaars nodig om het in goede banen te leiden. Ook hier heb ik op gereageerd via de gebiedsmakelaar. Dit plan was na een maand al teruggedraaid gelukkig.

Nu is er dit nieuwste plan met vaste palen, waarbij dit wordt verkocht als een oplossing voor sluipverkeer en het verhogen van de veiligheid (waarmee de twee oversteekplaatsen bij de Haarlemmerstraat worden bedoeld).

Sluipverkeer

Voor mijn gevoel is het idee dat sluipverkeer een groot probleem is ontstaan vanuit een kleine maar zeer actieve lobbygroep van een aantal bewoners op de Keizersgracht. De verkeersdruk is toegenomen door afsluitingen bij Haarlemmerplein en Singel, dus het zoekt een andere weg. Het is daarbij echter de vraag in hoeverre je dit sluipverkeer kunt noemen. Deze groep gebruikt niet de door de gemeente bedachte hoofdverkeersroutes, maar dat is ook logisch want het is heel erg om. En niemand weet überhaupt dat het de bedoeling is dat je een specifieke route neemt. Wij als bewoners ook niet. Maar er kleeft ook een zeker stigma aan. 'Wat moeten deze mensen op onze gracht terwijl ze er niet wonen?', lijkt een beetje de achterliggende gedachte.

Gisteren rees de vraag wat voor de gemeente de definitie van sluipverkeer is in dit verband. We kregen echter een algemeen antwoord. Maar dat kan ik ook wel in een woordenboek vinden. Het gaat er juist om op welk moment een verkeersbeweging niet meer gewenst is. Is dit als een auto via de Binnen Brouwersstraat naar de Rozengracht rijdt? Of is dit ook als een auto via de Binnen Brouwersstraat naar de Jordaan rijdt? We zouden daar graag inzicht in hebben.
Kunnen jullie dit aangeven?

De tweede vraag is dan hoe de gemeente het aandeel van dit sluipverkeer in de totale verkeersstroom heeft gemeten. Voor zover ik gisteren begreep is dat niet het geval. Maar het wordt wel als oorzaak en reden aangedragen. En ik neem aan dat het ook mee wordt genomen in de evaluatie of het palenplan heeft gewerkt. Maar dat is dan een wassen neus, want alleen de totale verkeersstromen zijn gemeten. En die zullen uiteraard drastisch afnemen vanuit de Binnen

Brouwersstraat, want je komt er niet meer door. Dus ik kan nu al voorspellen dat het terugdringen van sluipverkeer 100% zal slagen met dit plan. Maar de vraag is alleen in hoeverre dit sluipverkeer een groot probleem is voor de bewoners (los van een kleine groep die zich hier hard voor heeft gemaakt). Terwijl dit nieuwe palenplan, waardoor de reistijden voor alle bewoners en ondernemers in dit gebied enorm zullen toenemen, wel voor de overgrote meerderheid een probleem is. De oplossing is erger dan de kwaal, dit hoorde ik gisteren ook al mensen roepen.

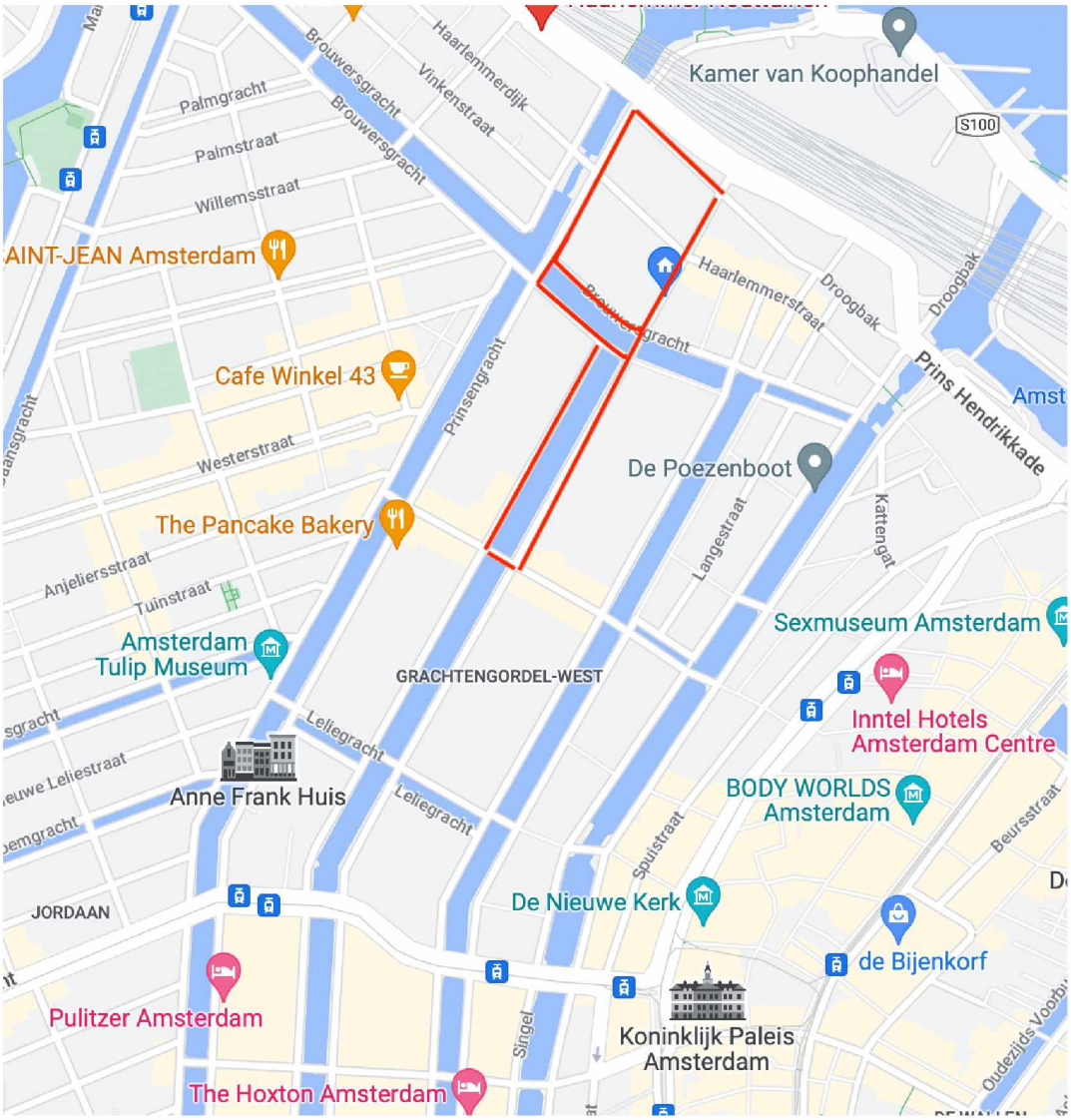
De praktijk

Omdat we in de Binnen Brouwersstraat wonen 5.1,2,e zijn we altijd aanwezig op BG niveau en hebben dus een heel goed beeld van het verkeer. Het is het meest druk in de ochtend (als de busjes met werklui, aannemers etc arriveren). Overdag is er een stroom die een mix is van koeriers, leveranciers van meubels/keukens etc, taxi's, meer busjes met werklui, en personenauto's. Aan het einde van de dag is het weer iets drukker als bewoners terug arriveren van hun werk. Daarnaast zijn er met name rond piekweekenden als hemelvaart etc een toename van toeristen.

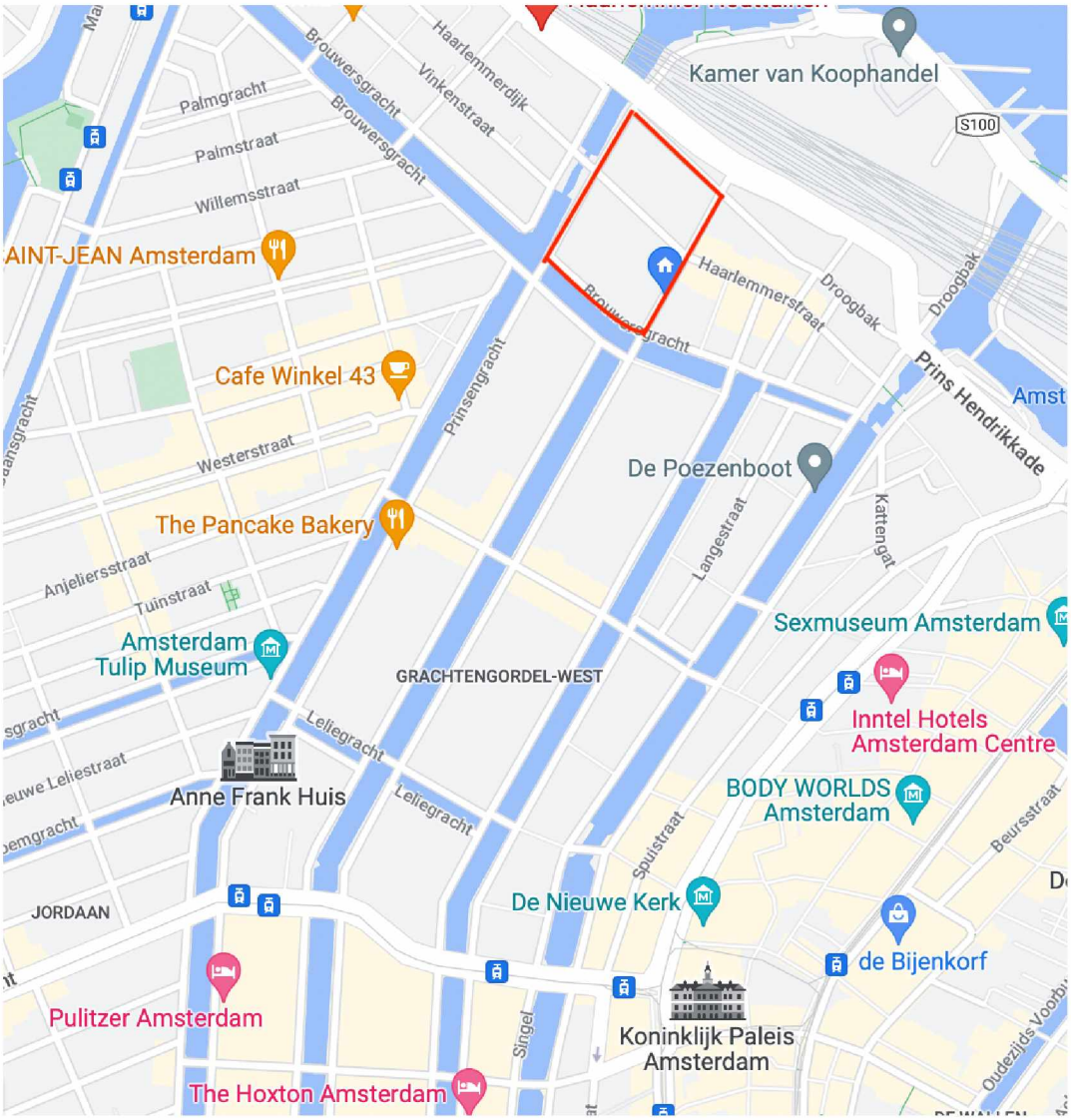
Het is dus een mix. Daar zit, los van sluipverkeer ook ander onwenselijk verkeer bij. Toeristen moeten worden verleid elders te parkeren. Hier is informatievoorziening van belang. Anders rijden die gewoon ook via Rozengracht de fuik binnen vrees ik, op zoek naar een parkeerplek. Die volgens namelijk blind Google maps en die extra 10 min accepteren ze als gegeven. Ik heb het al vaak gesuggereerd, ik zou borden plaatsen op strategische plekken waar bij toeristen worden geinformeerd over de hoge parkeerkosten in de binnenstad. Wij spreken elke week toeristen die vragen of ze in de straat mogen parkeren en die vervolgens rechtsomkeert maken als ze het tarief horen. Die groep moet slimmer worden begeleid.

Parkeren

Wij hebben een parkeervergunning voor de grachtengordel die reikt tot aan de Amstel. Wij gebruiken onze auto zo min mogelijk, maar hebben hem wel af en toe nodig voor werk, familiebezoek en hockey rijden in het weekend. Wij rijden dus altijd de binnenstad uit. Als we terugkomen moeten we altijd naar een parkeerplek zoeken. We staan het liefste in de Willemspoort, maar die is helaas bijna altijd vol in de avond. We rijden dan om te zoeken het volgende rondje:



In het nieuwe voorstel met vaste palen zouden we echter alleen nog in dit hele kleine stukje kunnen zoeken. Iedereen die in de binnenstad woont weet dat dit echt een onmogelijke opgave wordt. 5.1,2,e 5.1,2,e Maar als ik vervolgens 45 min een kansloos rondje moet rijden op zoek naar een plek word ik nu al wanhopig bij de gedachte. Voor ons is het stukje Keizersgracht dus van essentieel belang.



FEEDBACK OP HET PLAN MET VASTE PALEN

Ik denk dat er breed draagvlak is voor een plan dat de verkeersdrukte zal doen verminderen. Alleen de gesuggereerde oplossing roept veel weerstand op. Zoals gisteren al gezegd wil iedereen het liefste slimme toegang. Dat is in andere steden in het buitenland al jaren succesvol, dus het wiel hoeft niet opnieuw te worden uitgevonden. Maar dit heeft nog 8 jaar tijd nodig begrepen we. Dan is er nog de oplossing met verzinkbare palen, waarbij bewoners wel toegang hebben, zoals dit op de Herengracht een tijd goed heeft gewerkt (feedback bewoners). Dit plan is echter budget technisch niet haalbaar. Dus blijven de vaste palen over. Daar zitten echter veel haken en ogen aan.

hulpdiensten

Het palenplan behelst 7 (?) vaste palen. Dit zijn palen die de aanrijtijden van hulpdiensten enorm omhoog zullen doen gaan. Je moet uitstappen en met de sleutel de paal losmaken en eruit trekken. Of je rijdt om via de verzinkbare paal op de Keizers. Die paal is mogelijk omdat de paal van de Blauwburgwal kan worden hergebruikt. Het is klinkt eerlijk gezegd wel een beetje lachwekkend dat op deze manier keuzes worden gemaakt. Wij hebben zelf brand gehad en ons pand is gered doordat de brandweer er echt binnen een paar minuten was. Voor mensen in levensgevaar kan die extra tijd het verschil maken tussen overleven of niet. Heel eerlijk gezegd ben ik verbijsterd dat de gemeente het acceptabel zou vinden om aanrijtijden te verlengen door overal vaste paaltjes neer te zetten. Dat is niet in verhouding met de winst van minder sluipverkeer.

Bewoners de klos

Het is een beetje de omgekeerde wereld, maar de bewoners van de Westelijke grachtengordel en Jordaan zijn nu de klos van het feit dat er volgens de gemeente een probleem is met sluipverkeer en veiligheid. Dus eigenlijk jagen de mensen van buiten de bewoners de stad uit, beetje kort door de bocht genomen. Vandaar ook de hoge opkomst bij de voorlichtingsavonden. Men is verontwaardigd over dit plan. Niet over de doelstelling, maar wel over de gekozen oplossing die heel veel effect heeft op het dagelijks leven van de bewoners.

De oplossing

Er is volgens mij een heel breed draagvlak voor een oplossing met verzinkbare palen. Waarbij bewoners en hulpdiensten wel toegang hebben. De rest heeft dan een langere aanrijtijd. Dit zal:
1) Het sluipverkeer volledig doen verdwijnen.
2) Ook zal de drukte bij de oversteekplekken Haarlemmerstraat drastisch verminderen door minder drukte, waardoor de veiligheid zal toenemen. Daarnaast is het onze ervaring dat bewoners veel meer ervaring hebben met oversteken. Het gevaar komt voor ons gevoel meestal van mensen die, onbekend met de situatie, zonder te kijken oversteken met gevaar voor fietsers etc. En door mensen die geïrriteerd raken en vol gas gaan zodra er een gaatje is. Beide groepen zijn voor mijn gevoel mensen die niet gewend zijn hier over te steken.
3) Ook milieuwinst opleveren tov vaste palen, omdat de bewoners nu niet enorm om moeten rijden.
4) Zorgen voor iets minder verkeersdruk op de S100, dus iets meer spreiding.

Dus met andere woorden: een win-win situatie. De door de gemeente gestelde en door bewoners gewenste doelen worden gehaald zonder dat er daarbij de verkeerde concessies worden gedaan. Het is een win-win voor iedereen.

Als het budget echt niet toereikend is voor de gemeente om verzinkbare palen te installeren, zoals gisteren werd gezegd, dan wil ik als bewoner en ondernemer graag meedenken. Mijn vraag aan jullie is daarom over wat voor kosten we het hebben. Kunnen jullie dit aangeven? Ik denk namelijk dat er misschien wel draagvlak is om hiervoor crowdfunding op te zetten. Ik heb 5.1,2,e hierover ook al gemaild.

Overigens heb ik zelf even op Google gezocht en zie dat de kosten voor de paal zelf heel erg mee lijken te vallen:

https://www.portacon.nl/webshop/slagbomen-verkeerspalen/verkeerspalen/mechanische-verkeerspalen

Ik hoor graag van jullie.

5.1,2,e

Binnen Brouwersstraat 5.1,2,e 5.1,2,e Amsterdam
5.1,2,e