Palenplan

Op 20 maart bleek de zaal wat minder enthousiast (!) over dit plan, dan de ambtenaren en portefeuillehouder hadden verwacht. Dat komt omdat er wel met een enkel bewonersgroepje was gesproken, zonder zich te realiseren dat er ook met heel veel bewoners en bedrijven niet was gesproken. Menigeen was niet geraadpleegd. Op 28 maart verliep de avond dankzij een goede voorzitter wel goed, maar er waren evenveel bedenkingen tegen dit palenplan.

Als ik het goed heb begrepen was de aanleiding voor dit plan, de klacht van bewoners op het eerste rak van de Keizersgracht, waar het verkeer te veel toenam. Daar is naar geluisterd. Van problemen elders in de grachtengordel of in de Jordaan heb ik niets vernomen. In het algemeen is het verkeer al jaren lang minder geworden en niet meer. Niettemin moeten de aannemersbusjes en allen die onze huizen onderhouden en repareren, zoals loodgieters, CV onderhoudsmonteurs etc. nog kúnnen én wíllen komen!

Het is logisch om een grotere buurt te bekijken, want verkeer zoekt zich een weg. Er zijn tellingen geweest. Maar een onderscheid tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer is niet gemeten en valt ook niet te meten. Als bewoners een parkeerplek zoeken, worden ze een paar keer geteld en als zij de Raadhuisstraat oversteken (nog steeds op zoek naar een plek), zijn zij dan opeens doorgaand verkeer?? En als er op al die bruggen palen staan, valt die parkeerplek helemaal niet meer te bereiken. Doe je, wat de gemeente wil en zet je de auto in de garage aan het IJ, hoe kan je dan nog je **spullen thuis afleveren**?

Omrijden is niet zo erg, maar bijvoorbeeld de route naar de Piet Hein tunnel via de Nassaukade levert wel heel wat meer km op. In de nota probeert men de toegenomen tijd in enige minuten (!) te leveren. Het model meet dat, maar dat kan alleen bedacht zijn door mensen die dat nooit zelf rijden, want er zijn **altijd wel werkzaamheden door Liander, andere opbrekingen, hoogwerkers, verbouwingen, verhuizingen etc.** en dan is die bedoelde route geblokkeerd, maar **dat zit niet in het model.** Het is wel zeker, dat het aantal autobewegingen van bestemmingsverkeer in onze buurt door dit plan alleen maar gaat toenemen.

Nogal verbazingwekkend staat in de nota, dat je naar de Marnixstraat zou kunnen rijden via de Bloemgracht of Lijnbaansgracht. Daar wil je het verkeer toch niet hebben? Ook niet in dat kleine straatje dat je door moet om op de Bloemgracht te komen. Beter zou het zijn om het weer mogelijk te maken om gewoon vanaf de Rozengracht de Marnixstraat in te rijden.

Onze buurt vergrijst, er zijn nog steeds **oudere mensen** die met het auto'tje op pad kunnen gaan. En als dat niet meer kan, dan willen zij ook wel eens opgehaald kunnen worden door vrienden of familie of met een Valys (taxi van buiten) ergens heen gaan. Dat moet wel kunnen. Mensen die jong en gezond zijn en vaak geen auto hebben, denken hier zelden aan. Niet iedereen kan alles op de fiets doen. De bewonersauto's zijn het probleem niet, maar zij worden wel letterlijk in het nauw gebracht door al die palen, die bovendien het stadsbeeld bepaald niet verfraaien en voor ander vervoer zoals fietsers gevaarlijk kunnen zijn.

Dit plan wordt uiterst lastig voor de **nood- en hulpdiensten!** Zij zijn nog niet eens geraadpleegd!Onze buurtregisseur bleek ook niet op de hoogte, hij werd er door overvallen.

Voor de bewoners die aan de bel trokken, zou één paal wellicht al voldoende zijn om de overmaat aan verkeer te belemmeren. Maar dan moeten alle bewoners e.a. belanghebbenden wel een vergunning kunnen krijgen (bij Vezip). Het verdere bestemmings-verkeer verspreidt vanzelf wel en stoort niet meer. Beter: De gemeente gaat in overleg met Google Maps en Tom Tom etc. om die ingangsroute via de Keizersgracht er uit te gooien. Zoveel macht heeft de gemeente toch wel?

Het doel om verkeer dat er niet moet zijn tegen te houden, is veel beter **intelligent** te regelen met camera's, waar op kenteken alleen de bewoners en bedrijven en degenen, die door hen aangemeld worden, toegang verkrijgen.

En omdat de **Oranje Loper** het palenplan voor **zeker drie jaar** onmogelijk maakt (nu is nog de Nieuwezijds Voorburgwal, straks zijn Raadhuisstraat en Rozengracht opgebroken) is die tijd prima te gebruiken om het camerasysteem optimaal te maken.
Als het nu al in Italiaanse (en zelfs in Nederlandse?) steden werkt, waarom zou dat dan hier niet kunnen?

Kortom:
1. Denk aan de ouderen
2. Denk aan de bewoners én bedrijven
3. Denk aan de vaak voorkomende blokkades, steeds op verschillende grachten
4. Let op de hulpdiensten
5. Let op samenhangend beleid t.a.v. zwaar verkeer, parkeren, taxi's etc.
6. Let op definities bestemmings-sluip-doorgaand verkeer in het model
7. Let op De Oranje Loper
8. Eventueel één paal met vergunningen en evaluatie óf overleg met Tom Tom etc.
9. Uiteindelijk: intelligent systeem

5.1,2,e
(ondersteund door wat medebewoners)
Keizersgracht 5.1,2,e 5.1,2,e
5.1,2,e @hetnet.nl
5.1,2,e