From: "5.1,2,e" <5.1,2,e@planet.nl>
Sent: Thu, 13 Apr 2023 14:09:43 +0200
To: "Verkeersmaatregelen Centrum West" <verkeersmaatregelenCW@amsterdam.nl>
Subject: Reactie op Informatie avond verkeersmaatregelen Noorderkerk, 20 maart 2023
Categories: Rode categorie

Geachte heer, mevrouw,

Ik wil graag reageren op de voorgenomen verkeersmaatregelen in onze buurt (Centrum West), waarover we op maandag 20 maart in de Noorderkerk werden geïnformeerd. Volgens de gemeente zou er sprake zijn van overlast door sluipverkeer en zou een plan met een achttal vaste onzinkbare palen zorgen voor een vermindering van het auto verkeer met 15 tot 25 procent. Dit laatste zou gebleken zijn uit de eerste resultaten van een onderzoek. De plannen hebben voor veel onrust in de buurt gezorgd en de Noorderkerk was dan ook zeer goed gevuld met naar schatting tussen de 150 en 200 buurtbewoners. Er kwam van heel veel kanten veel kritiek, die ik hieronder met daarbij ook eigen argumenten weergeef.

1. Is er wel een serieus probleem met sluipverkeer?

Ik woon zelf al meer dan 5.1,2,e jaar aan 5.1,2,e de Keizersgracht en heb dit al die jaren als één van de rustigste gedeelten van de binnenstad ervaren. Ik heb begrepen, dat er bijvoorbeeld in de Vinkenstraat wel een probleem is met sluipverkeer, maar hoe is die ontstaan? Oorspronkelijk was er een plan om door de Haarlemmer Houttuinen een fietsroute aan te leggen om de Haarlemmerdijk en de Haarlemmerstraat te ontlasten, maar dat was de gemeente te duur en toen werden de Haarlemmerdijk en Haarlemmerstraat autovrij gemaakt en ontstond er dus sluipverkeer in de Vinkenstraat.

Als er de afgelopen tijd al last zou zijn ontstaan van sluipverkeer, dan is dat ongetwijfeld logischer wijs gekomen door de vele afsluitingen van verkeersroutes om onze buurt heen. Ik noemde al de Haarlemmerstraat en Haarlemmerdijk, maar ook de Nieuwe Zijds Voorburgwal, de Brouwersgracht, de Herengracht, het Singel en de Blauwburgwal zijn afgesloten, de laatste twee met verzinkbare palen. Daarnaast waren Heren-, Keizers- en Prinsengracht en het Singel aan de kant van de Raadhuisstraat ook een tijd afgesloten in verband met het vernieuwen van de bruggen. Tijdelijk is het daar nu weer open, maar als begonnen wordt aan renovatie van de bruggen gaat het ook daar weer dicht. Bovendien is een maand geleden Liander ook nog begonnen met het vervangen van de gasleidingen in onze buurt, zodat nu ook het eerste stuk aan de oneven kant van de Keizersgracht is afgesloten.

2. Metingen

Veel vragen waren er ook over de metingen. Wat wordt er nu precies gemeten en sinds wanneer? Is er een zero meting waar men vanuit kan gaan? En als de verkeerssituatie in en om de buurt steeds wijzigt door ingrijpende projecten, hoe kunnen de resultaten van die metingen dan nog enige waarde hebben, waarop je een beleid kan baseren. Dus men wil graag meer inzicht in de metingen en de resultaten daarvan.

3. Middel erger dan de kwaal, veel nadelen bij het voorgenomen plan.

Op dit moment ben ik met de deelauto, die ik met buren heb, in drie minuten zonder stoplichten via Brouwersgracht en Korte Prinsengracht op de Ruijterkade of Westerdoksdijk als uitvalswegen uit Amsterdam. In de toekomst zou men dan moeten omrijden naar de drukke Raadhuisstraat en Rozengracht (met stoplichten) en dan via de Marnixstraat en de ook al drukke Spaarndammerbuurt naar de uitvalswegen toe. Dat is een behoorlijk eind om en in plaats van slechts drie minuten toch gauw een half uur met stoplichten. Dat nadeel geldt voor veel bewoners. Bovendien zijn al die palen in een werelderfgoed gebied natuurlijk geen bijdrage aan de schoonheid van het gebied.

Ook erg is, dat veel (oudere) bewoners en bedrijven alleen met omwegen nog te bereiken zijn voor bezoek of leveranciers. Dit leidt tot veel meer verreden kilometers en dus meer vervuiling dan nu. Daarom was er een dringend verzoek om in plaats van vaste palen verzinkbare palen aan te brengen, als dit plan niet meer te stuiten is. En net als op het Singel waar reeds verzinkbare palen geplaatst zijn, kan men bewoners gewoon blijven toelaten, zodat er veel

nadelen wegvallen. Volgens de vertegenwoordigers van de gemeente moet dan nog teveel onderzoek gedaan worden hoe dit zou kunnen worden toegepast. Hier werd toch wel om gelachen en men stelde voor om eens in andere Europese steden met historische centra te gaan kijken. Van Florence tot Riga zijn daar oplossingen te zien, die geen pijn doen voor de bewoners. Toen werd duidelijk, dat de gemeente verzinkbare palen te duur vond.

4. Conclusie en aanbevelingen

Op de informatie avond bleek een grote meerderheid van de aanwezigen tegen het palenplan. Als dit moet worden uitgevoerd om minimaal 15% minder verkeer te krijgen dan zijn er wel betere, eenvoudigere en minder kostende oplossingen te bedenken.

a. Voorgesteld werd om, net als in andere Europese steden, te beginnen om buitenlandse auto's van toeristen te verplichten te parkeren aan de rand van de stad in plaats van rond te rijden en te parkeren in de binnenstad. Dat zal al heel wat verlichting geven en bovendien heeft Amsterdam daar ook het reeds bestaande transferium voor bedoeld.

b. Meer inzicht voor de bewoners in de uitgangspunten en resultaten van de metingen

c. In ieder geval wachten met dit palenplan totdat de kademuren op Singel-, Heren- en Brouwersgracht zijn hersteld en de bruggen op Raadhuisstraat en Rozengracht gerenoveerd zijn (over 3 jaar?), zodat dan gekeken kan worden naar hoe in een normale situatie het verkeer zich ontwikkelt en of er dan inderdaad wel sprake is van overlast door sluipverkeer.

Met vriendelijke groet,

5.1,2,e

Keizersgracht 5.1,2,e 5.1,2,e Amsterdam

Virusvrij.www.avg.com