Gemeenteraad van Amsterdam
Amstel 1
1011 PN AMSTERDAM

Amsterdam, 4 januari 2021

Betreft: RAADSADRES inzake Wijziging verkeerscirculatie centrum en west ihkv Agenda Autoluw en toename sluipverkeer kop Singel/PH-kade

Zeer geachte Raadsleden,

Dit raadsadres heeft betrekking op de Wijziging verkeerscirculatie Centrum en West i.h.k.v. Agenda Autoluw. Als bewoner van het Singel ontving ik een vragenlijst, welke ik tijdig heb ingevuld en heb ingestuurd naar Enneüs onderzoek- en adviesbureau.

Ondanks deze vragenlijst wil ik mij ook nog middels onderhavig raadsadres van mij laten horen, met name i.v.m. een toename van het sluipverkeer op het Singel vanuit de Westertoegang.

Inleiding

Sinds een jaar of 13 ben ik woonachtig op het Singel, even zijde, 5.1,2,e Het betreft een kwetsbaar stuk gracht, bestaande uit hoofdzakelijk monumentale panden, vrijwel allen met 100% woonfunctie.

Als bewoner ben ik mij sinds 2015 actief gaan bemoeien met de verkeersproblematiek op dit stuk gracht. Mij is gebleken dat het Singel de grote sluiproute was voor automobilisten afkomstig vanuit de Westertoegang en vanuit oost via CS. Men rijdt het Singel op, om op de Raadhuisstraat te beslissen hoe verder. Het heeft ertoe geleid dat het stuk Singel tussen Haarlemmerstraat en Blauwburgwal een naar binnen gekeerd stuk gracht was: troep op straat, onveiligheid, herrie en stankoverlast. Middels een aantal Raadsadressen heb ik mij tot de gemeente gewend (zie bijlagen), ik heb contact gezocht met de Bewonersgroep Singel en er zijn met de verschillende ambtenaren van de gemeente vele

gesprekken gevoerd, vaak ook in verband met project De Entree. Steeds op plezierige toon, de wederzijdse wens was steeds hetzelfde: terugdringen van het autoverkeer. Onze input is in de discussie redelijk tot goed meegenomen, en de ambtenaren stelden prijs op onze informatie, die steeds gebaseerd is op feitelijke waarnemingen (en niet op emoties of stemmingmakerij), veelal voorzien van foto's of uitgewerkte voorstellen voor nieuwe of verbetering van bestaande plannen.

Uiteindelijk heeft project De Entree met name in de avond geleid tot een rustiger gracht en dus een beter leefklimaat. Onder meer het plaatsen van een grote verkeersdrempel op de Prins Hendrikkade hoek Singel heeft ertoe geleid dat verkeer vanuit de Westertoegang niet langer rechtdoor het Singel op kan rijden, en ook de plaatsing van Verzinkbare palen (Vezip's) op de brug Singel/Blauwburgwal heeft tot een rustiger straatbeeld geleid. Ook het Singel oneven zijde is er op vooruit gegaan.

Ondanks de verbeterde situatie is het zaak alert te blijven, omdat het sluipverkeer zienderogen weer toeneemt. De verkeersdrempel op de PH-kade hoek Singel functioneerde lange tijd goed, maar inmiddels is het veel verkeer duidelijk dat het erg eenvoudig is om vanuit de Westertoegang links om de drempel heen te rijden en ondanks de verbodsborden ("*alleen voor vergunninghouders*") direct het Singel op te rijden. Automobilisten zijn hiermee in overtreding, maar vanwege het ontbreken van handhaving, gaat veel verkeer hier toch toe over. Ik sta met regelmaat de situatie hoek Singel ter plaatse waar te nemen: dat leert mij dat behalve aanvankelijk slechts taxi's en bestelbusjes, nu ook gewoon autoverkeer de drempel negeert met het gevolg dat het Singel toch weer een sluiproute dreigt te worden. Vanwege de Vezip op de brug bij de Blauwburgwal, gaat men rechtsaf de Blauwburgwal op om via Herengracht of Herenstraat verder te rijden, om uiteindelijk op de Raadhuisstraat of Rozengracht terecht te komen en zo verder. Het klassieke voorbeeld van sluipverkeer in deze buurt kortom: verkeer rommelt zich de buurt in, niet enkel via het Singel even zijde overigens maar ook via Keizersgracht even zijde.

Plan tot wijziging verkeerscirculatie

Het plan van de gemeente komt er op neer dat verkeerscirculatie wordt veranderd en dat auto's via de centrumring, Haarlemmerhouttuinen, Nieuwezijds VBW en Raadhuisstraat de stad uit moeten rijden. Daarbij kan verkeer via de Westerdokskade en Westertoegang enkel de stad in, en niet uit.

Hoewel ik elke autoluwe maatregel omarm, zitten er in de plannen 2 elementen die maken dat een toename van het sluipverkeer, ondanks de bedoelingen van de gemeente dit juist tegen te gaan, te verwachten valt.

A. Toegang Westertoegang naar Singel even zijde

In de voorgestelde plannen blijft het nog steeds mogelijk om vanuit de Westertoegang de stad in te rijden. Verkeer vanuit de Westertoegang moet volgens de plannen linksaf en via de ring Nieuwezijds VBW, Raadhuisstraat etc richting gewenste bestemming.

Gezien de hierboven beschreven kwetsbare hoek Prins Hendrikkade/Singel valt beslist te voorzien dat verkeer ervoor zal kiezen de lus Prins Hendrikkade, Nieuwezijds VBW en Raadhuisstraat af te snijden door **direct het Singel op te rijden**. Als hierboven uiteengezet is dat erg eenvoudig, omdat de huidige verkeersdrempel linksom eenvoudig gepasseerd kan worden en er verder geen belemmeringen zijn het Singel op te rijden. Daarmee wordt het Singel weer de sluiproute die het vele jaren is geweest en zijn wij, de bewoners, weer terug bij af. Als dit punt niet in de verdere ontwikkeling van de plannen wordt meegenomen, blijft er een lek in het plan zitten, en automobilisten, zo weten wij allen (al dan niet aangemoedigd door GoogleMaps, Tomtom etc), weten die gaten zeer goed te vinden. Nogmaals, wij zijn dan terug bij af.

In de uitwerking van de plannen zal dus een oplossing gevonden moeten worden. Die oplossing zou kunnen bestaan uit het verlengen van de verkeersdrempel, zodat verkeer het Singel onmogelijk op kan rijden, en gedwongen wordt gebruik te maken van de voorgestelde centrumring, dan wel het plaatsen van een Vezip op de kop van het Singel, enkel te gebruiken door vergunninghouders/bewoners.

Blijft een dergelijke aanvulling uit, dan is het Singel opnieuw gedoemd om als sluiproute te functioneren. Overigens niet alleen het Singel: het hele gebied (zone B en C) zal dan overspoeld worden met te hard rijdend, nerveus en agressief sluipverkeer, dat eigenlijk de route Nieuwzijds VBW en Raadhuisstraat had behoren te nemen, maar kiest voor een sluiproute.

Ik stuur u bijgaand een aantal foto's die ik steeds heb gedeeld met betrokken ambtenaren van de gemeente. De foto's spreken voor zich, ze doen pijn aan de ogen. Loodzwaar verkeer, met verwoestende gevolgen voor de kades en monumenten, en in de meeste gevallen afkomstig vanuit de recent uitgediepte Westertoegang. Het moge duidelijk zijn dat de plannen van de gemeente ook direct verband houden met de voorgenomen Strengere Regels voor zwaar vrachtverkeer, waarvoor in de periode 5 januari t/m 15 februari 2021 een inspraakperiode geldt. Ook voor die regels geldt dat die slechts kans van slagen hebben indien verkeer niet toch via een paar lekken alsnog het kwetsbare centrum in kan rijden. Door de kop Singel/PH-kade nu goed aan te pakken hebben ook deze voorgenomen verkeersregels meer kans op succes.

B. afsluiten doorgangen onder het spoor richting Noord

Ik spreek erg veel bewoners in de buurt omdat ik nieuwsgierig ben naar hun gedachten over de plannen. Waar erg veel bewoners uit de buurt moeite mee hebben is de onmogelijkheid om via Westertoegang of Westerdokskade de stad te verlaten.

Dat is in de ogen van vrijwel alle bewoners een zeer onlogisch onderdeel in de plannen. De wens het autoverkeer aan banden te leggen wordt zeer breed omarmd, maar dan zou het logisch zijn autoverkeer direct de mogelijkheid te bieden de stad te verlaten (via Westertoegang of Westerdok). In het huidige plan omarmt de gemeente als het ware het verkeer, dwingt ze om via de centrumring de stad in te rijden om via Nassaukade en verder de stad pas weer uit te rijden, terwijl de wens in feite is de stad z.s.m. te verlaten.

Dit lijkt een weeffout in de plannen. Verkeer dat de stad uit wil moet die gelegenheid direct hebben, onder het motto weg = weg. Veel bewoners maken er een punt van dat zij zelf ook niet de stad uit kunnen op deze wijze, en dus eerst de stad in moeten alvorens ze eruit kunnen. Dat is een onlogische gedachte: de gemeente houdt verkeer aan zich, dwingt ze de stad in te rijden, terwijl ze er eigenlijk vanaf wil. Het leidt ook tot onnodige belasting van de centrumring, wat maakt dat autoverkeer sneller geneigd is af te snijden en te kiezen voor sluiproutes. Ik meen dat de gemeente er dan ook niet aan ontkomt om de toegangen naar Noord via Westerdokskade (net aangelegd overigens) en Westertoegang in de plannen op te nemen. 5.1,2,e op het Singel, heeft namens de Bewonersvereniging Singel al een aantal alternatieve plannen gepresenteerd. Ik voeg zijn brief met bijlage aan de projectmanager 5.1,2,e als bijlage toe.

Verder wil ik er op wijzen dat in de plannen ook een drukke fietsroute wordt aangelegd. Indien het autoverkeer op de kop van het Singel gevaarlijke overtredingen blijft begaan, zoals nu het geval is, zullen er ernstige en dodelijke ongevallen kunnen ontstaan. Auto's rijden immers door de fietsroute heen en fietsers houden zich ook vaak niet aan de regels. Ik verwijs naar de artikelen in Trouw en RTL betreffende onderzoeken waaruit blijkt dat ongelukken met name in oude binnensteden op de loer liggen.

Ik zou graag bevestiging ontvangen dat mijn raadsadres in behandeling wordt genomen, met het verzoek het ertoe te leiden:

- dat al dan niet in het kader van de plannen tot wijziging van de verkeerscirculatie en/of de plannen Strengere regels zwaar vrachtverkeer, de benodigde maatregelen worden getroffen die

maken dat sluip- en/of vrachtverkeer **definitief niet langer rechtstreeks vanuit de Westertoegang het Singel op kan rijden**;

- alsook in het kader van de plannen tot wijziging verkeerscirculatie autoverkeer de mogelijkheid te bieden om via Westertoegang of Westerdokskade de stad richting Noord te verlaten, dit ter voorkoming van onnodig verkeer in de binnenstad en belasting van de centrumring.

Verder zou ik graag samen met 5.1,2,e voornoemd, met de betrokken ambtenaren in gesprek treden over bovenstaande.

Kopie van dit Raadsadres stuur ik naar 5.1,2,e (5.1,2,e) en overige betrokken ambtenaren.

Met vriendelijke groet,



5.1,2,e 5.1,2,e

Singel 5.1,2,e

5.1,2,e AMSTERDAM

5.1,2,e