Klankbordgroep Westelijke Grachtengordel

15 februari 2022 via Ms Teams

Deelnemers

5.1.2,e	Keizersgracht bewoner
5.1.2,e	Herengracht bewoner
5.1.2,e	Beleidsmedewerker Gemeente Amsterdam Intelligente Toegang
5.1.2,e	Gebiedsmakelaar Gemeente Amsterdam
5.1.2,e	Voorzitter en gespreksleider
Afwezig	5.1.2,e (afgemeld voor digitale meetings), 5.1.2,e (definitief afgemeld), 5.1.2,e (afgemeld ivm gezondheidsklachten)

1. **Koers houden binnen klankbordgroep**
   Hoewel we tijdens de decembermeeting overeengekomen zijn om een aantal heikele thema's rondom verschillende belangen en houding binnen deze klankbordgroep achter ons te laten, merken we dat het onze voortgang toch nog bemoeilijkt. 5.1.2,e en 5.1.2,e zijn en blijven ook in de toekomst beschikbaar per email voor eventuele aanvullingen op eerdere opmerkingen en mails. Als klankbordgroep willen we vanaf nu graag koers houden en samen verder kijken naar andere thema's. Zoals vandaag naar Intelligente Toegang.

2. **Tijdelijke verkeersmaatregelen Oranje Loper**
   5.1.2,e deelt mee dat 5.1.2,e deze klankbordgroep uitnodigt voor een gesprek (in de buurt) over de tijdelijke omleidingen, de verwachtingen en de praktijk. Deelnemers aan deze klankbordgroep ontvangen binnenkort meer informatie hierover.
   5.1.2,e geeft nogmaals aan dat vooral het onnodige verkeer moet worden geweigerd.
   5.1.2,e voegt toe dat eea onoverzichtelijk is en dat bovendien automobilisten hun gewone route blijven rijden zolang er geen handhaving is.

3. **Intelligente Toegang**
   5.1.2,e houdt een korte presentatie over de ervaring van de gemeente Amsterdam met Intelligente Toegang - pilots, de vormen, juridische aspecten, en voor/nadelen) dat we gaan uitwerken. Op maps.amsterdam.nl/fish staat plattegrond waarop je kan zien wat er nu al in de stad is. Oranje stippen zijn verzinkbare paaltjes (zgn Intelligente Dynamische Afsluiting).
   De gemeente hanteert twee afwegingscriteria – leefbaarheid (sluiperverkeer, onnodige rondjes etc), en het al of niet bieden van meer ruimte aan voetganger en fietser. De gemeente heeft er begrip voor dat bewoners willen dat er maatregelen komen. Er kleeft echter aantal nadelen aan deze aanpak autoluw.

Een handhavingscamera fotografeert alléén het kenteken, de rest is blur. Wanneer hier een auto rijdt met een kenteken dat niet is aangemeld dan volgt er een (zo goed als onherroepelijke) bekeuring van Justitie. De gemeente heeft hier al veel ervaring mee – typfout bij invoering kenteken, calamiteitendienst die er niet door kan, mindervalide theater/kerkbezoeker die niet is aangemeld, lastminutevervanging van thuishulp met dus niet aangemeld kenteken, etc. Bovendien is er veel schade aan palen en auto's. 5.1.2,e vertelt over ervaring proeftuin Oudezijde. Ook is het belangrijk hier te melden dat helaas de beschikbare software nog niet volmaakt blijkt.

4. Kentekenonderzoek

5.1.2,e geeft aan dat er met een kentekenonderzoek gestart wordt om te meten waar en wanneer de drukte plaatsvindt. En welk aandeel van het verkeer sluipverkeer betreft. De intentie is om met ingrepen in de circulatie of intelligente toegang een optimale balans te vinden van bereikbaarheid, verkeersdrukte en tevens onnodig verkeer tot een minimum te beperken. Hier kunnen we verschillende ingrepen voor gaan bedenken.
5.1.2,e en 5.1.2,e vinden dat het al voldoende duidelijk is dat er teveel sluipverkeer is en willen graag meteen starten met intelligente toegang om in de praktijk te testen wat dit oplevert. Om maatregelen te kunnen nemen (en budget vrij te maken) heeft de gemeente echter eerst kwantitatieve onderbouwing nodig. Gelukkig kan het kentekenonderzoek snel worden uitgevoerd – in Q2 worden de resultaten verwacht. Deze worden gedeeld in deze kerngroep.
5.1.2,e heeft aan dat hij graag wil weten hoe makkelijk/complex/kostbaar zo'n onderzoek is. Zodat we weten of we na de maatregelen ook weer kunnen meten wat het effect is door opnieuw kentekenonderzoek te doen. Binnenkort ontvangen de deelnemers van de kerngroep een korte uitleg over werking van zo'n onderzoek.

Discussie

Er volgt een discussie over bepalen van de norm voor acceptabele drukte, keuzes die voorliggen (venstertijden?), het gevolg van zwaar verkeer voor kades en bruggen, sluipverkeer, onbegrip voor vermeend gebrek aan tempo gemeente, autoluw gebied tov autoluwe hoofdgracht. De sfeer binnen deze kerngroep is ook nu niet optimaal.

5.1.2,e geeft aan dat de gemeente het kentekenonderzoek snel wil starten. Cijfers zijn *nodig* om überhaupt verder te kunnen. Tot dan worden deelnemers gevraagd na te denken over de verschillende concrete scenario's (maatregelen) met voor- en nadelen. Uit ervaring is gebleken dat een eenvoudig paaltje of bloemenbak zelden de oplossing is. 5.1.2,e wil in de toekomst ook graag andere thema's bespreken, hij noemde verloedering van de buurt. We gaan nieuwe thema's eerst samen aanscherpen en leggen deze dan aan de kerngroep voor.

5.1.2,e bedankt de deelnemers en sluit de meeting om 18.25u.