Raadsvergadering tz Palenplan, 20 juni 2023

Inspraak 5.1,2,e

Goedenavond, ik spreek vanavond namens een groot aantal bewoners van de Brouwersgracht.

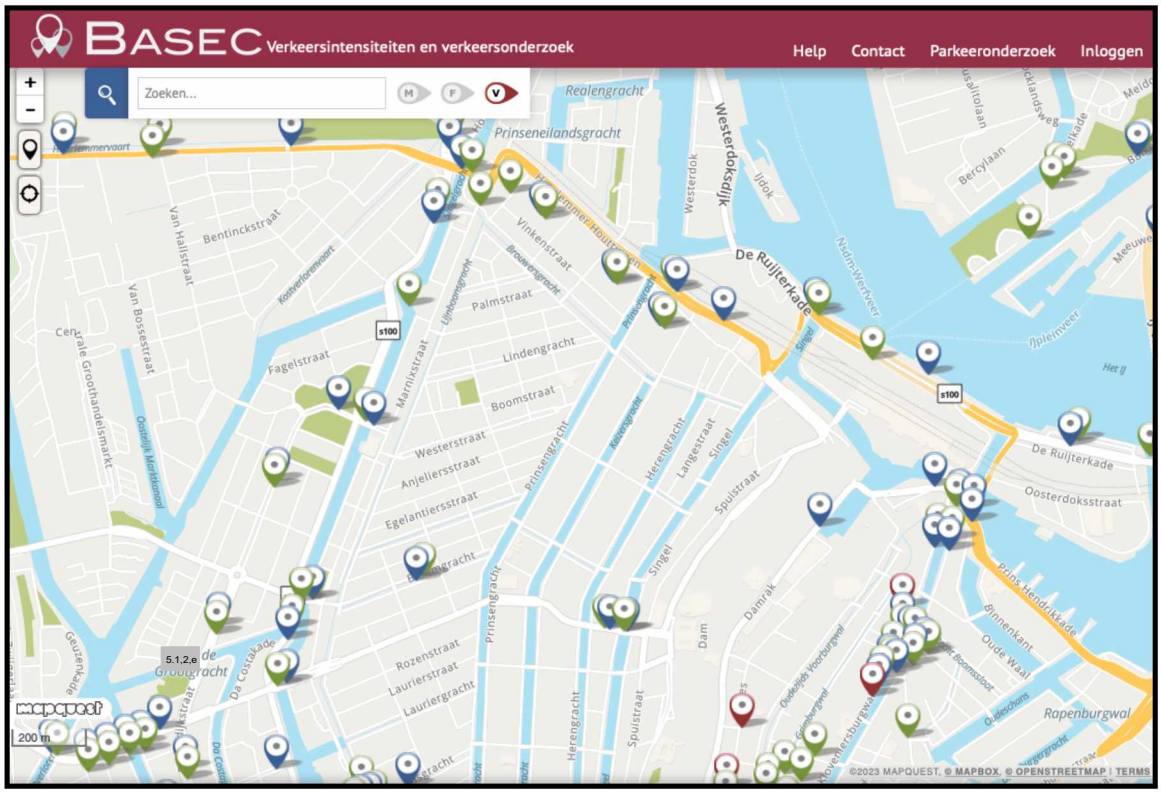
Het enige doel van het palenplan is om het sluipverkeer uit de buurt te weren.

1. De gebruikte gegevens, metingen en tellingen.

De data die het verkeersmodel van de gemeente gebruikt om de verkeersstromen in kaart te brengen, zijn volgens de wethouder te vinden op de website basec.nl.

Maar daar vind ik geen meetpunten in het gebied van Centrum West en Jordaan. En de wel getoonde metingen maken geen onderscheid tussen sluip- en bestemmingsverkeer.

Kan de wethouder dus wel weten hoe groot het probleem van het sluipverkeer is?



2. Toename reistijden en reiskilometers

Veel bezorgdheid uit de betreffende buurten gaat over de toename van de reistijden en reiskilometers voor het verkeer dat deze buurten wil of moet bezoeken.

Ik heb Google Maps er eens bij gepakt en de oude en nieuwe routes van en naar mijn eigen adres uitgestippeld en opgemeten.

Die blijken 2,5 tot bijna 6 keer zo groot te worden.

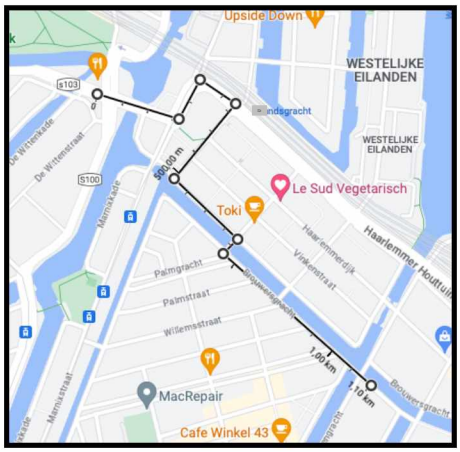
Dat zijn echt geen paar minuten zoals in het palenplan wordt beweerd.

Brouwersgracht 93							
		via Willemsbrug	naar West		via havenfront	naar Oost/ Noord	
route	paaltjes	via	meters	index	via	meters	index
IN	zonder	kortst	1100	1,0	kortst	950	1,0
IN	met	HHtuinen	3500	3,2	HHtuinen	2510	2,6
IN	met	Rozengracht	3140	2,9	Rozengracht	4530	4,8
UIT	zonder	kortst	1290	1,0	kortst	727	1,0
UIT	met	HHtuinen	3040	2,4	Nieuwezijds	2600	3,6
UIT	met	Rozengracht	3040	2,4	Rozengracht	4070	5,6

En dat is alleen als je gewoon door kunt rijden. Dat is nooit het geval want overal staan auto's en vrachtwagens stil om te laden en te lossen.

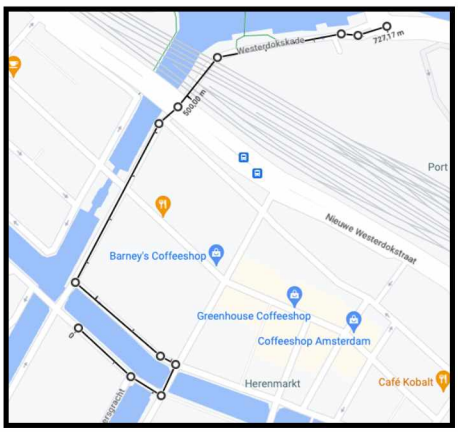
De verkeersdrukte wordt namelijk niet zozeer veroorzaakt door ongewenst sluipverkeer, maar door stilstaand bestemmingsverkeer.

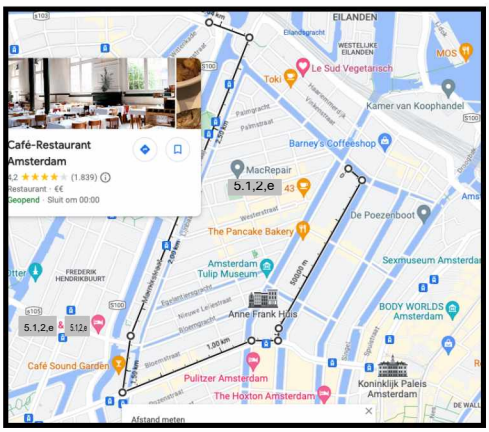
Het lijkt alsof de paaltjes het verkeer tegenhouden, maar wat ze feitelijk doen is het verkeer omleiden. Het palenplan verergert het probleem dus alleen maar door de vele extra reiskilometers van *alle* verkeer in *hele* stad.











Voorbeelden

3. Slimme toegang

In de toelichting reacties palenplan en Marnixstraat noord 1 juni 2023, sectie groen p. 8 is te lezen:

“Op dit moment is intelligente toegang nog niet als middel beschikbaar voor toepassing in woonbuurten. … De verwachting is dat dat zeker nog enkele jaren kan duren.”

De wethouder beroept zich hierbij op de falende ‘organisatieketen’.

Als we nu die ‘domme’ paaltjes plaatsen, is de druk om ‘slimme’ toegang te creëren totaal weg en duurt het inderdaad nog heel lang. Maar de ‘slimme‘ toegang wordt nationaal en internationaal al lang gebruikt, ook in woonbuurten.

Amsterdam laat zich er altijd op voorstaan een vooruitstrevende, hi-tech stad te zijn. Maak dat dan waar!

4. Conclusie

Het idee van regulering van het autoverkeer in Jordaan en grachtengordel heeft veel steun, ook van ons.

Maar met dit vrijheidsbeperkende plan vervreemdt de overheid een groot deel van de bewoners van zich, terwijl zij zegt juist aan hun kant te willen staan.

Van de wethouder willen we graag een moderne oplossing. Zorg dus dat we de falende ‘organisatieketen’ op orde krijgen.

Als we daar twee jaar de tijd voor nemen, kunnen we de slimme toegang in het jubileumjaar Amsterdam 750 al ingevoerd hebben!



Dank voor uw aandacht.

Voorts verwijs ik u naar onze brief van 28 maart 2023 waarin ik namens onze buurt de vragen en opmerkingen van onze buurtbewoners heb verwoord.

5.1,2,e

Brouwersgracht 5.1,2,e

5.1,2,e Amsterdam

5.1,2,e5.1,2,e

5.1,2,e 5.1,2,e