Bijdrage Singel 5.1,2,e en 5.1,2,e H aan “Palenplan” Centrum-West (5.1,2,e
5.1,2,e en 5.1,2,e). Contact: 5.1,2,e Singel 5.1,2,e 5.1,2,e Amsterdam.
5.1,2,e @ 5.1,2,e 5.1,2,e

1. Uitgangspunten Beleid

We onderschrijven van harte de algemene uitgangspunten van het beleid zoals die ten grondslag liggen aan ook dit plan. Een stad die voor alle Amsterdammers en bezoekers betaalbaar, bereikbaar en toegankelijk blijft. Dat wil zeggen: een autoluwe (binnen-)stad, vriendelijk voor de bewoners en de lokale bedrijvigheid. Geen sluipverkeer, geen onnodige opstoppingen en geen filevorming. Goede bereikbaarheid voor hulpdiensten, ruimte voor voetgangers, fietsers en spelende kinderen.
Echter, bij het voorliggende Palenplan zijn we bang voor diverse nadelige neveneffecten die haaks staan op deze uitgangspunten. Het doel van deze inbreng is om zulke nadelige neveneffecten tijdig onder de aandacht te brengen zodat ze kunnen worden ondervangen.

Samenvattend:

- Timing; we vrezen het stapel-effect, nu èn de Oranje Loper vertraging oploopt, èn diverse kades en bruggen nog moeten worden vervangen, èn de rest van het Amsterdamse circulatieplan op cruciale stukken nog niet gereed is. Stem de timing dus veel beter af (zie punt 2). Ons **Advies** is dan ook: wacht met de invoering van het Palenplan totdat de voortgang van het project Oranje Loper dat toestaat, én de “back office” van de gemeente voor intelligente toegang op orde is. Los het “Palenplan” dan op met camera toezicht.
- Bij het huidige plan hebben we een aantal vragen. Zie punt 3.
- Onder punt 4 doen we voorstellen voor aanpassing van het Palenplan om met een doordachte plaatsing van vaste- en enkele verzinkbare palen de gewenste situatie te creëren die vriendelijk is voor bewoners, sluipverkeer tegengaat, en die de andere doelstellingen van het Palenplan bevordert.
- Onder punt 5 vragen we aandacht voor Communicatie.
- Tot slot stellen we voor parkeren uitsluitend toe te staan voor vergunninghouders en tijdelijke vergunninghouders als bouw- en werkverkeer en bezoekers. Zie punt 6.

Uiteraard zijn we zeer bereid mee te praten en mee te denken en stellen een uitnodiging daartoe zeer op prijs.

2. Timing

1. Is er wel een acuut probleem ? Met welke “bewonerscomités” is er gesproken ? Onze indruk is dat er de afgelopen jaren een sterke afname van doorgaand en sluipverkeer heeft plaatsgevonden. Wat resteert valt naar onze mening met enkele gerichte ingrepen (zie punt 4), op te lossen.
2. Lopend project Oranje Loper gaat veel afsluitingen veroorzaken aan de Raadhuisstraat / Rozengracht zijde. Planning nu: 2023 – 2026.
3. In de Westelijke grachtengordel zijn tenminste 7 locaties waar aan de kades moet worden gewerkt.
4. Het (grotere) Amsterdams circulatieplan is nog lang niet helder, laat staan uitgekristalliseerd.
5. Kennelijk (gehoord op informatie bijeenkomsten) zijn de oplossingen met verzinkbare palen (Vezips) te duur, en is de benodigde “back office” van de gemeente voor de intelligente oplossing met camera’s nog niet op orde.

Advies: wacht met de invoering van het Palenplan totdat de voortgang van het project Oranje Loper dat toestaat, én de "back office" van de gemeente voor intelligente toegang op orde is. Los het "Palenplan" dan op met camera toezicht. Tot dan toe; plaats op enkele cruciale plekken wel Vezips, deels door huidige Vezips te verplaatsen (zie hieronder)

3. Vragen bij huidig plan

1. Waarom is afsluiten van het Singel aan het begin (vóór of na Brug 15) **niet** nodig ? Temeer:
2. In het plan staat dat een van de huidige Vezips van het Singel wordt verplaatst. **Welke** is dat ?
   a) Als het de **Oostelijke** is (zijde Singel oneven huisnummers) dan is daarmee de weg vrij naar de Prins Hendrikkade. Dat kan niet de bedoeling zijn. Bovendien ontstaat een "cul de sac", afhankelijk van de exacte positie van de uitneembare vaste paal (UVP) op de hoek Blauwburgwal – Herengracht. Verkeer moet dan of (straks als Herengracht – Brouwersgracht gereed is) via Herengracht naar Brug 15 / Prins Hendrikkade, of via de Langestraat. Kan niet de bedoeling zijn.
   b) Als het de **Westelijke** is (zijde Singel even huisnummers) dan is er vrije-baan toegang via het Singel. Lijkt ook niet de bedoeling.
   In de huidige situatie is deze Vezip overigens slechts ten dele effectief. Kenners van de situatie maken nu een U-bocht over de Blauwburgwal, om op het Singel te kunnen doorrijden…
   c) of is het de Vezip op Blauwburgwal / Singel ? Dan verliezen we de huidige blokkering van tegen de richting inrijden op de Blauwburgwal …
3. Verkeer dat op een UVP vastloopt moet er ook weer uit. Als dat meerdere voertuigen overkomt wordt dat chaotisch. Zeker als er langere (vracht)voertuigen) tussen zitten. Zie vooral het hierboven onder 2a) beschreven geval. Maar ook verkeer op Binnen Brouwerstraat en Herenmarkt dat zich vastrijdt op de UVPs op de bruggen op de Brouwersgracht. Dat moet dan via de Korte Prinsengracht en Westerkade het gebied verlaten.
4. Bij stremmingen door langdurig laden / lossen of verhuizingen is een Vezip gewenst. Deze kan centraal gestuurd worden opengezet. Een UVP moet handmatig worden verwijderd en teruggeplaatst. Op basis van eigen waarneming en ervaring blijkt dat UVPs (in combinatie met afsluitingen wegens verhuizingen of werkzaamheden) nu leiden tot de grootste overlast.
5. Wat is de samenhang van het Palenplan met Maatregel 17 (Autoluwe Haarlemmer Houttuinen). Als deze Maatregel wordt doorgezet (met name door afsluiting van de spoor onderdoorgang in noordelijke richting) zal dat een enorme toename van het verkeer (Zuidelijke richting) veroorzaken op Nieuwezijds, Spuistraat, Raadhuisstraat, en Rozengracht.
6. Wie krijgen sleutels van de uitneembare vaste palen (UVP) ? Nooddiensten ? Bewoners ? Naar mijn weten kregen bewoners van Herengracht 1 – 103 er wél een. Maar hoe zit het met de bewoners van verder weggelegen gedeeltes die ook afhankelijk zijn van deze doorgangen?
7. Hoe zit het met de bereikbaarheid van Herengracht 2 en verder ? Er is nog geen datum bekend voor het herstellen van de kade Brouwersgracht tussen Keizersgracht en Herengracht. Deze is nu afgesloten voor verkeer.
8. Op het kaartje van het projectplan is een huidige Vezip niet aangegeven; Blauwburgwal / Singel die voorkomt dat voertuigen tegen de verkeersrichting in van Singel naar Herengracht rijden.

4. Voorstel aanpassingen plan

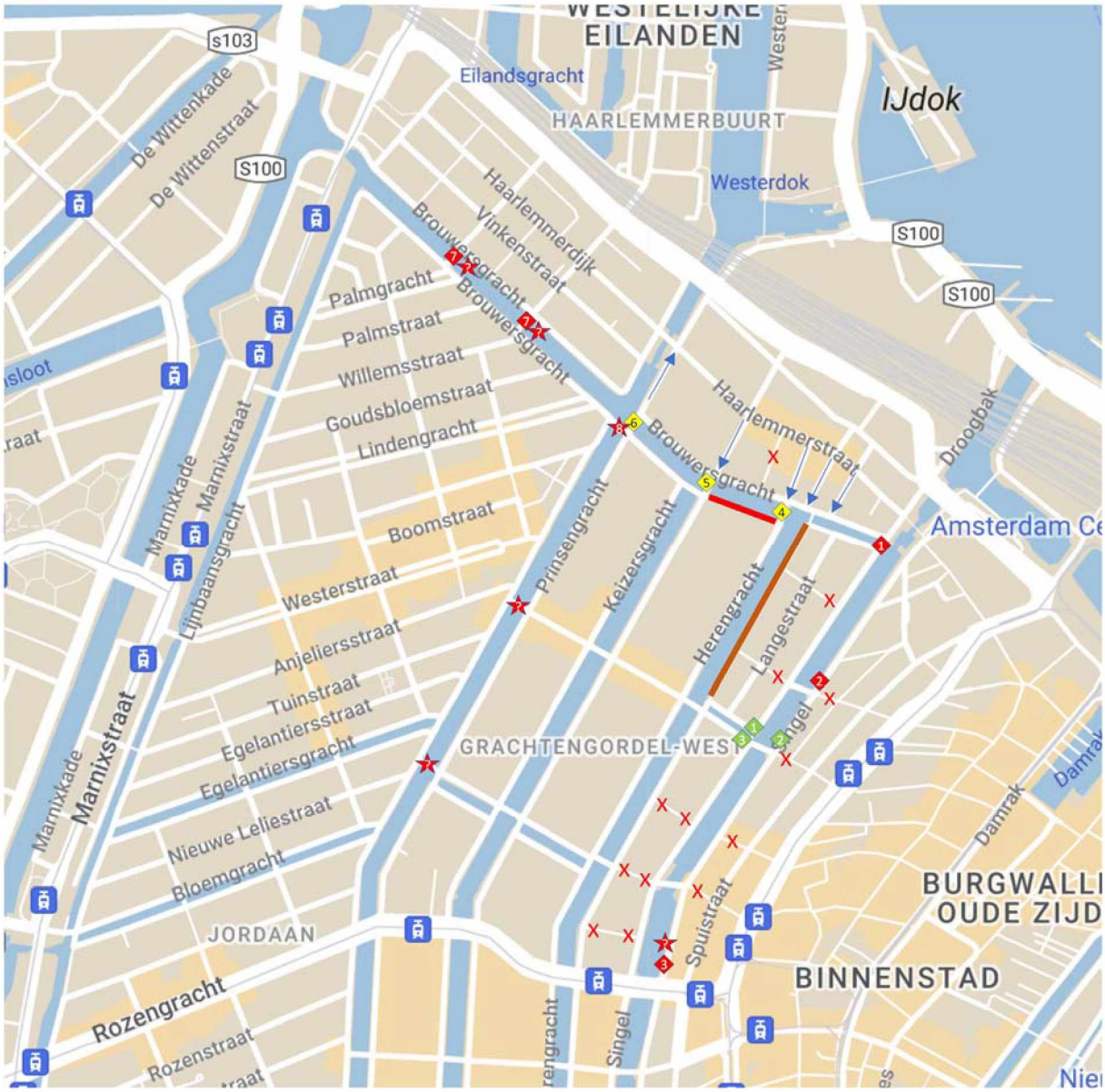
Wanneer "even wachten" geen optie is.

Voor het gebied van de Westelijke Grachtengordel willen we enkele alternatieve oplossingen voorleggen voor het plaatsen van palen die volgens ons beter zullen werken. In het kort:

1. Verplaats de drie huidige bestaande Vezips van het Singel naar andere locaties op het Singel.

2. Plaats drie nieuwe Vezips op de bruggen Brouwersgracht ter hoogte van Herengracht, Keizersgracht en Prinsengracht. Als drie Vezips te duur zijn, dan tenminste één aan die kant van de wijk – bij voorkeur bij de Keizersgracht.
3. De UVPs op de Prinsengracht-bruggen hebben geen belangrijke functie meer, zie uitwerking onderin in punt 8.
4. Vezips alleen activeren voor bewoners, hulpdiensten, online aangemeld werkverkeer en vooraf aangemelde bezoekers.

Zie details op de volgende kaart:



De nummers corresponderen met die van onderstaande tekst.

1. Verplaats de huidige Vezip 1 naar het begin van het Singel, óp Brug 15, voor Noord – Zuid voertuigen. De route van Herengracht / Langestraat naar de Prins Hendrikkade is daarmee afgesloten. Verkeer afkomstig van Droogbak kan nog wel de Brouwersgracht oprijden.
2. Verplaats de huidige Vezip 2 naar de Corsgenbrug Noordelijk (ter hoogte van Singel 43). De verplaatsing is nodig om sluipverkeer dat via Herengracht of Langestraat naar de Prins Hendrikkade wil, te weren.
3. Verplaats de huidige Vezip 3 naar de hoek Singel / Raadhuisstraat. In de huidige situatie is er veel nodeloos verkeer dat zich vastrijdt op Vezip Oost Blauwburgwal (groene (2) en weer Singel afrijdt

naar Raadhuisstraat. Het feit dat het PC Hooft-Huis aan begin van de beperking ligt maakt de paal dragelijk; bestemmingsverkeer voor Singel ter hoogte Torensteeg en verder Noord kan via Herengracht / Blauwburgwal / Torensluisbrug ter plekke komen. Maak een keer-plek van de eerste paar parkeerplekken hoek Singel / Raadhuisstraat zodat de parkeerplekken ter hoogte van het PC Hooft-huis makkelijker bruikbaar zijn (dit ging prima tijdens de afsluiting ter plaatse voor de bouw van de hulpbrug !).
Uit oogpunt van kostenbesparing zou een UVP kunnen worden overwogen.

Met deze 3 nieuwe locaties zijn er geen maatregelen meer nodig op de hoek Blauwburgwal / Herengracht en/of de Langestraat.

4. Plaats een Vezip 4 op de Brouwersgracht ter hoogte van de Herengracht, toegankelijk naar het Zuiden. Deze bedient vooral de bewoners van Herengracht 2 en verder.
5. Plaats, als voorzien in het Palenplan, een Vezip 5 op de Brouwersgracht ter hoogte van de Keizersgracht, toegankelijk naar het Zuiden.
6. Plaats een Vezip 6 op de Papiermolensluis (Brouwersgracht / Prinsengracht) in Noordelijke richting zodat beperkt wordt wie de buurt richting Haarlemmerstraat kan verlaten.
7. Om de bereikbaarheid van de Jordaan te garanderen bevelen we aan de voorziene UVPs op de Oranjebrug en Dommersbrug over de Brouwersgracht ook te voorzien van Vezips. Eén in Noordelijke richting toegankelijk, de ander in Zuidelijke richting.
8. Brug 59 (Lekkere sluis): verkeer dat uit de Jordaan komt naar Westelijke grachtengordel en vice versa zal er niet of nauwelijks zijn; elk gebied heeft zijn eigen in- en uitgangen. Wel zal mogelijk verkeer van leveranciers plaats hebben (bv. Horeca-leveranciers). Dit is bestemmingsverkeer, **er is geen paal nodig**. Een wél geplaatste paal levert veel meer verkeersbewegingen op; eerst gebied uit om weer via een omweg het naastliggende gebied te bereiken.
   Voor sluipverkeer van Jordaan naar grachtengordel West hebben de palen op de Prinsengracht op de Prinsen sluis (brug 60) en de Lelie sluis ons inziens geen functie meer omdat het sluipverkeer aan de Noordzijde de grachtengordel niet meer uit kan.
   Omgekeerd voor sluipverkeer van grachtengordel naar de Jordaan:
   Vooropgesteld is dit géén verkeer afkomstig van buiten de Westelijke grachtengordel. Dit verkeer kan over de Prinsengracht alleen Zuidelijk rijden (Westerstraat is geen bereikbare optie).
   Uitrijden via Tuinstraat, Egelantiergracht, Nieuwe Leliestraat leveren voor het verkeer geen tijdwinst op. Voor uitrijden via Bloemgracht zou, indien nodig, een oplossing moeten komen.
9. Maak een voorziening (een helpdesk) waardoor 24 x 7 meldingen kunnen worden gegeven van storingen en waarmee een verzoek voor een tijdelijke opheffing van de Vezip of UVP (noodzakelijk vanwege stremmingen) kan worden afgehandeld.
10. Werkbusjes: biedt de mogelijkheid om online een tijdelijke, betaalde ontheffingsvergunning aan te vragen (zie ook 6 hieronder).
11. Te overwegen is tijd-slots in te stellen voor enkele Vezips voor leveranciers. Denk met name aan Vezip 5 voor leveringen aan Herengracht 2 e.v. Denk aan 08:00 – 10:00 en 16:00 – 18:00.

5. Communicatie

Aanbevelingen:

- Maak een gedegen communicatieplan.
- Publiceer kaarten met aanrij-routes voor leveranciers en aannemers.
- Waarschuw niet-bestemmingsverkeer als toeristen en winkelend publiek dat ze de binnenstad beter kunnen mijden. Kom niet met de auto naar Amsterdam.
- Stem af met o.a. Google (Maps) en TomTom zodat deze de nieuwe situatie tijdig in hun kaarten kunnen verwerken.
- Geef hotels teksten voor hun websites.

- Stem (beter) af met “belendende” beleidsterreinen als Parkeerbeleid.

6. Parkeren alleen voor bewoners

1. Maak de situatie voor bewoners leefbaarder door in Centrum-West alleen nog parkeren voor vergunningshouders mogelijk te maken. De handhaving hierop is simpel, via de scan-auto’s van Parkeren Handhaving.
2. Deze situatie bestaat bijvoorbeeld al in de Kop Van Diemenstraat.
3. Het aantal parkeerplekken kan worden afgestemd op het aantal bewoners met een parkeervergunning. Waarschijnlijk kan een deel van de huidige parkeerplekken verdwijnen voor verbeteringen van de inrichting van de Grachtengordel.
4. Werkbusjes: biedt de mogelijkheid online een tijdelijke vergunning aan te vragen.
5. Bezoekers kunnen zich aanmelden via een website (vergelijkbaar met de al bestaande bezoekersvergunning of kraskaartvergunning voor parkeren).
6. De parkeerpalen (voor betalingen) kunnen uit het gebied worden verwijderd (kosten- en ruimtebesparing !).