1 Reactie op het Palenplan maart 2023

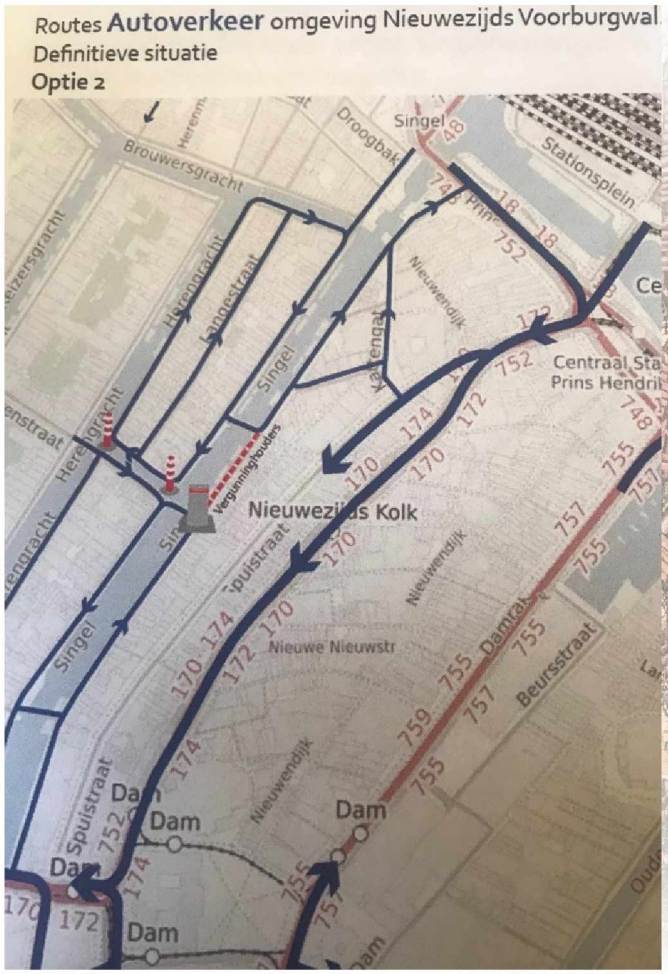
In deze notitie wordt een reactie gegeven op het Palenplan aan de hand van de door de gemeente geplaatste artikelen op de site Palenplan Centrum-West. Verder worden enkele relevante ervaringen gememoreerd en wordt aangegeven hoe dit plan ook uitgevoerd zou kunnen worden.

1.1 Introductie reconstructie Nieuwezijds Voorburgwal

Op de onderstaande kaart is het gebied weergegeven dat in het kader van de gelijktijdige knippen op de Prins Hendrikkade, Nieuwezijds Voorburgwal en Paleisstraat onderzocht is op overloopeffecten. In dit beperkte gebied zijn rond uitvoering van deze knippen enkele maatregelen genomen om eventueel sluipverkeer te ontmoedigen.

Circa 5 jaar geleden heb ik in het kader van de plannen in onze buurt rond de Oranje Loper voorgesteld een paal te plaatsen op de locatie die de gemeente toen zelf had aangewezen als alternatief om het sluipverkeer afkomstig van de geknipte Nieuwezijds Voorburgwal. Gekozen is voor een andere variant met uitsluitend palen (vezips) op het Singel. De niet geplaatste paal op de oostzijde van de Herengracht/Blauwburgwal noord werd in reserve gehouden. Die paal was in de gemeentelijke notitie over maatregelen tegen het sluipverkeer wel als mogelijk alternatief opgenomen. Afhankelijk van de toegezegde monitoring bevindingen zou bekeken worden, in hoeverre plaatsing nodig was. Sinds het knippen van de noordelijke richting van de Nieuwezijds Voorburgwal is het verkeer in de Langestraat ruim 50% illegaal (van Herengracht rechts tegen het verkeer op de Blauwburgwal in naar de Langestraat. Vlak na de plaatsing van de palen was de stijging ongeveer 30%.

Met enige regelmaat heb ik deze illegale situatie de afgelopen 5 jaar naar voren gebracht, zonder resultaat. De volgende afbeelding is afkomstig uit een sluipverkeer notitie voor Singel en Herengracht van 19 december 2017. Daarnaast de kaart van Berckenrode van 1626. Afgezien van bruggen is de wegsituatie onveranderd.





De rechter paal is, zoals hier afgebeeld, een vezip geworden, het wit/rood paaltje links daarvan, is alsnog ook een vezip geworden. Aanvankelijk nam men aan dat er onvoldoende ruimte was op de brug. De meest linkse wit/rood paal, is in quarantaine gehouden. Plaatsing werd afhankelijk gesteld van de monitoring resultaten.

Die verloren 5 jaar hadden gebruikt kunnen worden om ervaringen op te doen het verder uitproberen van regelingen rond bijvoorbeeld toegankelijkheid voor bedrijfswagens.

Nu maakt de paal op genoemde brug deel uit van het Palenplan en moet nagegaan worden, of de gekozen oplossing passend is voor ons gebied. En vooralsnog wordt gedacht aan uitsluitend plaatsing van een wit/rood paaltje. In mijn bezwaarschrift tegen de 1-richting beslissing van 26 maart 2018 (kenmerk JB.18.000646.002)ben ik uitvoerig ingegaan op de te verwachten effecten in het gebied Westelijke Grachtengordel, met inbegrip van de Haarlemmerbuurt. Het was evident dat de effecten veel verder zouden reiken dan het aanpalende gebied rond Singel, Langestraat en Herengracht. Aanvullende maatregelen waren onvermijdelijk, verkeer zonder bestemming in ons gebied moest worden weggeleid.

1.2 Een kijkje in de buurt

Maar laten wij deze notitie beginnen met een recente observatie in onze buurt. Tijdens het schrijven van deze notitie waren op dinsdag 11 april 2023 in onze directe omgeving de volgende straatdelen uit de roulatie: Singel tussen Korsjespoortsteeg/Blauwburgwal, waarschijnlijk vanwege werkzaamheden van Liander(tot eind mei):

Foto 1 Blauwburgwal/hoek Langestraat



Bij eerste inspectie autoverkeer waargenomen dat als oplossing voor de slechte toegankelijkheid van de Langestraat via de Singel gekozen had, tegen de rijrichting in, de Brouwersgracht zuid te nemen en zo de Langestraat, of achterliggend gebied te bereiken (een kleine 350 in zeer smalle straten tegen de richting in). NB: niet onderzocht of in andere delen van het gebied die dag sprake was van grote stremmingen.

Een buurtgenote die via de Langestraat op de fiets op de Brouwersgracht reed, waar een automobilist besloten had dezelfde route dus in tegengestelde, verboden richting in te rijden, wilde deze automobilist waarschuwen voor een lossende vrachtwagen in de Langestraat. Deze automobilist, bevreesd voor een vermaning, nam het initiatief, draaide het raampje open en startte zijn repliek met ‘kankerhoer’ et cetera.

De escalatie in oa rijgewoonten is in onze buurt ongeveer op de voet te volgen. Met enige argwaan worden geschriften omtrent de komst van het beloofde land in ons gebied ontvangen.

Foto 2 Altijd een zekere mate van chaos, wel of niet tegen de rijrichting in naar de sluiproute Langestraat, hoek Blauwburgwal (noord) en de sinds jaren (zomer 2018) afgesloten Herengracht in verband met kadewerkzaamheden.



Foto 3 Inrijverbod Blauwburgwal Noord, tussen Herengracht en Langestraat. Links, halverwege, de inrit van de Langestraat



Vanaf de zomer van 2018 wordt de Langestraat route gebruikt voor sluipverkeer. De Singel oostzijde was wegens kadewerkzaamheden gesloten en het verkeer in noordelijke richting (zo'n 200 a 300 voertuigen per spitsperiode) nam de route via de brug over de Singel en via de Blauwburgwal de Langestraat en de Herengracht als alternatieve sluiproute.

Bij het monitoring onderzoek in de buurt, tellingen, is de eerste meting voor de plaatsing van de vezip op de oostkant van de Singel In de zomer van 2018 kwam een vezip op de brug van de Singel aan de westzijde, waardoor geen gebruik meer gemaakt kon worden van deze sluiproute. De alternatieve route werd de Herengracht en als deze geblokkeerd was, tegen de rijrichting in de Blauwburgwal en dan verder noordelijk in de Langestraat. De plaatsing van deze vezip op de westkant van de Singel verminderde het sluipverkeer in de Langestraat aanzienlijk. Ook de invoering van 1-richting verkeer vond in die zomer (juli) plaats. Geleidelijk aan zal dat effect gehad hebben op en

extra sluipverkeer hebben opgeleverd. Maar in september, vlak voor de 2e monitormeting, was er nog steeds duidelijk sprake van een lager niveau van sluipverkeer.

In het najaar ging het laatste deel van de Herengracht dicht wegens kadewerkzaamheden en sindsdien is geleidelijk aan de illegale Langestraat route de eerste noordelijke verbinding geworden. In de zomer van 2018 was het niet langer mogelijk via de Nieuwezijds de stad in noordelijke richting te verlaten. Ook dit verkeer werd opgevangen door aanvankelijk de Herengracht en de Langestraat. Tot kort daarop de kadewerkzaamheden startten.

Foto 4 Aansporing tot overtreding op brug Herengracht, net voor de Blauwburgwal (achtergrond: Singel).



De 4e foto vertoont een interessante aanmoediging tot overtreding van de verkeersregels: aanbevolen wordt tegen de rijrichting in de noordelijke kant van de Blauwburgwal te nemen om in de Langestraat te komen. Zie de 3e foto met het inrijverbod op de Blauwburgwal. Trouwens, ook op de Brouwersgracht Zuid, vanaf de Singel, hebben in het verleden dergelijke borden gestaan.

Foto 5 Keizersgracht oostzijde vanaf de Herenstraat wegens werkzaamheden uit de roulatie



Foto 6 Brug Keizersgracht, zie verder foto 5



Foto 7 Opstelling bouwmaterialen.



Alle foto's zijn dinsdag 11 maart rond 17.00 uur genomen. De Langestraat was rond dit tijdstip niet meer op een legale manier bereikbaar.

1.3 Samenvatting en conclusies

- Vijf jaar zijn verloren gegaan waarin geëxperimenteerd had kunnen worden met de invoering regelingen voor zakelijk verkeer, vrachtverkeer, taxi's en dergelijke.
- Afsluitingen in verband met laden en lossen, verhuizingen en verkeershinder door wegwerkzaamheden waardoor delen van straten afgesloten zijn, zijn een vast onderdeel van de binnenstad. Op elk moment te constateren maar wel vaak te ontlopen door een zeer fijnmazig wegennetwerk.
- Vanaf het Nieuwezijds Voorburgwal project is het onderzoekstramien rond grootschalige projecten duidelijker geworden:
    - In het project wordt het verkeer gedecimeerd door knippen ed, de verminderingen worden met groot elan gepresenteerd als grotendeels blijvend; verkeer vaporiseert/verdampt. In de aanpalende gebieden vindt geen meting plaats (alleen intern via het VMA). Beloofd wordt dmv monitoring de effecten in het aanpalende invloedsgebied te blijven volgen.

- Met het VMA als interne informatiebron worden van te voren de belangrijkste consequenties bekeken (ook weer intern).
- De monitoring is nodig als belofte aan de buurt; in de praktijk is deze hoofdzakelijk zinloos omdat ten eerste de omstandigheden in het monitoring gebied aanzienlijk zijn veranderd, en ten tweede omdat de uitkomsten in grote lijnen al bekend zijn.
- De monitoring resultaten (tellingen) kwamen in dit specifieke voorbeeld na jaren van geknutsel in 2020 ter beschikking: circa 50 tabellen zonder toelicht. Het enige intellectuele hoogstandje in deze presentatie was het nietje linksboven.

Dit laatste punt is in mijn rechtsgang: bezwaarschrift, meervoudige kamer, Raad van State een steeds grotere rol gaan spelen. De monitoring had uitsluitend betrekking op het kleine gebied rond de Langestraat, zie bovenstaand kaartjes. Omdat in de loop van 2018 de vezip afsluitend effectief werd en de Herengracht afgesloten werd in verband met kadewerkzaamheden, kwam het accent met name bij de Raad van Staten vooral te leggen bij de Langestraat. In die straat toonden de tellingen om de eerder geschetste redenen lagere aantallen voertuigen. Ook toen de Nieuwezijds nog 2-richtingverkeer had, werd de oostzijde van de Singel intensief gebruikt (200 a 300 per spits). Ik heb dit fenomeen in de verschillende stukken afdoende uitgelegd, maar ook in de zitting van de Raad van Staten werd deze verlaging als bewijs naar voren gebracht; op de laatste pagina van de uitspraak van dit college wordt deze 'leugen' weer breed uitgemeten.

2 De introductie van het Palenplan in de buurt

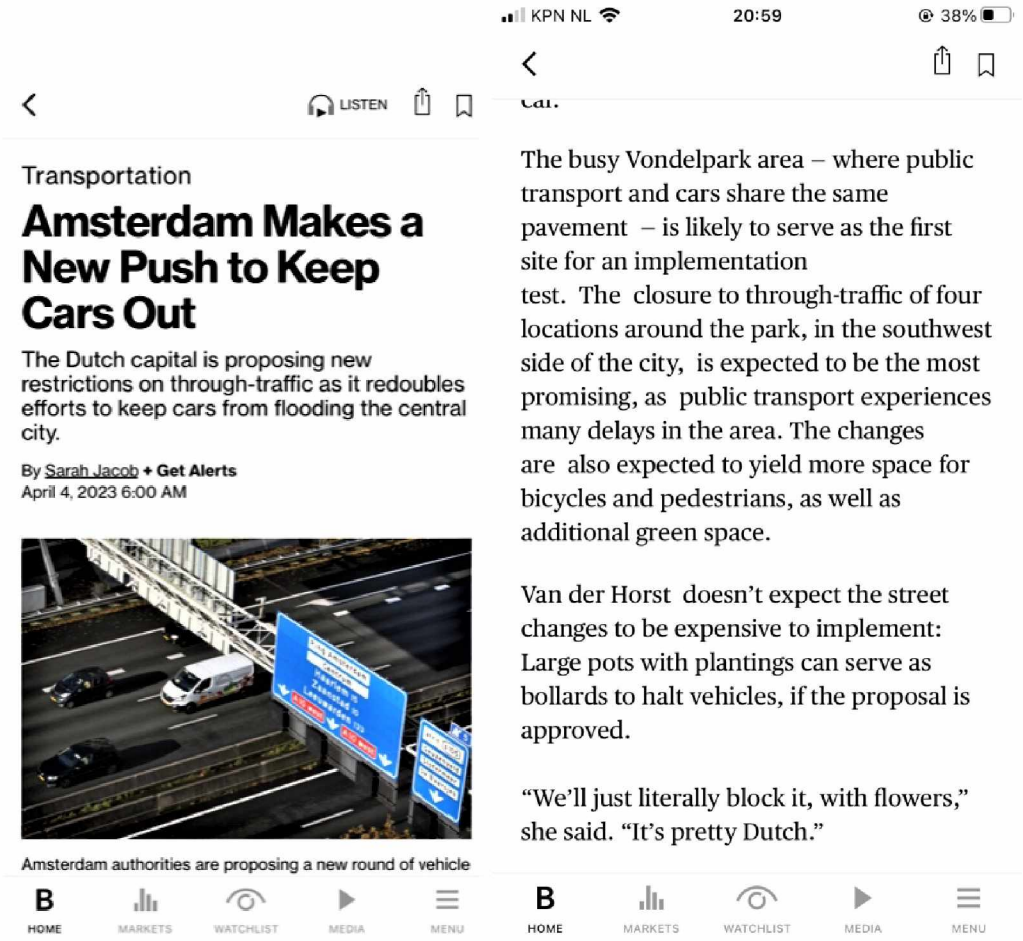
De introductie van het palenplan vond plaats met behulp van een flyer die recentelijk huis aan huis verspreid werd en waarin verwezen werd naar een gemeentelijke site met verdere informatie. Enkele dagen voor de 1e aangekondigde informatiebijeenkomst konden drie stukken met verdere informatie voor het eerst worden gedownload. Op woensdag 15 april ontdekte ik dat de stukken inmiddels waren vrijgegeven. Maandag 20 maart was de 1e buurtvergadering. Een onfatsoenlijke manier voor de introductie van een diepingrijpend plan voor onze buurten.

In de flyer werd de buurt geïnformeerd over buurtvergaderingen over het plan. Verwezen werd naar een gemeentelijke site 'Palenplan Centrum-West. Op deze site werd verwezen naar een drietal notities. Aanvankelijk was doorklikken op de grijze informatie niet mogelijk. Vlak voor de 1e vergadering in de Noorderkerk op 20 maart konden deze notities worden gedownload. Mij lukte dat op woensdag 22 maart. Ik neem aan dat de notities de dag er voor zijn vrijgegeven. Gezien de omvang en de implicaties van het gepresenteerde materiaal, een tamelijk onzorgvuldige gang van zaken. Een bijkomend voordeel in de vergadering was echter wel dat bijna niemand het rapport van bureau Trajan had bekeken.

Na een 1e kennismaking met het materiaal was mij echter niet duidelijk hoe ik het voorstel moest beoordelen. Alle gemeentelijke toelichtingen waren door dezelfde ambtenaar geschreven. De consequenties van het plan grijpen diep in op het leven van 22.500 bewoners boven de Raadhuisstraat en de Rozengracht, om maar even te zwijgen over de overige ruim 60.000 anderen ten zuiden van deze straten (de ca 115.000 werkenden in de binnenstad laten we even gemakshalve buiten beschouwing). Het was mijns inziens het meest vergaande verkeersplan dat ik ooit voor de binnenstad heb gezien. En de lichtvoetigheid en gemak waarin in de ambtelijke notities met de materie werd omgegaan kan slechts als duizelingwekkend omschreven worden.

Was dit een initiatief van 1 ambtenaar? Niet helemaal voor de hand liggend, want er was een behoorlijke verkeerskundige studie uitgevoerd. Hoe breed in de politiek en de ambtenarij wordt dit ingrijpende voorstel met een hoge faalkans gedragen? En het mocht verder nauwelijks geld kosten, dus svp geen vezips, camera's of nog andere oplossingen. Bij voorbaat wordt rekening gehouden met een mislukken van het project.

Gelukkig bracht wethouder Melanie van der Horst uitkomst over bestuurlijke ondersteuning.. In de vroege morgen van 6 april bracht mijn Bloomberg krant het volgende bericht: Amsterdam Makes…….. en een deel uit de tekst:



LISTEN

Transportation

Amsterdam Makes a New Push to Keep Cars Out

The Dutch capital is proposing new restrictions on through-traffic as it redoubles efforts to keep cars from flooding the central city.

By Sarah Jacob + Get Alerts
April 4, 2023 6:00 AM

Amsterdam authorities are proposing a new round of vehicle

HOME MARKETS WATCHLIST MEDIA MENU

KPN NL 20:59 38%

car.

The busy Vondelpark area – where public transport and cars share the same pavement – is likely to serve as the first site for an implementation test. The closure to through-traffic of four locations around the park, in the southwest side of the city, is expected to be the most promising, as public transport experiences many delays in the area. The changes are also expected to yield more space for bicycles and pedestrians, as well as additional green space.

Van der Horst doesn't expect the street changes to be expensive to implement: Large pots with plantings can serve as bollards to halt vehicles, if the proposal is approved.

"We'll just literally block it, with flowers," she said. "It's pretty Dutch."

HOME MARKETS WATCHLIST MEDIA MENU

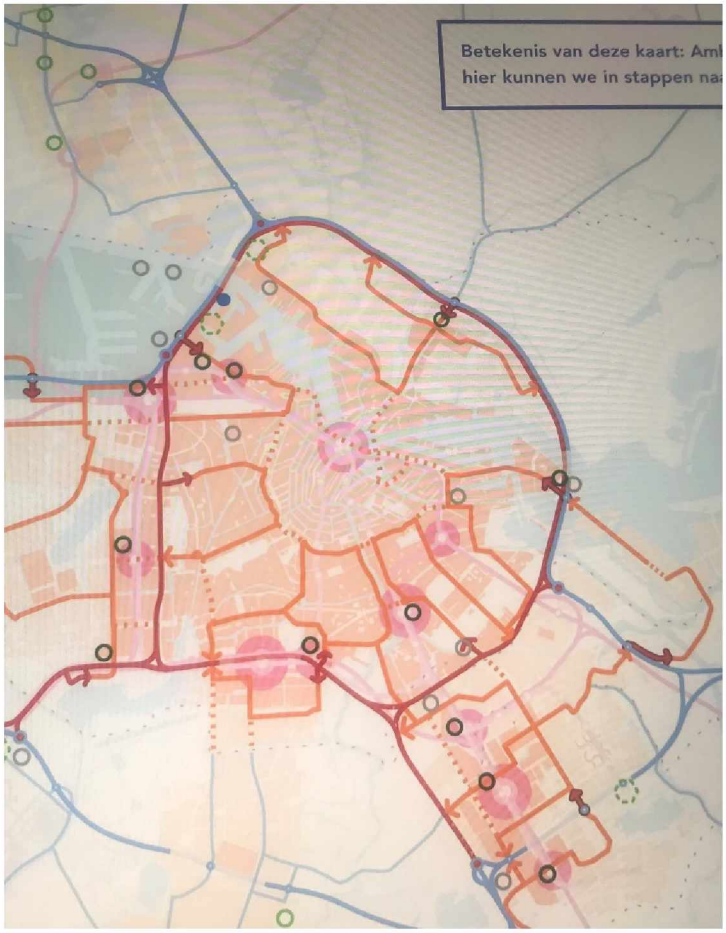
Nu wordt ook het kaartje duidelijk dat in het op zondag journaal van 19 maart om 20.00 uur werd vertoond (de avond voorafgaand aan de 1e buurtvergadering over het Palenplan):



De afgebeelde kaart is een snelle foto van de in het journaal getoonde afbeelding. De knip bij het rijksmuseum waarover Bloomberg spreekt, is het dunne lijntje tussen Vondelpark en Hobbemakade. Let op: het binnenstadgebied ten noorden van de Raadhuisstraat/Rozengracht is nog niet opgesplitst in 3 deelgebieden.

Is deze suggestie voor een nieuwe knip gebaseerd op uitvoerig onderzoek, en op grote schaal bekend? Het kaartje blijkt na enig zoekwerk afkomstig te zijn uit de nota 'Omgevingsvisie 2050', geschreven in de coronatijd en daarom aan mijn aandacht ontsnapt. Het kaartje in deze nota is trouwens tamelijk onduidelijk en niet voorzien van tekst die

op deze zeer zware ingreep duidt. De toelichting is: 'Betekenis van deze kaart. Ambitie voor 2050, hier kunnen wij in stappen naar toe werken'.



We hebben te maken met 2 gemeentelijke agenda's:

- Iets doen aan de verkeersoverlast van verkeer dat geen herkomst – en/of bestemming heeft in het gebied, waardoor andere functies meer kansen krijgen.
- De gemeentelijk AA agenda, waarbij hier AA staat voor Anoniem Autoluw. Het belangrijkste instrumentarium voor deze agenda is parkeerplaatsen opheffen en het nut van de auto zodanig verlagen dat het afschaffen ervan meer in zicht komt. Het instrumentarium bestaat uit botte bijlen, onderzoek is ongewenst. Intern beschikt men met de informatie uit het VMA over voldoende aanwijzingen over wat de verkeerskundige effecten van de bijlmaatregelen zijn.

Bij het Palenplan is er een vermenging van beide programma's. De irrationele kanten in het verhaal moeten begrepen worden vanuit de AA agenda. Zijn er nog andere plannen met zo'n dubbele agenda? In hoofdstuk 3 zullen we enkele de revue laten passeren.

Een raadselachtig punt bij het Palenplan is de planning. Het zou ongeveer rond de zomer kunnen starten. De precieze planning van de vernieuwing van de bruggen is mij niet bekend, maar ik neem aan, dat die ook op handen is. Werkzaamheden die de complete uitvoering van het Palenplan volledig doorkruisen. Tenzij men in het kader van de AA agenda bereid is de zware overlast in de buurt voor lief te nemen.

Met een ongekende lichtzinnigheid wordt in ons gebied een verkeersplan gelanceerd dat naar mijn mening het meest vergaand is van de afgelopen 40 jaar. Gespeend van enige diepgravendheid worden afsluitingsvoorstellen gedaan die door de gemaakte keuzen de buurten veel congestie, extra reistijden door de veel langere ritten en een beduidende toename van het kilometrage in onze buurten. Nog even afgezien van een sterke verhoging van verkeersagressie.

2.1 De Autoluwe Stad en het democratisch proces

Het dilemma van het autoluwe beleid is, dat de effecten van de maatregelen in een reeks van situaties moeilijk valt aan te tonen. Diep ingrijpende maatregelen zoals palenplan en 1-richtingverkeer op Haarlemmer Houttuinen en 1-richting verkeer bij alle onderdoorgangen van de de Ruyterkade naar de Haarlemmer Houttuinen worden nodig geacht met een inadequate verkeerskundige motivatie. Verminderingen in het verkeer ter plaatse, meestal voor het leeuwendeel veroorzaakt door het instellen van 1-richting verkeer, worden als belangrijke resultaten gepresenteerd. De waterbed effecten worden niet gekwantificeerd of geheel genegeerd. De positieve kanten voor wat betreft de verhoging van de aantrekkelijkheid van het gebied worden zwaar geaccentueerd. De voorgenomen herinrichting van de Haarlemmer Houttuinen is daar een sterk voorbeeld van. Oversteekbaarheid, aantrekkelijke looproute et cetera. Maakt een google earth wandeling van begin tot eind over de Haarlemmer Houttuinen en u zult zien, dat er niemand loopt en dat de oversteekbaarheid voor de enkeling die deze activiteit uitvoert, meer dan voldoende is. Een van de negen straatjes oversteken of de Haarlemmerstraat vereist een beduidend grotere koelbloedigheid.

De onderzoeken die worden uitgevoerd in de voorbereidingsfasen en in de evaluatie, laten afgezien van een verplaatsing van verkeer naar aanpalende gebieden, maar beperkte veranderingen zien. De vervoermiddelkeuze verandering is bescheiden, de invloed op het autobezit zeer bescheiden en de belangrijkste effecten liggen in een verre toekomst. Het VMA model van de gemeente is niet ingesteld om veranderingen in het autobezit als gevolg van de genomen maatregelen te prognosticeren.

Een van de gevolgen daarvan is dat in de communicatie over voorgenomen maatregelen teruggevallen wordt op halve waarheden (of nog minder dan half). In de voorbereidende acties om het doorgaande autoverkeer in het Stadshart te weren, werd gebruik gemaakt van slordige definities van doorgaand verkeer. Maar vergeleken met het prosa van het Palenplan waren de Stadshart beschouwingen nog in grote lijnen niet al te afwijkend van het normale spraakgebruik, doorgaand verkeer heeft herkomst of bestemming in het relevante gebied. De beperkte zonedefiniëring vormde wel een probleem. Bij het Palenplan is er sprake van een verdere opsplitsing van gebieden. De autogebruiker die uit zijn zone komt en via de aanpalende zone reist naar zijn bestemmingszone, wordt een doorgaande reiziger die geweerd mag/moet worden. De autogebruikers aan de oostkant van de Prinsengracht wordt *doorgaande* reiziger op de westkant van deze gracht. En ook de automobilisten die aan de zuidkant van de Brouwersgracht wonen, mogen alleen maar zwaaien naar de overkant. Door de vergaande opsplitsing van ons gebied, wordt het begrip 'doorgaand' ontdaan van zijn verkeerskundige betekenis. Wordt je 'doorgaand', dan zijn de consequenties in termen van extra reistijd en parkeermogelijkheden niet gering. In zinvolle argumentatie ontbreekt, dit is AA beleid.

De onderzoeksopzet moet zodanig, dat gesteld kan worden dat er zorgvuldig onderzocht is wat de gevolgen van de genomen maatregelen is in het onderzoeksgebied. Verder is belangrijk de toevoeging dat zorgvuldig gekeken moet worden of er sprake is van negatieve gevolgen in de aanpalende gebieden, de zogenaamde monitoring.

Tellingen zijn als onderzoeksmethode populair. Een stevig programma van tellingen maakt een goede indruk bv bij de rechtbank. Interpretaties zijn meestal lastig, de grootschalige wijzigingen betreffen veelal afsluitingen, knippen, waarbij een substantieel deel van het verkeer verdwijnt omdat een verkeersrichting verdwijnt. Deze verdwijningen worden vervolgens verondersteld grotendeel permanent te zijn, in de zin dat ze niet elders tevoorschijn komen.

Maar bij veel projecten is van te voren redelijk bekend wat de maatregelen voor effecten zullen hebben. Met het VervoersModel Amsterdam kan het verkeer voor de start van het project voor een groot gebied in kaart worden gebracht. Te gelijkertijd worden direct de effecten van de maatregelen doorgerekend. Dus voor de start van het project, bijvoorbeeld het 1-richting maken van de Nieuwezijds Voorburgwal, is bekend wat de gevolgen zullen zijn voor de aanpalende gebieden, het noordelijke deel van de Westelijke Grachtengordel.

Het monitoren is tamelijk overbodig. Bovendien verandert er meestal zoveel in het onderzoeksgebied, waardoor de evaluatie van de effecten moeilijk zuiver te maken is. De toegezegde monitoring is een nagenoeg compleet overbodige zaak. N.B.: de tellingen oa tbv de monitoring worden doorgaans intern gebruik om het VMA te kalibreren.

Sinds circa 2015 worden de onderzoeken met het VMA voor het Centrum zorgvuldig intern gehouden. Bij het genoemde Nieuwezijds Voorburgwal werd het gebruik van het VMA ontkend. De tellingen waren op zicht zinvol om het VMA te updaten. Bij het Palenproject is het gebruik van tellingen te complex. Daarom wordt in de begeleidende stukken bij het project duidelijk verwezen naar de VMA berekeningen. De interne VMA studies van Verkeersonderzoek blijven intern, de complexe gevolgen van het project op het verkeer in het gebied met ca 22.500 inwoners en waarschijnlijk evenzoveel werkenden blijven intern. Maar het risico dat met een WOB procedure zicht op dit interne materiaal kan worden gekregen, wordt natuurlijk groter.

Om niet al te veel inzicht te geven in de gevolgen van het Palenproject is gekozen voor een nieuwe constructie. Een extern bureau, Trajan, is gevraagd berekeningen te leveren over de reistijd- en route consequenties van de plaatsing van de paaltjes. De keuze van de studieopzet en de aard van de resultaten zijn door de opdrachtgever beter te sturen. Gekozen is voor een opzet, waarbij de bereikbaarheid van de woningen vanuit een drietal punten aan de rand van het studiegebied worden onderzocht. De uitkomsten zijn niet hoopgevend, er wordt een flinke toename van de ritlengte geconstateerd. Dit rapport zal nog verder hier besproken worden. Belangrijk is dat het effect van congesties in de 3 afzonderlijke deelgebieden een grote invloed gaat hebben op de reistijd en de ritlengte. Deze effecten konden helaas niet worden gekwantificeerd waardoor de gepresenteerde extra kilometers behoorlijk onderschat kunnen zijn. De gemeentelijke opdrachtgever heeft de gevonden nadelige effecten op de bekende wijze geneutraliseerd: uit de hoge hoed van het Verkeersmodel Amsterdam (zie het bij het Palenplan gevoegde document 'Toelichting Onderzoek verkeersmodel Centrum-West, 8 maart 2023, geschreven door dezelfde ambtenaar die ook verantwoordelijk is voor de andere notitie die is bijgevoegd, 'Notitie Palenplan', ook van 8 maart). NB: Het Onderzoek Verkeersmodel heeft op de titelpagina een andere naam: Onderzoek verkeersmaatregelen.

De burger wordt inadequaat voorgelicht, de belangrijkste onderzoeken worden uitsluitend intern gebruikt, zijn niet beschikbaar voor het publiek en de bevolking wordt met monitoring evaluaties met een kluitje in het riet gestuurd. Vermeden wordt de besluitvorming over verkeersprojecten een democratisch tintje te geven.

3 De in het kader van het Palenplan gepresenteerde notities

In dit hoofdstuk worden de gepresenteerde notities besproken. Dit betreft eerst de aankondiging van het plan op de site van de gemeten en vervolgens de drie notities die onderaan deze notitie worden vermeld (en vlak voor de informatiebijeenkomst werden vrijgegeven. N.B.: de notitie Palenplan heeft als titel 'Uitvoering Palenplan Centrum-West. En Onderzoek verkeersmaatregelen Centrum-West wordt aangekondigd als Toelichting onderzoek Verkeersmodel Amsterdam.

3.1 De introductie 'Palenplan Centrum-West'

In de inleidende notitie van het Palenplan, 'Palenplan Centrum-West', wordt in de aanleiding een viertal doelstellingen geformuleerd, waarvan alleen de eerste mij relevant lijkt, de andere drie vereisen hooguit beperkte lokale aanpassingen. De relevante doelstelling is: ***Minder overlast van doorgaand autoverkeer in de Westelijke Grachtengordel.*** Daar kunnen wij ons iets bij voorstellen. Ongeveer 5 jaar geleden werden de aanpassingen rond de Nieuwezijds Voorburgwal in gang gezet. Tegen de 1-richting keuze op de Nieuwezijds

Voorburgwal heb ik bezwaar gemaakt omdat onvoldoende onderbouwd was en verzekerd was dat het verkeer in noordelijke richting niet in het gebied Westelijke Grachtengordel zijn weg zou vervolgen. In mijn bezwaarschrift (28 pag) heb ik, zoals inmiddels meerdere malen aangegeven, gepleit voor een paal die nu in het Palenplan is opgenomen, namelijk op de brug van de Herengracht, waardoor het noordelijk verkeer niet meer door de buurt kon. 5 jaar lang met enige regelmaat gevraagd om een afsluiting van deze route, bij voorkeur op de noordzijde van de Blauwburgwal waardoor de illegale route Herengracht-Langestraat niet meer mogelijk zou zijn. Aan de overzijde is wel een vezip geplaatst om het illegale gebruik, tegen de rijrichting in, te stoppen. Aan de noordzijde werd het niet nodig geacht tot de komst van het Palenplan.

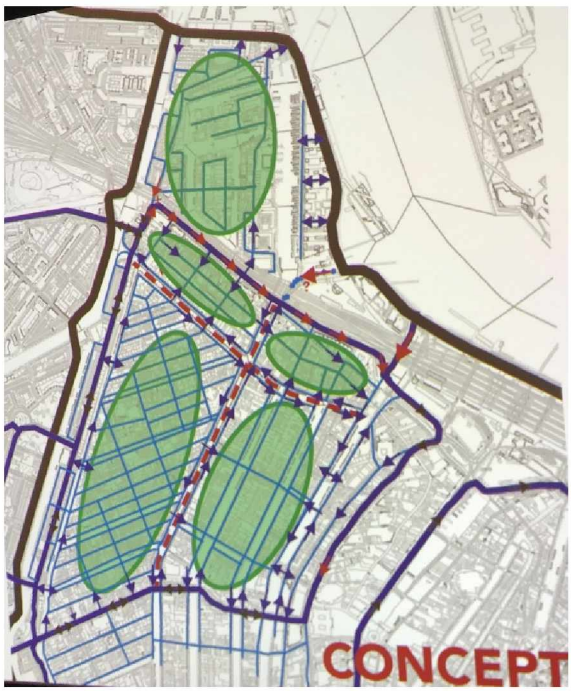
Toen mijn bezwaar door de meervoudige kamer van de rechtbank werd verworpen, een beroepschrift geschreven voor de Raad van Staten. In dit beroepschrift moest toegespitst worden op de problematiek rond het eigen gebied, de Langestraat. In het bezwaarschrift en het beroepschrift stond centraal het interne gebruik van de VMA studies, waardoor van te voren de belangrijkste gevolgen al berekend waren, maar volstrekt niet toegankelijk waren voor de geïnteresseerde burger en de volstrekt inadequate monitoring van de effecten (overbodig, want die waren al met het model berekend).

3.1.1 Het begrip 'doorgaand'

De toename van het doorgaand autoverkeer door ons gebied heeft een belangrijke impuls gekregen door de instelling van 1-richtings verkeer op de Nieuwezijds. Dat wordt breed onderschreven in onze buurten. In het Palenplan heeft dit begrip 'doorgaand' een nieuwe verenging gekregen. De gangbare definitie van doorgaand verkeer is verkeer met **geen** herkomst en/of bestemming in het gebied. In een ruime aanpak van een palenplan zou het totale gebied boven de Raadhuisstraat/Rozengracht als 1 gebied gezien worden. Bij een vezip afsluiting zou in de ruimste aanpak aan alle bewoners een ontheffing verstrekt kunnen worden voor de vezips. Het doorgaande verkeer wordt geweerd en de gevolgen voor de buurt zijn veel minder ingrijpend en veel acceptabeler. De kans op een rustiger verkeersafwikkeling wordt beter, het verkeersgedrag wordt meer buurt georiënteerd. Maar zo'n aanpak past niet zo goed bij een AA aanpak.

Door de gebieden verder op te splitsen, lukt het om de bulk van het verkeer in het gebied 'doorgaand' te maken. Binnenkort zal wellicht een poging gedaan worden om alles buiten de eigen straat tot 'doorgaand' te verklaren. Waarom deze uitholling van het begrip 'doorgaand'? Hierboven is aangegeven dat het belangrijkste instrument van de 'autoluwen' is het opheffen van parkeerplaatsen opheffen (en nutsverlagingen, dus de auto alleen met grote moeite kunnen gebruiken). De 'doorgaand' argumentatie dient slechts als schaamlap om het beleid acceptabeler te doen voorkomen.

Men knipt in razende vaart; de laatste knip in ons gebied waarmee de buurt net voor corona mee geconfronteerd werd, was de voorgestelde knip in de Haarlemmer Houttuinen. In een buurtvergadering over de autoluwe stad kwam, geheel onaangekondigd, een onbekende kaart tevoorschijn met een plan met grote consequenties voor onze buurten. De volgende foto heb ik tijdens die vergadering van de geprojecteerde kaart gemaakt:



Wat deze kaart toont is een diep ingrijpende verandering in het hoofdnetwerk boven de Haarlemmerbuurt: afsluiting van alle onderdoorgangen inclusief de Westertoegang en 1-richtingverkeer op de Haarlemmer Houttuinen. Gecombineerd met het Palenplan en de andere zegeningen die onze wethouder voor ons in petto heeft, de ultieme droom van onze Anonieme Autolozen (zie verder 4.2).

3.2 Onderzoek Verkeersmaatregelen Centrum-West dan wel 'Toelichting verkeersmodel Amsterdam

Terug naar de bijgesloten notitie over het VMA. De auteur geeft de volgende heldere samenvatting van het belang van de volgens het bekde gemeentelijke stramien van het intern houden van VMA details.

Om de effecten van het Palenplan en eenrichtingsverkeer in de Marnixstraat Noord in beeld te brengen, hebben we de maatregelen onderzocht met het Verkeersmodel Amsterdam. Dit is een stedelijk verkeersmodel voor de stad Amsterdam, bedoeld voor strategische weg- en OV-studies. Het onderzoek is gebaseerd op tellingen en prognoses van verkeer in de stad. Door ***simulaties kunnen we zien waar het verkeer gaat toe- en afneemt****. De basis van het Verkeersmodel Amsterdam bestaat uit verkeerstellingen, kenmerken van het wegennet en aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. Met het model maken we* ***een inschatting van hoe het verkeer gaat rijden****. In het onderzoek is uitgegaan van de verkeersituatie in 2025.* NB: die 15 a 25% zal misschien in het VMA worden hard gemaakt. Dit betreft dan het niet buurtgebonden doorgaande verkeer.

En als de resultaten niet geheel volgens de verwachtingen zijn wordt de bekende eigen mening uit de hoed gehaald: *Het onderzoek laat zien dat er met de verkeersmaatregelen een afname van autoverkeer verwacht wordt van zo'n 15 tot 25 procent in de Noord Jordaan, Westelijke Grachtengordel en Haarlemmerbuurt. Op de hoofdwegen rondom de buurten en op de wegen waar je de buurt in en uit kunt rijden, zal het verkeer toenemen. De verwachting is dat de afname van verkeer in de woonbuurten* ***in de praktijk groter is dan het onderzoek laat zien****, omdat steeds meer mensen een alternatief vervoermiddel kiezen.*

Helaas kunnen wij niet zien wat het onderzoek laat zien! Mijn hoge hoed laat zien dat de kilometrages in onze buurten beduidend gaat toenemen, dat door de zware congesties de palen meer op dan dicht zullen zijn. Dat daardoor extra doorgaand verkeer wordt aangetrokken die een poging wagen, dat de verruwing in

het verkeersgedrag nieuwe hoogtepunten zal bereiken. Ongetwijfeld zal een aanzienlijk deel van het doorgaande verkeer (geen herkomst en/of bestemming in het gebied) verdwijnen. De gemeentelijke schrijver droomt over toekomstige vervoermiddelkeuze veranderingen. De modeluitkomsten maken intensief dromen noodzakelijk.

In hoeverre de 10 a 15% reductie in het verkeer (aantal ritten neem ik aan) daadwerkelijk een VWA uitkomst zijn, krijgen wij niet te zien. Dit belangrijke gegeven is volledig oncontroleerbaar. Maar van Trajan weten we dat het kilometrage in ons gebied beduidend toeneemt. En nog beduidend wordt onderschat doordat in de berekening van de reistijden geen rekening gehouden kon worden met de sterk toegenomen kwetsbaarheid van de 3 deelnetwerken voor congesties en de daaruit voortvloeiende verlaging van de gemiddelde snelheid.

Onze gemeentelijke auteur moet de VMA resultaten nog wat verder relativeren. Hij beëindigt zijn modeltoelichting met de volgende diepzinnige beschouwing:

Verkeersmodellen geven een zo goed mogelijke weergave van de werkelijkheid. Ieder model heeft ook beperkingen omdat er altijd aannames gemaakt moeten worden. In ***de praktijk*** *zien we dat mensen in de binnenstad hun auto steeds vaker verruilen voor een ander vervoersmiddel. Ook kiezen bezoekers er na de ingebruikname van de Singelgrachtgarage-Marnix* ***wellicht*** *voor om niet meer met hun auto de buurt in te rijden,* ***mede omdat er minder parkeerplekken op straat beschikbaar zijn****. Deze* ***veranderingen zijn moeilijk te voorspellen*** *in het verkeersmodel, waardoor de resultaten* ***mogelijk*** *een hoger autogebruik laat zien dan* ***in de praktijk*** *wordt verwacht.*

We praten over een gebied met 22.500 inwoners, waarin voor een groot deel die garage geen rol speelt. De constatering over het autogebruik en -bezit klopt; het model kan niet voorspellen hoeveel parkeerplaatsen er in een gebied beschikbaar blijven. Dus het beleid wordt/is voortdurende verlaging van het aantal parkeerplaatsen en pogen het nut van de auto dramatisch te verlagen, met name door zoveel mogelijk knipjes uit te delen. De tragiek in onze buurt is dat dit niet de beloofde heilstaat van rustig fietsende buurtgenoten op Omafietsen oplevert, maar een toestand waarin Dante zijn lippen zou aflikken. De afgelopen vijf jaar hebben wij in de Langestraat en omgeving als voorproefje de zegeningen van de Loper mogen ervaren.

3.3 Notitie 'Uitvoering Palenplan Centrum-West' ook wel 'Notitie Palenplan'

In de bijlage bij het Palenplan '*Uitvoering Palenplan Centrum-West*' wordt een historische schets gegeven: een plan voor *het hier en nu*, maar ook voor de ontwikkeling van het gebied in de *komende decennia.* Er is nog genoeg tijd om na te denken over betere plannen. Het blijkt volgens de auteur (die voor zover ik kan zien al het gemeentelijke huiswerk heeft gedaan) dat veel bewoners overlast ervaren van het doorgaande verkeer in de wijk. Voor een deel zo gaat hij verder, is dit verkeer dat een bestemming heeft in de wijk. Hier begint de uitholling van het begrip 'doorgaand'.

De auteur memoreert dat: '*Bij de Blauwburgwal zijn Vezips geplaatst om het doorgaande verkeer vanaf de Prins Hendrikkade over het Singel te weren. Zo'n maatregel heeft lokaal een positief effect op de drukte, maar zorgt er ook voor dat het verkeer andere routes zoekt om over de grachtengordel te rijden (we noemen dit vaak een 'waterbedeffect').* Maar dit effect treedt op omdat op de Nieuwezijds besloten is 1-richting verkeer in te voeren. Dit effect was berekend in het toenmalige VMA. Hier krijgen de vezips de schuld van het waterbed!

Kortom, er moet een oplossing komen voor een probleem dat in het kader van de verdere begripsuitholling inmiddels het ***onnodige doorgaande verkeer*** wordt genoemd.

De auteur vervolgt op pag 2: 'Bij het opstellen van het Palenplan hebben we de volgende uitgangspunten gebruikt:

1. Doorgaand verkeer kan niet meer over de grachten rijden.

2. Alle grachtdelen en straten moeten bereikbaar blijven voor bewoners, ondernemers en hun bezoekers.

3. Er mogen door de maatregelen geen nieuwe sluiproutes ontstaan.

4. Het plan moet voor de hele buurt zijn.

5. Het plan moet kosteneffectief zijn (werkende maatregelen die niet te duur zijn in aanleg en onderhoud

6. Het plan moet flexibel zijn: het moet mogelijk blijven om omleidingsroutes in te stellen voor projecten in het gebied of de directe omgeving.

Nagestreefd wordt een maximalisering van de overlast voor een groep die bij normale definiëring niet tot doorgaand gerekend zou worden. De bereikbaarheid wordt in principe gegarandeerd, maar vergt in de praktijk een aanzienlijk langere aanrijroute met grote vertragingskansen.

Punt 6 zal inhouden dat de komende jaren een groot deel van de palen permanent naar beneden staan, met als interessante consequentie dat ook het doorgaande verkeer dat wel geweerd moet worden, zal proberen of de doorgang vrij is, met alle consequenties als dit niet het geval is. Als bestudeerd moet worden wat de gevolgen zijn van onduidelijk beleid, dan kan men in onze buurt zijn hart ophalen.

De kosteneffectiviteit lijkt een wat ridicuul argument in het licht van de omvang van de maatregel. Het betreft 22.500 inwoners direct, en velen bewoners van de gebieden ten zuiden van de Raadhuisstraat/Rozengracht. De kosten van bij voorbeeld de vernieuwing van de Nieuwezijds, de van Woustraat, de Haarlemmer Houttuinen om er maar enkele te noemen zijn zeer hoog en het betreft plannen die veel minder effecten hebben dan het Palenplan. Dit kostenargument wordt opgevoerd omdat er sterke twijfel is aan de haalbaarheid. Acht paaltjes plaatsen en weghalen heeft geen grote financiële repercussies! Dit plan is een van de meest ingrijpende projecten die ooit hebben plaatsgevonden in Amsterdam.

En in de 2e alinea worden de consequenties zichtbaar van de ruimere definitie van *'doorgaand'*: *'Tenslotte is er een bestaande ontheffingsregeling en een installatie met een automatisch verzinkbare paal op het Singel. Deze maatregel is in het verleden ingesteld om* ***doorgaand verkeer op het Singel*** *tegen te gaan. Bewoners en ondernemers in de ruime omgeving van deze verzinkbare paal hebben de mogelijkheid om steeds voor twee jaar een betaalde ontheffing aan te vragen om deze paal te passeren. Bij het instellen van een Palenplan voor het hele gebied* ***is het niet meer vanzelfsprekend om deze regeling in stand te houden.*** *Overwogen kan worden om de bestaande regeling op termijn af te schaffen. Gedacht kan worden aan een* ***uitsterfconstructie****.*

Nagenoeg iedereen wordt als een doorgaande vijand beschouwd. Jammer genoeg is het blok Herengracht, Brouwersgracht, Singel en Blauwburgwal niet meer vanuit het zuiden, Raadhuisstraat bereikbaar. Wat speelt hier precies, pesterij, een brede Autoloze inzet of gebrek aan denkvermogen?

Bij de paragraaf over de kern van het plan ziet de auteur het helemaal zitten: *Het plan komt erop neer dat de bruggen over de Brouwersgracht, Blauwburgwal en Prinsengracht worden afgesloten voor autoverkeer. Auto's, taxi's en vrachtauto's kunnen dan niet meer van noord naar zuid (of vice versa) de wijk doorkruizen.* ***Het verkeer zonder bestemming in het gebied wordt hiermee geweerd****. De wijk blijft bereikbaar voor bewoners en ondernemers en hun bezoekers. De circulatie van het verkeer verandert door de maatregel: in de woonbuurten wordt* ***het rustiger en het doorgaande verkeer verplaatst zich naar de daarvoor bestemde hoofdroutes****. Het grootste nadeel van dit plan is dat individuele bewoners en ondernemers in* ***sommige gevallen worden beperkt*** *in hun mogelijkheden om de wijk in of uit te rijden. Een ander nadeel is dat bewoners in* ***sommige gevallen*** *moeilijker een parkeerplaats kunnen vinden, omdat ze niet meer* ***rechtstreeks*** *van de ene naar de andere buurt kunnen rijden'.* Helaas heeft de auteur de Trajan studie nog niet gelezen, anders wist hij beter, zie ook verder mijn kanttekeningen bij de reistijd berekeningen.

Verkeer zonder bestemming in het gebied wordt hiermee geweerd. De bewoners moeten zich gaan realiseren dat ze geen bestemming hebben in het gebied. Mijn vrouw ziet mij al aankomen! De auteur heeft een grote, ongepaste voorliefde voor 'in sommige gevallen'.

Maar op pagina 4 blijkt dat de auteur het Trajan rapport wel heeft gelezen: *'….Het Palenplan zorgt er voor dat het doorgaande* ***verkeer*** *door de wijk niet meer mogelijk is. Dit zorgt per saldo voor een* ***afname van het verkeer*** *in het gebied. Het verkeer verplaatst zich naar de daarvoor bestemde doorgaande wegen.* Maar in het Trajan rapport wordt in paragraaf 4.2, pag 15 enkele nadelen van het Palenplan opgesomd:

Doorgaand verkeer wordt zo gedwongen gebruik te maken van daarvoor bedoelde routes. Er zijn ook na*delen:*

- *De reistijd naar sommige gebieden neemt toe;*
- *Meer verkeer op enkele invalsroutes;*
- *Grotere kans op congestie in woonwijken;*
- *Langere routes voor een aanzienlijke groep bewoners;*
- *In sommige gebieden wordt het moeilijker een parkeerplek te vinden.*

In het Trajan rapport wordt het woord 'afname' slecht 1x gebruikt. '*Vanuit noordelijke richting zijn het opnieuw de twee reeds genoemde locaties die bovengemiddeld te maken krijgen met afname van reistijd: het noordelijke blok tussen Herengracht en Keizersgracht, en de punt tussen Brouwersgracht en Palmstraat in de Jordaan'.* Maar helaas voor onze auteur, het betreft een foutje van Trajan: op pagina 8 stellen zij dat: ' *Hiermee neemt de reistijd met een factor 2,4 toe, van 6 minuten naar circa 14 minuten',* met andere woorden, een toename!

Is er sprake van afname van het verkeer? Dit bepalen valt ongetwijfeld buiten de opdracht aan Trajan. Wat is verkeer? Het aantal **ritten** zal in de berekeningen met het VMA ongetwijfeld op een lager niveau liggen. Maar het kilometrage stijgt beduidend, laat het Trajan rapport indicatief zien. Met het VMA is de totale omvang van ritten en kilometers redelijk te schatten. Ook kan dan een indicatie verkregen worden van het kilometrage buiten de doorgaande verbindingen, dus op het 'interne wegennet'. Ik veronderstel gemakshalve dat wij die cijfers niet te zien krijgen.

Aan het einde van het onderdeel 'Verkeerskundig onderzoek' wijst de auteur het belang van het VMA: '*De gemeente Amsterdam heeft een digitaal verkeersmodel, waarmee de gevolgen voor de circulatie kunnen worden berekend. Met dit model, 'Verkeers Model Amsterdam' (VMA), worden de theoretische aantallen inclusief toe- of afnames van hoeveelheden berekend en in beeld gebracht.* Helaas is deze informatie niet geschikt voor gewone stervelingen, zoals bij voorbeeld de bewoners in het studiegebied. Bij een democratische besluitvorming dient met er voor te zorgen dat de burger te allen tijde beschermd blijft tegen de verderfelijke invloed van complexe informatie.

De auteur vervolgt met een verdere lofprijzing: '*De projecten Marnixstraat Noord en het Palenplan hebben samen de effecten op de verkeerscirculatie in beeld gebracht met behulp van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Door de* ***maatregelen zien we een afname van het verkeer in de woonbuurten.*** *Het doorgaande verkeer verplaatst zich naar de daarvoor bestemde hoofdroutes zonder dat hierdoor problemen ontstaan. Uit het VMA verwachten we geen onacceptabele opstopping bij de kruisingen, maar de VRI's moeten nog wel getoetst (en na invoering geprogrammeerd) worden op de gewijzigde verkeerscirculatie door het Palenplan en éénrichtingsverkeer in Marnixstraat Noord'.* Opnieuw die afname van het verkeer in de woonbuurten, maar zeker niet in termen van het afgelegde kilometrage in de woonbuurten. Het kruisingen verhaal is interessant maar voor veel bewoners niet zo relevant. Het betreft de kruisingen op de hoofdroutes en niet op die binnen de woonbuurten!

En dan krijgen we, wat mij betreft ter afsluiting van deze besproken notitie een hartig woord ter afsluiting: *'Tenslotte wordt er gewerkt aan 'Verkenning Ruimte Maken' en aan 'Amsterdam Verbonden'. Deze aanpak past in de lijn die in Amsterdam Verbonden is opgenomen. De functie van de straat is breder dan alleen mobiliteit.* ***Bovendien accepteren we langere reistijden, omdat dit bijdraagt aan een prettigere buurt'.*** Helaas, dit Palenplan op deze wijze vormgegeven, brengt een verkeerschaos met een hoge frequentie, een bevolking die geconfronteerd wordt met grote beperkingen in haar reisgedrag die niet goed kunnen worden uitgelegd, praktische onbereikbaarheid voor vele groepen, isolatie van ouderen waar de fiets in sterk afnemende mate een vervoersalternatief is. De logica van het overheidshandelen wordt betwist, alle bevolkingsgroepen krijgen te maken met een verslechterend stedelijk klimaat.

Breed wordt geaccepteerd dat maatregelen tegen de overlast van het verkeer nodig zijn. Waarom dit vormgeven in een beleid waar de zin voor nagenoeg iedereen onduidelijk is? Waarom andere uiterst relevante plannen buiten de discussie houden, waarom beginnen in de zomer (ik heb de planning voor de werkzaamheden aan de bruggen in de Raadhuisstraat/Rozengracht niet opgezocht, de projectgroep behoort daarover duidelijkheid te verschaffen). Wat een ongelooflijke slordigheid naar de bevolking van ons gebied.

3.4 Trajan; Reistijdanalyse Palenplan Centrum-West 7 maart 2023

De derde bijlage die gedownload kon worden, was de Trajan analyse van de reistijden naar de woningen vanaf een drietal locaties aan de rand van het grote gebied. Deze studie van 28 pagina's werd enkele dagen voor de 1e vergadering in de Noorderkerk vrijgegeven. Het grote voordeel daarvan was dat nagenoeg niemand in de vergadering kennis genomen had van deze studie. Weer zien we het bekende stramien, een studie die qua resultaten beknopt is, geen intensiteitsgegevens van het netwerk, beperkt qua strekking, goed beheersbaar door de opdrachtgever die ongetwijfeld een grote invloed heeft gehad in de opzet en reikwijdte van deze studie.

Vanuit een drietal punten aan de rand van het totale gebied is nagegaan bereikbaar de adressen waren, wat de reistijd was vanaf dat adres aan de rand naar adressen in het gebied. Vervolgens is onderzocht wat de reistijd zou zijn bij realisering van het palenplan. De nieuwe route is in de regel beduidend langer. De omvang van het verkeer (aantal reizen) zal duidelijk achterblijven, want bij een correcte handhaving moet in ieder geval het doorgaande verkeer, dat dus geen herkomst- en/of bestemming heeft in het deelgebied, geweerd kunnen worden.

De uitgangspunten voor de berekening van de reistijden in het door bureau Trajan uitgevoerde onderzoek, zijn de 2-uurs gemiddelden in de spitsperiode (onbekend welke, geen technische verantwoording bijgesloten). Het totale gebied waar het palenplan wordt uitgevoerd omvat een drietal deelgebieden, alle ten noorden van de Raadhuisstraat/Rozengracht:

- Noord Jordaan, ongeveer 14.500 inwoners
- Westelijke grachtengordel, circa 3800 inwoners
- Haarlemmerbuurt, circa 4000 inwoners

De woonfunctie is in deze gebieden wat sterker dan in de rest van de binnenstad. Voor de hele binnenstad is het inwonertal ca 87.000. Het aantal arbeidsplaatsen ligt rond de 115.000. Gemakshalve nemen we even aan dat de werkgelegenheid in deze drie noordelijke gebieden ongeveer hetzelfde is als het aantal inwoners.

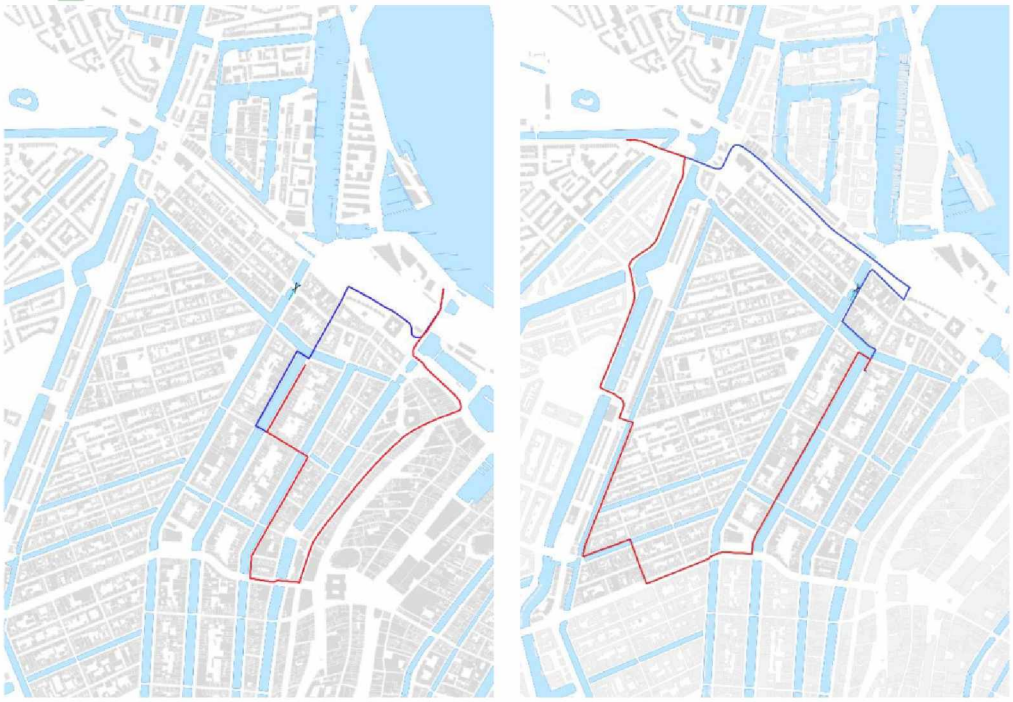
Deze studie kijkt naar de straten die het meest te maken hebben met de gevolgen qua reistijd en route, de bereikbaarheid. Enkele relaties worden nader onderzocht, zie bijlage 1.2 in bijlage 1 van dit rapport. Vanuit een drietal aan de rand van het studiegebied gelegen punten (Haarlemmerplein, Rozengracht bij de Marnixstraat en de Droogbak wordt onderzocht hoe een aantal bestemmingen in het gebied veranderen qua reisduur na introductie van de afsluitingen. Interessant maar in deze opzet wordt logischerwijs slechts een heel kleine fractie van alle reizen bestudeerd. Het blijft een beperkt aantal nader onderzochte

verplaatsingen. Ophoging is niet mogelijk. Wat blijkt, de reistijd verlengingen zijn percentueel tamelijk substantieel.

Wat in het rapport niet naar voren komt is een beschouwing over het meten van deze reistijden. De gebruikte reistijd tussen 2 punten is het gemiddelde reistijd in een 2-juur spitsperiode. De kortste route tussen deze punten qua reistijd wordt dan de gekozen route. De oude en nieuwe routes worden voor een deel in kaart gebracht. Bij de berekening van de reistijd na het aanbrengen van de afsluitende palen wordt eenzelfde snelheid per deeltraject aangehouden, en dat kan leiden tot een (zware) onderschatting van de werkelijke reistijd. Onderzoekstechnisch was het waarschijnlijk niet haalbaar om met andere tijden te werken na de afsluiting.

In de volgende afbeelding zijn de routes terug te vinden vanaf de Droogbak naar de Keizergracht en omgekeerd. De blauwe lijnen zijn de huidige routes en de rode lijnen geven de routes aan na plaatsing van de palen.

Figuur 3.6 Routering voor de Keizersgracht, huidig en na uitvoering Palenplan, vanaf Droogbak



Naar Keizersgracht Van Keizersgracht

Twee problemen bij het bepalen van de routekeuze. NB: als geïnteresseerde leek ben ik niet op de hoogte van de precieze modellering. Ik moet hier met de natte vinger uitkomen.

1. In een zeer fijnmazig binnenstedelijk netwerk zijn er tal van momenten waarop gekozen kan worden tussen verschillende routes. En in Amsterdam kunnen de illegale routes bijdragen aan een verdere verhoging van deze keuzevrijheid. Binnen dit grote aantal mogelijke routes worden telkens de overzienbare route gekozen die op dat moment vrij is. Dat leidt volgens mijn natte vinger tot hogere gemiddelde snelheden. Opstoppingen kunnen vermeden worden.
2. Een tweede reden voor relatief gunstige reistijden is de middeling over een 2-uursperiode. Zo'n lange periode heeft ook voldoende momenten waarin de weg vrij is en snelheid gemaakt kan worden. En de uitbijters, de extreem lange reistijden als gevolg van opstoppingen ed zijn vooraf uit het materiaal gefilterd. Verhuizingen, bouwkranen, wegwerkzaamheden ed komen waarschijnlijk niet tot uitdrukking in de reissnelheden, waarmee wordt gewerkt.
3. Na de opsplitsing van het gebied in 3 onneembare wijkjes wordt de routekeuze uiterst grondig verkleind. Dat moet zijn invloed hebben op de gemiddelde reistijden. Deze reistijdverlengingen konden niet in de

berekeningen worden meegenomen. Vertragingen zullen zich veel vaker voordoen en ook complete blokkades zullen aan de orde van de dag zijn.

De details van het routekeuzeproces bij Trajan en bij het VMA zijn mij als geinteresseerde leek helaas niet bekend. Maar het zou bijvoorbeeld ongeveer als volgt kunnen gaan. In de huidige situatie wordt de route gekozen die het kortst of het snelst is. De set van mogelijke routes is extreem hoog; als ervaren bewoner en gebruiker weet ik dat het zelden gebeurt als de buurt moet worden doorkruisd, dat dezelfde route wordt gekozen. Bij elke hoek bij wijze van spreken wordt het ritvervolg gecontroleerd en zo nodig aangepast. Even terugrijden, een stukje tegen het verkeer in of een alternatieve legale route nemen. Trajan lijkt bij de routekeuze gewerkt te hebben met de kortste route. Gemiddeld is de snelste route de hier beschreven aangepaste **langere** route. De ritlengte wordt onderschat met andere woorden. Dat is niet zo'n probleem bij de 0-meting.



De bovenstaande afbeelding uit het VMA toont een link en wel, zie het kleine pijltje links op de legenda, voor een klein straatdeel aan de westkant van de Keizersgracht. Allerlei kenmerken voor dit straatdeel zijn vastgelegd, waaronder de gemiddelde snelheid. Deze is relatief hoog omdat een link in een fijnmazig netwerk wordt vermeden die even niet toegankelijk is.

Na invoering van het Palenplan verandert de routekeuze drastisch. Het aantal mogelijke routes neemt sterk af, de gemiddelde tijd neemt toe en ook zware congesties die nu veelal vermeden kunnen worden (en ook in de modelberekeningen uit de dataset verwijderd worden) zullen een deel van ons dagelijkse leven gaan worden. Het wegennetwerk wordt extreem gevoelig voor verstoringen en de betrouwbaarheid van het netwerk wordt sterk verlaagd.

Dit houdt in dat mijns inziens de nieuwe reistijden zwaar zijn onderschat. Vooral de grote verstoringen zullen grote invloed hebben op het gedrag van de oververhitte verkeersdeelnemers. De verkeersregels zullen met grote frequentie buiten werking verondersteld worden (idem de palen). De handhaafbaarheid is niet te doen bij grote blokkades en dit buiten werking stellen zal grote invloed hebben op andere momenten.

Het Trajan onderzoek introduceert op pagina op pagina 14 het begrip buurtgebonden verkeer. Hierbij gaat het vooral om bewoners en werkenden in de buurt. Het geeft niet zo veel houvast; om het begrip 'doorgaand' zo ruim mogelijk te kunnen gebruiken worden buurten verkleind. Ook Trajan komt niet tot een zinvolle omschrijving van het begrip 'doorgaand'.

Op basis van de uitgebreide verkeerstellingen die de afgelopen maanden in ons gebied zijn uitgevoerd, zou geïnventariseerd kunnen worden in welke mate verstoringen in de buurt plaatsvinden en wat de duur ervan is. Met behulp van deze gegevens kan een realistischer inschatting gemaakt worden van de reistijden na introductie van de palen. Wanneer dit niet haalbaar is zou random op basis van een globale inschatting van de aard van de vertragingen vertragingen en blokkades in het VMA kunnen worden opgenomen en zou de invloed ervan op reistijden en op de kwaliteit van de lucht en de geluidshinder kunnen worden bepaald.

4 Enkele andere relevante knippen

In dit hoofdstuk komt een drietal projecten kort aan de orde. Het project knip van Woustraat is interessant omdat het hier gaat waarbij van het VMA gebruik is gemaakt en de betreffende studie is vrijgegeven. Het Haarlemmer Houttuinen project is tijdelijk in de ijskast geplaatst maar kan daar deels elk moment weer uitkomen. Gecombineerd met het Palenplan desastreus voor ons gebied.

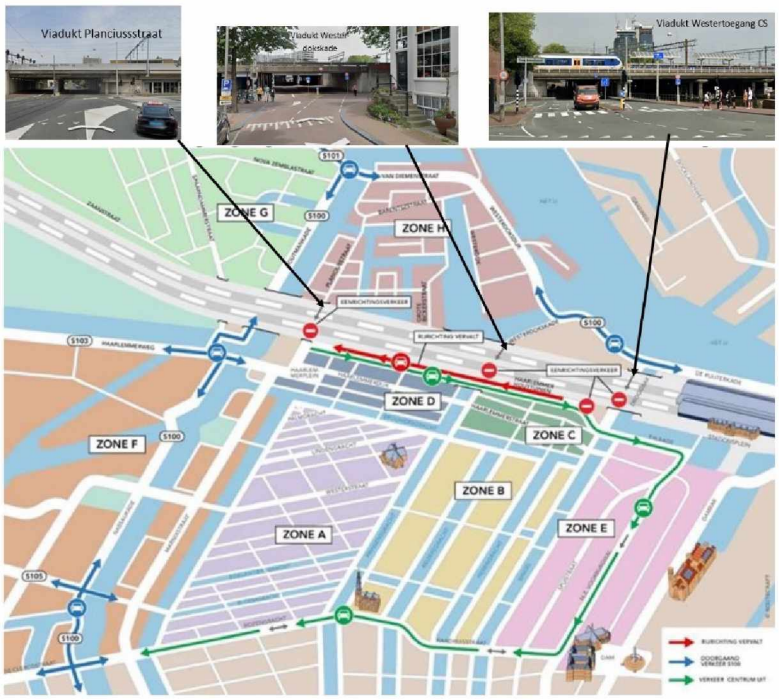
4.1 Het project Haarlemmer Houttuinen, knip en 1-richting verkeer stad inwaarts op de onderdoorgangen

Conform de ambitie van het college voor een autoluwe stad is ingezet op het beperken van de hoeveelheid autoverkeer op de Haarlemmer Houttuinen door o.a. het invoeren van éénrichtingverkeer. Hierdoor kan het aantal rijstroken naar beneden en verbetert de oversteekbaarheid sterk.

In een gemeentelijke notitie over de Haarlemmer Houttuinen valt te lezen dat: '*Consequentie van het stopzetten van het project:* De huidige situatie op de Haarlemmer Houttuinen blijft (vooralsnog) gehandhaafd en de beoogde vermindering van bijna 60% van het autoverkeer op deze route wordt nog niet gehaald'.

De plannen of deelplannen zoals de knip in de Haarlemmer Houttuinen zijn voorlopig in de ijskast geplaatst, maar zijn klaar als eventuele verdere actie wordt gewenst. Op slechts enkele tientallen meters verwijderd van de Westerdoorgang bij het CS zal de Haarlemmerbuurt, de Westelijke Grachtengordel via Spuistraat of Nieuwezijds, Raadhuisstraat, Rozengracht, Nassaukade, Houtmankade, van Diemenkade, Westerdoksdijk, de Ruyterkade aan de noordzijde van de Westertoegang komen, van 1 a 2 minuten rijtijd naar circa 20, als het rustig is. Het spreekt vanzelf, dat deze nieuwe route een substantiële bijdrage levert aan de nutsverlaging van de auto. Na het passeren van het 20ste stoplicht op deze route is een zucht van verlichting op zijn plaats.

Het Palenplan zwijgt over het 1-richtingenplan met afsluiting van de onderdoorgangen. Over het Haarlemmer Houttuinenplan is uitvoerig gepubliceerd. Om de mening van de buurten te pijlen is midden in coronatijd een enquête verspreid onder circa 31.000 binnenstad bewoners. Ongeveer de helft van de ondervraagden, respons 13%, is tegen. Opvallend is wel dat in de vraagstelling alleen gesproken wordt over het **invoeren van 1-richting verkeer**. De onderdoorgangen met 1-richting verkeer stad inwaarts, worden aangepast; deze komen in het geheel niet aan de orde! Op de bijgevoegde kaart zijn deze met goed kijken wel te zien; toelichtend materiaal is niet meer op internet te vinden, dus in hoeverre die doorgangen expliciet besproken zijn kan ik niet nagaan.



Nieuwe verkeerscirculatie na invoering van eenrichtingsverkeer op de Haarlemmer Houttuinen

Vanzelfsprekend is de geplande invoering van het Palenplan in deze enquete over de Haarlemmer Houttuinen niet aan de orde gesteld. Ik neem aan, in de toelichting ook niet.

Kosten nog moeite zullen worden bespaard om van de troosteloze Haarlemmer Houttuinen een feestlocatie te maken. Een weg die een zegen wordt voor fietsers en waar voetgangers met het grootste gemak kunnen oversteken. Ter voorbereiding is het nuttig met google earth van begin tot eind deze route door te lopen. Als ik goed gekeken heb, heb ik op deze wandeling geen enkele andere college wandelaar gezien.

4.2 De vernieuwing van alle bruggen van Raadhuisstraat en Rozengracht

Andere werkzaamheden in ons gebied, in de Raadhuisstraat en de Rozengracht, vernieuwing van de bruggen, hebben ook enige consequenties voor de uitvoering van het Palenplan. De bedoeling is rond de zomer te beginnen met de uitvoering van het Palenplan. Wij wachten vol spanning op de inventieve routes die ons als alternatief zullen worden gesuggereerd.

4.3 De knip in de van Woustraat, noordzijde

De knip in de van Woustraat is een intrigerend project. Het is het enige project waarvan de VMA resultaten gepubliceerd zijn. Dus soms loopt het wat anders dan verwacht.

In het van Woustraat project, waarbij deze straat vanaf de Stadhouderskade als 1-richtingstraat gaat functioneren, is in 2017 een VMA onderzoek/analyse uitgevoerd door Verkeersonderzoek. Dit onderzoek is wellicht per ongeluk (?) opgenomen op de site ‘openresearch’. Deze site bevat vele Amsterdamse onderzoeken, maar slecht 1 Amsterdams verkeersonderzoek. De berekende uitkomsten waren spectaculair: al het autoverkeer ging naar alternatieve routes, en verder geen enkel effect op de vervoermiddelkeuze. Kortom, van verdamping en dergelijke was in het geheel geen sprake.

Rond 2019 zijn tellingen uitgevoerd voor dit project. Vooral benadrukt wordt dat ca 60% van het autoverkeer verdwijnt, niet verwonderlijk als 1 rijbaan verdwijnt. Maar de woorden 'verdamping' en dergelijke worden hier niet gebruikt. NB: over het VMA onderzoek wordt in alle talen gezwegen.

Dit project heeft een zekere logica: de verkeerssituatie in de van Woustraat kan vrij chaotisch zijn. De verbeteringen zijn duidelijk en er spelen geen andere AA doelstellingen zo te zien. De 60% reductie van het verkeer wordt echter wel sterk naar voren geschoven.



5 Planning en uitvoering van het Palenplan, enkele suggesties

Tijd voor een uitvoerige beschouwing ontbreekt. Daarom enkele korte aanbevelingen.

- Start in de zomer van 2023 alleen als een analyse met het VMA uitwijst dat er voldoende mogelijkheden zijn. De uitvoerige resultaten van deze analyse worden aan de bewoners voorgelegd.
- Start met een eerste paal op de brug van de Herengracht zou mogelijk zijn. Bij voorkeur een vezip. Ter concretisering: de vezip die aan de zuidkant van de Blauwburgwal staat, zou verplaatst kunnen worden naar de Herengracht brug. Houdt het illegale verkeer richting Langestraat tegen, gaat open richting zuiden voor al het verkeer. Kan zonodig, na aanpassing vanzelfsprekend, bediend kunnen worden door bestemmingsverkeer uit zuidelijke richting.
- Overige palen als met VMA studies wordt aangetoond wat de precieze effecten zijn. Gegevens worden aan de buurtbewoners verstrekt.
- Palen bij voorkeur van 2-kanten bedienbaar door belanghebbenden. Vergunningen worden ruim verstrekt.
- Mbv VMA gegevens wordt buurt geïnformeerd hoeveel doorgaand verkeer er uit de buurt wordt geweerd.
- De plannen voor de Haarlemmer Houttuinen worden definitief geschrapt.
- Onderzocht wordt wat de consequenties zijn voor bezorgdiensten. Deze worden niet als belanghebbenden beschouwd. Overwogen kan worden tot korte sequentiële openstelling van de verschillende deelgebieden. De diensten worden gedwongen de bezorging sterk te rationaliseren en het aantal ritten te verminderen.
- Verkeersonderzoek gaat na of het totale kilometrage in de gebieden modelmatig is gestegen. Als dit zo is wordt verder onderzocht gedaan conform art 2 van de wegenverkeerswet hoe groot de milieuhinder en geluidshinder is (voorkomen of beperken

van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet Milieubeheer.

6 Slot

Tenslotte rest ons nog onze verontschuldigingen te maken voor het gebruik van zoveel woorden in deze notitie. Helaas is het ons niet gelukt binnen de beschikbare ruimte die voor een reactie was gedacht, te blijven.

Foto: verstrekt invulformulier op de Palenavond 20 maart 2023

