From: "5.1,2,e" <5.1,2,e @5.1,2,e>
Sent: Sun, 16 Apr 2023 20:55:48 +0200
To: "Verkeersmaatregelen Centrum West" <verkeersmaatregelenCW@amsterdam.nl>
Cc: "5.1,2,e" <5.1,2,e @gmail.com>
Subject: Verkeersmaatregelen Centrum-West / Palenplan
Categories: Oranje categorie

Geachte leden van stadsdeelcommissie Centrum,

Als Comité Verkeersdruk Keizersgracht willen wij in het kader van de buurtconsultatie graag een reactie geven op de voorgenomen verkeersmaatregelen Centrum-West, en met name het Palenplan.

Mede namens onze achterban willen wij onze waardering uitspreken voor de ambtelijke werkgroep die het Palenplan heeft ontworpen. Na jaren van exorbitante verkeersoverlast zal deze verkeersmaatregel de rust en de veiligheid terugbrengen in de Westelijke Grachtengordel. Het plan als zodanig is briljant in zijn eenvoud. en maximaal effectief met een minimale inzet van middelen.

De voorgeschiedenis is bekend. Met de uitvoering van het project De Entree, dat in 2018 een aanvang heeft genomen, is de verkeersdruk op de Westelijke Grachtengordel met een factor vijf toegenomen. Verkeersmaatregelen op het Singel en de Herengracht hebben in de loop der jaren het verkeer nog meer naar de Keizersgracht en Prinsengracht geduwd. Sinds medio 2019 is ons comité in gesprek met de gemeente om deze onwenselijke situatie te keren. Dat is inmiddels bijna vier jaar geleden.

Ons verhaal is bekend. Sinds de afsluiting van de Prins Hendrikkade voor doorgaand verkeer, perst het sluipverkeer zich door de Westelijke Grachtengordel. Dagelijks trekken gemiddeld tweeduizend auto's in noord-zuidelijke richting over de Keizersgracht. Rondom feestdagen en tijdens evenementen gaat het om dubbele aantallen. In de weekenden zijn het vooral dagjesmensen en toeristen, 's avonds vooral een eindeloze stroom van meestal lege taxi's. Al dat verkeer komt via de smalle Buiten en Binnen Brouwersstraat onze gracht op, en rijdt deze tot het einde af om vervolgens op de Rozengracht rechtsaf te slaan. Een echte sluiproute dus, die gebruikt wordt om de omweg via de Nassaukade te omzeilen. De Brouwersstraten hebben we intussen omgedoopt tot het 'muizengat'. Wij zijn nog steeds verbijsterd dat het stadsdeelbestuur onze redelijke wens om het muizengat te dichten, begin 2020 heeft afgewezen.

Intussen is de verkeerssituatie op de Westelijke Grachtengordel sinds 2020 verder verslechterd. De Haarlemmerstraat en Haarlemmerdijk zijn een fietsstraat geworden die steeds drukker wordt, met toenemende snelheidsverschillen door e-bikes. De verkeersovergangen over deze fietsstraat zijn ronduit problematisch geworden. Op de Korte Prinsengracht staan voortdurend files. Ook de gevaarlijke situatie bij de bruggen op de kop van de Prinsengracht (brug 57 en brug 59) moeten genoemd worden. Het komt regelmatig voor dat voetgangers en fietsers in de verdrukking komen. Het is wachten totdat er een ongeval plaatsvindt met fatale afloop.

Het goede aan het Palenplan is dat het als deze knelpunten tot een oplossing brengt. Wij zijn daarom voor een integrale uitvoering van dit verkeerscirculatieplan. Er zijn echter ook enkele forse nadelen. De bereikbaarheidsanalyse laat zien dat bewoners van het noordelijke deel het meest last gaan krijgen van toegenomen reistijden. Maar met een te verwachten afname van 80% van de verkeersdruk hebben wij dat er graag voor over. Er zijn echter twee andere nadelen die zeer problematisch kunnen uitpakken. Daarvoor willen wij enkele aanpassingen voorstellen.

1. De palen op de twee bruggen over de Prinsengracht beperken de uitwijkmogelijkheden.
De gevolgen van deze afsluiting zijn niet op alle punten even wenselijk. Het verkeer over de oostelijke zijde van de Prinsengracht en Keizersgracht kan alleen via de westelijke zijde van de Keizersgracht de Westelijke Grachtengordel verlaten. Dat betekent dus een concentratie van het verkeer op dit deel van de gracht. Indien er een langdurige stremming is op de Keizersgracht – bijvoorbeeld door verhuiswagens, hijskranen of hulpdiensten – dan kan het verkeer geen kant uit. Dit speelt eens te meer omdat het stuk Brouwersgracht 29-59 nog steeds afgesloten is, waardoor er geen uitwijkmogelijkheid is naar de Herengracht.

Oplossing:
Begin met een palenplan zónder de palen op de bruggen over de Prinsengracht. De voornaamste doorstroomroutes zijn dan geblokkeerd, maar er zijn dan toch nog voldoende alternatieve opties binnen de Westelijke Grachtengordel. Hetgeen ook de veiligheid bij calamiteiten ten goede komt.

2. Parkeren wordt lastiger.
Bewoners van het noordelijke deel moeten voordat ze met de auto de buurt naderen, gokken waar parkeren het beste gaat lukken. Soms is dat bij de Haarlemmer Houttuinen, soms op de grachten zelf. Een verkeerde gok betekent flink omrijden. De Westelijke Grachtengordel kent een hoge parkeerdruk. Al circulerend rondrijden is dan vaak nodig om een parkeerplek te vinden. Wat het rondrijden lastig maakt, is opnieuw het afgesloten stuk Brouwersgracht 29-59. We kunnen nog steeds niet de Herengracht oprijden, waar vaak wel plek te vinden is. Na invoering van het Palenplan zal het westelijke deel van de Herengracht helemaal niet meer bereikbaar zijn, tenzij je tegen de verkeersrichting in rijdt.

Oplossing:
Zet het stuk Brouwersgracht 29-59 weer open, eventueel alleen voor bewoners. Als dit niet mogelijk is vanwege de toestand van de kade, haal de restauratie van deze kade dan naar voren. En als tweede suggestie: maak meer parkeerplekken beschikbaar op de Keizersgracht en Prinsengracht. Deze grachten hebben de hoogste parkeerdruk. Pas flankerend parkeerbeleid toe, opdat wij straks niet in de 'parkeerknel' gaan komen.

Wij wensen de leden van stadsdeelcommissie Centrum veel wijsheid en daadkracht toe bij het formuleren van een besluit aan het dagelijks bestuur.

Met vriendelijke groet,
Comité Verkeersdruk Keizersgracht

5.1,2,e

5.1,2,e