Aan verkeersmaatregelenCW@amsterdam.nl

Van 5.1,2,e @ 5.1,2,e

Amsterdam, 28 maart 2023

Palenplan Centrum-West - Gemeente Amsterdam

Vragen en opmerkingen van de buurt Brouwersgracht tussen Heren- en Prinsengracht (beide zijden) nav de bijeenkomst in de Noorderkerk op 20 maart 2023

Het palenplan voorziet in de strategische plaatsing van handmatig uitneembare verkeerspaaltjes met name op bruggen in de buurt met als doel om het **sluipverkeer** uit de buurt te houden. Het is een goedkope en makkelijk omkeerbare voorziening, die snel is in te voeren, mogelijk al in de zomer van 2023. Ten tijde van de bijeenkomst was het palenplan nog niet door de brandweer en andere hulpdiensten beoordeeld.

Deze brief is opgesteld naar aanleiding van de bijeenkomst in de Noorderkerk op 21 maart 2023, met medewerking van ca 60 belanghebbenden en bewoners van het rak Brouwersgracht tussen Prinsen- en Keizersgracht (beide zijden) en zijstraten en in samenspraak met aangrenzende rakken op de Keizersgracht en Brouwersgracht.

Die bijeenkomst heeft geleid tot een levendige discussie in de verschillende Whatsappgroepen in de buurt. Bijna iedereen vindt al jaren dat er wat moet gebeuren aan de verkeers- en parkeerdruk in de buurt en een “autoluwe” buurt spreekt velen tot de verbeelding. Het sluipverkeer is wel slechts één van de problemen die men opgelost wil hebben en niet het meest belangrijke. De verkeersdrukte die veel als ergerlijk en gevaarlijk wordt beschouwd, komt meer van fietsers en dan met name van snelfietsers en scooters.

De teneur van de vragen en opmerkingen is dat het plan wordt gezien als ouderwets, gemakzuchtig, geen oplossing voor de echte problemen en een druppel op een gloeiende plaat.

En met de beperkingen die er thans in de buurten zijn qua werkzaamheden aan kades en bruggen is het plan in elk geval de eerste jaren volstrekt onuitvoerbaar.

Dat geeft tijd om een adequaat toegangssysteem te ontwerpen waarvan er al vele voorbeelden zijn in binnen- en buitenland. Beter een goed en meer omvattend plan in 2 jaar, dan het goedkoopste en ontoereikende plan dat de gemeente deze zomer nog wil uitvoeren.

Onderstaand vindt u een compilatie van vragen en opmerkingen die gerezen zijn bij gesprekken en meningspeilingen bij ons in de buurt. Niet iedereen is het met alles eens of oneens wat er hier is opgeschreven, maar we hebben dan ook niet geprobeerd om tot een consensus te komen. Ook pretenderen wij niet objectief te zijn.

Vragen

1. Welke Buurtcomités zijn betrokken bij de aanzetten tot het palenplan? En wat is hun focus? De gemeente zegt in gesprek te zijn met een aantal buurtcomités, maar van de aanwezigen op de bijeenkomst hadden de meesten nog nooit van een buurtcomité gehoord. Laat staan aan deelgenomen. Er zijn veel buurten waarin een of ander overleg is georganiseerd en men met elkaar communiceert via Whatsapp oid, maar geen van deze groepen is bij de gemeente geweest om eea aan te kaarten of is gevraagd om hun mening.

2. Hoe is het geregeld voor hulpdiensten als Ambulances, Politie en Brandweer. Moeten zij stoppen om handmatig palen te verwijderen en terug te plaatsen in een situatie waar ze mensen moeten helpen en redden? Geven de verkeersmodellen aan dat die ene verzinkbare paal op de brug in de Keizersgracht dat adequaat gaat oplossen?
3. Het is slecht voorstelbaar hoe auto's, vrachtwagens en taxi's -en niet te vergeten: hulpdiensten- in file staan achter elkaar om palen te openen en te sluiten op een brug.
4. Zijn de buurtregisseurs/gebiedsmakelaars betrokken bij de ontwikkeling van het plan? Wat gaat hun rol worden bij de verdere ontwikkeling?
5. Als het vele (sluip)verkeer een van de oorzaken is van de slechte staat van de kades in het centrum, moet dan niet het invoeren van een adequaat digitaal verkeersregulatie-systeem een integraal onderdeel van de oplossing daarvoor zijn?
6. Het plan rust zwaar op verkeersmodellen die gevuld worden met data die kennelijk voortdurend worden verzameld door o.m. verkeerstellers. Daarmee wordt dan virtueel geëxperimenteerd met afsluitingen. Maar doet dit recht aan de door de bewoners gevoelde verkeersdruk? Laten de modellen ook zien welke chaos en ongemakken worden veroorzaakt?
7. Zijn de gegevens van de verkeersonderzoeken ergens te vinden? Hoe maakt de gemeente onderscheid tussen sluipverkeer enerzijds en verkeer van bewoners en werkenden anderzijds?
8. Worden de gegevens van de parkeerdienst gebruikt? Daar zit een schat aan informatie over de herkomst van de geparkeerde auto's.
9. Verzinkbare/handmatige palen zouden niet alleen voor hulpdiensten, maar ook voor bewoners bedienbaar moeten zijn. Krijgen de bewoners dan een sleutel of een pasje?
10. Het is voorstelbaar dat paaltjes vanwege de (verkeers)drukte niet (meteen) worden teruggeplaatst. Hoe gaat iemand die legaal een paaltje opent, voorkomen dat andere auto's meerijden? En dat zonder risico van ruzie met de andere bestuurders?
11. De heer Mos sprak op de bijeenkomst over de wens van zijn werkgroep om een intelligent systeem op te tuigen, maar dat de stad Amsterdam daar "nog niet voor klaar" is. Wat betekent dat überhaupt? Later vertelde hij dat dit soort systemen heel duur zijn, te duur voor Amsterdam. Toch zijn in verschillende Nederlandse en buitenlandse steden al geruime tijd digitale systemen in werking. Vooral Italië is hier al heel ver in met het ZTL systeem (Electronic Gates Roma). Heeft de gemeente of de werkgroep palenplan zich daarin verdiept? En wat was daarvan het resultaat?

Opmerkingen

12. De werkgroep palenplan doet ongetwijfeld zijn best maar gaf ook aan dat het plan gemaakt is zonder al te veel coördinatie met andere gemeentelijke diensten die gaan over dagelijkse, praktische zaken met betrekking tot bijv. milieu, parkeervoorziening, verkeersveiligheid, toerisme, bewoners, ondernemers, winkels. Met het huidige voorstel is in principe de buurt bijvoorbeeld nog steeds open voor milieuonvriendelijke, zware vrachtauto's die in de buurt moeten zijn, voor niet-bewoners verkeer, voor auto-toeristen en voor parkeerproblemen.
13. Er wordt getwijfeld aan de hoeveelheid en wijdverbreidheid van de klachten uit de buurten over verkeersdrukte. Het is zeker objectief vast te stellen dat sommige straten en grachten heel druk zijn, vooral en met name in het spitsuur. Maar veel aanwezige bewoners ervaren dat toch niet zo overtuigend, zelfs niet als ze op die aantoonbaar drukke rakken gracht wonen. Dat komt ook doordat zij wel inzien dat het verkeer zich dan verplaatst naar andere buurten die dan weer overlast ervaren. Het is begrijpelijk dat men de eigen straat of gracht het liefst autovrij heeft (behalve dan voor de

eigen auto), maar om dan zulke rigoureuze afsluitingen en omleidingen te maken, komt voor als het kind met het badwater weggooien.

14. Toch zijn er meerdere bewoners die het plan het voordeel van de twijfel willen geven en het zouden willen "proberen". Met in het achterhoofd het adagium: *niets zo permanent als een tijdelijke oplossing*, kan de gemeente de garantie geven dat de palen weer worden verwijderd als blijkt uit verdere metingen en uit verder commentaar van de buurten dat resultaat uitblijft? Dat resultaat moet dan wel vooraf kwantitatief en kwalitatief zijn vastgelegd. Te zijner tijd kunnen de paaltjes dan sowieso vervangen worden door een modern systeem.
15. Er zijn nogal wat ondernemers werkzaam op de grachten, maar het geldt voor alle gebruikers van de wegen in de buurten: het omrijden vergt vanwege de geschetste situaties veel tijd en moeite. Door het palenplan wordt het verkeer langs één bepaalde route de buurt in- en uitgeleid. Als er zich op die route een obstakel voordoet (bijv een verhuizing, bezorging of vuilnisdienst), dan staat al het verkeer op de route stil want alternatieven zijn afgesloten.
16. De paaltjes zijn erg lelijk in het stadsgezicht en bovendien gevaarlijk voor fietsers en brommers zowel overdag als bij nacht. Voordeel is wel dat verschillende intens lelijke verkeersborden, die het verkeer manen het rustiger aan te doen (bijv. bij scholen), kunnen verdwijnen (hint, hint).
17. Een voorstander van het palenplan gaf als een van haar redenen daarvoor aan dat de fundering van haar pand aantoonbaar lijdt onder de druk van het verkeer. Dat is een veelgehoorde en terechte klacht, maar de beperking van het sluipverkeer gaat hier niet veel in veranderen. Het gaat hier immers met name om het (zware) verkeer dat over de grachten dendert in combinatie met verkeersdrempels en andere oneffenheden in het plaveisel.
18. Het plan doet niks voor het milieu, want het verkeer wordt gewoon verplaatst en bewoners moet langer rijden om naar huis of om weg te komen, langer rondrijden voor een parkeerplek of voor het laden-lossen van boodschappen, koffers end.
19. Het plan doet waarschijnlijk ook weinig goeds voor de parkeerdruk in de buurten. Veel toeristen in auto's raken de weg kwijt en/of staan op straat geparkeerd en niet in parkeergarages buiten de grachten en de Jordaan, dat blijft een probleem. De bewoners uit de buurten binnen het "palengebied" met een vergunning gaan dan liever parkeren in bijv. de Haarlemmerbuurt, de Jordaan of de Westelijke Eilanden omdat dit relatief dichtbij is en het dan makkelijker is de stad uit te komen. Sommige straten worden zo veel drukker als bruggen worden afgesloten. Geen winst dus.
20. Ondernemers als loodgieters, glazenwassers en huisschilders van binnen en buiten de stad vinden het steeds lastiger worden om in de binnenstad hun diensten aan te bieden en doen het daarom niet meer of ze verhogen hun facturen. Zo'n palenplan zal dat alleen maar verergeren. Geen winst voor de bewoners ea.

Specifiek voor Brouwersgracht eo

20. De Brouwersgracht tussen Keizersgracht en Herengracht (oneven) is vanwege kadeherstel al met verkeerspaaltjes afgesloten. Met een paal op de brug over de Brouwersgracht thv de Herengracht wordt het eerste rak van de Herengracht (even) sowieso onbereikbaar. Dit geldt overigens ook voor Keizersgracht (oneven), er is daar ook een onbereikbaar stuk. Qua ontsluiting naar de ring lijkt het logischer om de knip bij de Leliegracht te zetten. (Overigens zijn er al 3 paaltjes op dit punt, maar die worden nu alleen gebruikt als de lagere school De Burght op de Herengracht open gaat of uitgaat).
21. Een paal op brug in het verlengde van de Binnenbrouwersstraat lost het sluipverkeer via Brouwersgracht naar Korte Prinsengracht niet op.

22. De werkzaamheden tbv het kadeherstel in de buurt en de renovatie van de bruggen in de Raadhuisstraat en Rozengracht hebben belangrijke invloed op het palenplan. Beide zijn langjarige projecten die de geplande circulatie in de buurten ernstig kunnen bemoeilijken. Zeker als alle alternatieve routes onmogelijk worden gemaakt. De plaatsing van de paaltjes zal in elk geval moeten wachten op de oplevering van de Bullebakbrug in de Marnixstraat en de oplevering van de NZ Voorburgwal. En ook op de voltooiing van het herstel van de bruggen in de Raadhuisstraat en Rozengracht daar deze verbinding een cruciaal onderdeel is van de gewenste nieuwe circulatie.
23. De huidige verkeersproblemen bij de gevaarlijke kruisingen als Binnenbrouwersstraat - Haarlemmerstraat en Korte Prinsengracht - Haarlemmerstraat worden met palen alleen opgelost als die bij Haarlemmerhouttuinen worden geplaatst en niet op bruggen. Dit helpt ook in het spitsuur de Brouwersgracht (even huisnummers) en de Korte Prinsengracht ontlasten. De verkeerssituatie op dit kruispunt zorgt voor veel (toeterende) files op de grachten en straten in de omgeving. De Haarlemmerstraat en -dijk zijn toch al autovrij/-luw.

Met vriendelijk groet,

namens onze buurt

5.1.2,e

Brouwersgracht 5.1.2,e

E 5.1.2,e @gmail.com

5.1.2,e

Goed idee voor een oplossing:

Het Romeinse ZTL-system is DE oplossing.

Italië is ouderwets, alles verloopt traag, een van de slechtste economieën in Europa, niet echt vooruit-denkend, maar ze hebben dit systeem al heel veel jaren, in heel veel steden, dus dat moet Amsterdam ook kunnen.

De Gemeente zegt dat het systeem te duur is, maar dat geld wordt weer terugverdiend door de jaarlijkse abonnementen voor bewoners en belanghebbenden en boetes voor overtreders.

ZTL systeem Rome (Elektronische poorten in Rome):

- ZTL-system werkt daar heel goed, al vele jaren in vele historische binnensteden die met Amsterdam vergelijkbare problematiek hebben.
- Iedere bewoner of belanghebbende kan overal het gebied in- en uitrijden.
- Belanghebbende en bewoners betalen voor 'ZTL entry'. Voor kleine zuinige auto's betaal je minder. Voor grotere, meer vervuilende auto's betaal je meer.
- UPS/ DHL etc. en taxi's mogen alleen binnenrijden als zij hybride of elektrisch zijn.
- Aannemers/bouwvakkers etc. mogen alleen binnenrijden vóór 06:00 uur en moeten dan de hele dag betaald parkeren om hun werk te doen.
- Tussen 00:00-06:00 is alles open voor iedereen.
- Alle kentekens worden gescand met CCTV camera's. In Amsterdam en elders gebeurt dit al op redelijk grote schaal in bijvoorbeeld in de parkeergarages op Willemspoort en IJdok etc. Hetzelfde systeem maar dan gewoon zonder een paal of slagboom.
- Parkeergarages voor ondernemers / office workers / toeristen net buiten ZTL zone.

ZTL voordelen:

- Zo heb je nog steeds een levend oud center.
- Gefocust op bewoners van iedere leeftijd. Vooral ouderen zijn dan niet de dupe.
- Beter milieu, minder auto's in het oude stadscentrum.
- Het systeem is gemakkelijk opschaalbaar naar andere delen van de stad.
- Vergunningen zijn makkelijk te beoordelen en uit te geven. Alles kan centraal worden afgehandeld.
- Minder toeristen auto's en minder (zware) vrachtauto's op kade en bruggen.
- Het systeem kan in de plaats komen van het huidige parkeervergunningen-systeem en overige toelatingssystemen. Het bespaart geld voor parkeercontroles, want dat hele systeem kan verdwijnen of veranderen in een autorisatie om de buurt in te rijden en te parkeren.
- Parkeerplekken genoeg voor bewoners, waardoor er plaatsen kunnen worden opgeheven.
- Makkelijke toegang en kortste weg in en uit omdat de buurt is niet afgesloten.
- Gemeente verdient geld terug aan de abonnementen voor bewoners en aan boetes van mensen die dan toch ongeautoriseerd binnenrijden.