From: *"5.1,2,e"*
Sent: *Thu, 4 Nov 2021 10:49:51 +0200*
To: *"5.1,2,e" <5.1,2,e@amsterdam.nl>*
Subject: *FW: advies op vezip plan westelijke grachtengordel*
Categories: *GBR (gebiedsgerichte beleidsrealisatie)*

En dit is een reactie van 5.1,2,e Plan was daarna een overleg met 5.1,2,e en 5.1,2,e plannen. Dat heeft uiteindelijk later (pas na 5.1,2,e) plaatsgevonden met 5.1,2,e en 5.1,2,e

---

Van: 5.1,2,e <5.1,2,e@amsterdam.nl>
Verzonden: vrijdag 3 april 2020 16:19
Aan: 5.1,2,e <5.1,2,e@amsterdam.nl>
CC: 5.1,2,e <5.1,2,e@amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: advies op vezip plan westelijke grachtengordel

Hoi 5.1,2,e

Ik heb het plan bekeken en de toelichting gelezen.
Hierbij mijn reactie.

Probleem

- Het probleem is het relatief hoge aantal auto's over de grachten.
- De drukte wordt veroorzaakt door verkeer dat eigenlijk over de hoofdroute Nieuwezijds Voorburgwal zou moeten rijden maar een kortere route over de grachten kiest.
- Verkeer rijdt over de grachten omdat navigatie-aanbieders deze route aangeven.

Oplossing gemeente

- Door ons is gezocht naar een relatief eenvoudige maatregel om het de oorzaak van het sluipverkeer weg te nemen = beïnvloeden navigatie-aanbieders.
- Dit kan door de ongewenste route(s) onmogelijk of langer/langzamer te maken dan het gewenste alternatief (Nieuwezijds Voorburgwal)
- De verwachting is dat het omdraaien van de Buiten Brouwersstraat de genoemde problemen voor de grachten oplossen. Om dit te onderzoeken is een pilot voorgesteld.
- De voorkeur voor een eenvoudige maatregel komt voor uit: duidelijkheid en veiligheid voor weggebruikers, zoveel mogelijk beperken kosten voor aanleg, onderhoud, handhaving, etc.
- Verder houden we (voorlopig) graag maximale flexibiliteit in verband met de staat van en renovatie van kades en bruggen en werkzaamheden in de omgeving.

Oplossing VEZIP-plan

- Het VEZIP-plan knipt de westelijke grachtengordel voor autoverkeer in een noordelijk en een zuidelijk deel.
- Met deze 'knips' worden de doorgaande routes onmogelijk, waardoor navigatie-aanbieders de gewenste routes buitenom zullen aangeven.
- Dit opdelen kan relatief eenvoudig met vaste palen (knips). Nadeel is dat autoverkeer van/naar delen van de grachtengordel soms een langere route moet rijden.
- Dit omrijden is te voorkomen door het gebruiken van VEZIP's, waarbij bewoners/belanghebbenden een ontheffing/pasje krijgen en dus toch de kortste route kunnen blijven rijden.
- Nadeel van deze VEZIP's zijn de relatief hoge kosten (aanleg, beheer, administratie rond ontheffingen, etc).
- Afsluitingen geven grote beperking in flexibiliteit routes i.r.t. afsluiten kades en bruggen en werkzaamheden in de omgeving.
- Aandachtspunten: Kijken of dit de meest logische locaties zijn? Zijn er misschien alternatieven met minder VEZIP's?

Langere termijn

- Met alle maatregelen uit de Agenda Autoluw (www.amsterdam.nl\autoluw) minder autoverkeer in stad en centrum.
- Als één van de maatregelen uit de Agenda Autoluw onderzoeken we intelligente toegang (camera's i.p.v. VEZIP's).

Conclusie

- 5.1,2,e
- Het VEZIP-plan is ook een oplossing voor het geconstateerde probleem. 5.1,2,e
  5.1,2,e

Over opmerkingen over zwaar verkeer (ook een opmerking in mail bij vezipplan)

- Nieuw beleid voor zwaar verkeer wordt aan gewerkt vanuit programma kades&bruggen

Groeten,
5.1,2,e

5.1,2,e
5.1,2,e

Gemeente Amsterdam
Verkeer en Openbare Ruimte

T 5.1,2,e / 5.1,2,e
5.1,2,e @amsterdam.nl
www.amsterdam.nl

Werkdagen: 5.1,2,e

Van: 5.1,2,e
Verzonden: vrijdag 28 februari 2020 16:03
Aan: 5.1,2,e
Onderwerp: advies op vezip plan westelijke grachtengordel

Beste 5.1,2,e

Een tijdje geleden heb jij meegedacht over mogelijke maatregelen om het toegenomen verkeer op de Keizersgracht (o.a. als gevolg invoering knippen) te weren. Het voorstel wat hieruit kwam was om de rijrichting in de Buiten Brouwersstraat om te draaien, om zo de navigatiesystemen te slim af te zijn; immers, dit is dan niet meer de snelste route.
Deze proef hebben we besproken bij op een bewonersavond 22 januari. De gemoederen liepen hoog op, maar over wat de beste oplossing zou zijn voor de verkeerssituatie liepen de meningen nogal uiteen (en ook over hoe erg het is, trouwens). Dit is de aanleiding voor het volgende:

In het algemeen is het sentiment bij velen dat we geen kleine maatregelen zouden moeten nemen die een zeer lokaal effect hebben, maar moeten kijken naar oplossingen die de druk op alle grachten verminderen.
5.1,2,e (namens bewonersgroep Singel) heeft een 'vezip plan' gemaakt dat in de buurt veel draagvlak heeft.
Wij willen graag hierover met hem in gesprek, met ook iemand die er inhoudelijk wat zinnigs over kan zeggen.
Ik wilde jou daarom vragen of jij daarbij aanwezig zou willen zijn, en het plan van tevoren zou willen bekijken. Het gaat om kritische, maar serieuze en realistische mensen.

Zou jij dit kunnen doen, en/of moeten we nog andere mensen hierbij betrekken?
Het zou ook slim kunnen zijn om iemand van project De Entree erbij te betrekken. 5.1,2,e (Nieuwe Zijde) is op de hoogte.

Ik hoor graag!
Groet,

5.1.2,e

Met vriendelijke groet,

5.1.2,e
5.1.2,e
Stadsdeel Centrum

Gemeente Amsterdam

M 5.1.2,e
Amstel 1 1011 PN Amsterdam
www.amsterdam.nl/centrum-west
www.facebook.com/StadsdeelCentrum
twitter: @020centrum

5.1.2,e

Van: 5.1.2,e @5.1.2,e]
Verzonden: zondag 9 februari 2020 10:51
Aan: 5.1.2,e ; 5.1.2,e ; 5.1.2,e
CC: '5.1.2,e @gmail.com); 5.1.2,e ; '5.1.2,e '; '5.1.2,e '
Onderwerp: reactie 22 januari



Bewonersgroep Singel

Correspondentie adres: Singel 108 1015ad Amsterdam

Beste 5.1.2,e

De rumoerige maar toch ordentelijk verlopen inspraak avond van 22 januari ligt achter ons, en is enigszins bezonken. Een kater heb ik er niet aan over gehouden, maar echt blij werd ik er ook niet van. Het is vooral een avond geworden van gemiste kansen. De plannen van de gemeente op een rijtje:

1. Doorgaan met de afsluiting Nieuwezijds, zowel het beroep van 5.1.2,e als dat van mij zijn ongegrond verklaard, wij gaan in hoger beroep.
2. Drie extra knippen: Westertoegang, Westerdokskade en Haarlemmer Houttuinen (zie nogmaals mijn bijlage ‘schets toekomst hoofdroutes’), gecombineerd met de aanleg fietsroute Haarlemmer Houttuinen.
3. Mogelijk omdraaien rijrichting Buiten Brouwersstraat, eerst een pilot.
4. Opdelen van de Westelijke Grachtengordel, haarlemmerbuurt en Westelijke eilanden in segmenten (zie foto segmenten), maar zonder duidelijke maatregelen om dit ook daadwerkelijk te effectueren. En het is slechts een concept.
5. Vage plannen cameraherkenning zoals in Alkmaar en in Italië.

6. Vage tot redelijk concrete plannen 30 km binnen de A10, zoals voorgesteld door d'Oude Stadt en sommige politieke partijen.
7. U had beloofd de verkeerstellingen in onze buurt aan ons beschikbaar te stellen, dit is inmiddels gebeurd, waarvoor dank.
8. Verder afwachten……

Wij hadden voor 22 januari ons 'vezip plan' gemaakt, waarvan hierbij (nogmaals) kopie. Indien nodig kan ik het nog verder toelichten. Ook is het belangrijk om voor bewoners de mogelijkheid te behouden om vanuit onze buurt naar het IJ te kunnen komen, bijvoorbeeld middels een vezip of een camera bij de Westertoegang richting noorden. Dit heb ik 22 januari met enige ambtenaren besproken, men had er begrip voor en er schijnt te worden gedacht aan een uitzondering voor het vrachtverkeer (sic! – zie mijn vorige mail en onderstaand betoog), en ik heb bovengenoemde vezip ook voorgesteld tijdens het inspreken in de Raadscommissie MDL op 16 januari.
Vooralsnog zien wij ons vezip plan als enige mogelijkheid om op korte termijn te komen tot een oplossing voor het doorgaand verkeer in onze buurt, terwijl hiermee de bereikbaarheid optimaal blijft voor bestemmingsverkeer en zelfs verbeterd.
Tijdens de avond van de 22e liet men een paar tellingen zien, waaruit bleek dat het aantal voertuigen per dag op veel grachten ruim boven de 1000 of 1500 lag. Aparte tellingen van vrachtwagens waren er helaas niet. Zeer waarschijnlijk is de belasting door verkeer dat daadwerkelijk een bestemming heeft in onze buurt veel en veel lager: hooguit 20 per uur per rak, dus minder dan 500 per dag.

Wij vinden dat er een maximum profiel zou moeten komen per gracht per uur, dus een maximum piekbelasting, bijvoorbeeld voor een hoofdgracht van 40 per uur en voor een zijgracht van 20 per uur.

En GEEN zwaar vrachtverkeer: het ontheffingen beleid moet worden afgeschaft en per keer moet worden bekeken of het echt beslist noodzakelijk is dat men met een vrachtwagen > 7,5 ton de kwetsbare binnenstad binnen rijdt.
Het huidige verkeersbesluit dateert van 1996 (1), en de beperkte maatregelen daarna beschermen het Unesco gebied beslist niet beter, eerder slechter want elektrische vrachtwagens krijgen blijkbaar een 'pamperbeleid'. Belachelijk!
De gemeente mag onderzoeken laten zien waaruit blijkt dat zware elektrische voertuigen **geen** schade aanrichten aan onze panden, de kademuren en het straatmeubilair. Zie bijlagen.

Wat verder betreft het vrachtverkeer: ik heb enige bijlagen toegevoegd van AT5, deze spreken voor zich. De leus moet zijn: "geen enkele vrachtwagen > 7,5 ton op de grachten!" Behoudens uiterste noodzaak uiteraard.

Terwijl ik dit schrijf op deze zondagochtend scheurt er een verkeershufter in een giga gemeentelijke vuilniswagen van Singel even zijde-Blauwburgwal oneven zijde-Blauwburgwal even zijde-Singel even zijde over de Corsgenbrug om bij het café op de hoek de inhoud van een klein geel containertje in te laden, en beukt vervolgens terug de Corsgenbrug over -Singel even zijde-Blauwburgwal even zijde-Blauwburgwal oneven zijde-Singel even zijde naar de Raadhuisstraat. Unesco gebied 2020…. Jammer van de pothuizen, de kademuren en onze funderingen. En de gasleidingen vlak onder het wegdek….Het staat op video.

Dan de routeplanners: het is nog steeds bar en boos. Zowel Google als TomTom (en daarmee ook de ANWB etc.) lijken de Nieuwezijds als hoofdroute niet te kennen. De route die ik had gevraagd aan beiden was van de Nieuwe Vaart (zeg maar de uitgang van de IJ-tunnel) naar de Keizersgracht even zijde voorbij de Raadhuisstraat, postcode 1018AA. TomTom weet niets van veranderingen bij de Munt van 2 jaar geleden. Als alternatief kiest hij de Herenmarkt en de Herengracht….
Google kiest zoals bekend de Keizersgracht, en alleen als ik een tussenbestemming kies (in dit geval een willekeurige coffeeshop op de Nieuwezijds), weet google de hoofdroute te vinden. Dit alles toont aan dat de gemeente er niets van bakt, want ook vrachtwagens zullen deze routes kiezen, OVER DE GRACHTEN ! Dit wordt een van de belangrijkste gronden van ons hoger beroep tegen de Verkeersbesluiten Nieuwezijds en Singel. De gemeente heeft de kracht van met name google onderschat, en lijkt dit stelselmatig te blijven onderschatten, want geen enkele 'knip' zonder verdergaande aanvullende maatregelen is google bestendig. Zie bijlagen.

De vraag rijst waarom er steeds zo moeilijk wordt gedaan over het beperken van het sluipverkeer in onze buurt. Lees ook het artikel over de invoering bij de Munt, 'verkeer in beeld'. Waarom worden er wel deugdelijke maatregelen genomen in de Zuidelijke Grachtengordel en in de Nieuwmarktbuurt en niet bij ons?

Want voor onze buurt zorgt de gemeente bij ongewijzigde plannen voor **meer doorgaand verkeer en onbereikbaarheid voor bestemmingsverkeer**! Precies wat ongewenst is.

Alternatieven voor ons vezip plan:

Enige dagen geleden sprak ik weer een van de mannen van de vezips (plaatsen en onderhouden). Hij vertelde mij dat hun voorkeur zou zijn geweest om bij alle instromen van de buurt een vezip te plaatsen (dus kop Singel; Buiten Brouwersstraat en Korte Prinsengracht). Wellicht een optie als men zes vezips teveel vindt om er dan drie te plaatsen. In combinatie met een vezip zuid-noord op de Westertoegang na de drie nieuwe knippen.

Op dezelfde plekken zou men dan i.p.v. vezips ook camera's kunnen plaatsen. Maar vooralsnog heeft men daar in NL teveel problemen mee. Zo schijnt elke camera constatering persoonlijk te moeten worden gecontroleerd en gaat het geld nog steeds naar Den Haag en zijn de kosten voor Amsterdam.
Ik zie het op korte termijn niet gebeuren en daar dient men dus ook geen beleid op te voeren. Bovendien is het maar de vraag of de camera's het vrachtverkeer gaan tegenhouden, waar de vezips zoals gebleken (wel) effectief zijn (2).
Dan zal toch echt het ontheffingenbeleid chronisch op de schop moeten. Niet meer een jaarontheffing even aanvragen en het hele jaar scheuren maar zonder enige toezicht.

Hartelijke groet,

5.1.2,e

De bewonersgroep Singel is al meer dan twintig jaar actief om de leefbaarheid van het Singel tussen Prins Hendrikkade en Raadhuisstraat te verbeteren. Met name het (sluip) verkeer moet worden geweerd.

(1) Onder 'handhaving' staat iets over intrekken van ontheffingen. Vraag: hoeveel ontheffingen van de gemeente zijn er sinds 1996 ingetrokken? Het is een serieuze vraag en wij willen graag antwoord. Elke dag constateren wij immers een overtreding als hierboven genoemd. Onder 'verder' staat iets over evaluatie elke 2-4 jaar. En over aanscherping van beleid. Vraag nummer 2: waarom is dit niet gebeurd? Graag antwoord.

(2) Zo zal bovengenoemde gemeentelijke verkeershufter door het plaatsen van de extra vezip op de Blauwburgwal definitief worden gefrustreerd.