Voordestad·Amsterdam

CONCEPT

Aan:	het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum t.a.v. de portefeuillehouder openbare ruimte en verkeer dhr. Micha Mos
Datum:	5 april 2023
Onderwerp:	Palenplan Centrum-West
c.c.:	wethouder verkeer, mw. M. van der Horst stadsdeelcommissie

Zienswijze Voordestad op Palenplan Centrum-West

Geachte heer Mos en leden van het dagelijks bestuur,

Vereniging Voordestad kan zich vinden in eenrichtingsverkeer in noordelijke richting in de Marnixstraat Noord en onderschrijft het hoofddoel van het palenplan: het tegengaan van doorgaand autoverkeer en het voorkomen van sluipverkeer ter verbetering van de leefbaarheid en ter ontlasting van kades en bruggen. Dit plan draagt daar zeker aan bij, maar brengt ook nadelen met zich mee. Om tot een goed gefundeerd oordeel te komen moeten de voor- en nadelen worden afgewogen. Dat kan vanuit het perspectief van de buurt en vanuit stedelijk perspectief.

Buurtperspectief

Het palenplan zal leiden tot afname van het autoverkeer in de Noord Jordaan, Westelijke Grachtengordel en Haarlemmerbuurt met naar verwachting zo'n 15 tot 25%[1]. Dat is substantieel en zal zeker bijdragen aan een rustiger straatbeeld en een prettiger en veiliger verblijfsklimaat in de straten en grachten in en tussen de buurten. Daar staat tegenover dat de reistijd van het ingaande en uitgaande auto(bestemming)verkeer zal toenemen, evenals het zoekverkeer om een parkeerplaats te vinden. Dat is an sich niet bevorderlijk voor de luchtkwaliteit.

Het is niet eenvoudig om de hier in het geding zijnde belangen tegen elkaar af te wegen. Wij kunnen ons goed voorstellen dat, vanuit het buurtperspectief gezien, de (veronderstelde) gedupeerden pleiten voor flexibele afsluiting, met verwijderbare paaltjes of Vezips en voor een systeem van intelligente toegang zodra dat mogelijk is. Immers, uitgaande van het primaire doel van het tegengaan van doorgaand en sluipverkeer moeten bewoners en lokale ondernemers zoveel mogelijk worden ontzien, zodat zij niet onnodig worden geblokkeerd om vrijelijk de buurt in- en uit te rijden.

Stedelijk perspectief

[1] Onderzoek Verkeersmaatregelen Centrum-West, p.2

Het gemeentebeleid is gericht op het realiseren van een autoluwe stad, met een aantrekkelijke openbare ruimte, meer leefruimte en schonere lucht. Naarmate de stad verder groeit neemt de noodzaak om paal en perk te stellen aan het autoverkeer navenant toe. Moeilijke keuzes die daarbij aan de orde zijn, worden niet uit de weggegaan, zoals substantiële vermindering van het aantal parkeerplekken en het aanbrengen van 'super-blocks' om autoverkeer dwars door de stad te weren[2]. Kennelijk wegen daarbij de belangen van de autoluwe stad zwaarder dan die van de autogebruiker om zo snel mogelijk van A naar B te komen.

Dit stedelijk perspectief leidt uiteindelijk tot minder autoverkeer. De 'noodzakelijke autogebruiker' zal (moeten) wennen aan de gemiddeld iets langere reistijden, het onnodige omrij- en lokale zoekverkeer zal door gewenning en digitale routeplanners stabiliseren of gedeeltelijk afnemen, en - zeker zo belangrijk - menig stedeling zal de auto laten staan en kiezen voor alternatieve vervoerswijzen, zoals de fiets en het OV. Dat geldt ook voor de auto-bezittende buurtbewoner en -ondernemer die wordt geconfronteerd met brugafzettingen die het bereiken van de voordeur of het vinden van een parkeerplaats bemoeilijken[3].

Het is plausibel te veronderstellen dat in een autoluwe stad, waarin bewoners in toenemende mate de auto laten staan (of zelfs wegdoen), de winst van een leefbaarder en veiliger openbare ruimte zal opwegen tegen de nadelen voor de individuele autogebruiker. Ook mag verwacht worden dat per saldo sprake zal zijn van milieuwinst in termen van schonere lucht.

Conclusie

Vanuit het buurtperspectief zou serieus moeten worden nagegaan of autobezittende buurtbewoners en -ondernemers kunnen worden ontzien door te kiezen voor een flexibele afsluiting, met behulp van verwijderbare paaltjes, Vezips of een slim digitaal toegangssysteem.

Maar vanuit stedelijk perspectief zijn vaste afzettingen op de bruggen verdedigbaar gezien de beoogde en verwachte verdere afname van het autoverkeer in buurt en stad ten gunste van fietsers, voetgangers en een prettige en veilige openbare ruimte. Het zou goed zijn als de prognoses verder kunnen worden onderbouwd.

Aanvullende overwegingen

- Ongeacht het perspectief van waaruit naar het palenplan wordt gekeken, dient bij de uiteindelijke afweging en de keuze van de datum van invoering ontwikkelingen in de verkeersinfrastructuur te worden meegenomen, zoals voorgenomen weg- en brugwerkzaamheden, omleidingsroutes en wijzigingen in het OV, waaronder verlegging van tram- en busroutes en het schrappen van lijnen, zoals tramlijn 3.

- Inspanningen om het autoverkeer te verminderen vergen consequente doorvoering van een faciliterend fietsbeleid en verbetering van het OV. Zo zal de stad haar inzet op een fijnmaziger OV[4] concreet gestalte moeten geven. En zullen plannen van het GVB

[2] Coalitieakkoord 2022-2026, p. 61

[3] Het verkeersonderzoek Centrum-West (p.2) zegt daarover: '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.'

[4] Coalitieakkoord, p. 61

die tot verschraling leiden en de overstap van auto op OV ontmoedigen, dienen te worden omgebogen.

Met vriendelijke groet,
namens Voordestad

5.1,2,e

