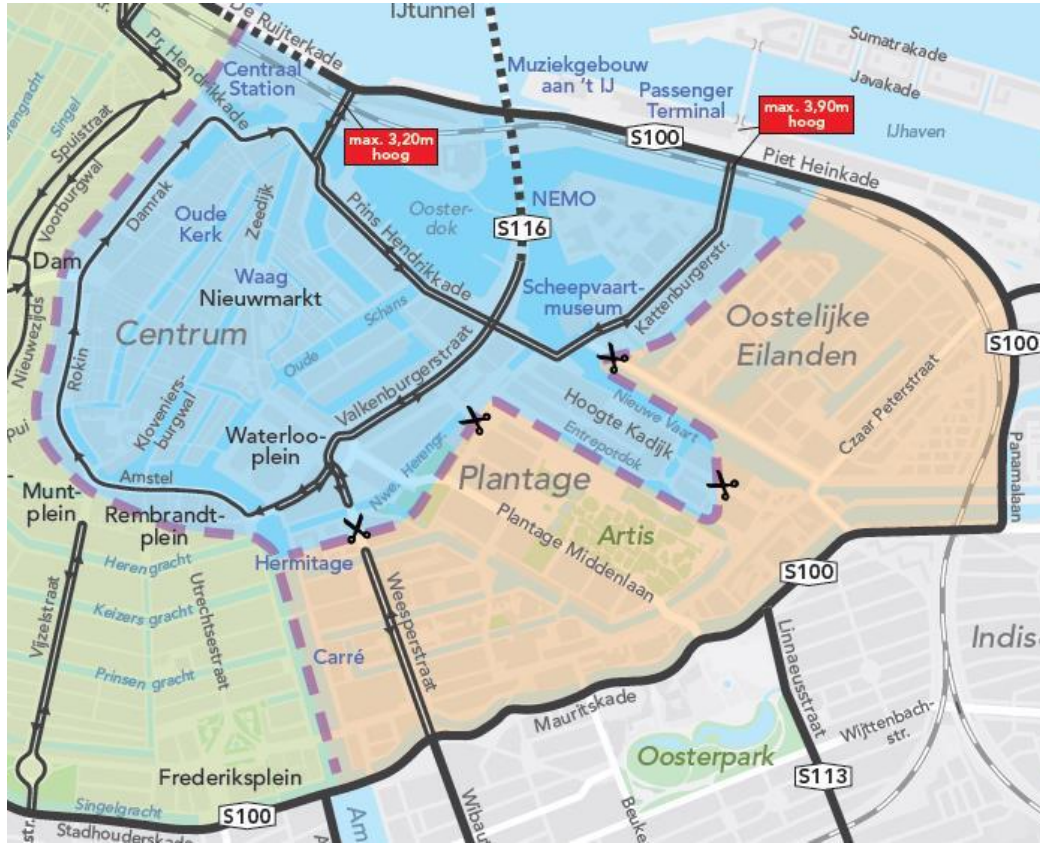


Kijk eens verder dan de knip

Petra Catz Bewoner Plantage-Weesperbuurt



Inleiding

De gemeente is vastbesloten om het autoverkeer in de binnenstad terug te dringen. Zo moet bijvoorbeeld alle verkeer van buurt naar buurt over de binnenring (S100). De Weesperstraat is een van de drukste straten, de doorgangsweg naar en van de IJtunnel. Die zou met een knip tot een rustige straat moeten worden.

In 2018 deed de gemeente een onderzoek naar de gevolgen van verschillende mogelijkheden voor zo'n knip op de Weesperstraat. Het rapport geeft informatie over de gevolgen van de verschillende opties.

(zie voor het hele rapport :

<https://static1.squarespace.com/static/5427ba88e4b06b86fdab08dc/t/5c053fef40ec9ae8dae64c5a/1543847932562/Onderzoek+vermindering+autoverkeer+corridor+Wibautstraat-Weesperstraat-Valkenburgerstraat+sept2018.pdf>).

Begin dit jaar koos het college voor één van die opties, namelijk optie 2+. Die behelst een knip bij de Nieuwe Keizersgracht, en ook drie extra knips om te voorkomen dat het verkeer naar de IJtunnel een sluiproute zal nemen via de Plantage/Weesperbuurt of de oostelijke eilanden. Met de extra knips is er van die kant geen verbinding meer met Valkenburgerstraat of Prins Hendrikkade.

Gevolgen van deze knip

Er is straks dus géén verbinding meer tussen Weesperstraat en IJtunnel. Hoe komt het verkeer dan bij de tunnel? Er zijn twee mogelijkheden. Enerzijds, komend vanuit het westen over de S100: achter het station door de Michiel de Ruijtertunnel, Oostertoegang, Prins Hendrikkade. Of vanaf de oostkant van de S100: Panamalaan, Piet Heinkade, Kattenburgerstraat, Prins Hendrikkade. Deze laatste route geldt natuurlijk óók voor de bewoners van 1018 die naar Noord willen. Reden ze vroeger gemiddeld één kilometer naar de IJtunnel, straks rijden ook deze ronde van zo'n vijf kilometer. Al dat verkeer gaat dus door de Kattenburgerstraat. En als volgens plan de Oostertoegang ook nog eenrichtingsverkeer wordt, rijdt *alle* verkeer *naar* de IJtunnel over de Kattenburgerstraat.

De gemeente nuanceert het probleem van de Kattenburgerstraat: men kan ook de Piet Heintunnel nemen en dan over de A10 naar Noord rijden. Dat ontlast de IJtunnel en dus ook de Kattenburgerstraat. Een merkwaardige suggestie. Als je geen auto's meer door de IJtunnel wilt, dan moet je die sluiten. Maar dat wil je niet want sluiting van de IJtunnel brengt, zegt het rapport van 2018, zeer grote problemen met zich mee. De IJtunnel moet dus openblijven. En dus ook bereikbaar.

Planning

Het is allemaal nog niet zover. De gemeenteraad moet eerst het voorliggende traject goedkeuren. En dat gaat alleen nog over de een pilot. De uiteindelijke besluitvorming komt daarna.

Wat zijn de fases die doorlopen moeten worden?

Fase 1 is de nulmeting. Meten en documenteren van de huidige situatie. Tellen en kentekenonderzoek. Aanvankelijk gepland maart 2020 maar door Corona (geen verkeer) uitgesteld. Fase 2 is de proef zelf. De pilot zou minimaal acht weken moeten duren om er serieus iets over te kunnen zeggen.

Fase 3: Na de pilot worden alle bevindingen bekeken en geanalyseerd. En daarna wordt beoordeeld of deze knip inderdaad dat oplevert waar men op hoopt. Daarna volgt pas een definitief besluit.

Beren op de weg: bijkomende complicaties in de planning

Onderhoud Michiel de Ruijtertunnel

Er vindt tussen oktober 2020 en juli 2021, dus ook tijdens de pilot, onderhoud plaats aan de tunnel achter het station. De tunnel is dan iedere avond en nacht dicht tussen 22.00 en 06.00 uur. Hoe komt men dan van oost naar west of omgekeerd? De Weesperstraat is dicht. De hele S100 af, of alles over de ring? Het rapport uit 2018 voorspelde al niet veel goeds voor combinatie knip en afgesloten Michiel de Ruijtertunnel. Het gaat nu weliswaar alleen over s nachts, dus het zal relatief meevallen. Maar de vraag blijft of combinatie van pilot en dichte tunnel verstandig is.

Piet Heintunnel dicht Veel ingrijpender is dat de Piet Heintunnel van april 2021 tot en met juni 2022 helemaal dicht gaat wegens groot onderhoud. De pilot kan dan feitelijk niet draaien want combinatie van knip en afgesloten Piet Heintunnel is niet doenlijk. De pilot zal dus moeten plaatsvinden ofwel voor april 2021 of na juni 2022.

Gemeenteraadsverkiezingen

En dan zijn er nog gemeenteraadsverkiezingen in maart 2022. Wat voor college zit er daarna? Hoe zal die kijken naar dit plan als er nog geen besluit zou liggen? Wil het dan zittende bestuur wel een knip op de Weesperstraat of komt alles op losse schroeven te staan? Met dat schrikbeeld in het achterhoofd wil de gemeente nu niet wachten. Men wil de pilot achter de rug hebben voor april volgend jaar zodat dan besluitvorming kan volgen.

Enkele opmerkingen en overwegingen over de keuzes voor deze pilot

Cijfermateriaal

Het rapport uit 2018 is het enige cijfermatige materiaal waarop de keuze voor deze knip is gebaseerd. Dit rapport is echter weinig consistent in de gepresenteerde metingen. Sommige knip-opties zijn veel beter doorgerekend dan andere. Zo is bij de beoordeling van deze optie 2+ de Kattenburgerstraat helemaal niet in de tellingen meegenomen. Wel wordt verwacht dat het kruispunt Kattenburgerstraat - Piet Heinkade ernstig overbelast zal raken.

Optie 2+ krijgt straks vast nog extra maatregelen

De gemeente gaat er vanuit dat de optie 2+, zoals die nu wordt uitgetest in de pilot, later nog wel aanpassingen zal krijgen. Er zullen “vanzelfsprekend” op nogal wat punten extra maatregelen (“maatwerk”) moeten worden toegevoegd. Dat maatwerk zal pas na de pilot uitgedokterd worden. Zou het niet verstandig zijn om noodzakelijke extra maatregelen meteen zo goed mogelijk uit te denken en mee te nemen in de testfase?

Piet Heintunnel dicht voor vrachtverkeer

De Piet Heintunnel is al sinds voorjaar 2019 dicht voor alle vrachtverkeer en dat blijft zo tijdens de pilot. Dat betekent dat de bevindingen van de pilot minder betrouwbaar worden, want de onderzochte situatie komt niet overeen met de werkelijkheid van straks.

Tijdsverloop

Na eventuele besluitvorming zullen de concrete volgende stappen sowieso moeten wachten tot de zomer van 2022. Dat is nogal een tijd. Er ligt dan een besluit op basis van een nulmeting van ruim anderhalf jaar eerder, en een pilot van meer dan een jaar oud waar nogal wat onhelderheden aan hangen. Is dat voor een nieuw college een goede basis voor een verder traject?

Moet je het niet anders aanpakken? Een voorstel.

Alles overziend rijst de vraag: is deze aanpak, de knip als enig medicijn, wel de meest effectieve aanpak voor de Weesperstraat? Is er niet meer creativiteit nodig, en meer variëteit in oplossingen, om tot efficiënte structurele verandering te komen zonder het probleem alleen maar te verplaatsen?

Het gestelde doel is duidelijk: minder doorgaand verkeer. De randvoorwaarden daarbij zijn: alle buurten moeten bereikbaar blijven voor bestemmingsverkeer. Geen sluipverkeer. De binnenring moet dienen als verbindingsstructuur.

In veel buurten in de stad werkt dat. Zonder IJtunnel zou het ook aan de oostkant van de stad goed te doen zijn. Maar men heeft vastgesteld dat de IJtunnel onmisbaar is. Daarom is onvermijdelijk dat een knip op de Weesperstraat altijd zal leiden tot druk verkeer elders, op weg naar de IJtunnel. Het is een misverstand te stellen dat het een *probleem is* dat er nog steeds auto's naar en door de IJtunnel rijden. Dat namelijk juist de *bedoeling*.

Maar *welke auto's* moeten dat dan zijn? Als er sprake is van schaarste, en hier is dat de beschikbare doorrij-ruimte, dan moet je de schaarste verdelen. Dat betekent dat sommigen wel, en anderen geen, of lastig, of (duur-)betaalde toegang krijgen tot het schaarse goed. Net als bijvoorbeeld bij het parkeerbeleid. Daar is een doelmatige methode voor nodig.

Mijn pleidooi zou zijn om de IJtunnel te behouden als een goede en snelle verbinding voor mensen die wonen of werken aan weerszijden van de IJtunnel. Zie die twee buurten (nader te bepalen hoe groot dat gebied moet zijn) als twee aangrenzende buurten, en de IJtunnel als een binnenstads-verbinding, als het ware een deel van de S100. Verschaf die bewoners/werkers op kenteken een gratis vergunning of een betaalbaar abonnement voor de IJtunnel zodat zij straks niet zinloos kilometers door de stad hoeven om te rijden en ook de ring niet hoeven te belasten.

Ontmoedig anderen om dit traject te gebruiken. Verleid hen met financiële prikkels (betalen voor de tunnel en boetes bij ongeoorloofd gebruik) en gedragsprikkel (wellicht op de drukste doorgaande routes wat (zachte)-knips? en/of op drukke straten maximumsnelheid van 30 kilometer?) zodat het aantrekkelijker wordt te kiezen voor de gratis ring A10 om in Noord te komen.

En reken de opties door. Begin pas met een pilot als het plan nauwkeurig onderzocht is en met cijfers onderbouwd. Op dit moment, zonder adequaat cijfermateriaal en zonder een concrete en redelijke verwachting dat het goed zal uitpakken, en ook nog zonder het noodzakelijke maatwerk, is de huidige pilot niet meer dan een schot voor de boeg.

Zoals het nu gaat zou de gemeente wel eens in zijn eigen staart kunnen bijten, en het traject Amsterdam autoluw juist op achterstand kunnen zetten. Dat zou toch zonde zijn.

1 oktober 2020
petra@campcatz.nl.