

Busjes, brommers en barrières

Op naar een meer slow en groen gwl-terrein

1.1. De situatie

Het GWL-terrein is 25 jaar geleden opgezet als een duurzame, kindvriendelijke, en autovrije woonbuurt. Daarbij werd in het oorspronkelijke stedenbouwkundig ontwerp bewust gekozen om het maaiveld iets hoger te leggen dan de omringende straten. Het licht verhoogde ‘plateau’ – feitelijk een verhoogde stoep - moest ervoor zorgen dat auto’s niet het terrein op konden rijden. De buurt moest het domein worden van wandelende, spelende en slenterende mensen, bewoners én passanten. Auto’s, busjes en vrachtwagens mochten tot de verhoogde stoep rand komen *maar niet verder*. Laad- en losplekken kwamen aan de randen van de buurt. Vandaar moet je lopend verder, eventueel met een steekwagen of verhuiskarretje als je zware spullen hebt te vervoeren. In het verlengde hiervan werd autogebruik door bewoners ontmoedigd. Er kwam een strenge parkeernorm (1 auto op 6 huishoudens) en gebruik van deelauto’s werd gestimuleerd. Fietsers zijn te gast en brommers zetten hun motor uit.

De realiteit anno 2023 is anders. De oorspronkelijke uitgangspunten zijn flink verwaterd. Busjes van aannemers en leveranciers kunnen van alle kanten het terrein op. Officiële autobarrières functioneren niet meer omdat verkeerspaaltjes in de berm liggen of doelbewust worden vernield. De gemeente repareert niet of pas na maanden. Frustraties bij beheerders én bewoners. De paaltjes kunnen heel makkelijk onklaar worden gemaakt, ze zijn te makkelijk te slopen. Tegelijk roept de gemeente bewoners op vernielingen te melden (14020) maar bewoners haken af als ze zien dat er niets met hun klacht wordt gedaan. Daarnaast is sprake van een wildgroei aan ‘parkeerontheffingen’ Aannemers en ‘slimme’ ondernemers maken hier dankbaar gebruik en parkeren hun busjes en auto’s waar het ze uitkomt. Dag in dag uit. Een eventuele boete nemen zij voor lief. Handhaving kan het toch niet bijbenen. De toenemende mobiliteit en de bezorgeconomie hebben de druk op de buurt nog verder vergroot. Er is sprake van een explosieve toename van ‘gewone’ fietsen, elektrische fietsen, bezorgbakfietsen, pedelecs, scooters, brommers en biro’s. Verkeersgebruikers hebben het in toenemende mate ‘druk-druk-druk’ en zoeken haastig de kortste weg naar hun bestemming. *“Biro. Het snelle alternatief voor de auto”*, zegt de advertentie. Als deze bonte verzameling van

'langzame verkeersdeelnemers' een keer halt houden dan is dat vaak op een plek die hún het beste uitkomt. Gemak dient de mens! Beheerders van de aanvankelijk verkeersluwe wijk kunnen de ontwikkelingen amper bijhouden. Het resultaat? Een steeds chaotisch wordende buitenruimte van her en der geplaatste stalen rossen, fietsnietjes, verbodsborden en barrières.

Hoezo groene wijk? Het voetgangersgebied is getransformeerd tot een 'snelbaan' voor de mens op wielen. Het kind van de rekening? De voetganger die nietsvermoedend een hoek omslaat, het spelende kind dat achter een bal aan rent en de argeloze toerist die dacht een internationaal vermaarde 'no-traffic-buurt' te bezoeken maar op zijn Amsterdams van zijn sokken wordt gereden: *'hé eikel kijk uit waar je loopt!'*

1.2. Wat moet er gebeuren?

Om het tij te keren moeten er een aantal dingen gebeuren:

Op de korte termijn

- *Reparatie van alle officiële autobarrières.* Het gaat om 5 opritten voor auto's en busjes aan de randen van de buurt, zie de plattegrond in bijlage 1¹.
- *Plaatsing van tijdelijke autobarrières* (kunnen ook stevige bloembakken zijn) bij 4 opritten ('gaten') die auto's en busjes nu regelmatig gebruiken om het terrein op te rijden².

Met deze maatregelen geeft de gemeente het goede voorbeeld en het signaal dat ze de problemen serieus neemt. De ongebreidelde toevloed van auto's en busjes op het terrein wordt ingedamd. Er ontstaat ruimte om na te denken over de andere kwesties die in de inleiding zijn benoemd zoals het sluipverkeer van fietsers en brommers over het terrein en de vraag *wat voor buurt willen we eigenlijk zijn?* Bewoners voelen zich serieus genomen en gaan meedenken. Vertrouwen komt te voet en gaat te paard.

Voor de herfstvakantie

- *Wat voor wijk willen we zijn?*

¹ Op de plattegrond de gele nummers 1, 3, 4, 5, 10 en 19.

² Het gaat om de volgende 4 'gaten': 14, 16, 21 en 22 op de plattegrond.

De hamvraag: wat betekent wonen in een ecowijk als het gaat om zaken als 'hoe verplaats ik mij door de buurt', 'waar zet ik mijn fiets en brommer neer', 'hoe regel ik de bezorging van mijn spullen' en 'hoe organiseer ik een verhuizing en verbouwing? We kunnen niet langer doorgaan met af en toe een extra verbodsbord, tegel, paaltje of nietje plaatsen. En denken 'zo klaar dat was het dan weer'. De samenleving en de buurt zijn in 25 jaar sterk veranderd en dat vraagt om een pas op de plaats: een goede discussie met bewoners, gemeente, ondernemers en leveranciers over de gewenste inrichting, gebruik en beheer van onze buurt. Een gesprek is zeer nodig om de juiste vervolgstappen te kunnen nemen.

- ***De feiten op een rij***

In deze notitie zetten we onze observaties op een rij om als input te gebruiken voor een gesprek met bewoners en gemeente. Ze zijn zeker niet volledig, maar ze kunnen wel als aanjager functioneren voor een bredere discussie. Werkende weg kwamen we erachter dat er nog veel meer zaken raar of onduidelijk zijn. We zitten met veel vragen. Wat is - om te beginnen - nu eigenlijk de status van het GWL-terrein? Zijn we nu een voetgangersgebied, een autovrije wijk of een autoluwe wijk? En wat zijn de consequenties van dit soort labels? Of hebben we geen 'status aparte' meer en zijn we een gewone Amsterdamse wijk. En wij maar denken dat we in een officiële autovrije wijk wonen. Is het daarom dat iedere slimmerik met een busje en een ontheffing hier zomaar het terrein op kan rijden? Wie gaat daar trouwens over? Kunnen we dat transparant maken alsjeblieft. En even heel praktisch: wat betekent nou eigenlijk zo'n verbodsbord voor brommers en motoren voor het parkeren van brommers en motoren op het terrein? Kunnen die niet aan de randen van de buurt parkeren, net als de auto's? En hoe zit het met dat verhaal dat de wijk niet onderheid is en verzakt als er vrachtwagens en busjes overheen gaan? Waar hebben we dan de afgelopen 25 jaar naar gekeken en waar liggen trouwens al die ondergrondse leidingen? En waarom zijn er na 25 jaar nog steeds geen goede, direct beschikbare verhuiskarren die het bezorgen makkelijker maken? Wie gaat daar over? Kortom, graag eerst een paar feiten op een rij. Er is grote behoefte aan een heldere uitleg van het beleid, van wat hier wel kan en wat niet. Liefst samengevat in een handzame flyer voor (nieuwe) bewoners en

bezoekers. Het is ook een voorwaarde om een goed inhoudelijk wijkgesprek te kunnen voeren.

- ***Mogelijke scenario's en kosten op een rij***

Naast 'de feiten op een rij' is het wenselijk om een aantal scenario's te formuleren over de gewenste toekomst van de wijk. En hoe je daar kan komen en wat het globaal kost. Een scenario zou kunnen zijn dat de buurt verder vergroend (tegels wippen) en doorgaand snelverkeer van brommers en fietsers actief gaat tegenhouden. Bijvoorbeeld door een aantal van de huidige 28 opritten dicht te zetten waardoor het voor doorgaande fietsers en brommers aantrekkelijker wordt om de buurt heen te rijden. Is dat mogelijk en wat kost dat dan? En wat vinden de nood- en hulpdiensten daarvan? En als het kan, gaan we dan de opritten dichtzetten met nog meer staal of met groene heggen waardoor er opeens heel andere verblijfsgebieden ontstaan. Voor bewoners en passanten. *Kiezen we voor slow en groen of houden we het bij snel en staal?*

Wat kunnen we daarbij leren van buurten in binnen- en buitenland die al verder zijn. Ooit waren we koploper, maar de wet van de remmende voorsprong is op dit punt echt wel op ons van toepassing. We hobbelen nu van incident naar incident. Dus inspiratie opdoen op andere plekken als het gaat om vernieuwende verkeerskundige ingrepen in combinatie met vergroening, gebruik van technologie en zelfbeheer van bewoners zou wel leuk zijn. Veel vernieuwende ingrepen zijn overigens gewoon in ons eigen stadsdeel West te vinden. Loop eens door de Tollensstraat. Of zie hoe effectief de camerabewaking is voor het weren van brommers op de fietsbrug van de Buyskade. We gaan inventariseren en bepalen pas daarna of een scenario onwenselijk is of te duur. *'Ken-niet-bestaat-niet'* is het motto voor deze inventariserende fase. Uitvoeringsmaatregelen komen daarna en hoeven ook niet allemaal in een jaar gerealiseerd te zijn. Dat kan ook niet, iedereen begrijpt dat. En ook dat het niet alleen van de gemeente kan komen. Bewoners moeten ook aan de bak. Voor een heldere en gedeelde visie op de toekomst van onze ecowijk (toch ?) is enige regie en coördinatie wel nodig. De Koepelvereniging wil daarbij helpen. Wij kijken daarvoor niet alleen naar het ambtelijk apparaat en gaan graag in gesprek hoe we dit samen kunnen vormgeven. Voor de gemeente kan de doorontwikkeling van een autovrije ecowijk

ook interessant zijn voor andere buurten. Wellicht ergens in de zomer een klein symposium?

In de herfst ligt er een visie op de gewenste inrichting en mobiliteit op het gwl-terrein. Bij voorkeur een gezamenlijk product van bewoners, gemeente en andere belanghebbenden (ondernemers, leveranciers). De richting is bepaald zodat iedereen weet waar hij de komende jaren aan toe is. Bij die visie hoort ook een stappenplan: wat gaan we het eerst doen, wanneer en wie? We gaan slim begroten en maken maximaal gebruik van de inzet en denkkracht van bewoners om zaken voor elkaar te krijgen. Zoals we ook al in het groen hebben gedaan.

3. Een aanzet: mogelijke elementen van een scenario ‘slow en groen’

3.1. Van brommer sluiproutes naar omrijden voor brommers

Auto's en busjes op het terrein zijn een zorg, maar te hard rijdende scooters, brommers, (elektrische) fietsen en bakfietsbezorgers zijn een nog grotere zorg en ergernis. Hier een adequate oplossing voor vinden is een stuk lastiger dan voor auto's en busjes. Die kan je nog tegenhouden met verkeerspaaltjes die een meter van elkaar afstaan, bij (brom)fietsers gaat dat niet. Die glippen gewoon door de mazen van het net.

De truc is om het doorgaande sluihverkeer van te hard rijdende brommers en fietsers niet de buurt in te krijgen. Zij zijn de grootste vijand van een veilig voetgangersgebied voor bewoners en passanten. Een mogelijke oplossing ligt in een reductie van het aantal opritten tot het terrein, met name in oost-westelijke richting. Op dit moment telt de buurt 28 opritten, variërend van 1 meter breed tot in een enkel geval 6 meter breed³. Van flankerende paaltjes of een beetje steil oplopende oprit raken ze niet snel onder de indruk. Het kost ze wel iets meer tijd, iets meer afremmen, optrekken en manoeuvreren. *Tijd en moeite* zijn hier belangrijke factoren. Als het brommers en snelfietsers te veel tijd en moeite kost om het terrein over te gaan, rijden ze liever even om, want 'tijd is geld'. De oplossing is dus duidelijk: de vaart eruit halen en 'obstakels' opwerpen. Voor een voortjakkende millennial is 15 seconden tijdverlies al voldoende reden om een andere route te nemen.

³ Bijlage 2 geeft een genummerd foto-overzicht van de 28 opritten tot het gwl-terrein en hun kenmerken.

Het gwl-terrein kent drie sluiproutes die in ieder geval aandacht vragen:

Sluiproute 1

De meest noordelijke sluiproute begint op het bedrijventerrein bij de Praxis. Via een goed betegeld voetpad kom je op de Waterkeringweg, even naar rechts en dan via oprit 1 langs het voetbalveld, Cradam en het Waterspiegelplein naar de Van Hallstraat. En dan verder de stad in.

Sluiproute 2

De middelste snelbaan begint bij oprit 2 aan de Waterkeringweg. Via deze oprit rijd je zuidelijk van het voetbalveld de brug over direct de Waterleliegracht op: een lekker recht stuk waar je fijn gas kunt geven tot aan de van Hallstraat. En dan verder de Staatsliedenbuurt in. De door Kees Christiaanse bedachte 'zichtlijnen' doen hier prima hun werk.

Sluiproute 3

De meest zuidelijke sluiproute begint op het bedrijventerrein aan de Isaac Gogelweg (o.a. vertrekpunt van alle Amsterdamse fietskoeriers van Thuisbezorgd). Komend van de Van Slingelandstraat neem je in de bocht van de Isaac Gogelweg het geasfalteerde wandelpad links richting Waterpoortweg in plaats van de Isaac Gogelweg verder te vervolgen. Onder de onderdoorgang van de Waterpoortweg sjees je dan in no time over de Waterkersweg, langs het pleintje met de waterfontein rechtdoor naar de Van Hallstraat. Vanwege de hoge heggen en zijweggetjes is dit de gevaarlijkste sluiproute in de buurt voor spelende kinderen en voetgangers.

Deze 3 sluiproutes zijn eruit te halen door de toegang aan één kant helemaal af te sluiten. Daarover meer in de volgende paragraaf.

3.2. Voor nood- en hulpdiensten zijn 2 afsluitbare opritten voldoende

Het GWL-terrein kent 5 'officiële' opritten die bij calamiteiten door de brandweer, ambulance en politie gebruikt kunnen worden om het terrein op te komen. Dit zijn de opritten (1, 3, 4, 10 en 19). Deze hebben allemaal een rij 'vaste' rood-witte verkeerspaaltjes en een of twee paaltjes die door de diensten met een sleutel zijn weg te halen. De vraag is of zij met minder opritten even goed hun werk kunnen doen zonder tijdverlies te lijden. Het antwoord is 'ja dat is mogelijk'. Ervan uitgaande dat zwaar verkeer (brandweer) niet over de twee bruggen van de Waterleliegracht kan rijden hebben de calamiteitendiensten slechts twee opritten nodig om overal op het terrein te

komen. Voor het noordelijke deel van de buurt is oprit 1 aan de Waterkeringweg hiervoor de meest logische keuze. De brandweer c.s. kunnen via deze toegang bij alle woningen in 'noord' komen. Voor het zuidelijke deel van de buurt lijkt oprit 19 aan de Waterleliegracht-Van Hallstraat de meest logische toegang. Als de 'wegneembare' verkeerspaaltjes in de rij vervangen worden door een verzinkbaar paaltje kan het bevoegd gezag zelfs nog sneller het terrein op dan nu het geval is. Nooit meer gedoe met sloten en driehoekssleutels, nooit meer vernielingen van paaltjes.

De keuze voor 2 'officiële' toegangsopritten tot het terrein in plaats van 5, biedt vervolgens de mogelijkheid om sluiproutes van brommers en snelfietsers te ontmantelen. Namelijk door een kant van de 3 sluiproutes helemaal af te sluiten voor brommers en fietsers. Dat kan met nietjes en paaltjes maar ook met heggen of (groene) sluizen die alleen toegankelijk zijn voor voetgangers. Het enige nadeel is dat fietsers die op het terrein wonen van iets minder opritten gebruik kunnen maken. Zij zullen voortaan iets moeten omfietsen om bij hun bestemming te komen. Een kwestie van gewenning. Het is de prijs die betaald moet worden om het doorgaande sluipverkeer op het gwl-terrein er (bijna) helemaal uit te krijgen. Er ontstaat dan een situatie met alleen nog bestemmingsverkeer van fietsers (en brommers). Dit is veruit te prefereren boven doorgaand sluipverkeer van fietsers en brommers. Het leidt tot een veiliger verblijfsgebied voor voetgangers, waar het uiteindelijk ook om te doen is in dit scenario. Een verblijfsgebied dat vervolgens anders gebruikt zal gaan worden door bewoners en passanten. Met alle mogelijkheden voor verdere vergroening, aanleg van zachtere voetpaden en uiteindelijk ook een meer rainproof gwl-terrein. Het Waterspiegelplein zal bijvoorbeeld een heel ander karakter krijgen als de oostkant van het plein tot aan de Waterleliegracht helemaal wordt afgesloten voor fietsers en brommers. Met alleen nog toegangssluzen voor voetgangers.

Speciale aandacht vraagt in dit scenario de toegang voor mensen in een rolstoel. Voetgangerssluizen zijn voor hun te smal en te klein om te gebruiken. En als je ze ruimer maakt, kunnen brommers en snelfietsers er weer doorheen en dat is niet de bedoeling. De oplossing hebben we nog niet gevonden maar waarschijnlijk zullen ook voetgangers en rolstoelers in dit scenario minder opritten krijgen en vaker iets moeten omlopen. Met 28 opritten moet dat op te lossen zijn. Eeuwige rechten op behoud van bestaande opritten bestaan niet. Een scenario waarbij voetgangers daadwerkelijk het primaat krijgen op het

binnenterrein vraagt ook enige soepelheid van voetgangers en rolstoelgebruikers.

Naast groene voetgangerssluizen – eventueel aangebracht en beheerd door bewoners – moeten ook de volgende zaken meegenomen worden in een ‘slow en groen scenario’. Het gaat niet alleen om verkeerstechnische ingrepen.

- venstertijden voor bezorgers van pakjes?
- Of misschien dit: een centraal afleverpunt van pakjes. Wellicht de al jaren wegwijnende kiosk op de hoek van de Waterkeringweg en Haarlemmerstraat die altijdleeg staat?
- nieuwe stallingen voor fietsers en brommers zijn altijd groen (en met zonedaken?),
- een jaarlijkse gwl-dag tegelwippen waardoor we de openbare ruimte geleidelijk aan minder stenig en meer rainproof maken. We hebben ruim voldoende bestrating om het nog 10 jaar uit te zingen met een jaarlijks dag tegelwippen.
- hydraulische en verzinkbare verkeerspaaltjes op de 2 plekken die toegankelijk blijven voor hulp- en nooddiensten
- 2 grote laad- en loskarren die blokkeren als je verder dan 20 meter van het terrein komt. En met een pinpas voor iedereen zijn te gebruiken.
- (tijdelijke) camerabewaking op bepaalde doorgaande routes.

We gaan het zien. Ideeën genoeg.

Koepelvereniging GWL-terrein

14 februari 2023