

Laden en lossen in een voetgangersgebied

Een pilot voor het GWL-terrein

1. Aanleiding

De Koepelvereniging GWL-terrein denkt met Stadsdeel West mee over een laad- en los beleid voor de buurt dat minder overlast en beschadigingen veroorzaakt. De onvrede bij bewoners over de huidige laad- en lospraktijk is groot. Nooit eerder kwamen er zoveel auto's en busjes illegaal het voetgangersgebied in, nooit eerder is zoveel bestrating beschadigd door te zwaar gemotoriseerd verkeer, nooit eerder werd de buurt zo geconfronteerd met sluipverkeer van te hard rijdende fietsers en brommers. Het huidige 'afweersysteem' met verkeerspaaltjes functioneert niet omdat paaltjes ontbreken of kapot zijn. Het GWL-terrein is 25 jaar geleden opgezet als autovrije wijk. Een gebied waar de voetganger op nummer een staat. Bewoners willen die buurt weer terug. In deze notitie reageert de Koepelvereniging op de eerste voorstellen voor verbetering van het Stadsdeel. Het gaat de goede kant op. Maar er is meer nodig.

2. Vier opritten voor nood-en hulpdiensten, twee voor particulier gemotoriseerd verkeer.

Het advies van de nood- en hulpdiensten is om vier van de vijf officiële opritten tot het terrein open te houden voor nood- en hulpdiensten. Dit zijn de opritten 1, 3, 4 en 19. Oprit 10 mag permanent worden afgesloten.

Wij kunnen met dit advies leven als het aantal opritten voor **particulier gemotoriseerd verkeer** (aannemers en verhuisbedrijven die werken in opdracht van bewoners, vve's en corporaties) en **gemeentelijk gemotoriseerd verkeer** (Stadswerken, aannemers die werken in opdracht van de gemeente) **wordt teruggebracht tot maximaal twee officiële toegangen. Eén voor GWL-Noord (oprit 1) en één voor GWL-Zuid (oprit 19)**. We begrijpen heel goed dat nood-en hulpdiensten snel op de juiste plek moeten zijn. Zij behouden daarom vier toegangen tot het terrein. Daar hoort een gecertificeerd en alleen op de nood -en hulpdiensten afgestemd sleutelbeheer bij. Waarschijnlijk in combinatie met enkele verzinkbare paaltjes, een noviteit voor de buurt. De verzinkbare paaltjes waar het om gaat zijn handmatig te bedienen (dus niet elektrisch) en daardoor relatief goedkoop (€656,- per stuk). Het gaat om een model dat in Stadsdeel West al op de Ten Katestraat is toegepast: de Erdi 90 of 120.

Voor particulieren en gemeentelijke onderhoudsdiensten gelden geen calamiteitsregels. Zij kunnen *al hun laad en loswerkzaamheden* op het terrein uitvoeren via de twee eerdergenoemde opritten 1 en 19. Via deze twee opritten zijn alle woonblokken, privé-tuinen en openbare onderhoudsplekken op het gwl-terrein te bereiken. Hoe minder opritten, des te minder kans op vernieling en verdwijning van verkeerspaaltjes én van beschadigingen aan het niet onderheide wegdek. Het wegdek van de Waterkersweg is op dit moment over de hele lengte aan gort gereden. Wie gaat dit herstel straks betalen?

Het grote voordeel van een keuze voor maximaal twee opritten voor particulieren en gemeentelijke onderhoudsdiensten, is dat we onze energie, geld en middelen helemaal kunnen richten op een goed beheer van deze twee opritten (1 en 19). Deze moeten in principe 24/7 open en dicht kunnen zonder handmatige interventies (paaltje van het slot, paaltje weggelassen, doorrijden met auto/busje, paaltje weer op slot). Dat kan op de volgende wijze.

3. De RVV-verkeersontheffing werkt niet

Officieel is het nog steeds zo dat particulieren (aannemers, verhuisbedrijven, bewoners) alleen met een RVV-parkeerontheffing het terrein op mogen. De meeste bezoekers hebben niet zo'n vergunning omdat de 'omheining' van de buurt toch een gatenkaas is. Er is altijd wel ergens een plek te vinden waar je het terrein op kunt vanwege ontbrekende paaltjes.

Een tweede zwak punt is dat je een RVV-parkeerontheffing altijd ver van tevoren moet aanvragen, minimaal 10 werkdagen voor het moment dat je feitelijk op het terrein moet zijn. Zo planmatig denken de meeste bezoekers niet, het is geen reëel aanbod. Een paspoort aanvragen kost minder tijd.

Daarnaast zijn de kosten voor een RVV-parkeerontheffing fors: €259,- voor een eenmalige laad- en los-klus.

En dan is er tenslotte nog het probleem van de groep bedrijven met een stedelijk werkende RVV-ontheffing, een ontheffing die voor heel Amsterdam geldt. De bedrijven die deze ontheffing hebben houden zich in grote meerderheid niet aan de voorwaarden van hun vergunning, in het bijzonder aannemersbedrijven en verhuizers. Zij parkeren hun bestelbus langdurig - soms de hele dag - op het gwl-terrein terwijl de buurt officieel een voetgangersgebied is. Zij parkeren hun busjes niet – zoals verplicht is – *buiten* het terrein in een parkeervak. Wetende dat de kans klein is dat zij geverbaliseerd worden, nemen zij bewust het risico

van een bekeuring. Komt zelden voor en de kosten vallen mee. Vaak is het zelfs dubbel cashen voor de foutparkeerder. Woningeigenaren betalen vaak het parkeergeld voor aannemers bij onderhoudsprojecten. Dit wordt gewoon als kosten meegenomen in het aannemingscontract.

4. Naar een toegangssysteem met slagboom, kentekenherkenning en directe pinpasbetaling.

Waar we naar toe moeten is *een systeem waar particulieren ter plekke betalen als ze het terrein op moeten voor een laad- en losklus*. Geen achterhaald systeem meer van tien dagen van tevoren een dure vergunning aanvragen maar *een toegangssysteem met slagboom, kentekenherkenning en directe pinpasbetaling*.

Met kentekenherkenning (een soort camerabewaking) kunnen veel ongewenste ontwikkelingen voorkomen worden. Om te beginnen *de zwaarte van het voertuig*. Is het voertuig minder zwaar dan 7 ton, dan mag het voertuig het terrein op. 7 ton is blijkbaar de norm die niet onderheide straten nog kunnen dragen. Zwaarder dan 7 ton? Dan volgt óf een veel hoger tarief óf het bezoekende bedrijf moet eerst zorgen dat er rijplaten liggen.

In de tweede plaats kan met kentekenherkenning de precieze *tijd* worden bepaald dat een voertuig op het terrein staat. Aan elk tijdslot hangt een prijs. Blijft het bezoekende voertuig langer op het terrein dan aangegeven is bij de entree, dan wordt er bijbetaald bij vertrek. De parkeerprijs voor laden en lossen op het terrein is uiteraard substantieel hoger dan parkeren in een parkeervak buiten het terrein.

De prijsprikkel moet ervoor zorgen dat bezoekers kiezen voor parkeren buiten het gwl-terrein. Dit kunnen we bevorderen door bij de ingang een aparte 'laad- en losplek' te situeren. Hier staat een grote laad-en loskar (type bolderkar, grootte nader te bepalen, evt. elektrisch, rijdt max 5 km per uur) die bezoekers gratis kunnen gebruiken voor hun lading. De laad-en loskar is zo ingesteld dat hij niet van het terrein af kan, dan blokkeert hij automatisch (geofencing).

Met kentekenherkenning kan ook geregeld worden dat bezorgdiensten nooit het terrein op kunnen. Denk aan bezorgers van AH, Coolblue, Picnic, HelloFresh etc. die – als ze ergens een gaatje weten of zien – nu wel vaak de buurt inrijden. Post.nl is de gunstige uitzondering op deze regel. Zij zijn een voorbeeld voor hoe het wel kan. De bezorger van Post.nl (Mustapha) komt elke dag met een volgeladen steekkar langs de deuren om zijn pakjes te bezorgen. Hij parkeert zijn bezorgbusje altijd

aan de rand van de buurt op een van de vele laad- en losplekken. Zoals het hoort. Nooit een probleem. Het kan dus wel.

5. De financiering

De financiering van twee slagbomen met een systeem van kentekenherkenning en directe betaling bij toegang is een kostbare investering. *Maar het is een investering die zijn geld terugverdient.* Het gaat de gemeente meer geld opleveren dan het huidige achterhaalde systeem van vergunningverlening. Het huidige systeem werkt niet omdat de buurt onvoldoende is afgeschermd. Er zijn altijd plekken waar je de buurt onbelemmerd in kunt rijden. Het effect hiervan is dat mensen ook geen vergunning meer aanvragen. Waarom zou je €259,- toegang voor een vergunning betalen, als je ook gratis het terrein op kunt?

Een belangrijke kostenpost voor de gemeente is op dit moment verder de schade van kapotte en verdwenen verkeerspaaltjes én de schade van aan gort gereden bestrating. Kijk nu eens naar de bestrating van de Waterkersweg. Deze is over de hele lengte aan gort gereden door te zwaar vervoer van aannemersbedrijven. Die hebben hier nooit rijplaten neergelegd. En handhaving komt altijd later. De vraag is wie gaat straks de kosten van herbestrating betalen als het aannemingsbedrijf in juni klaar is? Waarschijnlijk de gemeente.

Voor de particuliere bezoeker die moet laden en lossen is het voorgestelde systeem ook veel duidelijker en sneller. Niet meer tien dagen van tevoren een vergunning aanvragen en €259,- betalen (in theorie) maar direct betalen op het moment dat je het terrein op wilt. Met een 'laad-en-los-kaartje' bij de ingang. Uiteindelijk bepaalt de bezoeker zelf hoeveel hij betaalt voor zijn laad- en losklus? Langer parkeren omdat je per se al je gereedschap direct onder handbereik wilt hebben? Ok, maar dan betaal je ook meer. Verhuizen zonder gebruik te maken van de gratis laad-en loskar bij de slagboom? Dat kan, gemak dient de mens. Maar alles heeft zijn prijs.

Wij stellen voor om de kosten en opbrengsten van een dergelijk systeem in kaart te brengen. Wellicht kan het GWL-terrein als pilot dienen voor andere voetgangersgebieden in de stad met vergelijkbare laad- en losproblemen. Er zullen in Amsterdam eerder meer voetgangersgebieden bijkomen dan minder.

6. Laaghangend fruit

Bovenstaand systeem met twee opritten, slagbomen, kentekenherkenning en directe pinbetaling werkt alleen als de rest van de buurt aan

de randen voldoende is afgeschermd. De fietsopritten 5, 14, 16, 21 en 22 worden nu door busjes misbruikt als illegale opritten tot het terrein. Stadswerken/Gebiedsbeheer moet zorgen dat dat deze fietsopritten niet meer door auto's en busjes misbruikt kunnen worden. Wij hebben eerder voorstellen gedaan hoe dit kan, o.a. door verplaatsing en hergebruik van een aantal bestaande verkeerspaaltjes.

7. Geen sleutelbeheer door Koepelbestuur en buurtbeheerder

Sleutelbeheer van verkeerspaaltjes door Koepelbestuur of buurtbeheerder is onwenselijk. Het leidt tot willekeur en scheve gezichten en is bovendien qua capaciteit niet haalbaar. Door technologische ontwikkelingen (geofencing, kentekenherkenning, apps, QR-codes) is het ook niet meer nodig. Voetgangersgebieden als het GWL-terrein kunnen veel beter door moderne vormen van omheining en toegangverlening beschermd worden. Weg met die niet-werkende verkeerspaaltjes en dat omslachtige sleutelbeheer. Het is 2024.

8. Sluipverkeer van te hard rijdende fietsers en brommers

Wij hebben eerder voorstellen gedaan om sluipverkeer van te hard rijdende (elektrische) fietsers en brommers tegen te gaan. Het sluipverkeer kan ontmoedigd worden door het plaatsen van obstakels (fietsluizen, bloembakken) bij de belangrijkste inkomende fietsroutes (nr. 2, 5, 14, 16). En door het aanbrengen van drempels op populaire sluiproutes (Waterleliegracht, Waterkersweg).

9. Projectmatige aanpak is gewenst

Voor een goede aanpak van de 'laad en losproblematiek' in ons gwlv-voetgangersgebied is een projectmatige aanpak gewenst. Een aanpak waarbij een beroep kan worden gedaan op meerdere disciplines en afdelingen (verkeersveiligheid, ontwerp, beheer, communicatie). De Koepelvereniging loopt tegen het probleem aan dat steeds kleine stukjes van het probleem worden behandeld. Wij missen een integrale aanpak. Wij willen met de portefeuillehouder bespreken hoe dit probleem opgelost kan worden. Wij beseffen heel goed dat een gefaseerde aanpak ook mogelijk is.

Bijlage 1

Westergasfabriek / Westerpark

www.gwl-terrein.nl

