Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Aan de leden van de gemeenteraad

Datum	8 oktober 2020
Ons kenmerk	V&OR/UIT/2020007330
Uw kenmerk	-
Behandeld door	Verkeer en Openbare ruimte, Diana van Loenen, ambtelijk opdrachtgever, 06-1459 1142, d.van.loenen@amsterdam.nl
Kopie aan	n.v.t.
Bijlage(n)	n.v.t.
Onderwerp	Proef tijdelijke verkeersmaatregelen De Clercqstraat/Ad. deRuijterweg/Jan Evertsenstraat

Geachte leden van de gemeenteraad,

In het Programma Oranje Loper vernieuwt Amsterdam de Nieuwezijds Voorburgwal en de straten en negen vaste bruggen van Paleis tot Mercatorplein. De bruggen moeten met urgentie worden vervangen. Op straat willen we meer ruimte voor voetgangers, fietsers, de tram en groen.
De uitvoering zal een grote impact hebben op de bereikbaarheid van de stad en de omgeving. Daarom streven we ernaar het vernieuwen van de bruggen en aanliggende straten zoveel mogelijk in één aanpak uit te voeren. Om dat mogelijk te maken leggen we in het tweede kwartaal van 2021 een integraal uitvoerings- en kredietbesluit voor, voor de bruggen en de maaiveldprojecten Raadhuisstraat / Rozengracht en de De Clercqstraat / Jan Evertsenstraat.

Planvorming en participatie De Clercqstraat/Jan Evertsenstraat
De Clercqstraat, Jan Evertsenstraat en het stukje Admiraal de Ruijterweg hebben een herinrichting nodig. Op de fietspaden is te weinig ruimte voor de dagelijkse 22.000 fietsers en het kruispunt Jan Evertsenstraat/Admiraal de Ruijterweg is een blackspot. Er is te weinig loopruimte op de stoepen en auto's blokkeren de tram. Het programma is op dit moment bezig met de planvorming en participatie.

Ondernemers aan zowel de De Clercqstraat als de Jan Evertsenstraat zijn verenigd in een BIZ. De BIZ De Clercqstraat geeft al jaren aan sterk te hechten een herinrichting van de straat. Op eigen initiatief heeft deze BIZ in 2018 een bureau in de arm genomen om een wensbeeld te ontwikkelen. Uitgangspunt van dit wensbeeld is om doorgaand verkeer te weren, maar bereikbaar te blijven voor bestemmingsverkeer. In navolging hiervan heeft in 2019 ook de BIZ Jan Evertsenstraat een

wensbeeld laten ontwikkelen. Ook hierin komt de wens naar voren om waar mogelijk autoverkeer te minderen, met behoud van tweerichtingsverkeer.

Voor de zomer van 2020 is een enquête gehouden onder 6.500 mensen in de directe omgeving. Uit de ongeveer 1000 reacties kwam naar voren dat mensen graag willen dat er een herinrichting komt, dat voetgangers en fietsers meer ruimte krijgen en de snelheid van auto's omlaag gaat naar 30 kilometer per uur. Om meer ruimte te creëren voor fietsers en voetgangers moet de auto ruimte inleveren. Dit kan ofwel door parkeerplaatsen op te heffen ofwel door minder auto's door de straat te laten rijden. Opheffen van parkeerplaatsen vindt men minder wenselijk en leidt tot een te hoge parkeerdruk, ook in het omliggende gebied.

Inrichting als fietsstraat
Als we minder auto's door de straat laten rijden en de snelheid verlagen naar 30 km per uur, kunnen we de straten inrichten als fietsstraat. Fietsers en voetgangers krijgen dan meer ruimte. Een inrichting als fietsstraat is bovendien de enige manier om het blackspotkruispunt Jan Evertsentraat/Admiraal de Ruijterweg veilig in te richten. Het verminderen van het aantal auto's is mogelijk als we doorgaand verkeer van de route halen en via de S-wegen laten rijden.

De komende periode onderzoekt het programma wat de omgeving vindt; van een inrichting als fietsstraat én van de verkeersmaatregelen die hiervoor nodig zijn. We leggen een schetsontwerp voor van een fietsstraat en werken dit met de directe omgeving uit. Tegelijkertijd onderzoeken we in de praktijk wat de verkeersmaatregelen betekenen en vragen we mensen in de directe omgeving én aan de S-wegen wat ze hiervan vinden.

Proef
Van 9 november 2020 tot 17 januari 2021 treffen we daarvoor tijdelijk verkeersmaatregelen om het autoverkeer op de De Clercqstraat, Jan Evertsenstraat en het stukje Admiraal de Ruijterweg daartussen te verminderen. We doen dit door een 'knip' aan te brengen op brug 108 bij de Da Costakade. Voetgangers, fietsers, de tram en nood- en hulpdiensten kunnen hier gewoon langs.



Gemotoriseerd verkeer is welkom aan beide zijde van de knip, maar kan hier niet doorrijden. Voor bestemmingsverkeer en laad- en losverkeer blijft de De Clercqstraat zo bereikbaar. Voor auto's is deze situatie vergelijkbaar met die in 2018, toen brug 108 (De Clercqstraat / Da Costakade) in een noodaanpak werd vernieuwd. Toen bleek het verkeer zich goed te verdelen over het omliggende verkeersnetwerk. Tijdens de proef wordt verkeer vanuit het centrum via Marnixstraat/Nassaukade of Willem de Zwijgerlaan naar de S-wegen geleid. Verkeer stad in rijdt via de Bilderdijkstraat. Het voornemen om deze proef uit te voeren is met de besturen van beide BIZen afgestemd. Zij zijn positief over het in praktijk testen van de verkeersmaatregelen, zolang dat in nauwe afstemming gebeurt. Via de kanalen van BIZen wordt ervoor gezorgd dat leveranciers tijdig worden geïnformeerd over de bereikbaarheid voor de bevoorrading.

Tijdens de proef brengen we in kaart hoe het verkeer zich gedraagt. We meten hoeveel auto's overblijven op de De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat en hoe deze zich verdelen over de omliggende wegen. We registreren de doorstroming op de kruispunten en eventuele filevorming. Ook meten we wat de verkeersmaatregelen doen voor de luchtkwaliteit. Om persoonlijke ervaringen en meningen te vernemen, krijgen ca 22.000 mensen een enquête (in de straten zelf, de omliggende straten en aan de S-wegen). Zowel voor als tijdens de proef vindt nauw contact plaats met de ondernemers in beide straten en de omgeving zodat tijdig en waar nodig maatwerk kan worden toegepast. Tevens is er nauwe afstemming met andere pilots en projecten die van invloed kunnen zijn op de bereikbaarheid van (dit deel van) de stad. Tijdens de proef kunnen maatregelen worden aangepast, geoptimaliseerd en indien nodig (bijvoorbeeld in geval van een calamiteit elders in de stad), zelfs op ieder moment worden ingetrokken.

Besluitvormingstraject
Om te zorgen dat de straten straks in één aanpak mee kunnen met de bruggen, is tijdige besluitvorming noodzakelijk. Daarom doorlopen we een ander traject dan gebruikelijk. In plaats van formele inspraak op een Nota van Uitgangspunten op één moment en participatie over een ontwerp op een later moment, doorlopen we in één keer een intensief participatietraject met een grote groep belanghebbenden. We vragen nog steeds reactie op onze uitgangspunten en werken samen met de omgeving een ontwerp uit. Tegelijkertijd toetsen we in de praktijk hoe de benodigde verkeersmaatregelen optimaal kunnen worden ingezet en wat mensen hiervan vinden, en onderzoeken we wat mogelijk is als de fietsstraat geen wenselijke optie blijkt te zijn.

Door de participatie meteen op uitgangspunten én ontwerp te organiseren besparen we veel proceduretijd die in een gebruikelijk besluitvormingstraject zit tussen het moment van vrijgave voor inspraak van de uitgangspunten en het uitvoerings- en kredietbesluit, zonder dat dat ten koste gaat van zorgvuldigheid en volledigheid. We denken dat het de kwaliteit van de participatie bovendien ten goede komt als mensen in een relatief beperkte periode intensiever worden betrokken, in plaats van wanneer deze periode een langere tijd in beslag neemt en het voor de omgeving lijkt alsof in de tussenliggende proceduretijd 'niets' gebeurt.

Om de belanghebbenden en ook uw raad daarvan te verzekeren maken we een verslag van alle participatie-activiteiten en de resultaten daarvan (metingen, ervaringen en meningen) en leggen dit samen met de adviezen van stadsdeel Centrum en stadsdeel West, aan uw raad voor bij het integrale uitvoerings-en kredietbesluit in het tweede kwartaal van 2021.

Met vriendelijke groet,



Sharon A.M. Dijksma
Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit