Gemeente Amsterdam
Centrum

Stadsdeelcommissie-flap

Afzender	X Dagelijks bestuur ☐ Anders, namelijk:
Datum gewenste overlegvergadering	25 januari 2023
Onderwerp	**Consultatie integraal verkeersonderzoek Noord Jordaan en Westelijke Grachtengordel**
Doel bespreking	X Reactie geven op voorgesteld consultatietraject over resultaten van verkeersonderzoek ☐ Anders, namelijk:
Samenvatting in maximaal 250 woorden	Voor de buurten Noord Jordaan, Haarlemmerbuurt en Westelijke Grachtengordel is het vanuit verschillende invalshoeken wenselijk om de verkeerscirculatie aan te passen. Het sluipverkeer in de vaak smalle straten of grachten is een doorn in het oog voor veel bewoners. In het kader van de ambities van Amsterdam Autoluw willen we meer ruimte creëren voor langzaam verkeer. De opening van de Singelgrachtgarage in 2024 en het opheffen van 400 parkeerplekken in de Noord Jordaan dragen daar al aan bij. Vanuit verschillende projecten is daarnaast gekeken naar wijzigingen in de verkeerscirculatie. Om waterbedeffecten te voorkomen zijn al deze gewenste maatregelen gebundeld in een integraal verkeersonderzoek. De resultaten zijn nu bekend en willen we voorleggen aan bewoners en ondernemers van de Noord Jordaan, Haarlemmerbuurt, Westelijke Grachtengordel en de Nassaukade. In deze flap wordt een consultatietraject voorgesteld over de resultaten van het verkeersonderzoek. Vraag aan de stadsdeelcommissie is wat hun reactie is op dit voorstel en/of zij nog suggesties hebben. Aanleiding hiervoor is de bespreking van de participatie bij de besluitvorming over de parkeervrije inrichting van Herengracht 1-103 en het bewonersinitiatief Binnenkant eind vorig jaar. Conclusie was dat de stadsdeelcommissie in een eerder stadium betrokken had willen worden bij de totstandkoming van het participatietraject. De verschillende projecten met verkeersmaatregelen doorlopen ieder hun eigen participatietraject, afhankelijk van de fase waarin het zich bevindt. Maar omdat de verkeersmaatregelen elkaar beïnvloeden en niet los van elkaar gezien kunnen worden, wordt een brede consultatie voorgesteld over de bevindingen uit het verkeersonderzoek en de achterliggende wensen/doelen.
Meegezonden stukken	
Wijze van voorbereiding	**Integraal verkeersonderzoek** Vanuit verschillende projecten zijn er wensen of al vergevorderde plannen om de verkeerscirculatie te wijzigen. Rode draad in deze plannen is meer ruimte te creëren voor langzaam verkeer en doorgaand autoverkeer te weren. Ieder project doorloopt een eigen besluitvormingstraject en het is ook niet de bedoeling om de verkeerswijzigingen gelijktijdig door te voeren. Maar om antwoord te krijgen op de vraag of een

verkeerswijziging het gewenste effect heeft, zijn de maatregelen in samenhang gemodelleerd in het Verkeersmodel Amsterdam, versie 4.1. Het referentiejaar is 2025, waarbij de volgende maatregelen zijn onderzocht:

1. Project Binnenring wil meer ruimte creëren voor fietsers en openbaar vervoer en onderzoekt of het haalbaar is om éénrichtingsverkeer in te stellen in de Marnixstraat (tussen Bloemgracht en Brouwersgracht). Streven is om na de opening van de Singelgrachtgarage in 2024 de Marnixstraat opnieuw in te richten met een fietsstraat (noordelijke richting), fietspad (zuidelijke richting), een vrijliggende OV-baan en één flexibele strook.

2. Project Westelijke Grachtengordel wil het doorgaande verkeer op de grachtengordel weren. Dit is een langgekoesterde wens van bewoners en ondernemers. Streven is om geen waterbedeffect te creëren van sluipverkeer in omliggende buurten, zoals de Haarlemmerbuurt en de Noord Jordaan. Plan is daarom een zogenoemd 'palenplan' uit te rollen, waarbij de vijf bruggen over de Brouwersgracht en twee bruggen bij de Blauwburgwal tegelijk worden afgesloten voor autoverkeer. Auto's, taxi's en vrachtauto's kunnen dan niet meer van noord naar zuid (of vice versa) de wijk doorkruizen. Dat betekent dat bestemmingsverkeer nog maar vanuit één richting de bestemming kan bereiken en in tegengestelde richting de wijk weer kan uitrijden. Streven is om het palenplan in te stellen rond deze zomer, in ieder geval ná opening van de Nieuwezijds Voorburgwal en vóór de werkzaamheden van de Raadhuisstraat/Rozengracht (Oranje Loper). Vanaf het moment dat de Raadhuisstraat/Rozengracht wordt afgesloten, moeten de palen er tijdelijk uit voor de bereikbaarheid van de Westelijke Grachtengordel.

3. Project Oranje Loper wil het doorgaande verkeer vanaf de Rozengracht richting de Noord Jordaan via de Bloemdwarsstraten weren. Streven is om na oplevering van de Rozengracht de Eerste en Tweede Bloemdwarsstraat af te sluiten voor autoverkeer in beide richtingen.

4. Project Singelgrachtgarage bouwt een entree voor de garage aan het Frederik Hendrikplantsoen. Het plantsoen wordt afgesloten voor doorgaand autoverkeer tussen de Frederik Hendrikstraat en de Nassaukade, met uitzondering van het openbaar vervoer. Om sluipverkeer te voorkomen wordt de rijrichting van het noordelijke deel van het plantsoen omgedraaid tussen de Lodewijk Tripstraat en de Nassaukade. Het verkeersbesluit voor deze maatregelen wordt op dit moment voorbereid.

Bovengenoemde maatregelen zijn afzonderlijk en gecombineerd gemodelleerd in het Verkeersmodel Amsterdam 4.1 met basisjaar 2025. Conclusie is dat deze maatregelen leiden tot een (wenselijke) herverdeling van het verkeer, zonder onacceptabele congestie elders te veroorzaken.

Consultatietraject opzet
Plan is om de resultaten van het integrale verkeersonderzoek te delen in de drie betreffende buurten (Noord Jordaan, Haarlemmerbuurt en Westelijke Grachtengordel) met specifiek ook bewoners van de Nassaukade.

Organisatie:
Tussen 1 en 21 maart worden drie fysieke bijeenkomsten georganiseerd en drie digitale bijeenkomsten op verschillende dagen. Voor de drie fysieke bijeenkomsten worden ook verschillende locaties gezocht. Op die manier proberen we de aanwezigen te

concentreren per buurt, zonder mensen te verplichten voor één van de drie bijeenkomsten. Iedereen is welkom en voorinschrijving is niet nodig. De bijeenkomsten starten met een presentatie van de ambities, doelen per project en resultaten van het onderzoek. Daarna is er uitgebreid ruimte om vragen te stellen of opmerkingen te maken. Eerst centraal, daarna 1-op-1 in een marktopstelling van de verschillende projecten. De bijeenkomsten worden geleid door een gespreksleider en er mogelijkheid om ter plaatse reacties of vragen te laten notuleren.

Wat doen we met de input:
Na afloop van de consultatieperiode worden de opgehaalde reacties verdeeld onder de betreffende projecten en rechtstreeks beantwoord waar mogelijk. Gezamenlijk wordt besloten of een integraal vervolgonderzoek nodig is naar de verkeersmaatregelen en/of welke eventuele mitigerende maatregelen wenselijk zijn. De uitvoering van de eventuele mitigerende maatregelen worden ook verdeeld onder de betreffende projecten.

Communicatiemiddelen en planning;

- vanaf medio februari wordt op de projectwebsites aangekondigd dat de resultaten van het integrale verkeersonderzoek bekend zijn en worden gedeeld tijdens 6 bijeenkomsten. De nieuwsberichten worden meegenomen in nieuwsbrieven van de stadsdelen.
- advertentie in wijkkrant Jordaan en Gouden Reael (oplage 21.500) , xxxxx
- xxx
- xxx

Commented [5.1,2e]: Vraag is of we een centrale terugkoppeling doen richting DB stadsdelen en stadsdeelcommissies. 5.2,1
5.2,1

Commented [5.1,2e]: Andere wijkkranten? Is er nog een Amsterdam.nl krant waar we in mee kunnen?

Vervolgproces	.
Uiterlijke datum van advisering	25 januari 2023
Behandelend ambtenaar (naam, afdeling, 06-nummer en e-mailadres)	5.1,2,e *IB,* 5.1,2,e 5.1,2,e *@amsterdam.nl* 5.1,2,e *V&OR,* 5.1,2,e 5.1,2,e *@amsterdam.nl*

Paraaf afdelingshoofd