Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief
Beantwoording schriftelijke vragen

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	26-04-2023
Portefeuille(s)	Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (32)
Portefeuillehouder(s):	Wethouder Van der Horst
Behandeld door	5.1,2,e Verkeer en Openbare Ruimte, 5.1,2,e @amsterdam.nl
Onderwerp	Beantwoording schriftelijke vragen van het lid Kreuger inzake Palenplan Jordaan

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 28 maart 2023 heeft het college schriftelijke vragen ontvangen van het lid Kreuger inzake Palenplan Jordaan. Onderstaand treft u de beantwoording van deze vragen aan.

Toelichting door de vragenstellers
Het college introduceert oa in de Jordaan het zogenaamde Palenplan. Dit plan heeft vergaande belemmeringen van de doorstroming tot gevolg en is erop gericht om zogenaamd sluipverkeer tegen te gaan.

Tijdens een bewonersbijeenkomst op maandag 20 maart, werd te kennen gegeven dat er vanuit bewonersverenigingen was aangegeven dat er sluipverkeer zou zijn en dat derhalve het Palenplan in de steigers is gezet.

Het plan behelst het sluiten van een aantal bruggen en de invoering van eenrichtingsverkeer in o.a. de Marnixstraat. Vooralsnog lijken vooral de bewoners zelf hier hinder van te zullen ondervinden.

Gezien het vorenstaande stelt ondergetekende, namens de fractie van JA21, de volgende schriftelijke vragen:

Het college kan de gestelde vragen als volgt beantwoorden.

1. **Het Palenplan houdt in dat bepaalde wegen in de binnenstad worden afgesloten om zo het sluipverkeer te verminderen. Hoe weet het college dat er überhaupt sluipverkeer is?**

Vanaf 2016 zijn er relatief veel meldingen uit de buurt over overlast van doorgaand verkeer. We zien dat het in veel gevallen voor auto's sneller is om de woonbuurten te doorkruizen, dan te rijden via de doorgaande wegen daar omheen (Nieuwezijds Voorburgwal, Rozengracht, Raadhuisstraat, Prins Hendrikkade). Tenslotte zien we dat de verkeerscijfers in de woonbuurten hoger zijn dan je zou verwachten op basis van het aantal woningen en bedrijven.

2. **Op welke manier wordt dat gemeten?**

Er worden regelmatig verkeerstellingen uitgevoerd op verschillende plaatsen in de stad. De uitgevoerde metingen zijn de raadplegen via de website www.basec.nl. De gegevens van deze metingen worden gebruikt in het zogenaamde 'Verkeersmodel Amsterdam' (VMA). Dit model gebruikt de gemeente om te voorspellen wat de effecten zijn van verkeerskundige ingrepen.

3. **Hoe verhoudt het gemeten sluipverkeer in de Jordaan zich tot het sluipverkeer in andere delen van de stad?**

De voorgestelde maatregelen richten zich op de wijken Grachtengordel West, Haarlemmerbuurt en Jordaan. Er zijn geen gegevens over sluipverkeer in Amsterdam beschikbaar waarmee vergelijkingen in de stad kunnen worden gemaakt.

4. **Kan het college een overzicht geven van het sluipverkeer in verschillende wijken in Amsterdam?**

Nee, dat is op basis van de beschikbare informatie niet zonder meer mogelijk. Zie ook het antwoord op vraag 3.

5. **Tijdens de bewonersbijeenkomst werd aangegeven dat bewonerscommissies met suggesties zijn gekomen om sluipverkeer tegen te gaan. Om welke bewonerscommissies gaat het hier?**

Naast actieve deelname aan buurtgesprekken en het contact met de gebiedsmakelaars heeft de gemeente afgestemd met enkele bewonerscomités waaronder Werkgroep Fundering Amsterdam, Commissie Westelijke Grachtengordel e.o., Bewonersgroep Singel en verkeerscomité Keizersgracht.

6. **Wie vertegenwoordigen deze bewonerscommissies?**

Bewonerscomités verschillen van grootte en organisatie. Er is geen algemeen antwoord te geven op de vertegenwoordiging van deze comités.

7. **Hoe zijn deze bewonerscommissies tot hun inzichten gekomen? Welke meetmethoden hebben zij toegepast?**

Bewoners en ondernemers baseren zich in algemene zin op eigen waarnemingen en hun beleving van de openbare ruimte.

8. **Komen de uitkomsten van deze metingen overeen met die van de gemeente zelf?**

De gemeente onderzoekt of en in hoeverre de beelden van bewoners en ondernemers kunnen worden onderschreven door de expertise of meetgegevens waarover de gemeente beschikt. In het geval van het doorgaande verkeer onderkennen we dat er een aanzienlijk aantal verkeersbewegingen is van verkeer zonder directe bestemming in de buurt.

9. **Waarom volgt het college de inzichten van deze bewonerscommissies?**

Vanaf 2016 zijn er relatief veel meldingen uit de buurt over overlast van doorgaand verkeer. Die meldingen komen van individuele bewoners en ondernemers en namens comités. Het stadsdeel Centrum heeft besloten om deze meldingen op te pakken en te onderzoeken of er een oplossing is voor de overlast van doorgaand verkeer.

10. Is het college van mening dat het een goed idee zou zijn geweest om de overige inwoners van de wijk te raadplegen? Kan het college verklaren waarom dit niet gebeurd is?

Bewoners en ondernemers zijn op verschillende manieren geraadpleegd. In eerste instantie door gesprekken met mensen die overlast ervaren van het verkeer. Daarna door af te stemmen met bewoners en ondernemers in het gebied via buurtgesprekken en met enkele bewonerscomités. De voorgenomen plannen zijn in de buurt gepresenteerd in 3 informatieavonden. Alle bewoners en ondernemers in de buurt zijn benaderd om hun reactie kenbaar te maken in de informatieavonden of via het daarvoor bedoelde emailadres: verkeersmaatregelenCW@amsterdam.nl. Hiervoor zijn onder andere 20.000 flyers huis-aan-huis verspreid (tweetalig), social media posts geplaatst, posters opgehangen in de buurt en een bericht geplaatst in de nieuwsbrief van het stadsdeel. Inhoudelijke informatie over het project is beschikbaar via de website www.amsterdam.nl/verkeersmaatregelen.

11. Erkent het college dat als er in de Marnixstraat eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd, veel verkeer zal uitwijken naar de Willemsstraat? Zal dit naar het idee van het college de verkeersdruk in de Jordaan laten toenemen of afnemen?

In de Willemstraat zien we een toename van het verkeer als gevolg van het instellen van éénrichtingsverkeer in de Marnixstraat in combinatie met de maatregelen van het palenplan. In Noord Jordaan als geheel neemt het autoverkeer (aantal verkeersbewegingen) af met 15%. Deze gegevens volgen uit berekeningen in het 'Verkeersmodel Amsterdam' (VMA).

12. Klopt het dat als het aantal uitvalsroutes beperkt wordt, de afstand die bewoners door de wijk moeten afleggen zal toenemen?

Een gevolg van de voorgestelde maatregelen is dat bewoners en ondernemers in sommige gevallen een langere route moeten rijden van en naar hun bestemming.

13. Erkent het college wanneer bewoners om dezelfde locatie te bereiken meer kilometers moeten maken, het daardoor in totaal drukker zal worden met verkeer op de weg?

De voorgestelde maatregelen zorgen voor een afname van het totale aantal autobewegingen. Deze afname komt door het weren van het doorgaande verkeer dat geen bestemming heeft in de buurt. De voorspelde afname bedraagt 24% in de Haarlemmerbuurt, 24% in de Grachtengordel West en 15% in Noord-Jordaan.

14. Erkent het college dat als veel plekken nog maar via één route te bereiken zijn, deze bij een blokkade helemaal niet meer te bereiken zijn? Klopt het dat hierdoor de bereikbaarheid van de wijk ernstig beperkt wordt?

Het is wenselijk dat elke straat via twee of meer routes bereikbaar is en blijft. Op die manier blijven alle bestemmingen bereikbaar in het geval van een stremming of een blokkade. De meeste straten en grachten voldoen aan dit uitgangspunt. In het noordelijke deel van de grachtengordel zijn aanvullende maatregelen nodig om aan dit uitgangspunt te voldoen. In de Herenstraat wordt voorgesteld om 2-richtingsverkeer in te stellen, zodat het noordelijke deel van de Herengracht, Keizersgracht en Prinsengracht via twee kanten bereikbaar blijft.

15. Tevens worden vrijwel alle rijtijden in de buurt langer, tot soms zelfs het dubbele. Wie heeft daar volgens het college meer last van: lokale bewoners, of het zogeheten sluipverkeer?

In sommige delen van de buurt zorgen de maatregelen voor een toename van de reisafstand en reistijd. Dit is afhankelijk van de locatie in de wijk en de herkomst of bestemming. Veruit het meest ongunstige scenario zien we bij de Keizersgracht nabij de Brouwersgracht met de bestemming Droogbak. Hier kan in de spits de reistijd toenemen met ruim 10 minuten. De verwachting is dat deze toename in de praktijk lager zal zijn, omdat mensen een andere route zullen kiezen naar hun bestemming. In de meeste gevallen blijft de extra reistijd beperkt tot enkele minuten.

Voor een volledig inzicht in het effect op de reistijden verwijzen wij naar het 'rapport bereikbaarheidsanalyse' via www.amsterdam.nl/verkeersmaatregelen.

16. Wat zijn de gevolgen van de moeilijke bereikbaarheid en de langere rijtijden bij calamiteiten?

De buurt moet goed bereikbaar blijven voor nood- en hulpdiensten. Dat doen we onder meer door het plaatsen van een verzinkbare paal voor nood- en hulpdiensten over de Brouwersgracht tussen de Keizersgracht en de Binnen Brouwersstraat. Daarnaast beoordeelt de gemeente met de brandweer, politie en ambulance diensten waar het wenselijk is om flexibele, overrijdbare palen neer te zetten in plaats van vaste palen.

17. De plannen zijn tevens bedoeld ter 'beschermen van de kwetsbare bruggen en kademuren tegen te veel en te zwaar verkeer.' Nu kent de gemeente al een regeling voor met name dit deel van de stad die voorkomt dat de kades en bruggen overbelast waren.[1] Wat werkt er niet aan deze regeling?

De kademuren en bruggen worden belast door auto's en vrachtverkeer. De gemeente streeft ernaar om deze belasting waar mogelijk verder terug te dringen.

18. Bewoners zijn uitgenodigd voor 3 bijeenkomsten waarin de plannen verder worden toegelicht. In welke mate hebben deze bewoners nog invloed op de uitvoering van dit plan?

De reacties van bewoners en ondernemers worden meegenomen in de afweging om de plannen al dan niet uit te voeren of aan te passen. Alle reacties worden zorgvuldig in kaart gebracht. De vragen, suggesties en opmerkingen worden voorgelegd aan het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum dat zal beslissen over het al dan niet uitvoeren van het palenplan. Het dagelijks bestuur zal de plannen en de reacties uit de consultatie ook voorleggen aan de stadsdeelcommissie die het bestuur adviseert.

Over het instellen van éénrichtingsverkeer voor auto's in de Marnixstraat zal de wethouder besluiten.

[1] https://www.amsterdam.nl/verkeer-vervoer/zwaar-verkeer/nieuw-beleid-zwaar-verkeer/

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,

Melanie van der Horst
Wethouder Verkeer Vervoer en Luchtkwaliteit