Gemeente Amsterdam

Uitvoering palenplan Centrum West

Westelijke Grachtengordel, Noord Jordaan, Haarlemmerbuurt

Aan
Van 5.1,2,e V&OR , 5.1,2,e @amsterdam.nl
Kopie aan

Datum 23 februari 2023

Historie
De gemeente is bezig met een gebiedsgerichte aanpak voor de Westelijke Grachtengordel ten noorden van de Raadhuisstraat met als belangrijkste doel om de openbare ruimte zo leefbaar en aantrekkelijk mogelijk te maken. Deze aanpak richt zich zowel op het 'hier en nu' als op de ontwikkeling van het gebied in de komende decennia.

Eind 2021 heeft de gemeente samen met een vertegenwoordiging van bewoners uit de buurt (een klankbordgroep) in kaart gebracht welke problemen er op dit moment worden ervaren in de openbare ruimte. Het blijkt dat heel veel bewoners overlast ervaren van doorgaand verkeer in de wijk. Voor een deel is dit verkeer dat een bestemming heeft in de wijk, maar er is ook veel verkeer dat via de grachten een snellere route vindt dan over de daarvoor bestemde hoofdroutes, zoals de Nieuwezijds Voorburgwal en de S100.

In het verleden hebben de bewoners verschillende voorstellen gedaan om het doorgaande verkeer te beperken. Bij de Blauwburgwal zijn Vezips geplaatst om het doorgaande verkeer vanaf de Prins Hendrikkade over het Singel te weren. Zo'n maatregel heeft lokaal een positief effect op de drukte, maar zorgt er ook voor dat het verkeer andere routes zoekt om over de grachtengordel te rijden (we noemen dit vaak een 'waterbedeffect'). Een ander voorstel om het verkeer via de Binnen Brouwersstraat naar de Keizersgracht te weren heeft het niet gehaald, omdat hiervoor onvoldoende consensus en draagvlak werd bereikt. Dit leidt tot veel onvrede en frustratie bij grachtbewoners die nog steeds veel overlast van onnodig doorgaand verkeer ervaren.

De gemeente is begin 2022 op zoek gegaan naar een oplossing voor het doorgaande verkeer in de wijk. Vanzelfsprekend is daarvoor nagedacht over intelligente toegang, waarbij verkeer zonder bestemming in de buurt kan worden geweerd met een systeem van camera's en digitale handhaving of automatische verzinkbare palen. Op dit moment wordt met dergelijke systemen een proef gedaan in het Burgwallen gebied. Maar het systeem is op afzienbare tijd nog niet toepasbaar in andere delen van de stad. Daarom wordt er gezocht naar een alternatieve oplossing waarmee op korte termijn een oplossing komt voor het doorgaande verkeer in de grachtengordel.

Doel en uitgangspunten van het Palenplan

Met het palenplan streeft de gemeente de volgende doelen na:

1. Tegengaan van de overlast van doorgaand autoverkeer in de Westelijke Grachtengordel.
2. Voorkomen van sluipverkeer door de Noord Jordaan als gevolg van het autoluw inrichten van de Marnixstraat Noord en de verkeersmaatregelen in de Westelijke Grachtengordel.
3. Verbeteren van de vaak verkeersonveilige kruisingen over de Haarlemmerstraat en Haarlemmerdijk.
4. Beschermen van de kwetsbare bruggen en kademuren tegen te veel en te zwaar verkeer.

De wijk moet bereikbaar zijn voor bewoners, ondernemers en hun bezoekers. Doorgaand verkeer moet rijden over de daarvoor bestemde doorgaande routes: de S100 (Nassaukade, Westerdoksdijk, De Ruijterkade), Nieuwezijds Voorburgwal, Raadhuisstraat en Rozengracht.

Bij het opstellen van het palenplan hebben we de volgende uitgangspunten gebruikt:

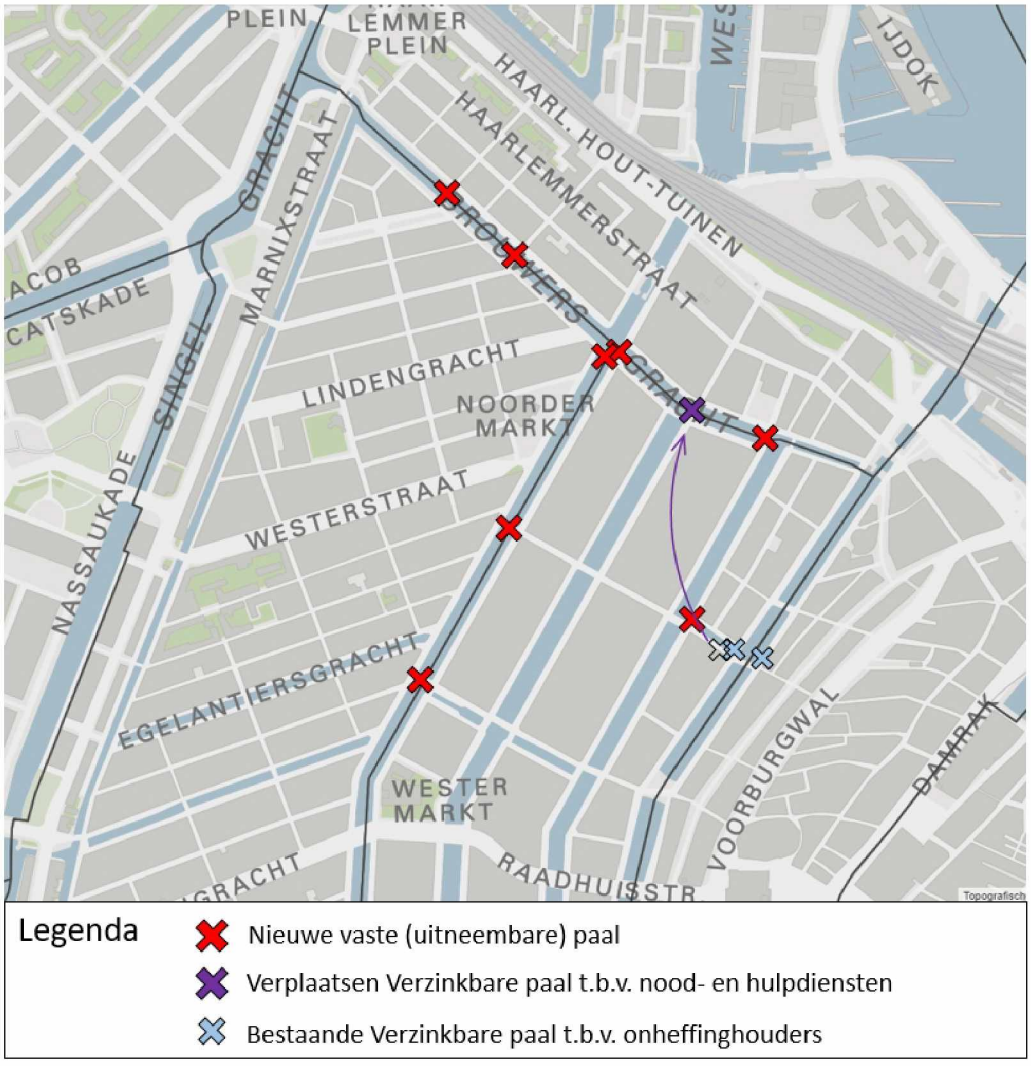
1. Doorgaand verkeer kan niet meer over de grachten rijden.
2. Alle grachtdelen en straten moeten bereikbaar blijven voor bewoners, ondernemers en hun bezoekers.
3. Er mogen door de maatregelen geen andere nieuwe sluiproutes ontstaan.
4. Het plan moet voor de hele buurt zijn.
5. Het plan moet kosten effectief zijn (werkende maatregelen die niet te duur zijn in aanleg en onderhoud)
6. Het plan moet flexibel zijn: het moet mogelijk blijven om omleidingsroutes in te stellen voor projecten in het gebied of de directe omgeving.

Naast het verhinderen van doorgaand verkeer, kan het palenplan ook helpen om de verkeersonveilige situaties in de Haarlemmerbuurt aan te pakken. Bij de doorgangen over de Brouwersgracht is het nu te druk, waardoor onveilige situaties ontstaan (zogenaamde ‘blackspots’).

Tenslotte is er een bestaande ontheffingsregeling en een installatie met een automatisch verzinkbare paal op het Singel. Deze maatregel is in het verleden ingesteld om doorgaand verkeer op het Singel tegen te gaan. Bewoners en ondernemers in de ruime omgeving van deze verzinkbare paal hebben de mogelijkheid om steeds voor twee jaar een betaalde ontheffing aan te vragen om deze paal te passeren. Bij het instellen van een palenplan voor het hele gebied is het niet meer vanzelfsprekend om deze regeling in stand te houden. Overwogen kan worden om de bestaande regeling op termijn af te schaffen. Gedacht kan worden aan een uitsterfconstructie

Kern van het palenplan

Het plan komt er op neer dat de bruggen over de Brouwersgracht, Blauwburgwal en Prinsengracht worden afgesloten voor autoverkeer. Hiermee wordt het onmogelijk gemaakt Auto's, taxi's en vrachtauto's kunnen dan niet meer van noord naar zuid (of vice versa) de wijk doorkruizen.Het verkeer zonder bestemming in het gebied wordt hiermee geweerd. De wijk blijft bereikbaar voor bewoners en ondernemers en hun bezoekers. Voor verkeer zonder bestemming in het gebied is het dan niet meer mogelijk om de wijk te doorkruizen. De circulatie van het verkeer verandert door de maatregel: in de woonbuurten wordt het rustiger en het doorgaande verkeer verplaatst zich naar de daarvoor bestemde hoofdroutes. Het grootste nadeel van dit plan is dat individuele bewoners en ondernemers in sommige gevallen worden beperkt in hun mogelijkheden om de wijk in of uit te rijden. Een ander nadeel is dat bewoners in sommige gevallen moeilijker een parkeerplaats kunnen vinden.



Figuur 1 Maatregelen palenplan in Westelijke Grachtengordel, Jordaan Noord en Haarlemmerbuurt

Verkeerskundig onderzoek
Door een extern bureau is onderzocht wat de effecten zijn van het palenplan voor bewoners en ondernemers in het gebied. Het palenplan zorgt er voor dat het doorgaande verkeer door de wijk niet meer mogelijk is. Dit zorgt per saldo voor een afname van het verkeer in het gebied. Het verkeer verplaatst zich naar de daarvoor bestemde doorgaande wegen.

Het palenplan zorgt ook voor een verkeerskundige knip in het gebied. Voor bewoners en ondernemers levert dit ook beperkingen op voor het in en uitrijden van de wijk. Ook zorgt het voor beperkingen bij het zoeken van een parkeerplaats. De consequenties van het palenplan zijn door een extern verkeerskundig bureau onderzocht.

Gevolgen voor de bereikbaarheid voor bewoners en ondernemers in het gebied
Vooral voor bewoners en ondernemers die in de buurt van de 'knip' wonen kan de reistijd toenemen. Uiteraard is dat afhankelijk van de herkomst en bestemming van deze mensen.

Er is een bereikbaarheidsanalyse uitgevoerd. Hierbij is gekeken naar het verschil in reistijd van en naar drie bestemmingen of herkomsten te weten:
- westelijke richting: Haarlemmerweg
- noordelijke richting: Droogbak
- zuidelijke richting: Rozengracht

Met name voor de gebieden ten zuiden van de knip zullen de verschillen in reistijd bij het palenplan merkbaar zijn. Het toename van de reistijd is het grootst op de Palmgracht vanuit de richtingen Droogbak en Haarlemmerweg. Verkeer kan dan namelijk niet meer door de Haarlemmerbuurt de bestemming bereiken, maar moet verder omrijden via de Nassaukade (S100) en het Marnixplein. Naar de Palmgracht neemt de reistijd toe van 4 naar 10 minuten vanuit de richting Droogbak. Vanaf de Haarlemmerweg naar de Palmgracht gaat de reistijd van 4 naar 8 minuten.

Voor de Keizersgracht en Herengracht zien we dat met name vanuit westelijke en noordelijke richting toeneemt. Het grootste verschil zien we bij de Keizersgracht vanaf de Haarlemmerweg. De reistijd neemt hier in de avondspits toe van 7 naar bijna 11,5 minuten.

Verandering verkeersintensiteiten
Het palenplan leidt ertoe dat er geen doorgaand verkeer meer mogelijk is, waardoor de hoeveelheid verkeer in de buurten afneemt. Aan de andere kant verandert de buurtcirculatie, waardoor lokaal ook een toename van het verkeer kan optreden. De gemeente Amsterdam heeft een digitaal verkeersmodel, waarmee de gevolgen voor de circulatie kunnen worden berekend. Met dit model, 'Verkeers Model Amsterdam' (VMA) worden de theoretische aantallen inclusief toe- of afnames van hoeveelheden berekend en in beeld gebracht.

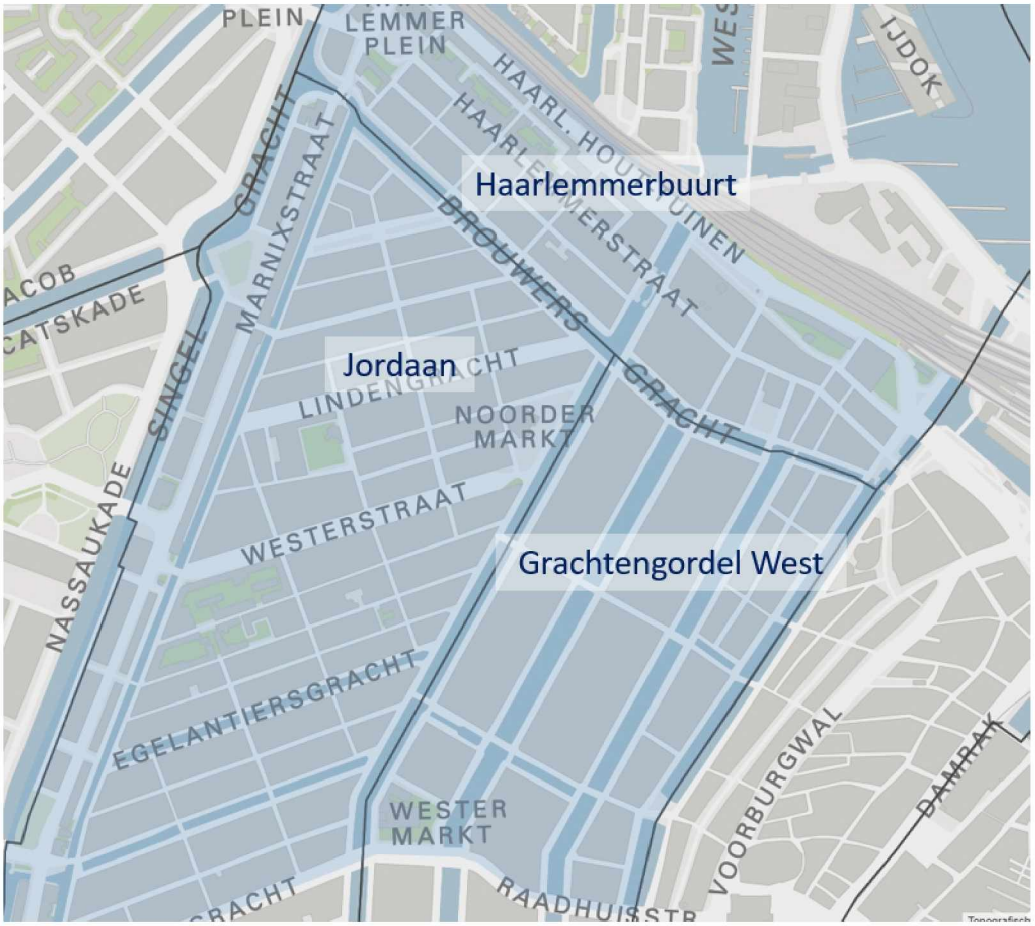
Op het moment van schrijven van deze notitie worden de rapportages van de verkereskundige onderzoeken nog afgerond. Als de plannen aan de buurt worden voorgelegd, zullen deze onderzoeken ook beschikbaar zijn.

Buurtconsultatie
Het palenplan heeft betrekking op drie buurten:

a. Het noordelijke deel van de Jordaan
b. Het noordelijke deel van Grachtengordel West
c. Het zuidelijke deel van de Haarlemmerbuurt

Ook is er een relatie met de ontwikkeling van de Marnixstraat Noord. Tenslotte zullen de effecten van de circulatie merkbaar zijn op de omliggende doorgaande wegen.

Het plan zal ter consultatie worden voorgelegd aan bewoners van respectievelijk de Haarlemmerbuurt, Jordaan en Grachtengordel west. In onderstaande afbeelding is het gebied gemarkeerd van de bewoners en ondernemers die geinformeerd en geconsulteerd worden.



In deze consultatie worden bewoners en ondernemers in het gebied geinformeerd over de voorgenomen plannen. Zij worden ook uitgenodigd om opmerkingen, vragen en andere reacties kenbaar te maken. De gemeente verzamelt alle reacties om daarmee de belangen goed in kaart te brengen. Daarnaast kunnen goede suggesties om het plan te verbeteren worden verwerkt in de definitieve plannen. Drie bewonersbijeenkomsten (één per buurt) maken deel uit van dit traject.

Voorafgaand aan het traject van informeren en consulteren wordt ook advies gevraagd aan de stadsdeelcommissie van stadsdeel Centrum.

In de Westelijke Grachtengordel praat de gemeente met een groep actieve bewoners die zich al langere tijd bezig houden met de leefbaarheid en het verkeer in de wijk. De klankbordgroep heeft zich positief geuit over het palenplan. Vooral omdat het plan doeltreffend, eenvoudig en voor het hele gebied is opgesteld. In de klankbordgroep dringen deze bewoners aan op een snelle en daadkrachtige besluitvorming en invoering van het plan.

Planning en vervolg
We voorzien de volgende stappen in het proces

1. Voorleggen van het plan aan de buurt (consultatie).
   Inschatting: 4 weken
   Voor het palenplan zijn hierbij drie min of meer afgebakende gebieden te onderscheiden: a) de Westelijke Grachtengordel ten noorden van de Raadhuisstraat, b) de Noord Jordaan en c) de Haarlemmerbuurt. Begin 2023 kunnen drie bijeenkomsten worden georganiseerd om het voorstel aan de buurt te presenteren en reacties op te halen. Het doel hiervan is om de belangen goed in kaart te brengen en suggesties voor verbetering van het plan waar mogelijk mee te nemen in de definitieve plannen.
2. Bestuurlijk traject.
   Inschatting: 4 weken
   In theorie kan een palenplan met een verkeersbesluit en zonder bestuurlijke afweging worden gerealiseerd. Maar het voorgestelde plan is vrij ingrijpend (grote voordelen, maar wellicht ook nadelen) voor de individuele bewoners en ondernemers. Daarom is het verstandig om het plan en de resultaten van de buurtconsultatie voor te leggen aan de stadsdeelcommissie en een besluit voor te leggen aan het dagelijks bestuur van stadsdeel centrum.
3. Uitvoering plan.
   Inschatting 3-6 maanden
   De uitvoering bestaat uit het plaatsen van vaste (of uitneembare) palen en het verplaatsen van een verzinkbare paal naar de Brouwersgracht. Met name het verplaatsen van de verzinkbare paal kan veel tijd kosten vanwege voorbereiding en aanbestedig, het zorgen voor de benodigde aansluitingen en de mogelijkheid dat de verplaatsing ook wordt gecombineerd met andere kleine werkzaamheden aan kabels en leidingen. Daarbij moet worden opgemerkt dat er ten tijden van de uitvoering ook omleidingsroutes door het gebied lopen van andere projecten (Oranje Loper). Daar moet in de fasering rekening mee worden gehouden.

Ten behoeve van de besluitvorming zal na de buurtconsultatie een verder uitgewerkte planning fasering inclusief kostenraming worden voorgelegd.