Gemeente Amsterdam

Verkeerscirculatieplan Westelijke Grachtengordel

Aan	Micha Mos
Van	5.1.2,e V&OR , 5.1.2,e @amsterdam.nl
Kopie aan	5.1.2,e
Datum	29 november 2022

IN BEWERKING

OVERWEGINGEN

Draagvlak:
Het plan heeft betrekking op drie buurten: Westelijke Grachtengordel Noord, Jordaan Noord en Haarlemmerbuurt. De verwachting is dat met name de bewoners in de omgeving van de Westelijke Grachtengordel erg blij zullen zijn met een integrale maatregel om doorgaand verkeer tegen te gaan. Ook uit de Haarlemmerbuurt komen signalen dat het wenselijk is om de verkeer over de Brouwersgracht en Haarlemmerstraat/Haarlemmerdijk tegen te gaan. Noord Jordaan hebben we eigenlijk weinig te bieden en men is al niet heel erg blij dat het BOR slechts in afgeslankte vorm wordt uitgevoerd.

In de Westelijke Grachtengordel is de stemming bij leden van het verkeerscommité Keizersgracht erg negatief.

Inhoud:
Er wordt nog gewerkt aan een verkeerskundige second opinion op het plan. Het blijft ingewikkeld om helemaal te overzien wat de effecten zijn. Het plan zorgt er voor dat het belangrijkste doel wordt bereikt: geen doorgaande routes meer door de wijk. Dit zorgt voor minder drukte op straat, meer leefbaarheid en een minder grote belasting van de kademuren. Het belangrijkste nadeel is dat bewoners beperkt worden in de mogelijkheden om de wijk in en uit te rijden. Volgens de verkeerskundigen is de maximale toename van de enkele reistijd 6 minuten. En dat is uiteraard afhankelijk van de bestemming.

Participatie:
Er zijn een paar scenario's:

1. Veel communiceren en afstemmen
2. Weinig afstemmen en zo snel mogelijk het plan uitvoeren
3. Uitvoeren als proef en gedurende een jaar evalueren

Het lijkt er op dat een uitgebreide participatie niet zal leiden tot een maximaal draagvlak. De ervaring leert dat het heel ingewikkeld is om alle belangen goed in kaart te brengen. Bewonersbijeenkomsten trekken slechts een deel van het publiek. Er is bij veel bewoners veel oud zeer en een negatief beeld van de gemeente. De mensen die ik spreek vragen om daadkracht van de gemeente. Zij willen dat er nu een snelle en krachtige beslissing wordt genomen en vinden het minder belangrijk dat die beslissing helemaal perfect is.

Inleiding
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 dat over de daarvoor bestemde hoofdroutes, zoals de Nieuwezijds Voorburgwal.

In het verleden hebben de bewoners verschillende voorstellen gedaan om het doorgaande verkeer te beperken. Bij de Blauwburgal 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 verkeerscirculatieplan (VCP)
Met het verkeerscirculatieplan (VCP) 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.
3. Beschermen van de kwetsbare kademuren tegen te veel en te zwaar verkeer in de grachtengordel.
4. Verbeteren van de vaak verkeersonveilige kruisingen over de Haarlemmerstraat en Haarlemmerdijk.

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 VCP 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 een VCP 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 de installatie te passeren. Bij het instellen van een VCP 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.

Kern van het VCP
Het plan komt er op neer dat de bruggen over de Brouwersgracht en Blauwburgwal 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.

Hiermee wordt al het doorgaande verkeer van zowel bestemmingsverkeer als niet-bestemmingsverkeer onmogelijk gemaakt. Het grootste nadeel van dit plan is dat inividuele 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.

Voor nood-en hulpdiensten blijft het mogelijk om de wijk van noord naar zuid door te rijden. Deze kunnen gebruik maken van een autmatische, verzinkbare paal op het Singel (ter hoogte van de Blauwburgwal) en in het verlengde van de Binnen Brouwersstraat.

Dilemma's en risico's
DIT STUK KAN ER UIT?
Een ingewikkelde vraag is of de bestaande regeling voor de automatische verzinkbare paal (VEZIP) op het Singel in stand moet blijven of niet. In een ideale situatie zouden alle afsluitingen voor doorgaand verkeer door een systeem van intelligente toegang voor de buurt toegankelijk moeten blijven. Een dergelijk systeem met camera handhaving is echter binnen afzienbare tijd nog niet gereed om te worden toegepast. In theorie is het mogelijk om over alle kruizingen met de Brouwersgracht een VEZIP installatie toe te passen, maar deze optie is vanwege de kosten niet haalbaar.

Vanuit het doel van het plan (het voorkomen van doorgaand verkeer) is het niet nodig om de bestande ontheffingsregeling in stand te houden. Het intrekken van de regeling zal leiden tot een beperking in de aan- en uitrijd mogelijkheden van bewoners in de buurt van de Singel en Herengracht. Ook zullen zij meer moeite hebben om een parkeerplaats te vinden. Maar deze nadelen zullen ook de andere bewoners ondervinden. Bovendien zorgt het intrekken van de regeling ervoor dat ook het doorgaande verkeer door bewoners wordt verminderd.

Het is te verwachten dat er draagvlak voor dit VCP zal zijn bij bewoners en ondernemers in het gebied die nu hinder ondervinden van het doorgaande verkeer. Ook zal de buurt kritisch kijken dat de lusten en de lasten voor alle grachten en straten ongeveer gelijk zijn. Op basis van enkele minder positieve ervaringen in het verleden, zal een gelijke behandeling van het gehele gebied waarschijnlijk hoog worden gewaardeerd.

Vervolg proces
Op dit moment wordt het concept VCP door een extern verkerskundig bureau getoetst. Er wordt gekeken of het plan voldoet aan de uitgangspunten, wat de effecten zijn voor de bereikbaarheid van de afzonderlijke bewoners en ondernemers in het gebied en wat het effect is op de drukte op straat. Dit onderzoek zal vermoedelijk half december gereed zijn.

Daarna voorzien we de volgende stappen:

1. Voorleggen van het plan aan de buurt.
   Inschatting: 4 weken
   Voor het VCP 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 VCP 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 VEZIP installatie naar de Brouwersgracht. Met name het verplaatsen van de VEZIP installatie 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.