Gemeente Amsterdam

Palenplan Westelijke Grachtengordel e.o.

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

Datum 29 november 2022

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 dat over de daarvoor bestemde hoofdroutes, zoals de Nieuwezijds Voorburgwal en 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 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 en waterbedeffect in de andere woonbuurten.

2. Voorkomen van sluipverkeer door de Noord Jordaan als gevolg van het autoluw inrichten van de Marnixstraat Noord.
3. Beschermen van de kwetsbare kademuren en bruggen tegen te veel en te zwaar verkeer in de grachtengordel.
4. Verbeteren van de vaak verkeersonveilige kruisingen over de Haarlemmerstraat en Haarlemmerdijk en het ontlasten van de smalle binnen-straten tussen de brouwersgracht en de haarlemmerdijk en -straat ~~.~~

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. ~~5.~~ Het plan moet eenvoudig en snel uitgevoerd kunnen worden op basis van huidige kennis om het later te optimaliseren op basis van nieuw verkregen inzichten (design by doing).
7. ~~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~~ 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'). (dit betwijfel ik)

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. Gedacht kan worden aan een uitsterfconstructie.

Kern van het palenplan

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~~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.



Verkeerskundig onderzoek

Op dit moment worden de verkeerskundige consequenties voor de auto gebruiker van het plan onderzocht:

~~Toename reistijd~~Autob~~B~~ereikbaarheid bewoners door het ~~palenplan~~VCP

Door een extern verkeerskundig bureau wordt berekend wat de consequenties zijn voor de autorijdend 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.

Korte conclusie van het rapport geeft aan dat:

- De Palmgracht de hoogste verandering van reistijd heeft in de ochtendspits van 4 naar 10 minuten en in de avond van 5 naar 10 minuten.
- De overige bestemmingen is gemiddeld de reistijd 2 a 3 minuten langer.

- Zonder flankerende maatregelen ondervinden de nood-hulpdiensten ook nadeel van de langere reistijd.

Extra aandacht moet gegeven worden aan laad en losverkeer. Omdat de route door de wijk mogelijk langer is dan zonder VCP is de kans groter dat er een voertuig staat te laden en lossen. Om een goede doorstroming van groter belang is geworden moeten lossende voertuigen beter gefaciliteerd worden.

-
- Inrichting van de weg bij de afzettingen dient optimaal uitgevoerd te worden, waardoor direct zichtbaar is dat de brug afgesloten is voor autoverkeer.
- Parkeren veranderd in de gebieden omdat er een parkeergarage wordt gebouwd. Mogelijkheden om parkeren en laden en lossen te faciliteren is een punt van aandacht en wordt meegenomen in gebiedsplannen.

De voorlopige conclusie is naar aanleiding van gesprekken met de buurt, samenvatting van de analyse van het onderzoeksbureau en analyse van gemeentelijke informatie lijkt het invoeren van het VCP met aanvullende maatregelen een positief effect te hebben op de leefbaarheid van de wijken Jordaan, Westelijke Grachtengordel en Haarlemmerbuurt. De leefbaarheid wordt verhoogd doordat:

- Doorgaand verkeer door de wijken Haarlemmerbuurt, Westelijke Grachtengordel en Jordaan wordt effectief geweerd, en hiermee
- Veel minder verkeer rijdt over de grachtengordel.
- Veel minder kruisend verkeer is op blackspots Korte Prinsengracht en Binnen Oranjestraat met Haarlemmerstraat en de kans op aanrijdingen met fietsers op plusnet fiets.
- Er geen sluiproute ontstaat Raadhuisstraat – CS over de (parkeervrije) Herengracht.
- Geen tot nauwelijks zoekverkeer voor een parkeerplekje door dagjes mensen.
- Geen zoekend vrachtverkeer door de wijken, en voornamelijk op de Singel richting Blauwburgwal.
- Vermindering van de verkeersintensiteit van bruggen en kades in het grachtengebied en Korte Prinsengracht.
- Invulling geven aan de doelstellingen van autoluwe en parkeervrije Herengracht doelstellingen.

Als de bereikbaarheid voor de nood- en hulpdiensten zoveel als mogelijk op hetzelfde niveau wordt gehouden en behoefte voor het laad- en losverkeer wordt voorzien zijn de grootste knelpunten verholpen (behalve reistijd).
In het VCP is al rekening gehouden met de bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten door op de belangrijkste aanrijroute (Buiten- en Binnen Brouwersstraat richting de grachtengordel en Jordaan en visa versa) een paal te plaatsen die automatisch zakt bij aanrijden van deze diensten.
Voor het parkeergedrag en faciliteren van laad en losverkeer is het VCP deels afhankelijk van ontwikkelingen die buiten de realisatie van VCP liggen. Maar gezien werkgroep Westelijke Grachtengordel niet stopt na het invoeren van VCP zijn deze belangen geborgd. En dient deze aandachtspunten opgepakt te worden wanneer de mogelijkheden zich voordoen, zoals de oplevering Singelgrachtgarage en de ambitie van parkeervrije grachtengordel en parkeerluwe woonstraten en kadervernieuwingen.

Verandering verkeersintensiteiten

Het palenplan leidt ertoe dat er geen doorgaand verkeer meer mogelijk is, waardoor de hoeveelheid autoverkeer in de buurten afneemt. Aan de andere kant verandert de buurtcirculatie, waardoor lokaal ook een toename van het autoverkeer kan optreden. De gemeente Amsterdam heeft een digitaal verkeersmodel, waarmee de gevolgen voor de autocirculatie 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.

De afname van verkeer is vooral te zien in de grachtengordel en met name de Singel richting de, en Blauwburgwal, Buiten- en Binnen Brouwerstraat, Korte Prinsengracht alsook de Binnen- en Buiten Orjane straat (bijna alle knelpunten).
Ook is het verkeer rondom de basisschool De Burcht is afgenomen conform het model.

Een toename in het verkeer is te zien op Westerstraat, Willemstraat en de Marnixstraat tussen deze straten in. De intensiteit blijft binnen de waarden die vastgesteld is voor erftoegangswegen met een profiel van een 30km/h weg.
De grootste toename van verkeer is zoals gewenst op de S100, Nieuwezijds Voorburgwal en Rozengracht.

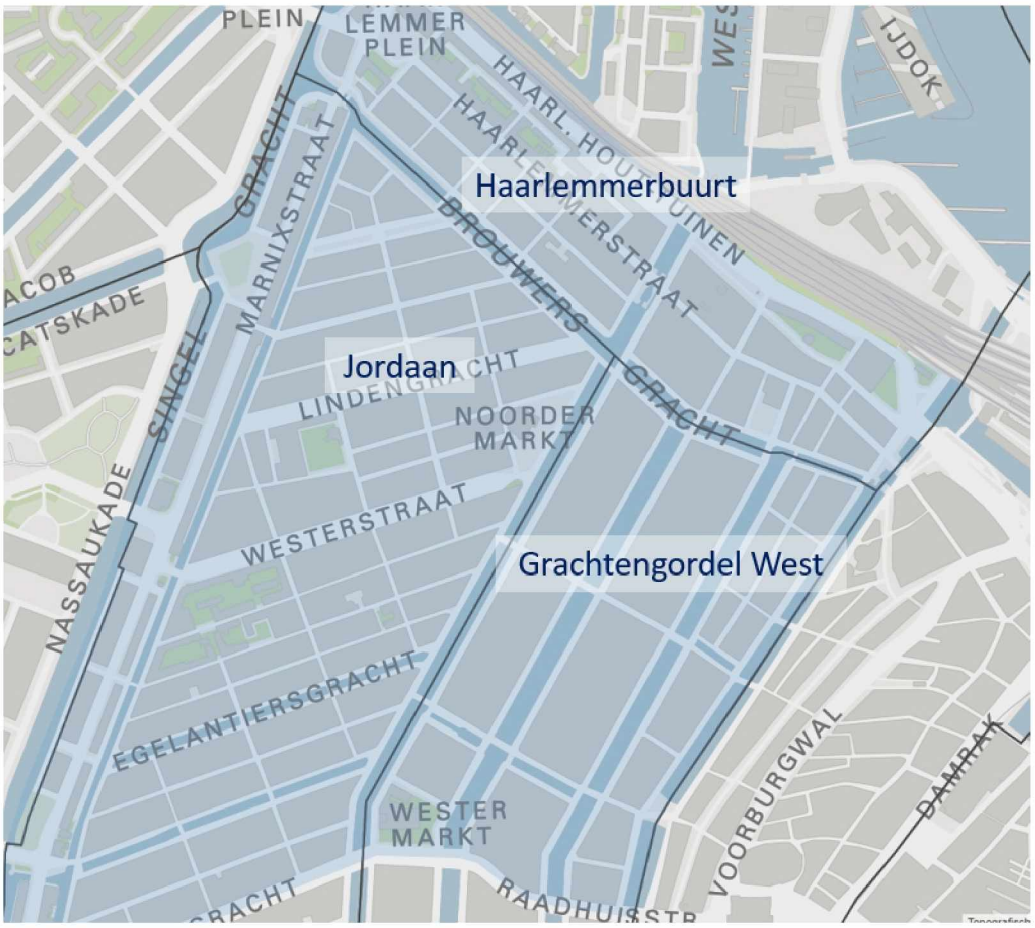
De algemene verwachting is dat de leefbaarheid in de wijken Jordaan, Haarlemmerbuurt en Westelijke Grachtengordel omhoog gaat doordat er een afnamen is van het autoverkeer. Hiermee wordt ruimte gecreëerd voor voetgangers en fietsers, maar ook wordt verwacht dat de doorstroming van al het verkeer verbeterd doordat er geen tot nauwelijks 'wijk vreemd' zoekverkeer meer aanwezig is. Ook het laad- en losverkeer zal gediend zijn doordat meer ruimte ontstaat om de auto daar neer te zetten waar dit kan en mag, dit komt paradoxaal genoeg door het verwijderen van routes van en naar verschillende wijken. Hierdoor zal minder snel auto's klem achter een laad en los voertuig komen te staan. Op straten die echt belangrijk zijn voor het in en uitrijdend wijkverkeer, dienen wel faciliteiten gecreëerd te worden voor laden en lossen om de doorstroom te optimaliseren.

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.

Planning en vervolg

We voorzien de volgende stappen in het proces

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.