From: "5.1,2,e"
Sent: Tue, 20 Jun 2023 14:51:53 +0200
To: "5.1,2,e" <5.1,2,e@amsterdam.nl>
Cc: "5.1,2,e" <5.1,2,e@amsterdam.nl>; "5.1,2,e" <5.1,2,e@amsterdam.nl>
Subject: Palenplan technische vragen D66
Categories: WOO palenplan

Beste 5.1,2,e

Hierbij de beantwoording van de technische vragen van D66.

1. Wat is de precieze omvang van het probleem, over welke aantallen (sluipverkeer en zwaar verkeer dat geen bestemmingsverkeer is) gaat het bijvoorbeeld?
   We beschikken niet over exacte aantallen om de omvang van het probleem te duiden. Vanaf 2016 heeft de gemeente relatief veel meldingen uit de buurt ontvangen over overlast van doorgaand verkeer. De gemeente heeft onderzocht of en in hoeverre de beelden van bewoners en ondernemers kunnen worden onderschreven door de expertise of meetgegevens waarover de gemeente beschikt. We zien dat het in veel gevallen voor auto's sneller is om de woonbuurten te doorkruisen, dan te rijden via de doorgaande wegen daar omheen (Nieuwezijds Voorburgwal, Rozengracht, Raadhuisstraat, Prins Hendrikkade). Ook zien we dat de verkeerscijfers in de woonbuurten hoger zijn dan je zou verwachten op basis van het aantal woningen en bedrijven. Tenslotte zien we in de modelberekeningen een aanzienlijke afname van de totale hoeveelheid verkeer in de buurt (15-25%) als het palenplan wordt uitgevoerd.

2. Hoe weet men wanneer het sluip-/ doorgaand verkeer betreft en geen bestemmingsverkeer?
   Dit weten we dus omdat:
   - Omdat het in veel gevallen voor auto's sneller is om de woonbuurten te doorkruisen, dan te rijden via de doorgaande wegen daar omheen (Nieuwezijds Voorburgwal, Rozengracht, Raadhuisstraat, Prins Hendrikkade).
   - De verkeerscijfers in de woonbuurten hoger zijn dan je zou verwachten op basis van het aantal woningen en bedrijven.
   - Uit de modelberekeningen volgt dat het rustiger wordt, wanneer je het doorgaande verkeer met het Palenplan tegenhoudt.
   - Dit wordt ondersteund door waarnemingen van bewoners en ondernemers in de buurt.

3. Waar manifesteert de drukte zich momenteel?
   Verkeersproblemen worden vooral ervaren op de kruisingen van de Haarlemmerdijk en Haarlemmerstraat. Deze kruisingen worden verkeerskundig als verkeersonveilig gezien. Overlast door drukte van onnodig verkeer wordt in meerdere straten ervaren en gemeld. Er komen opvallend veel meldingen uit de omgeving Binnen- en Buiten Brouwersstraat, Keizersgracht, Herengracht en Singel.

4. Hoeveel meldingen van overlast zijn bij de gemeente binnengekomen? Over welke periode? Wat is de aard van die overlast meldingen?
   Exacte aantallen zijn niet bekend. Het gaat om raadsadressen, emails, voorstellen, vragen en klachten. Die komen binnen als melding, bij het bestuur of bij ambtenaren waaronder de gebiedsmakelaars.

5. Op Basec is te zien dat er gemeten wordt op een punt op Raadhuisstraat, de Haarlemmerstraat en de Haarlemmer Houttuinen, maar niet op bijvoorbeeld de grachten zelf of op de haaks op de Haarlemmerstraat staande straten zoals de Binnen & Buiten Brouwersstraat? Waar worden de tellingen gedaan?
   De meeste tellingen worden gedaan op de doorgaande wegen of bij de straten die de buurt in- of uitgaan. Op basis hiervan wordt het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam (het VMA) opgebouwd. In woonbuurten zijn minder telgegevens beschikbaar. Daarom is het belangrijk om niet alleen van de meetgegevens uit te gaan, maar ook van signalen van bewoners en ondernemers in het gebied. De exacte locaties en momenten van de

tellingen zijn op Basec te vinden. Als wordt besloten om het Palenplan uit te voeren wordt voorgesteld om een nulmeting uit te voeren die gebruikt kan worden om de effecten goed te monitoren en te evalueren.

6. Wat is de uit de overlast voortvloeiende hypothese (die tot de voorgestelde oplossingsrichting heeft geleid) en is er een 0-meting gedaan?
   Het uitgangspunt was om te luisteren de klachten en meldingen van overlast van sluipverkeer en die nader te onderzoeken. Ook hebben we in het verleden ervaren dat lokale oplossingen niet tot een goed resultaat leiden. Een belangrijk uitgangspunt was dat we met maatregelen geen nieuwe 'waterbed-effecten' willen creëren waarbij we het probleem verschuiven naar naastliggende wegen of grachten. Daarom is er naar het gebied als geheel gekeken. Een 0-meting maakt onderdeel uit van het meetplan dat de gemeente zal uitvoeren als tot uitvoering van het Palenplan wordt besloten.

7. Naar welke oplossingen is nog meer gekeken? Waarom zijn deze afgevallen?
   We hebben in eerste instantie gekeken naar maatregelen in alleen de Westelijke Grachtengordel met Palen op de bruggen over de Brouwersgracht. In de modellen hebben we gezien dat daarmee nieuwe routes door de wijk ontstaan over de Prinsengracht en door de Jordaan. Naast de locaties van de afsluitingen voor auto's hebben we ook gekeken naar de mogelijkheden om meer Vezips toe te passen of intelligente toegang met camera's.

8. Is de verwachte toename in rij-kilometers (en daarmee uitstoot) van bestemmingsverkeer dat een langere afstand moet afleggen afgezet tegen de verwachte afname van rij-kilometers van sluip/doorgaand verkeer en zo ja hoe verhouden deze zich tov elkaar? Zo nee, waarom is deze berekening/inschatting niet gemaakt, kan deze alsnog gemaakt worden?
   Volgens de modelberekeningen neemt de totale hoeveelheid verkeer (dus de aantallen, maar ook de kilometers) afneemt met 15% in de Jordaan en met 25% in de Westelijke Grachtengordel en Jordaan. In deze aantallen is ook verwerkt dat bewoners soms een langere weg moeten rijden om hun bestemming te bereiken.

9. Doelstelling van het palenplan is ook om het sluipverkeer door Noord Jordaan als gevolg van autoluwe Marnixstraat Noord tegen te gaan. De Marnixstraat Noord is al enkele jaren in beide richtingen autoluw (vanwege sluiting Bullebak). Heeft dit de afgelopen jaren tot veel overlast van sluipverkeer geleid en hoe is de situatie nu?
   Uit de Noord Jordaan komen veel minder meldingen van overlast van doorgaande verkeer in vergelijking met de Haarlemmerbuurt en de Westelijke Grachtengordel. De maatregelen bij de Jordaan worden getroffen omdat we in de modelberekeningen zien dat het daar anders te druk wordt.

10. Voorstel is om in de Prinsenstraat & Herenstraat 2richtingsverkeer toe te staan ipv 1richtingsverkeer. Wat zijn de verwachte aantallen auto's die (vanuit beide richtingen) door deze straten zullen gaan rijden en hoe wordt gewaarborgd dat 2-richtingsverkeer niet tot stremmingen of gevaarlijke verkeerssituaties leidt?
    Tijdens de informatieavonden werd er veelvuldig gesproken over het risico van files op de rakken van de Prinsengracht en Keizersgracht als ergens een auto op straat stil gaat staan. Door de Prinsenstraat en de Herenstraat in twee richtingen toegankelijk te maken, wordt de kans op opstoppingen in de straten en grachten aanzienlijk verkleind. Er zijn dan meerdere mogelijke routes om de verschillende bestemmingen te bereiken. In de Leidsedwarsstraatjes is een vergelijkbare situatie en daar hebben we positieve ervaringen opgedaan met een aanpassing naar verkeer in twee richtingen. Bovendien verwachten we een afname van de totale hoeveelheid verkeer als het Palenplan wordt uitgevoerd. Vanuit onze verkeerskundige expertise verwachten wij dus geen grote problemen. Als er wordt besloten om het Palenplan uit te voeren, dan zullen we de situatie in de Prinsengracht en Keizersgracht goed in de gaten houden. De gemeente zal dan de verschillende effecten monitoren en evalueren samen met het bestuur. Als het niet goed gaat, zullen maatregelen worden heroverwogen of teruggedraaid. De gemeente wil hierover graag in contact blijven met BIZ Prinsheerlijk en andere belanghebbenden in deze straten.

Zou jij deze beantwoording svp kunnen doorsturen naar de stadsdeelcommissie?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e