CONCEPT Aanbevelingen Westelijke Grachtengordel

Probleemverkenning

In de Westelijke Grachtengordel staat de komende jaren het nodige te wachten in de openbare ruimte. Er zijn volop werkzaamheden bezig in het gebied en er volgen er nog velen meer in de openbare ruimte, zoals werkzaamheden van Bruggen en Kaders die lang duren. Het netwerk en de openbare ruimte staan onder druk, er zijn meer claims dan ruimte en er is beperkt ruimte beschikbaar voor alternatieven.

- Er zijn vele projecten en programma's actief die ook communiceren met de bewoners en ondernemers met als gevolg dat een bewoner verschillende brieven en communicatie boodschappen ontvangt, zonder integrale boodschap. 5.2,1 5.2,1
- Een voor het gebied belangrijke route (Rozengracht – Raadhuisstraat) wordt komend jaar reeds voorbereid voor uitvoering van het project de Oranje Loper en zal merkbaar worden voor de Westelijke Grachtengordel. De bereikbaarheid komt meer onder druk te staan.
- Naast lokale tellingen die er zijn gedaan vanuit o.a. project Nieuwezijds voorburgwal, ligt er geen integraal onderzoek(analyse) van het lokale netwerk van de hele Westelijke Grachtengordel- Jordaan. Het is van belang dat dergelijke belangrijke projecten goede voortgang kunnen boeken en tegelijkertijd de bereikbaarheid en leefbaarheid op peil blijven. Op plekken in het gebied nemen de verkeersintensiteiten toe, volgen er verschillende wegomleidingen en is sprake van zoekverkeer met draaiende bestelbusjes op de smalle grachten tot gevolg.
- Alle modaliteiten hebben op themaniveau beleidskaders geformuleerd. De som der delen is echter groter als het gaat om de benodigde ruimte. Een overzicht van de consequenties hiervan voor de Westelijke Grachtengordel is van belang om de keuzes in beeld te krijgen.
- De huidige strategie logistiek kent voor logistiek beperkingen in relatie tot zwaargewicht. De lengte van logistieke voertuigen in het licht van leefbaarheid is bijvoorbeeld geen norm met als gevolg dat grote bedrijfsafvalwagens de grachten op kunnen. Buurtbewoners klagen over de veiligheid van hun gebouwen en vragen zich af hoe zich dit verhoudt tot de aanpak om de Bruggen en Kaders te beschermen.
- Voor de buurt (bewoner- ondernemer- logistiek) is van belang dat het een prettig leefbaar en toegankelijk gebied blijft. De bewoners en ondernemers hebben behoefte aan een perspectief van de gemeente om deze steeds veranderende situaties de komende jaren het hoofd te bieden. Gemeente kan nog geen perspectief bieden over de toekomst van de grachten, een gezamenlijke boodschap blijft daarom nog uit. Uit signalen uit de buurt (expertsessie gebiedsmakelaars-omgevingsmanagers) blijkt dat de bewoners de volgende topics het belangrijkste vinden:

- Rust (in licht van perspectief en duidelijkheid/communicatie)
- Bereikbaarheid
- Ruimte
- Veiligheid

  T.a.v. de onderwerpen parkeren en bereikbaarheid is de vraag in hoeverre we op deze punten weten wat hierover de wens is van de buurt. Hoe groot de groep bewoners en ondernemers zijn die voor of tegen iets zijn , is niet bekend.

- Het lokale netwerk valt onder het stadsdeel waar de verkeers- en openbare ruimte expertise ontbreekt. Vanwege de samenhang met stedelijke projecten als Autoluw en Bruggen en Kaders is het van belang dat V&OR zijn expertise gaat inzetten.

Aanbevelingen

Aanbeveling 1
Het opstellen van een gebiedsplan nu & straks (Stadsregie) en het perspectief van later 2030 "Gracht van de Toekomst" (Kennis & Kaders).

Nu & straks (Stadsregie)
Conform aanpak Wallengebied is ook hier de vraag *hoe de Westelijke Grachtengordel optimaal bereikbaar en leefbaar kan blijven tijdens alle ontwikkelingen (*in de komende 5-10 jaar*) ?*
Gebieds-/ netwerkregie kijkt over projectgrenzen heen, verbindt partijen en brengt belangen bij elkaar.
Zij coördineert de samenhang van de verschillende projecten qua programmering, de interne communicatie en de gezamenlijke boodschap voor externe communicatie. Het is van belang om in beeld te krijgen welke projecten in welke fase , welke wijzigingen teweeg gaan brengen.
De functie van gebiedsregisseur Westelijke Grachtengordel wordt binnen afzienbare tijd ingevuld.

Later (Kennis & Kaders)
Het perspectief van de Grachtengordel in 2030.
Welk toekomstperspectief van bereikbaarheid en openbare ruimte hanteren we in de Westelijke Grachtengordel in 2030?
Hoe ziet de Gracht van de Toekomst eruit?

Subvragen:

- Wat is de vertaling van de stedelijke ambitie autoluw voor dit gebied?
- Welke scenario's van selectieve toegang zijn wenselijk en facilitairen het bestemmingsverkeer en voorkomen doorgaand verkeer?
- Hoe kunnen we de openbare ruimte zo optimaal verdelen dat het bijdraagt aan een prettig leefgebied en een acceptabel drukte niveau? Welke keuzes liggen op welke plekken voor?
- Welke verkeerscirculatie en vormen van slimme logistiek over weg en water horen hierbij om het gebied goed bereikbaar en leefbaar te houden ?

Aanbeveling 2
I. Binnen afzienbare tijd een verkeersonderzoek lokaal netwerk uitvoeren met verschillende varianten. Het ligt in de rede om naast de Westelijke Grachtengordel ook in het onderzoek het gebied van de Jordaan mee te nemen. Het verkennen van de opties voor aansluiting bij groot kentekenonderzoek in het kader van het project knip Weesperstraat wordt aangeraden.
II. Binnen afzienbare tijd een integraal verkeersadviseur V&OR inzetten die oog heeft voor de ruimtelijke opgaven in het gebied en adviseert over de wijze waarop het lokale netwerk daarin kan voorzien en de bereikbaarheid en leefbaarheid voor bestemmingsverkeer wordt geborgd. De adviseur doet een voorstel voor de varianten van het verkeersonderzoek en geeft een analyse van de daaruit voortkomende onderzoeksresultaten.
III. De status quo ruimte verdeling tussen verkeer -alle modaliteiten en de verblijfsruimte/groen voor het gebied in beeld brengen t.b.v. scenario's voor het ontwerp 'Gracht van de Toekomst'.

Het is van belang om vanuit V&OR het lokale mobiliteitsnetwerk (nu - later) in beeld te brengen voor de Westelijke Grachtengordel en Jordaan, aangezien dit voor een deel ontbreekt.
Een 0-meting en 2030 op basis van varianten, zoals Haarlemmer Houttuinen, selectieve toegang met in ogenschouw de aangedragen oplossingsrichtingen door bewoners (zoals VEZIP Plan) met de volgende indicatoren:

- Drukte: wat zijn de intensiteiten van alle modaliteiten (aantallen, snelheid, zwaarte, lengte)
- Gebruik (kwalitatief-kwantitatief): wat is doorgaand verkeer/zoek/bestemmingsverkeer van: logistiek , auto (onderscheid taxi) –fiets- voetganger? Welke routes worden veel gebruikt en door wat/wie? Wat is de invloed van navigatie hierop? Welke gebruikte routes worden als meest storend ervaren?
- Perspectief: in relatie tot andere gebieden.

Aanbeveling 3
Verken een pilot hoe logistiek de leefbaarheid lokaal kan bevorderen, in elk geval hiervoor geen belemmeringen oplevert. "Waar en waarmee kan logistiek met quick wins veel bereiken op het gebied van veiligheid voor bewoners en langzaamrijdend verkeer ?" Neem de output mee in het stedelijke logistiek plan dat in de maak is, dat straks richting geeft hoe we de komende jaren in Amsterdam om willen gaan met bevoorrading, bouwverkeer en afvallogistiek.

Aanbeveling 4
Verken samen met Stadsregie een pilot voor een vorm van gebiedscommunicatie, denk aan een gebiedsapp: hoe waarderen bewoners / ondernemers het als je ze op deze manier betrekt met de plannen nu, straks , later door ze in samenhang te kunnen laten zien? Welke vormen van participatie zijn daarin mogelijk?
Het is aan te raden ondernemers via het BIZ aan het begin te betrekken bij planvorming.

Organisatie

Aanbeveling 5
Van belang is om aan te sluiten bij de organisatie van gebieds/netwerkregie van Stadsregie en te leren van de uitkomsten van de pilots afval en logistiek over water die plaats gaan vinden binnen gebiedsregie in het Wallengebied. Het is aan te raden om na aanstelling van de regisseur Westelijke Grachtengordel afspraken over de organisatie te maken en de link met mobiliteitsregie te leggen. Hierbij is van belang na te gaan of hiermee de coördinatie van interne en externe communicatie o.l.v regisseur Stadsregie is geborgd en of dit leidt tot één aanspreekpunt.

Organisatie Wallengebied:
V&OR, Varen, stadsdeel Centrum en PBK gaan samen met Afval en Grondstoffen een gebiedsplan opstellen waarin alle toekomstige werkzaamheden aan kades en bruggen (onderzoek en vernieuwing) worden geprogrammeerd in samenhang met grote bouwactiviteiten van derden. In de programmering zal de bereikbaarheid over weg en water en de leefbaarheid van het gebied een belangrijke plaats krijgen. De opdracht is om te komen tot gebieds- / netwerkregie en daarvoor onder leiding van Mobiliteitsregie een team op te richten met specialisten uit deze 5 organisaties die de werkzaamheden in het gebied op elkaar afstemmen en flexibel in kunnen spelen op problemen met leefbaarheid, doorvaart en doorstroom over de weg.

Aanbeveling 6
Focus te leggen op de Westelijke Grachtengordel als onderdeel van Aanpak Binnenstad. In het verkeersonderzoek het gebied Jordaan meenemen en op basis van uitkomsten bezien of Buurtplan Noord-Jordaan afdoende is.