ALGEMENE VRAGEN OVER HET VERKEER

Wat verstaat de gemeente onder sluipverkeer?
Onder sluipverkeer verstaan we hier het autoverkeer dat door de wijk rijdt, maar geen bestemming heeft in de wijk.

Hoe weet de gemeente hoeveel verkeer er rijdt?
Er worden regelmatig verkeerstellingen uitgevoerd op verschillende plaatsen in de stad. De uitgevoerde metingen zijn ~~de~~ te raadplegen via de website www.basec.nl. De gegevens van deze metingen worden gebruikt in het 'Verkeersmodel Amsterdam' (VMA). Dit model gebruikt de gemeente om te voorspellen wat de effecten zijn van verkeerskundige ingrepen.

Hoe meet de gemeente het sluipverkeer?
Vanaf 2016 zijn er relatief veel meldingen uit de buurt over overlast van doorgaand verkeer. We zien dat het in veel gevallen voor auto's sneller is om de woonbuurten te doorkruizen, dan te rijden via de doorgaande wegen daar omheen (Nieuwezijds Voorburgwal, Rozengracht, Raadhuisstraat, Prins Hendrikkade). Tenslotte zien we dat de verkeerscijfers in de woonbuurten hoger zijn dan je zou verwachten op basis van het aantal woningen en bedrijven

Hoe meet de gemeente de overlast van verkeer?
Overlast is de hinder die bewoners of ondernemers ervaren. De mate waarin overlast door verkeer wordt ervaren is erg afhankelijk van de locatie in de wijk en kan van persoon tot persoon ook erg verschillen. De gemeente probeert altijd een beeld te vormen op basis van een combinatie van de beleving van de Amsterdammer (bijvoorbeeld in meldingen of via gesprekken) en objectiveerbare gegevens.

Wordt het drukker in de Willemstraat door het invoeren éénrichtingsverkeer in de Marnixstraat?
In de Willemstraat zien we een toename van het verkeer als gevolg van het instellen van éénrichtingsverkeer in de Marnixstraat in combinatie met de maatregelen van het palenplan. In Noord Jordaan als geheel neemt het autoverkeer (aantal verkeersbewegingen) af met 15%. Deze gegevens volgen uit berekeningen in het 'Verkeersmodel Amsterdam' (VMA).

Neemt de reistijd toe door het palenplan?
In sommige delen van de buurt zorgen de maatregelen voor een toename van de reisafstand en reistijd. Dit is afhankelijk van de locatie in de wijk en de herkomst of bestemming. Veruit het meest ongunstige scenario zien we bij de Keizersgracht nabij de Brouwersgracht met de bestemming Droogbak. Hier kan in de spits de reistijd toenemen met ruim 10 minuten. De verwachting is dat deze toename in de praktijk lager zal zijn, omdat mensen een andere route zullen kiezen naar hun bestemming. In de meeste gevallen blijft de extra reistijd beperkt tot enkele minuten.

Wordt het niet drukker, doordat auto's moeten omrijden vanwege de afsluitingen?
Het doel van het palenplan is om het doorgaande verkeer zonder bestemming in de wijk te weren. Ondanks dat auto's in sommige gevallen een langere route moeten rijden, wordt het in totaal een stuk rustiger in de wijk. De voorgestelde maatregelen zorgen voor een afname van het totale aantal autobewegingen. De voorspelde afname bedraagt 15% in Noord-Jordaan, 24% in de Haarlemmerbuurt, 24% in de Grachtengordel West.

Blijft de wijk wel goed bereikbaar?
De wijk blijft goed bereikbaar voor bewoners en ondernemers in het gebied en hun bezoekers. Uitgangspunt is dat elke straat via twee of meer routes bereikbaar blijft. Op die manier blijven alle bestemmingen bereikbaar in het geval van een stremming of een blokkade. De meeste straten en grachten voldoen aan dit uitgangspunt. In het noordelijke deel van de grachtengordel zijn aanvullende maatregelen nodig om aan dit uitgangspunt te voldoen. In de Herenstraat en Prinsenstraat wordt voorgesteld om 2-richtingsverkeer in te stellen, zodat het noordelijke deel van de Herengracht, Keizersgracht en Prinsengracht via twee kanten bereikbaar blijft. Verder wordt Herengracht 2 t/m 80 een doodlopende straat met 2-richtingsverkeer zodat deze adressen ook bereikbaar blijven. Ook zal er nagedacht moeten worden of de schoolstraat-verkeersmaatregelen nog in stand moeten blijven, of dat het nu met het palenplan een overbodig verkeersmaatregel zal zijn.

Wat gebeurt er als er ergens een stremming is?
Het uitgangspunt is dat elke straat via twee of meer routes bereikbaar is. Hierdoor loopt het verkeer niet meteen vast als er een incidentele, kortdurende stremming is. Soms zijn er werkzaamheden waarvoor een straat langere tijd afgesloten moet worden of waarvoor omleidingen nodig zijn. Het Lokale Netwerk Regieteam van de gemeente heeft een goed overzicht over wat er op straat gebeurt en wat er nodig is om de wijk bereikbaar te houden. Het kan soms tijdelijk nodig zijn om een omleidingsroute te maken waarbij één of meerdere palen tijdelijk verwijderd moeten worden. Er wordt dan altijd gezocht naar een goede balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid.

Kunnen nood- en hulpdiensten het gebied nog snel genoeg bereiken?
De buurt moet goed bereikbaar blijven voor nood- en hulpdiensten. Dat doen we onder meer door het plaatsen van een verzinkbare paal voor nood- en hulpdiensten over de Brouwersgracht tussen de Keizersgracht en de Binnen Brouwersstraat. Daarnaast beoordeelt de gemeente met de brandweer, politie en ambulance diensten waar het wenselijk is om bijvoorbeeld flexibele, overrijdbare palen neer te zetten in-plaats van vaste palen. Ook andere maatregelen kunnen toegepast worden om de bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten zo veel als mogelijk te waarborgen.

Zijn de huidige maatregelen tegen zwaar verkeer niet voldoende om de bruggen en kademuren te beschermen?
Amsterdam heeft een 'zone zwaar verkeer' waarbinnen gewichtsbeperkingen gelden. Toch worden de vaak kwetsbare bruggen en kademuren nog zwaar belast door auto's en vrachtverkeer. Dat komt ook omdat er nog veel uitzonderingen worden gemaakt voor specifieke zware voertuigen. De gemeente denk na over het drastisch terugbrengen van het aantal uitzonderingen en het waar mogelijk dus ook weren van doorgaand verkeer.

VRAGEN OVER DE PALEN EN INTELLIGENTE TOEGANG

Een palenplan is ouderwets en zorgt voor onnodige beperkingen voor het verkeer. Waarom kunnen we hier geen intelligente toegang toepassen?

Op dit moment is intelligente toegang (geautomatiseerde handhaving met camera's) nog niet als middel beschikbaar voor toepassing in woonbuurten. Het is zeer onzeker of en wanneer intelligente toegang kan worden toegepast om het doorgaande verkeer in het centrum te weren. De verwachting is dat dat zeker nog enkele jaren kan duren.

In diverse steden wordt het verkeer selectief geweerd door een vorm van geautomatiseerde handhaving, oftewel intelligente toegang. Handhaving vindt daar plaats door middel van kentekenherkenning met camera's. In Amsterdam wordt intelligente toegang toegepast bij het handhaven van de milieuzones en de 7,5-tonszone). Intelligente toegang in woongebieden is nog in ontwikkeling. Uit een recente proef in de 'proeftuin oude zijde' (omgeving Nieuwmarkt) is gebleken dat verdere versterking van de organisatieketen nodig is om intelligente toegang op meer plaatsen uit te voeren. Voor intelligente toegang in een woonbuurt is maatwerk nodig, dat op dit moment nog niet goed genoeg geleverd kan worden. In een recente brief aan de gemeenteraad geeft de wethouder aan dat verdere toepassingen van intelligente toegang in Amsterdam voorlopig wordt gepauzeerd totdat de organisatieketen hiervoor goed is ingericht.

Kunnen we niet beter wachten op intelligente toegang?
Veel mensen in de buurt hopen op een snelle oplossing voor de overlast van onnodig verkeer in de buurt. De verwachting is dat intelligente toegang de komende jaren nog niet kan worden ingezet om het doorgaande verkeer zonder bestemming in de buurt te weren. Het palenplan kan relatief snel worden uitgevoerd, maar heeft als nadeel dat het voor de buurt minder flexibel is.

Waarom geen automatische palen in plaats van vaste palen?
Automatisch verzinkbare palen worden in de regel toegepast op plaatsen met één enkele toegang waarbij alleen bepaalde voertuigen toestemming krijgen om de paal te passeren. Voor een selectief toegangsbeleid van een groter gebied zijn deze palen niet geschikt. Deze palen zijn duur in aanschaf en onderhoud. Daarnaast zijn er vaak kosten vanwege aanrijdingen en reparaties. Bij toepassingen voor bewoners (en hun bezoekers) moeten elke twee jaar betaalde ontheffingen worden aangevraagd en is een complexe beheerorganisatie nodig.

Waarom worden er niet enkele automatische palen toegepast voor bewoners en ondernemers?
Daarmee kan de toename van reistijd en -afstand ten opzichte van het huidige voorstel worden beperkt of zelfs opgeheven. Het belangrijkste nadeel is dat er dan weer geconcentreerde verkeersstromen in de buurt ontstaan, waarmee de doelstelling van het tegengaan van onnodig verkeer tussen de buurten niet wordt gehaald. Andere nadelen van verzinkbare palen zijn de kosten (voor aanschaf, onderhoud en reparatie), de noodzaak voor bewoners en ondernemers om ontheffingen aan te vragen en de daarvoor benodigde complexe beheerorganisatie.

Blijven de verzinkbare palen op de Singel?
Deze palen zijn in 20186 (CHECK) geplaatst als maatregel om sluipverkeer tegen te gaan. Deze maatregel is destijds getroffen bij het instellen van éénrichtingsverkeer in de Nieuwezijds Voorburgwal en de knip op de Prins Hendrikkade bij het stationsgebied. Vooralsnog blijven deze verzinkbare palen gehandhaafd. Het bestuur kan overwegen om deze verzinkbare palen op termijn te vervangen door vaste palen als wordt besloten om het palenplan uit te voeren.

Ik vind de rood-witte palen erg lelijk, kan dat niet mooier?
Vanwege de verkeersveiligheid hebben de palen deze rood-witte kleur (pg 38 hfdst 4.7).

VRAGEN OVER DE PARTICIPATIE

Hoe haalt de gemeente de signalen op uit de buurt?
De gemeente heeft op veel verschillende manieren contact met de buurt. De gebiedsmakelaar is vaak het eerste aanspreekpunt en weet veel van wat er speelt in de buurt. Er zijn regelmatig buurtgesprekken, waar veel bewoners naar toe komen. Ook maken bewoners en ondernemers digitale meldingen van overlast, afval of dingen die kapot zijn en gerepareerd moeten worden. Bij projecten is er vaak contact met de buurt via de omgevingsmanager van het project. Alsook komen signalen binnen via de stadsdeelcommissie en dagelijks bestuur.

Met welke bewonerscomités is er contact geweest over dit plan?
De afgelopen jaren hebben verschillende comités van bewoners zich ingezet om de overlast van verkeer in de wijk te verminderen. Dit zijn onder andere Werkgroep Fundering Amsterdam, Commissie Westelijke Grachtengordel e.o., Bewonersgroep Singel en verkeerscomité Keizersgracht. Daarnaast zijn er verschillende brieven en raadsadressen aan de gemeente en het bestuur gestuurd over verkeersoverlast in de buurt. Daarbij zaten ook enkele voorstellen om die overlast te verminderen.

Hoe stemt de gemeente dit plan af met de buurt?
Welke invloed heb ik als bewoner/ondernemer op de plannen?
De gemeente heeft bewoners en ondernemers huis-aan-huis uitgenodigd voor 3 bijeenkomsten over de voorstellen. In totaal zijn bijna 20.000 flyers verspreid. Er is een internetpagina gemaakt met informatie over de voorgestelde maatregelen in de Marnixstraat en over het palenplan (www.amsterdam.nl/verkeersmaatregelen). Bewoners zijn uitgenodigd om hun reactie kenbaar te maken tijdens de bijeenkomsten of via het daarvoor bedoelde emailadres verkeersmaatregelenCW@amsterdam.nl. Verder heeft de gemeente 3 buurtgesprekken bij gewoond (Haarlemmerbuurt/Westelijke Eilenaden, Joordaan Noord en Zuid en Westelijkegrachtengrodel). De gemeente verzamelt alle reactie en vat deze samen, zodat het bestuur kennis kan nemen van de vragen en opmerkingen uit de buurt.

Hoe maakt de gemeente de afweging of het palenplan al dan niet of in gewijzigde vorm wordt uitgevoerd?
De stadsdeelcommissie en het dagelijks bestuur van stadsdeel centrum nemen kennis van de reacties op de voorstellen. De commissie adviseert hierin het dagelijks bestuur. De verschillende belangen in de buurt worden door ~~de stadsdeelcommissie en~~ het dagelijks bestuur afgewogen en neemt een besluit.

Kan ik meedenken om het plan te verbeteren?
Verschillende mensen hebben aangeboden om over de plannen mee te denken of te verbeteren. Dat is heel waardevol, omdat bewoners en ondernemers in het gebied de ervaringsdeskundigen zijn. De komende periode benadert de gemeente de mensen die hun hulp hebben aangeboden of geeft hierop een reactie.

Er zijn andere (meer belangrijke) problemen in de buurt, waarom pakt de gemeente die niet aan?

De gemeente probeert de leefbaarheid in de openbare ruimte waar nodig continu te verbeteren. De dingen die het belangrijkst of het meest urgent zijn worden het eerst aangepakt. Via de diverse contacten met de buurt wordt geluisterd naar wensen van de bewoners en ondernemers.

Vragen over de participatie

Vragen over het verkeer

Ik maak me zorgen dat de Vezip bij de Binnen en Buiten Brouwerstraat toch toegankelijk wordt gemaakt voor auto's. Dan is het probleem weer terug.
Ontstaan er geen problemen bij de stoplichten van de omliggende doorgaande wegen? Ontstaan er geen files op de doorgaande wegen?

Zorgen de ingrepen in de Marnixstraat niet voor extra verkeer in buurt?
Ontstaat er geen sluipverkeer door de Marnixstraat door de drukte op de Nassaukade?
Is aanvullend openbaar vervoer (zoals de regiotaxi) en zorgvervoer nog wel mogelijk? Ja
Wordt het door het palenplan drukker in de 9-straatjes
Hoeveel drukker wordt het op de Rozengracht en de andere omliggende hoofdroutes
De wachttijd bij de stoplichten op het Haarlemmerplein is enorm lang. Wordt dat niet nog erger?
Ontstaan er geen files op de doorgaande wegen?
Ontstaan er geen problemen op de spuistraat (fietsen vs auto's)
Waarom geen knip in de Marnixstraat ter hoogte van het Marnixbad?
Kan het parkeren aan de Rozengracht niet verdwijnen t.b.v. ruimte voor de fietser en voetganger?
Is het niet beter om de rijrichting op de Marnixkade om te draaien?
Waarom wordt er geen rekening gehouden met de bewoners op de Nassaukade?
Blijft het gebied bereikbaar voor de afvalinzameling en andere logistiek? Ja
Kan er iets gedaan worden aan de opstoppingen door laden en lossen (pakketbezorgers en supermarkten)?

Vragen over het proces
Moet er niet een proefperiode komen om te kijken of de plannen wel werken? De maatregelen zijn omkeerbaar.
Hoe wordt er gemeten of de plannen wel werken?
Zijn de plannen omkeerbaar? Ja
Wat is de planning?
Wordt er rekening gehouden met andere projecten?
Hoe wordt er besloten over het project? DB

Kunnen bewoners de palen met een sleutel verwijderen?

Wat voor rol hebben de buurtregisseurs en de gebiedsmakelaars?
Wordt het niet juist drukker, als er minder in- en uitgangen zijn in het gebied?

Gaat de parkeerdruk omlaag door het palenplan? Hoogstwaarschijn niet, al wordt wel verwacht dat er minder vreemdparkeerders zullen zijn omdat de gebieden niet met te doorkruizen zijn en makkelijk gezocht kan worden naar lege parkeerplekken.

Kunnen de plannen nog worden teruggedraaid als ze niet blijken te werken? Ja, en heel snel.