Gemeente Amsterdam

Palenplan Centrum West

Aan Micha Mos, Stadsdeelcommissie Centrum
Van 5.1,2,e V&OR , 5.1,2,e @amsterdam.nl
Kopie aan

Datum ~~13~~7 juni 2023

Bijlage 1 Notitie 'toelichting onderzoek Verkeersmodel Amsterdam'
Bijlage 2 Vergelijkingstabel verkeersintensiteiten Verkeersmodel Amsterdam
Bijlage 3 Rapport 'Reistijdanalyse Palenplan Centrum West'
Bijlage 4 Notitie 'Reacties Verkeersmaatregelen Centrum West'

1. Inleiding

Eind 2021 heeft de gemeente samen met vertegenwoordigers van enkele buurtcomités in kaart gebracht welke problemen er worden ervaren in de Westelijke Grachtengordel. Veel bewoners blijken de laatste jaren overlast te ervaren van doorgaand verkeer in de wijk. Het verkeer zoekt via de grachten een snellere route dan de daarvoor bestemde hoofdroutes, zoals de Nieuwezijds Voorburgwal. De zoektocht naar een oplossing voor dit probleem heeft geleid tot een verkeerscirculatieplan in Centrum West, beter bekend als het 'Palenplan'. Met dit plan willen we het volgende bereiken:

1. Inpuls voor de leefbaarheid door het tegengaan van~~Minder overlast~~ van doorgaand (sluip) autoverkeer door de woonbuurten~~in de Westelijke Grachtengordel~~.
2. Voorkomen van sluipverkeer door de Noord Jordaan als gevolg van het autoluw inrichten van de Marnixstraat Noord.
3. Minder verkeer over de kwetsbare kademuren in de grachtengordel.
4. Verbeteren van de verkeersveiligheid op de vaak gevaarlijke kruisingen met de Haarlemmerstraat en Haarlemmerdijk.

In de kern bestaat het plan uit het strategisch plaatsen van verkeerspalen op de bruggen tussen de drie wijken Haarlemmerbuurt, Jordaan Noord en Grachtengordel West. Direct autoverkeer tussen de buurten is dan niet meer mogelijk, maar de buurten blijven goed bereikbaar via de doorgaande wegen rondom het gebied. Hoewel dit een positief effect heeft op de verkeersdrukte, zijn er ook nadelen voor de bereikbaarheid van auto's en logistiek. Het belangrijkste nadeel is dat bewoners, ondernemers en logistieke partijen in sommige gevallen een andere route moeten rijden om hun bestemming te bereiken. Dit kan leiden tot een langere reistijd. In de consultatie over het project hebben veel bewoners en ondernemers om die reden hun zorgen of afkeuring over het plan kenbaar gemaakt. Toch is het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum van mening dat het Palenplan een impuls kan zijn voor een verkeersluwe en leefbare buurt.

De effecten van het Palenplan zijn uitgebreid onderzocht. Toch is er altijd een verschil tussen theorie en praktijk. Indien wordt besloten om het Palenplan uit te voeren, wil de gemeente de effecten in de praktijk meten en evalueren. Naast tellingen, kunnen hierbij ook de eigen

ervaringen van bewoners en ondernemers worden meegenomen. Omdat het plan wordt uitgevoerd met eenvoudige verkeerspalen kunnen wijzigingen in de praktijk gemakkelijk worden doorgevoerd.

In deze notitie wordt het Palenplan verder toegelicht. De voorstellen zijn ook voorgelegd aan de buurt. Hoofdstuk 6 gaat in op de consultatie over het plan. Veel bewoners en ondernemers hebben gereageerd op de plannen. In het document 'Reacties Verkeersmaatregelen Centrum West' (bijlage 4) zijn de meest gestelde vragen, zorgen en reacties opgenomen.

~~Deze notitie is bedoeld voor bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden in de Grachtengordel West, Jordaan en de Haarlemmerbuurt die meer informatie willen over de voorgestelde plannen, over de inzichten uit de buurtconsultatie en over het mogelijke vervolg. Daarnaast is deze notitie geschreven voor de stadsdeelcommissie en het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum die respectievelijk adviseren en besluiten om de plannen al dan niet uit te voeren.~~

Hoofdstukindeling:

Hoofdstuk 2	Waarom een Palenplan?	2
Hoofdstuk 3	Welke concrete maatregelen stellen we voor?	3
Hoofdstuk 4	Wat zijn de effecten van het plan?	5
Hoofdstuk 5	Informatie over de buurt	8
Hoofdstuk 6	Buurtconsultatie	10
Hoofdstuk 7	Planning en uitvoering	13
Hoofdstuk 8	Monitoring en evaluatie	15

2. Waarom een Palenplan?

Het voorstel heeft betrekking op een groot deel van het historische stadshart: de grachtengordel en Jordaan ten noorden van de Raadhuisstraat en de Rozengracht en de Haarlemmerbuurt ten zuiden het spoor. Er wordt veel gewoond, maar er zijn ook diverse winkels en ondernemingen. Bovendien heeft het gebied een unieke cultuurhistorische waarde die wordt onderstreept door de status van werelderfgoed door Unesco.

De Amsterdamse binnenstad is prachtig, maar soms zijn kleine stappen nodig om dat ook zo te houden. Het wordt steeds drukker in de stad en de openbare ruimte is schaars. De gemeente zoekt daarom altijd naar een goede balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid. De inrichting van de openbare ruimte moet zo goed mogelijk worden afgestemd op de functie en het gewenste gebruik van het gebied.

In afgelopen jaren zijn er verschillende grote verkeersingrepen gedaan op de doorgaande wegen rondom het gebied (zoals de 'knip' in de Prins Hendrikkade bij het stationsgebied en het instellen van éénrichtingsverkeer op de Nieuwezijds Voorburgwal). Een deel van het verkeer heeft zich verplaatst naar de woonstraten in het gebied omdat dat in veel gevallen simpelweg sneller is dan het rijden over de doorgaande wegen rondom deze buurt (Nieuwezijds Voorburgwal, Raadhuisstraat, Rozengracht, Nassaukade, Haarlemmer Houttuinen). Met name uit de Westelijke Grachtengordel en de Haarlemmerbuurt komen al jarenlang klachten van bewoners en ondernemers die last hebben van te veel en te zwaar verkeer over de smalle straten en grachten. Bewoners en ondernemers hebben verschillende voorstellen gedaan om het doorgaande verkeer te beperken, maar die hebben tot nu toe nog niet tot duurzame en breed gedragen oplossingen geleid. Het Palenplan bouwt voort op een aantal van die voorstellen. Een belangrijk uitgangspunt is dat we zogenaamde 'waterbedeffecten' willen tegengaan door naar het gebied als geheel te kijken.

De rijdende en geparkeerde auto relatief veel ruimte in op straat. Deze ruimte gaat ten koste van andere functies in de openbare ruimte, zoals ruimte om te wandelen of te verblijven. In de binnenstad zoeken steeds meer bewoners en bedrijven andere manieren om zich te verplaatsen dan de auto. In het betreffende gebied heeft ongeveer een kwart van de adressen een parkeervergunning op straat. Voorlopig zal de auto belangrijk blijven voor de mobiliteit van een deel van de bewoners en ondernemers. Denk bijvoorbeeld ook aan mensen die slecht ter been zijn en afhankelijk van een taxi. Of ondernemers die bevoorraad moeten worden. Aan de andere kant zijn er veel alternatieven voor de auto en heeft de binnenstad een uitgebreid~~uitstekend~~ netwerk van openbaar vervoer dat goed bereikbaar is.

Het Palenplan is een relatief eenvoudige oplossing, waarmee het op straat naar verwachting aanzienlijk rustiger zal worden, wat ten goede komt aan de leefbaarheid, de ruimte op straat en de doorstroming van het verkeer. De maatregelen zijn goedkoop en bovendien gemakkelijk aan te passen of omkeerbaar als dat in de praktijk nodig blijkt. En alle locaties blijven gewoon bereikbaar.

3. Welke concrete maatregelen stellen we voor?

Het Palenplan bestaat in de basis uit het afsluiten van 9 bruggen voor het autoverkeer. In onderstaande afbeelding zijn de maatregelen weergegeven. In dit hoofdstuk worden de maatregelen verder toegelicht.

In de Marnixstraat Noord wordt voorgesteld om eenrichtingsverkeer voor auto's in te voeren. Deze ingreep maakt deel uit van een ander project 'herinrichting Marnixstraat Noord tussen Bloemgracht en Brouwersgracht' als onderdeel van project Binnenring. Samen met dit project zijn de effecten op de verkeerscirculatie van beide voorstellen onderzocht.



Afbeelding 1 Voorgestelde maatregelen 'Palenplan' en 'Marnixstraat noord'

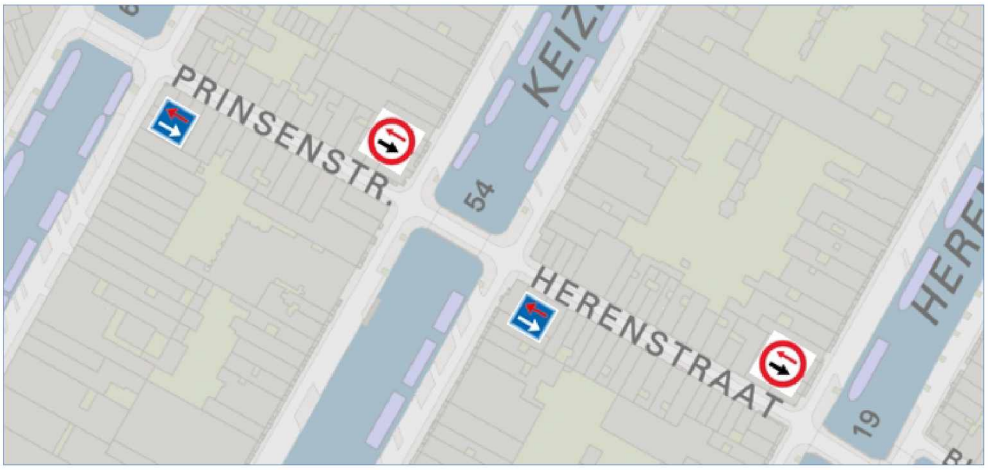
Het Palenplan is dus een voorstel om in totaal 9 bruggen af te sluiten voor autoverkeer. Er is daarmee geen direct autoverkeer meer mogelijk tussen de drie betreffende buurten: Haarlemmerbuurt, Noord Jordaan en Westelijke Grachtengordel (ten noorden van de Rozengracht en Noord-Jordaan). Deze afsluitingen worden uitgevoerd met (rood-witte) verkeerspalen. Nood- en hulpdiensten kunnen deze palen met een sleutel uit de grond halen, maar voor bewoners en ondernemers in het gebied zijn het vaste afsluitingen.



Afbeelding 2 verkeerspaal

Ten behoeve van de snelle bereikbaarheid door nood- en hulpdiensten wordt een automatisch verzinkbare paal voorgesteld over de Brouwersgracht tussen de Binnen Brouwersstraat en de Keizersgracht. Via een transponder in de deze voertuigen wordt deze paal automatisch bediend. De verzinkbare paal komt in het plan vrij vanaf de bestaande locatie op de Blauwburgwal (aan de zuidkant / oneven zijde) waar deze door het palenplan niet meer nodig is. Deze verzinkbare paal kan daarom worden hergebruikt.

Door het Palenplan wordt de verkeerscirculatie van auto's tussen de drie buurten van elkaar gescheiden. In het volgende hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de effecten van deze maatregelen. De wijk blijft goed bereikbaar voor bewoners en ondernemers in het gebied en hun bezoekers. Uitgangspunt is dat elke straat in ieder geval 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 hieraan 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.



Afbeelding 3 Tweerichtingsverkeer in de Herenstraat en Prinsenstraat voor een goede bereikbaarheid



De Brouwersgracht tussen Herengracht en Keizersgracht is aan de oneven zijde (zuidkant) tijdelijk afgesloten voor autoverkeer vanwege de slechte staat van de kademuur. Bij het toepassen van het palenplan is een oplossing nodig om de Herengracht aan de even zijde (bij Basisschool de Burght) bereikbaar te houden voor auto's. Dat kan door er gedurende de werkzaamheden aan de Brouwersgracht tijdelijk een doodlopende straat van te maken met een ruime en veilige keermogelijkheid aan de noordkant van de Herengracht bij de Brouwersgracht.

Afbeelding 4 Tijdelijk doodlopende straat met keermogelijkheid bij Brouwersgracht

In het geval van stremmingen, verhuizingen of omleidingen door het gebied kunnen palen tijdelijk door de gemeente worden uitgenomen. De bereikbaarheidsregisseur beoordeelt dit per situatie. Het stadsloket krijgt een werkinstructie om bij het afgeven van ontheffingen rekening te houden met de bereikbaarheid in het gebied.

4. Wat zijn de effecten van het plan?

Met het Palenplan wordt het naar verwachting een stuk rustiger in de woonbuurten, omdat doorgaand (sluip-) verkeer door de buurt effectief wordt tegengegaan. Dit zal het meest merkbaar zijn op de grachten die nu als alternatieve doorgaande route worden gebruikt. Denk bijvoorbeeld aan de drukke route via de Binnen en Buiten Brouwersstraat richting de Keizersgracht. Of in omgekeerde richting naar de Korte Prinsengracht. Het autoverkeer dat overblijft heeft dan altijd een directe bestemming in het gebied.

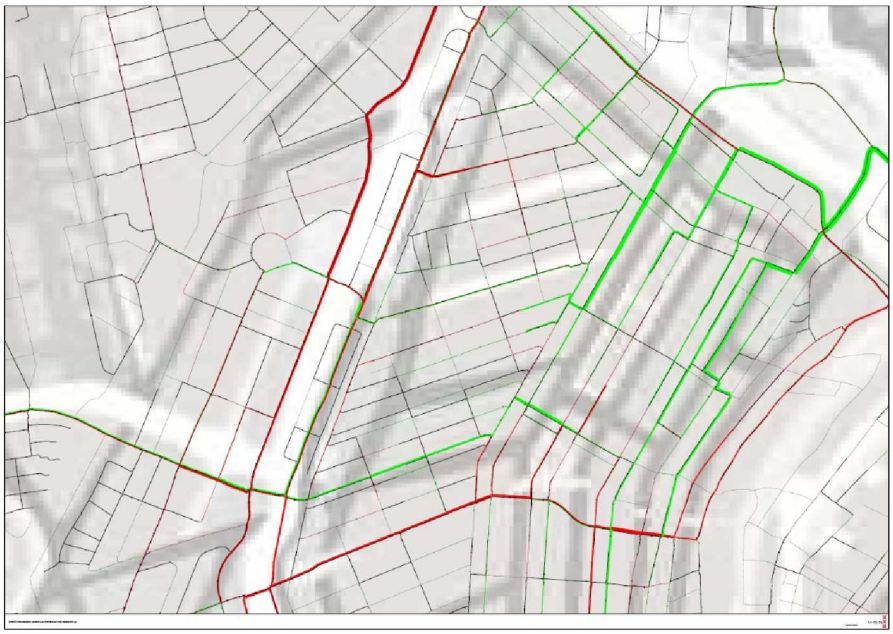
De kruisingen met de Haarlemmerweg en Haarlemmerstraat zijn problematisch en soms gevaarlijk door auto's die de drukke fietsstroom willen kruisen. Het aantal auto's op deze kruisingen neemt aanzienlijk af en daarmee het aantal (potentiële) verkeersconflicten. Het wordt daarmee veiliger.

Het Palenplan zorgt ook voor een verkeerskundige 'knip' in het gebied, waardoor het voor autoverkeer niet meer mogelijk is om over de grachten van de ene naar de andere wijk te rijden. Voor bewoners en ondernemers levert dit beperkingen op voor het in en uitrijden van de wijk. Ook zorgt het voor beperkingen bij het zoeken van een parkeerplaats. In de volgende paragrafen wordt verder ingegaan op de gevolgen voor de verkeerscirculatie en voor de bereikbaarheid en reistijden in het gebied.

4.1 Verkeerscirculatie

Om de effecten van het Palenplan en eenrichtingsverkeer in de Marnixstraat Noord in beeld te brengen, hebben we de maatregelen onderzocht met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Dit is een stedelijk verkeersmodel voor de stad Amsterdam, bedoeld voor strategische weg- en OV-studies. Het onderzoek is gebaseerd op recente tellingen en prognoses van verkeer in de stad. Door simulaties kunnen we zien waar het verkeer gaat toe- en afnemen.

De basis van het Verkeersmodel Amsterdam bestaat uit verkeerstellingen, kenmerken van het wegennet en aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. Met het model maken we een inschatting van hoe het verkeer gaat rijden. In het onderzoek is uitgegaan van de verkeersituatie in 2025. Er is rekening is gehouden met de opening van de Singelgrachtgarage en de wijzigingen bij het Frederik Hendrikplantsoen. Ook de afsluiting van de Tweede Bloemdwarsstraat en de Akoleienstraat zijn als uitgangspunt meegenomen. Dit is onderdeel van de herinrichting van de Rozengracht. In de praktijk hebben we ook te maken met projecten, zoals de Oranje Loper. Hoofdstuk 7 gaat verder in op projecten in de omgeving en andere raakvlakken.



Afbeelding 5 Modelberekening in het VMA. De groene en rode lijnen zijn de grachten en wegen in het gebied. De groene lijnen laten zien waar het rustiger wordt en de rode lijnen waar drukker.

In bijlage 1 is van een aantal straten weergegeven hoe groot de toe- of afname is van het aantal verkeersbewegingen van motorvoertuigen per etmaal, in de ochtendspits en in de avondspits.

Resultaten

Het onderzoek laat zien dat er met de verkeersmaatregelen een afname van autoverkeer verwacht wordt van zo'n 15 tot 25 procent in de Noord Jordaan, Westelijke Grachtengordel en Haarlemmerbuurt. Op de hoofdwegen rondom de buurten en op de wegen waar men de buurt in en uit kan rijden, zal het verkeer toenemen. De verwachting is dat de afname van verkeer in de woonbuurten in de praktijk groter is dan het onderzoek laat zien, omdat steeds meer mensen een alternatief vervoermiddel kiezen. De resultaten laten ook zien dat eenrichtingsverkeer in noordelijke richting van de Marnixstraat tussen de Bloemgracht en Brouwersgracht haalbaar is. Hiermee is een combinatie van fietsstraat (noordelijke richting) met fietspad (zuidelijke richting) mogelijk in de straat. Daarmee ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

Het Palenplan in combinatie met eenrichtingsverkeer in de Marnixstraat Noord laat zien dat:

- Er minder verkeer gaat rijden in de Bloemgracht Haarlemmerbuurt en Westelijke Grachtengordel, een afname van 15 tot 25 procent.
- De straten en grachten in en tussen de buurten veel rustiger worden.
- Het verkeer op de hoofdwegen rondom de buurten toeneemt: Nassaukade-Nieuwezijds Voorburgwal en Raadhuisstraat/Rozengracht. Ook het verkeer op de wegen waar je de buurt in of uit kunt rijden, neemt toe.
- Het Marnixplein een verkeersstroom minder heeft, omdat auto's niet meer vanaf de Nassaukade via Zaagpoortbrug-Marnixplein naar de Westerstraat kunnen rijden.

Theorie versus praktijk

Verkeersmodellen geven een zo goed mogelijke weergave van de werkelijkheid. Ieder model heeft ook beperkingen omdat er altijd aannames gemaakt moeten worden. In de praktijk zien we dat mensen in de binnenstad hun auto steeds vaker verruilen voor een ander vervoersmiddel. Ook kiezen bezoekers er na de ingebruikname van de Singelgrachtgarage Marnix wellicht voor om niet meer met hun auto de buurt in te rijden, mede omdat er minder parkeerplekken op straat beschikbaar zijn. Deze veranderingen zijn moeilijk te voorspellen in het verkeersmodel, waardoor de resultaten mogelijk een hoger autogebruik laat zien dan in de praktijk ervaren zal worden.

4.2 Bereikbaarheid en reistijd

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 automobilisten. Er is een bereikbaarheidsanalyse uitgevoerd door een gespecialiseerd bureau. In deze analyse is gekeken naar het verschil in reistijd door de afsluitingen van het palenplan van en naar drie bestemmingen te weten:
- westelijke richting: Haarlemmerweg
- noordelijke richting: Droogbak
- zuidelijke richting: Rozengracht

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. Voor heel specifiek deze route kan in de spits de reistijd toenemen met ruim 10 minuten. In de meeste gevallen blijft de extra reistijd beperkt tot enkele minuten.

In de Jordaan zien we de grootste toename van reistijd in de Palmgracht (nabij de Brouwersgracht) en in de Tuinstraat en Anjeliersstraat (nabij de Prinsengracht). Hier kan de reistijd volgens het onderzoek toenemen met maximaal 5 minuten.

Ook taxi's, bezorgers en andere logistieke partijen hebben te maken met de gewijzigde circulatie. Omdat de bereikbaarheid gewaarborgd blijft, zullen de taxi''s en logistieke partijen geen hinder ondervinden bij het uitvoeren van hun commerciële activiteiten. Het ophalen en wegbrengen van klanten en het bezorgen van goederen blijft mogelijk. Op sommige trajecten kan er dus wel sprake zijn van een langere route of reistijd. Het rondrijden van taxi''s door de drie buurten zonder bestemming om een klant te kunnen oppikken zal door de maatregelen niet meer mogelijk zijn.

Theorie versus praktijk

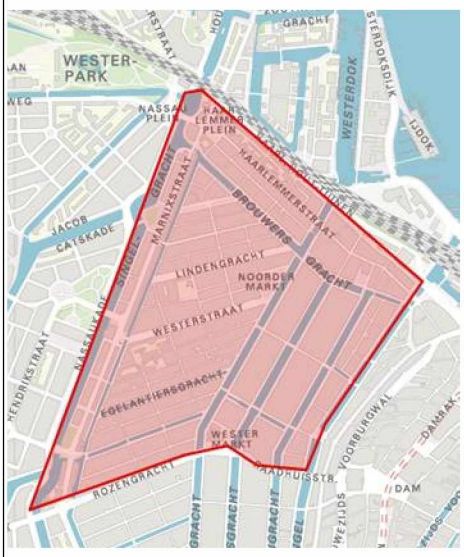
In gesprekken met bewoners en ondernemers hebben we vernomen dat er zorgen zijn dat de toename van reistijd in de praktijk langer zal zijn dan volgens de berekeningen van de gemeente. De praktijk laat zich vaak niet 'vangen' in modellen en berekeningen. Door de palen zijn er minder alternatieven om een bestemming te bereiken. Stremmingen (bijvoorbeeld door een verhuizing of door laden en lossen) zouden dan voor files kunnen zorgen. De verwachting is dat het een stuk rustiger wordt in de wijk, waardoor dit risico beperkt is. Desondanks is dit een belangrijk punt om in de praktijk blijvend te monitoren en te evalueren.

5. Informatie over de buurt

Functies in het gebied

Het gebied waar het Palenplan een direct effect op heeft betreft de Grachtengordel-West ten noorden van de Raadhuisgracht, Jordaan ten Noorden van de Rozengracht en de Haarlemmerbuurt ten zuiden van het spoor.

In de Basisregistraties Adressen en Gebouwen (BAG) zien we hoeveel adressen dit gebied telt en welke gebruiksdoelen (functies) er zijn. Het gebied kent in totaal ongeveer 16.300 adressen. In de onderstaande figuur zijn de verschillende functies in het gebied weergegeven. Een aantal adressen heeft een gecombineerde functie van wonen en een bedrijfsmatige functie. In dit gebied zijn 51 adressen die de functie van garage hebben of waar inpandig geparkeerd kan worden.

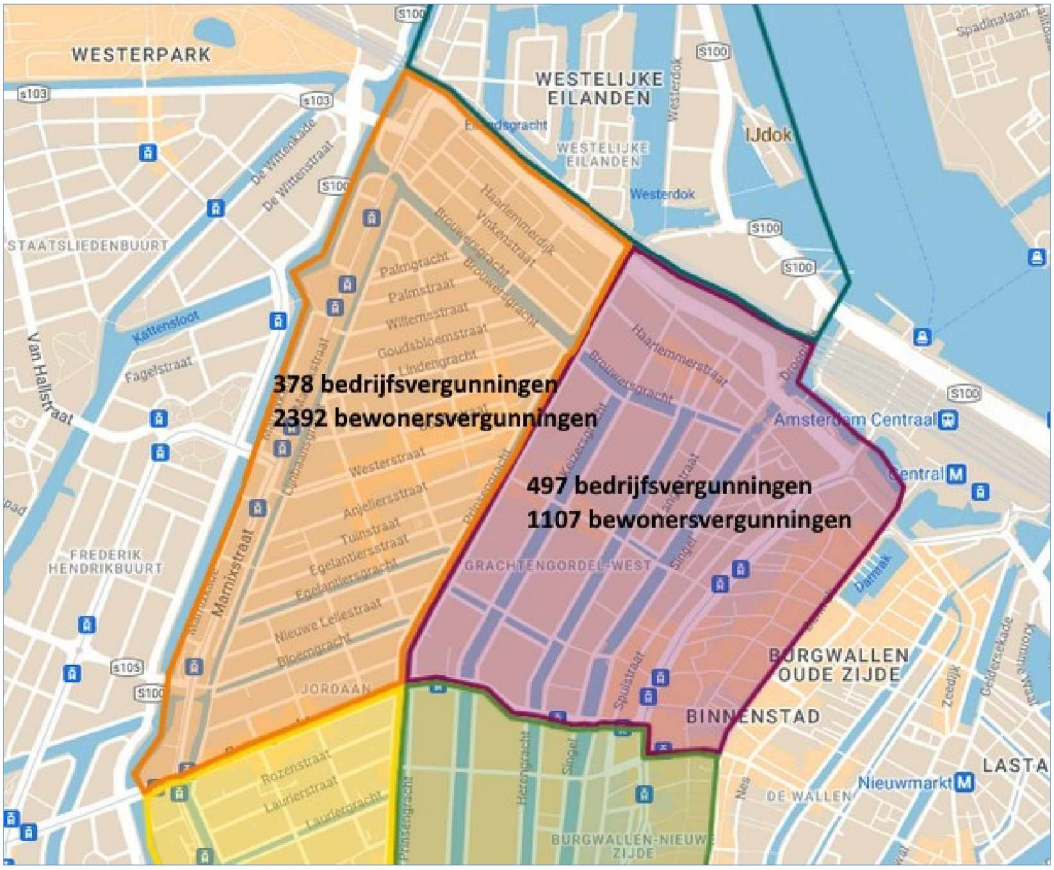


Gebruiksdoel	Aantal
woonfunctie	14173
winkelfunctie	552
industriefunctie	385
overige gebruiksfunctie	349
kantoorfunctie	329
bijeenkomstfunctie	236
woonfunctie | winkelfunctie	65
woonfunctie | bijeenkomstfunctie	27
woonfunctie | industriefunctie	26
woonfunctie | kantoorfunctie	24
logiesfunctie	18
gezondheidszorgfunctie	9
sportfunctie	9
onderwijsfunctie	8
woonfunctie | overige gebruiksfunctie	6
bijeenkomstfunctie | kantoorfunctie	6
woonfunctie | logiesfunctie	1
woonfunctie | kantoorfunctie | bijeenkomstfunctie	1
woonfunctie | gezondheidszorgfunctie	1
gezondheidszorgfunctie | kantoorfunctie	1
bijeenkomstfunctie | onderwijsfunctie	1
industriefunctie | overige gebruiksfunctie	1
Eindtotaal	**16228**

Afbeelding 6 Adressen en functies in het gebied van het palenplan

Autobezit

Voor het autobezit kijken we naar het aantal parkeervergunningen in de parkeergebieden 2a en 2b. In onderstaande afbeelding is het aantal bedrijfsvergunningen en bewonersvergunningen per gebied weergegeven.



Afbeelding 7 Parkeervergunningen in vergunningengebied 2a (Jordaan-Noord) en 2b (Grachtengordel tot Damrak)

Een indicator voor het autobezit in de buurt is het aantal parkeervergunningen gedeeld door het aantal adressen. Uit de Basisregistraties Adressen en Gebouwen (BAG) herleiden we het totale aantal adressen per gebied en verdelen deze onder naar woonfunctie en overige functies. In onderstaande tabel zijn deze functies per vergunningengebied weergegeven inclusief een berekening van het gemiddelde aantal vergunningen per adres. Een aantal adressen heeft een dubbele functie van wonen in combinatie met een bedrijfsmatige functie.

In vergunningengebied 2a (Jordaan Noord):

- 12.259 adressen
- 10.982 adressen met een woonfunctie*
- 1.497 adressen met een andere functie

* inclusief adressen met een gecombineerde functie van wonen en een andere functie

In vergunningengebied 2b (Grachtengordel tot het Damrak):

- 7.104 adressen
- 5.446 adressen met een woonfunctie*
- 1.772 met een andere functie

* inclusief adressen met een gecombineerde functie van wonen en een andere functie

Parkeervergunningen in de gebieden:

- In gebied 2a en 2b heeft in beide gevallen 23% van de adressen een parkeervergunning.
- In gebied 2a heeft 25% van de adressen met een woonfunctie een bewonersvergunning; Van de adressen met een andere functie heeft 25% een bedrijfsvergunning.
- In gebied 2b heeft 20% van de adressen met een woonfunctie een bewonersvergunning; van de adressen met een andere functie heeft 28% een bedrijfsvergunning.

Het is belangrijk om op te merken dat er veel mensen in het gebied wonen die zelf geen auto hebben, maar wel een belang hebben bij een goede bereikbaarheid per auto. Dit geldt bijvoorbeeld voor oudere bewoners of minder validen. Voor ondernemers in het gebied is het belangrijk dat zij goed bereikbaar blijven voor klanten en leveranciers.

6. Buurtconsultatie

De gemeente heeft bewoners en ondernemers huis-aan-huis met een tweetalige flyer uitgenodigd voor 3 bijeenkomsten over de voorstellen. In totaal zijn bijna 20.000 uitnodigingen verspreid. Ook zijn posters in de buurt opgehangen om bewoners te wijzen op de bijeenkomsten. 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. Deze informatie is opgenomen in de flyer die huis-aan-huis in de buurt is verspreid (en op posters in de buurt).



Afbeelding 8 Verspreidingsgebied flyer verkeersmaatregelen Centrum-West

Voorafgaand aan deze consultatie zijn de plannen ook gepresenteerd in de buurtgesprekken van de Haarlemmerbuurt/Westelijke Eilanden, Jordaan Noord en Zuid en Westelijke Grachtengordel. Deze buurtgesprekken worden meerdere keren per jaar georganiseerd en hebben de vorm van een informatiemarkt, waar diverse ontwikkelingen aan gesprekstafels worden gepresenteerd en besproken.

De gemeente verzamelt alle reacties en vat deze samen, zodat het bestuur kennis kan nemen van de vragen en opmerkingen uit de buurt.

Bijeenkomsten

Er zijn drie informatiebijeenkomsten georganiseerd. De eerste twee waren fysieke bijeenkomsten in de Noorderkerk (20 maart) en in Boom Chicago (28 maart). Ook was er een digitale informatiebijeenkomst op 3 april.

De eerste bijeenkomst in de Noorderkerk is het drukst bezocht met ruim 200 mensen. Er waren veel mensen aanwezig die het niet eens zijn met de plannen en de sfeer was onrustig. Vooral zorgen over een toename van de reistijd en een minder goede bereikbaarheid kwamen duidelijk naar voren. Bij de tweede bijeenkomst waren ongeveer 130 mensen aanwezig. Bij deze avond was meer ruimte voor uitleg van de plannen en voor het bespreken van de verschillende vragen en meningen. De beide avonden hadden een plenair deel en daarnaast de mogelijkheid om met de gemeente aan gesprekstafels verder te praten over de plannen. De digitale informatieavond werd door ongeveer 40 mensen bijgewoond en was bedoeld ter aanvulling van de twee fysieke bijeenkomsten. Ook was het mogelijk om de opname van de digitale bijeenkomst achteraf terug te kijken.

Reacties op de plannen

De meeste reacties zijn binnengekomen via het daarvoor bedoelde e-mailadres: verkeersmaatregelenCW@amsterdam.nl (~~. Hier zijn~~ ongeveer 200 reacties~~) binnengekomen~~. Tijdens de bewonersbijeenkomsten zijn aantekeningen gemaakt van de vragen en reacties en hebben mensen papieren reactieformulieren ingevuld. Ten slotte hebben mensen gemaild of geschreven naar de wethouder, het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum, naar het emailadres van Amsterdam Autoluw of rechtstreeks aan betrokken ambtenaren.

De meeste reacties waren van individuele bewoners en ondernemers in het gebied. Een aantal reacties is geschreven namens meerdere bewoners, bewonerscomités of belangenverenigingen. Voor het Palenplan waren dit onder meer reacties van Verkeerscomité Keizersgracht, Werkgroep Fundering, Vereniging Voordestad, klankbordgroep Westelijke Grachtengordel, BIZ Unique. Ook ontving de gemeente een uitgebreide reactie namens zo'n 60 bewoners van de Brouwersgracht, Herengracht en Keizersgracht.

Reactie van nood- en hulpdiensten

In verschillende overleggen is integraal overleg gevoerd met de politie, ambulance en brandweer over de effecten van de maatregelen. De zogenaamde 'aanrijtijd' (de tijd tussen een melding en het bereiken van de bestemming) is de belangrijkste zorg, met name voor de brandweer en de ambulance. Door een gespecialiseerd bureau zijn de 'aanval-routes' doorgerekend tijdens de spits. De verzinkbare paal bij de brug over de Brouwersgracht (tussen de Binnen Brouwerstraat en de Keizersgracht) zorgt ervoor dat de nood- en hulpdiensten het gebied snel kunnen bereiken. We kijken ook of aanvullende maatregelen zoals het toepassen van flexibele, overrijdbare palen nodig of gewenst zijn om extra rijtijd tot een minimum te beperken.

Vragen en antwoorden

Veel mensen maken zich zorgen over de toename van reistijd of een slechtere bereikbaarheid van de buurt. In de reacties wordt regelmatig aangegeven dat vaste palen zorgen voor een te grote beperking van de bereikbaarheid van de buurt. Ook zijn er steunende reacties van mensen die blij zijn met de voorstellen en verwachten dat het een stuk rustiger en leefbaarder zal worden in de buurt.

De meeste reacties gaan over intelligente toegang. Mensen zien in andere steden verschillende vormen van selectieve toegang met een systeem van camera's met nummerbord-herkenning en automatische handhaving. In veel reacties wordt naar zo'n systeem verwezen als ideale manier om het doorgaande verkeer te weren. Een dergelijk systeem biedt bewoners, ondernemers en hun bezoekers veel meer bewegingsvrijheid zonder de nadelen van vaste palen op de bruggen. Amsterdam heeft onlangs een proef afgerond met intelligente toegang. Helaas is zo'n systeem op dit moment niet beschikbaar voor toepassing in woongebieden in Amsterdam. In een recente brief aan de gemeenteraad wordt uitgelegd dat eerst een versterking van de keten nodig is (in de organisatie en in het beheer van het systeem) voordat er ruimte is voor nieuwe maatwerkoplossingen met intelligente toegang.

Verschillende~~Veel~~ mensen stellen voor om op enkele strategische plekken een verzinkbare paal toe te passen. Hier kleven verschillende nadelen aan. Op deze plekken zou dan wederom een

verkeersstroom van bewoners, ondernemers en hun bezoekers ontstaan waarmee de doelstelling van het plan niet wordt gehaald. Verzinkbare palen zijn duur in aanschaf en om te beheren. Door aanrijdingen zijn ook de kosten voor reparaties hoog. Bewoners en ondernemers in het gebied moeten elke twee jaar een ontheffing aanvragen om de verzinkbare palen te passeren. Tenslotte is het complex om dit systeem van ontheffingen te organiseren en administratief te beheren.

Hoewel niet iedereen problemen ervaart van verkeer, worden de doelstellingen van het Palenplan over het algemeen breed onderschreven. Mensen maken de afweging tussen de voordelen van een rustige, autoluwe openbare ruimte en de nadelen van de fysieke afscheidingen op de bruggen.

De meest gestelde vragen zijn opgenomen in een uitgebreid document met vragen en antwoorden. Dit document 'Toelichting Reacties Palenplan en Marnix Noord' is inmiddels op de gemeentelijke website van het Palenplan opgenomen. Mensen die zich hebben aangemeld voor de informatiebijeenkomsten via verkeersmaatregelenCW@amsterdam.nl zijn per e-mail geïnformeerd dat zij het document kunnen raadplegen.

~~Zwijgende meerderheid~~ Andere contacten in de buurt

Dit project is tot stand gekomen nadat de gemeente vanaf 2016 een stijgend aantal klachten kreeg van bewoners over verkeersoverlast. Het projectteam is naar aanleiding daarvan in gesprek gegaan met verschillende bewoners en bewonersgroepen. Zoals eerder aangegeven heeft het projectteam drie bijeenkomsten georganiseerd waarbij uitnodigingen via verschillende communicatiemiddelen breed verspreid zijn. Ook heeft zij actief deelgenomen aan algemene buurtinformatieavonden. Het blijkt echter onmogelijk om de mening van de grote meerderheid te meten puur op basis van de binnengekomen reacties. ~~Vooral de mensen die fel tegen de plannen zijn, nemen de moeite om te reageren op de plannen. In de buurt spreken we veel mensen (bijvoorbeeld tijdens buurtgesprekken) die neutraal of positief staan tegenover het Palenplan.~~

Vervolg

Naar aanleiding van de vele reacties tijdens de consultatie van de buurt, zijn er verschillende vervolggesprekken geweest met bewoners en ondernemers in de buurt. Deze gesprekken zijn waardevol om de inhoud van de reacties nog beter te kunnen duiden. Ook bieden veel mensen aan om mee te denken om de plannen beter te maken of om te zorgen voor een breder draagvlak in de buurt. In de komende periode blijft de gemeente actief in gesprek met de buurt over de plannen.

7. Planning, uitvoering en raakvlakken

Het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum besluit of het plan wordt uitgevoerd. Voorafgaand aan dit besluit wordt het voorstel besproken in de stadsdeelcommissie. De stadsdeelcommissie adviseert het dagelijks bestuur om het plan al dan niet uit te voeren. Ook kan de consultatie of de bespreking in de commissie aanleiding zijn om het plan aan te passen.

Over het instellen van eenrichtingsverkeer in de Marnixstraat Noord wordt besloten door het college van Burgemeester en Wethouders. Deze besluitvorming volgt later bij het projectbesluit over de herinrichting. Een exacte planning is nog niet te noemen.

Voor de besluitvorming over het palenplan is dit de planning:

- 20 juni 2023 bespreking in de Sstadsdeelcommissie
- 4 juli 2023 bespreking in het Ddagelijks Bbestuur (go/no go)

Als wordt besloten om het Palenplan uit te voeren, dan is de voorbereidingstijd om de vaste palen te plaatsen ongeveer 10 weken. De maatregelen kunnen daarmee vanaf september worden uitgevoerd en in werking treden.

Voor het verplaatsen van de bestaande verzinkbare paal (voor de nood- en hulpdiensten) is de voorbereidingstingstijd echter 6 maanden. Met de nood- en hulpdiensten worden afspraken gemaakt over tijdelijke maatregelen totdat de verzinkbare paal is geplaatst zoals het tijdelijk plaatsen van overrijdbare kunststof palen. Uitgangspunt hierbij is dat enerzijds alle afsluitingen voor autoverkeer tegelijk in werking treden en anderzijds de snelle bereikbaarheid door nood- en hulpdiensten is gewaarborgd.

Voor de uitvoering van het Palenplan moet ook rekening gehouden worden met andere ontwikkelingen in de omgeving. De gemeente heeft goed overzicht van de projecten in de stad, hun invloed op de bereikbaarheid en de planning. Hiervoor is een gebiedsregieteam samengesteld dat continu kijkt naar het bereikbaar en leefbaar houden van de buurt en de doorgaande wegen in een stad waarin voortdurend wordt gewerkt. Vanuit de projecten is al veel en actief contact met raakvlakprojecten zoals de Singelgrachtgarage, BOR Noord Jordaan en de Oranje Loper. Het is wenselijk om het Palenplan in de praktijk te kunnen evalueren, vóórdat de werkzaamheden op de Oranje Loper gaan beginnen. Op die manier krijgen we een goed beeld van de meest wenselijke eindsituatie.

Welke verkeerskundige ontwikkelingen spelen er nog meer?
Het belangrijkste raakvlakproject is de herinrichting van Marnixstraat Noord, onderdeel van de Binnenring. Het project moet zorgen voor meer ruimte voor openbaar vervoer en fiets en een verbetering van de leefbaarheid. Hierbij wordt nu onderzocht of éénrichtingsverkeer in noordelijke richting tussen Bloemgracht en Brouwersgracht mogelijk is. De projecten Marnixstraat Noord en het palenplan hebben samen de effecten op de verkeerscirculatie in beeld gebracht met behulp van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Door de maatregelen zien we een afname van het verkeer in de woonbuurten. Het doorgaande verkeer verplaatst zich naar de daarvoor bestemde hoofdroutes zonder dat hierdoor problemen ontstaan. Uit het VMA verwachten we geen onacceptabele opstopping bij de kruisingen, maar de verkeersregel installaties (VRI's) moeten nog wel getoetst (en na invoering geprogrammeerd) worden op de gewijzigde verkeerscirculatie door het palenplan en éénrichtingsverkeer in Marnixstraat Noord.

In de directe omgeving wordt gewerkt aan de Nieuwezijds Voorburgwal en aan de Oranje Loper. Om de buurten bereikbaar te houden, zijn deze projecten van invloed op de (al dan niet gefaseerde) uitvoering van het Palenplan.

De oplevering van de Singelgrachtgarage Marnix is gekoppeld aan het plan om de openbare ruimte in de Noord Jordaan te verbeteren. Ook leidt de oplevering van de garage tot een gewijzigde verkeerssituatie die is meegenomen in de berekeningen van het VMA.

Tenslotte wordt er gewerkt aan 'Verkenning Ruimte Maken' en aan 'Amsterdam Verbonden'. Deze aanpak past in de lijn die in Amsterdam Verbonden is opgenomen. De functie van de straat is breder dan alleen mobiliteit. Bovendien accepteren we langere reistijden als~~, omdat~~ dit bijdraagt aan een prettigere buurt.

8. Monitoring en evaluatie

De gemeente zal~~gaat~~ in de praktijk monitoren of de maatregelen het gewenste effect hebben. Het betreft dan zowel de positieve effecten op de leefbaarheid als de autobereikbaarheid. De bedoeling is dat het doorgaande verkeer wordt tegen gehouden en dat de buurt bereikbaar blijft voor bewoners en ondernemers en hun bezoekers. Het Palenplan zorgt voor beperkingen in de mogelijkheden om het gebied in en uit te rijden. Het is belangrijk dat incidentele stremmingen niet tot verminderde leefbaarheid en de bereikbaarheid leiden.

We kunnen het effect meten door een combinatie van waarnemingen en metingen door de gemeente en via signalen van de bewoners en ondernemers in de buurt. Beide zijn daarbij belangrijk. We willen het project minimaal 6 maanden, maar liefst een jaar lang volgen voor een gedegen evaluatie (met een tussenevaluatie na 3, 6 en 12 maanden). De komende periode bereiden we een meet-en evaluatieplan voor. Daarbij merken we op dat sommige effecten qua leefbaarheid waarschijnlijk pas over een aantal jaren duidelijk zichtbaar zijn.

Specifiek willen we in ieder geval de volgende dingen monitoren:

- Doorstroming omliggende wegennet
- Bereikbaarheid binnen de buurten
- Stremming en ongemak door het Palenplan
- Verbetering autoverkeersintensiteit
- Gevolgen voor het zoeken naar een parkeerplaats
- Rustiger verkeersbeeld voor voetganger en fietser
- Ervaring verkeersveiligheid rond scholen en speelplekken
- Ervaring verkeersveiligheid kruisingen Haarlemmerstraat en Haarlemmerdijk
- Ervaring woongenot in de buurten

De resultaten van de koppelen we terug aan de stadsdeelcommissie en het dagelijks bestuur van stadsdeel centrum. Door de eenvoud van de maatregelen is het plan ook makkelijk aan te passen als de evaluatie daar aanleiding voor geeft.