Voorstel circulatieplan westelijke grachtengordel en Haarlemmerbuurt

Maatregel knip/palenplan bruggen Brouwersgracht

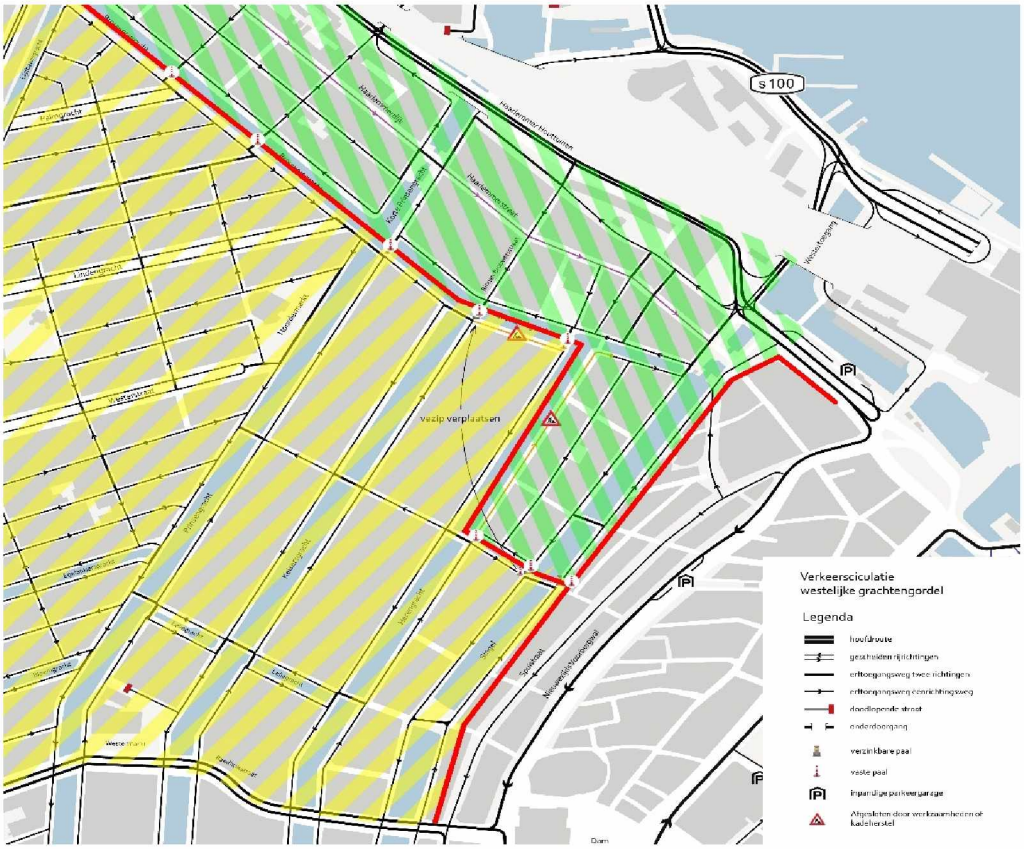
Aanleiding
Het gebruik van het gebied (historische binnenstad) sluit niet meer aan op de behoefte van bewoner en bezoeker. De grachtengordel vervult een aantal rollen. Het is de eerste plaats een woonwijk maar ook een belangrijk verblijfsgebied en onderdeel van de binnenstad met bijbehorende winkels en horeca. De auto heeft in de huidige tijd een onevenredig grote impact op de omgeving en legt een groot beslag op de leefbaarheid. Verder streeft de gemeente naar een optimalisatie van het verkeersmilieu, waarbij gekozen is om de effectieve voetgangs en fietsruimte de voorkeur te geven. Aanpassen van de inrichting van de openbare ruimte biedt niet altijd de gewenste oplossing waar ook de buurt om vraagt.
Verder zijn de kruisingen Haarlemmerstraat met Korte Prinsengracht en Binnen Brouwerstraat al langere tijd een zorg in het kader van verkeersveiligheid, met namen de conflicten tussen fiets en auto. Waarbij beleidsmatig de Haarlemmerstraat een plusnet fiets is, en de grachtengordel plusnet voetganger.

Bewoners, met name in de westelijke grachtengordel is lang in gesprek met de gemeente over maatregelen die de leefbaarheid moet verhogen. De klachten gaan voornamelijk over het doorgaande (sluip)verkeer die wordt ervaren. De voornaamste route die wordt genoemd is het (sluip)verkeer wat rijdt door de Buiten-, en Binnen Brouwerstraat --> Keizersgracht even zijde --> Raadhuisstraat en route (ook door vrachtverkeer) Droogbak --> Singel --> Blauwburgwal en Korte Prinsengracht --> Prinsengracht. Tevens zijn er al langere tijd klachten bekend bij de gemeente over klachten op de kruisingen Haarlemmerstraat Korte Prinsengracht en Buiten Brouwersstraat. Met het palenplan verminderen we de verkeersoverlast van auto's op deze routes en kruizingen.

Relatie tussen de parkeervrije gracht en het circulatieplan
Er bestaat geen 1-op-1 verband maar een parkeervrije gracht komt het beste tot z'n recht met zo min mogelijk autoverkeer. Het vermoeden bestaat dat na oplevering Herengracht de kans zeer aannemelijk is dat de Herengracht als doorgaande route wordt gebruikt. Na het invoeren van eenrichtingsverkeer op de Nieuwezijds Voorbrugwal ontstond er sluipverkeer op het Singel. Er zijn vervolgens maatregelen getroffen middels het plaatsen van 3 verzinkbare palen om dit te voorkomen. De Herengracht is de volgende gracht waar verkeer gebruik van kan maken als sluiproute als de maatregelen van project kades en bruggen zijn opgeheven.

Relatie tot omliggende projecten
De maatregel palenplan heeft invloed op de projecten die nu aan het werk zijn in het gebied. Maar dit moet niet een aanleiding zijn om niet met dit palenplan te starten. Het palenplan is flexibel en geeft in huidige als toekomstige situatie de mogelijkheid om de knip tijdelijk op te heffen. Hiermee is voor nu als straks de leefbaarheid van het gebied gewaarborgd, als ook de bereikbaarheid.

Waarom gelijk de hele brouwersgracht afsluiten?
Met kleine verkeersmaatregelen kunnen we niet het gewenste effect bereiken. Onder kleine verkeersmaatregelen wordt verstaan: opheffen parkeren, omdraaien rijrichting of het afsluiten van een enkele straat. De ervaring op het Singel en Blauwburgwal leert ons dat de problemen zich blijven verplaatsen. Door te beperkt in te grijpen ontstaat er een nieuwe problematische route. Door de deze oplossing ontstaat een heldere en voorspelbare buurtcirculatie waarbij alle adressen bereikbaar zijn zonder ontheffing.



Waarom geen intelligente toegang (camera's)?
Intelligente toegang zit nu nog in een proeftuinfase, namelijk proeftuin Oudezijde. Tevens is bij het weren van sluipverkeer in deze situatie geen grote ingreep nodig zoals proeftuin Oudezijde waarbij een hele buurt afgesloten wordt voor autoverkeer. De gewenste effect wordt namelijk bereikt door het knippen van verbindingen (bruggen) voor autoverkeer tussen twee buurten. Hierdoor blijft bestemmingsverkeer voor elke bewoner, ondernemer en locatie bereikbaar met de auto zonder aanvullende maatregelen zoals een ontheffing of anders.

Waarom niet overal vezips?
Duur, ongeveer 50.000 eenmalige kosten per afsluiting. Ongeveer 10.000 jaarlijkse beheerkosten waarbij de aanrijdingen niet zijn begroot. Bij een aanrijding is hersteltijd en kosten vele malen hoger gezien dit door een specialistisch bedrijf wordt uitgevoerd. De palen wordt door stadswerken beheerd en hersteld.

Proces

- Akkoord Db voorstel palenplan
- Bewonersavonden organiseren Haarlemmerbuurt (Groen) en Westelijke Grachtengordel (Geel)
- Uitvoeren VMA (Light) door Onderzoek en Kennis en nader onderzoek reistijd (onderzoekbureau Trajan)
- Nemen verkeersbesluit + toets OR&M
- Communiceren palenplan + publiceren verkeersbesluit
- (Eventueel) beantwoording bezwaren
- Parralel aan bewaarperiode starten met bestellen en opdracht geven palenplan
- Start uitvoering en realisatie palenplan + communicatie
- Totale duur realisatie +/- 16 weken.

Kostenraming

Verplaatsen verzinkbare paal	€20.000,-
5x locatie afsluiten met uitneembare palen	€25.000,-
Verkeersborden, maken en plaatsen	€5.000,-
	€50.000,-

Exclusief projectbegeleiding.

Kantekeningen

- Nood & hulpdiensten; kunnen langs de knips. Tevens wordt de meest snelle route voorzien van een verzinkbare paal waarmee de aanrijtijden zo min als mogelijk worden beïnvloed door de maatregel.
- Gemeentelijk diensten; kunnen indien dit noodzakelijk is voor de uitvoering van hun taak langs elke maatregel.
- Bevoorrading horeca en detailhandel; de bevoorrading kunnen niet meer van de ene wijk naar de andere, en moeten via de wijkontsluitingsweg S100 rijden.
- Supermarkt; supermarkten in het gebied, zoals Marqt (Haarlemmerstraat) Jumbo of AH (Westerstraat) via hun gebruikelijke route hun bevoorrading behouden.

Second opinion verkeerskundig bureau Trajan.

Beste 5.1,2,e

De westelijke grachtengordel heeft te maken met sluipverkeer vanaf de Haarlemmerdijk en IJ-tunnel. Verkeer kiest doorgaans voor een route met de kortste rijtijd, en vermijdt daarbij kruispunten die met verkeerslichten zijn geregeld. De route via Singel, Brouwersgracht en Keizersgracht is de snelste route om bij de Raadhuistraat te komen. Dit noord-zuidverkeer levert veel hinder op: enerzijds omdat het sluipverkeer is dat feitelijk gebruik zou moeten maken van hogere orde wegen zoals de Nieuwezijds Voorburgwal, anderzijds om doorgaand verkeer de leefbaarheid in het doorkruiste gebied aantast. De Keizersgracht heeft een belangrijke functie als verblijfsgebied en is onderdeel van het Unesco Werelderfgoed.

Om de waarde van de westelijke grachten als verblijfsgebied te behouden liggen er plannen om op de bruggen over de Brouwersgracht en bij de Blauwbrugwal knippen aan te brengen om doorgaand verkeer te verhinderen van deze route gebruik te maken. Met deze maatregel wordt verkeer gedwongen niet meer van de Keizersgracht gebruik te maken als doorgaande route. Het grachtengebied krijgt hiermee meer een functie als verblijfsgebied dat alleen toegankelijk is vanaf de omliggende wegen vanuit het westen en zuiden. (Marnixstraat en Raadhuisstraat).

Naar aanleiding van ons gesprek begin van de middag bijgaand mijn opmerkingen. Als extra bijkomstigheid dacht ik nog even aan de toegang vanuit het westen; in het bijzonder de Bloemgracht lijkt mij een straat die te maken gaat krijgen met hogere intensiteiten. Hoe kijken jullie hiernaar?

Aan de maatregel kleven enkele bezwaren:

- *Omdat de toegang vanuit het noorden en oosten wordt beperkt, neemt de bereikbaarheid af, in het bijzonder ook voor hulpverlenend verkeer. Er dienen dus wel maatregelen te worden genomen om de aanrijtijden hulpverlenende diensten binnen de perken te houden;*
- *De maatregelen hebben geen effect op de aanwezigheid (en eventuele overlast) van fietsen en bromfietsen;*
- *Nadere aandacht voor bereikbaarheid en bevoorrading van in het gebied aanwezige bedrijven en horeca;*
- *Hoewel het doorgaand verkeer wordt geëlimineerd is er wel een toename van bestemmingsverkeer te verwachten over de Bloemgracht en Westerstraat (ihb Bloemgracht vanwege ligging in het verlengde van de Jan Van Galenstraat). Omdat bestemmingsverkeer vanuit het noorden en oosten onmogelijk wordt zal dit zich deels verplaatsen naar het westen en zuiden.*
    - *verkeer vanaf A10 noord, Hemhavens, Nieuwe Hemweg zal mogelijk via route Houtmankade – Marnixstraat en Bloemgracht gebied in komen;*
    - *Mogelijk meer verkeer (vanuit oost) op de Nieuwezijds Voorburgwal, maar mogelijk ook op Stadhouderskade.*
- *Het rigoreus afsluiten van complete gebieden kan leiden tot vandalisme (weghalen paaltjes), waarschijnlijk meer robuuste verkeersmaategelen nodig.*

Voor wat betreft de gevolgen voor de bereikbaarheid zullen we in een rapport uitwerken welke bereikbaarheidsgevolgende maatregelen zullen hebben voor verkeer uit verschillende hoeken. We zullen die doen door verschillen in de bereikbaarheid voor en na afsluiten met isochronen te modelleren. Hiervoor ontvangt u nog een offerte.