



Memo

Aan De fractie van D66 / mw. O. Oudendijk en dhr. P. Rietman

Van Dirk de Jager
Behandeld door William Smits
Telefoonnummer 020 2530321
E-mail w.smits@west.amsterdam.nl

Kopie aan

Datum 5 december 2013
Onderwerp Beantwoording schriftelijke vraag *Nicolaas Beetsplantsoen*, d.d. 3 december jl.
(GroenLinks / Mw. O. Oudendijk en Dhr. P. Rietman)

Beste leden van de deelraad,

Onderstaand vindt u de antwoorden op de schriftelijke vragen 'Nicolaas Beetsplantsoen' (mw. O. Oudendijk en dhr. P. Rietman (D66), d.d. 3-12-2013).

1. De centrale onderzoeksvraag luidt "Welke maatregel of welke combinatie aan maatregelen kan of kunnen worden getroffen om de verkeersoverlast in de Kanaalstraat te verminderen zonder dat het verkeer een op een wordt verplaatst naar een andere straat?" waarna wordt geconcludeerd (pagina 18) dat het openstellen van het Nicolaas Beetsplantsoen "leidt tot een één op één verplaatsing van het probleem naar de Van Lennepkade." Is het DB het met ons eens dat deze oplossing niet voldoet aan de voorwaarde die in de onderzoeksvraag is gesteld? Zo ja, waarom heeft het DB dit niet vermeld bij de presentatie van het onderzoek? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Het Dagelijks Bestuur heeft gevolg gegeven aan motie M13.14 *Onderzoek bestrijding sluipverkeer Borgerbuurt-Helmersbuurt* waarin het DB is opgedragen "een verkeerskundig onderzoek te laten verrichten naar wat de meest effectieve fysieke maatregel(en) is/zijn om de overlast van sluipverkeer te weren". Tijdens de vergadering is besloten dat niet het Dagelijks Bestuur een afweging maakt, maar de deelraad. Het is derhalve aan de deelraad hoe de verschillende maatregelen uit het rapport worden gekwalificeerd en beoordeeld. Overigens dient benadrukt te worden dat het Dagelijks Bestuur door de deelraad is opgedragen het fietspad door het Nicolaas Beetsplantsoen open te stellen voor autoverkeer (raadsvergadering 20 maart 2012), dit in tegenstelling

tot de voorkeur van het Dagelijks Bestuur.

2. Kan het DB de onderzoeksopdracht aan het onderzoeksbureau doen toekomen aan de raad?

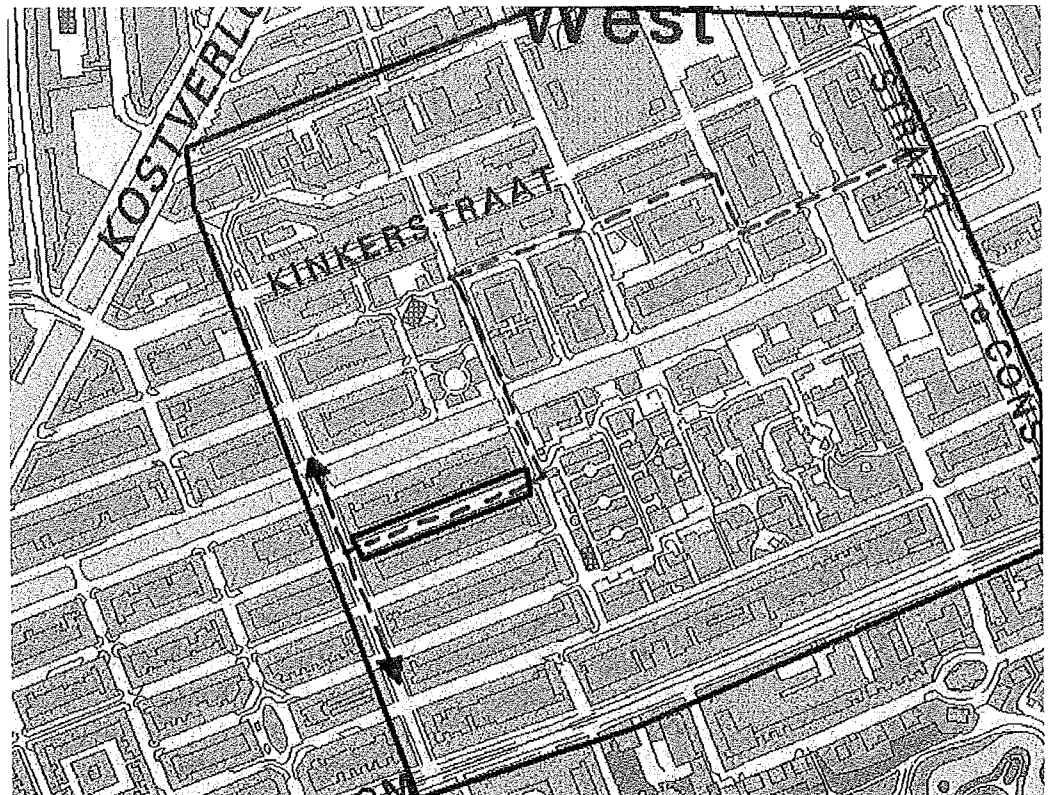
Antwoord

In bijlage 1 van deze memo is het offerteverzoek opgenomen.

3. Wat is de reden dat de onderzoeksvraag, die gaat over het verminderen van de verkeersoverlast in de Kanaalstraat, afwijkt van motie M13.14, waarmee opdracht werd gegeven tot dit onderzoek, die spreekt van het verminderen van de verkeersoverlast in algemene zin, dus in de gehele Borgerbuurt-Helmerbuurt?

Antwoord

De motie *Onderzoek bestrijding sluipverkeer Borgerbuurt-Helmersbuurt* (M13.14 / D66 / SP / Groenlinks / De Groenen) heeft betrekking tot het verminderen van 'sluipverkeer'. Omdat de Kanaalstraat als 'trechter' fungeert voor het verkeer met rijrichting *stad-uit* komen maatregelen die het sluipverkeer verminderen in de Kanaalstraat vanzelfsprekend ook ten goede aan de rest van de buurt (Borger- en Helmersbuurt). Het onderzoeksgebied dat is meegegeven beperkt zich derhalve niet tot de Kanaalstraat (zie onderstaand kaart)



Rode lijn = onderzoeksgebied / paars gearceerd = de Kanaalstraat / rode stippellijn = route door de Borgerbuurt via de Kanaalstraat naar de Jan Pieter Heijestraat.

4. Wat is de reden dat in de randvoorwaarden wordt gesteld dat de rijrichting van de Kinkerstraat ongewijzigd moet blijven, terwijl in motie M13.14 deze voorwaarde niet gesteld wordt?

Antwoord

Het Dagelijks Bestuur is van oordeel dat het weinig zinvol is om een verkeerskundig bureau opdracht te geven onhaalbare maatregelen te betrekken bij het onderzoek. Dit type maatregelen kunnen immers feitelijk niet in de besluitvorming worden meegenomen. Bewoners en belanghebbenden uit de buurt zijn hier evenmin bij gebaat. Maatregelen met betrekking tot de rijrichting in de Kinkerstraat zijn onhaalbaar om de onderstaande redenen:

De Kinkerstraat behoort bij het 'Hoofdnet Fiets' en het 'Hoofdnet Openbaar Vervoer' waarvoor de centrale stad het bevoegde orgaan om al dan niet maatregelen te treffen. In een eerder overleg dat reeds met de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) is gevoerd is geïnventariseerd hoe tegen het tweerichtingsverkeer in de Kinkerstraat wordt aangekeken:

- risico van vrachtverkeer (vrachtwagens zijn te breed waardoor vrijwel de gehele ruimte van de fietsstrook benut moet worden om tegemoetkomende trams voorbij te laten gaan.
- tramhalte bij de kruising met JP Heijestraat: autoverkeer voorlangs de tramhalte is zeer ongewenst;
- Verkeersregelinstallatie (VRI) kruising Jan Pieter Heijestraat aanpassen, mogelijk kan deze geschakeld worden met het tramlicht. Dit is echter lastig omdat de tram prioriteit heeft.
- grote stroom fietsers: verslechtering van de verkeersveiligheid / kans op meer ongevallen (de Kinkerstraat is één van de meest drukke fietsstraten van de stad).
- Om deze optie structureel in te voeren is het herprofilen van de gehele Kinkerstraat noodzakelijk. Verleggen van trambanen etc. (zeer hoge kosten)

Het is belangrijk op te merken dat het profiel van de Kinkerstraat bijzonder smal is. Dit leidt er nu al toe dat fietspaden idealiter breder zouden moeten zijn voor de verwerking van de grote fietserstromen die de straat verwerkt. De geldt overigens eveneens voor de trottoirs. Ook hecht het GVB en de Stadsregio Amsterdam zeer aan zo veel mogelijk vrije trambanen. Voor tweerichtingsverkeer (auto) is kortom fysiek geen ruimte om te kunnen voldoen aan de zwaarwegende richtlijnen van Duurzaam Veilig. Op de onderstaande foto is de Kinkerstraat te zien in 1981 met tweerichtingsverkeer, auto's op de trambaan, geen vrijliggende fietspaden en nauwelijks ruimte voor voetgangers. Een dergelijk profiel is anno 2013 ongewenst en past niet in het huidige beleid van 'Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar / Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2013'.



5. Wat is de reden dat het DB zoveel beperkende voorwaarden heeft gesteld aan het onderzoek zonder daarvoor vooraf de raad te informeren?

Antwoord

Er zijn slechts vier beperkende voorwaarden meegegeven (zie ook bijlage 1):

- de Kinkerstraat is en blijft eenrichtingsverkeer, evenmin kan de rijrichting worden omgedraaid;
- er kunnen geen gebouwen worden gesloopt, verbouwd of verplaatst;
- tunnels of bruggen zijn niet aan de orde;
- onderzoeksgebied is het gebied tussen de (1) Overtoom / (2) Eerste Constantijn Huygensstraat-Bilderdijkstraat / (3) Bellamystraat en (4) Jan Pieter Heijestraat

Met vriendelijke groet,

Dirk de Jager
Portefeuillehouder parkeren

Trajan
t.a.v. dhr. J. de Vries
Postbus 75291
1070 AG Amsterdam

Datum
Ons kenmerk
Uw kenmerk
Behandeld door William Smits
Telefoonnummer 020 253 03 21
E-mail w.smits@west.amsterdam.nl

Bijlage
Kopie aan

Onderwerp Offerteverzoek oplossingen verkeersoverlast

Geachte heer De Vries,

In deze brief verzoeken wij u een offerte in te dienen voor een onderzoek naar mogelijke fysieke maatregelen om de verkeersoverlast in de Kanaalstraat te verminderen.

Onderzoeksvraag:

De onderzoeksvraag is: welke maatregel of welke combinatie aan maatregelen kan of kunnen worden getroffen om de verkeersoverlast in de Kanaalstraat¹ te verminderen zonder dat het verkeer één op één wordt verplaatst naar een andere straat.

Doelstelling

De doelstelling is om de bewoners van de Kanaalstraat te ontlasten door het verkeer te weren uit de buurt en/of beter te spreiden. Een van de voornaamste oorzaken van de verkeersoverlast is het eenrichtingsverkeer in de Kinkerstraat. Het verkeer uit de Borgerbuurt en omliggende buurten met richting *stad-uit* (naar de A10 West) of een bestemming in de westzijde van de stad (bijvoorbeeld De Baarsjes) rijdt voor een deel vanuit de Borgerbuurt, de (Hennetjes)brug over, via de Kanaalstraat richting de Jan Pieter Heijestraat. Vanaf de Jan Pieter Heijestraat rijdt men naar de Kinkerstraat (vanaf waar tweerichtingsverkeer geldt) of de Overtoom.

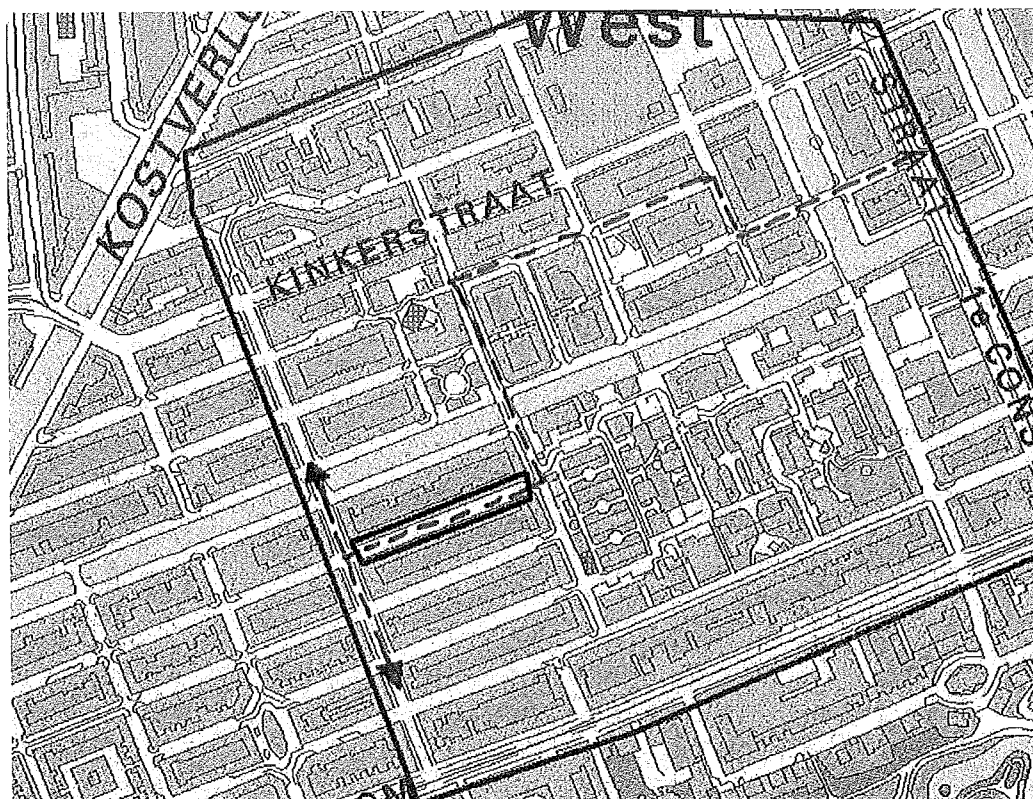
Omdat het stadsdeel veel energie en tijd in de kwestie heeft gestoken is er behoefte aan een externe partij die met een frisse en creatieve blik de buurt onder de loep neemt. Benadrukt dient te worden dat mogelijke oplossingen die het stadsdeel in het verleden heeft aangedragen (hieronder genoemd) niet zijn uitgesloten bij het advies aan het stadsdeel. Wel wordt gehecht aan een stevige onderbouwing waarom een

¹ Het betreft de Kanaalstraat tussen de Nicolaas Beetsstraat en Jan Pieter Heijestraat

bepaalde maatregel wel of niet een goede oplossing is.

Randvoorwaarden:

- de Kinkerstraat is en blijft eenrichtingsverkeer, evenmin kan de rijrichting worden omgedraaid;
- er kunnen geen gebouwen worden gesloopt, verbouwd of verplaatst;
- tunnels of bruggen zijn niet aan de orde;
- onderzoeksgebied is het gebied tussen de (1) Overtoom / (2) Eerste Constantijn Huygensstraat-Bilderdijkstraat / (3) Bellamystraat en (4) Jan Pieter Heijestraat (zie onderstaand kaartje)



Rode lijn = onderzoeksgebied / paars gearceerd = de Kanaalstraat / rode stippellijn = route door de Borgerbuurt via de Kanaalstraat naar de Jan Pieter Heijestraat.

Achtergrond

Verkeersoverlast in de Kanaalstraat

De Kanaalstraat, tussen de Nicolaas Beetsstraat en Jan Pieter Heijestraat, staat al jaren bekend als een straat waar veel verkeersoverlast wordt ondervonden ten gevolge van sluipverkeer door de buurt. Het verkeer dat door de buurt rijdt wordt onder meer gekenmerkt door automobilisten die de drukke kruising Eerste Constantijn Huygensstraat / Overtoom willen vermijden, automobilisten die via de Jan Pieter Heijestraat en het laatste stuk Kinkerstraat richting Postjesweg rijden alsmede het uitgaande autoverkeer vanuit de Borgerbuurt. Door de, op bepaalde tijdstippen, continue stroom auto's door de Kanaalstraat wordt veel geluids- en stankoverlast ondervonden. Bewoners spannen zich dan ook al jaren in om de leefbaarheid te

verbeteren (onder meer door handtekeningenacties). Benadrukt dient te worden dat de verkeersintensiteit objectief niet extreem hoog is, de overlast is er echter niet minder om.

De deelraad van Oud-West heeft aan het begin van de vorige bestuursperiode aangegeven de doorstroming en bereikbaarheid van het stadsdeel te willen verbeteren. Op basis hiervan is een onderzoeks- en besluitvormingstraject gevolgd dat heeft geleid tot de vaststelling van het *Verkeerscirculatieplan Oud-West* (d.d. 16/02/2010). Eén van de maatregelen in dit plan betrof het openstellen van het fietspad door het Nicolaas Beetsplantsoen voor autoverkeer. Met deze maatregel zou het verkeer mogelijk meer verspreid worden door de buurt.

Zienswijzeprocedure; voornemen afsluiting Hennetjesproef

Gezien het feit dat de besluitvormingsprocedure indertijd niet vlekkeloos is verlopen én een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is om autoverkeer door het Nicolaas Beetsplantsoen toe te staan, is een alternatief plan aangedragen dat mogelijk het leefbaarheidsprobleem oplost dan wel vermindert, namelijk de afsluiting van de Hennetjesbrug voor autoverkeer. Omdat de afsluiting van de brug gevolgen heeft voor de bereikbaarheid in de Borgerbuurt (ten noorden van de brug) is besloten een zienswijzeprocedure te starten waarin omwonenden in de gelegenheid zijn gesteld een reactie te geven op dit *voornemen*. Op grond van de vele reacties die hierop zijn binnengekomen is gebleken dat het draagvlak voor deze maatregelen in de Borgerbuurt afwezig is. Ook is gebleken dat het plan tot veel onrust leidt in de Borgerbuurt. Vooral de bereikbaarheid, de omrijbewegingen en het tijdsverlies om de stad met de auto te verlaten zijn genoemd als voornaamste tegenargumenten.

Reactienota en gesprekken met vertegenwoordigers uit de buurt

In de reactienota wordt als gevolg van het bovenstaande geconcludeerd dat de proef om de Hennetjesbrug af te sluiten vooralsnog niet wordt uitgevoerd. In plaats hiervan is samen met vertegenwoordigers van de Kanaalstraat, Borgerbuurt en Jacob van Lennepkade-Noord gezocht naar alternatieve oplossingen. Mogelijke ingrepen die aan de orde zijn gekomen:

- Omdraaien rijrichting Jacob van Lennepkade-zuid;
- Openstellen Borgerstraat voor autoverkeer (langs de Kinkerbuurtschool);
- Openstellen fietspad langs Jacob van Lennepkade Noord voor autoverkeer (ter hoogte van het Nic. Beetsplantsoen);
- Afsluiting Bilderdijkkade voor autoverkeer;
- Omdraaien rijrichting Bilderdijkkade;
- Tweerichtingsverkeer Kinkerstraat;
- Om en om afsluiten Kanaalstraat en Brederodestraat;
- Toegangsverbodsborden in de Bilderdijkstraat met onderbord 'uitgezonderd bestemmingsverkeer';
- Afsluiten Hennetjesbrug voor niet-buurtbewoners;
- Rijrichting Hasebroekstraat omdraaien;
- Combinatie van opties

