


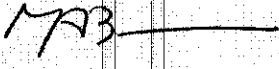




Vergadering : StafWethouderOverleg Datum : 17 augustus 2004	Vergadering : <input type="checkbox"/> MTZ <input type="checkbox"/> N.v.t. G/2004/ 35/7 Datum : <input type="checkbox"/> Akkoord MTZ
Vergadering : Dagelijks Bestuur G/2004/ 35/7 Datum : 24 augustus 2004	Sector : ROB Portefeuille : Jan Hoek
Vergadering : Commissie ROB G/2004/ 35/7 Datum : 21 september 2004	Opsteller : Inge Bruursema Telefoon : 6080 879
Vergadering : Stadsdeelraad G/2004/ 35/7 Datum : 28 september 2004	Paraaf opsteller: 
Onderwerp: <input type="checkbox"/> Ter oriënterende bespreking DB Eenrichtingsverkeer Javastraat	
Korte toelichting: Het stadsdeel Zeeburg investeert in het kader van het Grote Stedenbeleid veel in de Indische Buurt, Het Javaplein en de Javastraat vormen het hart van onze wereldwijk. Daarom wordt hier nog eens extra aandacht aan geschonken, vooral aan de veiligheid en sfeer. De uitwerking van deze ambitie heeft het Dagelijks Bestuur met het Vooronderzoek Javaplein e.o. besproken met de Commissie ROB in oktober 2003. Toen ging een gedeelte van de discussie over verhogen van de verkeersveiligheid en verminderen de chaotische verkeerssituatie door het al dan niet instellen van eenrichtingsverkeer in de Javastraat. De Commissie gaf aan eerst de gevolgen van het instellen van een dergelijke maatregel inzichtelijk te willen krijgen, alvorens te komen tot een besluit. Hierop heeft het Dagelijks Bestuur laten onderzoeken waar de verkeerskundige knelpunten in zitten en of de situatie verbeterd kan worden in de Javastraat door verkeerskundige ingrepen, zoals het invoeren van eenrichtingsverkeer. Bijgaand zijn de uitkomsten gevoegd.	
Inspraak: Bewonersvereniging en ondernemersvereniging	
Advies ingewonnen: <input type="checkbox"/> Financieel Beleid & Advisering <input type="checkbox"/> P & O <input type="checkbox"/> ABJZ <input type="checkbox"/> Sector cntr. <input checked="" type="checkbox"/> Communicatie <input checked="" type="checkbox"/> Overig <input checked="" type="checkbox"/> Stadsdeelwethouder	Bestuursbesluit: <input type="checkbox"/> Publicatieplicht <input type="checkbox"/> Externe voorlichting <input checked="" type="checkbox"/> Internet <input type="checkbox"/> Externe voorlichting nvt <input type="checkbox"/> Interne voorlichting <input type="checkbox"/> Interne voorlichting nvt
<input checked="" type="checkbox"/> Bijlagen Aantal: 1	
Gevraagde beslissing: MTZ N.v.t. Commissie Advies uit brengen DB Akkoord te gaan met voorstel Raad Akkoord te gaan met besluit	
ONDERSTAANDE RUBRIEKEN BESTEMD VOOR HET AFDELINGSHOOFD, SD-WETHOUDER EN BEVOEGD ORGAAN.	
De publicatie van een Bestuursbesluit wordt in overleg met de afdeling ABJZ bepaald.	
Paraaf afdelingshoofd/ambtelijke opdrachtgever: <input checked="" type="checkbox"/> Akkoord 	Paraaf Sd-Wethouder: <input checked="" type="checkbox"/> Akkoord 
Beslissing DB <input checked="" type="checkbox"/> Akkoord <input type="checkbox"/> Akkoord met wijzigingen <input type="checkbox"/> Afgewezen <input type="checkbox"/> Aangehouden	Paraaf SD-secretaris: 
Advies Commissie <input checked="" type="checkbox"/> Positief <input type="checkbox"/> Negatief <input type="checkbox"/> Ter kennisname	Paraaf secretaris cie.: 
Beslissing Stadsdeelraad <input type="checkbox"/> Akkoord <input checked="" type="checkbox"/> Akkoord met wijzigingen <input type="checkbox"/> Afgewezen <input type="checkbox"/> Ter kennisname	Paraaf raadsgriffier:  wijziging raadsbesluit II

STADSDEEL ZEEBURG
Gemeente Amsterdam

G/2004/35/7
Amsterdam, 24 augustus 2004

Onderwerp
Eenrichtingsverkeer Javastraat

Aan het Dagelijks Bestuur,

Het stadsdeel Zeeburg investeert in het kader van het Grote Stedenbeleid veel in de Indische Buurt. Door een totaalpakket van ingrepen zal de buurt er op vooruitgaan. Verwaarloosde openbare ruimte maakt plaats voor goed verlichte, schone en fraai ingerichte straten en pleinen. Kwalitatief slechte woningen en overlast op straat moeten wijken voor goede woningen en een prettig leefbare buurt.

Het Javaplein en de Javastraat vormen het hart van onze wereldwijk. Daarom wordt hier nog eens extra aandacht aan geschonken. Er komen meer kansen voor ondernemers hier, o.a. door ze met Buurtmanagement te ondersteunen. Daarnaast moet de sociale en verkeersveiligheid en sfeer van de Javastraat als winkelstraat verbeterd worden.

De uitwerking van deze ambitie heeft het Dagelijks Bestuur met het Vooronderzoek Javaplein e.o. besproken met de Commissie ROB in oktober 2003. Toen ging een gedeelte van de discussie over het al dan niet instellen van eenrichtingsverkeer in de Javastraat om de chaotische verkeerssituatie te verbeteren. De commissie heeft aangegeven eerst de gevolgen van het instellen van een dergelijke maatregel inzichtelijk te willen krijgen, alvorens te kunnen komen tot een besluit.

Hierop heb ik door een extern verkeerskundig onderzoeksbureau laten onderzoeken of en op welke wijze de verkeerssituatie verbeterd kan worden in de Javastraat. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen lange en korte termijnoplossingen. Het verschil tussen de lange en korte termijn oplossingen is gelegen in het feit dat alleen op lange termijn een totale herinrichting van de straat een optie is. De commissie heeft immers aangegeven dat op korte termijn een herinrichting niet aan de orde kan zijn.

Verkeersonderzoek

Uit het verkeersonderzoek kwam naar voren dat in feite alleen met ingrijpende maatregelen de verkeerssituatie in de Javastraat echt verbeterd kan worden, oftewel, alleen bij een herinrichting / herprofilering heeft ingrijpen echt zin. Het op de korte termijn instellen van eenrichtingsverkeer met minimale ingrepen, dus zonder aanpassingen in het wegprofiel, behoort weliswaar ook tot de mogelijkheden, maar het effect zal klein zijn. Deze optie is desalniettemin verder onderzocht.

De voorkeursrichting bij invoeren van eenrichtingsverkeer in de Javastraat loopt van west naar oost, omdat dan in omliggende straten de minste ingrepen hoeven plaats te vinden en

omdat het in economisch opzicht de beste richting is. Belangrijk aandachtspunt hierbij is de aan- en afvoer van het vrachtverkeer. De spoorwegonderdoorgang is hierbij een beperkende factor. Het (vracht)verkeer dat niet onder het spoor door kan, zal worden aangevoerd vanaf de Zeeburgerdijk over de Celebesstraat. Dit betekent dat het (vracht)verkeer in de Celebesstraat zal toenemen. De hoeveelheid verkeer in de Javastraat neemt af door de afname van het doorgaand autoverkeer. In alle andere omliggende straten zal de toe- of afname van verkeer verwaarloosbaar klein zijn.

Door middel van een experiment kan worden aangetoond of het eenrichtingsverkeer werkt en wat de verkeerskundige en economische voor- en nadelen blijken te zijn. Een experiment uitvoeren betekent echter wel dat de richting van de parkeervakken en het dwarsprofiel van de Javastraat en het kruispunt van de Celebesstraat en de Zeeburgerdijk moeten worden aangepast. De kosten van dit experiment worden geschat op € 100.000- € 150.000. Als na afronding van het experiment wordt besloten tot het herstellen naar de oorspronkelijke situatie met tweerichtingsverkeer, zullen nog eens extra kosten gemaakt moeten worden.

Economische effecten

Uit het onderzoek komt naar voren dat de invoering van eenrichtingsverkeer in de Javastraat een negatief economisch effect met zich kan meebrengen van 0,5 tot maximaal 1% voor de dagelijkse winkels. Onderzoek wijst namelijk uit dat het aandeel autobezoekers in de Javastraat maar een klein gedeelte bedraagt van het totaal aantal bezoekers van de winkels. Er wordt in het onderzoek geen uitspraak gedaan over de bestedingen van de autobezoekers, waardoor het niet uit te sluiten is dat individuele ondernemers wel last zullen ondervinden van invoering van eenrichtingsverkeer. De praktijk wijst uit dat de auto veelal wordt gebruikt voor de aankoop van meerdere artikelen op een locatie (bv supermarkt) en van grote en/of zware artikelen (bv computers). In beide gevallen is de besteding per consument relatief hoog en bepalen voor een aanzienlijk deel de omzet.

Maatschappelijk overleg

De ideeën voor het mogelijk instellen van eenrichtingsverkeer, zijn in *augustus* besproken met enkele ondernemers en bewoners in separate, besloten bijeenkomsten. Middels een nieuwsbrief en een informatiebijeenkomst begin september worden alle belanghebbenden geïnformeerd over deze en de andere plannen voor de Javastraat en Javaplein. Bewoners zijn over het algemeen vóór deze verkeersmaatregel, omdat ze er veel heil van verwachten. De mogelijke invoering van eenrichtingsverkeer stuit daarentegen tegen de borst van de meeste ondernemers in de Javastraat, omdat zij menen dat deze maatregel wel negatieve economische effecten voor hen zal hebben, net zoals elders het geval zou zijn geweest. De buurtmanagers geven ook aan dat eenrichtingsverkeer voor veel ondernemers in de Javastraat negatieve gevolgen zullen hebben en derhalve niet uitgevoerd zou moeten worden. Vergelijkingen met elders, zoals de Kinkerstraat, zijn echter moeilijk te maken, omdat de omstandigheden erg verschillen met de Javastraat.

Conclusie

Doordat de parkeersituatie in de Javastraat is gewijzigd ten opzichte van enkele jaren geleden en er sinds enige tijd streng wordt gehandhaafd, is de verkeerssituatie in de Javastraat in feite alleen nog chaotisch te noemen op de zaterdagen. Het instellen van eenrichtingsverkeer is een erg zwaar middel om de verkeersproblemen die slechts op één dag voorkomen, op te lossen. Het is wat je noemt 'het schieten van een kanon op een mug'. Daarnaast zijn er bij het tijdelijk instellen van eenrichtingsverkeer als experiment flinke kosten gemoeid, vooral vanwege de aanpassingen die in de omgeving moet worden gedaan om het verkeer af te kunnen wikkelen. En daarbij stuit dit voorstel op grote weerstand bij de ondernemers. Dat zal weer leiden tot een discussie over compenserende maatregelen, of deze nu gerechtvaardigd zijn of niet. Daarom gaat mijn voorkeur evenmin uit naar het uitvoeren van een experiment.

Voorstel

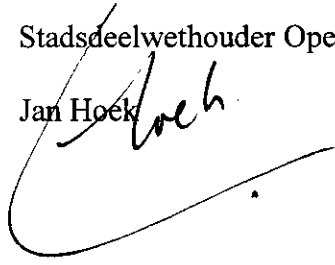
Gezien het geringe effect en de relatief hoge kosten van de invoering van een eenvoudige vorm van eenrichtingsverkeer en de grote bezwaren van de ondernemers stel ik voor om géén eenrichtingsverkeer in te stellen in de Javastraat. Wel stel ik voor om te starten met de voorbereiding van een grootschalige herprofilering van de Javastraat, waarbij de straat een aantrekkelijker profiel met vrijliggende fietspaden moet krijgen en meer als winkelstraat zal worden aangekleed.

Om de huidige problemen op de zaterdagen op te kunnen lossen, stel ik tenslotte voor om op de zaterdagen de handhaving steviger in te zetten, zodat ook op die dag het verkeer in de Javastraat beter gereguleerd kan worden en de chaotische situatie tot een eind komt.

De voorstellen zijn opgesteld in overleg met de portefeuillehouder Economische Zaken.

Stadsdeelwethouder Openbare ruimte,

Jan Hoek

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jan Hoek', written over the printed name. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the left.

STADSDEEL ZEEBURG
Gemeente Amsterdam

G/2004/35/7

Dinsdag, 24 augustus 2004


Het Dagelijks Bestuur van het Stadsdeel Zeeburg:

Gezien het voorstel van de stadsdeelwethouder openbare ruimte, verkeer en vervoer,

B E S L U I T:

- I. Kennis te nemen van de Eindrapportage Invoering eenrichtingsverkeer Javastraat;
- II. Af te zien van invoering eenrichtingsverkeer in de Javastraat;
- III. Extra te handhaven op zaterdag;
- IV. In te stemmen met het voorbereiden van herprofilering van de Javastraat met vrijliggende fietspaden;
- V. In te stemmen met de raadsvoordracht over Eenrichtingsverkeer Javastraat.

Secretaris,


Ria Braspenning

Voorzitter,


Tjeerd Herrema

STADSDEEL ZEEBURG
Gemeente Amsterdam

G/2004/ 35/7

Raadsvoordracht
Amsterdam, 28 september 2004

Onderwerp
Eenrichtingsverkeer Javastraat

Aan de Stadsdeelraad,

Het stadsdeel Zeeburg investeert in het kader van het Grote Stedenbeleid veel in de Indische Buurt. Door een totaalpakket van ingrepen zal de buurt er op vooruitgaan. Verwaarloosde openbare ruimte maakt plaats voor goed verlichte, schone en fraai ingerichte straten en pleinen. Kwalitatief slechte woningen en overlast op straat moeten wijken voor goede woningen en een prettig leefbare buurt.

Het Javaplein en de Javastraat vormen het hart van onze wereldwijk. Daarom wordt hier door het Dagelijks Bestuur nog eens extra aandacht aan geschonken. Er komen meer kansen voor ondernemers hier, o.a. door ze met Buurtmanagement te ondersteunen. Daarnaast moet de sociale en verkeersveiligheid en sfeer van de Javastraat als winkelstraat verbeterd worden.

De uitwerking van deze ambitie heeft het Dagelijks Bestuur met het Vooronderzoek Javaplein e.o. besproken met de Commissie ROB in oktober 2003. Toen ging een gedeelte van de discussie over het al dan niet instellen van eenrichtingsverkeer in de Javastraat om de chaotische verkeerssituatie te verbeteren. De commissie heeft aangegeven eerst de gevolgen van het instellen van een dergelijke maatregel inzichtelijk te willen krijgen, alvorens te kunnen komen tot een besluit.

Hierop heeft het Dagelijks Bestuur door een extern verkeerskundig onderzoeksbureau laten onderzoeken of en op welke wijze de verkeerssituatie verbeterd kan worden in de Javastraat. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen lange en korte termijnoplossingen. Het verschil tussen de lange en korte termijn oplossingen is gelegen in het feit dat alleen op lange termijn een totale herinrichting van de straat een optie is. De commissie heeft immers aangegeven dat op korte termijn een herinrichting niet aan de orde kan zijn.

Verkeersonderzoek

Uit het verkeersonderzoek kwam naar voren dat in feite alleen met ingrijpende maatregelen de verkeerssituatie in de Javastraat echt verbeterd kan worden, oftewel, alleen bij een herinrichting / herprofilering heeft ingrijpen echt zin. Het op de korte termijn instellen van eenrichtingsverkeer met minimale ingrepen, dus zonder aanpassingen in het wegprofiel, behoort weliswaar ook tot de mogelijkheden, maar het effect zal klein zijn. Deze optie is desalniettemin verder onderzocht.

De voorkeursrichting bij invoeren van eenrichtingsverkeer in de Javastraat loopt van west naar oost, omdat dan in omliggende straten de minste ingrepen hoeven plaats te vinden en omdat het in economisch opzicht de beste richting is. Belangrijk aandachtspunt hierbij is de aan- en afvoer van het vrachtverkeer. De spoorwegonderdoorgang is hierbij een beperkende factor. Het (vracht)verkeer dat niet onder het spoor door kan, zal worden aangevoerd vanaf de Zeeburgerdijk over de Celebesstraat. Dit betekent dat het (vracht)verkeer in de Celebesstraat zal toenemen. De hoeveelheid verkeer in de Javastraat neemt af door de afname van het doorgaand autoverkeer. In alle andere omliggende straten zal de toe- of afname van verkeer verwaarloosbaar klein zijn.

Door middel van een experiment kan worden aangetoond of het eenrichtingsverkeer werkt en wat de verkeerskundige en economische voor- en nadelen blijken te zijn. Een experiment uitvoeren betekent echter wel dat de richting van de parkeervakken en het dwarsprofiel van de Javastraat en het kruispunt van de Celebesstraat en de Zeeburgerdijk moeten worden aangepast. De kosten van dit experiment worden geschat op € 100.000- € 150.000. Als na afronding van het experiment wordt besloten tot het herstellen naar de oorspronkelijke situatie met tweerichtingsverkeer, zullen nog eens extra kosten gemaakt moeten worden.

Economische effecten

Uit het onderzoek komt naar voren dat de invoering van eenrichtingsverkeer in de Javastraat een negatief economisch effect met zich kan meebrengen van 0,5 tot maximaal 1% voor de dagelijkse winkels. Onderzoek wijst namelijk uit dat het aandeel autobezoekers in de Javastraat maar een klein gedeelte bedraagt van het totaal aantal bezoekers van de winkels. Er wordt in het onderzoek geen uitspraak gedaan over de bestedingen van de autobezoekers, waardoor het niet uit te sluiten is dat individuele ondernemers wel last zullen ondervinden van invoering van eenrichtingsverkeer. De praktijk wijst uit dat de auto veelal wordt gebruikt voor de aankoop van meerdere artikelen op een locatie (bv supermarkt) en van grote en/of zware artikelen (bv computers). In beide gevallen is de besteding per consument relatief hoog en bepalen voor een aanzienlijk deel de omzet.

Maatschappelijk overleg

De ideeën voor het mogelijk instellen van eenrichtingsverkeer, zijn in augustus besproken met enkele ondernemers en bewoners. Middels een nieuwsbrief en een informatiebijeenkomst begin september worden alle belanghebbenden geïnformeerd over deze en de andere plannen voor de Javastraat en Javaplein.

Bewoners zijn over het algemeen vóór deze verkeersmaatregel, omdat ze er veel heil van verwachten. De mogelijke invoering van eenrichtingsverkeer stuit daarentegen tegen de borst van de meeste ondernemers in de Javastraat, omdat zij menen dat deze maatregel wél negatieve economische effecten voor hen zal hebben, net zoals elders het geval zou zijn geweest. De buurtmanagers geven ook aan dat eenrichtingsverkeer voor veel ondernemers in de Javastraat negatieve gevolgen zullen hebben en derhalve niet uitgevoerd zou moeten worden. Vergelijkingen met elders, zoals de Kinkerstraat, zijn echter moeilijk te maken, omdat de omstandigheden erg verschillen met de Javastraat.

Conclusie

Doordat de parkeersituatie in de Javastraat is gewijzigd ten opzichte van enkele jaren geleden en er sinds enige tijd streng wordt gehandhaafd, is de verkeerssituatie in de Javastraat in feite alleen nog chaotisch te noemen op de zaterdagen. Het instellen van eenrichtingsverkeer is een erg zwaar middel om de verkeersproblemen die slechts op één dag voorkomen, op te lossen. Het is wat je noemt 'het schieten van een kanon op een mug'. Daarnaast zijn er bij het tijdelijk instellen van eenrichtingsverkeer als experiment flinke kosten gemoeid, vooral vanwege de aanpassingen die in de omgeving moet worden gedaan om het verkeer af te kunnen wikkelen. En daarbij stuit dit voorstel op grote weerstand bij de ondernemers. Dat zal weer leiden tot

een discussie over compenserende maatregelen, of deze nu gerechtvaardigd zijn of niet. Daarom gaat de voorkeur van het Dagelijks Bestuur evenmin uit naar het uitvoeren van een experiment.

Voorstel

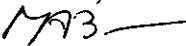
Gezien het geringe effect en de relatief hoge kosten van de invoering van een eenvoudige vorm van eenrichtingsverkeer en de grote bezwaren van de ondernemers stelt het Dagelijks Bestuur voor om géén eenrichtingsverkeer in te stellen in de Javastraat.

Wel stelt het Dagelijks Bestuur voor om te starten met de voorbereiding van een grootschalige herprofilering van de Javastraat, waarbij de straat een aantrekkelijker profiel met vrijliggende fietspaden moet krijgen en meer als winkelstraat zal worden aangekleed. De herprofilering is mede afhankelijk van het oplossen van technische en financiële problemen en dient uitgewerkt te worden in relatie tot, en met in acht name van de planning van andere projecten in Javastraat en omgeving. Het planvormingsproces start in deze bestuursperiode.

Om de huidige problemen op de zaterdagen op te kunnen lossen, stelt het Dagelijks Bestuur tenslotte voor om op de zaterdagen de handhaving steviger in te zetten, zodat ook op die dag het verkeer in de Javastraat beter gereguleerd kan worden en de chaotische situatie tot een einde komt.

Het Dagelijks Bestuur,

Secretaris,


Ria Braspenning

Voorzitter,


Tjeerd Herrema

STADSDEEL ZEEBURG
Gemeente Amsterdam

G/2004/ 35/7

Dinsdag, 28 september 2004

De Stadsdeelraad van het Stadsdeel Zeeburg:

Gezien de raadsvoordracht van het Dagelijks Bestuur inzake Eenrichtingsverkeer Javastraat,

B E S L U I T:

- I. Kennis te nemen van de Eindrapportage Invoering eenrichtingsverkeer Javastraat;
- II. Af te zien van invoering van een experiment eenrichtingsverkeer in de Javastraat;
- III. Extra te handhaven op de zaterdag;
- IV. In te stemmen met het voorbereiden van herprofilering van de Javastraat met vrijliggende fietspaden.

Griffier,

Jorien Elias-Cornelissen

Voorzitter,

Tjeerd Herrema