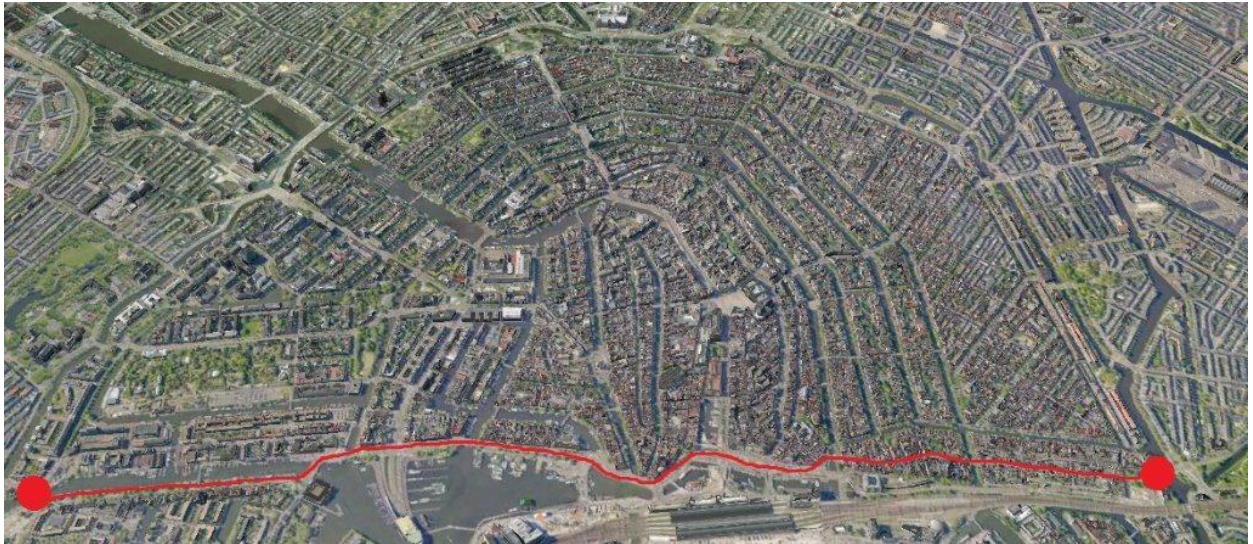


Oost/Westlijn

Voorstel voor een comfortabele fietsroute van Haarlemmerpoort naar Funen



Notitie Oost/Westlijn

Voorstel van de raadsleden Kramer en Van Oostveen (GroenLinks)¹ voor een comfortabele fietsroute van de Haarlemmerpoort naar het Funen

1. INLEIDING en DOEL

Amsterdam is een fietsstad. Geen Amsterdammer die niet regelmatig op de fiets stapt naar het werk, om contact te leggen, te winkelen of gewoon voor de lol. Fietsen is milieuvriendelijk en gezond en zeker in de stad een volwaardig alternatief voor auto en brommer.

Het fietsverkeer is in twintig jaar verdubbeld en het autoverkeer aanzienlijk afgenomen².

Aangenomen mag worden dat het beleid van gemeente en stadsdeel, gericht op meer ruimte voor de fiets (en de voetganger), daar mede debet aan is. Om deze trend vast te houden en te versterken, is het nodig dat zowel het fietsnetwerk als de fietsparkeervoorzieningen worden verbeterd en uitgebreid. Alleen met een gevarieerd en toereikend aanbod van fietsparkeerplekken³, en handhaving op foutief parkeergedrag, kan worden voorkomen dat straten en pleinen dichtslibben ten koste van de voetganger, het straatbeeld en de verblijfskwaliteit.

Met deze notitie sluiten wij aan bij recente discussies en rapporten over verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en de bereikbaarheid van de Amsterdamse binnenstad⁴. Aansluitend en anticiperend op de voornemens van het stadsdeel tot versterking van het fietsnetwerk richten wij ons nu op verbetering van de doorgaande fietsroutes, en wel de ‘Oost/Westlijn’, de verbinding tussen Haarlemmerpoort en Funen⁵.

Dagelijks verplaatsen zich grote stromen fietsers van Oost naar West en vice versa, met het Centraal Station als OV knooppunt langs de route. De kwaliteit van deze drukke fietsverbinding schiet tekort. Er is te weinig ruimte om het huidige aanbod fietsers soepel te kunnen verwerken en de route is onvoldoende aantrekkelijk om bewoners en bezoekers op wat grotere afstand van de binnenstad te verleiden de fiets te nemen. Hoewel in het kader van de herinrichting van het Stationsplein belangrijke verbeteringen op stapel staan, is een integrale visie en aanpak nodig om deze hoofd fietsroute toekomstbestendig te maken. Met een hoogwaardige Oost/Westlijn wordt het fietsklimaat sterk verbeterd. Een verdere toename van het fietsgebruik zal bijdragen aan de ontplooiing en profilering van Amsterdam als milieuvriendelijke fietsstad.

Het doel van deze notitie is om (het belang van) verbetering van de Oost/Westlijn integraal op de politieke agenda te zetten en bouwstenen aan te dragen voor stadsdeel en gemeente om daar voortvarend en gestaag aan te werken, op basis van een met budget aangeklede meerjarenplanning.

¹ In samenwerking met de GL werkgroep V&S (Paul Denekamp, Jaap van den Bergh, Jeroen Verhulst, Jos Vernooij, Jan van der Grift, Peter Zwart, Peti Buchel, Monique Benneker en Fred Kramer) en wat betreft de Haarlemmerhouttuinen in samenspraak met de PvdA (Alexander Versteeg, Joop Lahaise en Rogier Noyon).

² Modelsplit fiets > 50%. Vergelijk Trendrapport 2011, pag. 72.

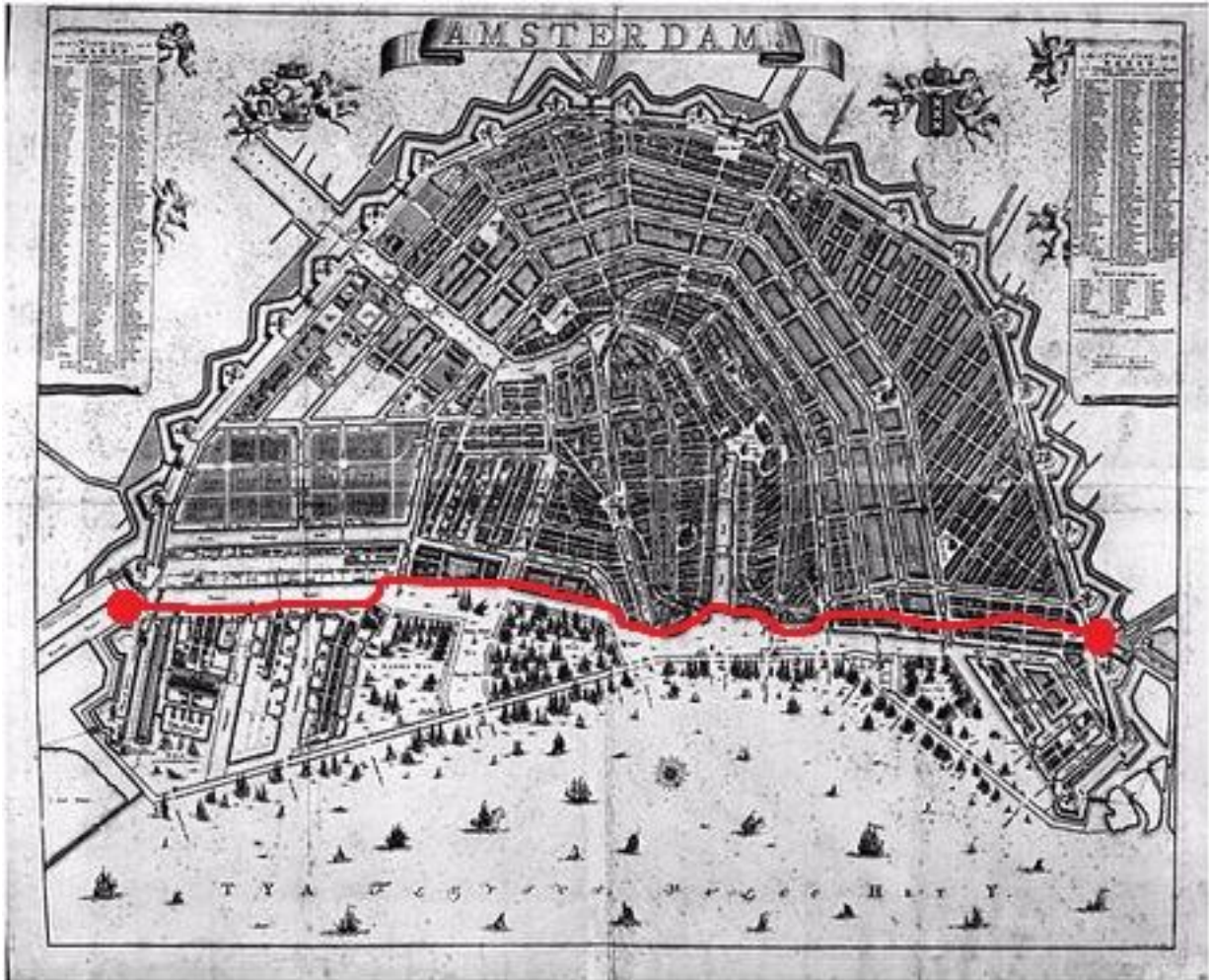
³ Gratis en betaalbare fietsenstallingen (boven- en ondergronds), fietsrekken en –nietjes ook langs fietsroutes, omliggende en geprojecteerde fietsparkeervakken, (digitale) kaarten met fietsparkeerplekken, e.d.

⁴ Ruimte Durven Delen, Moderne Mobiliteit in een Monumentale Metropool, november 2011; Symposium Fietsen in Amsterdam 24-11-2011; (concept) nota De Bereikbare Binnenstad, 19-3-2012.

⁵ De werkgroep V&S is voornemens een voorzet te geven voor actualisering van eerdere voorstellen voor (overige) fietsroutes in de Amsterdamse Binnenstad.

2. DE OOST/WESTLIJN in vogelvlucht

De Oost/Westlijn loopt van het Haarlemmerplein tot aan het Funen (Czaar Peterstraat) en vice versa.



(vogelvluchtkaart van Amsterdam door Gerrit de Broen, 1724)

Veel fietsverkeer uit Amsterdam West fiets over de Haarlemmerweg via het Haarlemmerplein richting Centraal Station/Centrum. Bij het Nassau- en Haarlemmerplein wordt deze fietsstroom aangevuld met fietsers uit onder meer de Staatslieden-, de Spaarndammer- en de Zeeheldenbuurt. Aan de Oostkant zijn de Oostelijke eilanden, het Oostelijk Havengebied, de Dapperbuurt, de Indische buurt en het Funen belangrijke toeleveranciers.

De beoogde Oost/Westlijn loopt via de zuidzijde van het Haarlemmerplein, de Haarlemmerhouttuinen en de Prins Hendrikkade en via de noordzijde van de Kattenburger-, Wittenburger- en Oostenburgergracht. Zolang de Haarlemmerhouttuinen nog niet aan het doorgaand fietsverkeer zijn aangepast loopt de route via Haarlemmerdijk/-straat en oostzijde Singel. De fietsroute wordt over de volle lengte van het traject vorm gegeven als tweerichtingsfietspad, is goed herkenbaar en wordt op alle trajectdelen zo ingericht dat fietsers zich *comfortabel, veilig en relatief snel* kunnen verplaatsen.

Daar waar tegenover het tweerichtingsfietspad reeds een eenrichtingsfietspad ligt, kan dat als secundaire route worden gehandhaafd voor zover passend in het nieuwe profiel.

3. UITGANGSPUNTEN

Een succesvol verbetertraject vraagt om heldere uitgangspunten.

- a. De fietsroute is *berekend op de toekomst* en kan het toenemend fietsaanbod van Oost naar West, en vice versa, soepel verwerken. De toeleidende fietsroutes sluiten goed aan op het begin- en eindpunt.
- b. De als *tweerichtingsfietspad* vormgegeven route biedt fietsers *voldoende ruimte* om in beide richtingen met zijn tweeën naast elkaar te blijven rijden terwijl zij worden ingehaald. Er is genoeg ruimte voor ouders met kinderen, toeristen met huurfietsen, afwijkende fietstypes en fietstaxi's.
- c. Het *fietsverkeer* wordt *gescheiden* van het autoverkeer. Daar waar sprake is van noodzakelijke menging met het autoverkeer, heeft de fietser in de inrichting *zichtbare prioriteit*.
- d. Overlast van te hard rijdende brommers en scooters (tot 50 cc) wordt tegengegaan door *gerichte handhaving*. Zij worden (zo mogelijk) van het fietspad geweerd, uitgezonderd fietsen met (elektrische) trapondersteuning, ontworpen om te fietsen.
- e. Fietsers hebben *voorrang* op afslaand en noodzakelijk kruisend verkeer (ondersteund door haaiantanden of uitritconstructies), behalve op kruisingen met verkeerslichten die nodig zijn voor de veiligheid en de doorstroming. Verkeerslichten worden voor fietsers zo gunstig mogelijk afgesteld.
- f. Voor zover er sprake is van een aangrenzend voetpad moet dit voldoende breed zijn en duidelijk afgescheiden van het fietspad, zodat er voor voetgangers geen aanleiding is om uit te wijken naar het fietspad. Voetgangers moeten op een aantal duidelijk aangegeven plekken veilig kunnen oversteken. Daartoe wordt de fietsroute doorsneden door brede zebrapaden, die op afstand goed zichtbaar zijn.
- g. De fietsroute heeft een *eenduidig profiel* met -zoveel als mogelijk- een *constante breedte* en aan weerszijden *bomen*. Waar bomen echt niet kunnen, komt ander groen. De route omvat veel rechte stukken en waar deze meandert, is dat met 'soepele' bochten. De fietsroute wordt vormgegeven als *doorlopend rood lint*, zodat deze voor elke weggebruiker goed herkenbaar is. Het wegdek wordt uitgevoerd in rood asfalt, tenzij het beschermd stadsgezicht vraagt om een andere materiaalkeuze: rode klinkerbestrating (HIOR). De fietsroute wordt goed onderhouden, zodat de 'fietskwaliteit' gewaarborgd blijft.
- h. De *aantrekkelijkheid* van de fietsroute wordt versterkt door extra, deels optionele, voorzieningen, zoals een goede bewegwijzering, enkele fietsenrekken/-nietjes met fietspomp, bankjes en een of meer kunstwerken langs de route. Deze functionele objecten worden op voldoende afstand van het fietspad geplaatst, zodat er geen hinder van wordt ondervonden.
- i. De Oost/Westlijn kan *in fasen* worden uitgewerkt en aangelegd, met betrokkenheid/inspraak van bewoners/belanghebbenden per trajectdeel, waarbij het streven is om de uitvoering van het hele traject uiterlijk in 2018 af te ronden en enkele trajectonderdelen nog deze bestuursperiode aan te pakken.

4. TRAJECTDELEN (van west naar oost)

4.1. Haarlemmerplein

Bij de herinrichting van het Haarlemmerplein zullen de westelijke fietsroutes die samenkomen op het Nassaplein beter worden aangetakt. Aan de zuidkant wordt een breed tweerichtingsfietspad aangelegd dat doorloopt over het autovrije Haarlemmerplein⁶ en met een soepele bocht aansluit op de Haarlemmerdijk en de Kleine Houtstraat.

(Nieuwe plattegrond Haarlemmerplein)

4.2. Haarlemmerhouttuinen/Droogbak

Om de Haarlemmerdijk en -straat als winkelstraat te ontlasten, wordt het doorgaande fietsverkeer via de Kleine Houtstraat naar de zuidzijde van de Haarlemmerhouttuinen geleid⁷.



Om te stimuleren dat deze route ook daadwerkelijk gaat functioneren als alternatief voor de Haarlemmerdijk en -straat moet de situatie bij de Korte Prinsengracht worden gewijzigd. Nu zijn er immers twee mogelijkheden die geen van beide aantrekkelijk zijn voor doorgaand fietsverkeer: de gelijkvloerse route met een slinger over de brug die de Haarlemmerdijk en de Haarlemmerstraat met elkaar verbindt, en de hoge route via het viaduct. Er zijn twee mogelijke oplossingen: 1) Er wordt een extra fietsbrug aangelegd over de Korte Prinsengracht, en 2) Het viaduct wordt gesloopt ten faveure van gelijkvloerse kruisingen.

⁶ Enkele kleine garages blijven bereikbaar.

⁷ Fietsers zijn uiteraard welkom in de Haarlemmerdijk en -straat. Naast de voetgangers vormen zij een belangrijke categorie bezoekers voor de aanwezige detailhandel, horeca en andere voorzieningen.

Deze laatste optie is ruim 10 jaar geleden al uitgewerkt in een stedelijk plan, waarbij de Haarlemmerhouttuinen als verkeersweg wordt afgewaardeerd en als stadsstraat opgewaardeerd. Voordeel is de kwaliteitswinst voor openbare ruimte en leefklimaat en de verbetering van de bereikbaarheid van de ateliers/ondernemingen Tussen de Bogen. Dit kan pas als de IJ-weg operationeel is en de knip op de Prins Hendrikkade is geëffectueerd. Gezien het financieel perspectief van stad en stadsdeel zal deze variant pas op de wat langere termijn tot uitvoering kunnen komen. Derhalve kiezen wij nu voor de (tijdelijke) ‘fietsbrugvariant’⁸.

Zolang de Haarlemmerdijk en -straat feitelijk fungeren als route voor het doorgaand fietsverkeer en afhankelijk van de termijn waarop het alternatief met de fietsbrug zal zijn gerealiseerd, is het van belang te blijven investeren in een verkeersveilige winkelstraat waar voetgangers en fietsers prioriteit hebben en elkaar onderling niet in de weg zitten. De fietsers zullen zich er te allen tijde van bewust moeten zijn dat in een winkelstraat met veel voetgangers geen hoge snelheid kan worden gemaakt.

Kruising Singel

Vanaf de Droogbak sluit de fietsroute bijna naadloos aan op het fietspad aan de zuidkant van de Prins Hendrikkade. Maar het kruispunt met het Singel, zowel aan de zuid- als de oostkant, vormt een punt van aandacht. Auto’s en fietsers zitten elkaar daar in de weg.

Uit oogpunt van verkeersveiligheid geven wij er de voorkeur aan om fietsers die uit de Haarlemmerstraat komen (ook en juist als dit geen doorgaand fietsverkeer betreft) langs de oostzijde van het Singel naar de Prins Hendrikkade te leiden. Het weggedeelte tussen Stromarkt en Prins Hendrikkade zou dan moeten worden vormgegeven als herkenbaar shared space gebied, primair bestemd voor langzaam fietsverkeer en kruisende voetgangers. De auto’s worden daarop geattendeerd met ‘haaiantanden’ en kunnen stapvoets de Prins Hendrikkade bereiken. Een complexe ontwerpogave, maar gelukkig is er ruimte.

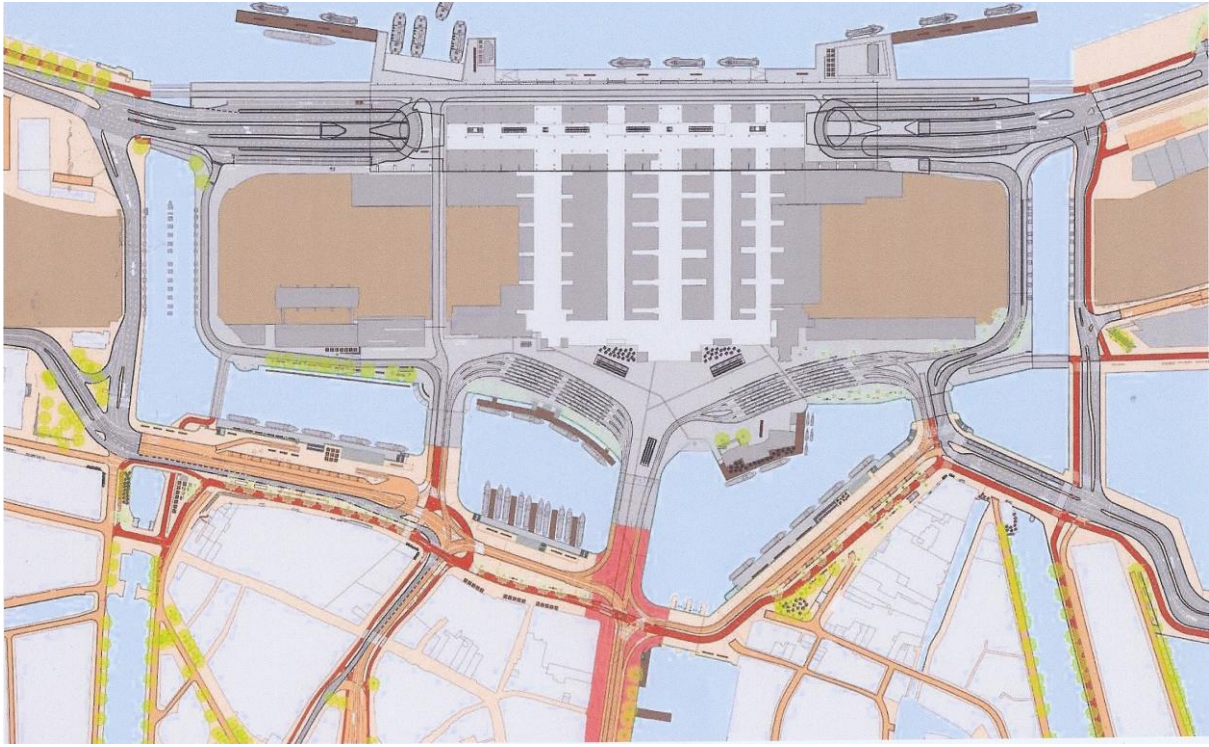
Om het aanbod van auto’s in noordelijke richting te verminderen, kan de Lijnbaansbrug worden afgesloten met uitneembare paaltjes. Het autoverkeer afkomstig van de Herengracht zal dan kiezen voor de route Brouwersgracht - Singel westzijde.



⁸ Een gemeenschappelijk initiatief van PvdA en GroenLinks.

4.3. Prins Hendrikkade van Singel tot Geldersekeade

Dit is het drukste gedeelte van de route en met de komst van de fietstunnel onder het CS zal de fietsintensiteit alleen maar toenemen. Hier mogen beslist geen concessies worden gedaan ten aanzien van de vereiste breedte van het fietspad.



Het ontwerp voor het Stationseiland en het desbetreffende deel van de Prins Hendrikkade voldoet. De opstelruimte bij de stoplichten, ook voor afslaand fietsverkeer, zou bij de diverse kruisingen nog wel wat ruimer mogen, om eventuele bottlenecks in de spits te voorkomen. Hopelijk doet zich in de uitwerkings- en uitvoeringsfase nog de mogelijkheid voor om daar rekening mee te houden⁹.

4.4. Prins Hendrikkade van Geldersekeade tot Kalkmarkt/Oude Schans

In het eerste deel is het nodig het fietspad te verbreden en in het tweede deel, tot aan de Oude Schans, moet de huidige ventweg worden omgezet in een fietspad. Het verlies aan parkeerplaatsen kan worden ondervangen door langs de Prins Hendrikkade parkeervakken aan te brengen. De breedte van de rijweg staat dat toe. Wel zullen de bushaltes sterker moeten worden geconcentreerd en zo mogelijk verschoven (ten westen van de kruising met de Binnenkant?).

Het fietspad aan de noordkant van de rijweg kan zo nodig worden opgeheven.

⁹ Zie Reactie werkgroep V&S op VO d.d. 20 maart 2011.



4.5. Prins Hendrikkade van Oude Schans tot Kattenburgerplein

Hoewel dit deel van de route nu nog minder druk is, dient mede uit het oogpunt van continuïteit en herkenbaarheid te worden gekozen voor een fietspad zonder auto's.

Op de bruggen over de Oude Schans, Nieuwe Herengracht en Nieuwe Vaart moet ruimte gevonden worden om het fietspad aan de zuidzijde, resp. de zuid/oostzijde te verbreden. Dit vergt met name op de brug over de Nieuwe Vaart een stevige ingreep in het wegprofiel. Ondanks deze noodzakelijk profielwijziging moet worden gestreefd naar handhaving van het fietspad aan de noord/westzijde, zodat fietsers vanuit de Kattenburgerstraat richting Arcam/NEMO niet twee keer behoeven over te steken.



4.6. Eilandenboulevard van Kattenburgerplein tot Funen

Op de Eilandenboulevard wordt de ventweg aan de huizenkant vervangen door een tweerichtingsfietspad. Het laden en lossen vindt zoveel mogelijk plaats vanuit laad- en losplekken in de parkeerstroken langs de autorijbaan.

Aan de zuidkant is naast een groene wandelstrook langs het water ruimte voor een (recreatief) eenrichtingsfietspad oostwaarts. Fietsers kunnen dan kiezen voor een alternatieve route met zicht op het water zonder de Eilandenboulevard (dubbel) te hoeven oversteken.

De kruising bij het Kattenburgerplein, tussen de Prins Hendrikkade/Kattenburgerstraat en de Kattenburgergracht, moet bij voorkeur zo worden vormgegeven dat doorgaand autoverkeer fysiek gestimuleerd wordt om de hoofdroute over de Kattenburgerstraat te vervolgen en niet de Eilandenboulevard te nemen. Een kruising met een bochtconstructie die rechtsaf slaan bemoeilijkt, heeft de voorkeur boven een rotonde, mits het veilig oversteken van fietsers van de brug naar de voormalige ventweg en vice versa op vergelijkbare wijze wordt geregeld als bij een rotonde: met haaiantanden die fietsers voorrang geven.

De voormalige ventweg moet worden rechtgetrokken en op diverse plekken verbreed (voor de Oosterkerk en bij de Czaar Peterstraat). De route zal uiteraard worden geschoond van overbodige objecten.

In geval in het kader van het project Eilandenboulevard gekozen wordt voor een (verhoogde) pleinachtige ruimte aan de voorkant van de Oosterkerk zullen doorgaande fietsers daar te gast zijn en hun snelheid moeten aanpassen.

Op de wegen die haaks uitkomen op de Eilandenboulevard zijn uitritconstructies nodig.



Op het kruispunt van de Eilandenboulevard met de Czaar Peterstraat, van de Sarphatistraat met de Zeeburgerstraat, en op de Zeeburgerstraat zelf, zal veel meer ruimte voor fietsers moeten worden gecreëerd.

De aansluiting op fietsverbindingen in Amsterdam-Oost vergt nader overleg met het gelijknamige stadsdeel, o.m. betreffende een eventuele aftakking naar de Cruquiuskade.

5. PRIORITEITEN

Er is sprake van een meerjarig perspectief op verlaging van het stadsdeelbudget. Dit werkt ook door in vermindering van de middelen voor de openbare ruimte. Afstemming van oude en nieuwe werkzaamheden vergt extra aandacht en budgetten voor (lopende) herinrichting-projecten en (gepland) groot onderhoud dienen optimaal te worden benut.

De verbetering en vernieuwing van de Oost/Westlijn zal alleen gefaseerd gestalte kunnen krijgen.

Sommige deeltrajecten staan al op de rol, zoals de herinrichting van het Haarlemmerplein en de maaiveldinrichting van het Stationsplein en delen van de Prins Hendrikkade, waarbij Centrale Stad en stadsdeel Centrum samen optrekken.

Er zullen ook nieuwe investeringen nodig zijn om de vaart erin te houden en om knelpunten in de route op te lossen.

De aanleg van het westelijke deel van de route, over de zuidzijde van de Haarlemmerhouttuinen naar het fietspad op de Prins Hendrikkade, vormt een eerste prioriteit, aansluitend op de maatregelen die moeten leiden tot een aantrekkelijker en veiliger Haarlemmerstraat en -dijk¹⁰.

Verder verdienen de huidige knelpunten prioriteit, zoals de ontoereikende wegprofielen tussen Haarlemmerstraat en Prins Hendrikkade (Singel oost- en westzijde) en tussen Kromme Waal en Oude Schans.

Finale besluitvorming over omvorming van de ventweg langs de Oostelijk Eilanden tot een tweerichtingsfietspad, en aanleg van een eenrichtingsfietspad langs het water, vindt plaats in het kader van het project Eilandenboulevard.

6. VOORSTEL

Wij stellen voor dat de deelraad het volgende besluit neemt:

De raad van stadsdeel Centrum,

overwegende dat

- de fietsverbinding tussen Amsterdam Oost en West, langs het Centraal Station, verbetering behoeft en een planmatige en gefaseerde aanpak vereist
- deze Oost/Westlijn past in het fiets- en openbare ruimte beleid van stad en stadsdeel en aansluit bij de afspraken in het Programakkoord Centrum 2010-2014

Besluit:

1. In te stemmen met de aanleg/verbetering van de fietsroute 'Oost/Westlijn' op basis van de in de gelijknamige notitie neergelegde uitgangspunten en uitvoeringsrichtingen.
2. Naast de lopende projecten prioriteit te geven aan het tracé Haarlemmerhouttuinen.
3. Het dagelijks bestuur op te dragen a) een tijdsplanning op te stellen voor een gefaseerde aanpak van het gehele traject en daarbij de trajectdelen te benoemen die in deze bestuursperiode worden uitgewerkt, resp. in uitvoering worden genomen, b) daarmee corresponderende begrotingsvoorstellen te doen, en c) de planning te verwerken in het door de raad te accorderen meerjarenprogramma projecten openbare ruimte (MJP).

¹⁰ Zie de GL/PvdA notitie 'Ruimte en reuring voor de Haarlemmerstraat en Haarlemmerdijk'.