

Memo: het plan voor een doorgaande fietsverbinding Haarlemmer Houttuinen

Inleiding

Op dit moment fietsen circa 20.000 fietsers per dag over de Haarlemmerdijk en de Haarlemmerstraat. Dit aantal zal de komende jaren toenemen tot 30.000. Om de overlast te beperken van fietsers op de Haarlemmerdijk en Haarlemmerstraat heeft de Gemeente Amsterdam plannen om een fietsbrug te maken over de Singelgracht ¹ ten noorden van de Haarlemmerpoorten een fietspad over de Haarlemmerhouttuinen via Droogbak tot aan het Singel.



Tekening van de toekomstige situatie, met als belangrijkste aanpassingen de fietsbrug over de Singelgracht, de fietsbrug over de Korte Prinsengracht en de doorsteek naar het Singel.

Dit plan (kosten maximaal 10,9 miljoen euro ex BTW) wordt na 2020 uitgevoerd. De toename van overlast op Dijk&Straat zal op termijn hierdoor verminderen of nihil worden. Waarschijnlijk zal de overlast in de toekomst op Dijk&Straat ongeveer gelijk blijven aan de situatie anno 2017 omdat het toegenomen verkeer van fietsers en scooters maar deels via de Haarlemmer Houttuinen wordt.

Er is door een bureau uit Leiden een eerste *Conceptrapportage* gemaakt op 24-11-2016. Op dit moment (09 2017) vinden gesprekken plaats met bewoners. De bewonersgroep Dijk&Plein heeft begin september 2017 gesproken met projectleider Nicolien van Eeden. Lees hier meer over de plannen van de Gemeente Amsterdam en over het alternatieve plan van onze bewonersgroep.

Samenvatting van dit memo

- Het memo is opgesteld door het bewonerscomité Dijk&Plein.
- Voor het drukke verkeer van fietsers en scooters dienen oplossingen te komen.
- Scooters zorgen voor geluidsoverlast, voor luchtvervuiling, zijn gevaarlijk.
- Het oversteken van de Haarlemmerdijk dient, makkelijker te worden.
- Veel mensen mijden de straat, door de drukte, het lawaai, de slechte lucht.
- Het bewonerscomité heeft een plan bedacht dat op een redelijke korte termijn, tegen relatief geringe kosten voor oplossingen kan zorgen:
 - o Veel minder autoverkeer op Haarlemmerplein en Haarlemmer Houttuinen.

¹ De Singelgracht loopt vanaf de spoorbrug achter de Haarlemmerpoort onder de Willemsbrug door naar het zuiden. Niet te verwarren met het Singel in de binnenstad, die loopt vanaf de PH-kade.

- Scooters rijden niet meer via Haarlemmerstraat en Haarlemmerdijk, maar over de Haarlemmer Houttuinen.
 - Plein, Dijk en Straat worden voetgangersgebied met ontheffing voor fietsers en leveranciers.
 - Om het oversteken te verbeteren, wordt de straat op diverse plaatsen verbreed zodat ruimte is voor een vluchtheuvel om in tweeën over te kunnen steken.
 - Er komen faciliteiten voor winkelaars in de parkeergarage op het Haarlemmerplein.
 - Voor leveranciers,
 - De Gemeente Amsterdam heeft daarnaast een plan voor een fiets/ scooterroute vanaf het Westerpark tot aan de PH-kade. De uitvoering kan nog vele jaren duren, is naar verhouding duur en is complex.
 - Wij zijn niet tegen dit plan (dat 12 miljoen kan kosten) maar vragen ons af of dit geld niet beter besteed kan worden.
- In dit memo wordt het plan van de Gemeente Amsterdam [Link](#) besproken en wordt betoogd dat er nu al maatregelen moeten komen.
 - Lees ook ons memo, over scooters als veroorzakers van luchtvervuiling, geluidsoverlast en verkeersonveiligheid. [Link](#)

Samenvatting van het conceptrapport van de Gemeente Amsterdam

Er is een "Verkenning" - een rapport van 31 bladzijden - over dit onderwerp; die komt in het kort neer op het volgende:

- De Gemeente Amsterdam zet voor de lange termijn in op het verder autovrij maken van de Haarlemmerdijk, het omleiden van doorgaande fietsers via de Haarlemmerhouttuinen, het verminderen van de parkeerdruk en het scheppen van meer verblijfsruimte in de Haarlemmerbuurt.
- Op een gemiddelde dag wordt de straat door zo'n 20.000 fietsers gebruikt.
- De verwachting is een toename van fietsers door ontwikkeling van het Westelijk Havengebied. Hieronder een tekening met een nieuwe woningbouw ten westen en noorden van het Westerpark.



- De centrale vraag van het rapport:
 - Is het mogelijk om via de Haarlemmer Houttuinen een goede doorgaande fietsroute te realiseren die de Haarlemmerstraat en Haarlemmerdijk voldoende ontlasten en welke investeringen zijn daarvoor nodig?

- Het antwoord is: Het is mogelijk om een goede doorgaande fietsroute te realiseren en hiermee de Haarlemmerstraat en -dijk te ontzien en in te spelen op de verdere groei van het fietsgebruik in Amsterdam. Afhankelijk van de gekozen variant vraagt dit om een investering tussen de €5,4 en €10.9 miljoen ex btw.
- Het gaat om twee fietsbruggen (Korte Prinsengracht en Westerkanaal) en een doorlopende geasfalteerde fietsroute (als fietspad of als fietsstraat) van Singel tot in het Westerpark.
- Het lijkt logisch om eventuele ingrepen op de Haarlemmerdijk en Haarlemmerstraat pas na de ontwikkeling van de Haarlemmer Houttuinen uit te voeren.

De plannen van de Gemeente Amsterdam voor Dijk&Straat

Om het fietsverkeer tegen te gaan en dus om mensen te dwingen om te rijden, worden de volgende maatregelen voor Dijk en Straat door de Gemeente Amsterdam voorgesteld:

- Aan de kop en de staart kinderkopjes en flinke drempels -
Commentaar: fietsers en scooters laten zich niet zo maar tegenhouden, ze nemen de meest logische route en worden hoogstens even wat vertraagd;
- Geen voorrang meer op Dijk en Straat
Commentaar: dit zal fietsers ernstig in gevaar brengen; de kruisingen worden zeer onoverzichtelijk; van een natuurlijke voorrangsweg wordt een onlogische route gemaakt die of niet begrepen zal worden of waar men lak aan heeft.
- Kruispunten met klinkers of andere materiaal dan asfalt;
Commentaar: niet nodig als Dijk&Straat een voorrangsweg blijft;
- Deze herinrichting kost tussen de € 830.000 en € 1.700.000
Commentaar: bovenstaande maatregelen zijn niet nodig
- *Commentaar: de grootste veroorzakers van overlast, scooters (en sommige motoren) worden in het rapport niet apart behandeld; het lijkt wel alsof ze niet bestaan;*

Uitvoerbaarheid doorgaande fietsverbinding

Uit lezing van het rapport en uit een gesprek met projectleider Nicolien van Eeden kwamen nogal wat complicaties naar voren.

- 1) De alternatieve fietsroute zal Dijk&Straat maar beperkt ontlasten, fietsers en scooters ten zuiden van de Haarlemmerpoort zullen nog steeds via Dijk&Straat rijden. De “overlast” neemt ten opzichte van de situatie anno 2017 nauwelijks af omdat er ook sprake is van een toename van verkeer.
- 2) Het is de bedoeling dat veel fietsverkeer van en naar het Westerpark via een fietsbrug aan de andere kant van het water terecht komt. Dat betekent dat de weg langs het Westerpark aan de westzijde en Planciusstraat/Haarlemmerplein aan de oostzijde gekruist moeten worden, met onder andere bussen, trams en tramleidingen. Bovendien moet er flink hoogte gewonnen worden om over het water te kunnen. Verder moet er ruimte zijn voor de vrachtschepen die tussen de spoorbrug en verkeersbrug moeten wachten. Dit lijkt al meteen een ingewikkeld obstakel te vormen.

- 3) Dan zijn er vervolgens wat minder lastige zaken, zoals dat het weilandje (Paardenwei) ten noorden van de Haarlemmerpoort al geclaimd is door een ontwikkelaar van studentenwoningen, de ruimte aan de achterzijde van Albert Heijn beperkt is, de ingang van de parkeergarage in de weg zit en voor gevaarlijke situaties kan zorgen en de kruising Haarlemmer Houttuinen met de Buiten Oranjestraat is ingewikkeld om goed te regelen. Er staan nu stoplichten maar die zullen waarschijnlijk genegeerd worden door fietsers.
- 4) Vervolgens dient de Korte Prinsengracht overgestoken te worden. Dat is, gelet op het verkeer van plezier- en rondvaartboten redelijk lastig en verder is de (nu ook al) gevaarlijke kruising van de Korte Prinsengracht aan de oostzijde, daar waar de weg onder de trein doorgaat, een obstakel.
- 5) Hierna gaan de fietsers (en scooters!) vlak langs de huizen en de smalle Droogbak naar het Singel.



Het is de vraag of de bewoners van het rustige straatje (de Droogbak) zitten te wachten op veel verkeer.

- 6) Het einde van deze fietstocht wordt gevormd door de lastige kruising Singel/Prins Hendrikkade. Anders dan op Dijk&Straat moet hier voor stoplichten gewacht worden; niet altijd de beste eigenschap van fietsers. Een nadeel is dat deze fietsroute niet aansluit op het fietspad onder de PH kade richting CS en dus richting de tunnel onder CS. Hiervoor zullen de fietsers een omweg moeten maken via Singel en de brug over het Singel. Dat is nu al een chaotisch kruispunt en dat wordt nog erger.
- 7) De conclusie is eenvoudig: dit is allemaal niet zo eenvoudig, sterker het is razend ingewikkeld om een fietspad te maken van Westerpark naar het Singel. Oplossingen op de kortere termijn kunnen daarom niet uitblijven.

Scooters en brommers staan niet in het rapport

Elders op deze website wordt ingegaan op de problemen van scooters en brommers (hierna scooters). Die problemen zijn luchtvervuiling, geluidsoverlast en verkeersonveiligheid. Deze gelden voor zowel voor bewoners, voor winkeliers als voor fietsers. Het conceptrapport negeert het verschil tussen fietsers en scooters. Scooters worden niet als aparte groep besproken in het rapport. Naar schatting gaan er 2.500 scooters op dit moment per dag over Dijk&Straat. Dat kan zonder maatregelen in de planperiode tot circa 2022 oplopen tot 3.500 per uur. Tijdens de spits gaat het om 600 - 1000 scooters per uur. Dat zijn er tien of meer per minuut.

Fietsers: als overlast, oplossing, handhaving en lol

Fietsen, ja gezellig!

[Fietsprofessor Marco te Brömmelstoet](#), directeur van het Urban Cycling Institute van de UvA ziet grote voordelen voor de fiets. De steden worden steeds voller gebouwd (verdichting) maar nog altijd wordt verreweg de meeste openbare ruimte in beslag genomen door auto's. Dit is een achterhaald beeld dat de afgelopen vijftig jaar is

ontstaan.² Wat heel belangrijk is voor fietsers is de open deur dat fietsers graag over gezellige, interessante wegen rijden; we moeten af van de gedachte dat je zo snel mogelijk van A naar B wil en veel meer inzetten op plezier. “Fietspaden, het zebrapad, die zijn bedacht vanuit de auto“.

De oplossing om de fiets te verbannen naar de Haarlemmer Houttuinen is voor de meeste fietsers mogelijk geen goede optie. Het is niet bepaald een gezellige route.

Fietsen tussen steden

Een belangrijk deel van het autoverkeer op Haarlemmerweg en Haarlemmerplein is afkomstig uit het westen. Verkeer uit Halfweg/Haarlem (N200) kan slechts rechtdoor de Haarlemmerweg op, afslagen naar de A5 en A10 zijn nooit aangelegd. De afstand van het centrum van Haarlem naar het centrum van Amsterdam is net geen 20 km. Francine Houben is architect en creatief directeur van Mecanoo en oud-hoogleraar Mobiliteitsethiek (TU Delft). Ze is bekend van talloze opvallende projecten in binnen- en buitenland. Zij heeft uitgesproken ideeën over fietssnelwegen. En op haar kantoor liggen [interessante plannen](#) klaar. De e-bike verdubbelt het bereik van de forens en een afstand van 20 km is goed te doen. Het betekent wel dat er aanpassingen gedaan moeten worden: een gemiddelde volwassene op een gewone fiets 18. Een elektrische fiets kan 25 en een speed pedelec zelfs 45 kilometer per uur. Volgens Oomen moeten we anders investeren. Per jaar geven we € 342 uit aan autiwegen en € 33 aan fietspaden. Het valt buiten het concept van dit memo, maar het is een interessant gegeven dat fietsen een deel van het autoverkeer op het Haarlemmerplein en de Haarlemmer Houttuinen kan verminderen.

Overlast en handhaving

Vreemd genoeg worden fietsers vaak gezien als brengers van overlast, zoals de overlast door grote aantallen geparkeerd fietsen of het gedrag van fietsers. Dit laatste kan en moet doorhandhaving opgelost worden, het is geen argument om fietsers als overlast te zien. Er zijn in principe genoeg mensen beschikbaar want daar waar er [19 ambtenaren](#) per 1000 Amsterdammers zijn, zijn er 11 ambtenaren per inwoner in de andere grote steden. Per persoon bedragen de kosten € 7.900³; in Den Haag en Utrecht is dit € 4.400. Daar komt dan nog de inhuur van personeel bij. Het Parool spreekt over onvolkomen, complex en warrig beleid en een [overschrijding van 200 miljoen](#) in 2016. Deze bedragen zijn nog los van consultants en externe adviseurs.

Als er gekeken wordt naar handhaving dan wordt er meteen zuinig gekeken. De Gemeente Amsterdam heeft inmiddels als beleid dat handhaving niet mogelijk en daardoor is het niet zinnig om beleid te maken, is in plaats van dat handhaving onderdeel is van beleid. De camera's in de tunnel van het Rijksmuseum die scooters op heterdaad betrappen, hebben [€ 379.000](#) gekost. Ze hebben weliswaar meer dan [twee miljoen](#) aan boetes opgebracht (mede omdat de verbodsborden niet goed zichtbaar waren) maar dat geld gaat naar de Staat der Nederlanden. Een oplossing is om (semi)ambtenaren of [verkeersregelaars](#) in te zetten in plaats van dure camera's. Dat kan steekproefsgewijs.

² Noot: met als dieptepunt de omsingeling van Amsterdam met enorme snelwegen en de sloop van honderdduizenden bomen

³ Bron Gemeente nu 6 mei [2012](#)

Eerdere plannen van de Gemeente Amsterdam

In 2015 heeft de Gemeente Amsterdam onderzoek gedaan onder de bewoners en winkeliers. Met een aantal maatregelen als gevolg. Zebrapaden, een maximum snelheid van 30 km en het weghalen van nietjes voor fietsen, tegelijk met een aantal verboden om fietsen te parkeren (via tegels). Deze aanpassingen hebben niet het beoogde effect gehad. Als er al eens een fietser of scooter voor het zebrapad stopt dan is er een groot risico dat de overstekende voetganger getorpedeerd wordt door anderen die de wachtende links en rechts passeren. Bovendien eindigen sommige zebrapaden op onverwachte obstakels op de stoepen. De meeste auto's houden zich wel aan de maximum snelheid van 30 km, maar worden links en rechts gepasseerd door scooters. Er is sinds 2015 toen de maximum snelheid inging, voor zover bekend, niet één overtreder beboet, terwijl naar schatting meer dan 90% van de scooters harder rijdt. Het weghalen van de nietjes heeft niet tot gevolg gehad dat er geen fietsen meer geparkeerd werden, maar wel dat een windvlaag die fietsen nu omblaast.

Kortom, ondanks langdurige voorbereidingen en met een budget van € 50.000 is er weinig tot geen vooruitgang gerealiseerd; volgens sommigen is het verkeer nog onveiliger geworden.

Wat is de mening van de bewonersgroep Haarlemmerdijk/plein over het nieuwe plan van de Gemeente Amsterdam?

Weinig overlast fietsverkeer op de Haarlemmerdijk/Haarlemmerstraat

- 1) De bewonersgroep bestaat, net als de meeste andere bewoners van Dijk/Straat uit enthousiaste fietsers en het zou jammer zijn als fietsers gedwongen worden de veel minder aantrekkelijke route te nemen via de Haarlemmerhouttuinen.
- 2) Er wordt door de gemeente aangenomen dat er sprake is van overlast door fietsers, maar is dit wel goed onderzocht? Het is zeker (waaninnige) druk op Dijk en Straat op bepaalde momenten, en dat betekent dat het soms heel lastig is om over te steken, maar daar staat tegenover dat Dijk/Straat ook een heel eigen karakter hebben met al die fietsers.
- 3) Het oversteken kan een stuk eenvoudiger en veiliger gemaakt worden door parkeerplaatsen op te heffen, daar de weg te verbreden en in het midden een vluchtheuvel/oversteekplaats te creëren. Voetgangers kunnen dan in tweeën oversteken en fietsers worden door de kromming in de weg gedwongen langzamer te fietsen.
- 4) Er zou een maximum snelheid van 25 km per uur ingesteld kunnen worden. Die geldt iedereen, ook (race)fietsen, e-bikes, pedal bikes etc. Vanzelfsprekend dient hierop gehandhaafd te worden.
- 5) Conclusie: de "overlast" door fietsers wordt door de bewoners waarschijnlijk veel minder ervaren dan de Gemeente Amsterdam denkt. De overlast door scooters des te meer.

Autoverkeer

Het Haarlemmerplein zou een stuk leefbaarder worden als er minder auto- en motorverkeer zou zijn en hetzelfde geldt voor de Haarlemmer Houttuinen. Hierdoor ontstaat er ruimte voor scooters.

Emissies autoverkeer

Voor NO₂ (stikstofdioxide) en voor NO is een permanent meetstation aan de Haarlemmerweg. NO wordt omgezet in NO₂ en heeft geen wettelijke norm, dus dat laten

we buiten beschouwing. NO₂ en fijnstof zijn vooral afkomstig van dieselmotoren en niet van scooters die vooral ultrafijnstof produceren. De metingen op de Haarlemmerweg geven behoorlijke overschrijdingen van de wettelijke norm van een jaargemiddelde van 40 ug/m³. Hetzelfde geldt waarschijnlijk ook voor fijnstof (PM₁₀). De cijfers voor een normale dag (donderdag 21 september gedurende 24 uur zijn de volgende).

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
NO ₂	48	44	38	29	29	34	38	48	58	67	76	70	65	65	71	72	69	69	59	60	74	82	77	75

Behalve in de uren 3 t/m 6 wordt de norm overschreden. Het betekent naar alle waarschijnlijkheid dat de norm voor NO₂ en fijnstof (PM₁₀) niet alleen op de Haarlemmerweg maar ook op het Haarlemmerplein wordt overschreden. De Haarlemmerdijk krijgt hier een deel van mee, gelet op de concentratie PM₁₀ van 17,5 ug/m³ op een relatief rustig tijdstip (zie het rapport van de GGD van maart 2017).

Conclusie: het is zeer waarschijnlijk dat de wettelijke normen voor NO₂ en fijnstof (PM₁₀) op het Haarlemmerplein overschreden worden; een reden te meer om meetregelen te nemen en dat kan door het verkeer af te buigen en zo weinig mogelijk over de Haarlemmerweg te laten rijden. Ook voor de Haarlemmerdijk geldt dat de maxima voor NO₂ en fijnstof (PM₁₀) benaderd, mogelijk overschreden worden. Er zijn op de Haarlemmerdijk evenwel alleen metingen gedaan van ultrafijnstof, eenmalig en niet langer dan een uur.

Verplaats Autoverkeer

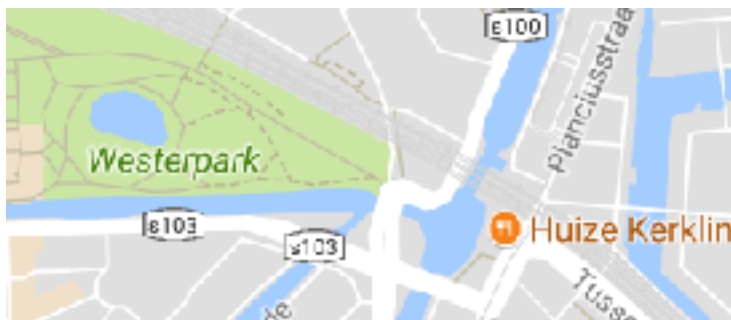
Het autoverkeer op de Haarlemmer Houttuinen en Haarlemmerdijk zal afnemen door de z.g. Knip (autoluw maken PH-kade voor het CS). Het autoverkeer zal voor het overgrote deel via de tunnel achter CS gaan lopen en zeker het verkeer van Oost naar West zal geminimaliseerd worden.



Toekomstige situatie (eind 2017 ?) doorgaand verkeer vanaf de A10 tot achter het CS. Vanaf de A10 gaat het verkeer grotendeels over een industriegebied om bij de Houthavens door een vierbaans tunnel te gaan richting CS (de Ruijterkade) om aldaar verder te gaan in de tunnel achter CS. Het is de bedoeling van de Gemeente Amsterdam om dit de doorgaande route te maken voor autoverkeer.

Op dit moment wordt op de afslag op de Haarlemmerweg op de A10 nog altijd "Centrum" aangegeven. Een eenvoudige maatregel is om de aanwijzing "Centrum" op de A10 te verwijderen en te vermelden op de borden met de afslagen S101 en S102.

Het verkeer uit de richting Halfweg/Haarlem kan op de hoek Haarlemmerweg en Admiraal de Ruyterweg maar het noorden verwezen worden. Via de Contactweg komt men op de S102 en vervolgens weer op de Spaarndammerdijk.



Ook bij de kruising Haarlemmerweg en Nassaukade kan het autoverkeer richting het noorden gestuurd worden (de Houtmankade).

Het gevolg van deze drie maatregelen, gecombineerd met een aantal maatregelen rond CS, is dat het autoverkeer van west naar oost op het Haarlemmerplein en de Haarlemmer Houttuinen drastisch afneemt.

Scooters (en brommers)

Verplaats scooters

Elders op deze website wordt uitleg gegeven over de overlast van scooters. Het voorstel van de bewonersgroep is dan ook om niet de fietsers maar de scooters te verplaatsen naar de Haarlemmer Houttuinen. Scooters uit het westen moeten dan nog voordat ze het fietspad oprijden op het Haarlemmerplein links af slaan en worden achter AH omgeleid naar Tussen de Bogen. Vervolgens kunnen ze via de ventweg, over het bestaande fietspad door tot aan de bocht van de Nieuwe Westerdokstraat. Een brug over de Korte Prinsengracht is niet nodig. Bij de Nieuwe Westerdokstraat moeten de scooters over de bestaande gewone weg, tussen het autoverkeer door.



Route van de scooters uit het westen. Direct na de Haarlemmerpoort links af. Dan naar rechts en dan alsmaar rechtdoor, deels over de ventweg, deels over het bestaande fietspad, deels over de gewone weg.

Doordat het autoverkeer verminderd is (zie elders), en eventueel door het instellen van een maximum snelheid vanaf de Boomklokstraat is dit op te lossen. Het voornaamste nadeel is dat de bewoners van de Haarlemmer Houttuinen meer overlast krijgen door scooters, waar veel minder auto's tegenover staan.

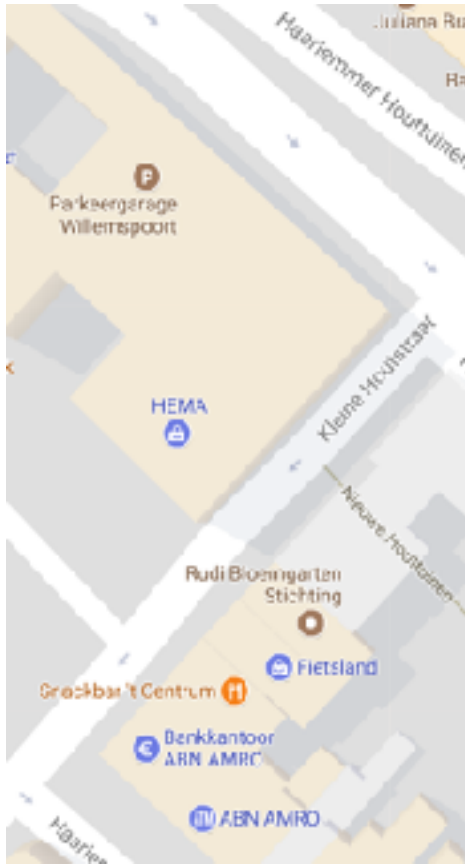
Voor het verkeer van oost naar west kunnen scooters deels gebruik maken van het bestaande fietspad aan de noordzijde (tegen het treinviaduct) en deels over de gewone weg. Een maximum snelheid van 30 km per uur voor al het autoverkeer instellen, is dan een goede optie (hoewel > 90% van de scooters harder rijdt). Taxi's en bussen ondervinden hiervan geen hinder, die hebben hun eigen route.

[Verbod gemotoriseerd verkeer Dijk&Straat](#)

Het belangrijkste voorstel van de bewonersgroep is een verbod van scooters/motoren/ doorgaand autoverkeer, maar met een aantal belangrijke aanvullingen.

De winkeliers zijn in het algemeen niet enthousiast als auto's geweerd worden, dit ondanks het feit dat niet bewezen is dat dit nadelig is. Vaak wordt gewezen op de Nieuwendijk, maar of de verloederings van die straat (met name het eerste) deel komt doordat er geen auto's rijden, is nooit aangetoond. Andere straten zonder autoverkeer, zoals de Kalverstraat, verloederen niet en straten met auto's, zoals de Damstraat, weer wel. Er is dus waarschijnlijk geen relatie tussen verloederen en autoverkeer. Volgens Jeanine van Pinxteren en diverse ambtenaren is er geen relatie, eerder komt het een winkelstraat ten goede als er geen auto's rijden en voetgangers meer ruimte krijgen.

De bewonersgroep heeft twee aanbevelingen om de winkeliers ter wille te zijn: parkeergarage Willemspoort biedt een half/heel uur gratis parkeren aan voor mensen die winkelen op de Dijk&Straat. Of mensen die gewinkeld hebben, krijgen van de winkeliers een tegoedbon met korting. Op de Kleine Houtweg komt een toegang tot Dijk&Straat (via een beweegbare verkeerspaal, te bedienen door de portier van de parkeergarage) zodat leveranciers en klanten die goederen op willen halen bij winkels toegang hebben tot de Dijk.



Aan het begin van de Kleine Houtstraat komt een beweegbare verkeerspaal, te bedienen vanaf de Parkeergarage Willemspoort.

Met minder autoverkeer kan een deel van de parkeerplekken verdwijnen en vervangen worden door een bredere stoep, meer parkeergelegenheid voor fietsers, meer terrassen, etc.

Voor de kruising Korte Prinsengracht met Dijk&Straat dient een oplossing bedacht te worden. Gelet op de chaos op die kruisingen, is het afsluiten van de binnenstad aldaar waarschijnlijk de beste oplossing.

Het belangrijkste verbod is evenwel die voor scooters. De Dijk&Straat zullen hierdoor een stuk "ontspanner" worden, de lucht klaart op, oversteken is minder gevaarlijk en de kwaliteit van de straat neemt toe.

Verbodsbord C13 geldt alleen scooters

-

C13

Gesloten voor bromfietsen, snorfietsen en gehandicaptenvoertuigen, met in werking zijnde motor

Toelichting

Bromfietsen, snorfietsen en gehandicaptenvoertuigen zijn gedefinieerd in artikel 1 onder i, r en af van het RVW 1990



Wettelijke tekst:

Gesloten voor bromfietzen, snorfietzen en gehandicaptenvoertuigen met in werking zijnde motor

Extra informatie over dit verkeersbord:

Weg wordt gebruikt door zwaardere voertuigen zoals bijvoorbeeld vrachtauto's, en kennelijk is het te gevaarlijk om ondermeer bromfietzen toe te laten op deze weg. Snelheidswaeringen zijn ondanks dat toch mogelijk, want landbouwvoertuigen (max 25 km/u) en brommobielen (max 45 km/u) zijn wel toegestaan op dit weggedeelte:

C13

Gesloten voor bromfietzen, snorfietzen en gehandicaptenvoertuigen, met in werking zijnde motor

Dit bord geldt ook voor bromfietzen en snorfietzen waarvan de motor buiten werking is gesteld, en die dus als fiets worden gebruikt.

Voor gehandicaptenvoertuigen geldt het verbod alleen als die van een motor voorzien zijn en die motor is niet buiten werking gesteld.

Lopend een bromfiets aan de hand meevaren mag dus wel.

Een brommobiel is een 45 km autootje.

Verkeerstechnische aanpassingen

Het plan van de bewoners kan uitgevoerd worden zonder grote investeringen.

Hierbij zijn een aantal aanpassingen wenselijk.

Het autoverkeer moet al in een vroeg stadium richting S101 en S102 gestuurd worden.

De kruisingen Haarlemmerstraat met Korte Prinsengracht en met Singel moeten verbeterd worden.

Op Dijk&Straat moeten oversteekplaatsen komen; verbreding van de weg en in het midden een rustpunt.

Voor de kruisingen Korte Prinsengracht met Dijk&Straat moet een oplossing komen.

Sluipverkeer via de Brouwersgracht en Vinkenstraat moet tegengegaan worden.

Er moet een aparte route komen voor fietsers die van oost naar west gaan, dus van Haarlemmerplein richting Westerpark. Hiertoe dient de brug verbreed te worden en er moet op het Haarlemmerplein een tweede oversteek gemaakt worden voor fietsers die uitkomt naast de Haarlemmerpoort aan de zuidzijde. Omdat er dan te weinig ruimte is voor voetgangers moet er een onderdoorgang gemaakt worden voor voetgangers onder de Haarlemmerpoort.

De zuidzijde kan dan geheel bestemd worden voor fietsverkeer en scooters van west naar oost.



De Willemsbrug aan de noordzijde verbreden. Een verbreed fietspad met oversteek aan de noordzijde, langs de Haarlemmerpoort.

Handhaving

Van de zijde van de Gemeente Amsterdam is onder gewezen op de complexiteit van handhaving en het opleggen van boetes. Of de politie en het O.M. mee willen werken, is daarom een vraagteken.

1. Dit is een beetje een gotspe; er wordt nu ook niet gehandhaafd, scooters rijden vrijwel allemaal te hard, scooters met een blauw kenteken maken illegaal gebruik van de fietspaden, niemand stoort zich aan de zebrapaden, motoren zonder uitlaat, enzovoort.
2. De Gemeente Amsterdam heeft inmiddels als beleid dat handhaving niet mogelijk is in plaats van dat handhaving onderdeel is van beleid.
3. Bij het Rijksmuseum en de tunnel onder CS wordt gecontroleerd d.m.v. camera's. Dat kan op Dijk&Straat&Plein ook, maar het kan net zo goed handmatig, steekproefsgewijs.
4. Ondanks het algemene gebrek aan discipline in het verkeer zullen de meeste scooterberijders terughoudend zijn om zich tussen de fietsers en voetgangers te begeven. Het aantal overtredingen is waarschijnlijk veel geringer dan nu het geval is. Ook dat is een vorm van handhaving; aanpassingen doen aan de infrastructuur waardoor er minder overtredingen zijn.

Alternatieven

Een alternatief op de korte termijn is om alle fietsers via de Haarlemmer Houttuinen om te leiden. Die rijden dan via de ventweg bij de Haarlemmer Houttuinen, over een nieuwe brug bij de Korte Prinsengracht over de Droogbak naar het Singel.

Of alleen de fietsers die van west naar oost gaan, worden omgeleid; daarvoor zijn geringe aanpassingen nodig. De fietsers kunnen over de bestaande brug over de Korte Prinsengracht.

Afsluiting fietspad op Haarlemmerplein en Singel/Haarlemmerstraat voor scooters

Op dit moment (25-11-2017) mogen scooters met een blauw plaatje niet over het fietspad op het Haarlemmerplein rijden en niet over het fietspad over het Singel. Hierop wordt door de Gemeente Amsterdam niet gehandhaafd.

Indien de helmplicht wordt ingevoerd dan mogen ook scooters met een blauw kenteken niet meer over deze fietspaden. De beslissing hierover valt op 14 december in de Tweede Kamer. Vanzelfsprekend zal er zonder handhaving weinig veranderen. Ook zonde helmplicht zijn fietspaden af te sluiten voor scooters (zie b.v. Rijksmuseum, Westerpark, Klimhal).

De gevolgen van het afsluiten van deze koste stukjes fietspad zijn dat scooterverkeer uit het westen om de flat op het Haarlemmerplein heengeleid moet worden om dan verder te gaan via de ventweg en Nieuwerdijkstraat. Bij de Droogbak is een vernauwing en dat moet opgelost worden. Een oplossing is daar het autoverkeer maximaal dertig kilometer per uur te laten gaan; dan kunnen scooters op de rijbaan. Een verkeersdrempel voor auto's kan het invoegen veiliger maken. De oplossing om de scooters via de Droogbak te sturen (tussen de huizen door) lijkt voor de bewoners aldaar onacceptabel.

Als het fietspad over het Singel afgesloten is voor scooters, dan zal het overgrote deel via de Haarlemmerstraat rijden of via de Droogbak, maar niet via de Westerdokstraat (waar de bus rijdt).

Dat laatste is zeer wenselijk. Voor het scooterverkeer van Oost naar West geldt dezelfde

vernuwing. Voor het stuk over de Westerdokstraat zullen scooters over de autoweg moeten. Vervolgens is er een fietspad tot de kruising met de Buiten Oranjestraat. De scooters zouden daar over kunnen steken naar de ventweg, maar dat loopt uiteindelijk vast bij AH. Het fietspad kan ook nog een stuk te verlengd worden, langs Tussen de Bogen, om uiteindelijk op de autoweg terecht te komen.

Indien voor de hele route van de Haarlemmer Houttuinen een maximum snelheid van 30 km wordt vastgesteld, dan lost dit een deel van het probleem op. Verder zal het aantal auto's drastisch afnemen door de route Spaarndammertunnel en CS tunnel. In dit plan hoeft de Haarlemmerdijk niet veranderd te worden (kan wel). Scooters die via de Kleine Houtsstraat naar de Haarlemmerdijk rijden, worden niet tegengehouden. Sommige motoren, speciaal die zonder uitlaat, maken er ene hobby van om die route te nemen, om opzettelijk overlast te veroorzaken.

Conclusie van de bewonersgroep

Een voordeel van deze plannen is niet alleen dat het veel eenvoudiger en goedkoper is, maar ook veel sneller kan (2018 in plaats van ver na 2020). Het geld dat bespaard wordt, kan geïnvesteerd worden in handhaving.

Update

24-9-2017

Handhaving

Emissies autoverkeer

Bord C13

Update 30-9-2017

Fietsers als overlast, oplossing, handhaving

Alternatieven

Update 22-10-2017

Afsluiten fietspad Haarlemmerplein voor scooters

Update 25-11-2017