

Voorstel verdere autoluwe maatregelen voor noordelijk deel Centrum

Presentatie aan wethouder

29 januari 2019

Samenvatting

- Gebiedsgericht invulling geven aan de autoluwambities van het college: Een belangrijke stap in het autoluw maken van het centrum kan genomen worden met aanvullende autocirculatiemaatregelen op het traject Haarlemmer Houttuinen-Prins Hendrikkade:
 - Ruimte voor drie zeer gewenste snelle, comfortabele en veilige doorgaande fietsroutes (Centraal-Westerpark, IJpleinveer-Mr Visserplein en Javabrug-centrum)
 - Transformatie van de Haarlemmer Houttuinen van een gedateerde, onaantrekkelijke, donkere hoofdontsluitingsroute langs het spoor naar een autoluwe, open, aantrekkelijke en groene woon- en verblijfsruimte
 - Transformatie Prins Hendrikkade van een drukke en vieze verkeersader tot een aantrekkelijk, breed en autoluw Waterfront
- De voorgestelde verschuiving van het autoverkeer heeft wel een negatieve impact op de leefbaarheid langs de hoofdroutes (met name langs de Kattenburgerstraat en de Van Diemenstraat), hoewel de waardes van de luchtkwaliteit overal ruim binnen de normen blijven. Daarnaast moet een deel van het bestemmingsverkeer maximaal vier minuten omrijden
- Een aanzienlijk deel van de baten kan waarschijnlijk al relatief snel worden gerealiseerd (in de periode '20-'22) , de rest is afhankelijk van grootschaliger ingrepen, die meer voorbereidings- en uitvoeringstijd vergen
- Doel van dit voorstel is om geïnformeerd een afweging te kunnen maken tussen baten en lasten van mogelijke autoluwmaatregelen; het voorstel is expliciet nog niet geschikt voor formele besluitvorming

Gebiedsgericht invulling geven aan de autoluwambities van het college – Noordelijk deel Centrum als eerste gebiedsuitwerking

Autonetwerk en studiegebied



Achtergrond

- Voor de knip van 22 juli 2018 was het traject Haarlemmer Houttuinen-Prins Hendrikkade een van de drukste autoroutes van de stad met een voor Amsterdamse begrippen ongekeerde hoeveelheid asfalt (inclusief ventweg en busbaan op veel delen 6 rijstroken). Voor fiets en voetgangers bleef er daardoor weinig ruimte over en beide straten waren uitgesproken onaantrekkelijk om te wonen en te verblijven.
- Met de knip voor het Centraal Station is dit traject voor autoverkeer geen doorgaande route meer. De verkeersintensiteit op deze wegen is hierdoor met ca 30% afgenomen, maar blijft nog steeds aanzienlijk. Uit het kentekenonderzoek is gebleken dat zelfs na de knip het merendeel van het verkeer geen bestemming in het gebied zelf heeft. Dit verkeer rijdt nu alleen niet meer rechtdoor maar kiest de kortste route achter het station langs via Ooster- en/of Westertoegang
- Mede om de kansen te realiseren die de knip biedt, is een aantal projecten geïnitieerd om het gebied langs deze route veel aantrekkelijker te maken en snelle, comfortabele en veilige doorgaande fietsroutes te creëren. De mogelijkheden om deze doelen te realiseren blijken echter nog steeds beperkt te worden door de resterende autointensiteit, zeker in combinatie met de aanwezige OV-routes
- In dit document wordt geschetst op welke wijze en onder welke randvoorwaarden toch vorm gegeven kan worden aan de ambitie van het college om de stad autoluwer te maken, welke kansen dit biedt voor de lopende projecten en welke consequenties dat heeft voor de rest van de stad.

Doel van dit voorstel is om geïnformeerd een afweging te kunnen maken tussen baten en lasten van mogelijke autoluwmaatregelen; het voorstel is expliciet nog niet geschikt voor formele besluitvorming

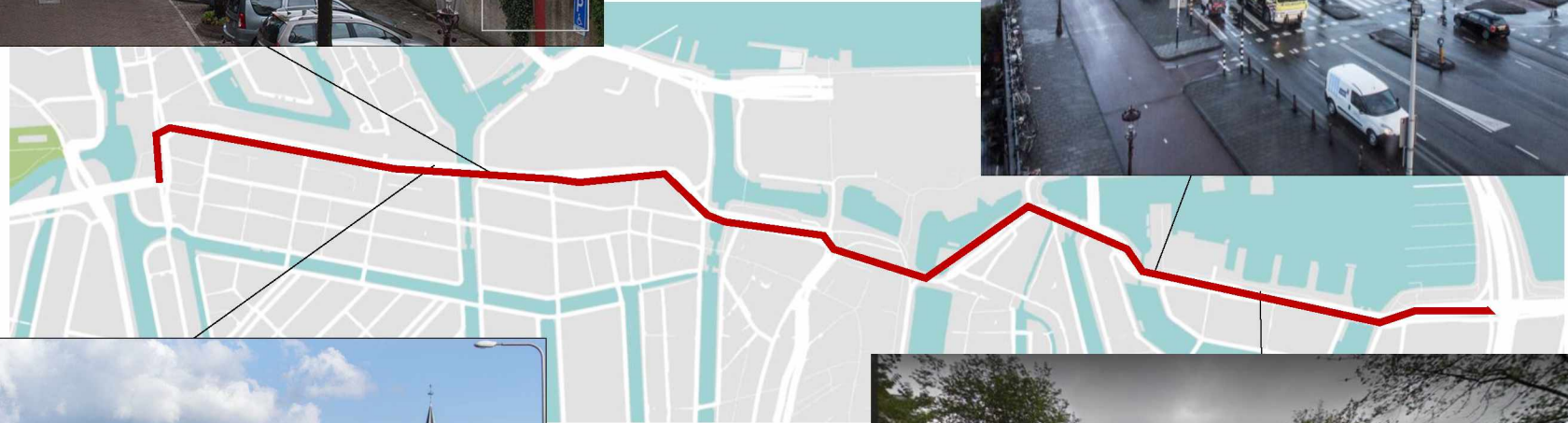
Effecten op hoofdlijnen bepaald en no go's in kaart gebracht:

- Verkeerskundige effecten op hoofdlijnen en haalbaarheid
 - Verkeersintensiteit o.b.v. lusdata en kentekenonderzoeken
 - Inschatting of de hoofdwegen en met name kruisingen deze verschuiving van verkeer onder normale omstandigheden kan afhandelen en welke aanpassingen daarvoor nodig zijn
- Ontwerpverkenningen of het voorstel inpasbaar is en welke ruimtelijke baten gerealiseerd zouden kunnen worden
- Eerste inschatting omgevingseffecten zoals luchtkwaliteit

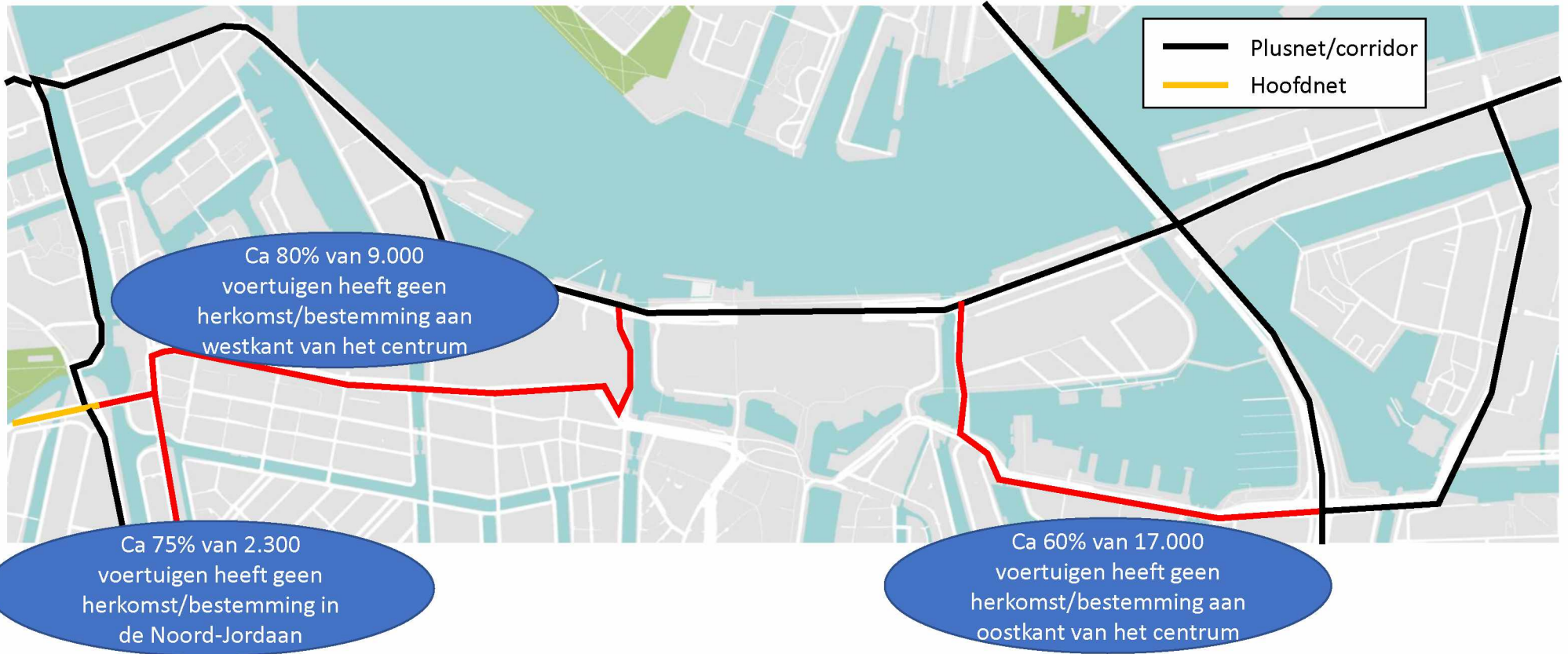
Voor formele besluitvorming is verdere uitwerking op de volgende aspecten noodzakelijk:

- Verder verfijnen van modelleringen
 - Effect op robuustheid netwerk (in het kader van incidenten, evenementen, werkzaamheden en kwetsbare bruggen en kademuren)
 - Effecten autonome verkeersontwikkelingen (groei van de stad)
 - Verdieping doorrekening luchtkwaliteit
 - Doorrekening VMA/VISSIM als onderdeel van reguliere formele besluitvorming
- Resterende (ontwerp)opgaves:
 - Specifieke uitwerking voor doelgroepen (nood- & hulpdiensten, taxi, touringcar, laad-/losverkeer)
 - Bouwverkeer voor werkzaamheden PHS Oostertoegang
 - Detailontwerp maatregelen en herinrichting
- Parkeercompensatie
- Kostenraming en dekking (nog niet voor alle onderdelen zijn voldoende middelen gereserveerd in het MIP)

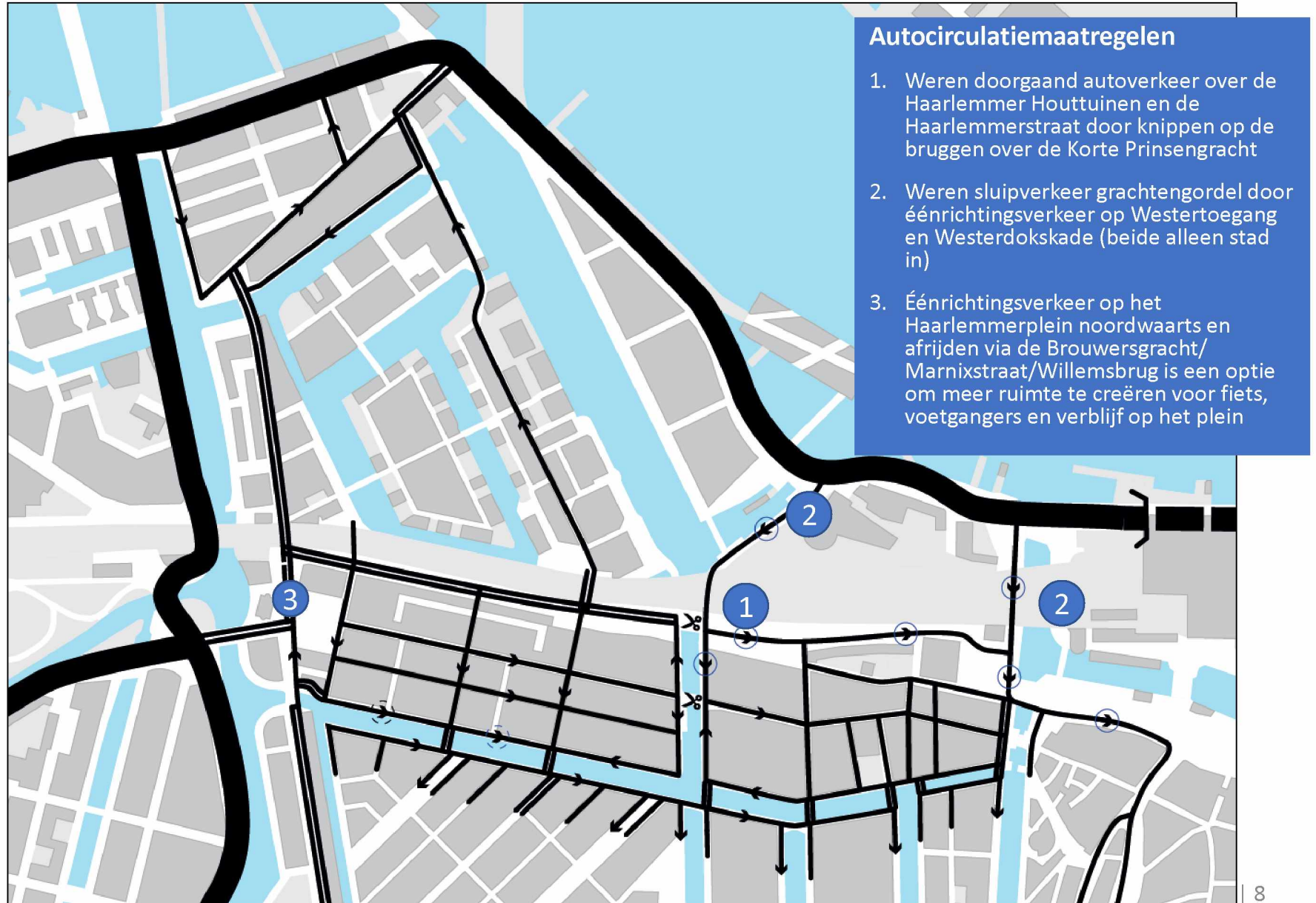
Het traject Haarlemmer Houttuinen-Prins Hendrikkade kent een voor Amsterdamse begrippen ongekeerde hoeveelheid asfalt en was voor de knip een van de drukste autoroutes van de stad



Ook na de knip zowel aan westkant (Nassauplein/Marnixstraat-Haarlemmer Houttuinen-Westertoegang) als oostkant (Prins Hendrikkade-Oostertoegang) nog veel doorgaand verkeer, terwijl plusnet-routes buitenom ook beschikbaar zijn



Autocirculatievoorstel voor de Haarlemmer Houttuinen



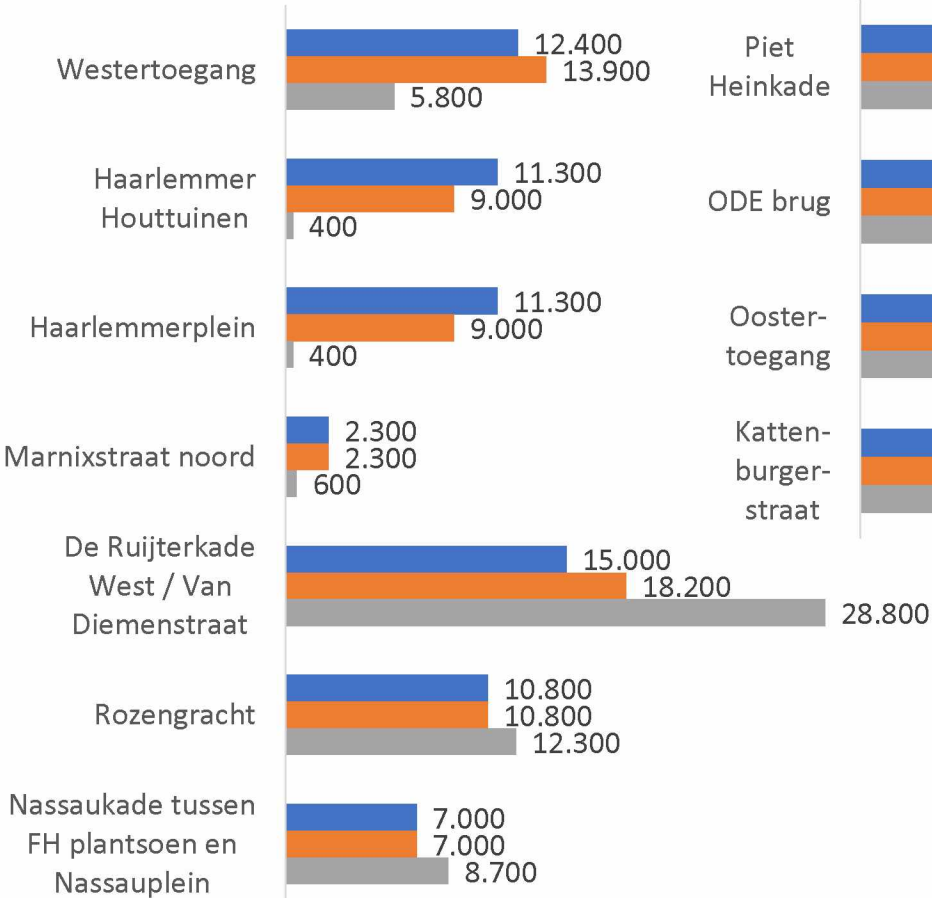
Autocirculatievoorstel Oostertoegang-Prins Hendrikkade Oost



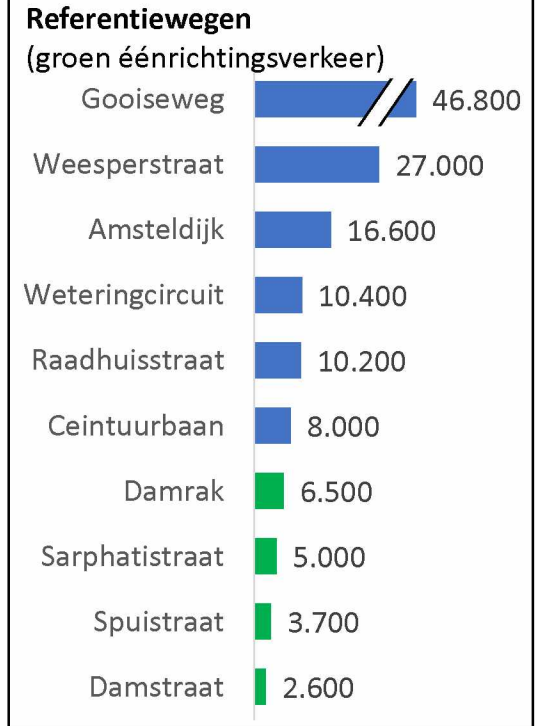
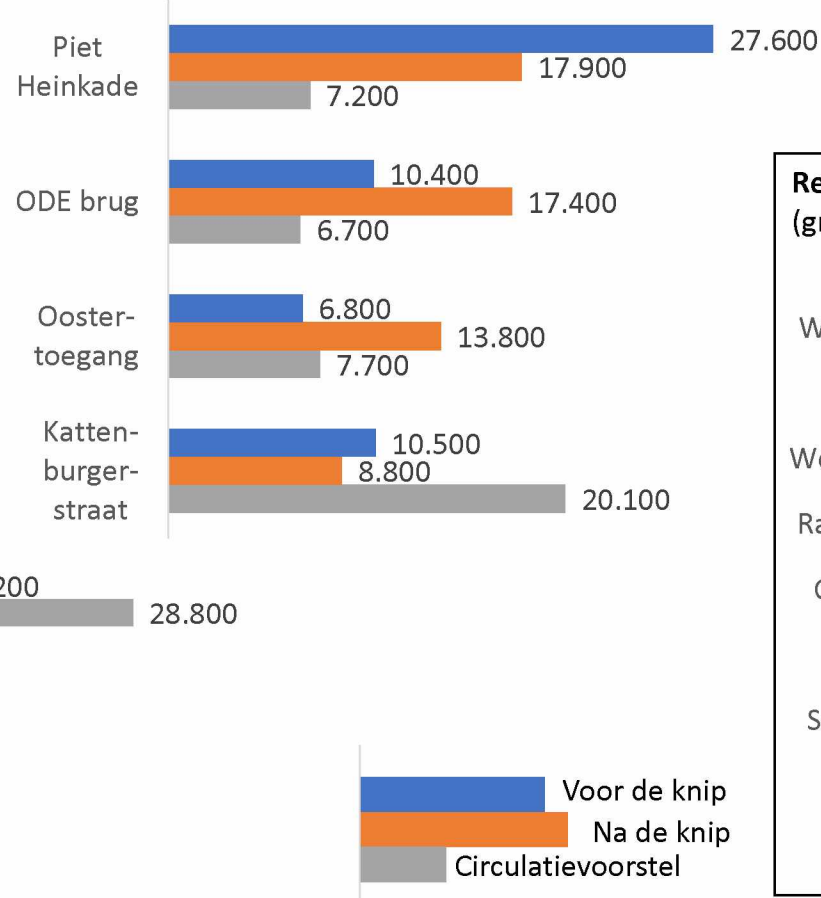
Voorstel minimaliseert autoverkeer rond Haarlemmer Houttuinen en zorgt voor ten minste een halvering aan oostkant; gevolg is wel extra verkeer op hoofdroutes buitenom

Werkdagintensiteit autoverkeer beide richtingen

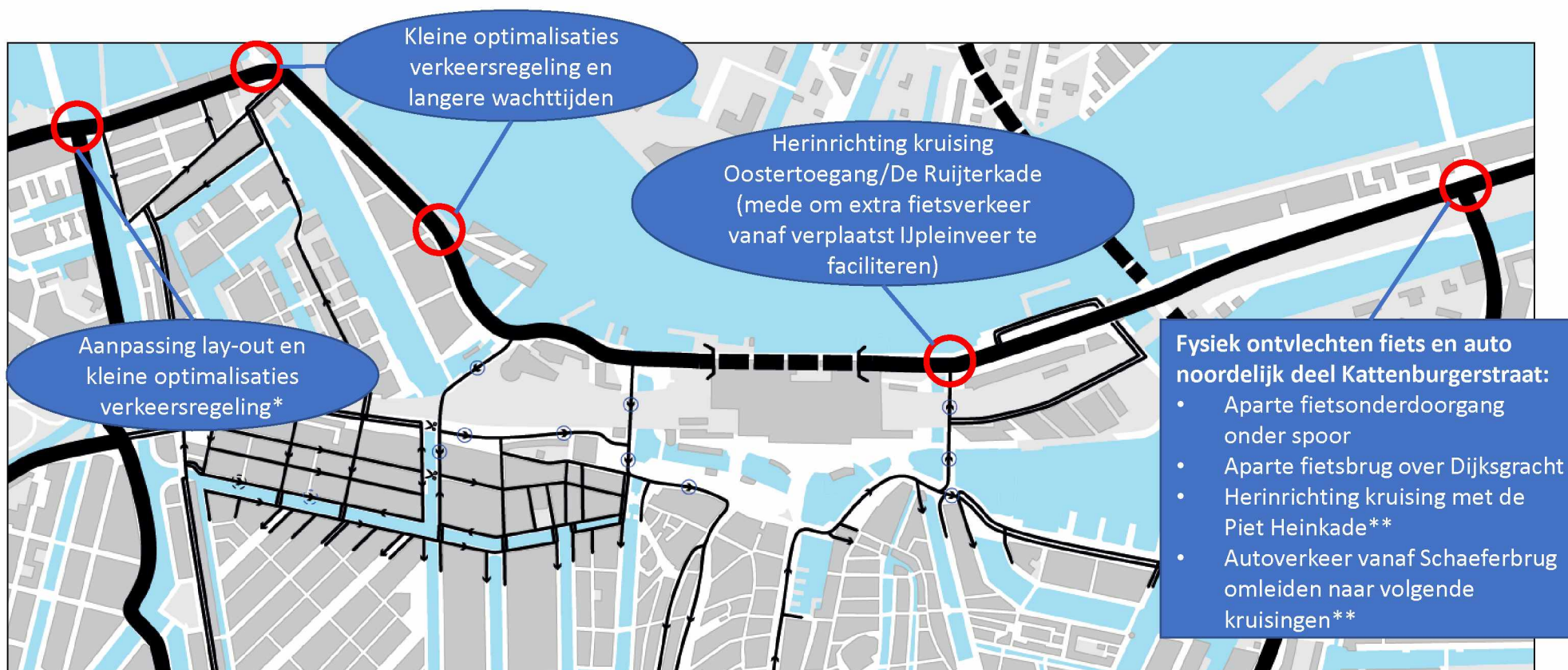
Westkant



Oostkant



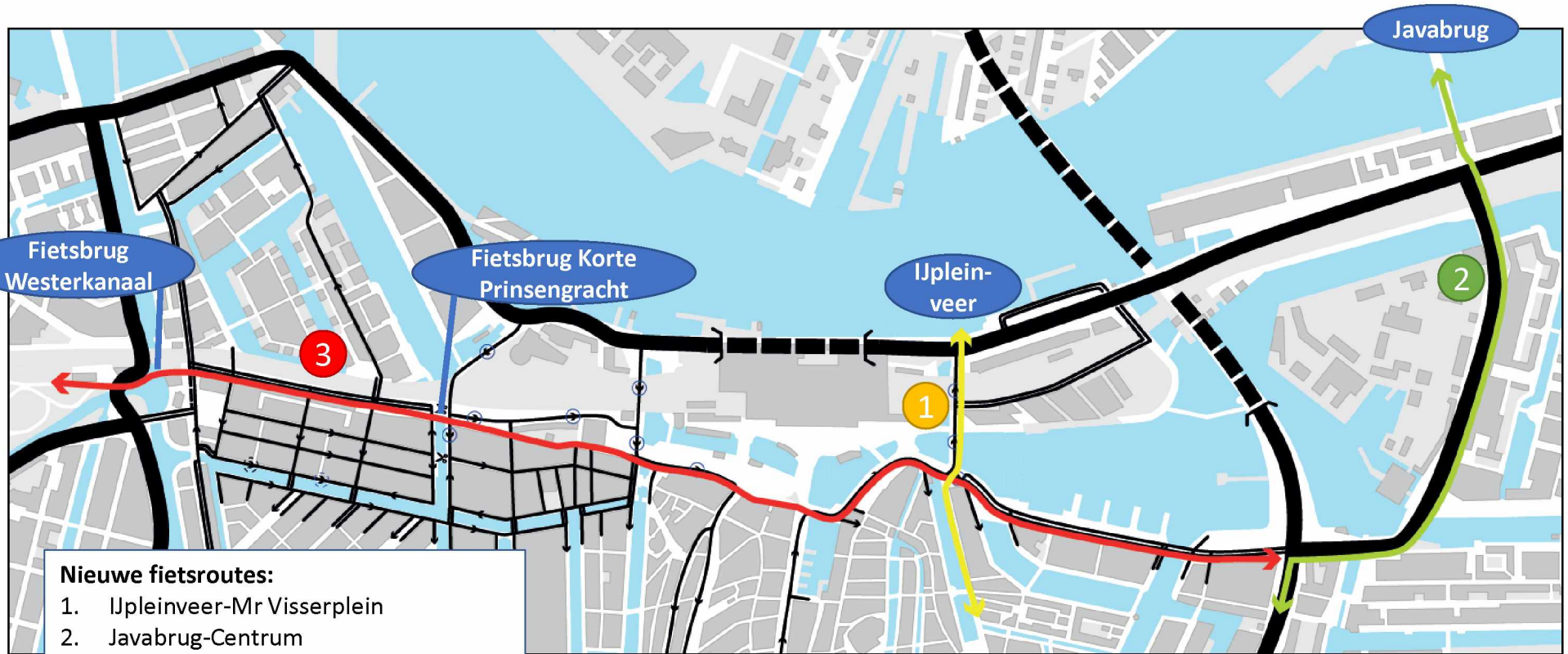
Dit extra verkeer maakt capaciteitsmaatregelen op meerdere kruisingen S100 nodig om congestie te voorkomen



**o.b.v. eerste grove inschatting, gedetailleerde analyse volgt nog*

*** Zonder extra fietsverkeer van/naar Javabrug kan volstaan worden met minder ingrijpende maatregelen*

Circulatievoorstel creëert ruimte voor drie zeer gewenste snelle, comfortabele en veilige (“royale”) doorgaande fietsroutes



- Nieuwe fietsroutes:**
1. IJpleinveer-Mr Visserplein
 2. Javabrug-Centrum
 3. Westerpark-Haarlemmerplein-Centraal Station-Oostelijke eilanden en verder

Snelle, comfortabele en veilige doorgaande fietsroute vanaf de aanlanding IJpleinveer via de Oostertoegang naar de Nieuwmarkt en Mr Visserplein

Huidige situatie



Te weinig ruimte in onderdoorgang voor fiets en voetganger

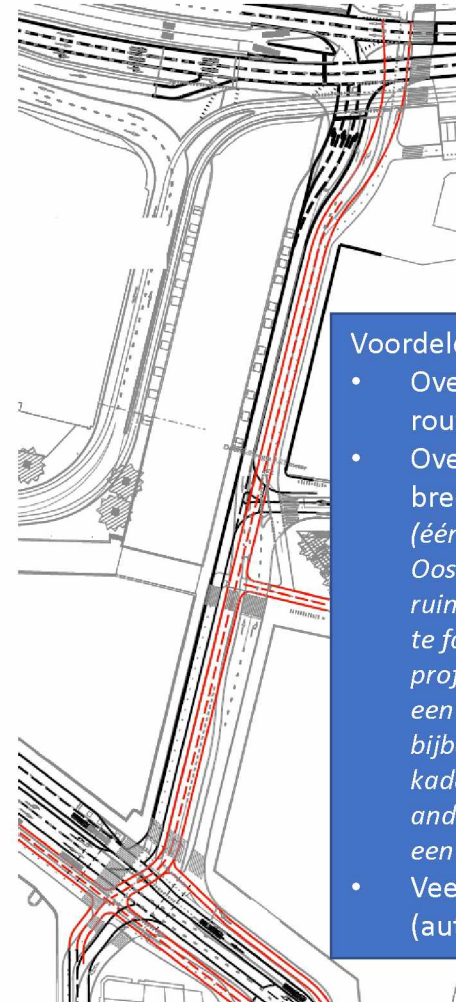


Geen doorgaande route met onoverzichtelijke en onveilige oversteken



Complexe fiets-fietskruising

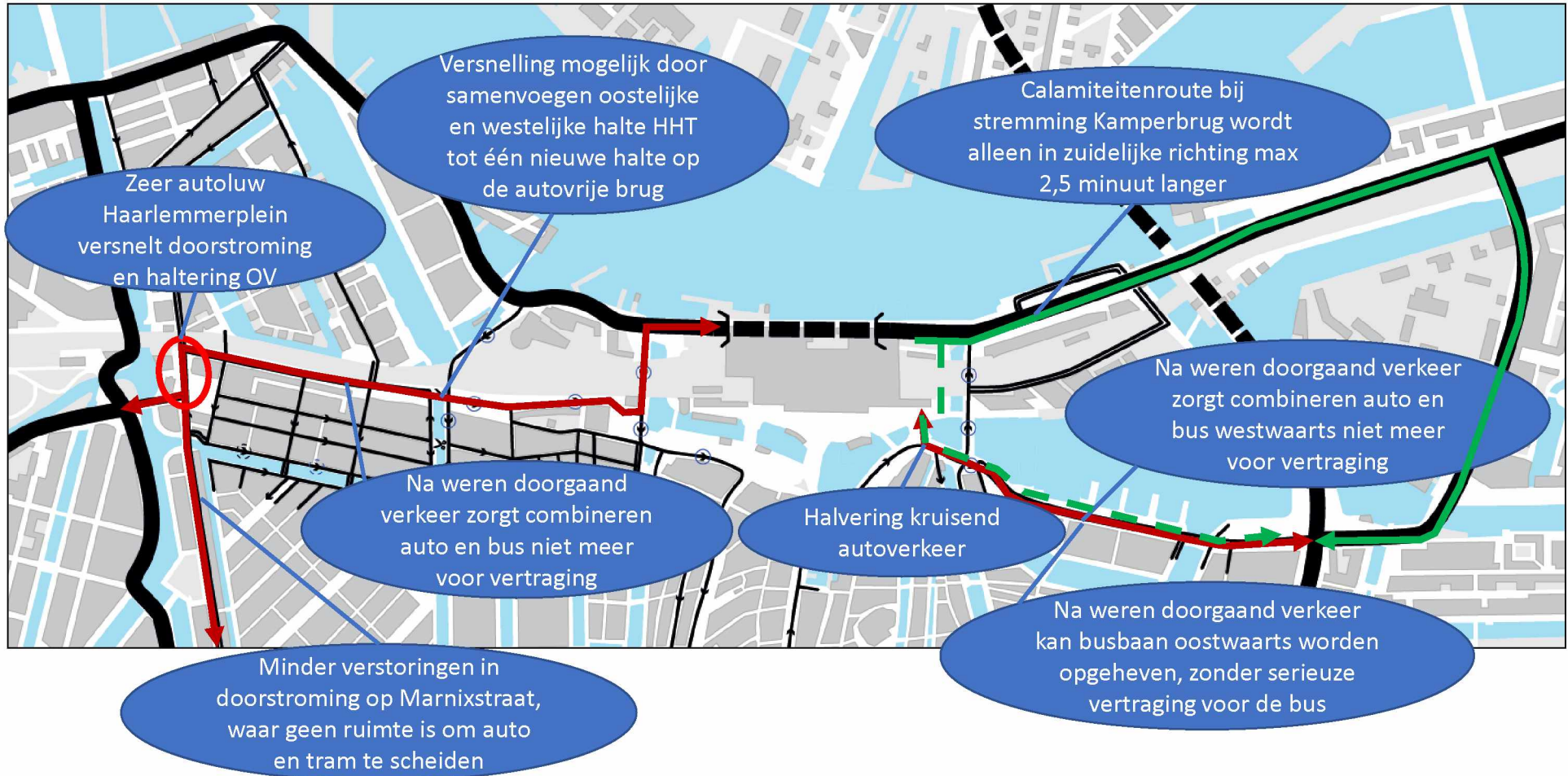
Schetsontwerp nieuwe situatie



Voordelen

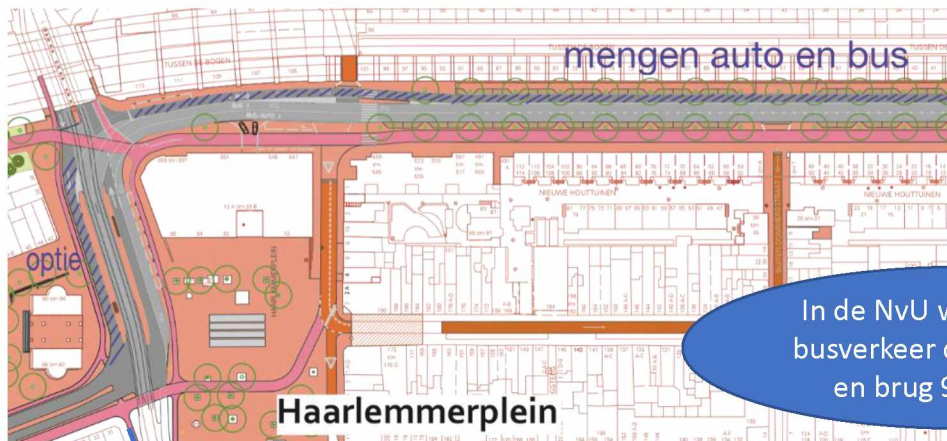
- Overzichtelijke doorgaande route
- Over het hele traject voldoende breedte in het profiel (*éénrichtingsverkeer in de Oostertoegang creëert voldoende ruimte om auto en fiets adequaat te faciliteren binnen het huidige profiel van de onderdoorgang. Dit is een element in de afweging welke bijbestelling de gemeente in het kader van PHS wil doen, maar andere aspecten spelen daarbij ook een rol*)
- Veel minder kruisend (auto)verkeer

Met name aan westkant zal autocirculatievoorstel OV versnellen, aan oostkant maakt het het mogelijk de busbaan op te heffen zonder grote nadelige effecten



Transformatie van de Haarlemmer Houttuinen* van een gedateerde, onaantrekkelijke, donkere hoofdontsluitingsroute langs het spoor naar een autoluwe, open, aantrekkelijke en groene woon- en verblijfsruimte

NvU westelijk deel



In de NvU wordt auto- en busverkeer deels gemengd en brug 95 verlaagd.

NvU oostelijk deel



NvU oostelijk deel inclusief voorstel uit deze presentatie



Bijkomend voordeel is dat ook het noordelijk deel van de Marnixstraat zijn functie voor doorgaand verkeer verliest. Daarmee wordt de straat fors autoluwer, sneller voor de tram en comfortabeler voor de fiets.

Een 'knip' Haarlemmer Houttuinen neemt alle bezwaren tegen mengen wat betreft veiligheid en doorstroming OV (o.a. uit de inspraak) weg en maakt mengen over de gehele lengte mogelijk. De vrijkomende ruimte komt ten goede aan fietsers, voetgangers, groen en verblijfsfunctie

* De NvU voor de Haarlemmer Houttuinen realiseert al een deel van deze transformatie. Dit voorstel neemt veel bezwaren tegen de NvU weg en maakt het mogelijk nog veel verder te gaan

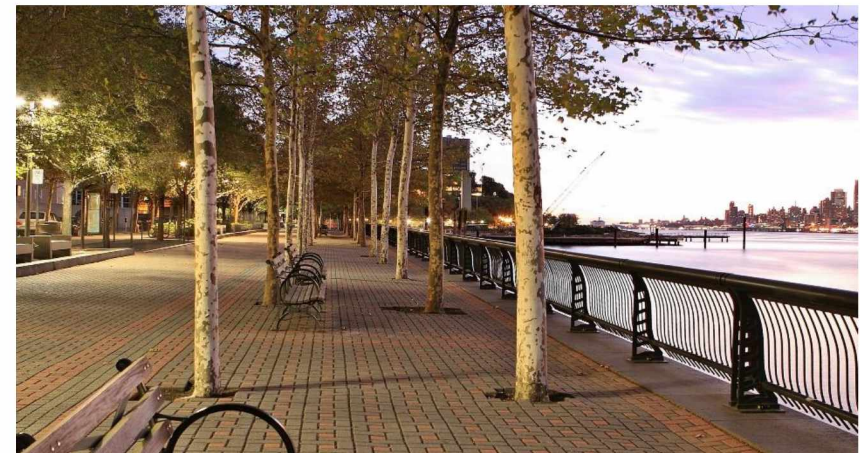
Transformatie Prins Hendrikkade van een drukke en vieze verkeersader tot een aantrekkelijk, breed en autoluw Waterfront

Ambities Plan Openbare Ruimte IJ-oeveren:

- Waterfront: verbinding binnenstad met open water
- Verblijfskwaliteit: rust, reinheid en regelmaat
- Stedelijkheid: plinten vol functies, ontmoeting in OR
- Historie: originele setting voor de historische gebouwen
- Verkeer fiets/voet: rondje Oosterdok, eilandboulevard/CS
- Verkeer bus/ auto: lokaal, verzorgend
- Cultuur: deel van 'blauw museumplein', ruimte voor expositie
- Sociale veiligheid: OR vrij, open en overzichtelijk
- Gezondheid: OR geeft aanleiding tot wandelen, fietsen
- Sfeer: hoge kade deftig, lage kade maritiem

Circulatievoorstel maakt deze ambities mogelijk:

- De Prins Hendrikkade Oost wordt met de voorgestelde autocirculatiemaatregelen qua autoverkeer veel rustiger
- Het huidige profiel kan gereduceerd worden tot 2x1 zonder parkeervakken
- Dit creëert een autoluwe omgeving met alle ontwerpvrijheid om deze ambities te realiseren



De voorgestelde verschuiving van het autoverkeer heeft wel een negatieve impact op de leefbaarheid langs de hoofdroutes en een klein deel van het bestemmingsverkeer

Leefbaarheid

- Het circulatievoorstel leidt tot een forse verbetering van de leefbaarheid langs de Haarlemmer Houttuinen en de Prins Hendrikkade, zowel qua ruimtelijke kwaliteit, luchtkwaliteit en geluidsoverlast.
- De keerzijde van concentratie van doorgaand verkeer op een beperkt aantal hoofdroutes is een verkeerstoename op die wegen rondom het gebied en daarmee verslechtering van de leefbaarheid. Een eerste doorrekening laat zien dat de luchtkwaliteit tot maximaal ca 20% zal verslechteren, maar dat de waarde overigens overal ruim binnen de normen blijven.
- Specifiek op de Van Diemenstraat (stadsdeel West) en de Kattenburgerstraat (waar bewoners nu al veel aandacht hebben voor de verkeersoverlast) is sprake van extra verkeer dichtbij woningen en daar zal de impact op de leefbaarheid het meest gevoeld worden.

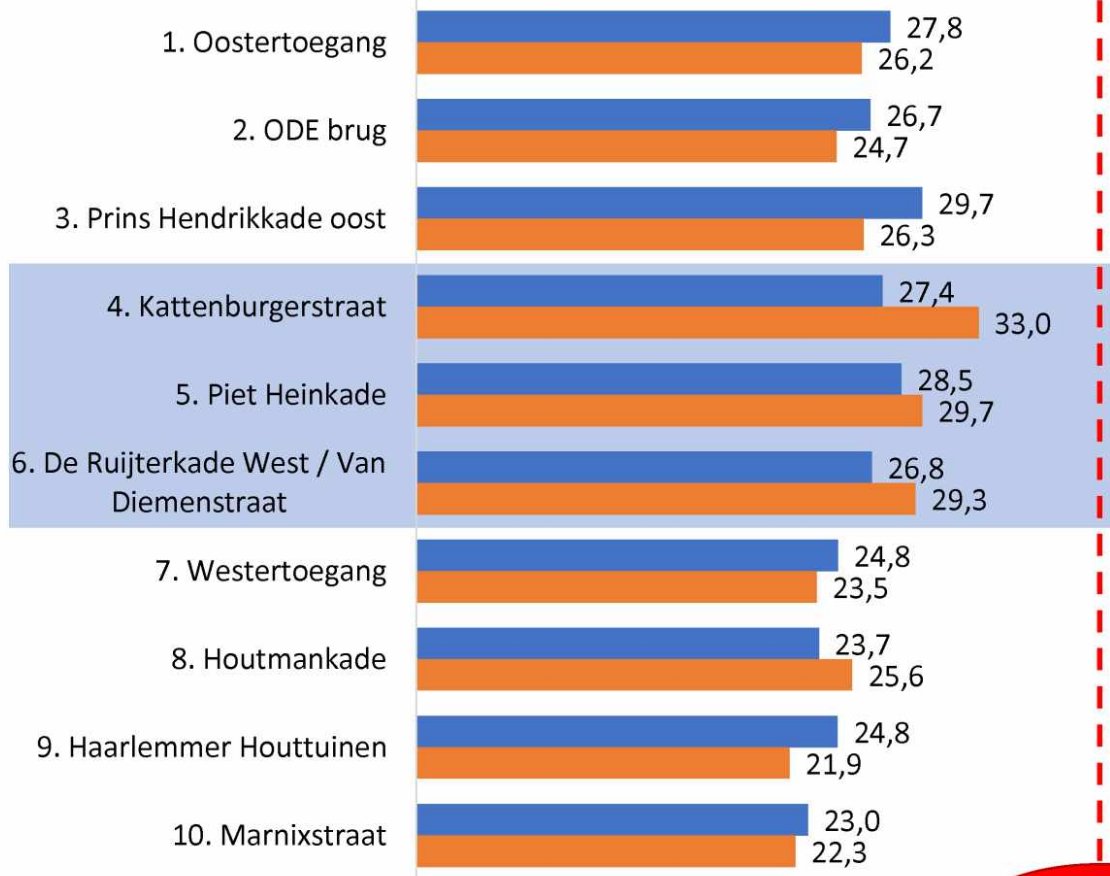
Bereikbaarheid

- Het circulatievoorstel betekent dat een groot aantal automobilisten een andere route moet nemen (ca 20.000 ritten per dag)
- Die andere route is gemiddeld slechts 2,5 minuut langer, maar de extra rijtijd kan voor bestemmingsverkeer (zonder mitigerende maatregelen) aanzienlijk oplopen. Vanuit een MKBA benadering betreft het een maatschappelijke schade van zo'n €4,5 mln per jaar
- Daarnaast leidt het extra verkeer op het westelijke deel van de S100 (van de Houtmankade tot de De Ruijtertunnel) tot een beperkte afname van de oversteekbaarheid (vooral te merken aan langere wachttijden bij de kruisingen). Daar staat tegenover dat de fysieke ingrepen aan de oostkant de oversteekbaarheid voor fietsers (vanaf het IJpleinveer en de Javabrug) juist verbeteren

Met name op de Kattenburgerstraat en de Van Diemenstraat leidt de verkeerstoename tot een duidelijke verslechtering van de luchtkwaliteit, hoewel de waardes overal ruim binnen de normen blijven

Gemodelleerde luchtkwaliteit 2020 met en zonder voorgestelde maatregelen

$\mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$ in 2020

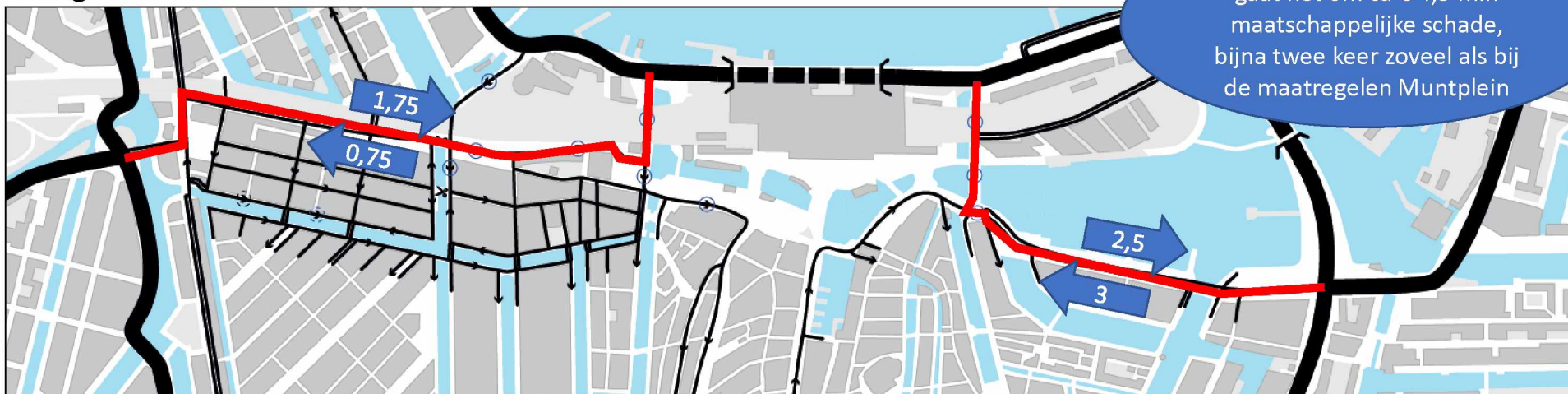


Norm
 $40\mu\text{g}/\text{m}^3$

Doorgaand heeft nauwelijks last van nieuwe routes; bestemmingsverkeer moet wel duidelijk omrijden

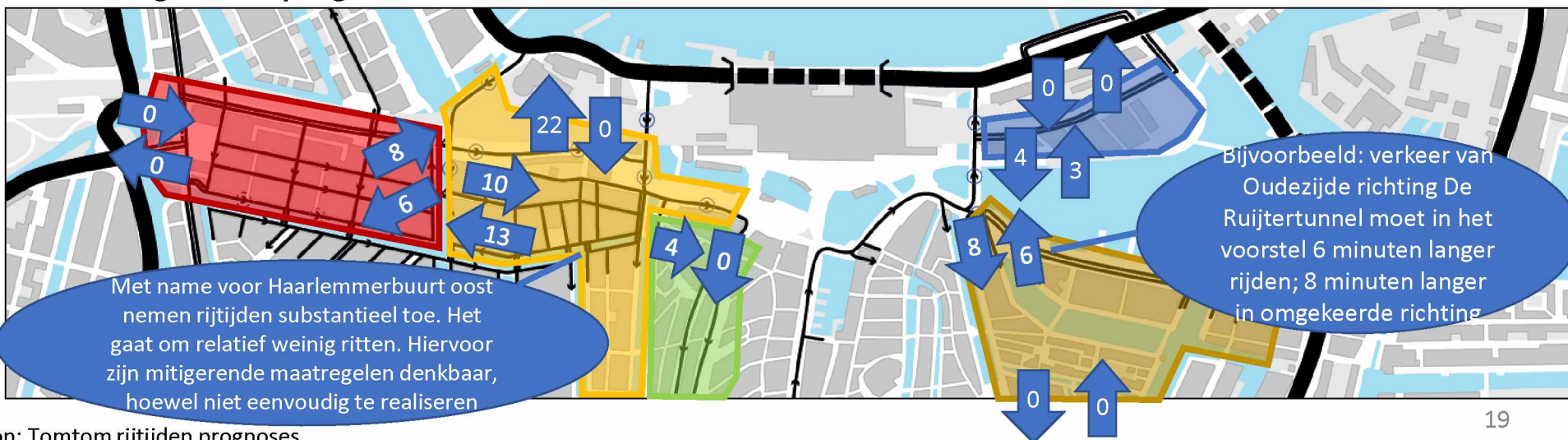
Extra reistijd avondspits bij autocirculatievoorstel (minuten)

Doorgaand verkeer



Volgens MKBA systematiek gaat het om ca € 4,5 mln maatschappelijke schade, bijna twee keer zoveel als bij de maatregelen Muntplein

Bestemmingsverkeer per gebied



Met name voor Haarlemmerbuurt oost nemen rijtijden substantieel toe. Het gaat om relatief weinig ritten. Hiervoor zijn mitigerende maatregelen denkbaar, hoewel niet eenvoudig te realiseren

Bijvoorbeeld: verkeer van Oudezijde richting De Ruijtertunnel moet in het voorstel 6 minuten langer rijden; 8 minuten langer in omgekeerde richting

Concept planning realisatie: deel baten kan al op korte termijn worden gerealiseerd, deel afhankelijk van grootschaliger ingrepen, die meer voorbereidings- en uitvoeringstijd vergen

Indicatief

Westkant

2020

- Geen autoverkeer op brug 95 en autoluwe Haarlemmer Houttuinen
- Eenrichtingsverkeer Westertoegang en Westerdokskade en geen sluipverkeer grachtengordel west
- Beperkte capaciteitsmaatregelen S100 tussen De Ruijtertunnel en Spaarndammertunnel

2022

- Nieuwe verlaagde brug 95 voor fiets en OV
- Haarlemmer Houttuinen heringericht tot aantrekkelijke verblijfsruimte en een doorgaande fietsroute van CS naar Haarlemmerplein

2024

- Fietsbrug over Westerkanaal en doorgaande fietsroute CS-Westerpark

Oostkant

2021

- IJpleinveer in gebruik
- Eenrichtingsverkeer auto Oostertoegang
- Logische doorgaande fietsroute van het veer naar Nieuwmarkt via de Oostertoegang

2022

- Eerste fase herinrichting Prins Hendrikkade Oost gereed inclusief doorgaande fietsroute CS-IJtunnel

2025

- Fietstunnel, fietsbrug en doorgaande fietsroute Kattenburgerstraat gereed
- Kruising Kattenburgerstraat/Piet Heinkade heringericht
- Eenrichtingsverkeer auto Prins Hendrikkade Oost tussen ODE-brug en Kromme Waal
- Definitieve herinrichting Prins Hendrikkade Oost tot brede wandelboulevard langs het water

Uitwerking en realisatie in lopende projecten waarbij samenhang wel bewaakt moet worden

- Het voorstel kan uitwerkt en uitgevoerd worden in de volgende lopende projecten:
 - Fietsroute vanaf Javabrug via Kattenburgerstraat naar Centrum (onderdeel van Sprong over het IJ).
 - PHS (op zeer korte termijn besluitvorming fietstunnel Kattenburgerstraat en verbreding onderdoorgang Oostertoegang)
 - Zuidelijke aanlanding IJpleinveer (onderdeel Sprong over het IJ, kredietbesluit 23-1 in raad)
 - Haarlemmer Houttuinen (NvU reeds in inspraak; februari 2019 definitief voorkeursbesluit)
 - Reconstructie Prins Hendrikkade Oost (NvU wordt ambtelijk voorbereid)
- De analyse laat echter ook een projectoverstijgende samenhang zien. Het is belangrijke bij eventuele volgende stappen die samenhang te bewaken. De agenda autoluw/PUMA zijn hier een logische kapstok voor.
- De projecten verkeren in verschillende stadia van financiële besluitvorming. Nog niet voor alle projecten zijn (voldoende) middelen gereserveerd in het MIP
- Het voorstel is vooral een wijziging van de invulling van reeds voorgenomen projecten. Zo'n wijziging hoeft op zichzelf niet tot meer of minder kosten te leiden. Dat is vooral afhankelijk van de exacte uitwerking.

4.1.4



Instrumenten om rijdend autoverkeer te reduceren essentieel onderdeel autoluwstrategie

tijd 

Lijst 1) Beoogd effect 2025 (PUMA)

- Nieuwezijds Voorburgwal
- Binnenring
- Haarlemmerhouttuinen
- Prins Hendrikkade/ Oostert.
- Van Woustraat
- ...

Lijst 2) Visie 2025 ev

- Weesperstraat
- 2e Fietsring
- Overtoom
- Stadhouderskade
- ...

Strategie om mogelijkheden voor 2 te creëren

- Wijzigen functie A10
- Doelgroepen/ int. toegang
- Alternatieven (OV, Fiets)
- Beprijzen
- Goederenvervoer
- Gedragsbeïnvloeding
- Aanscherpen milieuzones
- Hubs/ P+R
- ...

>>> O.b.v. onderzoek/haalbaarheid verplaatsing project van lijst 1 naar 2 >>>
<<< Politieke keuze verplaatsing project van 2 naar 1, bijvoorbeeld als pilot <<<