

Presentatie verdieping circulatiemaatregelen noordzijde Stadsdeel Centrum

Prio-uurtje 8 april

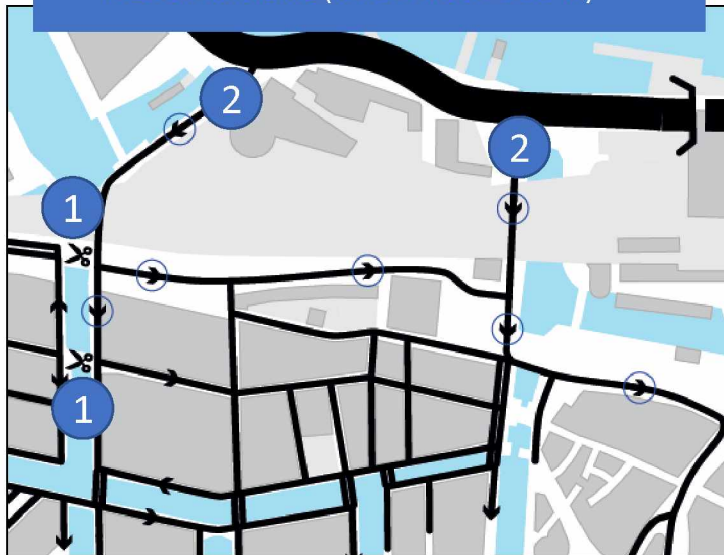
Achtergrond

- Samenvatting voorstel zoals gepresenteerd in prio-uurtje op 29 januari 2019:
 - 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
 - Verdere verbetering 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)
- Opdracht naar aanleiding van bespreking in prio-uurtje:
 - In kaart brengen tussenvarianten/faseringsmogelijkheden
 - Mitigerende maatregelen om negatieve impact van extra autoverkeer op leefbaarheid langs hoofdroutes te beperken
 - Inhoudelijke uitzoekpunten mbt doelgroepen, bouwlogistiek PHS en knip Weesperstraat
 - Voorstel voor proces van besluitvorming
- Deze punten zijn in de presentatie uitgewerkt in het advies om een groot deel van de maatregelen op relatief korte termijn te nemen en afhankelijk van de ervaringen stapsgewijs verder uit te breiden en dit aan te kondigen in de agenda Autoluw

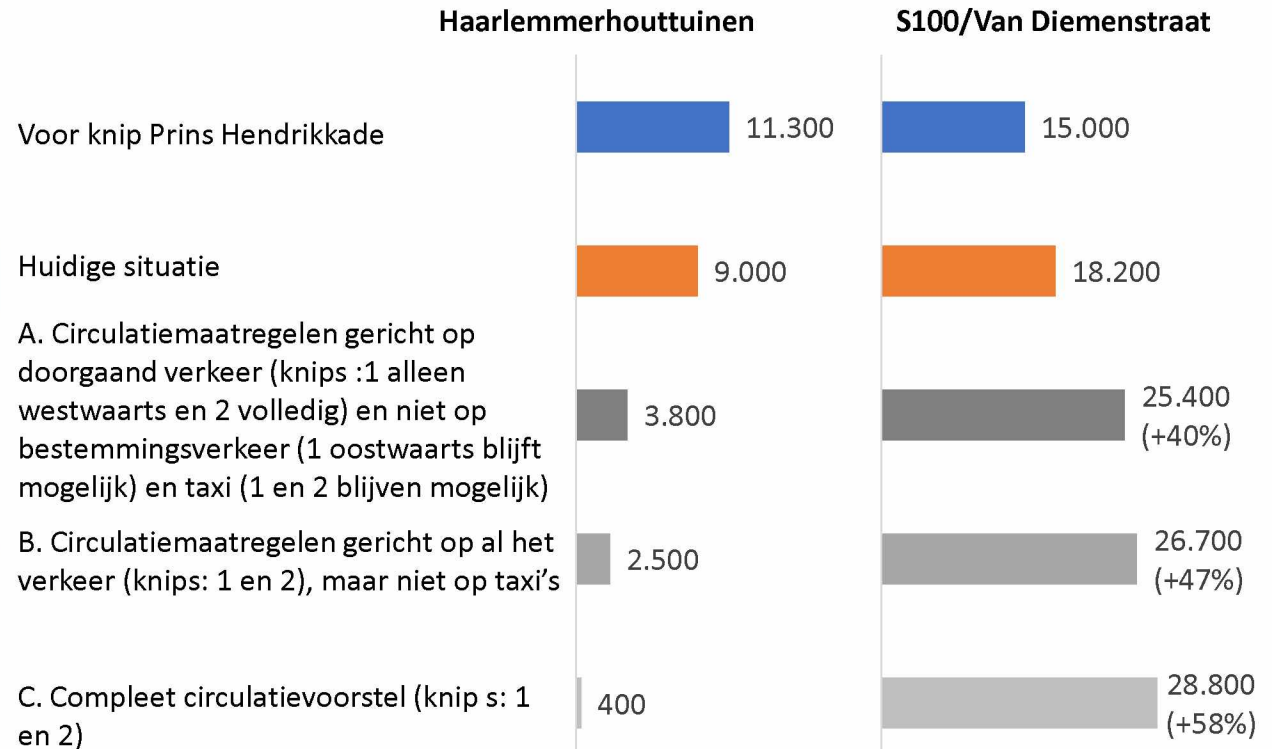
Voorstel is aan westzijde te starten met tussenvariant A, alleen gericht op het weren van doorgaand verkeer, waarbij hoofdwegen minder belast worden en afhankelijk van de ervaringen door te groeien naar B of C

Compleet circulatievoorstel

1. Knippen op de bruggen over de Korte Prinsengracht
2. Eénrichtingsverkeer op Westertoegang en Westerdokskade (beide alleen stad in)



Verkeersintensiteiten (voertuigen per dag)

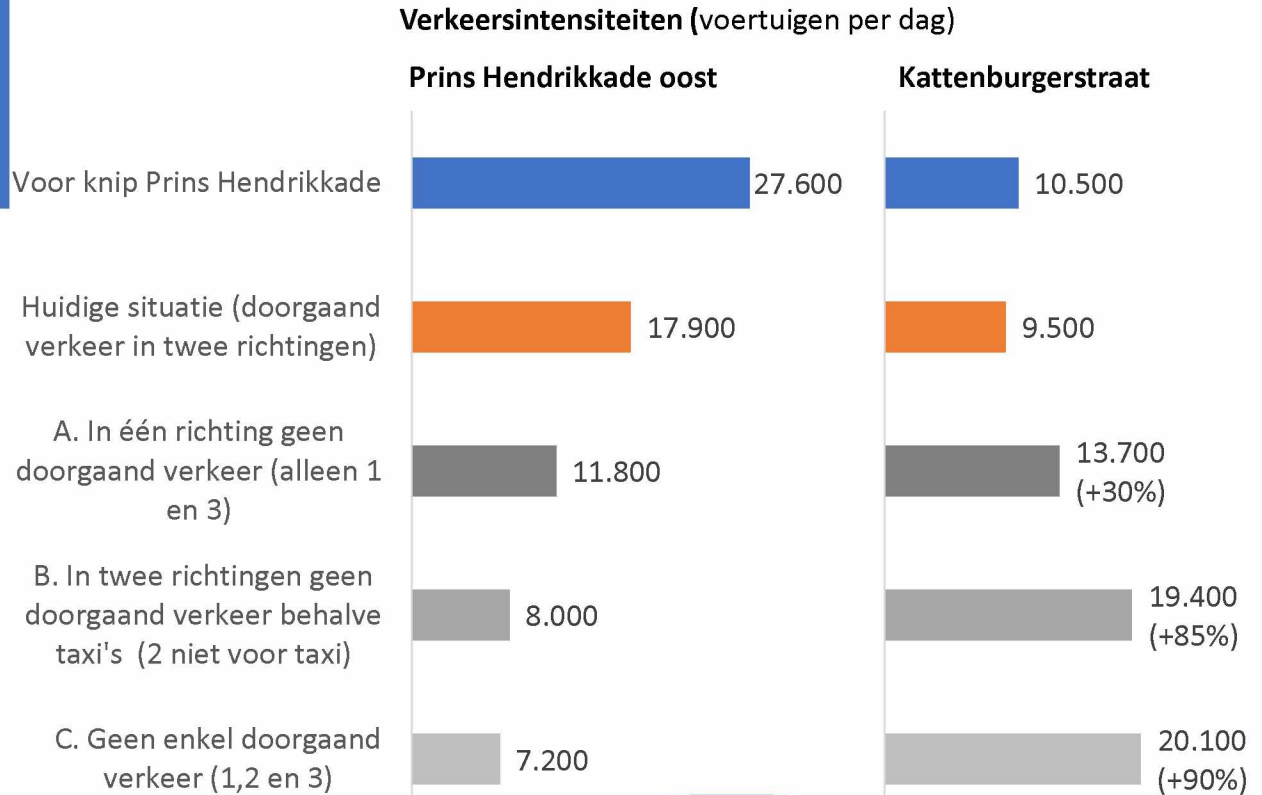
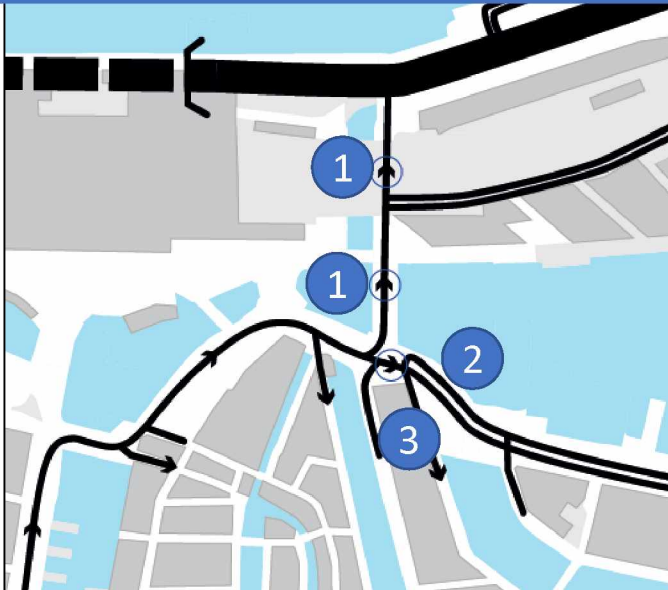


Uitgebreidere analyse van de capaciteit op de hoofdwegen aan de westkant geeft aan dat variant A zeker haalbaar is en B/C mede afhankelijk zijn van de precieze gedragseffecten en andere (gebieds-)ontwikkelingen

Voorstel is aan oostzijde te starten met eenrichtingsverkeer Oostertoegang (A) en verdere uitbreiding (naar B/C) voor te bereiden met aanleg fietstunnel Kattenburgerstraat

Compleet circulatievoorstel

1. Eénrichtingsverkeer noordwaarts in de Oostertoegang en op de ODE-brug
2. Eénrichtingsverkeer oostwaarts op de Prins Hendrikkade
3. Verplicht afrijden Geldersekade naar het oosten



Pas als de nieuwe (PHS) fietstunnel bij de Kattenburgerstraat beschikbaar komt, is er voldoende capaciteit op de hoofdwegen voor B/ C

Met name bij de Kattenburgerstraat mitigerende maatregelen beschikbaar om overlast van extra verkeer te beperken, bij de Van Diemenstraat mogelijkheden zeer beperkt

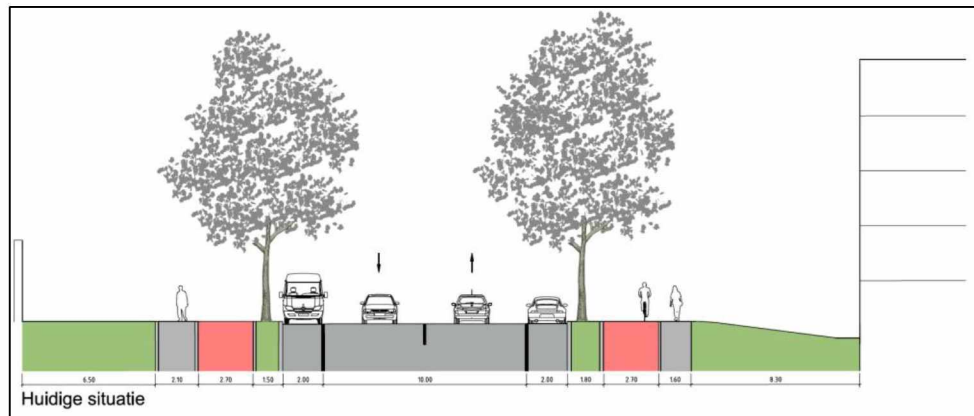
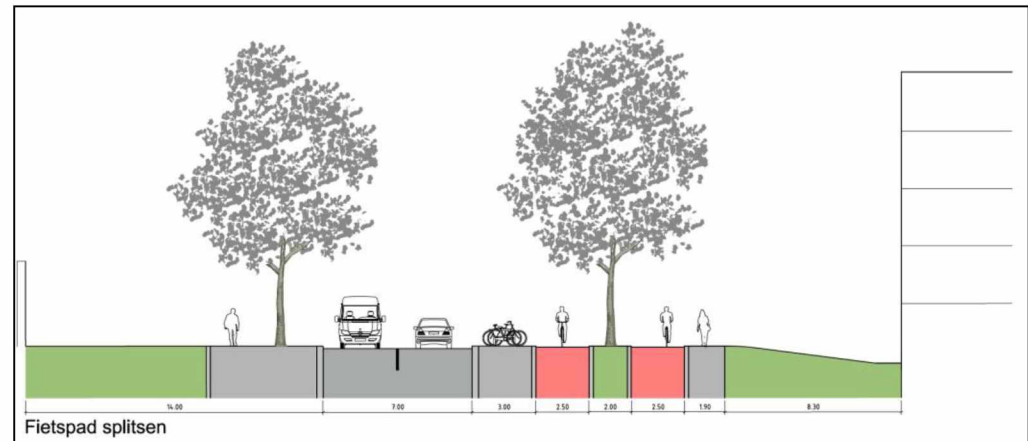
- In het voorafgaande (aangepaste) voorstel is de verkeersintensiteit op de alternatieve hoofdwegen (met name Van Diemenstraat en Kattenburgerstraat) bij de eerste stap duidelijk minder dan in het complete circulatieplan zoals bij de bespreking van 29 januari, maar nog steeds aanzienlijk meer dan in de huidige situatie.
- Deze toename heeft een negatieve impact op de leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluidsoverlast en aantrekkelijkheid) langs deze straten, hoewel dit nog wel duidelijk binnen de wettelijke normen blijft.
- Om deze overlast te beperken worden de volgende maatregelen voorgesteld:
 - Het plan is om in 2022 een uitstootvrije zone te creëren voor taxi's en touringcars binnen de S100. De Kattenburgerstraat valt binnen dit gebied en de verwachting is dat deze maatregelen (in combinatie met de positieve effecten van de landelijke harmonisatie van milieuzones) een groot deel van de verslechtering van de luchtkwaliteit hier zal mitigeren. De Van Diemenstraat valt buiten deze zone, maar met name voor taxi's zal de zone wel een uitstralend effect hebben op deze straat.
 - Het profiel van de Kattenburgerstraat is breed genoeg om de indeling te veranderen. Een optie is bijvoorbeeld om het autoverkeer verder van de gevel te verschuiven (zie volgende sheet). Hiermee zou zowel de luchtkwaliteit als de geluidsoverlast verbeteren en tegelijkertijd meer ruimte voor fietsers en voetgangers ontstaan. Bovendien zou er dan meer ruimte voor groen langs de gevel overblijven waarmee de leefomgeving voor bewoners een stuk aantrekkelijker wordt. Het voorstel is deze optie verder uit te werken. De Van Diemenstraat is echter smal en aan twee kanten bebouwd, waardoor er geen ruimte is voor een andere indeling.
 - Op termijn zou een instrument om het verkeer op deze knelpunten te laten betalen voor het gebruik van de weg op deze locaties voor een afname van het autoverkeer kunnen zorgen.

Eerste ontwerpverkenningen andere indeling profiel Kattenburgerstraat, waarbij het mogelijk is de rijbaan (en fietspad) substantieel verder van de gevel te positioneren (optie 1)

Optie 1: autoverkeer naar westkant, extra verblijfsruimte aan woningkant



Optie 2: autoverkeer in het midden, extra verblijfsruimte aan westkant



Verder uitzoekwerk bevestigt haalbaarheid van de circulatiemaatregelen en heeft geen nieuwe knelpunten opgeleverd

- Uitwerking voor doelgroepen leidt tot beperkte noodzaak voor uitzonderingen:
 - N&H: De nood & hulpdiensten kunnen op bijna alle knips gebruik maken van de busbaan. Uitzondering is de oostertoegang in zuidelijke richting. Hier kunnen politie en ambulance rijden via de busroute langs de westkant van de Oostertoegang. Voor de ladderwagens van de brandweer is deze route nu te laag, maar deze richting is geen aanrijdroute, maar de retourroute naar de kazerne. Hierover vindt nog afstemming met de brandweer plaats.
 - Taxi: uitgangspunt is dat taxi's met een lijnbusbaanonthefing gebruik kunnen maken van de busbanen, dus ook op de voorgestelde knips. Hiermee zijn de consequenties voor het taxiverkeer minimaal. Op termijn is beperken van de ontheffing wellicht nog een optie.
 - Touringcar: met het voorgestelde circulatieplan zijn op een na alle touringcarhaltes in het centrum langs dezelfde routes bereikbaar. Uitzondering is de halte op de Prins Hendrikkade aan de westzijde van het station. Deze halte past sowieso niet in het voorgestelde touringcarbeleid. Eventueel kunnen deze plekken tijdelijk aan de andere (zuid)kant van de Prins Hendrikkade worden gefaciliteerd
 - Laad-/losverkeer: Voor het meeste laad-/losverkeer verandert er niets. Voor een zeer beperkt aantal locaties zal tijdens venstertijden een uitzondering nodig zijn.
- Bouwlogistiek PHS: ProRail geïnformeerd over de beoogde maatregelen. Projectgroep gestart voor verdere uitwerking bouwlogistiek irt circulatiemaatregelen. Een eerste verkenning heeft geen beperkingen opgeleverd, mogelijk bieden de maatregelen zelfs kansen voor de uitvoering van PHS bij de Oostertoegang
- Samenhang met knip Weesperstraat:
 - Knip Weesperstraat leidt volgens modelberekening tot extra verkeer op de verbindingen onder het spoor door (Oostertoegang/Kattenburg). Bij de voorgestelde circulatiemaatregelen zou dat betekenen dat het extra verkeer als gevolg van de knip Weesperstraat via de Kattenburgerstraat gaat waar het verkeer dus verder toe zou nemen. Dit bevestigt het belang van (onder andere) de fietstunnel bij Kattenburg en maatregelen om de totale hoeveelheid verkeer te verminderen voor het verder autoluw maken van de binnenstad

De voorgestelde circulatiemaatregelen nemen de meeste genoemde bezwaren uit de inspraak tegen NvU Haarlemmer Houttuinen weg: sluipverkeer, combineren OV en auto en problemen met verkeersveiligheid bij verlagen viaduct

Inspraak

- NvU doet niets aan sluipverkeer door het gebied (o.a. Route Noord-Jordaan-Brouwersgracht-Korte Prinsengracht-Westerdokskade en route Haarlemmer Houttuinen-Kleine Houtstraat-Brouwersgracht-Marnixstraat)
- Vertraging OV in de spits bij combineren bus en auto
- Problemen met oversteekbaarheid (wachten en verkeersveiligheid) HHT door verlagen viaduct waar ook veel noord-zuidverkeer onder door rijdt (fiets, voetganger en sluipverkeer auto)

Circulatievoorstel

- Met het voorstel is doorgaand verkeer niet meer mogelijk en verdwijnen alle genoemde sluiproutes
- De intensiteit van het autoverkeer op de Haarlemmer Houttuinen (alleen bestemmingsverkeer) wordt zodanig laag dat het OV daar nauwelijks iets van merkt (bij optie A op sheet 3 resteert er meer verkeer dan bij de andere opties, overleg met de VRA/GVB moet uitwijzen of dat voldoende is)
- Door De Haarlemmer Houttuinen precies op deze plek (grotendeels) te knippen ontstaat een rustige kruising waar langzaam verkeer dominant is

Voorstel om maatregelen op te nemen in Agenda Autoluw en verdere besluitvorming vorm te geven in reeds lopende projecten is haalbaar, maar vooral aan de oostkant krap

- Het circulatievoorstel voor het oostelijk deel van het gebied moet landen in meerdere reeds lopende projecten: 1) Herinrichting Kattenburgerstraat (inclusief fietstunnel en fietsbrug), 2) herinrichting Prins Hendrikkade oost, 3) optimaliseren fietsroute tussen IJ en Nieuwmarkt en 4) verbreding Oostertoegang in het kader van PHS
- Omdat de voor- en nadelen van het voorstel ongelijk verdeeld zijn over de projecten is een goede afweging van voor- en nadelen alleen mogelijk door het voorstel in samenhang te presenteren.
- Het voorstel is om de agenda autoluw als paraplu te gebruiken voor dit plan, met de volgende planning:
 - Algemene afweging (concentratie van verkeer leidt tot autoluwe buurten, maar ook drukke hoofdwegen) schetsen in agenda autoluw en plan voor noordzijde stadsdeel centrum aankondigen in combinatie met een strategie voor het reduceren van de hoeveelheid rijdend verkeer (november 2019)
 - Tegelijk met of direct na de agenda autoluw een integraal plan voor noordzijde centrum presenteren in de vorm van een overkoepelend principebesluit
 - Direct na de besluitvorming over de agenda autoluw een voorgenomen besluit over de NvU's van de projecten nemen en deze voor inspraak vrij te geven, waarbij voor de bijbestellingen nog wordt onderzocht of en hoe het reguliere PBI-proces doorlopen gaat worden
 - Direct na de gecombineerde inspraakprocedure een definitief voorkeursbesluit op de projecten inclusief een definitieve beslissing over een bijbestelling voor de fietstunnel bij Kattenburg en verbreding Oostertoegang
- Deze planning betekent een vertraging van vier maanden ten opzichte van de huidige planning van de bijbestellingen. ProRail heeft hierover eind Q1 2020 definitieve zekerheid nodig. Deze deadline kan met de bovenstaande planning waarschijnlijk nog steeds gehaald worden, maar er zijn geen buffers meer om processtegevallers op te vangen.
- Gezien het raadsadres van de omwonende van de Kattenburgerstraat is het voorstel hen ondertussen (dit voorjaar) een brief te sturen over het vervolgproces rondom de bijbestelling en de mogelijke verkeerstoename op de Kattenburgerstraat als gevolg van autoluwmaatregelen elders in de binnenstad

Belangrijkste mogelijke knelpunten onderzocht, maar komende maanden in aanloop naar besluitvorming nog veel werk te verzetten

- Opstellen integraal plan voor noordzijde centrum (principebesluit)
 - Presentatie van gekozen variant met duidelijke visualisatie van baten
 - Definitieve fasering van circulatiemaatregelen en mitigerende maatregelen en het borgen van uitvoering van deze maatregelen in (deel)projecten
 - Doorrekening van verkeerseffecten inclusief gevolgen voor de robuustheid van het netwerk, ook vanuit het perspectief van andere opgaves in de omgeving (met name bruggen en kades en de oranje loper)
 - Effecten op luchtkwaliteit en geluid
 - Kostenraming en dekkingsvoorstel van de (deel)projecten
 - ...
- Opstellen van Nota's van Uitgangspunten voor de (deel)projecten
 - Ontwerpverkenningen voor inrichting
 - Gevolgen voor openbaar vervoer en afweging over meerwaarde vrije busbanen
 - Detailuitwerking voor doelgroepen (N&H, taxi, touringcar, laad-en losverkeer en bouwverkeer PHS)
 - Parkeerbalans en eventuele compensatie
 - ...