

Fietsersbond Amsterdam  
WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam  
T: 020-6128445  
E: amsterdam@fietsersbond.nl



Aan Wethouder Verkeer en Vervoer  
Pieter Litjens

*Datum:* 17 september 2015

Cc Projectteam  
t.a.v. Ferry Mulder en Elbert Achterstraat

*Betreft:* Aanpassing kruising  
Haarlemmerweg-Molenwerf

Geachte wethouder,

De Fietsersbond heeft grote zorgen over de beoogde aanpassing aan het kruispunt Haarlemmerweg-Adm. de Ruyterweg/Molenwerf, onderdeel van belangrijke en zeer drukke fietsroutes. Met het oogmerk verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren wordt voorgesteld de westelijke fietsoversteek over de Haarlemmerweg te verwijderen en in plaats daarvan een fietsoversteek in twee richtingen te realiseren aan de oostkant van de kruising. Het doel daarvan is het deelconflict (tegelijk groen) tussen fietsers die de Haarlemmerweg oversteken en afslaand autoverkeer te voorkomen.

We zien dat het voorkomen van het deelconflict een veiligheidsvoordeel oplevert, maar stellen ook vast dat de gekozen oplossing nadelen heeft, en wel zodanig dat het netto resultaat een beduidende verslechtering van de verkeersveiligheid voor fietsers betekent. En dat niet alleen. Ook ontstaat zo een aanzienlijke achteruitgang van de doorstroming van fietsers plus een zware overbelasting van met name de nu al ingewikkelde kruising van bromfietspaden op de zuidoost hoek.

We vinden deze gevolgen onaanvaardbaar en zijn ervan overtuigd dat er goede alternatieven zijn om de risico's van het deelconflict te verkleinen zonder zoveel grote nadelen. In het hierna volgende lichten we dit toe.

We roepen u op het huidige plan af te wijzen en alternatieven te (onder)zoeken die de grote bijkomende nadelen niet hebben.

Voorafgaand aan deze brief, hebben we het dagelijks bestuur van de Bestuurscommissie West benaderd. Na overleg met het project verwijzen zij ons door naar de Centrale stad. Ook hebben we gesproken met vertegenwoordigers van een bewonersgroep uit de buurt. Zij erkennen onze bezwaren en ondersteunen deze oproep.

We zijn ons ervan bewust dat het voorliggende plan al tamelijk ver in de planvorming is gevorderd.<sup>1</sup> Toch doen we deze oproep tot heroverweging omdat de ernstige bijkomende gevolgen die wij voorzien ons inziens onvoldoende zijn onderkend.

Zo is er bij de advisering geen gebruik gemaakt van recente informatie over de aantallen fietsers op de kruising door fietsers. Terwijl dat expliciet wordt aanbevolen.<sup>2</sup>

Ook zijn er geen alternatieven onderzocht waarmee het beoogde doel ook bereikt kan worden, maar dan zonder de bijkomende grote nadelen.

---

<sup>1</sup> De Centrale Verkeers Commissie is, met opmerkingen, akkoord, de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam is akkoord onder voorwaarde dat fasen 2 en 3 (zie volgende pagina) gelijktijdig worden aangelegd.

<sup>2</sup> Quickscan mrt 2015, pag.8 bovenaan. Citaat zie bijlage 1.

Daarnaast moet nu op korte termijn een beslissing genomen worden over fase 2, die onomkeerbaar is, terwijl onduidelijk is of fase 3 wordt uitgevoerd en wanneer dat dan zou gebeuren.<sup>3</sup> Fase 2 zonder fase 3 betekent een zeer ernstige verslechtering voor fietsers. Fase 3 maakt dat op zijn best iets minder erg.

In fase 2 wordt de westelijke fietsoversteek over de Haarlemmerweg opgeheven en komt er in plaats daarvan een oversteek in twee richtingen aan de oostkant. Fase 3 behelst een fietspad in twee richtingen langs de kop van de Adm. de Ruyterweg richting een oversteek, zonder verkeerslichten, in de bocht.<sup>4</sup>

### **Fietsstromen**

Veruit de belangrijkste fietsstromen op de onderhavige kruising zijn die tussen enerzijds Sloterdijk en anderzijds de Adm de Ruyterweg of de Willem Leevendstraat (de route naar het Bos en Lommerplein). Deze routes zijn alle onderdeel van zowel het hoofdnet fiets, als het plusnet fiets en het regionaal fietsnet.

Voor het gemak gebruiken we in het vervolg afkortingen:

SL= Sloterdijk (station, bedrijven en scholen, en ook dorpje Sloterdijk en de route naar de Hempont...)

Hw= Haarlemmerweg

AdR= Adm. de Ruyterweg, belangrijke verbinding naar stadsdeel West en verder

BLpl= Bos en Lommerplein, de route via de W.Leevendstraat richting Bos en Lommerplein e.o.

Mw=Molenwerf

Er is enige informatie over de verkeersstromen op de kruising, daterend uit 2005 (zie bijlage 2).

Wat betreft het fietsverkeer is deze informatie echter onvolledig en achterhaald. De Fietzersbond heeft recent tellingen gedaan op het kruispunt. Het resultaat daarvan is betrokken bij het navolgende.

### **Verkeersveiligheid nu**

In maart 2015 is een Quickscan van de kruising gemaakt. Aanleiding daarvoor waren klachten over de verkeersveiligheid, m.n. het deelconflict tussen fietsers en afslaande auto's. De Quickscan constateert dat het kruispunt is op dit moment geen blackspot is en dat het aantal geregistreerde ongevallen terug loopt.<sup>5</sup>

In de periode 2001 t/m 2012 (12 jaar) zijn er zes ongevallen met fietsers geregistreerd. Twee daarvan hadden als aanleiding 'geen doorgang verlenen', de oorzaak die men beoogt te voorkomen met het plan. Beide ongevallen leidden tot uitsluitend materiële schade.

Vanuit de buurt en bij de inspraak over de Nota van Uitgangspunten<sup>6</sup> wordt wel naar voren gebracht dat het deelconflict tussen linksaf auto's en fietsers gevaarlijk zou zijn. En er is een melding van een recente aanrijding van een overstekende fietser door een linksaf slaande auto uit de AdR.<sup>5</sup> Ook dit ongeval had, los van de schrik, alleen materiële schade tot gevolg.

Wel heeft er recent een dodelijke aanrijding plaats gevonden, maar deze heeft geen enkele relatie met de nu beoogde aanpassingen.

### **Het plan**

De Quickscan constateert dat bij de westelijke oversteek het licht om linksaf slaande auto's te attenderen op overstekende fietsers beter geplaatst kan worden.<sup>7</sup> Dat is nog niet gebeurd.

Daarnaast stelt de Quickscan voorliggend plan voor. In fase 2 daarvan wordt de westelijke fietsoversteek over de Hw opgeheven en komt er langs de oostzijde een fietsroute in twee richtingen met een oversteek over de Hw die conflictvrij van afslaand autoverkeer is geregeld.

<sup>3</sup> Fase 1 is de herinrichting van de Molenwerf.

<sup>4</sup> Het plan heeft een relatie met andere plannen en randvoorwaarden in de omgeving. In bijlage 4 een toelichting daarop.

<sup>5</sup> Dit kan voor een deel ook te maken hebben met een vermindering van de registratie van ongevallen sinds 2009.

<sup>6</sup> "Nota van Uitgangspunten Molenwerf. Plusnet tram in nieuwe stedelijkheid. DRO Amsterdam 17 november 2014".

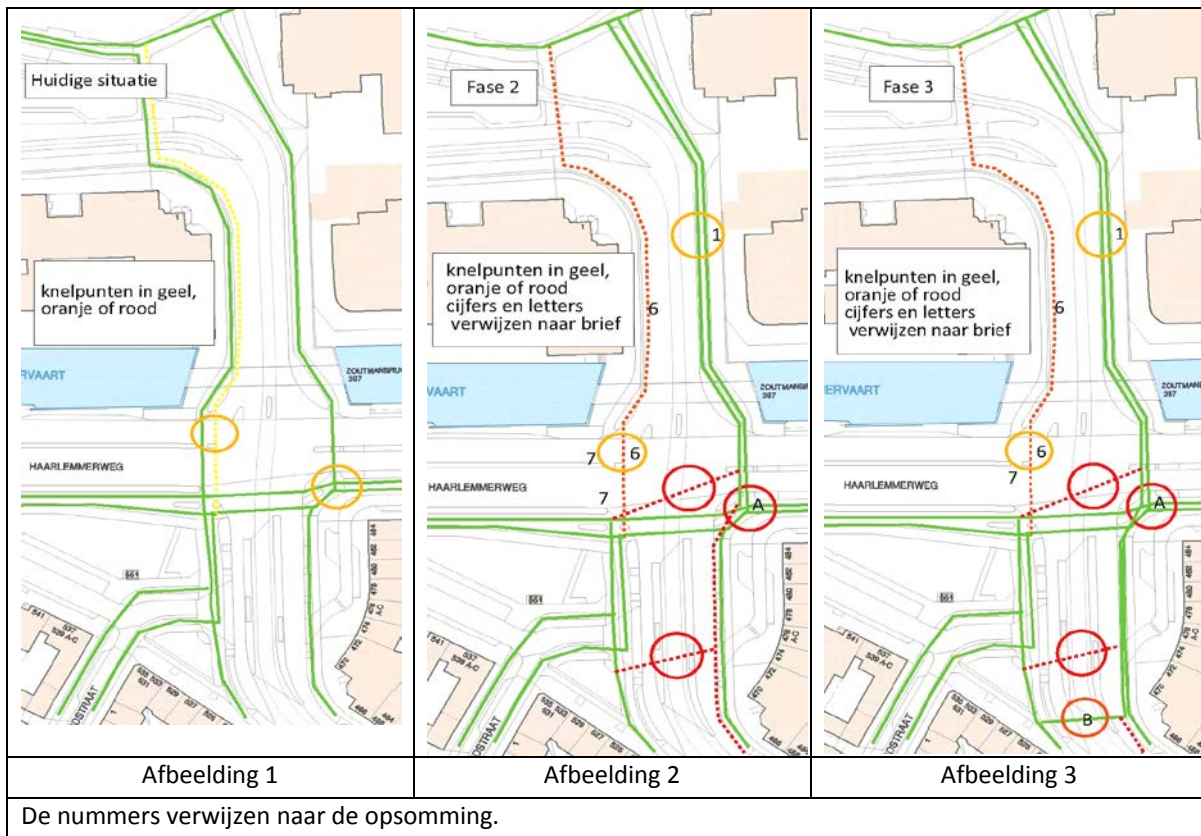
<sup>7</sup> Quickscan p6, citaat zie bijlage 1.

Fase 3 betreft een tweerichting fietspad langs de kop van de AdR tot een nieuwe ongeregelde fietsoversteek in de bocht van de AdR. Deze aanpassingen hebben grote gevolgen voor grote aantallen fietsers.

## De gevolgen

### Fase 2

In fase 2 rijden Noord>Zuid fietsers over het tweerichting fietspad langs de oostzijde van de Mw om via de oostelijke oversteek de Hw te kruisen. Direct daarna, dus nog op de kruising, moeten fietsers naar AdR of BLpl – het overgrote deel van deze grote stroom N>Z fietsers – rechtsaf de AdR oversteken om aan de juiste, westelijke, kant te komen. Dat kost hen een extra stop (extra wachttijd van zo'n 20 sec), die ze moeten volbrengen in een opstelruimte, locatie A, die bij lange na niet bemeten is op de grote groepen fietsers die te verwachten zijn. Naast de vele fietsers zijn daar ook veel bromfietzers die meer ruimte beslaan.



Bij de N>Z oversteek over de Hw zijn cordons van 20-25 fietsers geen uitzondering, terwijl er ook fietsers uit oostelijke richting van deze opstelruimte gebruik zullen maken. Het opstelvak dat deze fietsers moet accommoderen biedt ruimte voor niet meer dan zo'n 15 fietsers.<sup>8</sup>

Het gevolg hiervan is stagnatie bij de oversteek van de Hw waardoor niet alleen achteropkomende N>Z fietsers op de rijbaan blijven steken, maar waardoor ook fietsers in de tegengestelde (Z>N) richting ernstige hinder ondervinden. Het ligt daarom voor de hand dat een deel van de fietsers een andere oplossing zal kiezen. Zoals oversteken op iedere plek die wel ruimte biedt (rijbaan, voetpad), al dan niet in combinatie met tegen de richting in rijden. Met alle risico's en hinder van dien.

<sup>8</sup> Zie afbeelding in bijlage 3.

### **Fase 3**

Wanneer fase 3 eenmaal is uitgevoerd, kunnen de N>Z fietsers over een fietspad in twee richtingen langs de oostkant van de AdR doorrijden en oversteken bij een geplande ongeregelde fietsoversteek, net iets voor de bocht in de AdR. Maar of al die fietsers dat ook zullen doen, is zeer de vraag. Die oversteek buigt nogal terug en heeft lastige bochten en hij biedt niet voldoende capaciteit om de te verwachten stroom fietsers veilig en soepel te verwerken (locatie B in afbeelding 3). Een deel van de fietsers zal daarom een andere weg kiezen, bijv. diagonaal via de inritten van de ventweg en de Willem Leevendstraat. Of in tegenrichting verder rijden. Beide met hinder en risico. Maar ook het correct oversteken op de ongeregelde oversteek kent risico's. Het zicht op het aankomende verkeer is slecht, zo vlak bij de bocht waar verkeer schuin van achter komt en vaak een aanzienlijke snelheid heeft.

Dat fietsers hier vaak in grote groepen tegelijk aankomen versterkt de hinder en het risico van deze kruising.

### **Algemeen**

En dit zijn niet alle nadelige gevolgen van het plan. De nummers in de opsomming verwijzen naar die in de afbeeldingen.

1. Nu is er aan beide zijden van de Molenwerf een (brom)fietspad in één richting van 2,5m breed. Optie 2 gaat uit van één bromfietspad in twee richtingen van 3,5m breed. Dat is een onacceptabele afname van de ruimte voor de grote en groeiende stroom fietsers en bromfietsers. De breedte van 3,5m is ook veel minder dan de 4,5m die de Leidraad CVC voor bromfietspaden in twee richtingen voorschrijft.
2. Niet alleen voor N>Z fietsers, maar ook voor Z>N fietsers wordt de situatie slechter. Ook zij krijgen te maken met inperking van de ruimte, een drukke stroom in tegenrichting en overbelasting van het nu al drukke en ingewikkelde kruispunt van fietspaden op de zuidoosthoek.
3. Het toevoegen van de grote stroom N>Z fietsers op de oostelijke oversteek maakt het kruispunt van fietspaden op de zuidoost hoek nog ingewikkelder en risicovoller. Dat er op de Hw in O>W en W>O richting veel bromfietsers rijden, draagt daar nog extra aan bij.
4. Het voorkomen van het deelconflict tussen autoverkeer en fietsers op de westelijke oversteek wordt in het voorliggende plan gerealiseerd door grote (brom)fietsstromen samen te voegen en te concentreren in veel minder ruimte dan nu. Dat maakt de nu al lastige ongeregelde conflicten tussen fietsers en bromfietsers onderling nog complexer, intensiever en gevaarlijker.
5. Ook voetgangers ondervinden hinder en risico door de overbelasting van de fietsroutes.
6. Een deel van de fietsers van BLpl>SL zal ervoor kiezen om via de zebra aan de westzijde de Haarlemmerweg over te steken. Net zoals nu geregeld gebeurt. Hoewel dit niet mag, en in combinatie met het deelconflict risicovol is, is het begrijpelijk dat fietsers deze directere weg kiezen. Bovendien is een gunstig effect de ontlasting van het fiets-fietskruispunt op de zuidoost hoek. In de huidige situatie veroorzaken deze fietsers tegen de richting beperkt hinder aan de N>Z fietsers aldaar. Maar als de westelijke fietsoversteek is verwijderd zullen deze 'illegale' fietsers uitwijken naar zebra en trottoir en daar voetgangers in de weg zitten.
7. Zonder de westelijke fietsoversteek is de westelijke voetgangersoversteek minder opvallend, wat extra risico geeft voor voetgangers die hier oversteken.
8. Voor een aanpassing als in optie 2 is een verkeersbesluit nodig.

### **Betere alternatieven**

De Fietzersbond is geen tegenstander van conflictvrij oversteken over de Haarlemmerweg, maar om daarvoor de westelijke fietsoversteek op te heffen, wijzen we nadrukkelijk af. Dat leidt tot overbelasting en hinder en onaanvaardbare gevaarstelling.

Er zijn betere manieren om het risico van het deelconflict met linksaf auto's te verminderen.

Om te beginnen kan op korte termijn het waarschuwingslicht bij de westelijke oversteek beter zichtbaar geplaatst worden. Zoals de Quicksan ook al aangeeft.

Daarnaast kunnen de volgende maatregelen voor de langere termijn worden getroffen. Zij verdienen om te beginnen een serieus onderzoek:

1. Door linksaf autoverkeer uit AdR en Mw te verminderen neemt het deelconflict af. Verkeer uit de AdR kan ook de Bos en Lommerweg (hoofdnet auto) gebruiken. De Mw is niet bedoeld voor doorgaand verkeer en kent ook alternatieven.
2. De westelijke fietsoversteek kan conflictvrij geregeld worden in combinatie met de westelijke voetgangers oversteek. Die wordt in optie 2 conflictvrij geregeld, zo begrijpen we van het project. De benodigde ruimte voor die westelijke fietsroute is er, maar hij wordt in optie 2 toegedeeld aan het autoverkeer dat op de Molenwerf maar liefst drie opstelvakken krijgt. Het opheffen van één van die drie vakken is in zo'n relatief rustige straat eenvoudig te realiseren. Bijv. door het rechtdoor vak op te heffen of dit te combineren met linksaf.

Kortom, met een conflictvrije of een conflictarme fietsoversteek aan de westkant wordt de veiligheid van fietsers verbeterd zonder alle knelpunten die optie 2 creëert. Het in stand houden van de westelijke fietsoversteek voorkomt ernstige overbelasting aan de oostkant en maakt dat de kruising ook aan de nog verder groeiende aantallen fietsers veilig en comfortabel plaats kan bieden. Wij zijn van mening dat de ruimte daarmee nuttiger wordt gebruikt dan door hem toe te delen aan een derde opstelvak voor auto's op een rustige, beoogde erftoegangsweg als de Molenwerf!

#### **Samenvattend:**

1. Het opheffen van de westelijke fietsoversteek leidt tot ernstige overbelasting en toename van complexiteit op de oostelijke fietsroute, die zich het zwaarst zal doen gelden op het nu al ingewikkelde kruispunt van de twee bromfietspaden op de zuidoost hoek.
2. In fase 2 moeten N>Z fietsers bij een onmogelijk verkeerslicht de AdR kruisen wat velen ertoe zal aanzetten tegen de richting in te fietsen en ongecontroleerd over te steken. Met alle risico's en hinder van dien.
3. In fase 3 krijgen N>Z fietsers een oversteek zonder verkeerslicht over de AdR die op een gevaarlijke plek ligt, lastige bochten heeft en te weinig ruimte biedt. Ook dat geeft risico's en zal fietsers ertoe verleiden schuin over te steken of in tegenrichting langs de AdR verder te fietsen.
4. De problemen door krapte en belemmeringen voor fietsers zal ook ten koste gaan van de veiligheid van voetgangers.
5. Het verwijderen van de westelijke fietsoversteek heeft zulke ernstige bijkomende gevolgen dat het netto resultaat een achteruitgang van de verkeersveiligheid is.
6. Er zijn realistische alternatieven die de verkeersveiligheid bevorderen zonder al deze nadelen.

We vragen u het voorgestelde plan af te wijzen en in te zetten op alternatieven die niet zoveel negatieve bijwerkingen hebben. Graag lichten we ons standpunt in een gesprek toe.

Met vriendelijke groet,

Fietzersbond Amsterdam  
Johan Kerstens, vertegenwoordiger Amsterdam West  
Jan Pieter Nepveu, bestuurslid

## Bijlagen

### Bijlage 1 - Uit de Quickscan

#### Aanvulling bij voetnoot 2:

Quickscan mrt 2015, pag.8: “Hierbij is van belang dat op grond van een te houden verkeerstelling duidelijk wordt hoe voor de verschillende verkeersoorten het huidige gebruik van de kruising is. Op basis hiervan kan een verkeersregeltechnische doorrekening plaatsvinden van de aanpassing.”

#### Aanvulling bij voetnoot 7:

Quickscan p6, “Hiertoe zijn op beide voet- en fietsoversteken over de Haarlemmerweg waarschuwingslichten geplaatst. Het knipperlicht voor de westelijke fiets-/voetoversteek op de noordwesthoek hangt echter aan de VRI-mast voor het autoverkeer. Verplaatsing naar de fietsmast geeft (conform oversteek zuidoosthoek) meer duidelijkheid; evenals een grotere lens.”

### Bijlage 2 - Verkeersstromen over de kruising

Tellingen uit 2005 voor 16-18 maatgevend uit de Nota van Uitgangspunten 2014.<sup>9</sup>

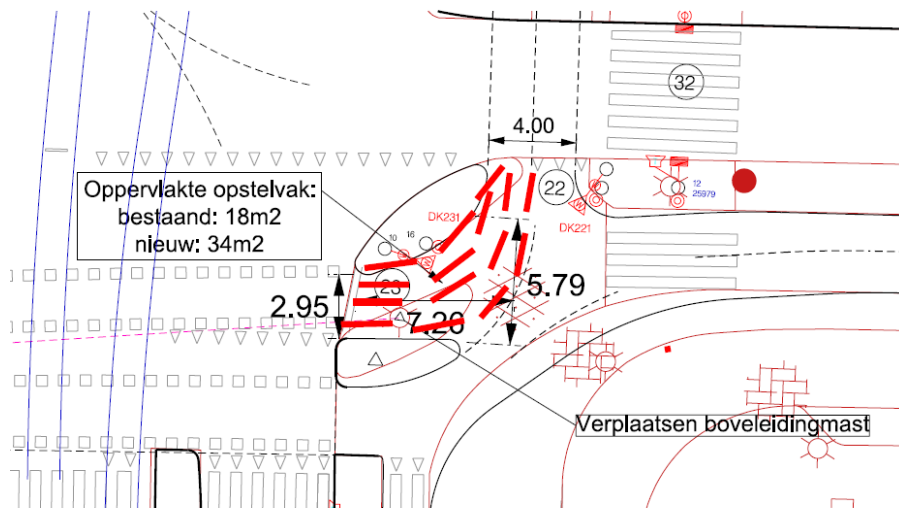
Deze cijfers hebben betrekking op een plan waarin de westelijke fietsoversteek is opgeheven en aan de oostzijde fietsers in twee richtingen oversteken. Het is ons niet duidelijk wat de genoemde getallen op de fietsoversteek precies beschrijven.

verkeersbeweging	Intensiteit [pae/u]	Capaciteit [pae/u]	verzadigin gsgraad [%]	gem. verliestijd [sec]	benodigde opstelcapaciteit [m]
Haarlemmerweg oost rechtdoor/rechtsaf	550	1715	82	25.8	90
Haarlemmerweg oost rechtdoor	500	1715	75	20.8	78
Haarlemmerweg oost linksaf	45	1650	22	28.3	18
Adm. De Ruyterweg rechtsaf	50	1650	24	28.4	24
Adm. De Ruyterweg rechtdoor/linksaf	180	1550	56	25.5	42
Haarlemmerweg west rechtsaf	165	1650	66	28.7	42
Haarlemmerweg west rechtdoor (1)	370	1710	56	17.2	60
Haarlemmerweg west rechtdoor (2)	370	1710	56	17.2	60
Haarlemmerweg west linksaf	130	1650	63	29.9	36
Molenw erf rechtsaf/rechtdoor	375	1600	89	46.6	84
Molenw erf linksaf	120	1500	58	29.0	36
fietsoversteek over Haarlemmerweg oost	30	4500	3	22.7	-
fietsoversteek over Adm. De Ruyterweg	30	4500	3	21.9	-
tram 12 richting SL	18	450	64	24.7	24
bus 64 linksaf	12	450	19	27.4	12
tram 12 vanaf SL	18	550	53	23.3	24

<sup>9</sup> Tabel evaluatiedoorstroming avondspits (16:00 uur - 18:00 uur); pag. 34

### Bijlage 3 - Opstelvak zuidoost hoek

De rode lijntjes geven globaal aan hoe 15 fietsers krap open net op de opstelruimte passen  
We laten hier de aanwezigheid van brommers, scooters, bakfietsen e.d. nog buiten beschouwing.



### Bijlage 4 - Achterliggende motieven en randvoorwaarden bij de plannen.

Het plan voor de Molenwerf is in fasen opgeknipt vanwege het door de SRA gefinancierde project *Versnelling westelijke trams*. In dat kader moet de spoorvernieuwing annex -verlegging op de Molenwerf op de korte termijn plaats vinden. Onderdeel van dat project is het minimaliseren van conflictpunten en oponthoud voor de tram. Het voorliggende plan is hiermee gerelateerd en ondervindt er beperkingen van.<sup>10</sup>

Daarnaast zijn er beperkingen door de zware verkeersbelasting op de Haarlemmerweg, die in belangrijke mate gebruikt wordt door verkeer van en naar de A10.

<sup>10</sup> Er verdwijnen twee oversteken: één voor auto's en fietsers en één voor fietsers (zie NvU).