

Aan Havenstad@Amsterdam.nl

Datum: 2 juni 2021

Betreft: Inspiraakreactie Integraal Raamwerk
Haven-Stad

Inleiding

Fietsersbond Amsterdam omarmt het idee van Haven-Stad. Nieuwe woningen en werkplekken op korte afstand van de bestaande stad, beperkt de verplaatsingsafstanden en maakt fietsen en lopen een aantrekkelijke optie voor veel verplaatsingen. Met Haven-Stad groeien Zaandam en Amsterdam naar elkaar toe waardoor het tussengebied levendiger wordt en aantrekkelijker om te fietsen.

Het voornemen om Haven-Stad autoluw en met een lage parkeernorm te ontwerpen is een belangrijke stap naar een leefbare en aantrekkelijke nieuwe wijk. Maar wij menen, mede door onze ervaringen in de huidige ontwikkelgebieden in Amsterdam zoals Noord en IJburg, dat er meer nodig is om de fiets de rol te kunnen laten spelen die nodig is voor zo'n nieuwe wijk, en voor de omgeving.

Wij maken dan ook graag gebruik van de mogelijkheid een aantal opmerkingen over het Integraal Raamwerk en de bijbehorende documenten te maken.

In de tekst hieronder zullen we het Integraal Raamwerk aanduiden als IR.

1. De rol van de fiets

Haven-Stad zal meer fietsverkeer te verwerken krijgen dan in het IR wordt ingeschat. Volgens het mobiliteitsplan wordt gemikt op een modal split van 30% OV, 30% fiets, 25% voetganger en 15% auto. De Mobiliteits Strategie stelt voor dit aan te passen naar 25%OV, 35% fiets, 20% voetganger en 20% auto. (MS p54). Gezien de dichte bebouwing en de korte afstanden lijkt het ons realistischer om voor de fiets uit te gaan van een aandeel vergelijkbaar met andere delen van Amsterdam binnen de ring: 45-50%.

Dit betekent dat het fietsnetwerk ambitieuzer moet dan het IR voorstelt. Met name wat betreft maatvoering en planning van de uitvoering.

2. Haven-Stad moet zoveel mogelijk ontworpen worden vanuit de fiets. Dit betekent:

Een samenhangend netwerk van directe routes waarover fietsers veilig, snel en aangenaam hun bestemmingen kunnen bereiken. In een gebied als Haven-Stad met grote barrières is het realiseren van zo'n netwerk voor fietsers een uitdaging. Het netwerk van Plusnet Fiets, Hoofdnet Fiets en Groennet dat IR voorstelt is met een maaswijdte van 400-500m op zich toereikend. Toch hebben we er de volgende opmerkingen bij:

- a. **Overbrug fysieke barrières.** Een belangrijke uitdaging voor een goed fietsnetwerk voor Haven-Stad zijn de grote barrières in het gebied. De opgaven daarvoor, zowel ruimtelijk als financieel, zijn onvoldoende duidelijk opgenomen in het IR.
> Geef de opgaven voor het overbruggen van barrières duidelijk aan op de kaart, maak ruimtelijke en financiële reserveringen voor de overbruggingen en neem ze op in de planningskalender. Wij lichten dit toe onder 4.
- b. **Verminder oponthoud voor fietsers.** Op nogal wat plekken hebben fietsers in Haven-Stad nu te maken met aanzienlijk oponthoud bij het kruisen van grote wegen. Voorbeelden zijn de series van kruispunten op de Basisweg thv de A10 en de kruisingen Kabelweg – Transformatorweg, Arlandaweg – Radarweg.
> Voor een fietsvriendelijke en verkeersveilige ontwikkeling van Haven-Stad moeten die punten van oponthoud verminderd worden.

- c. **Voldoende ruimte en kwaliteit.** De voorgestelde maatvoering en uitvoering van fietspaden en fietsroutes achten we onvoldoende. Onder 3 lichten we dit toe.
- d. Het kaartje Fietsnetwerk Haven-Stad Eindbeeld (p120) bevat fouten en onvolkomenheden:
 - i. Nogal wat bestaande routes van Plusnet Fiets zijn aangegeven als Hoofdnet. In de bijlage geven we een overzicht daarvan, mogelijk niet volledig.
> *Check de routes en verbeter de kaart.*
 - ii. In de kaart is niet te zien welke routes nog niet bestaan.
> *Geef dit duidelijk aan.*
 - iii. Geef in het kaartje met name ook de benodigde (kostbare) overbruggingen over barrières aan. Zoals hierboven beschreven onder 2a.

3. Voldoende ruimte en kwaliteit

Voor de hoofdassen van Haven-Stad (Nwe Hemweg, Basisweg – Transformatorweg en Cornelis Douwesweg) kiest het IR voor tweerichting fietspaden van 5,5 meter breed. Ook op sommige andere specifieke routes, zoals snelle fietsroutes door groengebieden, kunnen extra brede fietspaden worden gemaakt, volgens het IR.

Wij stellen de volgende aanvullingen voor om tot een veilig fietsroutenetwerk te komen dat toekomstbestendig is en ook berekend op de voorziene sterke toename van elektrische fietsen en Light Electric Vehicles.

- a) Fietspaden van tenminste 6 meter breed voor twee richtingen, 3 meter voor 1 richting.
- b) Asfalt op Hoofd- en Plusnet Fiets, ook in buurtstraten.
- c) Doorgaande fietsroutes door buurtstraten moeten als fietspad of als fietsstraat en in asfalt uitgevoerd kunnen worden. Ontwerpen zoals die onderaan p126 en nr 10 op p127, zijn voor een veilig Hoofd- en Plusnet Fiets niet adequaat.
- d) Stadslanen en hoofdstraten dienen aan beide zijden tweerichting fietspaden te krijgen. Dit omdat ze moeilijk over te steken zijn en om fietsers directe routes te geven.
- e) Nader onderzoek is nodig om tot een veilig ontwerp te komen van de tweerichting fietspaden waar de grote snelheidsverschillen bij inhalen tot fatale frontale botsingen kunnen leiden. Wellicht is een vergevingsgezinde scheiding tussen de beide richtingen nodig.
- f) Ook zou onderzocht moeten worden of, met name in de delen van Haven-Stad met een zeer hoge bevolkingsdichtheid (anderhalf maal hoger dan nu in Amsterdam aanwezig), 2-richtingfietspaden aan maar één zijde van de weg niet tot een onwenselijke toename van oversteekbeweging leidt.

4. Complexe opgaven

De vele barrières (pagina 110) en een aantal van de complexe ontwerpogaven en aandachtsgebieden in Bijlage 1 (pagina 147) zijn een groot risico voor het fietsnetwerk in en naar Haven-Stad. Hieraan gaat het IR te gemakkelijk voorbij. Punten 1, 3, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14 en 15 zijn voor het fietsnetwerk cruciaal. Met name voor de fiets zien wij nog onvoldoende oplossingsrichtingen in het IR en in de Mobiliteitsstrategie. ***Zonder tijdige adequate oplossing voor de complexe opgaven voor de fiets wordt Haven-Stad per fiets slecht bereikbaar en zullen de weinige routes die er zijn gevaarlijk overbelast raken.***

Voor complexe opgave nr 1, de **Nieuwe Hemweg bij de A10**, schetst het IR een schier onmogelijke combinatie van functies: op- en afritten naar de A10 in beide richting¹ en daarnaast een hoofdnet fietsroute en een busverbinding. Deze moeten in ieder geval ongelijkvloers met het spoor kruisen. Wij vragen ons af hoe dat zou passen en vooral wat het betekent als het niet past.

Overigens zijn we zeer kritisch over het 'opwaarderen' (het is maar wat je opwaarderen noemt) van de Nieuwe Hemweg naar 2x2 autorijbanen. De aankondiging in de Mobiliteitsstrategie dat gemonitord zal worden of die 'opwaardering' nodig is ondersteunen we.

5. Tram door Spaarndammerstraat kan forse impact hebben op fiets

¹ Het toevoegen van op- en afritten van de Nwe Hemweg naar de A10 richting zuid wordt overigens niet genoemd in het onderdeel Auto op p36 van de Mobiliteitsstrategie.

Door de **Spaarndammerstraat** wordt zowel een tramlijn als een Plusnet Fietsroute gepland. We vinden het terecht dat deze straat aan het Plusnet Fiets wordt toegevoegd. Het is een drukke fietsroute via welke fietsers de auto-corridor door de Spaarndammertunnel veilig en vlot kunnen kruisen. Om in deze levendige straat ook nog een nieuwe tramlijn in te passen is ingewikkeld. Wat ons betreft kan dit alleen als de ruimte voor autoverkeer sterk wordt teruggedrongen. Bij voorbeeld door alternerend éénrichting verkeer in te stellen, zoals op de Weteringschans, of door de straat autovrij te maken, zoals de Ferdinand Bolstraat. Op het Nassauplein en de aansluiting naar de Binnenring draagt een tramverbinding bij aan de ontwerppogave.

Wat ons betreft is ook de Spaarndammerstraat een complexe ontwerppogave die in de lijst moet worden opgenomen. Aanpak ervan, en van het Nassauplein eo, heeft hoge prioriteit.

6. HOV door Van Diemenstraat

De Van Diemenstraat is nog smaller dan de Spaarndammerstraat en bovendien Plusnet corridor Auto én Plusnet Fiets. Het toevoegen van een HOV is een forse uitdaging.

Voor fietsers is de Van Diemenstraat nu een ongemakkelijke onderbreking van de tweerichting fietsroute langs de noordzijde van de 'IJ-boulevard'. Ook deze moet opgelost worden.

7. Noord-zuid Fietsroute in het verlengde van de Bos en Lommerweg

Een belangrijke nieuwe fietsverbinding voor Haven-Stad is de Noord-zuid verbinding door het Westerpark in het verlengde van de Bos en Lommerweg (pagina 54). Een doorgaand fietsroute op de bestaande smalle paden in het park zal tot veel conflicten tussen fietsers en tuinders leiden. Maar met beperkte aanpassingen kan het complex van volkstuintuinen op een veilige manier doorkruist worden.

Via het bestaande viaduct van de Sloterdijkerweg moeten er goede aansluitingen op zowel de Isolatorweg als de Contactweg komen. Het hoogteverschil naar de dijk noordelijk langs het spoor moet makkelijker overbrugd kunnen worden.

Voor de langere termijn is een tunnel onder het spoor ter hoogte van de Contactweg en aansluitend naar het zuiden een waardevolle aanvulling.

8. Onderzoek verlenging van de tunnel onder de Spaarndammertunnel naar het Westen.

Door de bouw van de Spaarndammertunnel is een onneembare barrière voor fietsers ontstaan bij de Archangelweg. Bij station Hemknoop ontstaat een conflict tussen de S101 en de S102 en de vele fietsers en voetgangers (ontwerppogaven 10 en 12, p 147). Door de tunnel naar het westen te verlengen, en de afslag naar de Transformatorweg die onder het spoor toch al laag ligt onder de grond te brengen zouden deze problemen in één klap definitief opgelost kunnen worden.

9. Goed fietsparkeren bij woningen, voorzieningen en OV

In een wijk met zo'n hoge bewonersdichtheid is een fijnmazig netwerk van fietsparkeervoorzieningen en een beheersplan voor fietsparkeren essentieel. Er moeten middelen en maatregelen komen voor toegankelijk en aantrekkelijk fietsparkeren bij woningen (voor bewoners en bezoekers), bij bestemmingen als scholen, winkels en sportfaciliteiten, en bij OV-knooppunten. In het Integraal Raamwerk lijkt fietsparkeren (op station Hemknoop en station Sloterdijk na) geheel te ontbreken.

10. Het proces

Het IR bevat wel een fasering, maar geen randvoorwaarden voor het proces. Ook dit kan het functioneren van Haven-Stad bedreigen.

- a. Zorg ervoor dat infrastructuur, met name fietsverbindingen, OV en veerverbindingen, beschikbaar is voordat bewoners in de nieuwbouw arriveren.
- b. Maak harde ruimtelijke reserveringen en afspraken voor de benodigde infrastructuur, met name voor voldoende ruimte voor fietsers en voetgangers. Zodat fietspaden en voetpaden en andere fiets- en looproutes van voldoende breedte niet worden wegbezuinigd of vergeten. Ook voor fietsparkeren en voor goede opritten naar viaducten en bruggen is ruimte nodig. Dergelijke reserveringen en afspraken zouden contractueel moeten worden vastgelegd.
- c. Daarnaast pleiten wij voor een overkoepelende 'projectleider' die verantwoordelijk is voor het fietsnetwerk in Haven-Stad en de aansluiting ervan op het netwerk in de rest van de stad. Deze

projectleider is een aanjager van fietsprojecten en bewaakt dat de plannen van de deelprojecten steeds passen binnen de overkoepelende visie en beleid zoals vastgelegd in het Beleidskader Verkeersnetten, de mobiliteitsplannen en dit IR.

Bij de vele en langdurige bouwwerkzaamheden die er in Haven-Stad zullen zijn bewaakt de 'coördinator fiets in Haven-Stad' de fietsbaarheid en de veiligheid van het fietsen.

11. Status van verschillende straten in het gebied

Het IR hanteert verschillende classificaties voor soorten wegen. Bij het onderdeel Auto is op p122 sprake van Snelwegen, Hoofdwegen, Gebiedsontsluitingswegen en Buurstraten. Het onderdeel Straat typologieën op p123 maakt onderscheid naar Stadslaan, Hoofdstraat, Stadsstraat, Buurtstraat en Kade. Dat is verwarrend.

De term 'Buurtstraat' wordt in beide classificaties gebruikt. In het onderdeel Auto op p122 zijn er meer buurstraten dan in het onderdeel Straat typologieën.

> *Los deze verwarring en tegenstrijdigheid op.*

Gezien de hoeveelheid autoverkeer dienen wat ons betreft de Haarlemmerweg, Transformatorweg en Basisweg in de ordening van p122 als hoofdweg geclassificeerd te worden. Pas nadat op deze wegen het autoverkeer fors is teruggebracht, kunnen ze als reguliere gebiedsontsluitingsweg worden aangemerkt.

12. Maximumsnelheid

Bij het onderdeel Fiets staat op p121 dat buurstraten worden ingericht voor de fiets als hoofdvervoermiddel met de ambitie om te komen tot een maximumsnelheid van 15km/uur. We begrijpen de wens om in sommige gevallen ook de snelheid van fietsen te beperken. Maar voor Hoofdnet en Plusnet Fiets is zo'n lage maximumsnelheid niet acceptabel en niet geloofwaardig.

In de Mobiliteits Strategie lezen we dat voor de meeste straten 30km/uur zal gelden. (p36) Daar zijn we op zich blij mee. We vragen ons wel af hoe dit zich verhoudt tot de 15km/uur die op p121 van het IR genoemd wordt.

13. Fietsverbinding naar Zaandam: ook ten zuiden van het IJ (pagina 147, complexe opwerpopgave 13)

Bij ontwerpogave 13 wordt alleen de huidige Dam tot Dam snelfietsroute genoemd. Omdat Amsterdam en Zaandam door Haven-Stad en de ontwikkelingen in Zaanstad naar elkaar toegroeien, mag de route via de Hempont, de kortste verbinding tussen beiden gemeenten, niet onvermeld blijven. Deze route is van Dam tot Dam maar liefst 3 kilometer korter dan de officiële snelfietsroute! Door aanpassing van de pontfrequentie zou de kwaliteit van deze verbinding sterk verbeteren.

14. Vergissingen in het IR

In het IR troffen we enkele punten aan die volgens ons niet helemaal correct zijn. Onderstaande bijlage geeft daar een overzicht van. We vragen deze kennelijke fouten te corrigeren.

Wij hopen dat onze suggesties het IR aanvullen en verbeteren. En vooral dat daarmee Haven-Stad een echt goede fietswijk wordt.

Namens de Fietsersbond Amsterdam

Florrie de Pater, Voorzitter

Marjolein de Lange, Contactpersoon Haven-Stad

Bijlage: Vergissingen in het IR

1. Op p121 staan de onderdelen van het Amsterdam fietsnetwerk beschreven. De beschrijvingen van het Hoofdnet en het Plusnet komen niet overeen met de definities zoals vastgelegd op p20 van het Beleidskader Verkeersnetten.
> *Corrigeer de beschrijvingen.*
2. Op p121 van het IR, 1^e kolom, staat dat 'fietsstraten' een bijzondere categorie zijn. Dat is verwarrend. Een fietsstraat is niet een aparte categorie maar een manier waarop een fietsroute kan worden uitgevoerd.
> *Deze alinea kan worden weggelaten.*
3. Eveneens op p121 wordt 'het beleidskader Centrale Verkeerscommissie' genoemd. Waarschijnlijk wordt bedoeld de Leidraad Centrale Verkeerscommissie.
> *Pas dit aan.*
4. **De status van fietsroutes in de kaart (pagina 120 en online) is niet altijd correct.**
In de kaarten in het IR is de status van tal van fietsroutes in het gebied en de omgeving niet goed weergegeven. Veel Plusnet fietsverbindingen zijn in het kaartje aangemerkt als Hoofdnet.
> *Geef in de kaart van het fietsnetwerk de routes de status zoals vastgelegd in het beleidskader verkeersnetten. Voeg fietsroutes die nog niet in het beleidskader zijn opgenomen toe aan de kaart van het beleidskader.*
In ieder geval de volgende routes zijn plusnet fiets maar in het IR ingetekend als hoofdnet:
 - Zuidelijk van het IJ**
 - a) Nieuwe Hemweg, Van Diemenstraat.
 - b) Naritaweg
 - c) Seineweg- De Vlughtlaan
 - d) Radarweg (helemaal) – Burg. de Fockstraat
 - e) Kabelweg
 - f) Sloterdijkweg – Molenwerf – Adm. De Ruyterweg en Krelis Louwenstraat enz
 - g) Bos en Lommerweg
 - In Noord:**
 - h) Cornelis Douwesweg
 - i) MS van Riemsdijkweg..