



**Gemeente  
Amsterdam**

# Eindrapportage Doorgaande fietsroute Haarlemmer Houttuinen

---

December 2021



## Inhoud

<b>Vooraf .....</b>	<b>2</b>
<b>1 Het project.....</b>	<b>4</b>
1.1 De aanleiding van het project .....	4
1.2 Bestuurlijke status.....	4
<b>2 Financiële stand van zaken .....</b>	<b>6</b>
2.1 Reeds gemaakte kosten .....	6
<b>3 Gevolgen stoppen project .....</b>	<b>8</b>
3.1 Agenda Amsterdam Autoluw, maatregel 17 .....	9
3.2 Westerpark – Haarlemmerplein.....	12
3.3 Kleine Houtstraat – Korte Prinsengracht .....	14
3.4 Buiten Brouwersstraat – Droogbak .....	16
3.5 Duurzaamheidsambitie .....	17
<b>4 Participatie .....</b>	<b>18</b>
4.1 Consultatie maatregel 17.....	18
4.2 Participatie motie 79.20 .....	18

## Vooraf

Op 11 november 2021 is door de raad de begroting 2022 vastgesteld. In de begroting 2022 is een keuze gemaakt investeringen stadsbreed te beperken teneinde de gemeentelijke netto schuldquote niet te hoog te laten oplopen. Dit betekent dat een bezuiniging nodig is op nieuwe projecten en programma's voor stadsverbetering 2021-2025. Daarmee is bekrachtigd dat de uitvoering van het project Fietsroute Haarlemmer Houttuinen op korte/middellange termijn, en in ieder geval tijdens de begrotingsperiode 2022/2026 is komen te vervallen. Het project fietsroute Haarlemmer Houttuinen was al uitgesteld omdat:

- I. Het project een kostenstijging heeft van 17,4 miljoen (inclusief een aantal scope-uitbreidingen). Dit komt door de hogere kosten voor het toepassen van een stabiele scheiding tussen de nieuwe brug 95 en het spoorviaduct; de langere doorlooptijd; betere inschatting van de engineeringkosten en ten behoeve van Autoluw, het toevoegen van het Droogbak, veranderen van de rijrichting van een aantal buurtstraten, de participatie over maatregel 17 en participatie naar aanleiding van motie 79.20. Daarmee zijn de kosten hoger dan de geraamde kosten en de daarvoor gereserveerde dekking bij het voorkeursbesluit.
- II. Voor de bereikbaarheid van de binnenstad dient de Haarlemmer Houttuinen als omleidingsroute tijdens de uitvoeringswerkzaamheden van het programma Oranje Loper. Dit heeft als gevolg dat de uitvoeringswerkzaamheden pas na afloop van de uitvoering van de Oranje Loper zouden kunnen starten.

Het project wordt tot een afrondingsbesluit uitgewerkt en daarna stopgezet. Zodra er op een later moment financiële ruimte en een nieuwe urgentie ontstaat dan kan het project mogelijk alsnog tot uitvoering komen, en kan het weer worden opgestart.

In de Agenda Amsterdam Autoluw is een maatregel (nr. 17) opgenomen die het project fietsroute Haarlemmer Houttuinen betreft. Met maatregel 17 wordt ter hoogte van de Korte Prinsengracht een (halve) knip gerealiseerd. Het gevolg hiervan is dat voor autoverkeer alleen nog één richting tussen het Haarlemmerplein en de Droogbak/het Singel wordt gefaciliteerd. Door de knip wordt de hoeveelheid autoverkeer sterk verminderd. Dit leidt tot een nog aantrekkelijkere fietsroute en een autoluwere uitstraling. Met deze maatregel neemt ook de hoeveelheid autoverkeer op de Marnixstraat Noord substantieel af, met een meer leefbare Marnixstraat en betere doorstroming voor openbaar vervoer. De uitvoering van deze maatregel kan ondanks het stopzetten van het project worden doorgezet maar is gepauzeerd. Het heeft niet de voorkeur maatregel 17 uit te voeren zonder de daarvoor benodigde herinrichting.

Met het stopzetten van het project fietsroute Haarlemmer Houttuinen zal het resterende deel van het voorbereidingsbudget van € 2,1 miljoen, te weten € 0,7 miljoen gereserveerd blijven om kleine maatregelen uit te voeren. Het gaat hierbij om verbetering van de leefbaarheid en veiligheid in de Haarlemmerstraat en –dijk, uitgevoerd door het stadsdeel Centrum, project Quick Wins Haarlemmerbuurt, en de verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer op het Haarlemmerplein door een nog op te richten projectteam (onder verantwoordelijkheid van het college) voor het ontvlechten van de gecombineerde tram- en bushalte op het Haarlemmerplein.

Rapportage: december 2021

Ten behoeve van het afrondingsbesluit ligt voor u de eindrapportage van het project Fietsroute Haarlemmer Houttuinen. De rapportage is gemaakt om de ontwikkelingen op de scope (projectomvang), de kosten, de consequenties van het stopzetten en de afspraken die zijn gemaakt, vast te leggen.

# 1 Het project

## 1.1 De aanleiding van het project

Het project maakt onderdeel uit van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit, als alternatief voor de fietsroute door de Haarlemmerstraat en –dijk. Daarnaast is het een uitwerking van: Visie Openbare Ruimte 2025, meer (verblijfs) ruimte voor de voetganger en fietser. Omgevingsvisie 2050 - o.a. realiseren van het groen netwerk, meer verblijfsruimte en fiets en OV routes. In het voorkeursontwerp uit de Nota van Uitgangspunten is Motie Zeeger Ernsting, het afbreken van brug 95 - het vierbaans autoviaduct over de Korte Prinsengracht- meegenomen. Het afbreken van brug 95 over de Korte Prinsengracht en vervangen door een lage brug betekent een enorme kwaliteitsslag in de openbare ruimte. Ook draagt het bij aan de Agenda Amsterdam Autoluw, waarin een onderdeel van het project is opgenomen als maatregel 17. Het draagt bij aan een goede doorgaande fietsroute om de verdere groei van het fietsgebruik aan de westflank van Amsterdam (en op den duur ook naar noord via de westbrug) mogelijk te maken. Met dit project kan Amsterdam zich verder profileren als echte fietsstad.

### De scope

Het project betreft het realiseren van een fietsroute tussen het Westerpark en het Centraal Station via Tussen de Bogen en de Haarlemmer Houttuinen. Voor de realisatie van deze fietsroute is een complete herinrichting van de genoemde straten nodig, aangevuld met de Westerdokstraat en een deel van het Droogbak, over twee nieuw te realiseren bruggen over de Korte Prinsengracht en het Westerkanaal.

## 1.2 Bestuurlijke status

- Op 11 november 2021 is door de raad de begroting 2022 vastgesteld. In de begroting 2022 is een keuze gemaakt investeringen stadsbreed te beperken teneinde de gemeentelijke netto schuldquote niet te hoog te laten oplopen. Dit betekent dat een bezuiniging nodig is op nieuwe projecten en programma's voor stadsverbetering 2021-2025. In dit bestedingsvoorstel is opgenomen dat de dekking vanuit het Stedelijk Mobiliteitsfonds is teruggebracht tot 7,4 miljoen en is 6,65 miljoen komen te vervallen. De gereserveerde bijdrage in het Stedelijk Mobiliteitsfonds is hiermee verlaagd naar € 0,7 miljoen. In de begroting is het volgende opgenomen; *Realisatie route fietsers via Haarlemmerhouttuinen. Het realiseren van een fietsroute via de Haarlemmerhouttuinen komt te vervallen. Wel zal de huidige autovrije situatie van de Haarlemmerstraat worden bestendigd. Ook zullen bus/tramhaltes op het Haarlemmerplein worden aangepast om deze beter toegankelijk te maken en de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren. Met hetzelfde doel zal ook de taxistandplaats worden verplaatst.* De uitvoering van het project Fietsroute Haarlemmer Houttuinen is daarmee op korte/middellange termijn, en in ieder geval tijdens de begrotingsperiode 2022/2026 komen ter vervallen. Het project wordt tot het afrondingsbesluit uitgewerkt en daarna stopgezet. Zodra er op een later moment financiële ruimte en een nieuwe urgentie ontstaat dan kan het project mogelijk alsnog tot uitvoering komen, en kan het weer worden opgestart

Rapportage: december 2021

- Op 8 juli 2021 is door de raad het SMF bestedingsvoorstel 2021-2025 vastgesteld in de Voorjaarsnota 2021. De gereserveerde bijdrage in het SMF is verlaagd naar € 7,4 miljoen. Daarmee is geaccepteerd dat uitvoering van het project fietsroute Haarlemmer Houttuinen zal moeten wachten op afronding van de Oranje Loper en schuiven de uitvoeringskosten voor dit project door tot na 2025.
- Op 25 augustus 2020 is het college van B&W geïnformeerd over de wijziging in de planning van het project fietsverbinding Haarlemmer Houttuinen zoals vastgesteld in de Nota van Uitgangspunten van 8 mei 2019. Sindsdien zijn er meerdere ontwikkelingen geweest en is meer inzicht ontstaan over de complexiteit van het project. Het college heeft daarop besloten om het project te uit te stellen. Deze beslissing is genomen op basis van de volgende redenen:
  - De stijgende kosten van het project ten opzichte van de begroting bij de Nota van Uitgangspunten.
  - De link tussen het project en het project de Oranje Loper. Om de stad bereikbaar te houden kan de uitvoering van het wegenwerk en de sloop van brug 95 niet tegelijkertijd met de uitvoering van de Oranje Loper plaatsvinden. Daarmee is het vroegste startmoment van de uitvoering van de Fietsroute Haarlemmer Houttuinen verschoven naar 2026. Daarbij is de keuze gemaakt om de projectambitie - sloop en nieuwbouw Brug 95 over de Korte Prinsengracht, de aanleg van een nieuwe brug over het Westerkanaal en de volledige herinrichting van de Haarlemmer Houttuinen, van droogbak tot Westerpark - te handhaven.
- Op 8 mei 2019 is door de raad het voorkeursontwerp Fietsroute Haarlemmer Houttuinen vastgesteld.

## 2 Financiële stand van zaken

### Kosten

Bij het voorkeursbesluit van 8 mei 2019 was het project geraamd op € 32 miljoen (exclusief een aantal scope-uitbreidingen). Naar aanleiding van de hogere kosten voor het toepassen van een stabiele scheiding tussen de nieuwe brug 95 en het spoorviaduct; de langere doorlooptijd; betere inschatting van de engineeringkosten en ten behoeve van Agenda Amsterdam Autoluw het toevoegen van het Droogbak; veranderen van de rijrichting van een aantal buurtstraten; de participatie over maatregel 17 en participatie naar aanleiding van motie 79.20, is er een update gemaakt van de kostenraming. De huidige kosten voor het project - indien integraal uitgevoerd – zijn geraamd op € 49,4 miljoen (prijspeil 2025), een verhoging van circa € 17,4 miljoen.

### Dekking

In het kader van het programma stadsverbetering 2021-2025 is op 8 juli 2021 het Stedelijk Mobiliteitsfonds geactualiseerd in de Voorjaarsnota. De dekking voor het project is teruggebracht tot € 7,4 miljoen. Op 11 november 2021 is door de raad de begroting 2022 vastgesteld. In het Stedelijk Mobiliteitsfonds bestedingsvoorstel is nog eens € 6,65 miljoen komen te vervallen. De gereserveerde bijdrage is hiermee verlaagd naar € 0,7 miljoen. Er zijn een aantal aanvullende dekkingsbronnen zoals de indicatieve reservering van de Vervoer Regio Amsterdam van € 15,9 miljoen (waarvan € 3,3 miljoen een formele reservering) en Agenda Amsterdam Autoluw van € 3,4 miljoen toegezegd, maar dit leidt niet tot volledige dekking van de kosten. Daarmee is bekrachtigd dat de uitvoering van het project Fietsroute Haarlemmer Houttuinen op korte/middellange termijn, en in ieder geval tijdens de begrotingsperiode 2022/2026 is komen te vervallen.

De reservering in de begroting van Agenda Amsterdam Autoluw van € 3,4 miljoen blijft met het oog op de realisatie van maatregel 17 uit de Agenda Amsterdam Autoluw gehandhaafd. De formele reservering van € 3,3 miljoen van de VRA vervalt vooralsnog. Nadat het gemeentelijk afrondingsbesluit is genomen zal met de VRA worden besproken of het wenselijk is om ondanks het stopzetten van het project haar bijdrage van € 12,4 miljoen als indicatieve reservering toch op te nemen in haar begroting. Bij ofwel een herinrichting van de Haarlemmer Houttuinen ofwel het implementeren van maatregel 17 van programma Autoluw wordt een eventuele toekomstige herstart daarmee eenvoudiger mogelijk gemaakt.

### 2.1 Reeds gemaakte kosten

De totale voorbereidingskosten tot en met het maken van afrondingsbesluit bedragen € 2,3 miljoen. Bij het in mei 2019 aangenomen Voorkeursbesluit is een voorbereidingsbudget van € 2,1 miljoen beschikbaar gesteld om het project verder uit te werken tot een uitvoeringsbesluit met als dekking het Stedelijk Mobiliteitsfonds. Daarnaast zijn de historische engineeringkosten van € 0,7 miljoen gedekt uit de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en zijn de kosten voor de voorbereidende werkzaamheden voor de participatie naar aanleiding van motie 79.20 van € 0,2 miljoen gedekt uit de middelen van Agenda Amsterdam Autoluw. Van het voorbereidingsbudget is € 1,4 miljoen besteed.

Rapportage: december 2021

Het resterende deel van het voorbereidingsbudget, te weten € 0,7 miljoen zal als 'stelpost' (er ligt nog geen raming aan ten grondslag) gereserveerd blijven om de komende jaren de aanpassing halteconfiguratie Haarlemmerplein als OV impuls als kleine maatregel uit te voeren. Deze wordt in een apart project belegd.

*Kosten voorbereiding**X € 1.000.000*

<i>Omschrijving</i>	<i>Bedrag</i>
Historische kosten	0,7
Voorkeursbesluit	1,4
<i>Motie 79.20</i>	0,2
<b><i>Totaal</i></b>	<b>2,3</b>

*Dekking**X € 1.000.000*

<i>Omschrijving dekking</i>	<i>Bedrag</i>
Uitvoeringsagenda Mobiliteit	0,7
Stedelijk Mobiliteitsfonds	2,1
Agenda Amsterdam Autoluw	0,2
<b><i>Totaal</i></b>	<b>3,0</b>

*X € 1.000.000*

<b><i>Resterende dekking</i></b>	<b>0,7</b>
----------------------------------	------------

### 3 Gevolgen stoppen project

Het stopzetten van het project heeft consequenties op de doelstellingen en de afspraken die zijn gemaakt. Specifieke onderdelen van het project worden overgedragen of uitgevoerd door het stadsdeel Centrum, zoals project Quick Wins Haarlemmerbuurt (waarbij meer ruimte voor de voetganger wordt gecreëerd) en aan het nog op te richten projectteam (onder verantwoordelijkheid van het college) voor het ontvlechten van de gecombineerde tram- en bushalte op het Haarlemmerplein.

Een mogelijk voordeel van het stoppen van het project is dat meer duidelijkheid ontstaat over het sluiten van de metroringlijn en het hierbij gekozen tracé.

#### De doelstellingen waren:

#### Oplossen van de ontbrekende schakel in het Plusnet Fiets tussen het Centraal Station en het Westerpark

*De Haarlemmerstraat en -dijk worden elk jaar drukker. Bewoners, ondernemers, winkelend publiek en toeristen delen de krappe ruimte met (brom)scooters, laad- en losverkeer en heel veel fietsers: 20.000 fietsers en 20.000 voetgangers maken dagelijks gebruik van de straat. Het is daarmee een drukke winkelstraat en één van de drukste doorgaande fietsroutes van de stad. De helft van de fietsers op de Haarlemmerstraat en -dijk is afkomstig uit het Westerpark. Dit zorgt ook voor grote drukte op het kruispunt Nassauplein en de Willemsbrug. De leefbaarheid en verblijfskwaliteit van de straat gaat achteruit.*

#### Consequentie van het stopzetten van het project:

- De fietsroute via Tussen de Bogen en de Haarlemmer Houttuinen gaat geen alternatief worden voor het fietsverkeer op de Haarlemmerstraat en -dijk. Voor fietsers ontbreken er delen van de route, is deze onlogisch en erg onaantrekkelijk.
- De Haarlemmerstraat en -dijk blijft een drukke doorgaande fietsroute en dit zorgt ook voor grote drukte op het kruispunt Nassauplein en de Willemsbrug. Tijdens de pandemie zijn de Haarlemmerstraat en Haarlemmerdijk ingericht als 1M50-straten om ruimte te creëren voor het winkelend publiek en voor terrassen. Hiervoor zijn parkeerplaatsen opgeheven en rijdt er geen autoverkeer meer door deze winkelstraten. Uit een buurt enquête is gebleken dat de meerderheid van zowel ondernemers als bewoners er de voorkeur aan geven om de autoluwte straat definitief te maken als de coronamaatregelen worden afgeschaald. De Stadsdeelcommissie Centrum gaat hierin mee en heeft op 27 oktober 2021 het dagelijks bestuur verzocht dit verder uit te werken in een ontwerp en raming. In deze fase verkeert het project 'Quick Wins Haarlemmerstraat/-Dijk' nu. Voor de afsluiting wordt gedacht aan fysieke maatregelen als verzinkbare palen (vezips) of mogelijke camerahandhaving. In beide gevallen zal het resterende budget van het Quick Wins project ontoereikend zijn. In het geval van het plaatsen van vezips en aanvullende maatregelen, laat de SSK-raming nu een tekort zien van circa € 800.000 en daar komen de hoge beheerkosten van enkele tonnen per jaar nog bij. Voor aanvullende dekking worden nu de mogelijkheden onderzocht van dekking uit het Stedelijk Mobiliteitsfonds en/of Agenda Amsterdam Autoluw. De huidige autoluwte situatie biedt voor nu nog voldoende ruimte voor het huidige fietsverkeer. Als de groei van het fietsverkeer vanuit Haven Stad

zich doorzet zoals de verwachting was voor het begin van de pandemie dan zal mettertijd de noodzaak er weer zijn een fietsroute over de Haarlemmer Houttuinen te faciliteren.

#### **Verbeteren van de betrouwbaarheid van de Plusnet OV corridor**

*Het vernieuwde ontwerp heeft een inrichting met minder verkeer. Uit de verkeersanalyses blijkt dat per saldo de reistijd vermindert voor het openbaar vervoer. In combinatie met het ontvlechten van de gecombineerde tram- en bushalte op het Haarlemmerplein zou dit de rijtijd van de bussen op niveau houden en de doorstroming waar mogelijk verbeteren en daarmee het OV betrouwbaarder maken.*

#### Consequentie van het stopzetten van het project:

De algehele doorstroming van het openbaar vervoer verbetert niet. Om de doorstroming van het openbaar vervoer op het Haarlemmerplein wel te verbeteren en de haltes beter toegankelijk te maken, zal het ontvlechten van de gecombineerde tram- en bushalte als kleine maatregel in een apart project project (onder verantwoordelijkheid van het dagelijks bestuur stadsdeel Centrum) worden ondergebracht. Als gevolg hiervan zal ook de taxistandplaats van het Haarlemmerplein worden verplaatst. De dekking voor deze kleine maatregel wordt gereserveerd uit de vrijval in het SMF van de gereserveerde middelen van het project Fietsroute Haarlemmer Houttuinen.

#### **Verminderen van autoverkeer in het stadshart;**

*Conform de ambitie van het college voor een autoluw stad is ingezet op het beperken van de hoeveelheid autoverkeer op de Haarlemmer Houttuinen door o.a. het invoeren van éénrichtingverkeer. Hierdoor kan het aantal rijstroken naar beneden en verbetert de oversteekbaarheid sterk.*

#### Consequentie van het stopzetten van het project:

De huidige situatie op de Haarlemmer Houttuinen blijft (vooralnog) gehandhaafd en de beoogde vermindering van bijna 60% van het autoverkeer op deze route wordt nog niet gehaald.

#### **Realiseren van een algehele kwaliteitsverbetering in de Haarlemmerbuurt. Zowel de Haarlemmerstraat en –dijk als de Haarlemmer Houttuinen worden weer leefbaar voor bewoners, ondernemers en bezoekers;**

*Van een onprettige straat met een sterk verkeerskundig karakter naar een prettige stadsstraat met ruimte voor fietsers, voetgangers, groen, openbaar vervoer en mogelijk kunst. Met dit project zou het rustiger worden op de Haarlemmer Houttuinen, wat de oversteekbaarheid verbetert. Er komt meer ruimte voor voetgangers-. fietsen verblijfskwaliteit beschikbaar.*

*Door de maatregelen op de Haarlemmer Houttuinen wordt het rustiger op de Haarlemmerstraat en –Dijk waardoor de leefbaarheid hier ook verbetert.*

#### Consequentie van het stopzetten van het project:

In het project Quick Wins Haarlemmerbuurt is er meer ruimte voor de voetganger gecreëerd. Ook is er gewerkt aan de oversteekbaarheid van de Haarlemmer Houttuinen. Hiermee wordt een tijdelijk acceptabel effect bereikt. De geambieerde kwaliteitsverbetering wordt niet gerealiseerd, maar wel verbeterd door de Haarlemmerstraat en –dijk autoluw te maken.

### **3.1 Agenda Amsterdam Autoluw, maatregel 17**

De Agenda Amsterdam Autoluw is op 22 januari 2020 door de gemeenteraad vastgesteld. Dit beleid zet zich sterk in op ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, en het verminderen van de footprint van de auto. In de Agenda Amsterdam Autoluw is een maatregel (nr. 17) opgenomen die het project fietsroute Haarlemmer Houttuinen betreft. Met maatregel 17 wordt ter hoogte van de Korte Prinsengracht een (halve) knip gerealiseerd. Het gevolg hiervan is dat voor autoverkeer alleen nog één richting tussen het Haarlemmerplein en de Droogbak/het Singel wordt gefaciliteerd. Daarmee neemt

Rapportage: december 2021

de hoeveelheid autoverkeer op deze route met bijna 60% af. De autoverbindingen vanaf de Haarlemmer Houttuinen richting het IJ zijn niet meer mogelijk. Verkeer wordt ter hoogte van het Droogbak gedwongen via de Martelaarsgracht naar het zuiden te rijden om ongewenst doorgaand verkeer in het centrum te voorkomen. Met deze maatregel neemt ook de hoeveelheid autoverkeer op de Marnixstraat Noord substantieel af, met daardoor een meer leefbare Marnixstraat en betere doorstroming voor openbaar vervoer

Het in de Nota van Uitgangspunten vastgesteld schetsontwerp is als studie voor het opstellen van een Programma van Eisen aangepast naar een zo genoemd vernieuwd ontwerp. Het vernieuwd ontwerp heeft een inrichting met minder asfalt, in beide richtingen is er slechts één rijbaan. De rijrichting komend vanaf Centraal Station, de oost-westrichting, is exclusief voor het openbaar vervoer en taxi's. In de west-oost richting deelt het openbaar vervoer de ruimte met het (beperkte aandeel) overig verkeer.



*Het totale vernieuwde ontwerp*



*Het vernieuwde ontwerp Buiten Brouwerstraat – Singel*

### **Opheffen fiscale parkeerplekken**

Het verminderen van de footprint van de auto kan ook worden bereikt door het terugdringen van het aanbod aan parkeerplekken op straat. In het vernieuwd ontwerp van de Fietsroute Haarlemmer Houttuinen is hier rekening mee gehouden en zijn er keuzes gemaakt die leiden tot een vermindering van parkeerplaatsen op straat. Het is wenselijk gebleken circa 100 parkeerplaatsen voor auto's niet terug te laten komen. In de huidige situatie zijn er in totaal 173 parkeerplekken.

Rapportage: december 2021

Met het inzetten van de instrumentaria vanuit Autoluw (verlagen vergunningenplafond, verhogen tarieven en inpandig parkeren) kunnen 73 parkeerplekken binnen het projectgebied opgeheven worden zonder dat hiervoor compensatie moet worden gezocht. Met het opschuiven van de uitvoeringstermijn zouden er kansen liggen om ook in het opheffen van de overige geplande 30 parkeerplekken te kunnen voorzien.

### Wijzigen verkeerscirculatie

Maatregel 17 heeft consequenties op de verkeerscirculatie in de Haarlemmerbuurt en Noord Jordaan. Om te waarborgen dat alle adressen in de genoemde gebieden bereikbaar blijven dient een aantal buurtstraten van rijrichting te veranderen. Deze verandering van rijrichting kan vaak met alleen bebording worden aangepast. Op sommige locaties zijn ingrijpendere herinrichtingen noodzakelijk. Een nieuw verkeerscirculatieplan is gemaakt om deze wijzigingen in beeld te brengen. Belangrijk in dit circulatieplan is een verdeling in zones waartussen autoverkeer niet of slechts in één richting mogelijk is.

Op het Droogbak wordt in de plannen de bestaande verkeersknoop ontvlecht, éénrichtingverkeer vanuit de onderdoorgang ingesteld en komt ruimte beschikbaar voor een (groen) verblijfsgebied.



*Nieuwe verkeerscirculatie na invoering van eenrichtingsverkeer op de Haarlemmer Houttuinen*

### Consequenties van het stopzetten van het project:

- De huidige situatie op de Haarlemmer Houttuinen blijft (vooralsnog) gehandhaafd en de beoogde vermindering van bijna 60% van het autoverkeer op deze route wordt nog niet gehaald.
- De hoeveelheid autoverkeer op de Haarlemmer Houttuinen en Marnixstraat Noord neemt niet af, waardoor er geen beter leefbare straten en betere doorstroming komt voor openbaar vervoer.
- De uitvoering van maatregel 17, de (halve) knip op de Korte Prinsengracht kan ondanks het stopzetten van het project fietsroute Haarlemmer Houttuinen worden doorgezet maar is gepauzeerd. Het heeft niet de voorkeur maatregel 17 uit te voeren zonder de daarvoor benodigde herinrichting.

Rapportage: december 2021

- De ruimtereservering van de 73 parkeerplekken binnen het projectgebied wordt op 0 gezet. Hiervan worden 5 op te heffen parkeerplekken gereserveerd voor het verplaatsen van de taxihaltering van Haarlemmerplein ten behoeve van het ontvlechten van tram- en bushaltes op het Haarlemmerplein. Bij een herstart van het project zal opnieuw een inventarisatie moeten worden gemaakt van op te heffen parkeerplekken met de op dat moment geldende instrumentaria uit Autoluw.

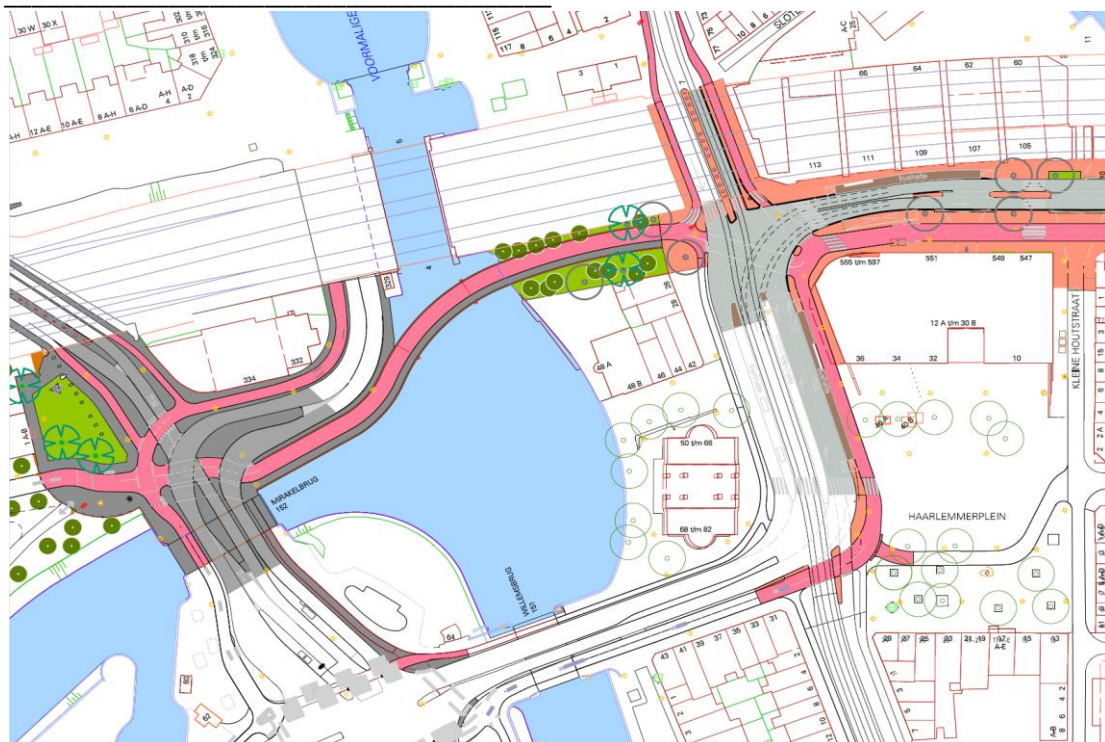
### 3.2 Westerpark – Haarlemmerplein

#### Verkeersknooppunt Spaarndammerstraat – Houtmankade

*Bij dit verkeersknooppunt wordt in het vernieuwde ontwerp de busbaan vanuit de onderdoorgang Spaarndammerstraat pas op de Mirakelbrug, na de kruising met de fietsroute vrijliggend. De fietsroute op de kruising gaat uit de voorrang. Door deze ingrepen is het veiliger voor fietsers om de oversteek te maken en wordt de doorstroming van het autoverkeer op de S100 gewaarborgd. Hierdoor is een verkeersregelininstallatie op deze plek niet nodig.*

#### Consequentie van het stopzetten van het project:

Het verkeersknooppunt Spaarndammerstraat – Houtmankade wordt als risicovolle locatie niet opgepakt. In 2019 is op verzoek van stadsdeel West door team Verkeersontwerp van R&D een ontwerp opgesteld wat positief is beoordeeld door WBA en CVC. Het betreft een verbetering voor de verkeersveiligheid met als gevolg ook een optimalisering voor het fietsverkeer. Om dit eventueel alsnog uit te voeren moet onderzocht worden of dit verkeersknooppunt met een ander project of onderhoud kan meeliften of dat het separaat moet worden opgepakt. In het laatste geval zullen de kosten aanzienlijk stijgen en zullen extra middelen moeten worden vrijgemaakt. Stadsdeel West zal met het voorleggen van de eindrapportage gevraagd worden dit knelpunt weer op hun prioriteitenlijst op te nemen.



Voorkeursontwerp entree Westerpark - Haarlemmerplein

### Nieuwe fietsbrug Westerkanaal

*De fietsroute kruist de Planciusstraat/Haarlemmerplein om via de Paardenwei met een nieuwe brug aan te landen op de Houtmankade. Vandaar vervolgt de fietser zijn weg door het Westerpark. De nieuwe fietsers en voetgangersbrug wordt beweegbaar, omdat de brug de staande mastenroute overspant. De doorvaarthoogte zal ongeveer gelijk zijn aan die van de Willebrug (brug tussen Haarlemmerplein en Nassauplein). Met een nieuwe fietsbrug over het Westerkanaal via de 'Paardenwei' aansluitend op het Westerpark wordt de route fors verkort en vermindert het aantal oversteken met verkeerslichten.*

#### Consequentie van het stopzetten van het project:

Circa de helft van de fietsers op de Haarlemmerstraat en –dijk is afkomstig uit het Westerpark. En later in tijd zal meer dan de helft uit nog westelijker gelegen wijken komen als Havenstad. Deze stroom zal zich met de andere fietsers blijven samenvoegen op het overbelaste kruispunt Nassauplein en het Haarlemmerplein.



Voorkeursontwerp nieuwe fietsbrug over het Westerkanaal

### De 'Paardenwei'

*In de Paardenwei loopt de fietsroute over een grondlichaam bestaande uit licht ophoogmateriaal of als gesloten (aan)brug naar de nieuwe fietsbrug over het Westerkanaal. De overblijvende ruimte in de Paardenweide wordt groen ingericht. De Paardenwei is gemeentelijk eigendom.*

#### Consequentie vanwege het stopzetten van het project:

Met Gemeentelijk Vastgoed worden afspraken gemaakt om te borgen dat dit gemeentelijk eigendom blijft. Hiermee blijft bij een eventuele opstart van het project de optie open naast de 'Paardenwei' een nieuwe fietsbrug te plaatsen.

### Onderdoorgang Planciusstraat

*De kruising naast de onderdoorgang naar de Planciusstraat wordt vereenvoudigd ten opzichte van de Nota van Uitgangspunten. De opstelruimte voor de fiets wordt sterk vergroot en de fietsroute in de onderdoorgang wordt verbeterd. De belangrijkste verandering is echter het vervallen van de route richting de Planciusstraat voor gemotoriseerd verkeer. Vanaf het Haarlemmerplein is de autoroute verplicht rechtsaf de Haarlemmer Houttuinen op. Van noord naar zuid is de onderdoorgang nog wel toegankelijk voor auto's.*

#### Consequentie van het stopzetten van het project:

De onderdoorgang naar de Planciusstraat blijft tweerichtingen voor gemotoriseerd verkeer.

### 3.3 Kleine Houtstraat – Korte Prinsengracht



*De verlaagde brug 95 over de Korte Prinsengracht*

#### **Brug 95, Korte Prinsengracht**

*Motie Zeeger Ernsting, het afbreken van brug 95 - het vierbaans autoviaduct over de Korte Prinsengracht - is in het voorkeursontwerp uit de Nota van Uitgangspunten meegenomen. Het afbreken van brug 95 over de Korte Prinsengracht (hierna: brug 95) en vervangen door een lage brug betekent een enorme kwaliteitsslag in de openbare ruimte. Door het afbreken van brug 95 verdwijnt de 'snelweg' uit het stadsbeeld, worden de historische spoorbogen weer zichtbaar en ontstaat er weer lucht en ruimte in dit deel van de historische binnenstad. Het verlagen van brug 95 maakte ook de tramreservering mogelijk, die op verzoek van GVB is meegenomen in het project.*

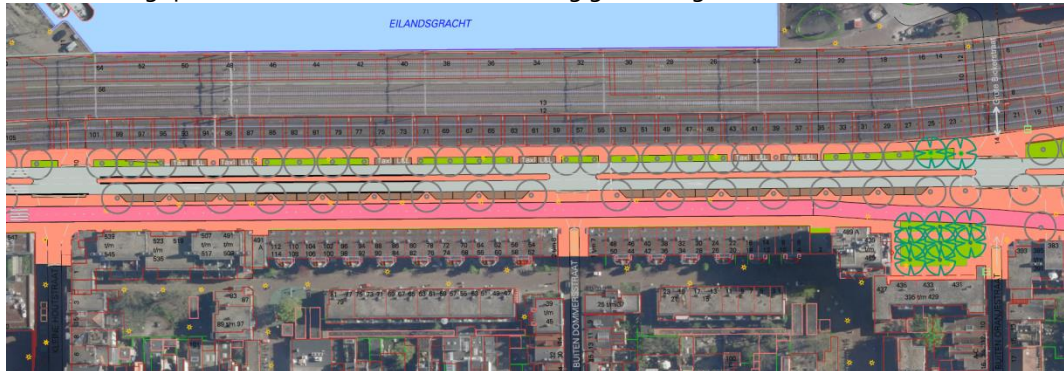
#### Consequenties van het stopzetten van het project:

- De drukke Eenhoornsluis blijft overbelast.
- Korte Prinsengracht tussen Eenhoornsluis en Haarlemmer Houttuinen blijft tweerichtingen voor gemotoriseerd verkeer.
- De opwaardering van de ruimtelijke kwaliteit (bijvoorbeeld het zichtbaar maken van het monumentale spoorviaduct), het toevoegen van extra (groene) verblijfsruimte en het bijdragen aan de aantrekkelijkheid van de fietsroute worden niet gehaald.
- Er wordt niet voldaan aan het verwerken van motie 1159 van lid Ernsting. Bij een eventuele opstart van het project moeten opnieuw de mogelijkheden worden onderzocht hoe motie 1159 wordt verwerkt.
- De afspraken met ProRail moeten vernieuwd worden bij een herstart van het project.
- Brug 95 wordt niet gesloopt en daarmee blijven onderhoudskosten bestaan. Op korte termijn zal ca. € 1.320.000 aan uitgesteld grootonderhoud uitgevoerd dienen te worden. De brug zal vanuit het Programma Bruggen en Kademuren moeten worden getoetst op constructieve veiligheid. Dit kan aanvullende consequenties hebben op de mate van onderhoud. De verwachting is dat de brug voorlopig zal voldoen aan de eisen van constructieve veiligheid. Vernieuwing van de brug kan echter nodig zijn wat aanzienlijke kosten met zich mee zal brengen die nu niet zijn voorzien. Op het moment dat vervanging van de brug aan de orde

Rapportage: december 2021

is, dan zal moeten worden bekeken of uitvoering van de plannen voor een fietsroute Haarlemmer Houttuinen wenselijk en haalbaar zijn.

- Het viaduct van brug 95 zal in het kader van een toekomstige mogelijke tramverbinding aangepast moeten worden indien de brug geschikt gemaakt moet worden voor de tram.



Vernieuwd ontwerp Kleine Houtstraat - Buiten Oranjestraat

### Centrale bushaltes

Met het verlagen van brug 95 verdween de noodzaak om zowel de haltes Buiten Oranjestraat als Buiten Brouwersstraat te faciliteren. In het vernieuwd ontwerp zijn beide samengevoegd tot één toegankelijke bushalte.

#### Consequentie van het stopzetten van het project:

De Plusnet openbaar vervoer corridor wordt op korte termijn niet voorzien van toegankelijke haltes op dit tracé. Mogelijk dat op een ander moment groot onderhoud of een herinrichting aan de orde is.



Vernieuwd ontwerp Buiten Oranjestraat – Buiten Brouwerstraat

### Verkeersregelininstallatie Buiten Oranjestraat

Het verminderen van het aantal rijstroken op de Haarlemmer Houttuinen door het combineren van auto en bus betekent een verbetering van de overstekbaarheid op veel plekken en een veel minder infrastructureel karakter van de Haarlemmer Houttuinen. Hiermee was de noodzaak van een Verkeersregelininstallatie bij de Buiten Oranjestraat overbodig geworden.

#### Consequentie van het stopzetten van het project:

De huidige situatie blijft gehandhaafd.

**Woonboten**

*Er liggen twee woonboten in het rak tussen brug 95 en de Eenhoornsluis, die de Haarlemmerdijk met de Haarlemmerstraat verbindt. De verlaging van brug 95 leidt ertoe dat de woonboten moeten worden aangepast om naar de werf te kunnen voor onderhoud. De boten zijn hoger dan de doorvaarthoogte van de brug in de nieuwe situatie.*

Consequenties van het stopzetten van het project:

Bij een herstart van het project dienen de huidige voorstellen opnieuw afgewogen te worden en zal opnieuw met de eigenaren van beide woonboten moeten worden afgestemd.

**3.4 Buiten Brouwersstraat – Droogbak**

*De ambitie was om van de fietsroute van de Droogbak tot aan de Korte Prinsengracht een fietsstraat te maken waar auto's (van omwonenden) te gast zijn. De buitenschoolse opvang 'de Piramide' en de omliggende openbare speel- en sport ruimte staan op de nominatie voor een herinrichting. Door de uitwerking van de fietsroute samen op te pakken met de herontwikkeling van het gebied rondom 'de Piramide' kan in dit deel van de buurt een kwaliteitsslag gemaakt worden en kan de fietsroute worden geoptimaliseerd. Project De Entree vernieuwt het gebied aan de centrumzijde van station Amsterdam Centraal. Het hele gebied tussen de Kamperbrug en de Droogbak wordt in zo'n 5 jaar overzichtelijker en aantrekkelijker. De Entree sluit aan op de Fietsroute Haarlemmer Houttuinen bij de Droogbak ter hoogte van het Singel. Het projectteam van De Entree heeft vanwege beleidswijzigingen een nieuw ontwerp gemaakt voor het westelijke deel van de Prins Hendrikkade tussen de Martelaarsgracht en het Singel. In dit nieuwe ontwerp is de bestaande tramreservering gehandhaafd.*

Consequenties van het stopzetten van het project:

- De huidige situatie bij het Droogbak blijft gehandhaafd.
- Tussen Korte Prinsengracht en Buiten Brouwerstraat blijft tweerichtingen voor gemotoriseerd verkeer.
- Mocht de ontwikkeling van 'de Piramide' worden opgepakt dan zou een ruimtereservering (verbreding van de huidige route) voor de fietsroute meegenomen moeten worden.
- Project De Entree vernieuwt het gebied aan de centrumzijde van station Amsterdam Centraal, tot aan de Singel. Het projectteam zorgt dat hun ontwerp goed aansluit op het omliggende gebied zoals de Droogbak, op de huidige situatie.

**Geluidsscherm en ventweg Nieuwe Westerdokstraat**

*Ten noorden van het woonblok aan de Nieuwe Westerdokstraat staat een geluidsscherm uit de tijd dat er langs het spoor nog geen geluidsscherm was. Ondertussen is deze er wel. In het ontwerp wordt daarom voorgesteld om ter verbetering van de sociale veiligheid het geluidsscherm te laten vervallen, of te vervangen door een veel lagere keerwand en vergroening. Het voorstel is om tevens de rijbaan (ventweg) voor het gebouw te laten vervallen.*

Consequenties van het stopzetten van het project:

- Het geluidsscherm en de ventweg blijven gehandhaafd.
- Bovenstaande voorstellen hebben de instemming van de verhuurder van het pand maar moeten bij een eventuele opstart van het project nog met de bewoners worden besproken.

### 3.5 Duurzaamheidsambitie

*Het project ziet bij diverse thema's kansen om bij te dragen aan de duurzaamheidsambitie van de stad. Door het ontwikkelen van de fietsroute en het verminderen van het autoverkeer draagt het project bij aan de ambitie voor een schonere lucht en is er ruimte voor vergroening van de route. Daarnaast zal het project in de aanbesteding eisen en wensen meenemen waardoor een duurzame aannemer geselecteerd wordt.*

Consequentie van het stopzetten van het project:

Er blijft veel (doorgaand) autoverkeer gebruik maken van de Haarlemmer Houttuinen en er is geen ruimte voor vergroening van de openbare ruimte.

## 4 Participatie

### 4.1 Consultatie maatregel 17

Op de in 2019 vastgestelde Nota van Uitgangspunten is de inspraak doorlopen. Vanwege de maatschappelijke impact van de Agenda Amsterdam Autoluw, maatregel 17; het invoeren van eenrichtingsverkeer op de Haarlemmer Houttuinen, is toegezegd deze participatie deels opnieuw te laten plaatsvinden waarbij bewoners en ondernemers uit een groter gebied worden benaderd.

Er heeft eind 2020 een enquête plaatsgevonden, die verspreid is onder circa 33.500 huishoudens in de westelijke grachtengordel en de buurten rondom de Nassaukade/Van Diemenstraat. Gedurende een periode van vier weken hadden de bewoners de gelegenheid om de enquête in te vullen. In totaal hebben 4350 respondenten de enquête ingevuld.

#### Resultaat

De helft van de deelnemers denken dat door invoering van eenrichtingsverkeer op de Haarlemmer Houttuinen de verkeerssituatie verbetert. De andere helft van de deelnemers – en dan met name de autobezitters – denken dat de verkeerssituatie verslechtert en dat de bereikbaarheid achteruit gaat. De meningen over de leefkwaliteit in de eigen buurt zijn verdeeld. Ongeveer een derde denkt dat de leefkwaliteit achteruitgaat. Bijna een derde denkt dat de leefkwaliteit vooruitgaat, waarbij vooral de niet-autobezitters positief zijn gestemd. Ongeveer een derde denkt dat de leefkwaliteit niet verandert.

Meest genoemde aanvullende maatregelen zijn:

- Snelheid verlagen van 50km/u naar 30km/u
- Stimuleren van elektrisch rijden
- Een vorm van selectieve toegang.

De rapportage is via een link gedeeld met de deelnemers en staat op de projectpagina van de Haarlemmer Houttuinen. Deze rapportage wordt bij het afrondingsbesluit richting het college toegevoegd.

### 4.2 Participatie motie 79.20

Op 23 januari 2020 is bij het vaststellen van de Agenda Amsterdam Autoluw door de gemeenteraad motie 79.20 vastgesteld. Daarin stelt de raad om met bewoners (Zeeheldenbuurt, Nassaukade en Kattenburg) en verkeerskundigen een samenhangend plan op te stellen om waar mogelijk de verkeerstoename minder te laten worden en de negatieve effecten van de toename van het verkeer op het omliggende wegennet door maatregel 17; het invoeren van eenrichtingsverkeer op de Haarlemmer Houttuinen, te dempen. In de enquête over maatregel 17 hebben 1413 respondenten aangegeven mee te willen doen aan dit participatietraject. Deze participatie zou in samenhang met hoogwaardige openbaar vervoer busverbinding Centraal Station - Station Sloterdijk en Groot onderhoud Van

Rapportage: december 2021

Diemenstraat in oktober 2021 van start gaan met digitale bewonersavonden en het opzetten van een digitaal platform om de voorstellen van alle participerende buurtbewoners in kaart te brengen. Met het stopzetten van het project is ook deze participatie beëindigd.

Consequentie van het stopzetten van het project:

- Motie 79.20 wordt niet uitgevoerd.
- De respondenten die hebben aangegeven mee te willen doen met de gespreksrondes zijn in december 2021 via een brief geïnformeerd over het stoppen van het project.
- Zodra het afrondingsbesluit bestuurlijk is vastgesteld informeren we de diverse stakeholders hierover, onder andere via de projecten HOV-verbinding Sloterdijk-CS en onderhoud Van Diemenstraat. De informatie wordt ook gepubliceerd op de projectwebsite.

De komende jaren worden een aantal projecten en programma's uitgevoerd die bijdragen aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid aan de westelijke zijde van de binnenstad en daarmee deels tegemoetkomen aan motie 79.20 om de negatieve effecten van het toenemende verkeer in de omliggende buurten te verminderen. Zo zal volgens planning in 2023 groot onderhoud in de Van Diemenstraat worden uitgevoerd waarbij leefbaarheid, verhogen van de verkeersveiligheid en effecten van de doorstroming van het autoverkeer en de mogelijke intensivering van de Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) busverbinding Station Sloterdijk – Centraal Station worden meegenomen. De HOV busverbinding is noodzakelijk voor de huidige ontwikkeling rondom Station Sloterdijk en onderdeel van de planvorming van de nieuwe wijk Haven-Stad. Vanaf 2023 wil de gemeente de maximum snelheid in grote delen van de stad naar 30km/u verlagen. Deze verlaging van de snelheid zorgt voor een afname van ernstige verkeersongevallen en minder verkeerslawaaï en draagt daardoor ook bij aan het tegemoetkomen van motie 79.20. Met betrekking tot de HOV-verbinding Sloterdijk-CS (varianten en routekeuze) en onderhoud Van Diemenstraat (met maatregelen voor doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid) pakken deze projecten hun eigen participatie op.