Handhaving Rode Loper Ferdinand Bolstraat

Hieronder staan teksten van aangenomen moties en adviezen van de Klankbordgroep aan de ontwerpers, op straat is nu te zien wat de praktijk is.

***Besluiten van de gemeente:***

De stadsdeelraad heeft tijdens de behandeling uitgesproken dat het laden en lossen zoveel mogelijk in de Ferdinand Bolstraat zelf plaats moet vinden (amendement A070-2013). Tegelijkertijd wordt gekeken of (zwaar) vrachtverkeer in de zijstraten zoveel mogelijk verboden kan worden. Dit amendement zal zijn weerslag moeten vinden in een aangepast laad- en losbeleid voor De Pijp. Dit beleid wordt opgesteld door stadsdeel Zuid. Voor het ontwerp Rode Loper heeft dit uitgangspunt wel geleid tot een wijziging bij de tramhalte op het Marie Heinekenplein. De halte aan de oostzijde wordt aan de achterzijde verlaagd uitgevoerd, zodat de grote vrachtwagens die het transport verzorgen voor het winkelcentrum aan het Marie Heinekenplein tussen laad- en lostijden kunnen afrijden via de Ferdinand Bolstraat.

Een tweede thema dat meer beleidsmatig van aard is, en daarmee buiten het directe blikveld van het project Rode Loper valt, is schoon trans port (M073-2013). Aan het bestuur is gevraagd in overleg te treden met de ondernemers over schoon transport. Het stadsdeel heeft aangegeven deze motie breder dan de Ferdinand Bolstraat te willen oppakken, samen met de centrale stad. Er is een ondernemersoverleg De Pijp georganiseerd, waarin ondernemers zijn geïnformeerd over de mogelijkheden van schoon transport in De Pijp.

***De volgende moties en amendementen gaan over de inrichting van de Rode Loper.***  
Er is gevraagd om expliciet rekening te houden met de verkeersveiligheid van laad- en los- verkeer bij het enkelspoor (motie M071-2013). Hiermee hangt samen motie M072-2013 over de doodlopende wegen de Eerste Jacob van Campenstraat en de Saenredamstraat. Hierin is opdracht gegeven nader te onderzoeken of het mogelijk is de doodlopende straten voldoende verkeersveilig in te richten. Dit heeft geleid tot een voorgestelde aanscherping van de laad- en losroute (onder andere om onnodig verkeer in het smalle noordelijke deel te voorkomen). De inrichting van de doodlopende wegen wordt uitgewerkt door het project Frans Halsbuurt. In dit DO (=Definitief Ontwerp) zal dan ook niet verder meer ingegaan worden op dit onderwerp.  
  
Ook is in de behandeling in de gemeenteraad een motie aangenomen met betrekking tot de fiets (motie 1183). Deze motie is tweeledig. Op basis van deze motie is de opgave voor inpandig fietsparkeren verhoogd van 1000 fiets- parkeerplekken naar 1400 fietsparkeerplekken.  
Formeel is de zoektocht naar en realisatie van inpandige plekken geen onderdeel van de Rode Loper - en dus niet van het DO Ferdinand Bolstraat - maar het succes van de Rode Loper is wel afhankelijk van het vinden van afdoende inpandige oplossingen. Op dit moment heeft de gemeente drie panden op het oog, gezamenlijk goed voor 1200 fietsparkeerplekken.  
  
***De volgende moties en amendementen gaan meer specifiek over de inrichting van de Rode Loper.***  
Twee straten, de Eerste Jacob van Campen- straat en de Saenredamstraat, zijn uitzonderingen op de regel. Deze straten lopen dood op de Ferdinand Bolstraat. De Eerste Jacob van Campenstraat wordt afgesloten met een Vezip (verzinkbare paal). Deze Vezip biedt tussen 9.00 en 12.00 uur toegang tot de Ferdinand Bolstraat voor laad- en losverkeer uit deze straat. Hierna wordt de straat afgesloten, maar voor de Brandweer blijft de route toegankelijk. Voor de Saenredamstraat wordt op verzoek van beheer gekozen voor een uitneembare paal. Ook hier wordt tussen 9.00 en 12.00 uur de mogelijkheid geboden aan laad- en losverkeer om uit te rijden via de Ferdinand Bolstraat. Het ontwerp voor de koppen van de zijstraten wordt gemaakt door het project Frans Halsbuurt.  
  
De Albert Cuypstraat is een bijzondere straat. Vanuit deze straat mogen auto’s buiten markttijden in twee richtingen de Ferdinand Bolstraat kruisen (tussen 20.00 uur en 6.30 uur en de meeste zondagen). Tijdens laad- en lostijden (9.00-12.00) rijdt het laad- en losverkeer voor de Ferdinand Bolstraat via de Albert Cuypstraat aan. Na afloop van de venstertijd en voor het overige verkeer ook buiten markttijden loopt de Albert Cuypstraat-west dood ter hoogte van de Frans Halsstraat. Dit wordt met bebording aangegeven.  
  
**Laden en lossen**  
Vanuit veiligheid en overzicht is het gewenst om duidelijke en eenvoudige laad- en losroutes te maken. Het veiligste is te kiezen voor eenrichtingsverkeer voor het laden en lossen op de Ferdinand Bolstraat. De toegang tot de Ferdinand Bolstraat is via de Hobbemakade en de Albert Cuypstraat. Dit leidt tot een laad- en losroute waarbij verkeer via de Albert Cuypstraat naar de Ferdinand Bolstraat rijdt en vervolgens in noordelijke of in zuidelijke richting naar de Stadhouderskade of de Ceintuurbaan rijdt. Bij de, met verkeerslichten geregelde, kruispunten met de Stadhouderskade en de Ceintuurbaan rijdt het laad- en losverkeer de Ferdinand Bolstraat weer uit. Bij dergelijke complexe kruisingen is uitrijdend verkeer beter en veiliger inpasbaar in de verkeersregeling dan inrijdend verkeer. Uitrijdend autoverkeer kan ‘meerijden’ met de tram. Inrijden op deze twee kruispunten wordt verboden.  
  
Op deze manier komt ook alleen laad- en losverkeer dat in het noordelijk deel, bij het enkelspoor, hoeft te zijn in het smalle deel van de Ferdinand Bolstraat. In het geval van een tegemoetkomende tram moet een vrachtwagen uitwijken naar de fietsstrook om de tram te laten passeren. Dat is niet ideaal, maar binnen Amsterdam niet uniek. De situatie is vergelijkbaar met de Utrechtsestraat.  
  
***Advies Klankbordgroep over inrichting Ferdinand Bolstraat:***

• Na discussie in de klankbordgroep is geconcludeerd dat dit (het hierboven beschreven voorstel) de meest veilige- oplossing is, want (o.a.) geen afslaand vrachtverkeer vanaf de Ceintuurbaan of Stadhouderskade dat de fietspaden kruist. Bij het uitrijden kruist vrachtverkeer die fietspaden wel.

• Ga bij bedrijven gevestigd aan de Ferdinand Bolstraat, die nu gebruik maken van de zijstraten, na wat nodig is om te laden en lossen in de Ferdinand Bolstraat.  
  
Dit model heeft niet de voorkeur van bewonersgroep Entree de Pijp (zie verder 2.3.4).  
  
En verder:  
• Haal de luifels in de Ferdinand Bolstraat weg om laden en lossen op de stoep mogelijk te maken.  
  
Het eerste advies is verwerkt in het DO.  
Het verwijderen van luifels om laden en lossen mogelijk te maken (speelt met name bij Ferdinand Bolstraat 87 – 93) valt buiten de kaders van de maaiveldinrichting en kan alleen op vrijwillige basis (de luifels zijn immers officieel vergund). Vergelijkbaar met de Utrechtsestraat waar, binnen venstertijden, ook veelvuldig laden en lossen plaatsvindt. In de Utrechtsestraat staat vrachtverkeer tijdens het laden en lossen op de rijbaan (fietsstrook). In de Ferdinand Bolstraat zijn de trottoirs breder waardoor laden en lossen op het trottoir kan plaatsvinden.  
  
Het deel van de Ferdinand Bolstraat tussen Albert Cuypstraat en Ceintuurbaan is breder. Ook daar is gekozen voor laden en lossen in één richting. Het voordeel dat op de kruising  
Ferdinand Bolstraat – Ceintuurbaan wordt behaald qua verkeersveiligheid weegt op tegen het nadeel, dat verkeer dat wil laden en lossen aan de oneven zijde tegemoetkomende trams en fietsers moet passeren.  
De zijstraten spelen primair een rol voor het laden en lossen in de buurten zelf. De functie voor de Ferdinand Bolstraat is ondergeschikt. Voor die specifieke functie komt er per zijstraat maximaal één laad- en losplaats geschikt voor een bestelbusje, dicht bij de Ferdinand Bolstraat. Hier kunnen ook bezoekers van de winkelstraat parkeren voor laden en lossen. Aan- en afrijden gebeurt via de buurtstraten vanaf de Stadhouderskade, Van Woustraat, Hobbemakade of Ceintuurbaan en volgt de gewone buurtcirculatie. Uitzondering is de Quellijnstraat. Hier komt een laad- en losplek van 11 meter, omdat er voor de ondernemers op de Ferdinand Bolstraat 10-22 geen ruimte is om op de stoep te laden en lossen.  
  
Het laden en lossen in de Ferdinand Bolstraat ten zuiden van de Ceintuurbaan blijft gelijk aan de huidige situatie. Ook hier komt, op de stoepen, mogelijkheid om te laden en lossen.  
  
Laden en lossen vindt plaats op de stoepen. Specifieke plekken hiervoor worden niet aan geduid, met uitzondering van één plek, langs het Picoplein, omdat elders op het plein niet veilig kan worden gelost.

***Advies Klankbordgroep over laden en lossen zijstraten:***• Geconstateerd wordt dat de ideale oplossing voor zowel bewoners en ondernemers lastig is te vinden.

• Zoek naar mogelijkheden om de buurt te ontlasten maar ook de ondernemers de gelegenheid te geven om goed te kunnen laden en lossen.

• Bekijk mogelijkheden regulering: dan is het aan ondernemers of zij binnen de gestelde kaders kunnen ondernemen of dat ze een andere locatie zoeken.  
  
Deze adviezen sluiten aan op het aangenomen amendement over het zoveel mogelijk weren van (zwaar) vrachtverkeer uit de zijstraten (A070-2013) en de aangenomen motie over schoon transport (M073-2013). Stadsdeel Zuid werkt, samen met de centrale stad, aan de uitwerking van een nieuw beleid. De ontwikkeling van beleid valt buiten het werkveld van het project.

Brommers en scooters  
  
De gemeente Amsterdam wil dat zowel brommers en scooters (na invoering helmplicht) gebruik gaan maken van de rijweg. In het auto-vrije deel van de Ferdinand Bolstraat is er geen rijweg waar brommers en scooters gebruik van kunnen maken. Dit betekent dat brommers en scooters geen gebruik kunnen maken van de Ferdinand Bolstraat als doorgaande route. Een alternatief kan het toch toelaten van brommers en scooters op de etsstrook zijn. De Centrale Verkeerscommissie heeft hier negatief op geadviseerd. Dit advies wordt gevolgd. Dit heeft geen gevolgen voor het ontwerp. Wel voor de handhavingsopgave.  
  
Fiets  
In het DO is gekozen voor fietsstroken van 2.10 meter. Tussen de etsstrook en de trambaan is er nog 80 centimeter ruimte. Deze ruimte zal in de praktijk door fietsers worden gebruikt op momenten dat er geen tram voorbijkomt. De beschikbare ruimte voor fietsers in die situatie is daarmee 2.90 meter.  
  
In het smalle deel van de Ferdinand Bolstraat zijn bredere fietsstroken niet mogelijk zonder de toegankelijkheid voor voetgangers, met name in laad- en lostijden, ernstig te belemmeren. Ook in het bredere deel wordt gekozen voor fietsstroken van 2.10 meter. Deze maat maakt het mogelijk om bomen in het bredere deel van de Ferdinand Bolstraat te planten. De beoogde groeiplaats van de bomen ligt boven het dak van de Noord/Zuidlijn, dat op ruim 4,5 meter uit de gevel begint. Een verbreding van de fietsstrook tot 2.50 meter betekent dat er geen bomen geplaatst kunnen worden: de bomen komen dan buiten de beschikbare groeiplaats terecht.  
  
Fietsparkeren rond het Picoplein en de Albert Cuypmarkt blijft een vraagstuk. In de Albert Cuypstraat west is op maaiveld geen ruimte. Eenrichtingsverkeer op de Albert Cuypstraat (wens Entree de Pijp) zou aan op- lossing kunnen bijdragen. Anders is in deze buurt een inpandige oplossing wenselijk.  
  
Fietsparkeren op maaiveld  
  
Op en rond de Rode Loper wordt ruimte geboden aan 1660 fietsparkeerplekken.  
Er komen 710 plekken ten noorden van het Picoplein en 950 plekken tussen Albert Cuypstraat en Van Ostadestraat.  
  
Er wordt onderscheid gemaakt tussen voor- zieningen voor kort parkeren (het winkelend publiek) en voorzieningen voor langer parkeren (uitgaanspubliek, bewoners en metroreizigers). Daarnaast wordt er in de benadering van het fietsparkeren een verschil gemaakt tussen het smalle deel van de straat, en het bredere deel van de straat.  
  
In het noordelijke smalle deel worden alle voorzieningen buiten de Ferdinand Bolstraat aangelegd, op de koppen van de straten en op het Marie Heinekenplein. In de zijstraten gaat het om een mix van vakken (voor het winkelend publiek op de Ferdinand Bolstraat) en efficiënte hoog-laagrekken. Op het Marie Heinekenplein komen naast vakken en hoog-laagrekken, nog ongeveer 160 plekken voor de ‘piek’. Uit de klankbordgroep is het voorstel gekomen om de piekplekken de vorm van verplaatsbare banken te geven, waarin fietsen geplaatst kunnen worden. Deze banken zijn verplaatsbaar op de momenten dat er op het plein een evenement gepland is. De uiteindelijke vorm van de piek- plekken zal echter in het kader van het groot onderhoud van het Marie Heinekenplein worden bepaald.  
  
In het bredere deel van de winkelstraat (tussen Picoplein en Ceintuurbaan) is de straat breed genoeg om fietsvakken in de straat zelf aan te leggen. Er worden geen mogelijkheden geboden om een ets vast te maken. Omvallen van etsen wordt beperkt, door het plaatsen van een prullenbak aan de kop van een vak. Fietsvakken zijn 10 à 12 meter lang; gerekend wordt met 50 cm ruimte per ets.  
  
De resterende plekken op de zijstraten zijn hoog-laag fietsrekken (37.5 cm per ets).  
  
Voetgangers  
  
De Ferdinand Bolstraat is een drukke winkelstraat. In het noordelijk deel bij het Marie Heinekenplein is een flink aantal cafés en restaurants gevestigd. Het gebied rond het Picoplein tot aan de Ceintuurbaan hoort tot het kernwinkelgebied van de Pijp. Door de komst van de Noord/Zuidlijn zal het aantal bezoekers verder toenemen. Voor deze voetgangers wordt ruimte gemaakt door de aanleg van bredere trottoirs, het zoveel mogelijk voorkomen van obstakels en het inrichten van het Picoplein en de entree van de Noord/Zuidlijn als verblijfs- gebied met goede looproutes. De breedte van de trottoirs verschilt per gebied.  
  
***Advies Klankbordgroep fietsparkeren op maaiveld:***

• Fietsvakken zijn nodig. Begrenzen vanwege omvallen. Begrenzing zo ontwerpen dat het zichzelf organiseert. Afvalbakken zijn een goede optie.

In Rayon Oost waar de Rode Loper deel vanuit maakt zijn dagelijks 2 handhavers actief die het gehele gebied controleren op schoon, heel en veilig.  
  
Na oplevering wordt van handhaving extra inzet verwacht om de gebruikers te laten wennen aan het verwachte gebruik van de straat.  
  
Handhaving zal het eerste jaar letten op de volgende aandachtspunten:  
• Correct parkeren fietsen, brommers en scooters;  
• Laden- en lossen binnen de venstertijden; • Vrijhouden ruimte rondom entrees  
metrostation de Pijp;  
• Verbod toegang auto’s, motoren, brommers en scooters in de Ferdinand Bolstraat.  
  
Daarnaast zal – in relatie tot de plaatsen van de ondergrondse afvalinzameling in de Pijp – extra aandacht uitgaan naar het aanbieden van huisvuil op de juiste locatie.  
  
Fiets-, brom- en snor fietsparkeren in de openbare ruimte  
Binnen de invloed grenzen van de Rode Loper worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit maakt handhaving op parkeren buiten de vakken mogelijk. Aanvullende maatregelen als maximale parkeerduur worden nog uitgewerkt. In de Ferdinand Bolstraat geldt nu een fietsparkeerduurbeperking van 6 weken. Dat wordt mogelijk aangescherpt (binnen de mogelijkheden die het stedelijk beleid biedt). De vaste plekken zijn voornamelijk in de zijstraten gelegen. In de Ferdinand Bolstraat worden vakken gemarkeerd voor kortdurend parkeren. De handhaver dient toe te zien op het parkeren binnen de vakken. Het trottoir dient tijdens de laad-en lostijden gebruikt te kunnen worden door vrachtverkeer.  
  
Op het Marie Heinekenplein worden plekken gereserveerd om de extra drukte als gevolg van het uitgaansleven op te vangen.