

Hieronder staat een discussiestuk voor de bijeenkomst van het Projectteam+Ontwerper en leden van de Vereniging Frans Halsbuurt en leden van de BiZ Frans Hals d.d. 4 maart 2021.

In cursief onder elk “kopje” de gedachtewisseling tijdens de bijeenkomst c.q. afspraken hierover op 4 en 8 maart 2021.

Laatste aanvulling 23 maart 2021

Discussiestuk voor de Werkgroepsessie Ruimtegebruik 4 maart 2021

De bijeenkomst van 4 maart begint met een toelichting van de ontwerper: alle straten, met uitzondering van de Ruysdaelkade (30 km straat) worden straten met een 20 km regime, dus met 20 km drempels. Met uitzondering van de 1^e Jacob van Campenstraat daar komen 30 km drempels, wens van de hulpdiensten. Bij alle toegangen tot de Frans Halsbuurt loopt het voetpad door. De auto rijdt dus duidelijk een ander gebied in, de ontwerper wil dit accentueren door kleurgebruik van de stenen: rood voetpad – geel rijweg.

Fietsen, scomba's(=scooter/motor/bakfiets), Canta's en Brio's.

Op welke fietstelling is het ontwerp gebaseerd? De Rode Loper Ferdinand Bolstraat heeft fietsvakken in de Frans Halsbuurt gekregen. Daardoor kon er in het noordelijk deel van de Ferdinand Bolstraat een verbod tot het stallen van fietsen worden ingesteld. Is hier rekening mee gehouden?

Hoeveel fietsen zijn er in het ontwerp ingetekend? Welke fietsvoorzieningen zijn er: hoeveel nietjes; hoeveel Tulips; hoeveel “losstaande” plekken?

Wat is de **maatvoering** voor een fietsplek; voor een Scomba-plek?

Er zijn Canta's en Brio's met een invalidekaart. Voorstel; geef deze mensen een kleine formele invalideplek zodat ze niet meer op de stoep hoeven te staan. (De anderen hebben een kenteken en moeten de garage in kunnen)

Wat is de verhouding fiets, etc.--voorzieningen met Groen en vrije doorloopruimte?

De ontwerper heeft nu in het plan staan nietjes op de Ruysdaelkade en rekken in de zijstraten. Er komt een vervolgspraak met leden van de werkgroep en de ontwerper om te kijken naar de maatvoering van nietjes/rekken. (er wordt een voorkeur uitgesproken voor nietjes door diverse bewoners) En om te kijken naar de aantallen. Is er genoeg ruimte gereserveerd voor fietsen e.d. Hierbij moet in kaart worden gebracht wat dit betekent voor de verhouding ruimte fietsen en groen. Hierover moet dan de buurt beslissen.

Canta's en Brio's met invalidevergunning krijgen een parkeerplaats(je). Alle andere moeten van de stoep af en naar de garage.

23 maart: er komen overal nietjes, 80 cm uit elkaar hetgeen voldoende ruimte geeft voor alle soorten fietsen. In het oude ontwerp stonden circa 1750 fietsen, nu zijn er ruim 2000 ingetekend.(exclusief fietsen t.b.v. de Rode Loper op hoeken bij de Ferdinand Bolstraat)

Vrije doorloopruimte en terrassen

Volgens de beschrijving is de vrije doorloopruimte veelal 2.10 meter, maar minimaal 1.80 meter. Is dat overal het geval? Ook bij terrassen? Wat is de **maatvoering** bij gevelbanken? In het verleden verleende stadsdeel Zuid vergunningen zonder rekening te houden met het feit dat gebruikers ook benen hebben.

De ontwerper zal het gehele terrassenplan nog eens goed nalopen. Er zal overal 2 meter vrije doorloopruimte komen (in een enkel geval iets smaller door geveltuin) Alle terrassen komen terug, soms wel een klein beetje verschoven in verband met de doorloop, maar het in de vergunning toegewezen aantal vierkante meters blijft gehandhaafd.

*De ontwerper gaat met de BiZ dit nalopen. **23 maart: Gedaan doorloopruimte gegarandeerd.***

Ondergrondse containers

Er is in het ontwerp geschoven met plaats van de ondergrondse containers. In principe zou dit niet gebeuren, maar in goed overleg moet dat natuurlijk kunnen.

Zijn nu alle plekken in goed overleg tot stand gekomen? Waar zijn overigens de drie **Wormenhotels** die gepland stonden gebleven. Wat betekenen de diverse afkortingen op de kaart. Plastic verdwijnt toch? Welke berekeningen liggen ten grondslag aan de aantallen containers.

Er staan drie wormenhotels in het plan ingetekend, zie de letter W. Er komt overleg over de detaillering van de Wormenhotels. Ondergrondse containers die eerst in de doodlopende stukken stonden zijn verplaats naar doorlopende straten. Dit in verband met de veiligheid (achteruitrijdende grote vuilniswagen is gevaarlijk)

Verkeerscirculatie

Veel **verkeer van de Gerard Doubuurt**, dat daar binnenkomt via de Stadhouderskade/1^e Van der Helststraat moet de buurt verlaten via de Frans Halsbuurt. Dus via de Quellijnstraat en de Gerard Doustraat. **De Gerard Doustraat** zorgt hierbij voor het meeste (vracht-)verkeer. Een voorstel zou zijn het verkeer uit de Gerard Doustraat komend van het Gerard Douplein links af te laten slaan. Een klein stukje Ferdinand Bolstraat en dan de buurt uit via de Albert Cuypstraat.

Een ander probleem vormt de **Daniel Stalpertstraat** tussen de Frans Halsstraat en Ferdinand Bolstraat. Simpele laad- en losbewegingen in dat gedeelte zorgt regelmatig voor verkeersstremmingen tot ver in de Frans Halsstraat. Veel verkeer dat bestemming heeft Daniel Stalpertstraat over de Ferdinand Bolstraat moet immers eerst door de Frans Halsbuurt. Ook is dit voor veel auto's een handige sluiproute naar de Gerard Doubuurt. Onnodig veel hinder en

verkeer dus. Een voorstel zou zijn de rijrichting van de Daniel Stalpertstraat tussen de 1^e Van der Helststraat en Frans Halsstraat om te draaien.

De Ruysdaelkade tussen de 1^e Jacob van Campenstraat en Stadhouderskade kent veel sluipverkeer naar de Stadhouderskade, - vooral hard rijdende taxi's- terwijl alleen bestemmingsverkeer noodzakelijk is. Bewoners aldaar bepleiten: twee mogelijke oplossingen: afsluiten van de Ruysdaelkade bij de Stadhouderskade of de rijrichting omdraaien en dan alleen inrijden vanaf de Stadhouderskade komend vanaf het Rijksmuseum.

Bewoners uit het Noordelijk deel van de Frans Halsstraat bepleiten het instellen van een ***tweerichtingsverkeer op de Ruysdaelkade tussen Quellijnstraat en 1^e Jacob van Campenstraat, direct vanuit de garage*** en willen dan verder via de Ruysdaelkade afrijden naar de Stadhouderskade. Zij vinden het moeten rijden via de Brandweerbrug en Hobbemakade onnodig lang.

In de Saenredamstraat en 1^e Jacob van Campenstraat staan "keerlussen" ingetekend. Deze werken niet. Die worden nu gebruikt als illegale parkeerplekken. Alle auto's, vrachtwagens rijden nu probleemloos achteruit.

De ontwerper polst bij de Puccinicommissie of het noordelijk deel Ruysdaelkade afwijkend uitgevoerd mag worden ook 20 km/straat) Tweerichtingsverkeer vergt een rijweg 5.50 meter, eis CVC. De keermogelijkheid in de 1^e Jacob van Campenstraat en Saenredamstraat moet blijven bestaan. Achteruitrijden mag niet van de CVC. Dat betekent dat er een inrijverbod moet komen voor vrachtwagens.

233 maart; de Puccinicommissie wil dat de gehele Ruysdaelkade als 30 km straat wordt uitgevoerd. Eenheid in ontwerp.

Er is momenteel binnen de gemeente een studiegroep bezig die kijkt naar de totale verkeerscirculatie van de gehele Noord-Pijp. Daarin worden alle genoemde punten meegenomen. Zoals Ruysdaelkade; het afrijden vanuit de Gerard Dou over de Ferdinand Bol en van uit de 1^e Jacob van Campen en de Saenredamstraat. Buurtbewoners en ondernemers zullen hier straks bij betrokken worden.

Boogstralen

De CVC wees in haar advies op het oude VO er op dat grote vrachtwagens de hoeken en/of groenvakken in het ontwerp omverrijden, gelet op de toegepaste boogstraal van de brandweperladderwagen model kazerne Dirk.

Een oplossing hiervoor is het verbieden van grote vrachtwagens. Vrachtwagens langer dan 9 meter en/of zwaarder dan 7,5 t. Dat vereist borden bij de ingangen van de Frans Halsbuurt, en eentje bij de Stadhouderskade/1^e Van der Helststraat. Voor de bevoorrading van de Dirk Heinekenplein zal dan een ontheffing verleend moeten worden voor het inrijden en om via de Ferdinand Bolstraat de buurt te mogen verlaten.

Uit tellingen bleek dat het percentage grote vrachtwagens wel is waar gering is, maar in absolute getallen per dag aanzienlijk is. Dus een oplossing is geboden. Hierbij kan denk ik niet gewacht worden op de evaluatie van de proeven die hiermee gedaan worden in de

binnenstad of op andere studies. Dat duurt nog jaren. Ondertussen zal dan het nieuwe ontwerp ernstig te lijden hebben en kostbare reparaties tot gevolg hebben.

De ontwerper heeft alle kruisingen en hoeken obstakelvrij gemaakt. Het punt, verboden voor grote vrachtagens, wordt meegenomen in de studie Verkeerscirculatie Noord-Pijp.

Straatmeubilair en palen voor borden

Hoeveel prullenbakken komen er; hoeveel watertappunten; speelaanleidingen; bankjes en wat dies meer zijn?

Verkeersborden hebben een paal nodig. Zou het mogelijk zijn om zoveel mogelijk van die borden te combineren met straatmeubilair/fietsenrekken teneinde veel palen, d.w.z. obstakels te vermijden?

In plaats van het gebruik van verkeersborden met palen kan er natuurlijk ook met beschilderde vakken gewerkt worden. Zie hieronder



De ontwerper zou ook graag zien dat beschildering mogelijk zijn. Maar uitgezocht moet worden of dat wettelijk mag. Er wordt gezocht naar creatieve oplossingen om palen (met daaraan de onvermijdelijke vastgezette fietsen)zo veel mogelijk te voorkomen.

23 maart wordt nog verder uitgezocht. Het heeft alle aandacht.

Het aantal prullenbakken heeft de aandacht, uitwerking volgt nog.

Algemene invalide-parkeerplek en Laad- en Loshavens

Er zijn momenteel op proef twee algemene invalide-parkeerplekken in de Frans Halsstraat. Het gebruik daarvan zou geëvalueerd worden. Afhankelijk van de uitkomst daarvan, komen er ergens enkele algemene invalide-parkeerplekken

Er zijn momenteel een aantal kleine laad- en losplekken, ongeveer 5 meter lang. Deze functioneren minder goed naar onze mening. Het vak moet o.i. tenminste plaats bieden aan een flinke bestelwagen/ kleine vrachtwagen.

Evaluatie algemene invalideplekken loopt nog. Situering en omvang laad- en losplekken wordt in overleg met de BiZ nader bekeken.

23 maart overleg is geweest: er zijn nu havens van 6-8-10 en 12 meter. Algemene invalideplekken: de evaluatie is er niet. Parkeerbeheer verstrekt observaties van henzelf. Wordt vervolgd; plekken kunnen altijd in ontwerp terugkomen als laad- en loshaven of fietsvoorziening.

Openbare Verlichting

De gehele buurt voorzien van Ritterpalen was helaas te duur. De afspraak was dat de Ritterpalen in de Daniel Stalpertstraat tussen de Ruysdaelkade en de Frans Halsstraat zouden blijven. Het deel tussen de Frans Halsstraat en Ferdinand Bolstraat kent hanglampen. De

Daniel Stalpertstraat over de Ferdinand Bolstraat heeft weer Ritterpalen. Dus graag ook Ritterpalen in het gedeelte Frans Hals en Ferdinand Bol. Dan is die straat weer een geheel.

De ontwerper kan dit eenvoudig in het plan aanpassen. Hij neemt hierover contact op met Openbare Verlichting.

23 maart: Openbare Verlichting heeft te maken met zware bezuinigingen; de hanglampen zijn nog lange na niet afgeschreven, dus die blijven zeker nog 20 jaar hangen.

Inritten

Hoeveel rechtsgeldige inritten zijn er? Hoeveel inritten kunnen er opgeheven omdat er niet meer inpandig geparkeerd kan worden?

De ontwerper vraagt de actuele gegevens op. Alleen inritten die daadwerkelijk nu gebruikt kunnen worden zullen terugkomen.

23 maart controle is uitgevoerd. Alleen inritten die daadwerkelijk gebruikt worden komen terug in het ontwerp.

Albert Cuypstraat

De Albert Cuypstraat is een zeer belangrijke looproute. Scholieren vanaf de Noord/Zuidlijn naar het Montessorilyceum. Bezoekers van de markt. Aan de noordzijde (oneven nummers) – de hoofd looproute - staan heel veel fietsen die een vrije doorloop versperren. Aan de zuidzijde (even nummers) staat een rij huurfietsen van het hotel die niet buiten horen te staan en nu de stoep versperren.

De ontwerper heeft inmiddels aan de zuidzijde fietsplekken gemaakt. Deelautoplekken en voldoende ruimte voor laden en lossen voor hotel en horeca Albert Cuyp en Ruysdaelkade.

23 maart: er moeten ongeveer 60 fietsen plekken komen evenwichtig verspreid over trottoir even zijde. Het hotel dient zijn leenfietsen “binnenkamers” te stallen.

Buurtschuurtje

Dit was een buurtinitiatief dat het uiteindelijk niet gehaald heeft. Volgens het stadsdeel zou dit best ingepast kunnen worden in de Herinrichting.

De ontwerper laat weten dat Beheer, zonder uitdrukkelijke opdracht, hier niet mee akkoord kan gaan. Het “buurtschuurtje” kon ontwerptechnisch wel zijn plek vinden. De gehele werkgroep schaaft zich achter het idee.

23 maart: Beheer neemt schuurtje niet in beheer. In overleg met bestuurder Stadsdeel Zuid zal gezocht moeten worden naar een oplossing. De werkgroep is unaniem voorstander