

Onderzoek verkeerssituatie

Fietsverkeer BG-terrein Amsterdam

Stadsdeel Amsterdam – Centrum

Inhoud

Inhoud.....	3
1 Inleiding.....	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Opzet onderzoek	4
1.3 Onderzoeksvragen.....	4
2 Huidige situatie	5
2.1 Inleiding	5
2.2 Onderzoeksgebied	5
2.3 Huidige verkeerssituatie	5
2.4 Verkeersintensiteiten en parkeergedrag naar huidige situatie BG-terrein	7
2.5 Verwachte ontwikkelingen	8
3 Probleemanalyse.....	10
3.1 Trends	10
3.2 Verkeersaantrekkelijke werking Universiteitsbibliotheek	10
3.3 Richtingen en intensiteiten verkeer	10
3.4 Toegang fietsenstalling.....	11
3.5 Conclusies	12
4 Maatregelen	14
Bijlagen.....	16
Bijlage 1 Toelichtende foto's.....	17
Bijlage 2 Gevolgen omdraaien rijrichting Nieuwe Doelenstraat en herinrichting BG-terrein	18
Colofon.....	19

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Rondom het Binnengasthuisterrein (BG-terrein) staat een aantal ruimtelijke ontwikkelingen op het programma die zullen leiden tot wijzigingen in de verkeerssituatie. De Oude Turfmarkt en Langebrugsteeg worden autovrij en er zijn plannen voor een nieuwe fietsenkelder aan de Vendelstraat. Op dit moment loopt hiervoor een aanvraag voor een omgevingsvergunning.

Omdat de Vendelstraat onderdeel is van het hoofdnet fiets en veel wordt gebruikt door doorgaand verkeer is onderzoek verricht naar de gevolgen van deze ontwikkelingen op de nabije omgeving voor wat betreft de verkeerssituatie rond de in- en uitgang van de fietsenstalling. Tevens worden voorstellen gedaan om de verkeerssituatie aanvaardbaar te houden en eventuele conflicten te ondervangen.

1.2 Opzet onderzoek

Voor het onderzoek is zowel gekeken naar de huidige als de verwachte toekomstige verkeerssituatie. Om dit in te kunnen schatten is inzicht in de huidige verkeersstromen noodzakelijk. Hiervoor is gebruik gemaakt van recente tellingen en observaties die in mei 2014 in opdracht van het stadsdeel en DIVV zijn verricht.

Daarnaast is een prognose opgesteld van het aantal fietsen dat verwacht wordt in het gebied op basis van prognoses fietsgebruik voor de komende jaren en bezetting van de stalling op basis van parkeergegevens op het BG-terrein.

Ook is op 25 september 2014 een schouw verricht tijdens de ochtendspits naar mogelijke conflicten tussen voetgangers en fietsers, en fietsers onderling op het terrein. Onderdeel van de schouw was het bepalen van de eventuele gevolgen van de toekomstige fietsentree en de impact ervan op de verkeerssituatie.

1.3 Onderzoeksvragen

Het onderzoek richt zich op het beantwoorden van de volgende onderzoeksvragen:

- Wat is de huidige verkeerssituatie op en rondom het BG-terrein, en voornamelijk op de Vendelstraat?
- Hoe ziet de toekomstige verkeersafwikkeling op het BG-terrein eruit, gegeven de ruimtelijke ontwikkelingen, de prognoses rond het fietsverkeer en de locatie van de te realiseren fietsentree?
- Wat zijn de consequenties van de komst van de fietsentree aan de Vendelstraat voor de verkeersveiligheid (tussen voetgangers, fietsers en medegebruik) op het BG-terrein?
- Indien dit leidt tot conflicten, welke maatregelen zijn noodzakelijk om veiligheid van de verkeersafwikkeling en doorstroming te kunnen bevorderen?

2 Huidige situatie

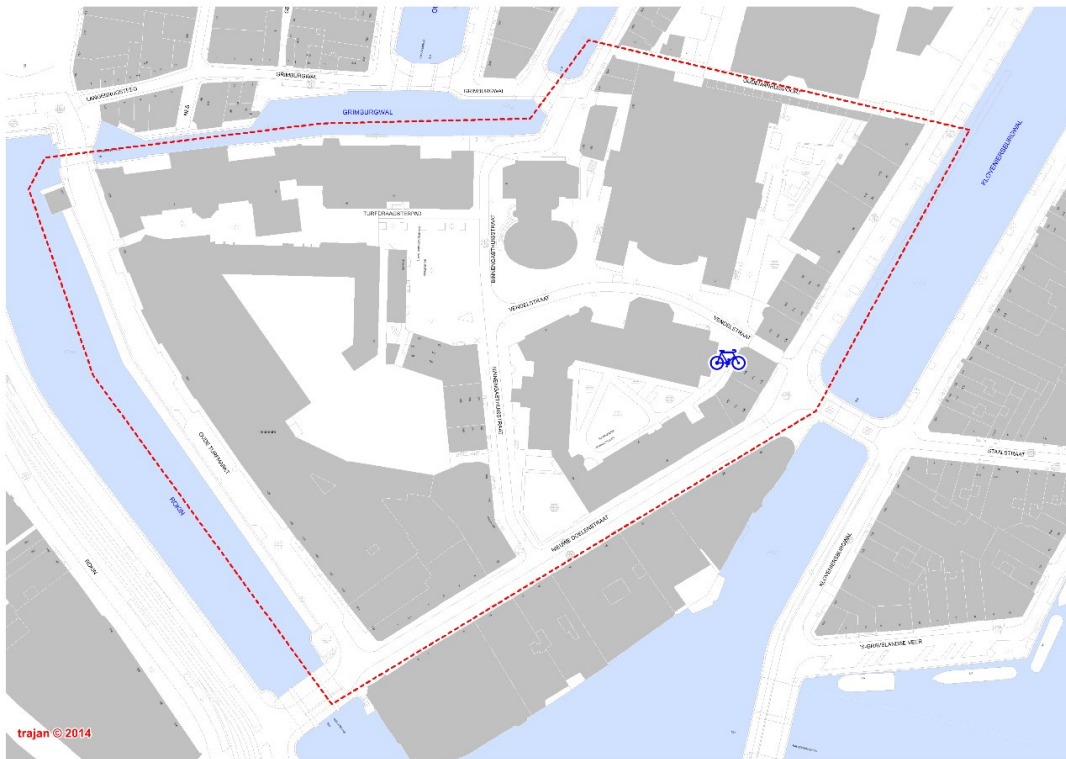
2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de huidige situatie rond het BG-terrein. Nadat is ingegaan op het onderzoeksgebied, komt de huidige verkeerssituatie aan de orde en worden de verwachte ontwikkelingen besproken.

2.2 Onderzoeksgebied

Het BG-terrein ligt in de Amsterdamse binnenstad. Van oorsprong was het Binnengasthuis een ziekenhuis dat in 1981 opging in het Academisch Medisch Centrum (AMC); sindsdien is het een van de hoofdlocaties van de Universiteit van Amsterdam (UvA). Het terrein is afgeschermd door de Langebrugsteeg, de Grimborgwal en de Oudemanhuispoort aan de noordzijde, de Kloveniersburgwal en de Nieuwe Doelenstraat aan de zuidoostzijde en de Oude Turfmarkt aan de zuidwestzijde (zie figuur 2.1). De locatie van de toekomstige stalling is eveneens weergegeven. In het gebied bevindt zich onder het Service en Informatiecentrum momenteel een ondergrondse fietsenstalling.

Figuur 2.1 Onderzoeksgebied en locatie in- en uitgang toekomstige stalling



2.3 Huidige verkeerssituatie

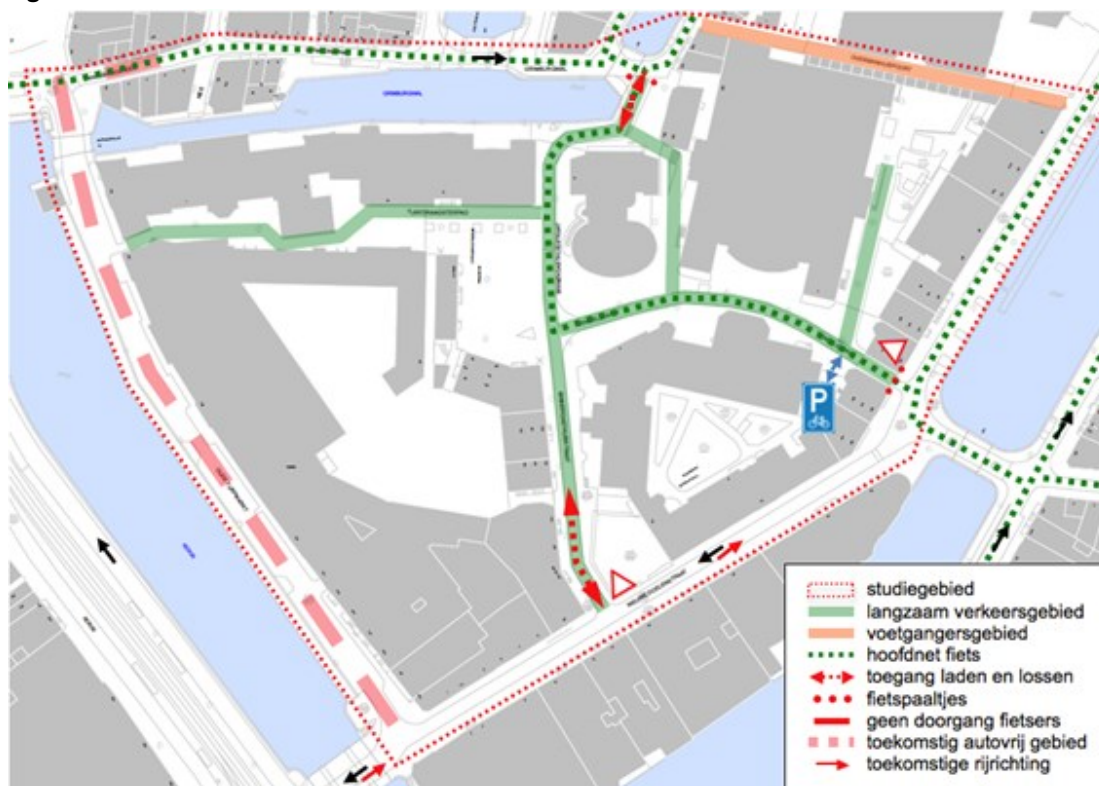
Alle straten in het gebied zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg; dit houdt het volgende in:

- een snelheidsregime van 30 km/uur;
- verkeer wordt gemengd afgewikkeld;

- de voorrang op kruispunten is gelijkwaardig tenzij anders geregeld.

De verkeerssituatie is in beeld gebracht in figuur 2.2. Voor alle straten rondom het gebied geldt eenrichtingsverkeer met uitzondering van fietsers. Dit is met verkeersborden aangegeven. De Oudemanhuispoort is voetgangersgebied. De straten op het BG-terrein zijn in principe alleen toegankelijk voor voetgangers en fietsers.¹ Het is voor autoverkeer toegestaan om van maandag tot en met zaterdag van 07.00 – 11.00 uur te laden en te lossen; autoverkeer kan in dat geval via de Binnengasthuisstraat het terrein oprijden.

Figuur 2.2 Verkeerssituatie BG-terrein



Bron: Hart voor Verkeer

Op de kruispunten geldt dat verkeer van rechts voorrang heeft, met uitzondering van verkeer vanuit de Vendelstraat op de Kloveniersburgwal en vanuit de Binnengasthuisstraat op de Nieuwe Doelenstraat.

Op het BG-terrein vormen de Vendelstraat en de Binnengasthuisstraat (tussen de Binnengasthuisstraat en de Oudezijds Achterburgwal) een doorgaande fietsroute en deze maken ook onderdeel uit van het Amsterdamse Hoofdnet Fiets. Bij de toegangen tot het terrein ter hoogte van de Kloveniersburgwal / Vendelstraat en de Oudezijds Achterburgwal / Binnengasthuisstraat zijn fietspaaltjes geplaatst. De toegang ter hoogte van de Oude Turfmarkt / Turfdraagsterpad is toegankelijk voor fietsverkeer en voetgangers. Deze is zowel

¹ In het gebied is van maandag tot zaterdag tussen 07:00 en 11:00 uur laden en lossen toegestaan.

doordeweeks als in het weekend tussen 22.30 uur en 06.00 uur afgesloten voor al het verkeer. Dit geldt ook voor het gedeelte van de Vendelstraat richting Oudemanhuispoort.

Fietsers vanuit de Vendelstraat hebben, vanwege de toegangspoort tot het BG-terrein, slecht zicht op verkeer op de Kloveniersburgwal (en op fietsers vanuit de Nieuwe Doelenstraat) en moeten hier voorrang verlenen. Ook verkeer vanuit de Binnengasthuisstraat moet voorrang verlenen op het verkeer in de Nieuwe Doelenstraat.

2.4 Verkeersintensiteiten en parkeergedrag naar huidige situatie BG-terrein

De verkeersintensiteiten zijn in mei 2014 gemeten door middel van telslangen en door middel van tellingen.² In figuur 2.1 zijn de uitkomsten van de doorsnedemeting met telslangen weergegeven. Hieruit blijkt in de huidige situatie dat het grootste aandeel fietsverkeer uit oostelijke richting komt, via de onderdoorgang bij de Kloveniersburgwal.

Figuur 2.3 Ontwikkeling intensiteiten werkdag (tellocatie Kloveniersburgwal)



Tussen 06:00 en 10:00 uur kwamen ongeveer 290 fietsers door de onderdoorgang vanaf de Kloveniersburgwal. In de middagspits tussen 16:00 en 18:00 uur zijn dit er circa 230. De visuele tellingen³ bevestigen dit. Het aandeel doorgaand verkeer is vooral vanuit westelijke richting hoog:

- Vanuit de Kloveniersburgwal richting west kwamen tussen 08:00 en 10:00 uur circa 300 fietsen het gebied in. Uit observatie bleek circa 60 procent als bestemmingsverkeer te worden beschouwd.
- Vanuit westelijke richting Kloveniersburgwal kwamen ongeveer 180 fietsen. Hiervan was circa 35 procent bestemmingsverkeer, maar bij de observaties in mei 2014 werden bijna alle fietsers als doorgaand ingedeeld. Het aandeel doorgaand is daarmee niet

² DIVV 2014 brief d.d. 22 augustus 2014, Rapportage E 140136 levering telgegevens Binnengasthuisterrein

³ Het Verkeershuis (2014) onderzoeksverslag telling langzaam verkeer Binnengasthuisterrein Amsterdam, i.o.v. DIVV Amsterdam, juni 2014. De telling is verricht op 15 en 20 mei 2014.

onomstotelijk vastgesteld maar wel staat vast dat dit aandeel hoger is dan bij het verkeer uit de tegengestelde richting.

Uit recente schouw bleek het aantal geparkeerde fietsen in het gebied rond 09:30 uur uit 425 fietsen en 20 bromfietsen te bestaan. Van die 425 stonden er 75 in de huidige ondergrondse stalling. Uit de observatie bleek ook dat er vooral sprake is van dagparkeren, de meeste fietsen waren dezelfde ochtend aangekomen.

Volgens het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) dat het CBS jaarlijks uitvoert is het aantal fietskilometers tussen 2000 en 2010 met 15 procent gestegen van 13 miljard in 2000 tot 15 miljard kilometer in 2010. De achtergrond hiervan ligt enerzijds in autonome groei en anderzijds in toename van het fietsgebruik op zichzelf: er wordt vaker gefietst, vooral in de stad. Het totaal aantal fietskilometers per werkdag tussen 1990 en 2008 is toegenomen van 1,6 miljoen tot 2,3 miljoen.⁴ Deze groei overstijgt de bevolkingsgroei. Op basis van deze cijfers gaat het MeerjarenPlan Fiets 2012 -2016 van de gemeente Amsterdam uit van een groei tussen 0 en 20 procent de volgende groei van het fietsgebruik⁵:

- Een groei van 25 procent van het aantal fietsritten van en naar treinstations;
- Een groei van 10 procent van het aantal fietsritten van, naar en binnen de Amsterdamse binnenstad;
- Een groei van 5 procent van het aantal fietsritten geheel buiten de Amsterdamse binnenstad.

Omdat het BG-terrein - hoewel onderdeel van het Hoofdnet Fiets - geen directe route van of naar een treinstation vormt, wordt alleen uitgegaan van de binnenstedelijke Amsterdamse prognose van 10 procent. Het aantal van 425 wordt daarmee beschouwd als minimumbezetting van de toekomstige fietsstalling in de huidige situatie. De bezetting kan op basis van bovenstaande cijfers tot 2016 trendmatig oplopen tot gemiddeld 468 en maximaal 510 fietsen.

2.5 Verwachte ontwikkelingen

Daarnaast worden de volgende ontwikkelingen verwacht:

- De UvA is voornemens om een ondergrondse fietsenstalling met circa 950 fietsparkeerplaatsen te realiseren met een toegang aan de Vendelstraat, direct na de toegangspoort vanaf de Kloveniersburgwal. Alle huidige fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte worden verwijderd. Medewerkers en studenten van de UvA zullen uitsluitend de ondergrondse fietsenstalling gebruiken. De fietsenstalling onder het Service- en Informatiecentrum blijft wel in gebruik.

⁴ Gemeente Amsterdam (2010) Mobiliteit in en rond Amsterdam. Een blik op de toekomst van een historisch perspectief, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Amsterdam

⁵ Gemeente Amsterdam (2012) Meerjarenplan Fiets 2012 -2016, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Amsterdam, september 2012, p.15

- De gemeente Amsterdam heeft in het project Rode Loper besloten om de Langebrugsteeg en de Oude Turfmarkt autovrij te maken. Tevens overweegt de gemeente Amsterdam om de rijrichting in de Nieuwe Doelenstraat om te draaien. Momenteel is de verplichte rijrichting westwaarts van de Staalbrug naar de Doelensluis.
- Het BG-terrein wordt op termijn heringericht.
- De komst van een Universiteitsbibliotheek van de faculteit Geesteswetenschappen.

3 Probleemanalyse

3.1 Trends

De komst van de Universiteitsbibliotheek Binnenstad en de ondergrondse fietsenstalling aan de Vendelstraat zullen in toenemende mate fietsers aantrekken.

- Toename van het fietsgebruik in het algemeen zal leiden tot meer doorgaand verkeer over het BG-terrein. De prognoses gaan uit van een in het MJP fiets 2012-2016 geprognoseerde toename in de binnenstad van gemiddeld 10 procent tot 2016.
- Het fietsparkeren wordt in de toekomst op één locatie geconcentreerd terwijl in de huidige situatie overal op het terrein fietsparkeren voorkomt. Daarmee nemen de stromen naar het oostelijke deel van de Vendelstraat toe.⁶
- Met de komst van een Universiteitsbibliotheek zal de parkeerbehoefte toenemen.

3.2 Verkeersaantrekkende werking Universiteitsbibliotheek

In het onderzoek Fietsentree Universiteitsbibliotheek Amsterdam⁷ is op basis van aangeleverde bezoekersgegevens van de UB Singel van de Universiteit van Amsterdam een onderbouwde schatting gemaakt van het aantal bezoekers dat met de fiets de UB Binnenstad zal bezoeken. Deze bezoekersaantallen zijn uitgesplitst naar dagen en uren op basis van de landelijke binnenstedelijke weekpatronen voor fietsverkeerintensiteiten.

Op werkdagen in een normale week ligt de piek van het aantal aankomende fietsers bezoekers tussen 11:00 en 12:00 uur. Naar schatting zullen er dan in dat uur rond 370 fietsers extra aankomen bovenop het huidige aantal aankomsten⁸. Het fietsverkeer met bestemming BG-terrein komt in de huidige situatie grotendeels voor 09:30 uur aan.

In een tentamenperiode vertoont het UB-bezoek een ander beeld. Gedurende de dag is het drukker en het piekmoment ligt tussen 09:00 en 10:00 uur. Het aantal bezoekers ligt dan in de piek iets hoger dan in een normale week.

3.3 Richtingen en intensiteiten verkeer

De gevolgen van toename van fietsgebruik in het algemeen en concentratie van parkeervoorzieningen op één locatie leiden tot meer verkeersdruk op de onderdoorgang vanuit oostelijke richting. Waar parkeren voorheen over het terrein gespreid plaats vond zal dit nu geconcentreerd worden op één punt. Daarmee verschuift het zwaartepunt van aankomende fietsers en dus de relatieve bereikbaarheid van het BG-terrein naar de oostelijke toegang. Een toenemend aantal fietsers en concentratie van twee groepen

⁶ Uitgangspunt bij deze trend is dat de nieuwe fietsenstalling ook daadwerkelijk gebruikt gaat worden. Naast het verwijderen van de fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte moeten hiervoor waarschijnlijk promotie- en handhavingsmiddelen worden ingezet om dit te waarborgen.

⁷ Goudappel Coffeng (2014) Fietsentree Universiteitsbibliotheek Amsterdam, Amsterdam

⁸ O.b.v. een modal split voor bezoekers van 75% fiets (cijfers Universiteit Twente; geciteerd in Goudappel Coffeng (2014) Fietsentree Universiteitsbibliotheek Amsterdam, Amsterdam, p.4).

fietzers (doorgaande fietsers en parkeerders) en voetgangers op een relatief kleine oppervlakte kan leiden tot een verkeersonveilige situatie.

Uit de schouw blijkt dat in de huidige situatie verreweg de meeste in dit gebied parkerende fietsers vanaf de Kloveniersburgwal op de situatie anticiperen door direct na de onderdoorgang rechts van de rijbaan af te wijken, circa 10 meter uit te rijden en dan met de fiets aan de hand een plek te zoeken in een van de aanwezige voorzieningen ter plekke of aan de andere zijde van de Vendelstraat.

Verder bleek uit de schouw dat de piek in aankomende fietsers niet gespreid over de ochtendspits plaatsvindt maar dat fietsers vooral binnen een kort tijdsinterval aankomen: tussen 8:30 en 9:30, waarbij vooral tussen 08:45 en 09:00 uur veel fietsen arriveerden. In dit tijdsbestek arriveerden circa 60 fietsers. Dit interval is niet geheel toevallig ook het moment dat de meeste doorgaande fietsers het gebied passeren.

Door de realisatie van de UB zullen er in een normale week twee piekmomenten ontstaan. De studenten die tussen 08:45 en 09:00 uur voor aanvang van het eerste college arriveren en de UB-bezoekers die tussen 11:00 en 12:00 uur aankomen. Deze twee stromen overlappen nauwelijks en zullen elkaar zodoende niet hinderen bij de ondergrondse stalling.

Alleen in de tentamenperioden kruisen beide stromen elkaar deels wel. Omdat de stromen Deze overlap is ongeveer een half uur en zullen de maatregelen zoals voorgesteld in de rapportage volstaan.

3.4 Toegang fietsenstalling

De toegang tot de ondergrondse fietsenstalling aan de Vendelstraat zal vlak na de toegangspoort vanaf de Kloveniersburgwal komen te liggen. Hierbij is een zichtprobleem te



Zicht vanuit de onderdoorgang

verwachten; fietsers vanaf de brug over de Kloveniersburgwal, die onder de poort door komen – die veelal een hoge snelheid hebben door het hoogteverschil – hebben dan heel weinig tijd om te reageren op in- en uitvoegende fietsers van en naar de ondergrondse fietsenstalling. Bijna de helft van de enkelvoudige ongevallen ontstaat door een actie van de fietser zelf (stuurfout, voet van trapper, opeens moeten uitwijken voor een andere weggebruiker).⁹

⁹ Citaat Reurings, M. C. B. e.a. (2012) Van fietsongeval naar maatregelen: kennis en hiaten, SWOV, Leidschendam, p.78

Om de stalling binnen te komen moeten fietsers uit oostelijke richting een linksafbeweging maken en kruisen daarmee tegemoetkomend verkeer. Dit is een lastige manoeuvre als er (tijdens piekmomenten) fietsers uit de tegenrichting en (met hoge snelheid) van achteren komen. In de huidige situatie lossen fietsers dit op: veel fietsers rijden bij de ribbeltegels van het fietspad af en creëren zo zelf manoeuvreerruimte, ook omdat de parkeervoorzieningen pas 30 meter na de onderdoorgang zijn gesitueerd (zie foto).

De stalling ligt echter direct na de tunnel waardoor fietsers die ruimte niet hebben. Dit kan leiden tot verminderde doorstroming op de hellingbaan naar de stalling en daarmee wachtende fietsers op de bufferruimte bij de ingang, een situatie die pas laat zichtbaar is voor fietsers in de onderdoorgang en kan leiden tot onveilige situaties. Bij het parkeren bleken uit de schouw drie mogelijke gedragsvarianten:

- een klein deel zal links gaan rijden en tegemoetkomend verkeer hinderen. Dit is zondermeer gevaarlijk;
- een deel zal op de rijbaan stoppen en daarbij eventueel achteropkomend verkeer hinderen;
- de meeste fietsers zullen rechts van de rijbaan uitwijken en daarna oversteken. Dit zal leiden tot hinder voor voetgangers.

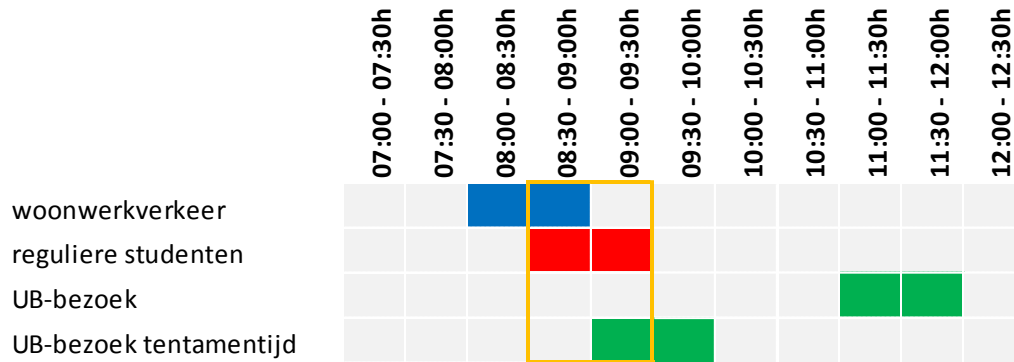
Voor fietsers uit de andere richting (vanaf de Binnengasthuisstraat) zal het uitvoegprobleem minder groot zijn; er is meer zicht en de rechtsafbeweging is makkelijker en nagenoeg conflictvrij.

3.5 Conclusies

In de huidige situatie is het poortje niet verkeersonveilig. Fietsers kijken goed om zich heen en anticiperen op hun parkeeractie door zelf ruimte te creëren. Er is een relatief grote afstand tussen het poortje en de parkeervoorzieningen waardoor er voldoende zicht is en tijd om te reageren. De doorgang is echter wel nauw en fietsers en voetgangers mengen daarom veelvuldig. Dit leidt zo nu en dan tot hinder.

Als de fietsstalling wordt gerealiseerd verandert de situatie. Een groot deel van de nu in het gebied aanwezige fietsen zal hier de fiets stallen. Dit leidt tot een toename van het aantal aankomende fietsers op deze locatie. In mei 2014 zijn in de ochtendspits vanuit beide richtingen 180 doorgaande fietsers geteld, een aantal dat gezien de Amsterdamse prognoses verder zal toenemen tot 200. De komst van de UB zal hier weinig invloed op hebben omdat uit onderzoek blijkt dat UB-bezoekers over het algemeen tussen 11:00 en 12:00 uur arriveren.

Een uitzondering is de tentamenperiode; dan is er tijdelijk een overlap tussen de aankomsttijden van normale studenten en UB-bezoekers omdat deze laatsten eerder arriveren dan normaal. Deze overlap is van korte duur. Onderstaande afbeelding geeft hiervan een overzicht.



In de ochtendspits is er dus sprake van twee situaties waarin verschillende groepen overlappen:

- de stromen doorgaande en aankomende fietsers tot 9:00 uur zullen vanwege de hogere intensiteiten meer met elkaar in contact komen. Bij normaal oplettend gedrag zal dit niet leiden tot ernstige incidenten. Fietsers stappen direct na de poort af en gaan linksaf de stalling in. Het zicht in de poort op de situatie is beperkt en de bufferruimte zelf is niet zichtbaar. Doorgaande fietsers hebben weinig tijd om te reageren op acute situaties waardoor er extra risico is op een ongeval door stuurfouten of ontwijkingsmanoeuvres. Maatregelen die afslaan parkerende fietsers later laten oversteken en doorgaande fietsers meer zicht geven op de bufferruimte voor de stalling kunnen dit oplossen.
- Conflicten tussen reguliere studenten en het UB-bezoek in de tentamentijd zullen nauwelijks voorkomen; beide betreffen parkerende bezoekers, die afstappen en de stalling ingaan. Dit betreft echter een dagelijkse situatie die op andere locaties met grotere aantallen fietsers dagelijkse praktijk is.
- Het feit dat de poort ook door voetgangers wordt gebruikt kan een complicatie geven en verdient aandacht.

4 Maatregelen

Het zichtprobleem op en vanaf de toegang tot de ondergrondse fietsenkelder kan worden verbeterd door fietsers fysiek te dwingen verder na de toegangspoort in- en uit te laten voegen. Dit kan bijvoorbeeld bewerkstelligd worden met een fysieke afscheiding. Het verdient aanbeveling om, bij het einde van een fysieke afscheiding de trottoirband te verlagen zodat fietsers gemakkelijk in- en uit kunnen voegen op de bufferruimte voor de toegang tot de ondergrondse fietsenstalling. Hierbij zou de bestaande brandkraan (indien mogelijk) bij voorkeur moeten worden verplaatst omdat deze een belemmering voor fietsers zou kunnen vormen. Indien nodig zou met bebording en/of fysieke maatregelen moeten worden afgedwongen dat fietsers in de bufferruimte voor de fietsenstalling af- of opstappen.

Daarnaast kunnen eventuele conflicten tussen doorgaande en (naar de fietsenstalling) uitvoegende fietsers worden voorkomen door na de onderdoorgang een uitvoegmogelijkheid voor fietsers naar rechts te maken. Fietsers mogen natuurlijk linksaf het trottoir opsteken maar als de bufferruimte voor de ingang van de stalling vol staat en/of er veel doorgaande fietsers in de Vendelstraat rijden, kan dit een lastige manoeuvre zijn. Een extra uitvoegmogelijkheid naar rechts biedt hiervoor een oplossing. De uitvoegmogelijkheid kan in de huidige situatie worden gemaakt door een verlaagde band of een uitvoeghaventje. Gezien de sobere inrichting van de Vendelstraat heeft het eerste vermoedelijk de voorkeur. Indien in de toekomst het BG-terrein een meer erfachtige inrichting krijgt, wordt de extra uitvoegmogelijkheid sowieso geboden omdat er dan waarschijnlijk geen niveauverschillen (zoals een trottoir met een trottoirband) meer voorkomen.

Het is aan te bevelen om de huidige voorrangsregel (fietsers vanaf de Vendelstraat verlenen voorrang aan verkeer op de Kloveniersburgwal) te handhaven vanwege het beperkte zicht. Het zicht kan wel iets worden verbeterd door het trottoir op de hoek van de Nieuwe Doelenstraat / Vendelstraat iets uit te bouwen. Hierdoor ontstaat beter zicht en meer luwte voor (en op) fietsers vanuit de Vendelstraat. Tenslotte verdient het aanbeveling om bij de entrees van het BG-terrein een eenduidig regime te hanteren (bijvoorbeeld fietspad). In de huidige situatie ontbreekt deze eenduidigheid. Bij de toegangspoort vanaf de Kloveniersburgwal staat bijvoorbeeld geen bord zodat onder meer motoren de Vendelstraat in mogen rijden; dit terwijl de entree vanaf de Nieuwe Doelenstraat (via de Binnengasthuisstraat) is aangegeven als fietspad.

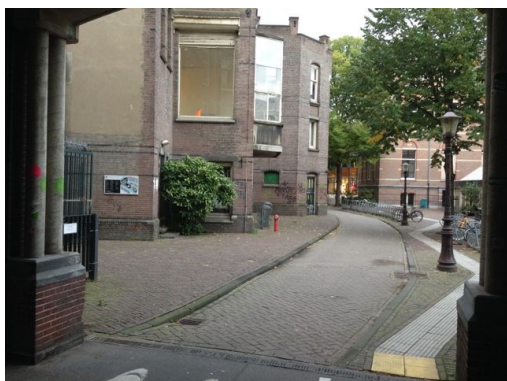
Met deze maatregelen ontstaat er een aanvaardbare verkeerssituatie. De oplossingsrichtingen zijn schematisch weergegeven op afbeelding 4.

Figuur 4.1 Oplossingsrichtingen



Bijlagen

Bijlage 1 Toelichtende foto's



Zicht op de toekomstige stalling



Zicht vanaf de toekomstige stalling



Kruispunt Staalstraat / Nw Doelenstraat



Verbeterd zicht vanaf de stalling

Bijlage 2 Gevolgen omdraaien rijrichting Nieuwe Doelenstraat en herinrichting BG-terrein

Het eventueel omdraaien van de rijrichtingen op de Nieuwe Doelenstraat heeft alleen gevolgen voor het autoverkeer en heeft geen invloed op de fietsstromen op het BG-terrein. Fietsers mogen namelijk in twee richtingen over de Nieuwe Doelenstraat blijven rijden.

De denkrichting van de gemeente Amsterdam ten aanzien van de herontwikkeling van het BG-terrein is een erfachtige inrichting die voornamelijk domein voor voetgangers zou moeten zijn. Hiermee zou de huidige Hoofdnet Fiets-verbinding (via de Vendelstraat en de Binnengasthuisstraat) ter discussie komen te staan en zou het gebruik van de Nieuwe Doelenstraat als doorgaande fietsroute kunnen intensiveren.

Als de rijrichting in de Nieuwe Doelenstraat wordt omgedraaid, vermindert het aantal mogelijke (en toegestane) autoverkeersbewegingen op het kruispunt Kloveniersburgwal / Staalstraat / Nieuwe Doelenstraat / Vendelstraat (van 3 naar 2 mogelijke autobewegingen). Hierdoor worden de verkeersstromen over het kruispunt iets minder complex en voorspelbaarder. Daarentegen zal het aantal fietsbewegingen richting de toegangspoort van het BG-terrein intensiveren; vooral vanwege de ligging van toekomstige fietsenstalling maar eventueel ook vanwege de herinrichting van het BG-terrein (toename verkeer over de Nieuwe Doelenstraat vanwege een eventuele afwaardering van de hoofdnet-fietsroute over het BG-terrein). Verkeer van deze kant heeft minder zicht op de ingang van de stalling en dient een meer riskante linksafbeweging te maken om de stalling te kunnen betreden.

Voorgaande constatering versterken de aanbeveling om de vormgeving van het kruispunt licht te wijzigen; door het trottoir op de hoek Vendelstraat / Nieuwe Doelenstraat uit te bouwen, ontstaan logischer rijlijnen voor gemotoriseerd verkeer en ontstaat beter (over)zicht op de toegangspoort.

Colofon

Onderzoek verkeerssituatie BG-terrein

Amsterdam – Stadsdeel Centrum

Auteurs

J. S. de vries

J. J. Volkerink

A. Breider (Hart voor Verkeer)

SC14.248 © september 2014



TRAJAN transportation projects

Postbus 75291

1070 AG Amsterdam

WG-plein 753

1054 SK Amsterdam

T 020 670 79 35

W <http://www.trajan.nl>

M info@trajan.nl