

Voorlopig ontwerp

Fietsroute Nieuwmarkt (Geldersekade - Jodenbreestraat)

Dit is een toelichting op het voorlopig ontwerp Fietsroute Nieuwmarkt. Het college van B&W heeft het voorlopig ontwerp vrijgegeven voor inspraak.

De centrale doelstelling is het verbeteren van de fietsroute

- Creëer een veilige, comfortabele en robuuste fietsroute voor het toenemend aantal fietsers en voetgangers;
- Verminder doorgaand autoverkeer (verplichte rechtsaffer auto's bij Prins Hendrikkade, circulatiemaatregelen Nieuwmarkt);
- Verbeter de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte door vormgeving en materiaalgebruik van de inrichting aan te laten sluiten bij de karakteristieken van de locatie.

Algemene uitgangspunten

- Continuïteit en herkenbaarheid in route
- Eenheid in materiaalgebruik en inrichtingsprincipe
- Duurzaam veilig 30 km/u
- Terugdringen autoverkeer in afstemming met Agenda Autoluw*
- Fietsroute krijgt voorrang door toepassen van inritconstructies
- Verbeteren ruimte en toegankelijkheid voor voetganger
- Aandacht voor oversteekbaarheid voetganger
- Fiscaal parkeren opheffen
- Voldoende laad- en losvoorzieningen
- Voldoende fietsparkeerplaatsen



*Grootste winst in ontwerp te behalen door terugdringen autoverkeer:

1. Instellen verplichte rechtsafstrook voor auto's bij Prins Hendrikkade. Hierdoor voorkomen we sluipverkeer richting De Ruyterkade/-tunnel en worden minder auto's verwacht. De rij auto's op de Geldersekade wordt voorkomen, doordat er geen verkeerslicht meer is voor auto's, ze voegen in op de Prins Hendrikkade (maatregel 15 Autoluw)
2. Aanpassen verkeerscirculatie op de Nieuwmarkt. Hierdoor minder conflictpunten tussen fiets en auto en minder autoverkeer wat rondrijdt

Terugdringen autoverkeer -1-

Doel: terugdringen doorgaand verkeer over de fietsroute Nieuwmarkt naar de De Ruijterkade/-tunnel (maatregel 15 Autoluw).

- Verplichte rechtsafstrook naar Prins Hendrikkade
- Hiermee wordt de sluiproute Weesperstraat –Nieuwmarkt- Oostertoegang – De Ruijterkade/-tunnel onderbroken
- Geen verkeerslicht nodig om autoverkeer op Prins Hendrikkade in te laten voegen, dus geen rij auto's op de Gelderse kade voor het verkeerslicht, geen belemmering voor fietsers



Fig. 1 Verplichte rechtsaaffer van Gelderse kade naar Prins Hendrikkade

Terugdringen autoverkeer -2-

Doel: huidige tweerichtingsverkeer voor auto op Nieuwmarkt oostzijde vervangen door eenrichting, minder conflictpunten tussen auto en fiets (knip noordzijde) en het beperken van rondjes rijden door bijv. taxi's.

- Knip aan de noordzijde (Brederoplein) voor auto's
- Instellen eenrichtingsverkeer aan de oostzijde voor auto's
- Instellen van eenrichtingsverkeer aan de zuidoostzijde voor auto's. Bestemmingsverkeer hoeft zo niet via Rokin / Damrak af te rijden
- Bestemmingsverkeer kan over Bantammerbrug van oost naar westzijde (cameracontrole).

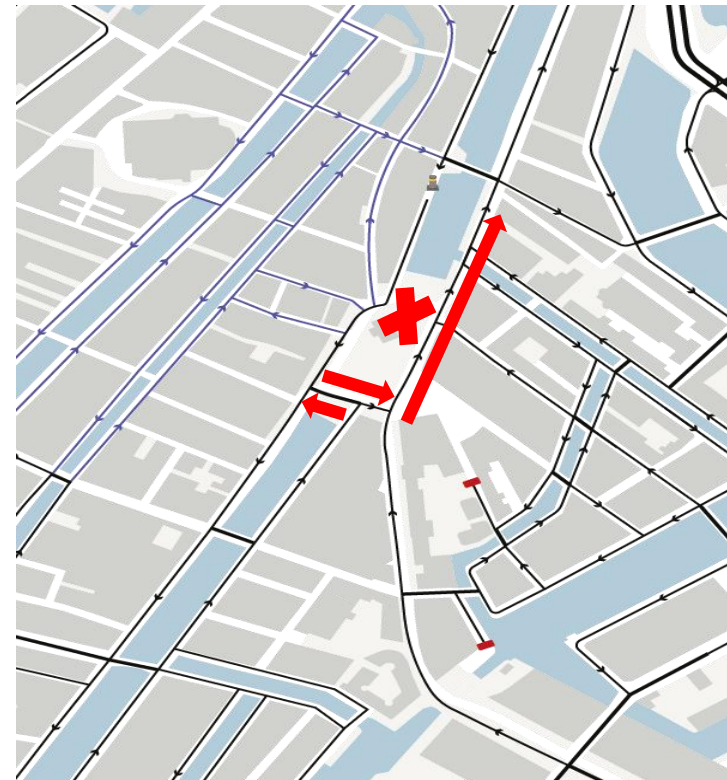


Fig. 2 aangepaste verkeerscirculatie rond Nieuwmarkt

Geldersekade

Op te lossen knelpunten uit participatie

- *Veel fietsers met hoge snelheid op krap fietspad*
- *Opstaande gele betonrichel is niet verkeersveilig*
- *Oversteekbaarheid voor voetgangers moeilijk*
- *Inefficiënt ruimtegebruik door scheiding fiets en auto*
- *Waterzijde: geen ruimte voor voetganger & behoefte verblijven aan water & weinig bewegingsruimte voor fietsparkeerder*

Wat gaan we doen

meer ruimte voor fiets en voetganger

We willen meer veiligheid, ruimte en comfort voor fietsers en voetgangers. Daarom gaan auto en fiets richting de Prins Hendrikkade de rijbaan delen zoals op een fietsstraat. Er komt wel een fietsstrook in tegengestelde richting. Zo ontstaat een logische, veilige en rechte fietsroute met minder conflicten tussen de verschillende verkeersdeelnemers. Aan de waterzijde ontstaat ruimte voor een voetpad. Tussen de bomen plaatsen we fietsrekken. Aan de gevelzijde komt ruimte voor laden en lossen en een ruim voetpad.

minder ruimte voor de auto We willen minder parkerend, kruisend en doorgaand autoverkeer. Zo ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

Rekening houdend met

- 1) Minder autoverkeer door verplichte rechtsafer bij Prins Hendrikkade
 - 2) Geen filevorming door verplichte rechtsafer (geen verkeerslicht) bij Prins Hendrikkade
 - 3) Meer fietsers maar betere spreiding door aanpassing verkeerslicht over Prins Hendrikkade (vaker groen voor fietsoversteek Prins Hendrikkade)
 - 4) Breedte en profiel in lijn met Sint Antoniesbreestraat
 - 5) Voldoende ruimte aan gevelzijde voor voetgangers en voor laad- en losverkeer
- Optimale keuze rijbaanbreedte is 5,5 m: 3,5 m gemengd auto en fiets noordwaarts en fietsstrook in tegengestelde richting van 2m
- Trottoir gevelzijde maximaal 4,3 m en minimaal 1,8 m

Aanpassingen in de straat

- Aanleggen van een gemengde rijbaan voor fietsers en auto's van 3,5 meter en een fietsstrook in tegengestelde richting van 2 meter breed
- Aanleggen van een loopstrook langs het water voor voetgangers en fietsparkeren tussen de bomen
- Verbreden van het voetpad aan de gevelzijde
- Verbeteren aansluiting vanaf Nieuwmarkt, huidige 'bajonet'aansluiting vervalt
- Aanleggen van drempels
- Aanleggen van laad- en losplekken aan gevelzijde
- Fietsroute heeft voorrang op zijstraten
- Verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de Geldersekade/ Prins Hendrikkade door auto's verplicht rechtsaf te laten rijden (zie fig. 1)
- Verwijderen van betaald parkeerplaatsen. Zo verminderen we ook het aantal auto's die een parkeerplek zoeken. De plekken voor laden en lossen en specifieke parkeerplaatsen, bijvoorbeeld voor gehandicapten, blijven bestaan.

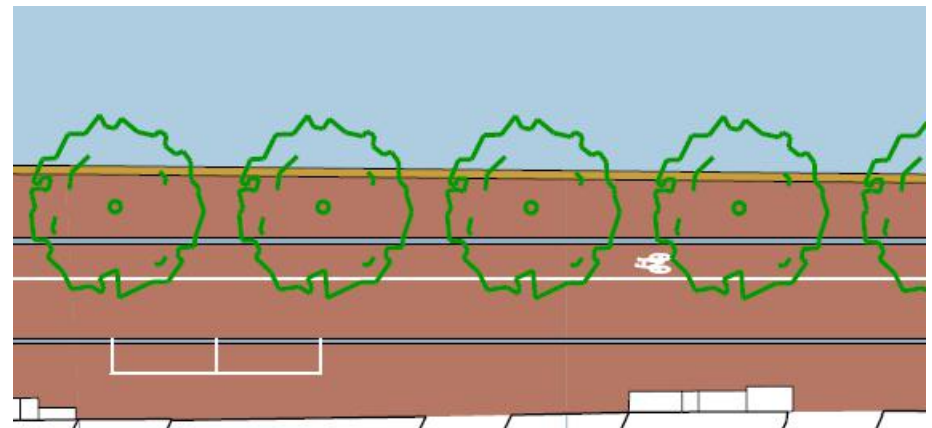


Fig. 3 Nieuwe indeling van de Geldersekade



Fig. 4 Impressie van de nieuwe indeling van de Geldersekade

Nieuwmarkt

Op te lossen knelpunten uit participatie

- *Meerdere onoverzichtelijke verkeerssituaties*
- *Verkeerstromen kruisen elkaar vaak en zijn daardoor chaotisch*
- *De aansluiting op fietspad Geldersekaade (bajonet) is gevaarlijk*
- *Lege taxi's nemen kostbare ruimte in op de weg*
- *Zebrapaden worden niet gerespecteerd*
- *Regels zijn onduidelijk en/of worden niet nageleefd*

Wat gaan we doen

De onveilige situaties ontstaan door kruisend auto- en fietsverkeer. Voor het verminderen van afslaand autoverkeer zijn circulatiemaatregelen op de route nodig. Een afsluiting aan de noordzijde van de Nieuwmarkt en eenrichtingsverkeer aan de oostzijde en deels aan zuidzijde zorgt voor een veiligere route.

Rekening houdend met

De buurt blijft bereikbaar voor bestemmingsverkeer en laad-en losverkeer. Verkeer vanuit de Kloveniersburgwal kan afrijden via de Nieuwmarkt naar de Geldersekaade / Prins Hendrikade. Verkeer van Geldersekaade naar de Wallen/Kloveniersburgwal rijdt via de Bantammerbrug. Het sluipverkeer over de Bantammerbrug wordt tegengegaan met behulp van camera's.

Aanpassingen op de Nieuwmarkt

- Verwijderen rijbaan aan noordzijde van de Nieuwmarkt
- Doortrekken plein richting het water
- Verplaatsen van de laad- en losstroken en taxiplekken van noordzijde (Brederoplein) naar kop Zeedijk en oostzijde Nieuwmarkt
- Verplaatsen van de laadpaal voor elektrisch laden
- Verwijderen plekken voor betaald parkeren
- Aansluiten bij het camerasysteem om sluipverkeer over Bantammerbrug tegen te gaan
- Pop-up taxi strook langs de route in de uitgaansnachten, overdag laad/los tussen 7 en 11 uur

- Twee richtingen autoverkeer eruit
- Oplossen Blackspot (huidige aansluiting Nieuwmarkt naar Geldersekaade)
- Voorrang op zijstraten met inritconstructies
- Zebra verbeteren door steunpunt en verplaatsing richting metrostation

We sluiten aan bij het profiel van de Geldersekaade. Zo ontstaat één geheel en we verbeteren de kwaliteit van de route voor fietsers.

- Verbreden van de rijbaan met een halve meter (gelijk aan nieuwe breedte Geldersekaade)
- Aanbrengen van een markering voor een fietsstrook aan de noordzijde over het plein
- Materiaal blijft gelijk aan de huidige inrichting
- Fietsparkeren tussen de bomen en de bankjes blijven waar ze nu zijn

Een tussensteunpunt voor voetgangers is prettig voor voetgangers, die zo de rijbaan en het fietspad in twee delen oversteken.

- Maken van een steunpunt op een zebrapad
- Eventueel verschuiven van zebrapad richting metrostation en de Flesseman
- Uitbuigen van de route aan beide kanten

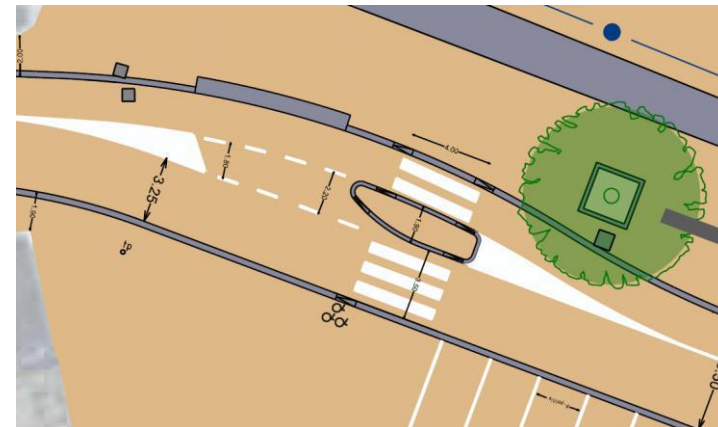


Fig. 5 Nieuwe oversteek met steunpunt



Fig. 6 Impressie van de nieuwe indeling van de Nieuwmarkt Oostzijde



Fig. 8 Impressie van de fietsroute bij de Nieuwmarkt, inclusief de verplaatste oversteek met steunpunt

Sint Antoniesbreestraat

Op te lossen knelpunten uit participatie

- *Gevaarlijk rijgedrag van fietsers voor overstekende voetgangers*
- *Automobilisten versnellen op dit lange stuk wat zorgt voor gevaarlijke situaties*
- *Gevaarlijk kruispunt Nieuwe Hoogstraat: Afslaan op deze weg is vaak onoverzichtelijk voor fiets en auto*

Sint Antoniesbreestraat- Ruimte voor voetganger en fiets

Er is niet voldoende ruimte om de straat verder te verbeteren voor fietser en voetgangers. We gaan vooral het autoverkeer verminderen. De huidige inrichting, het materiaal en de breedte blijft zoals het nu is.

Aanpassingen Sint Antoniesbreestraat

- Verminderen van het autoverkeer door verplicht rechtsaf slaan aan het einde van de Geldersekaade naar de Prins Hendrikkade en de afsluiting aan de noordkant van de Nieuwmarkt (zie eerder)
- Behouden van de huidige rijbaan van 3 meter en fietsstrook in tegengestelde richting van 2 meter

Sint Antoniesbreestraat- verbeteren veiligheid afslaan fietsverkeer en overstekende voetgangers bij de kruising Nieuwe Hoogstraat

We verbeteren het oversteken voor voetgangers door een steunpunt zodat de rijbaan en het fietspad in 2 delen overgestoken kan worden. Fietsers kunnen op een veilige plek voorsorteren en afslaan richting de Nieuwe Hoogstraat.

- Aanbrengen van een voorsorteervak voor linksafslaande fietsers richting Nieuwe Hoogstraat - Dam
- Aanbrengen tussensteunpunt, zodat voetgangers gemakkelijker kunnen oversteken
- Aanbrengen wegversmalling om auto af te remmen



Fig. 9 Behouden profiel Sint Antoniesbreestraat

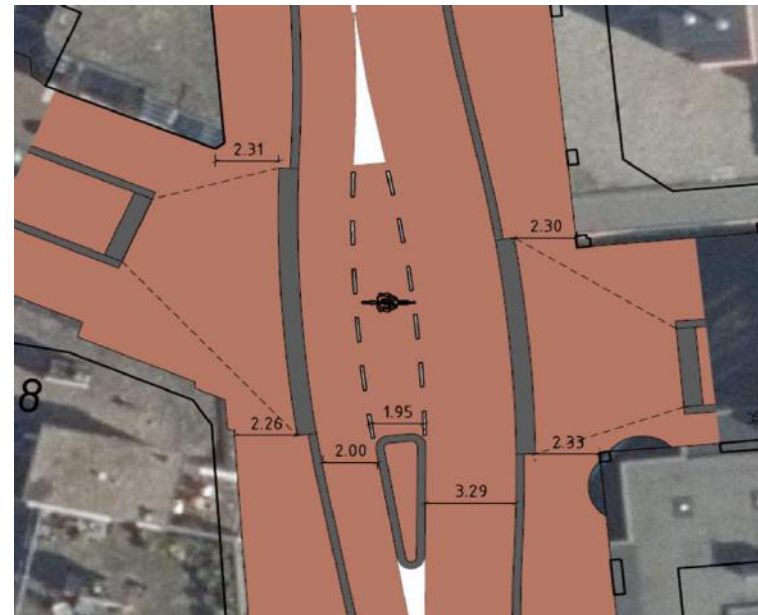


Fig. 10 Aanpassing kruising Sint Antoniesbreestraat met Nieuwe Hoogstraat

Jodenbreestraat

Op te lossen knelpunten uit participatie

- *Fietspad is te smal voor de hoeveelheid gebruikers*
- *Er is weinig ruimte voor op- en afstappen en invoegen op het fietspad*
- *Fietsparkeerplekken tussen rijbaan en fietspad zijn gevaarlijk en zorgen voor storend overstekend verkeer*
- *Afslaand verkeer naar Uilenburgersteeg gevaarlijk*

Jodenbreestraat fietspaden en fietsparkeren

Het inrichten van de Jodenbreestraat tot een veilige en comfortabele fietsroute, zoals op de andere delen, is niet mogelijk door tweerichtingsverkeer van touringcars en logistiek verkeer. Wel kan de veiligheid van fietsers in de Jodenbreestraat worden verbeterd met kleine aanpassingen. Zo worden de bestaande fietspaden veiliger door het rommelige fietsparkeren in de strook tussen fietspad en rijbaan 'stad-in' te verwijderen. Deze fietsparkeerplekken komen terug op het voetpad aan de overzijde en om de hoek langs de Valkenburgerstraat. Het fietspad 'stad-uit' krijgt een nette uitbuiging bij het geplaatste transformatorhuisje. Er komt groen op de plek van de fietsnietjes. Waar het fietspad de Uilenburgersteeg kruist wordt rood asfalt gelegd, zodat het voor afslaan verkeer nog duidelijker is, dat de fiets voorrang heeft.

Aanpassingen Jodenbreestraat

- Verplaatsen van fietsnietjes in de strook tussen rijbaan en fietspad naar de overkant van de straat en om de hoek en aanbrengen van beplanting op deze strook
- Uitbuigen van het fietspad langs het trafohuisje in het deel tussen Koperstraat en de Zwanenburgwal
- Fietsoversteek Uilenburgersteeg voorzien van rood asfalt voor de zichtbaarheid

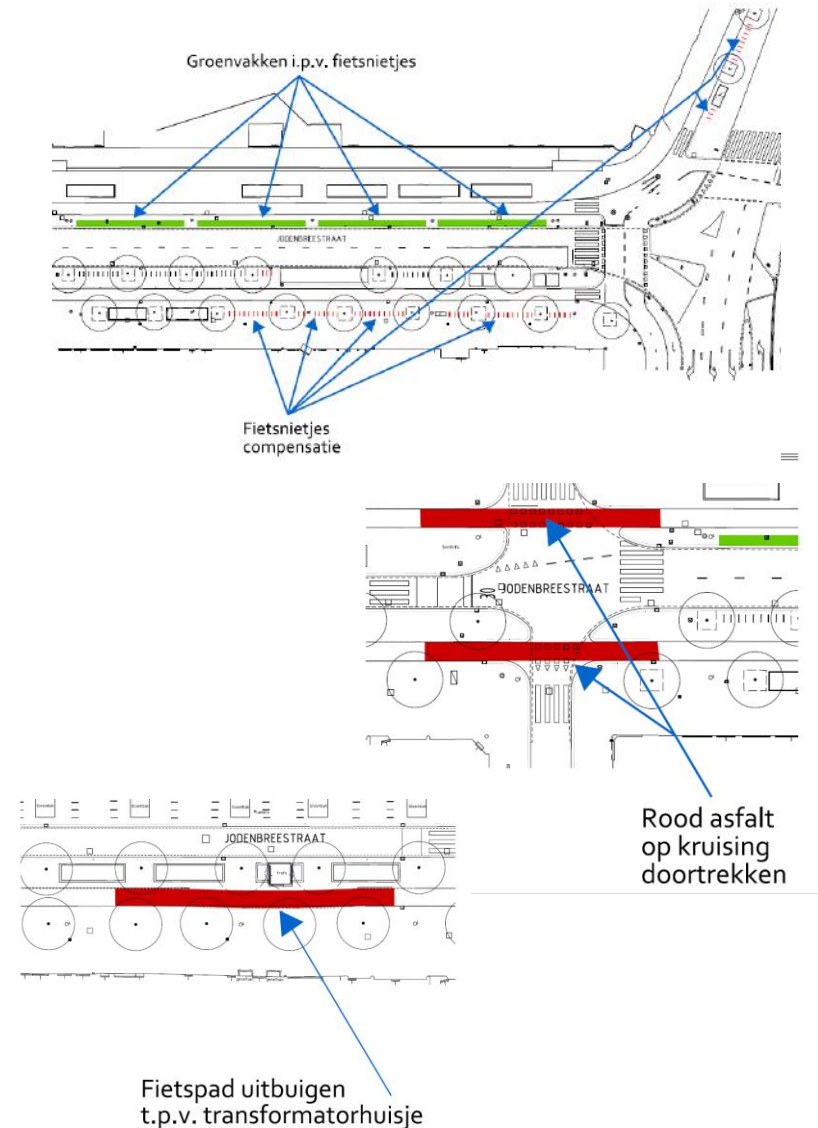


Fig. 11 Aanpassingen in de Jodenbreestraat

