Gemeente Amsterdam

Centrale Verkeerscommissie

Agendapunt

Secretariaat CVC

[redacted]

Contact: [redacted]

Vergadering nummer:
Datum:
Agendapunt:
Bespreektijd: **minuten**

Site CVC (intern): [redacted]

Onderwerp: Verkeerskundige inpassing Javabrug - Centrumzijde

Aangemeld door: [redacted]
Telefoonnummer: [redacted]
E-mail: [redacted]

Verder uit te nodigen:

[redacted] Omgevingsmanager Javabrug over het IJ
Tel: [redacted]
Email: [redacted]

Meegezonden stukken

1. Laag, Gemengd fietsstroken
2. Laag, Gemengd fietsstraat
3. Laag, Vrijliggend
4. Verhoogd icm fietsstroken

Aanleiding

De gemeenteraad heeft op 20 juli 2017 ingestemd met het definitieve voorkeursbesluit Sprong over het IJ: een uitgebreid maatregelenpakket om het toenemende fiets- en voetgangersverkeer over het IJ op te vangen en de stad om het IJ beter te verbinden. Sprong over het IJ bestaat uit een pakket van vijf maatregelen:1 Verbeteren IJpleinveer inclusief fietsinfra, 2. Metrostation Sixhaven, 3. Javabrug, 4. Stenen Hoofd Verbinding, 5. Voetgangerspassage CS

Maatregel 3 betreft de vaste verbinding in de vorm van een brug die de Kop van Java-eiland met het Hamerstraatgebied in Noord verbindt. Op dit moment wordt onderzocht hoe deze brug is in te passen. Er zijn 6 inpassingsvarianten ontwikkeld die in een uitgebreid consultatietraject zijn voorgelegd aan belanghebbenden en de Amsterdammer. De doelstelling is om in de zomer één voorkeursvariant te kiezen. Alle varianten hebben met elkaar gemeen dat ze op het Javaeiland aanlanden en dat grote hoeveelheden fietsers door de Tosaristraat- en over Jan Schaeferbrug zullen rijden. Momenteel is de omgeving hier niet op ingericht.

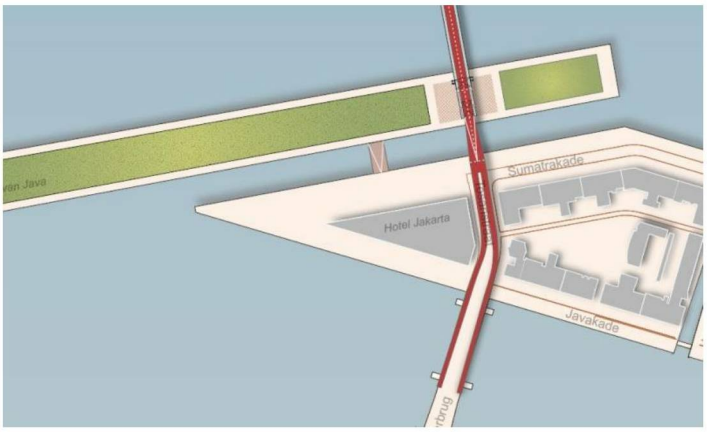
De varianten

Voor de inpassing is ter plaatse van het Java-eiland verkeerskundig op dit moment één aspect van belang. Dat is de manier waarop de brug wordt aangetakt op de Jan Schaeferbrug en op het kruispunt Tosaristraat/Sumatrakade. Voor de rest onderscheiden de varianten zich in de plek waarop ze het Ij oversteken.



Afbeelding 2: één van de drie lage varianten

In de 3 lage varianten wordt er een gracht gegraven voor de pleziervaart en landt de brug op het eiland. Vervolgens steken de voetgangers en fietsers de gracht over middels één van de twee bruggen en passeren fietsers de Tosaristraat op maaiveldniveau.



Afbeelding 1: één van de drie verlengde-Jan Schaeferbrug-varianten

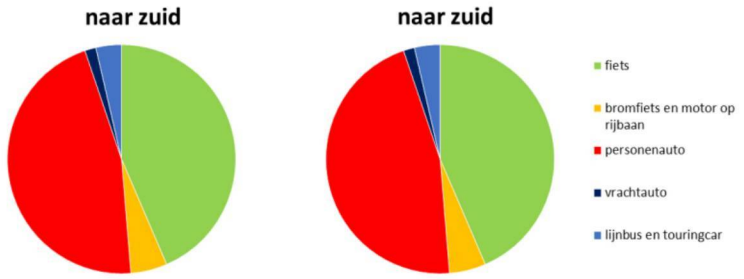
In de 3 verhoogde Jan Schaefer-varianten takt de Javabrug op de Jan Schaeferbrug aan. De Fietsers passeren de Tosaristraat op hoogte. Het voordeel hiervan is dat fietsers niet twee keer hoeven te klimmen.

Verkeersintensiteiten

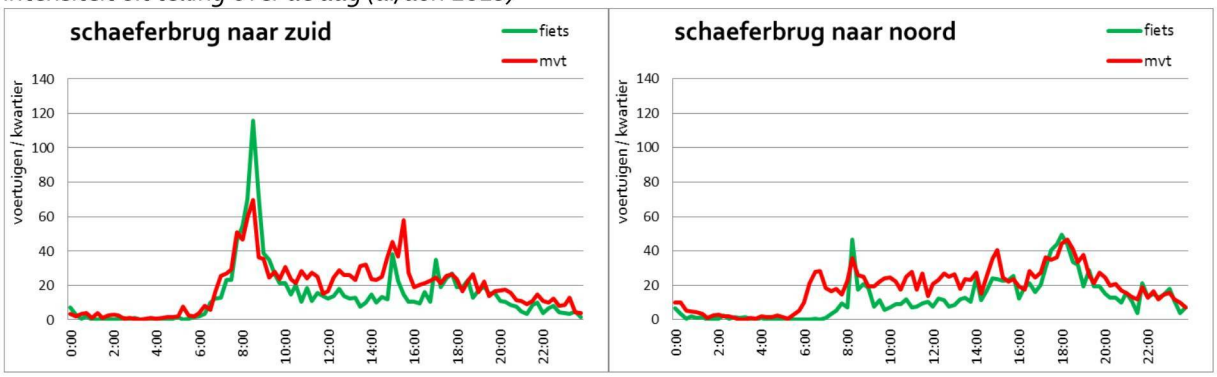
Verkeerstelling huidige situatie

We hebben op zowel dinsdag als donderdag tellingen laten uitvoeren op de Jan Schaeferbrug. Op de donderdag maakte er zo'n 3600 motorvoertuigen van de brug gebruik. Waaronder zo'n 300 brommers en motoren, 100 vrachtwagens en 200 bussen en touringcars. Op de dinsdag was het iets rustiger. Deze aantallen zijn vergelijkbaar met de gegevens uit de verkeersregelinstallatie op het kruispunt met de Piet Heinkade.

Verdeling verkeer over Schaeferbrug (etmaal di/don 2018)



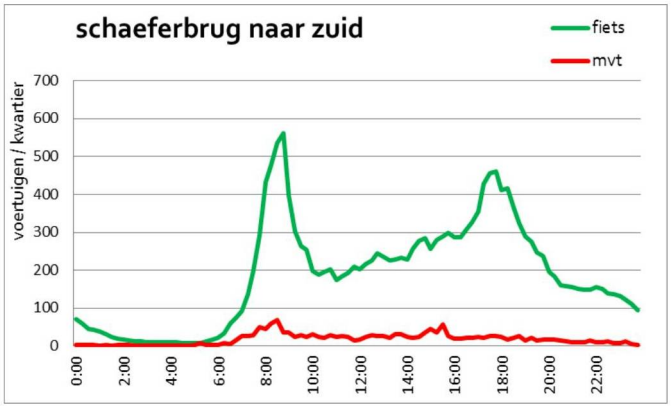
intensiteit uit telling over de dag (di/don 2018)



De cijfers laten zien dat de brug relatief rustig is en dat het aantal fietsers/motorvoertuigen dicht bij elkaar ligt. Tijdens het drukste moment (ochtendspits) is de fietser zelfs in de meerderheid.
Het Java-eiland heeft geen doorgaand verkeer. Ook vindt er geen grootschalige gebiedsontwikkeling meer plaats. Een relevante toename van het autoverkeer wordt daarom in de toekomst niet verwacht.

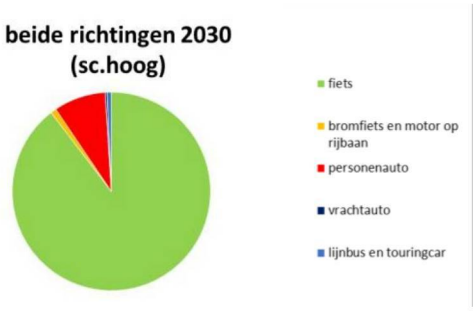
Toekomstig Fietsverkeer

Op basis van de modelstudie wordt het aantal fietsers dat van de brug gebruik zal maken geschat op 20.000 tot 30.000 fietsers (laag- en hoog scenario). Daarmee is de Javabrug mogelijk in één klap het drukste fietspad van Nederland. De etmaal cijfers zijn aan de hand van drukke fietsmeetpunten om te zetten naar een verdeling over de dag. Het beeld uitgaande van scenario hoog is weergegeven in onderstaand plaatje. De schaal van de y-as is aangepast (vervijfvoudigd) om de hoeveelheid fietsverkeer zichtbaar te maken.



Op basis van een aantal aannames kunnen we een beeld geven van hoeveel fietsers dat zijn. (10% van het totaal komt tijdens het drukste uur van de ochtendspits voorbij en de verhouding richting centrum en richting Noord is 60/40). In dat geval passeert er elke 3 seconden een fietser tijdens het drukste uur.

De verhouding tussen fietsers en motorvoertuigen ligt met scenario hoog op 90% fiets, met scenario laag op 85% fiets.



Knelpunten

Tosaristraat is krap, gefragmenteerd en onaantrekkelijk

De Tosaristraat is erg krap. De fietspaden zijn te smal om grote aantallen fietsers op een veilige en comfortabele manier te kunnen afwikkelen. Ook de fietsoversteek in het midden van de straat is ongelukkig gelegen. Er is te weinig dekking en de steunpunten zijn te krap. In combinatie met grote drukte kan dit gevaarlijk zijn.

De Sumatrakade beschikt niet over fietsvoorzieningen en het fietspad op de Tosaristraat stopt daar dan ook abrupt. De oversteek op deze plek is op dit moment onoverzichtelijk en wordt door buurtbewoners als gevaarlijk bestempeld.



Afbeelding 3: Tosaristraat huidig

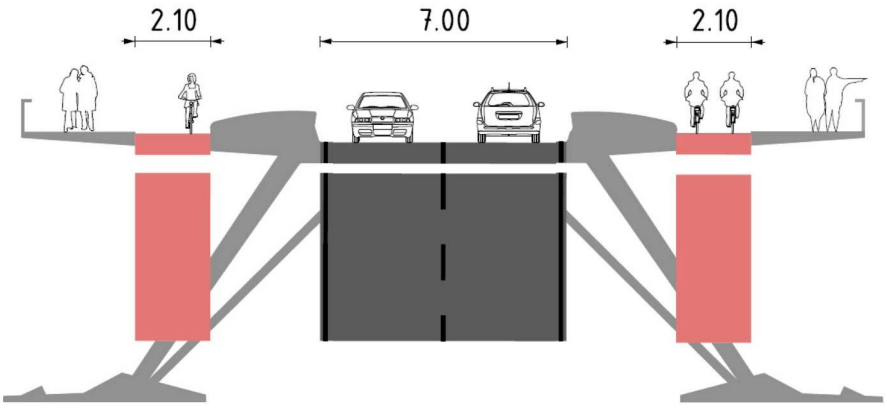
Fietspaden op de Jan Schaeferbrug zijn te smal

De fietspaden op de Jan Schaeferbrug zijn 2,1 meter breed en onder Pakhuis de Zwijger is het fietspad slechts 1.80 breed. Bij deze breedte is van comfortabele doorstroming geen sprake. Ook is het risico op (enkelzijdige) fietsongevallen groot. Binnen de huidige brugbreedte zijn de mogelijkheden om de fietspaden op de Jan Schaeferbrug te verbreden beperkt, 2,50 meter lijkt het maximum indien niet wordt gekozen voor versmalling van het voetpad. (zie oplossingsrichting 1)

Doordat de fietspaden op een brug liggen wordt dit probleem verergerd. Door de helling worden snelheidsverschillen tussen fietsers uitvergroot. Op lagere snelheid zijn fietsers minder koersvast en hebben daarom meer ruimte nodig. Ook vangen fietsers op de brug veel wind. Dit is een aspect dat op de consultatieavonden door bewoners over werd ingebracht. Een ander aandachtspunt is dat er steeds meer verschillende soorten voertuigen op het fietspad rijden die over het algemeen veel ruimte opeisen.



Afbeelding 5: Jan Schaeferbrug huidig



Afbeelding 4: Huidig profiel

Aandachtspunten verlengde Jan Schaefer-varianten

De verlengde Jan Schaefer-varianten hebben als voordeel dat de fietser minder hoogteverschil hoeft te overbruggen en in een directere lijn het Ij over kunnen. Er zijn ook een aantal nadelen/aandachtspunten:

- Onder het Pakhuis de Zwijger moet al gekozen worden tussen de fietsroute richting noord, of het Java-eiland. Hier ontstaat mogelijk een complexe situatie.

- Fietsers die naar het Java-eiland toe willen moeten over het middendek, gemengd met de auto, de brug over. Waar de fietsers bij de 'lage varianten' qua aantallen sterk de overhand hebben is dat in dit geval niet zo. Uit tellingen is gebleken dat er per etmaal ongeveer 2500 fietsers van de brug gebruik maken. Dat zijn op dagelijkse basis meer auto's dan fietsers.

- In de verlengde Jan-Schaefervarianten moet al het fietsverkeer alsnog over de Jan Schaeferbrug rijden. Ook hierbij zijn de fietspaden dan 2,50m.

- Er zullen pilaren in de Tosaristaat moeten worden geplaatst. Deze hebben gevolgen voor de inrichting van de straat. Inpassing is in combinatie met de huidige vrij liggende fietspaden lastig.



Afbeelding 7: Impressie Tosaristraat



Afbeelding 6:Impressie Verlengde-Jan Schaeferbrug

Oplossingsrichtingen

Zoals inmiddels duidelijk is, zijn er aanpassingen nodig om het fietsverkeer op een veilige en comfortabele manier af te wikkelen. Momenteel worden er twee varianten bekeken. Dat zijn varianten waarbij de huidige infrastructuur met vrijliggende fietspaden wordt geüpgrade. Dit komt neer op het verbreden van de bestaande fietspaden of het mengen van auto en fietsverkeer.

Oplossingsrichting 1: huidige fietspaden verbreden

Zowel op de Jan Schaeferbrug in de Tosaristraat worden verbreed. Dat betekend dat er in de Tosaristraat nog minder verblijfsruimte over blijft. Het is niet mogelijk om de fietser op de oversteek genoeg bescherming te bieden. Ook de steunpunten bij de voetgangersoversteek zijn niet breed genoeg.

Door de constructie van de Jan Schaeferbrug is het lastig om het fietspad op de Jan Schaeferbrug te verbreden. Het gedeelte tussen het fietspad en de rijbaan maakt onderdeel uit van de dragende constructie en kan daardoor niet aangepast worden. De enige manieren om ruimte te winnen zijn door ruimte van de voetganger af te nemen of de roosters op de brug te verwijderen. Meer dan 2,5 meter valt waarschijnlijk niet te realiseren. Hiermee voldoet het fietspad weliswaar aan de CVC-leidraad en de eis die de vervoerregio stelt. Maar dit is eigenlijk nog steeds minimaal voor een route als deze.

Bovendien wordt op een brug wordt over het algemeen juist iets meer ruimte geadviseerd en volgens de ontwerpwijzer fietsverkeer is er op basis van deze fietsersaantallen een maat van 4 meter nodig. Dit is hier in de praktijk niet haalbaar, maar het geeft wel aan dat 2,5 aan de krappe kant is. Verder blijft de versmalling van 1,80m onder het Pakhuis de Zwijger een knelpunt. Daar is geen ruimte op te verbreden.

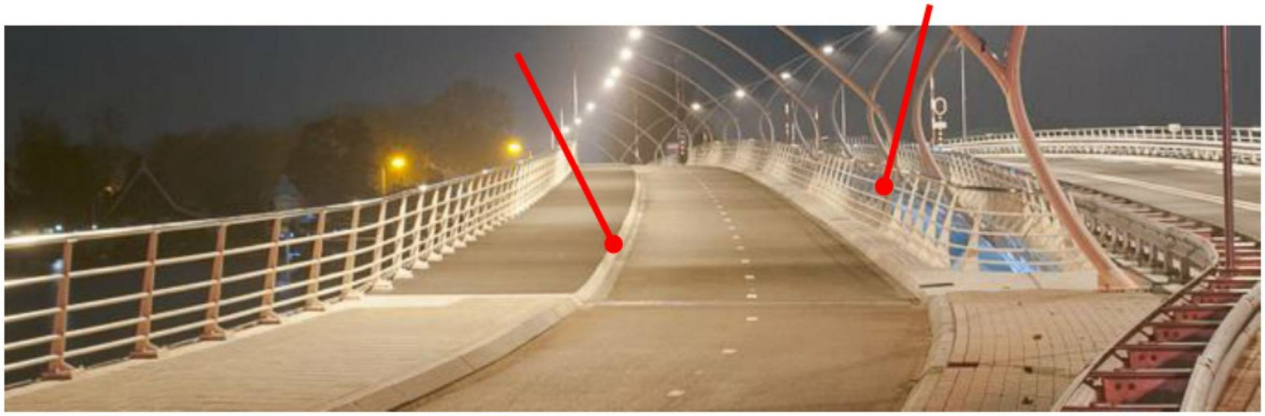


Afbeelding 8 & Afbeelding 9 : verbreding fietspad Jan Schaeferbrug

Naast het verbreden kunnen er nog andere maatregelen worden genomen om het fietspad 'effectief' te verbreden. Denk hierbij aan de onderstaande voorbeelden:

Schuine rand. Hierdoor durven fietsers dichter langs de rand te fietsen. Dit vergroot de effectieve breedte van het fietspad. Ook het risico op valpartijen wordt hierdoor beperkt.

Hekwerk. Fietsers houden veel afstand tot hekwerken. Een hekwerk dat van het fietspad afbuigt vergroot de effectieve breedte van het fietspad.



Afbeelding 10: mogelijke maatregelen ter optimalisatie

Oplossingsrichting 2: gemengd profiel

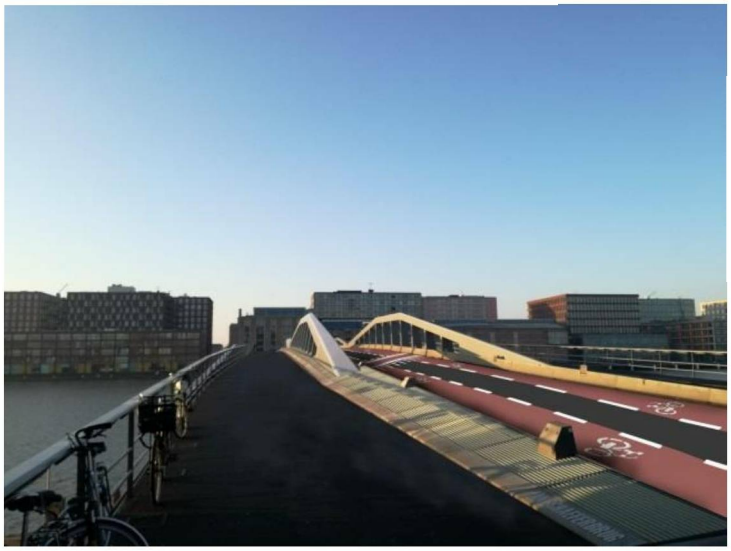
Gezien de lage intensiteiten van het autoverkeer is het mengen van fiets- en autoverkeer op de rijbaan een interessante optie. Er is 7 meter beschikbaar op het tussendek. Een profiel met fietsstroken ligt dan het meest voor de hand. De rijloper moet hier bij dusdanig worden vormgegeven dat automobilisten in het geval van een tegenligger moeten uitwijken naar de fietsstrook. Een normaal gemengd profiel of een 'fietsstraat-achtige' inrichting behoren gezien de intensiteiten van het autoverkeer ook tot de mogelijkheden.

Bij het mengen van het verkeer moeten de volgende maatregelen worden getroffen:

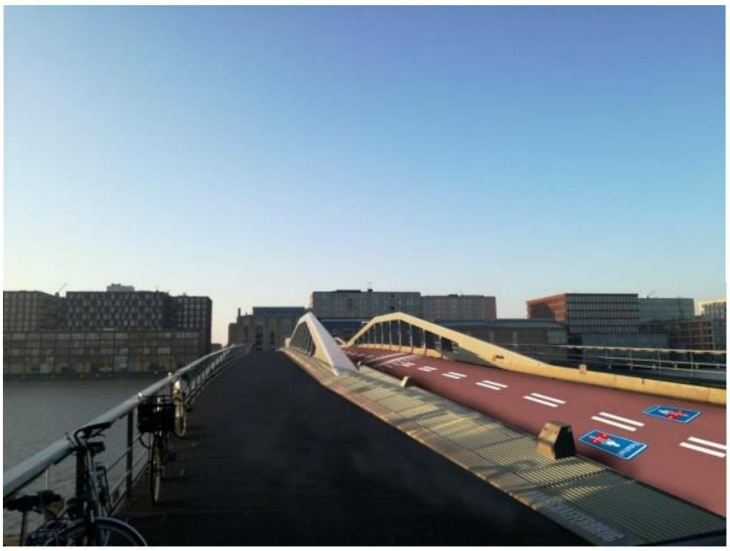
- Invoeren 30km/h
- Optisch versmallen
- Fietsvriendelijke uitstraling (auto te gast)
- Verkeersremmende maatregelen op de brug (sinusdrempels)

Het mengen heeft de volgende voordelen:

- Meer bewegingsvrijheid voor fietsers. Fietsers kunnen makkelijker hun eigen tempo bepalen en inhalen
- Betere doorstroming voor de fiets
- Minder kans op enkelzijdige ongevallen
- Veel meer verblijfsruimte (ruimere trottoirs)
- Aantrekkelijkere openbare ruimte
- Overzichtelijke verkeersituatie in de Tosaristraat



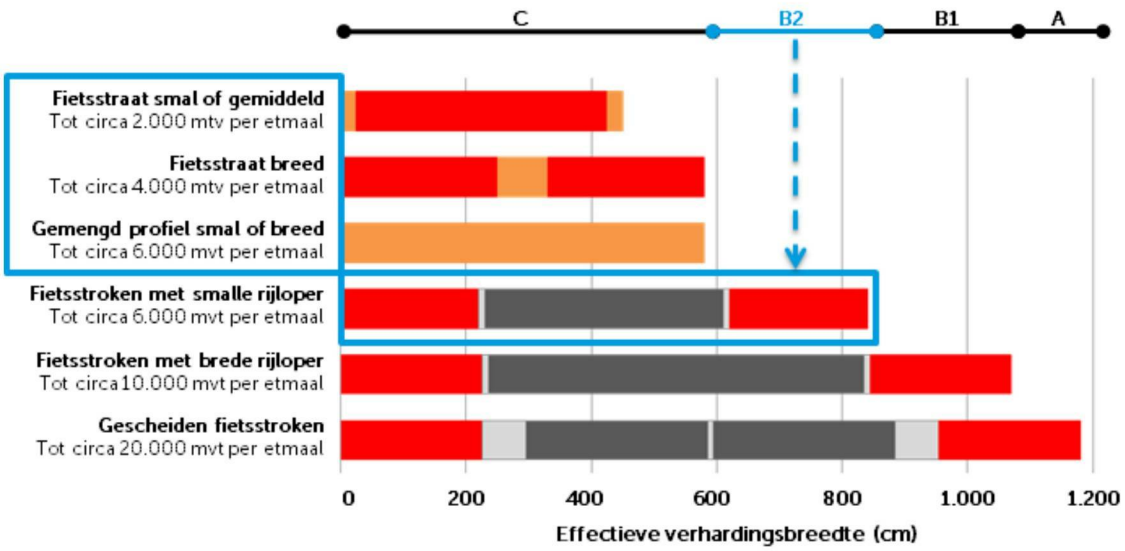
Afbeelding 11: Impressie fietsstroken



Afbeelding 12: Impressie fietsstraat

Kan het wat betreft de verkeersintensiteiten?

Volgens het fietsberaad kunnen fietsers tot circa 6.000 mtv per etmaal worden gemengd op een te smal profiel voor de auto. Daar blijft de Jan Schaeferbrug ruim onder. Volgens de webtool fiets- en kantstroken past een profiel met fietsstroken het beste bij deze situatie. Een fietsstraat zou gezien de verkeersintensiteiten ook kunnen. Echter wordt er in de leidraad CVC een intensiteit van maximaal 2.500 mtv als grens gehanteerd.



Bron: Webtool Fiets- en kantstroken, CROW fietsberaad.

Fietsstraat en vrachtverkeer

De Jan Schaeferbrug is één van de twee toegangswegen tot het Java eiland. Combineren met een bus- en/of vrachtroute mag volgens de CVC leidraad niet op een fietsstraat. Uit de tellingen is gebleken dat er dagelijks zo'n 100 vrachtwagens en 200 bussen en touringcars van de brug gebruik maken. Dat betekent dus dat een fietsstraat niet zou kunnen.

Hellingspercentage

De Jan Schaeferbrug is redelijk stijl. Aan het begin en eind zijn stukken van ongeveer 5%. Voor mensen die niet goed kunnen klimmen kan het lastig zijn om op een gemengd profiel te rijden. Eventueel zou er op het buitendek een strookje voor afstappers kunnen worden ingericht.

Filevorming kruispunt PH-kade

Voorwaarde bij het mengen is dat er geen file ontstaat op de Jan Schaeferbrug. Doordat het kruispunt Piet Heinkade niet goed doorstroomt gebeurt dat nu soms nog wel. Als onderdeel van de inpassingsstudie wordt ook onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de knelpunten op dit kruispunt te lossen.

Combineren met de bus?

Een andere factor die dit vraagstuk ingewikkeld maakt is de bus. De wens van het projectteam is dat er voor de bewoners van het Java/eiland zo min mogelijk verandert en dat de bus indien mogelijk gewoon kan blijven rijden. Wat wel onvermijdelijk lijkt is het verplaatsen van bushaltes. De haltes in de Tosaristraat kunnen om de hoek op de Sumatrakade worden geplaatst. De Haltes op het Vemenplein (thv Pakhuis de Zwijger) moeten waarschijnlijk naar de Kattenburgerstraat worden verplaatst om voldoende opstelruimte voor de fiets te kunnen creëren.

Zicht bij mengen Jan Schaeferbrug

Hellingen kunnen voor zichtproblemen zorgen. Auto´s moeten tegemoetkomende fietsers op tijd aan kunnen zien komen en binnen het stopzicht kunnen stoppen als dat nodig is. Op basis van pointcloud data is bepaald dat de bolle boog van de Jan Schaeferbrug circa 2250 is, terwijl de boog minimaal 185m moet zijn bij 30km/h.

Tabel 4.2. Verticale boogstralen

Ontwerpsnelheid (km/h)	Minimale bolle boogstralen (m)	Minimale holle boogstralen (m)
30	185	135
60	1.250	550

Bron: Handboek wegontwerp, CROW

De stopafstand bij 50 km/h is 25.9m (met reactietijd 1sec , 8m/s²). Automobilisten kunnen fietsers op meer dan 100 honderd meter van tevoren zien. Zichtproblemen lijken hier dus niet aan de orde.

Voldoet het voorgestelde ontwerp aan de normen van een 'duurzaam veilige Infrastructuur'?

De getoonde oplossingen zijn bijzonder en niet standaard. Maar een gemengd profiel bij 30km/h voldoet in principe aan DV.

Leidraad CVC

Het voorgestelde ontwerp dient te zijn getoetst aan de normen van de Leidraad CVC. Geef hier aan of het ontwerp voldoet en beargumenteer eventuele afwijkingen.

Zie hierboven

Bestuurlijke besluitvorming:

Na de zomer wordt de (nog te kiezen) voorkeursvariant voor de inpassing ter vaststelling voorgelegd aan het bestuur (december gemeenteraad). Pas eind 2019 wordt het uitvoeringsbesluit Javabrug aan de gemeenteraad voorgelegd.

Afstemmingsinformatie:

Bij het project zijn zeer veel partijen bij betrokken. De inpassing van het project zit nog in onderzoeksfase. Daarom nog geen specifieke afstemming geweest.

Gevraagde beslissing (ter accordering, ter advisering, opiniërend of anders):

Aan de CVC wordt gevraagd:

- Advies met betrekking tot de veiligheid van een gemengd profiel op de Jan Schaeferbrug.
- Advies met betrekking tot de veiligheid van de oplossing met vrij liggende fietspaden.
- Advies met betrekking tot de veiligheid van de verlengde-Jan Schaefervarianten waarbij fietsers richting Javaeiland op een gemengd profiel rijden.

Disclaimer: *Het door de CVC gegeven advies is gebaseerd op het ontwerp zoals die ter vergadering heeft voorgelegen. Op het moment dat nieuw beleid is vastgesteld dan wel, dat de verkeerskundige uitgangspunten/ randvoorwaarden m.b.t. het project veranderen is het gegeven advies van de CVC niet meer van toepassing. Het ontwerp dient dan opnieuw aan de CVC te worden voorgelegd.*