Gemeente Amsterdam

Versie 8
2 november 2020

Resultaten Consultatie Ontwerp Weteringschans West en Museumbrug

Onderdeel van de Binnenring Fiets-OV Corridor

Consultatieperiode: 23 september 2019 t/m 28 oktober 2019 en 25 mei t/m 21 juni 2020

Inhoud

1 Inleiding en leeswijzer 3
1.1 Leeswijzer 4

2 Communicatie uitingen 5
2.1 Inloopbijeenkomst voorlopig ontwerp 7
2.2 Terugkoppelbijeenkomst reacties voorlopig ontwerp 7
2.3 Detailuitwerking parkeerstrook 8
2.4 Stadsdeelcommissie, behandeling advies aan B en W 9

3 Reacties 10
3.1 Fietsers 10
3.2 Groen 11
3.3 Laden en Lossen 12
3.4 Luchtkwaliteit 12
3.5 Parkeren 12
3.6 Proces 13
3.7 Toeristen 13
3.8 Tramhalte 14
3.9 Verkeerscirculatie Museumbrug 15
3.10 Voetgangers 15
3.11 Algemeen, buiten opgave project 16

4 Conclusie 17

5 Bijlagen 18
5.1 Uitnodiging inloopbijeenkomst ontwerp 30 september 2019 19
5.2 Reactieformulier voorlopig ontwerp Weteringschans West en Museumbrug 21
5.3 Uitnodiging informatieavond ontwerp Weteringschans West en Museumbrug 15 januari 2020 22
5.4 Verslag terugkoppelbijeenkomst 15 januari 2020 24
5.5 Verspreidingsgebied uitnodiging bijeenkomsten en brief DO 30
5.6 Ontwerp gepresenteerd op website en bewonersavond 30-09-2019 31
5.7 Reactietabel 32
5.8 Brief wijziging parkeren Weteringschans 58
5.9 Bijlage brief: Parkeerstrook huidige situatie 60
5.10 Bijlage brief: Parkeerstrook nieuwe situatie 61
5.11 Online reactieformulier parkeerstrook Weteringschans West 62
5.12 Toelichting wensen consultatie parkeerstrook Weteringschans West 63
5.13 Brief definitief ontwerp en besluitvorming 70
5.14 Toelichting adviesaanvraag ontwerp Weteringschans West en Museumbrug 73

1Inleiding en leeswijzer

De Weteringschans West is onderdeel van Binnenring Fiets-OV Corridor. De Binnenring is een belangrijke fietsroute voor fietsers en het openbaar vervoer. Om het toenemende fietsverkeer en openbaar vervoer in de toekomst een goede plek te geven, wordt deze route ingericht als fietsstraat waar de auto te gast is. De Museumbrug, ofwel brug 82, richting de Stadhouderskade behoort ook tot het projectgebied. Er zijn al jaren plannen om op deze brug eenrichtingsverkeer in te stellen om meer ruimte te geven aan langzaam verkeer op en rond de brug en de verkeersveiligheid op het drukke kruispunt met de Weteringschans te verbeteren. Beide plannen zijn nu in samenhang bekeken en onderdeel van één ontwerp.

Voor de Weteringschans West is een ontwerp gemaakt dat bijdraagt aan het behalen van de doelen voor de Binnenring:

- Het verbeteren van de doorstroming van de fiets.
- Het creëren van ruimte voor fietsers en voetgangers.
- Het verbeteren van de doorstroming en betrouwbaarheid van de tram.
- Het toegankelijk maken van de tramhaltes.
- Vergroenen waar mogelijk.
- Het nemen van maatregelen ten gunste van een autoluwe Binnenring; de auto is te gast.

De opgave voor de Weteringschans West en de Museumbrug is het verbeteren van de verkeersveiligheid in samenhang met het reguleren van de doorstroming van de verschillende verkeersstromen. Hiermee verminderen we conflicten tussen fietsers, voetgangers, het OV en autoverkeer. We stellen eenrichtingsverkeer in stad-uit op de Museumbrug waardoor er meer ruimte komt voor fietsers en voetgangers op en rond de brug. Hierdoor komen er op de kruising Weteringschans ook minder verkeersstromen wat bijdraagt aan een verbetering van de verkeersveiligheid. Maandag 30 september 2019 is er een eerste inloopbijeenkomst gehouden over het voorlopig ontwerp voor de Weteringschans West en Museumbrug.

Tijdens de consultatieperiode, van 23 september 2019 t/m 28 oktober 2019, zijn circa 45 reacties ingediend op het voorlopig ontwerp door individuele belanghebbenden en belangenverenigingen.

Woensdag 15 januari 2020 is er een tweede bijeenkomst gehouden in het Barlaeus Gymnasium, dit keer over de ontvangen reacties op het voorlopig ontwerp en op welke wijze deze worden verwerkt.

Op 25 mei 2020 is een brief aan direct omwonenden en ondernemers gestuurd over de nieuwe inrichting van de parkeerstrook op de Weteringschans tussen het Weteringcircuit en de Weteringstraat. De parkeerplaatsen daar worden verplaatst naar de toekomstige Vijzelgrachtgarage. Dit biedt kansen om de vrijgekomen ruimte toe te delen aan groen en fietsparkeren. Vanwege de maatregelen rond het coronavirus hebben zij online tot 21 juni 2020 kunnen reageren via een reactieformulier.

De reacties op het voorlopig ontwerp zijn in dit document zoveel mogelijk thematisch beantwoord. Dit zorgt ervoor dat de lezer gemakkelijk kan zoeken naar de antwoorden op de reacties. Daarbij is ook een overzicht gevoegd van de reacties op de parkeerstrook.

Door de consultatie is het ontwerp op een aantal punten aangepast. Zo zijn in het definitief ontwerp:

- Extra fietsparkeerplekken ingepast.
- Twee nieuwe bomen gepland op het trottoir nabij Weteringschans 125 en 131.
- Extra prullenbakken opgenomen, vooral rond de kruising van de Weteringschans met de Museumbrug waar veel voetgangers passeren.

Daarnaast zijn als gevolg van andere ontwikkelingen nog wijzigingen in het ontwerp verwerkt, zoals:

- Minder parkeerplaatsen tussen de Weteringstraat en het Weteringcircuit, want deze worden verplaatst naar de Vijzelgrachtgarage.
- Twee nieuw aangelegde parkeerplaatsen voor elektrisch laden bij Weteringschans 113.
- Voorzieningen op de tramhaltes zijn meer gedetailleerd ingetekend en wat verschoven. Het gaat onder meer om de kaartautomaten en informatie panelen.
- Locatie reservering voor een toekomstige trafo van Liander op het trottoir voor het Barlaeus Lyceum op ongeveer de plek van de huidige reclameplakzuil.
- Locatie reserveringen voor toekomstige ondergrondse afvalcontainers.

1.1 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de communicatiemiddelen die zijn toegepast om consultatiereacties op te halen.
In hoofdstuk 3 worden de belangrijkste uitkomsten van de consultatie omschreven.

In de bijlagen zijn onder meer de uitnodigingen voor de bijeenkomsten, een overzicht van het verspreidingsgebied van deze uitnodiging, het verslag van de bijenkomst op 15 januari 2020, de tabel met alle vragen en antwoorden, het voorlopig ontwerp en een brief aan de buurt over de besluitvorming over het definitief ontwerp opgenomen.

2Communicatie uitingen

2013 Communicatie eenrichtingsverkeer Museumbrug
De communicatie met de buurt is al in 2012 /2013 gestart vanuit Stadsdeel Centrum, inclusief een traject van inspraak over het invoeren van eenrichtingsverkeer op de Museumbrug voor autoverkeer. Door de voorziene knelpunten met negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit van deze maatregel in een periode van intensief bouwverkeer van de Noord/Zuidlijn, is destijds besloten de invoering van deze verkeersmaatregel uit te stellen tot na oplevering van het metrostation Vijzelgracht.
Het instellen van eenrichtingverkeer op de Museumbrug is daarna als concrete maatregel opgenomen in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (UAM), waarover in 2015 stadsbreed ook een consultatietraject met bewoners en ondernemers is doorlopen.

2019-2020 Communicatie voorlopig ontwerp Weteringschans en Museumbrug
De Museumbrug is onderdeel geworden van de herinrichting van de Weteringschans West. Het instellen van eenrichtingsverkeer is als uitgangspunt in het ontwerp meegenomen in lijn met de maatregel uit de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en het voorstel dat in 2013 bij het bestuur voorlag. Er is een actualisatie van de verkeersonderzoeken uitgevoerd en een integraal ontwerp gemaakt voor de Weteringschans West en Museumbrug, inclusief een nieuwe inrichting van de kruising van de Weteringschans ter hoogte van de brug. Daarbij is ook opnieuw gekeken naar de effecten van het eenrichtingsverkeer op de brug op de verkeerscirculatie en luchtkwaliteit in de omgeving.

Medio 2019 is contact gelegd met een selectie van direct betrokken stakeholders door de omgevingsmanager en deze zijn uitgenodigd om als eerste een uitleg te krijgen over het voorlopig ontwerp. Bij de meeste gesprekken was ook de gebiedsmakelaar aanwezig. Er is gesproken met vertegenwoordigers van de buurtverenigingen Wetering Verbetering en Bewonersplatform Centrum Zuid, Verkeersgroepen Amsterdam en de Wijkraad, Parking Hoofdstad en twee grote instellingen in het projectgebied: het Barlaeus Gymnasium en Paradiso.

Op 22 juli 2019 is een bewonersbrief verspreid naar 3.200 adressen in de Weteringbuurt, Leidse buurt en aangrenzende delen van de Prinsengracht en rond de Stadhouderskade. De brief ging over urgente spoorwerkzaamheden van het GVB binnen het projectgebied in augustus 2019. In die brief is meteen aangekondigd dat er na de zomer een ontwerpbijeenkomst zou volgen over de verdere plannen voor de aanleg van een fietsstraat op de Weteringschans en eenrichtingsverkeer op de Museumbrug.

13 september 2019 zijn er 3.200 uitnodigingsflyers verspreid in hetzelfde gebied om bewoners en ondernemers uit te nodigen voor een inloopbijeenkomst op 30 september in het Barlaeus Gymnasium. De uitnodiging is ook per mail verstuurd naar stakeholders met wie al persoonlijk gesproken was over het ontwerp en een aantal centrale contacten in de buurt zoals de winkelstraatmanagers. Aanvullend is een aankondiging op de projectwebsite geplaatst en de openbare participatiekalender van stadsdeel Centrum. Ook Wetering Verbetering heeft op haar projectpagina deze bijeenkomst aangekondigd.

Ter voorbereiding op de bijeenkomst was het voorlopig ontwerp inclusief een toelichting vanaf 23 september te zien op de projectwebsite van de Gemeente Amsterdam.

In de uitnodiging voor de inloopbijeenkomst is aangekondigd dat er nog een terugkoppelbijeenkomst over de opgehaalde reacties zou volgen in november. Vanwege de hoeveelheid en uitgebreidheid van de reacties en de volle agenda's in de aanloop naar de feestdagen is deze bijeenkomst uitgesteld naar januari 2020. Op 18 november is dat per mail gemeld aan alle indieners van een reactie, de stakeholders met wie persoonlijk is gesproken over het ontwerp en personen die eerder aan hadden gegeven op de hoogte te willen blijven van de planuitwerking.

Begin januari is de terugkoppelbijeenkomst van 15 januari aangekondigd via de website en zijn er opnieuw 3.200 bewonersbrieven verspreid. Aanvullend is de uitnodiging per mail verstuurd naar de stakeholders met wie eerder over het ontwerp gesproken was, de 45 indieners van een reactie op het ontwerp en een aantal centrale contacten in de buurt.

Tot slot is in september 2020 in het eerdere verspreidingsgebied (3.200 adressen) een brief verspreid over het definitieve ontwerp en het verslag van de consultatie (c.q. beantwoording van de reacties) en de planning van de bestuurlijke besluitvorming daar over. In deze brief staat ook duidelijk vermeld wanneer belanghebbenden nog in kunnen spreken of een zienswijze kunnen geven op o.a. de aan te vragen vergunningen. Deze brief is ook gedeeld met alle eerder genoemde stakeholders, de personen op de presentielijst van de bijeenkomst van 15 januari en alle indieners van een reactie op de plannen voor de parkeerstrook (zie ook paragraaf 2.3).

Enkele direct betrokken stakeholders is aangeboden om in een overleg nog toelichting te krijgen op het definitief ontwerp. Dit betreft Wetering Verbetering, Bewonersplatform Centrum Zuid, Verkeersgroepen Amsterdam en de Wijkraad.

Gedurende deze hele periode is steeds een tussenstand gegeven van de ontwerpuitwerking in het Omgevingsoverleg De Vijzel.

Het uitvoeringsbesluit voor de herinrichting van de Weteringschans West en de Museumbrug is ter advisering voorgelegd aan het Dagelijks Bestuur en de stadsdeelcommissie van Stadsdeel Centrum. In de stadsdeelcommissie is het voor belanghebbenden mogelijk in te spreken bij de behandeling van het uitvoeringsbesluit.
Daarnaast wordt ook een advies gevraagd aan stadsdeel Zuid vanwege de beperkte impact op de Stadhouderskade als gevolg van het eenrichtingsverkeer op de Museumbrug.

Het uitvoeringsbesluit gaat met het advies van de stadsdelen ter besluitvorming naar B&W. Daarmee wordt een budget voor de realisatie van het project vastgesteld en het definitief ontwerp. Het genomen besluit gaat vervolgens nog ter kennisname naar de raadscommissie MLW (Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Water).

Op de website van de Gemeente Amsterdam wordt het besluit gepubliceerd via de besluitenlijst B&W: https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/college/

Na het uitvoeringsbesluit door B&W volgen de bekendmakingen van benodigde Verkeersbesluit(en) voor o.a. het eenrichtingsverkeer en de Omgevingsvergunning(en), o.a. met betrekking tot de kap van een boom. Bekendmakingen worden o.a. gepubliceerd via www.amsterdam.nl/bekendmakingen en www.overheid.nl. Men kan zich abonneren voor updates over vergunningsaanvragen in een specifiek deel van de stad.

2.1 Inloopbijeenkomst voorlopig ontwerp

Maandag 30 september 2019 is er een eerste inloopbijeenkomst gehouden over het voorlopig ontwerp voor de Weteringschans West en Museumbrug. De bijeenkomst was bedoeld om de ontwerpuitgangspunten en het ontwerp toe te lichten, de resultaten van de uitgevoerde verkeersonderzoeken te delen en op te halen welke knelpunten en kansen bewoners, ondernemers en gebruikers zien voor de straat.
Er waren ook collega's aanwezig van de omgevingsprojecten Weteringpark, parkeergarage Vijzelgracht en de inrichting van de parkeerluwe omgeving rond deze garage.

Aan de hand van diverse informatiepanelen en tekeningen zijn de plannen voor de aanleg van een fietsstraat, het maken van toegankelijke tramhaltes, het aanpassen van de kruising bij de Museumbrug en de nieuwe wegindeling met eenrichtingsverkeer op de brug toegelicht. De opkomst lag rond de 75 personen, vooral buurtbewoners.
Er werden vooral zorgen geuit over de (reistijd) effecten van eenrichtingsverkeer op de Museumbrug voor de buurtcirculatie. En over het feit dat dit al als vast uitgangspunt werd gepresenteerd, nadat dit plan in 2013 door het bestuur on hold is gezet.
Direct omwonenden waren onaangenaam verrast over de plannen om de tramhalte te verplaatsen richting hun woningen. Zij vrezen voor (geluids)overlast van die halte en waardedaling van hun vastgoed. Daarnaast gaven diverse buurtbewoners aan geen noodzaak te zien om de tramhaltes aan te passen, zeker niet als dat ten koste zou gaan van een forse plataan. De kap daarvan zou men erg jammer vinden en strijdig met het doel om de Binnenring en de stad te vergroenen.
Tegen de aanleg van een fietsstraat was weinig weerstand. Behalve dat enkele gebruikers vrezen dat het voor autoverkeer op de Weteringschans lastiger wordt zich tussen de vele fietsers door te manoeuvreren naar de Spiegelgracht. Sommige omwonenden vinden het oversteken over een drukke fietsstraat onveilig.

2.2 Terugkoppelbijeenkomst reacties voorlopig ontwerp

Woensdag 15 januari 2020 is er opnieuw een bijeenkomst gehouden in het Barlaeus Gymnasium, dit keer over de ontvangen reacties op het voorlopig ontwerp en hoe we die aan verwerken zijn. Dit trok circa 50 belangstellenden, vooral bewoners. Bezoekers kregen een centrale presentatie van de projectmanager en konden daarna nog specifieke vragen stellen aan andere aanwezige projectteamleden en de portefeuillehouder Openbare Ruimte en Verkeer, van Stadsdeel Centrum, Micha Mos.

De bijeenkomst trok een aantal tegenstanders uit de buurt die bezorgd waren over de effecten van het invoeren van eenrichtingsverkeer op de Museumbrug voor de bereikbaarheid van de buurt en de luchtkwaliteit op bijvoorbeeld de al drukke Stadhouderskade.

Daarnaast was er een groep direct omwonenden van de beoogde nieuwe locatie voor de tramhalte stad-uit, richting Weteringcircuit. Deze laatste groep gaf aan dat zij het idee hebben dat er geschiktere locaties zijn voor een nieuwe tramhalte. Bijvoorbeeld nabij het Weteringplantsoen. Zij kregen daarbij deels bijval van tegenstanders van de dubbele tramhalte, die op deze locatie noodzaakt tot de kap van een boom. Er is toegezegd dat het project genoemde alternatieven voor de tramhaltes op een rij zet en aan zal geven hoe deze passen binnen de uitgangspunten van het project, zoals verbetering van de doorstroming van het OV en de fietsers en het realiseren van toegankelijke haltes. Deze halteverkenning is te vinden in bijlage 1 (pagina 23) van de Ontwerptoelichting.
Bij de bijeenkomst waren ook collega's van de parkeergarage en parkeerluwe omgeving Vijzelgrachtgarage aanwezig en werd aangekondigd dat een deel van het parkeren op de Weteringschans West ook verplaatst kan worden naar deze garage. Daarbij is toegezegd dat we hier over nog aanvullend in gesprek gaan met direct omwonenden en ondernemers in dit stuk van de straat. Aanwezigen van deze bijeenkomst die de presentielijst hebben getekend, ontvingen een verslag van deze bijeenkomst.

2.3 Detailuitwerking parkeerstrook

Zoals aangekondigd tijdens de bijeenkomst op 15 januari 2020, werd in het voorjaar 2020 duidelijk dat de 10 reguliere parkeerplaatsen op het gedeelte tussen het Weteringcircuit en de Spiegelgracht een plek toegekend krijgen in de Vijzelgrachtgarage. Circa 140 direct omwonenden en bedrijven gevestigd op de Weteringschans tussen de Weteringstraat en het Weteringcircuit zijn eind mei per brief uitgenodigd om hun mening te geven over een meegezonden schetsvoorstel voor een nieuwe inrichting van de huidige parkeerstrook met twee nieuwe bomen en alleen parkeerplekken voor laden en lossen, autodelen en elektrisch laden. Vanwege de coronamaatregelen is de geplande schouw op locatie vervallen en gewijzigd in het toezenden van het schetsvoorstel en een reactiemogelijkheid per webformulier, telefoon of mail gedurende drie weken.

Er zijn 15 reacties ingediend. 6 van de 15 indieners van een reactie zijn tevreden over het schetsontwerp. Drie bewoners en één ondernemer vinden de huidige fietsparkeervoorzieningen voldoende, maar 10 personen zouden graag meer fietsparkeerplekken zien, zowel voor overdag als 's avonds.
Over het planten van bomen zijn de meningen verdeeld. Direct omwonenden zijn veelal tegen en vrezen voor verlies aan uitzicht, minder daglicht in huis en/of schade aan hun pand door boomwortels. Voorgestelde alternatieven zijn hele kleine bomen of andere vormen van groen. Andere suggesties voor de nieuwe inrichting zijn een fietssluis bij 113 (om fietsen op de stoep tegen te gaan), een ondergrondse container (om illegale afvalplaatsingen rond 129/131 tegen te gaan), het weghalen van de laad/loshaven vanwege minimaal gebruik en ook de autodate plek en elektrische laadplekken naar de garage danwel Weteringstraat verplaatsen om op de stoep meer fietsparkeren te realiseren.

Gezien de uitkomst van de consultatie worden extra plekken ingepast voor fietsparkeren.
Er worden ook twee bomen toegevoegd. Hierbij is rekening gehouden met de reacties van direct omwonenden door de boom niet direct voor een balkon of raam te plaatsen, maar er naast. Ook wordt een boomsoort gekozen die een niet al te dicht bladerdek heeft en worden wortelschermen in de grond geplaatst om de wortels bij de gevels (en kabels en leidingen) vandaan te houden.

De huidige laad/loshaven blijft gehandhaafd. Deze kan gebruikt worden door kleinere voertuigen van ondernemers en bewoners.
De indieners van een reactie die hun mailadres hebben achtergelaten, hebben van de omgevingsmanager in juli een korte terugkoppeling ontvangen van de resultaten van de consultatie over de parkeerstrook.

2.4 Stadsdeelcommissie, behandeling advies aan B en W

Het DB en de stadsdeelcommissie van stadsdeel Centrum en stadsdeel Zuid zijn om advies gevraagd over het ontwerp Weteringschans West en Museumbrug. Stadsdeel Zuid heeft een positief advies uitgebracht over het ontwerp voor het deel dat betrekking heeft op de aanpassingen op de Stadhouderskade door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Museumbrug.

Op het conceptadvies van het DB van stadsdeel Centrum zijn kort voor de bespreking in de stadsdeelcommissie op 6 oktober 21 bezwaren van bewoners en ondernemers binnengekomen. De stadsdeelcommissie heeft deze bezwaren betrokken bij haar bespreking van het conceptadvies. De bezwaren van ondernemers en de BIZ vereniging Uitgaansgebied Leidsebuurt focusten zich vooral op de gevolgen van het eenrichtingsverkeer op de Museumbrug voor de Leidsebuurt. De bezwaren van bewoners betroffen vooral de verplaatsing van de huidige tramhalte stad-uit naar de westzijde van de kruising. Direct omwonenden van deze nieuwe halte locatie vroegen om een heroverweging van deze locatie en een serieuzere beoordeling van de door hen voorgestelde alternatieve haltelocatie bij het Weteringplantsoen. Ook werd door een bewoner aandacht gevraagd voor de vrije doorloopruimte op de trottoirs.

Naar aanleiding van de bespreking van 6 oktober, waarbij ook 4 insprekers waren, is op verzoek nog aanvullende informatie aan de stadsdeelcommissie verstrekt over een aantal onderdelen van het ontwerp. Deze aanvullende notitie is toegevoegd in bijlage 5.14. In het overleg van de stadsdeelcommissie op 20 oktober is door de commissie aandacht gevraagd voor het aan- en afrijden van laad- en losverkeer rondom het Leidseplein. Het Dagelijks Bestuur gaat hierover in gesprek met de betreffende ondernemers en bewoners van de Leidsebuurt.
Alles overziend heeft de meerderheid van de stadsdeelcommissie daarna haar steun uitgesproken voor het voorliggende ontwerp en de achterliggende (beleids)uitgangspunten en op 20 oktober ingestemd met het advies van het DB.

3 Reacties

Het voorlopig ontwerp is getoond tijdens de inloopbijeenkomst op 30 september 2019, gedeeld met een aantal direct betrokken stakeholders en was online te zien van 23 september 2019 t/m 28 oktober 2019. Er zijn in totaal 45 reacties ontvangen, deels tijdens de inloopbijeenkomst en deels via de mail. Het betrof vooral reacties van bewoners (in en rond het projectgebied). Ook de Fietsersbond heeft gereageerd.

Er werd vooral veel gereageerd op:
1) het voornemen om eenrichtingsverkeer op de Museumbrug in te voeren en wat dat betekent voor de buurt.
2) de beoogde verplaatsing van de tramhalte naar de andere kant van de kruising en de gevolgen die dat heeft voor direct omwonenden en de daar aanwezige boom.
Beide inrichtingswijzigingen dragen bij aan de hoofddoelen van het project en zijn daarom tijdens de inloopbijeenkomst over het ontwerp en in verdere communicatie gepresenteerd als harde uitgangspunten voor het ontwerp.

De reacties zijn alfabetisch gebundeld in de thema's:

- Fietsers
- Groen
- Laden en lossen
- Luchtkwaliteit
- Parkeren
- Proces
- Toeristen
- Tramhalte
- Verkeerscirculatie Museumbrug
- Voetgangers
- Algemeen, buiten opgave project

In de reactietabel (zie bijlage 5.7, pagina) zijn alle reacties geordend naar thema. Een individuele reactie ging vaak over meerdere onderwerpen, die in de reactietabel zijn uitgesplitst. Daardoor ligt het aantal reacties in de reactietabel hoger dan het aantal individuele reacties.

3.1 Fietsers

Er is overwegend positief gereageerd op het realiseren van een fietsstraat tussen het Weteringcircuit en de kruising met de Spiegelgracht en vanaf het Leidseplein tot aan de Museumbrug. Er is wel zorg over de toename van het aantal fietsers die tot een continue stroom van fietsverkeer leidt. De oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers vanaf de Spiegelgracht en de Museumbrug komt hiermee in het gedrang, vindt een aantal omwonenden. Dit wordt mede veroorzaakt door het gedrag van fietsers die voetgangersoversteken negeren.

In het ontwerp zijn op de kruising bij de Weteringschans, Museumbrug en Spiegelgracht in het ontwerp steunpunten toegevoegd om veiliger over te kunnen steken. Vanaf de tramhaltes komen er (gelijkvloerse) voetgangersoversteken naar het trottoir.
Er wordt om meer fietsparkeerplaatsen gevraagd om daarmee los geparkeerde fietsen op de stoep te voorkomen. In het ontwerp zijn fietsparkeerplaatsen toegevoegd ter hoogte van Weteringschans 119 -122. Deze plaatsen zijn toegevoegd naar aanleiding van de consultatie van direct omwonenden over de parkeerstrook tussen Weteringcircuit en Weteringstraat. Daarnaast komt er een extra fietsparkeervak aan het einde van de parkeerstrook nabij Weteringschans 20.

3.2 Groen

Een aantal omwonenden heeft bezwaar tegen de kap van een oude, grote plataan om plek te maken voor een toegankelijke halte op de nieuwe locatie in het ontwerp. Er is gevraagd of het mogelijk is de boom te verplaatsen en in ieder geval nieuwe bomen toe te voegen mocht kap onverhoopt plaatsvinden.
Onderzoek heeft uitgewezen dat de betreffende plataan niet verplantbaar is. In het ontwerp is gezocht naar locaties voor nieuwe, vervangende bomen. Daarbij moet onder meer rekening gehouden worden met de ruimte in de ondergrond door de positie van kabels en leidingen. Er worden twee nieuwe bomen geplant op het trottoir tussen het Weteringcircuit en de Weteringstraat, nabij huisnummers 125 en 131. Om deels tegemoet te komen aan bezwaren van direct omwonenden, worden deze niet direct voor een balkon of raam geplaatst, maar er naast. Ook wordt een boomsoort gekozen die een niet al te dicht bladerdek heeft en worden wortelschermen in de grond geplaatst om de wortels bij de gevels (en kabels en leidingen) vandaan te houden.

Op het kruispunt van de Weteringschans bij de Museumbrug is in het midden een ruimte in de vorm van een 'ei ' die voor vloeiende bewegingen en steunpunten voor het verkeer op het kruispunt zorgt. In het 'ei' komt beplanting, waardoor de straat groener wordt. Sommige omwonenden zijn alleen bang dat dit bloemperk een fotopunt voor toeristen richting Rijksmuseum wordt.

Uit de reacties blijkt ook zorg over de bloembakken op de Museumbrug, want ze gaan ten koste van loopruimte en zorgen voor opstoppingen omdat toeristen er foto's maken. In het ontwerp is hierop geen aanpassing gedaan. Voetgangers krijgen op de brug meer loopruimte door een verbreding van de trottoirs.

Met het Barlaeus Gymnasium is gesproken over het toevoegen van groen in de openbare ruimte voor het schoolgebouw. Zij zijn niet positief gestemd over het voorstel om twee bomen toe te voegen. Zij willen niet dat de bomen daglicht wegnemen en willen de ruimte graag voor fietsparkeren behouden. In de ondergrond nabij het Lyceum is bovendien een dicht netwerk van kabels en leidingen die het toevoegen van bomen hier bemoeilijkt. In het ontwerp worden op deze locatie geen bomen toegevoegd.

3.3 Laden en Lossen

Het ontwerp houdt rekening met het behoud van een aan- en afrijdroute voor de leveranciers van Paradiso via de Weteringschans West. Er is door omwonenden gevraagd om een oplossing voor laden en lossen op het gedeelte van de Weteringschans tussen de Museumbrug en het Leidseplein. Het profiel biedt ter plekke geen ruimte voor een laad/losvoorziening in een parkeerhaven of op het trottoir. Andere oplossingen, zoals een plek bij de Spiegelgracht of aan de oneven zijde zijn afgevallen vanwege een te grote afstand tot de bedrijven en de slechte oversteekbaarheid van de trambaan ter plekke met rolcontainers. Ter hoogte van Ekoplaza (Weteringschans 133-137) blijft de huidige laad- en losvoorziening gehandhaafd, bestaande uit 2 aaneengesloten parkeervakken. De venstertijden van deze laad-loshaven worden verruimd.

3.4 Luchtkwaliteit

Het invoeren van eenrichtingsverkeer op de Museumbrug leidt tot een gewijzigde verkeerscirculatie die een verslechtering van de luchtkwaliteit zal veroorzaken, vermoeden sommige omwonenden. Het autoverkeer naar o.a. de Weteringbuurt moet omrijden via de Stadhouderskade en het Weteringcircuit. Qua luchtkwaliteit is de Stadhouderskade nu relatief een van de slechtste plekken van Amsterdam.
De luchtkwaliteit verbetert in Amsterdam echter al jaren, door diverse maatregelen en meer relatief schone voertuigen. De invoering van eenrichtingsverkeer op de Museumbrug voor auto's leidt zeer lokaal in de omgeving tot een kleine verslechtering van de NO_2 concentratie, maar onderzoek van TNO wijst uit dat de concentraties onder de norm/grenswaarde blijven. Daarnaast is er tot 2030 verdere verbetering van de luchtkwaliteit voorzien door diverse maatregelen uit het Actieplan Schone Lucht Amsterdam, bijvoorbeeld extra milieuzones voor personenauto's en ook de Agenda Autoluw, bijvoorbeeld het stimuleren van het gebruik van andere vervoersmiddelen.

3.5 Parkeren

De vragen van omwonenden over parkeren richten zich met name op compensatiemogelijkheden in de omliggende garage(s). Daarnaast wil men graag weten wie er toegang krijgen tot de garage(s). Vanuit het project Autoluwe omgeving Vijzelgrachtgarage zijn circa 14 parkeerplaatsen gereserveerd in de Vijzelgrachtgarage waardoor deze op de Weteringschans kunnen worden opgeheven. Het betreft de compensatie van drie parkeerplaatsen die vervallen door de aanleg van de nieuwe tramhalte stad-uit en 10 reguliere parkeerplaatsen tussen het Weteringcircuit en de Weteringstraat. De speciale parkeerplaatsen ten behoeve van elektrisch parkeren, autodate en gehandicapten blijven op straat gehandhaafd, net als de reguliere parkeerplaatsen tussen Weteringschans 10 en 18.

3.6 Proces

Er is onduidelijkheid over de status van eerdere besluitvorming over het instellen van eenrichtingsverkeer op de Museumbrug. Voor omwonenden is niet duidelijk of het besluit destijds genomen is door het dagelijks bestuur van het stadsdeel of dat de beslissing met het uitstellen van de uitvoering niet is genomen. Eenrichtingsverkeer op de Museumbrug is uitgangspunt van het huidige ontwerp. Dit is in lijn met de wens van het stadsdeel in 2013 en de opname van de maatregel eenrichtingsverkeer op de Museumbrug in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit in 2015. Het uiteindelijke besluit ligt bij het college van B & W als het uitvoeringsbesluit voor de herinrichting van de Weteringschans West en de Museumbrug ter besluitvorming voorligt. De eerdere reden om nog niet over te gaan tot invoering van eenrichtingsverkeer (luchtkwaliteit gedurende de periode van de bouw van de Noord/Zuidlijn) is nu niet meer actueel.
Er zijn bij een aantal bewoners twijfels over de integrale aanpak van alle projecten in de omgeving en aan de gespreksmogelijkheden tussen bewoners en politici. De herinrichting van de Weteringschans West en Museumbrug is afgestemd op veel andere projecten, waaronder de nieuwe inrichting van het Leidseplein en Kleine-Gartmanplantsoen, de verdere herinrichting van de Binnenring, de plannen voor het Weteringcircuit en de parkeerluwe inrichting rond de Vijzelgrachtgarage. Tijdens beide bijeenkomsten over het voorlopig ontwerp waren leden van de projectteams uit de omgeving aanwezig om vragen te beantwoorden. Micha Mos, portefeuillehouder van Stadsdeel Centrum was aanwezig op de terugkoppelbijeenkomst van 15 januari 2020 om in gesprek te gaan met de aanwezigen.
De omwonenden en ondernemers hebben behoefte aan informatie over de bezwaarmogelijkheden tegen het uitvoeringsbesluit en benodigde vergunningen. Tijdens de bijeenkomsten en in een mail met het verslag en de presentatie van de terugkoppelbijeenkomst aan deelnemers is hierover gecommuniceerd. Ook is hier nogmaals aandacht aan besteed in de bewonersbrief over het definitieve ontwerp en de bestuurlijke besluitvorming.

3.7 Toeristen

Bewoners maken zich zorgen over de grote aantallen toeristen in hun woonomgeving. Zij hebben het idee dat hun belangen voor de gemeente ondergeschikt zijn aan de belangen van toerisme. Het verbreden van de brug en de aanpassing van de haltes zien zij als een manier om vooral de stromen toeristen meer ruimte te geven. Zij beleven de drukte als hinderlijk. Het Rijksmuseum, aan de overkant van de Museumbrug, is een belangrijke publiekstrekker die mensen vanuit de hele wereld bezoeken. De Gemeente weegt de belangen van meerdere doelgroepen af in haar overwegingen, ook die van bewoners.
De verbeteringen van de ruimte voor langzaam verkeer zijn zowel in het belang van inwoners als bezoekers.

3.8 Tramhalte

Bij de buurtconsultatie over het Voorlopig ontwerp, kwamen er veel negatieve reacties op de voorgestelde verplaatsing van de halte stad-uit naar de westzijde van de kruising. Deze kwamen vooral van direct omwonenden van de nieuwe haltelocatie. Zij vrezen voor meer overlast van de halte op de nieuwe plek en aantasting van hun privacy (inkijk door wachtende passagiers) en waardedaling van hun vastgoed. Zij beschouwen de nieuwe locatie ook als onveiliger, omdat passagiers een fietsstraat moeten oversteken i.p.v. een fietspad.
Daarnaast is er weerstand bij andere buurtbewoners tegen de benodigde kap van een plataan bij de nieuwe halte. Deze tegenstanders zijn ook van mening dat er andere, geschiktere locaties dan wel afmetingen voor de nieuwe halte stad-uit zijn of zijn van mening dat er überhaupt geen aanpassing van de huidige haltes noodzakelijk is. De kap van de boom zou voorkomen kunnen worden door hier slechts een halte aan te leggen waar één tram tegelijk kan halteren. Daarom zijn er diverse alternatieve locaties in beeld gebracht.

Een overzicht van deze studie naar alternatieven is te vinden in de Ontwerptoelichting Weteringschans West en Museumbrug.

Bij de beoordeling van alternatieven is onder andere gekeken naar de doelstellingen en uitgangspunten van het project, zoals;
- Verbeteren van de doorstroming en betrouwbaarheid van het OV (door o.a. realisatie toegankelijke haltes van voldoende lengte);
- Meer ruimte voor fietsers;
- Verbeteren van de verkeersveiligheid (m.n. op blackspot kruising bij de Museumbrug);
- Verbeteren van de leefbaarheid door meer ruimte voor voetgangers en meer groen.

De verlegging van de tramsporen behoort niet tot de opgave van het project.

De Weteringschans is een druk bereden stuk van het Plusnet OV met 3 tramlijnen, waardoor een dubbele tramlengte perron noodzakelijk is voor het behalen van de doelstelling *'verbeteren doorstroming OV'*.
De haltes Spiegelgracht is nu al een drukke halte en verwacht wordt dat het aantal reizigers op deze haltes zal toenemen na de geplande samenvoeging van de haltes op de Hobbemastraat-Paulus Potterstraat. Dit zijn dan onder andere bezoekers van het Rijksmuseum.
Zeker op een halte die gebruikt wordt voor een bezoek aan deze topattractie, is toegankelijkheid voor alle doelgroepen gewenst, ook voor reizigers met hulpmiddelen (rolstoel, rollator, buggy,..).
Vanuit het oogpunt van veiligheid is de voorkeur de tram te laten halteren voor de kruising. De snelheid van de tram is dan altijd laag tijdens het rijden op de kruising.

Er zijn 4 alternatieve locaties bekeken, namelijk:
1) Aanleg nieuwe halte aan westzijde kruising voor slechts één tram
2) Aanpassing huidige haltes (tot 2,7 m breed) op huidige locatie zonder spoorverlegging
3) Aanpassing huidige haltes op huidige locatie met spoorverlegging en behoud bomen
4) Aanleg nieuwe halte verder van de Spiegelgracht richting Weteringplantsoen

In de Ontwerptoelichting is een nadere toelichting op de voor- en nadelen van deze alternatieve locaties vergeleken met de huidige ligging van de halte stad uit (richting Weteringcircuit). Eindconclusie is dat de halteligging uit het voorlopig ontwerp toch het meest tegemoet komt aan de diverse doelstellingen en deze wordt daarom gehandhaafd.

3.9 Verkeerscirculatie Museumbrug

Er zijn al jaren plannen om op deze brug eenrichtingsverkeer in te stellen om meer ruimte te geven aan langzaam verkeer op de brug en de verkeersveiligheid op het drukke kruispunt met de Weteringschans te verbeteren en

Er is in het verleden, maar ook nu, door omwonenden kritisch gereageerd op de plannen om eenrichtingsverkeer in te stellen op de Museumbrug. Er zijn zorgen over toenemende reistijden naar bestemmingen in de buurt, toename van de drukte en onveiligheid op alternatieve routes (bijvoorbeeld de S100/Stadhouderskade, het Weteringcircuit en Prinsengracht) en verslechtering van de bereikbaarheid van ondernemers (waaronder de particuliere garage Parking Hoofdstad) door klanten en leveranciers en effecten op de luchtkwaliteit op de alternatieve routes.
Daarbij wordt ook gewezen op de verschillen die bewoners ervaren tussen de theoretische extra reistijd via de alternatieve routes versus de praktijk waarbij onder andere op de Prinsengracht vaak opstoppingen zijn door bijvoorbeeld bestelbusjes, vuilniswagens en verhuisbedrijven. Ook wordt een relatie gelegd met wijzigingen in de verkeerscirculatie na opening van de Vijzelgrachtgarage.

- Het verkeersonderzoek uit 2019 laat zien dat eenrichtingsverkeer op de brug beperkt invloed heeft op de verkeersstromen elders. De gevolgen voor de doorstroming op de Stadhouderskade zijn minimaal met een goede instelling van de verkeerslichten.
- De modellen laten zien dat er diverse alternatieve routes gebruikt gaan worden, onder andere via het Weteringcircuit en de Koekjesbrug.
- Alle bestemmingen in de buurt blijven bereikbaar. De primaire aanrijdroutes voor de garage Parking Hoofdstad blijven ook in stand.
- Op een aantal routes veroorzaakt het eenrichtingsverkeer juist een afname van autoverkeer.
- Luchtkwaliteit in de omgeving blijft overal binnen de normen volgens de berekeningen, ook na wijziging van de verkeerscirculatie.

Enkele bewoners vragen zich af waarom de fietsstraat vanaf de Weteringschans op de Museumbrug niet kan worden doorgetrokken, wat meer voetgangersruimte kan opleveren. Op de brug splitst het autoverkeer zich van het fietsverkeer zodat beiden weer goed kunnen aansluiten op de verkeersstromen op de Stadhouderskade en te regelen zijn via aparte verkeerslichten.

3.10 Voetgangers

Veel bewoners delen het beeld dat het kruispunt Weteringschans-Spiegelgracht-Museumbrug veiliger gemaakt moet worden. Zij hebben daarbij opmerkingen gemaakt over de

oversteekmogelijkheden rond de kruising met de oversteek vanaf de tramhaltes over de fietsstraat, bij het Max Euwe plein en het Barlaeus Gymnasium.
De looproutes richting het Museumplein worden als drukke routes ervaren waar het gedrag van voetgangers, met name toeristen, als hinderlijk wordt ervaren. Toeristen staan stil op de brug en maken foto's van het uitzicht.
In het ontwerp is op de brug en op de Stadhouderskade meer voetgangersruimte gemaakt om ruimte te geven aan de voetgangersstromen richting het Rijksmuseum en de Weteringschans. Op het trottoir waar nu de halte stad-uit staat komt ruimte vrij doordat de abri en de kaartautomaat komen te vervallen. Passagiers wachten niet meer op het trottoir totdat zij kunnen instappen in de tram. Dit komt ten goede aan de doorloopruimte. In de reacties is ook gevraagd om een extra oversteek bij het Max Euwe plein en Barlaeus te faciliteren. Dit conflicteert met de doorstroming van de trams en wordt niet in het ontwerp meegenomen.

3.11 Algemeen, buiten opgave project

Bewoners hebben ook gereageerd op zaken die buiten de opgave van ons project gaan. Men zou bijvoorbeeld graag willen dat er meer gehandhaafd wordt op gedrag en verkeersovertredingen en overlast van bijvoorbeeld uitgaanspubliek van het Leidseplein. Ook is negatief gereageerd op de toegenomen aantallen trams dat gebruik maakt van de Weteringschans.
Waar mogelijk zijn deze vragen beantwoord in bijlage 5.7.

4Conclusie

Als gevolg van de consultatie sinds september 2019 met omwonenden heeft de uitwerking van het voorlopig ontwerp geleid tot een definitief ontwerp voor de herinrichting van de Weteringschans West en Museumbrug. Het definitief ontwerp verschilt op een aantal punten van het voorlopig ontwerp:

a) Door de consultatie is het ontwerp op een aantal punten aangepast. Zo zijn in het definitief ontwerp:
   - Extra fietsparkeerplekken ingepast
   - Twee nieuwe bomen gepland op het trottoir nabij Weteringschans 125 en 131
   - Extra prullenbakken toegevoegd, vooral rond de kruising van de Weteringschans met de Museumbrug waar veel voetgangers passeren.

b) Daarnaast zijn als gevolg van andere ontwikkelingen nog wijzigingen in het ontwerp verwerkt, zoals:
   - Minder parkeerplaatsen tussen de Weteringstraat en het Weteringcircuit, want deze worden verplaatst naar de Vijzelgrachtgarage.
   - Twee nieuw aangelegde parkeerplaatsen voor elektrisch laden bij Weteringschans 113.
   - Voorzieningen op de tramhaltes, kaartautomaten en informatie panelen, zijn meer gedetailleerd ingetekend en wat verschoven.
   - Locatie reservering voor een toekomstige trafo van Liander op het trottoir voor het Barlaeus Lyceum op ongeveer de plek van de huidige reclameplakzuil.
   - Locatie reserveringen voor toekomstige ondergrondse afvalcontainers.

c) De negatieve reacties van bewoners op twee uitgangspunten van het ontwerp hebben, nadat zij zorgvuldig zijn onderzocht, niet geleid tot aanpassingen. Het betreft:
   - Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Museumbrug zoals sinds 2013 beoogd is.
   - De verplaatsing van de tramhalte stad-uit naar voor de kruising Weteringschans-Museumbrug om daarmee een toegankelijke halte te kunnen realiseren.

   Er wordt 1 boom gekapt om deze halte te kunnen maken. Ter compensatie worden elders in het projectgebied 2 nieuwe bomen geplant.

Vaststelling resultaten consultatie en definitief ontwerp:

De voor u liggende resultaten van de consultatie en het definitieve ontwerp d.d. 2 september 2020 worden ter vaststelling aangeboden aan het college van B en W.

5 Bijlagen

5.1 Uitnodiging inloopbijeenkomst ontwerp 30 september 2019



Locatie en tijd
De inloopbijeenkomst vindt plaats in de centrale hal van het Barlaeus Gymnasium (adres: Weteringschans 29-31, Amsterdam). Tussen 17.30 en 19.30 uur bent u van harte welkom.



Tijdens de bijeenkomst kunt u via een formulier uw reactie op het voorlopig ontwerp geven. Eventuele wensen en zorgen kunt u ook via dit formulier kenbaar maken. Vanaf maandag 23 september kunt u het voorlopig ontwerp bekijken op **www.amsterdam.nl/weteringschanswest.**

Vervolg
Reageren kan ook na de bijeenkomst, via een online reactieformulier. Dit formulier vindt u vanaf 30 september op onze website (www.amsterdam.nl/weteringschanswest). U kunt reageren tot uiterlijk zondag 27 oktober.
Alle reacties worden gebundeld en waar mogelijk in het ontwerp verwerkt. Tijdens een terugkoppelbijeenkomst in november vertellen we u graag wat we met de opgehaalde reacties hebben gedaan. Nadere informatie volgt.

In het voorjaar wordt het definitief ontwerp, inclusief een overzicht van de reacties, ter vaststelling aangeboden aan het bestuur.

Vragen?
Heeft u vragen? Neem dan contact op met Marije Mook, omgevingsmanager op 06 22 62 61 69 of via weteringschans@amsterdam.nl.



5.2 Reactieformulier voorlopig ontwerp Weteringschans West en Museumbrug

Gemeente Amsterdam

Reactieformulier voorlopig ontwerp Weteringschans West en de Museumbrug Inloopbijeenkomst maandag 30 september 2019		
Naam:	Bewoner? Ja/Nee	Ondernemer? Ja/Nee
Postcode:		
E-mail:		
Wilt u per mail op de hoogte gehouden worden van nieuws over de herinrichting van de Weteringschans West en Museumbrug?		Ja/Nee
Ziet u kansen en/of knelpunten bij dit ontwerp?		
Ruimte voor suggesties of overige reacties:		

Het reactieformulier graag vóór 28 oktober 2019 bij ons inleveren. Dat kan op de inloopbijeenkomst, maandag 30 september 2019 tussen17.30 -19.30 uur, of via de mail weteringschans@amsterdam.nl. Dank voor uw medewerking!
Voor meer informatie zie: https://www.amsterdam.nl/projecten/weteringschans-west-museumbrug/.

De gemeente Amsterdam verwerkt persoonsgegevens op een zorgvuldige en veilige manier in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving. In de specifieke privacyverklaring voor informatiebijeenkomsten staat meer informatie over de manier waarop we uw persoonsgegevens gebruiken. Daar vindt u bijvoorbeeld welke gegevens we gebruiken voor welk doel, en ook of en met wie we die gegevens delen.
https://www.amsterdam.nl/privacy/specifieke/privacyverklaringen-9/info-bijeenkomsten/

5.3 Uitnodiging informatieavond ontwerp Weteringschans West en Museumbrug 15 januari 2020

Bezoekadres
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam

Postbus 95089
1090 HB Amsterdam
Telefoon 14020
www.amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam

Aan bewoners en ondernemers in de omgeving
van de Weteringschans tussen Weteringcircuit en
Kleine-Gartmanplantsoen

Datum 19 december 2019
Ons kenmerk V&OR/UIT/2019006618
Onderwerp Uitnodiging informatieavond ontwerp Weteringschans West en Museumbrug

Beste bewoner, ondernemer,

Het westelijke deel van de Weteringschans en de Museumbrug krijgen een nieuwe inrichting. De Weteringschans wordt zo ingedeeld dat er meer ruimte is voor fietsers en openbaar vervoer. We sluiten aan op de fietsstraat die in 2018 op het Weteringcircuit is aangelegd.
Op 30 september was er een inloopbijeenkomst over het voorlopig ontwerp voor de herinrichting. Op die avond en daarna konden belanghebbenden tot 28 oktober (digitaal) reageren op het ontwerp. In deze brief informeren wij u over de ontvangen reacties en nodigen wij u uit voor een volgende bijeenkomst op 15 januari. Dan vertellen wij u meer over de reacties en hoe deze al dan niet ingepast kunnen worden in het definitieve ontwerp.

Reacties op het voorlopig ontwerp
Ruim 3.200 adressen zijn uitgenodigd om kennis te nemen van het voorlopig ontwerp en een reactie te geven. Gecombineerd met de berichtgeving op online kanalen en aan buurtorganisaties, heeft dit geleid tot 45 reacties.
De meeste reacties gingen over het instellen van eenrichtingsverkeer op de Museumbrug en het verplaatsen van de tramhalte. Deze twee punten worden niet aangepast in het ontwerp. Wij begrijpen dat meer uitleg hierover gewenst is. In deze brief vertellen wij nogmaals de aanleiding voor de herinrichting. En op de bijeenkomst van 15 januari kan het gemeentelijk team deze keuzes ook toelichten. Andere reacties gingen onder andere over het groen in de straat en (fiets)parkeren. Op deze onderwerpen zijn er wel aanpassingen in het ontwerp. Op 15 januari tonen wij u hoe we deze suggesties concreet inpassen. Ook horen wij graag uw mening hier over.

Aanleiding en achtergrond herinrichting
Amsterdam heeft in de afgelopen jaren duidelijke keuzes gemaakt om de stad bereikbaar en leefbaar te houden. In die visie is de Binnenring, waar de Weteringschans deel van uitmaakt, primair bestemd als route voor fietsers en openbaar vervoer. De Stadhouderskade, aan de overkant van de Singelgracht, is juist bedoeld als route voor autoverkeer. De Weteringschans wordt daarom vanaf het Leidseplein tot het Weteringcircuit ingericht als fietsstraat waar auto's te gast zijn. Hiermee gecombineerd krijgt de Museumbrug eenrichtingsverkeer voor auto's. Dit plan

Een routebeschrijving vindt u op www.amsterdam.nl

Gemeente Amsterdam

Datum 19 december 2019
Kenmerk
V&OR/UIT/2019006618
Pagina 2 van 2

voor de rijrichting op de brug dateert uit 2013. Hierdoor nemen de verkeersstromen af op de drukke kruising van de brug en de Weteringschans en ontstaat er meer ruimte voor de grote hoeveelheden voetgangers en fietsers. Het verkeersonderzoek is in 2019 geactualiseerd en heeft aangetoond dat instellen van eenrichtingsverkeer op de brug mogelijk is zonder te grote negatieve effecten op de verkeerscirculatie in de buurt.
De doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren we door de tramhaltes vorm te geven volgens de actuele richtlijnen. De nieuwe haltes zijn toegankelijk voor alle gebruikers, voldoende breed en geschikt voor het halteren van 2 trams achter elkaar. Op de huidige locatie van de halte richting Weteringcircuit is onvoldoende fysieke ruimte om zo'n halte te realiseren. Zeker niet in combinatie met voldoende loopruimte op de trottoirs én het behoud van de vier daar aanwezige bomen. Daarom wordt de halte verplaatst naar de andere kant van de kruising.

Informatiebijeenkomst 15 januari
Op 15 januari kunt u meer horen over de ontvangen reacties op het voorlopig ontwerp, onze onderbouwing waarom bepaalde keuzes gemaakt worden en de vervolgstappen om te komen tot een definitief ontwerp. De bijeenkomst start met een presentatie. Daarna is er gelegenheid om uw vragen te stellen aan medewerkers van de gemeente.

Datum: Woensdag 15 januari 2020
Tijd: Start presentatie 19.30 uur, inloop mogelijk vanaf 19.15 uur
Locatie: Barlaeus Gymnasium, Weteringschans 29-31, aula op 2e etage

Tijdens deze avond zijn er ook medewerkers aanwezig van het project Parkeerluwe omgeving Vijzelgrachtgarage aanwezig om vragen te beantwoorden. Met de toekomstige bouw van de parkeergarage onder de Vijzelgracht is er onder de grond plaats voor zo'n 250 auto's. Daarmee ontstaat op straat meer ruimte voor voetgangers, fietsers, groen en openbaar vervoer.

Hoe verloopt het verdere besluitvormingsproces?
Een totaaloverzicht van alle reacties op het voorlopig ontwerp wordt, samen met het ontwerp, voorgelegd aan het bestuur. Op deze manier krijgt het bestuur kennis van alle reacties en kan zij deze meenemen in haar afweging en besluitvorming. Daarbij geven we per reactie aan hoe die wel of niet een plek heeft gekregen in het vast te stellen ontwerp. Naar verwachting zal de besluitvorming in het voorjaar van 2020 zijn. Dan wordt ook dit totaaloverzicht toegezonden aan iedereen die tussen 30 september en 28 oktober 2019 een reactie heeft ingediend.

Meer informatie?
Heeft u vragen, neem dan contact op met mij via weteringschans@amsterdam.nl of tel. 06 22 62 61 69. Meer informatie over de Binnenring en de Weteringschans West vindt u op www.amsterdam.nl/projecten/project-binnenring/ en
www.amsterdam.nl/weteringschanswest

Met vriendelijke groet,

Marije Mook
Omgevingsmanager Weteringschans West en Museumbrug
Gemeente Amsterdam

5.4 Verslag terugkoppelbijeenkomst 15 januari 2020

Gemeente Amsterdam

Notulen

Vergadering	15 januari 2020, 19.30 uur Barlaeus Gymnasium
Pagina	1 van 6
Onderwerp	Terugkoppelbijeenkomst Weteringschans West en Museumbrug

1. Opening
Anneke Fransen opent de bijeenkomst om 19.30 uur en heet alle aanwezigen welkom. Zij zal als onafhankelijk voorzitter de bijeenkomst in goede banen leiden. De aanwezigen worden verzocht de presentielijst in te vullen, dan krijgen zij het verslag toegestuurd en worden zij op de hoogte gehouden van de vervolgstappen met betrekking tot het ontwerp.

Doel van de bijeenkomst is de aanwezigen te informeren over de actuele stand van zaken. Na de vorige bijeenkomst van 30 september 2019 zijn ruim 45 reacties binnengekomen. De reacties worden door het projectteam verwerkt en beantwoord in een reactiedocument. Dit document wordt meegenomen in de bestuurlijke besluitvorming over het definitief ontwerp, zodat het bestuur kennis kan nemen van de reacties van de omwonenden en ondernemers. De professionals vanuit de gemeente die vanavond aanwezig zijn, worden kort voorgesteld.

Micha Mos verwelkomt de aanwezigen. Hij is als lid van het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum aanwezig. Hij is er ook om vragen te beantwoorden en met de aanwezigen in gesprek te gaan. Het is de heer Mos bekend dat bewoners zorgen hebben ten aanzien van het plan voor de herinrichting van de Weteringschans West en Museumbrug. Het ontwerp past binnen de ontwikkelingen die op de Binnenring plaatsvinden waar meer ruimte gemaakt wordt voor fietsers en de doorstroming van het OV. Het doel is fietsers overzichtelijk en veilig van de Binnenring gebruik te laten maken. Een gedeelte van de Sarphatistraat is al aangepakt en verbeterd. Dit is ook de bedoeling met de Weteringschans West. Met de bewoners wil het projectteam graag in gesprek over het waarom van de locatie van de tramhalte in het ontwerp en het instellen van 1-richtingsverkeer op de Museumbrug. De heer Mos kan zich voorstellen dat bewoners willen weten hoe het verkeer in de stad eruit ziet na de ontwikkeling rond de Binnenring en de Agenda Autoluw. Zij kunnen opmerkingen over mobiliteit aan het stadsdeel Centrum meegeven. De heer Mos staat de bewoners na het plenaire deel graag te woord.

2. Toelichting
Désirée Barendregt, projectmanager van de Binnenring, geeft een presentatie over de stand van zaken van het project. Zij zal aangeven wat het projectteam ook nog in onderzoek heeft.

Opmerkingen vanuit de zaal:

- De voetgangers ontbreken in de presentatie, terwijl deze ook aandacht verdienen.
- Blijft de invalidenparkeerplaats behouden? De handhaving daarvan is een aandachtspunt, op 25% van die toegewezen plaatsen woont geen invalide meer. Veel parkeerplaatsen worden door de bewoners van de woonboten gebruikt en het Franse consulaat houdt al twee jaar vier plaatsen bezet, terwijl daar geen gebruik van wordt gemaakt. Graag handhaven!
  Er komt een inventarisatie van de benodigde invalidenparkeerplaatsen voor de uitvoering van de herinrichting. Tijdens de inventarisatie wordt contact opgenomen met de eigenaren van de bestaande invalidenparkeerplaatsen om te gaan of de plek nog geldig is. Er zijn geen woonboten in het projectgebied.
- Door gevaarlijk gedrag van de fietsers (bijv. appen op de fiets) rijden zij tegen auto's aan. Ook hier is handhaving nodig. Tevens handhaven op fietsers die zonder licht fietsen.
- Door het verwijderen van parkeren op de Weteringschans verschuift het probleem naar de omliggende buurten/straten.
- Een bewoner van de Stadhouderskade is niet uitgenodigd voor deze bijeenkomst en ook niet voor die van 30 september 2019.
  *Er wordt een kaartje van het verspreidingsgebied van de uitnodigingen meegestuurd met het verslag. (**actie**)*
- Worden de reacties van de bewoners meegestuurd naar het college, ter ondersteuning van de besluitvorming? Hopelijk worden alle reacties volledig meegenomen in het reactiedocument.
  De reacties worden verzameld en beantwoord. De reacties zijn in het document geanonimiseerd Wanneer sprake is van dezelfde vragen, dan wordt het antwoord gebundeld.
- Wanneer er 3200 mensen zijn aangeschreven en er zijn 45 reacties binnengekomen, is dat volgens een mevrouw veel.
- Er zijn regels en er is beleid, beleid betekent dat er een denkrichting is en de regels moeten worden gevolgd. Hoe zit dat voor het toegankelijk maken van haltes? Belangrijk is de vraag wat is de wens van het zittende DB en de bewoners ten aanzien van de dubbele tramhalte.
  Voor de gemeente Amsterdam zijn de Europese richtlijnen uitgangspunt voor een volledig toegankelijke halte. Onderzocht is waar deze halte het best inpasbaar is. Voor een volledig toegankelijke dubbele halte op de huidige locatie zou het spoor verlegd moeten worden en daardoor ook kabels en leidingen ondergronds. Dit maakt de realisatie veel duurder. Bovendien kan hier dan nog steeds het fietspad niet de gewenste verbreding krijgen.
- Jammer dat de boom of bomen weg moeten. Er wordt gepleit voor behoud van de boom door een bocht in de tramrails te maken.
  Ter plaatse van de boom kan geen bocht in de rails worden gelegd om de boom te behouden.
- Is gekeken naar het verplaatsen van de halte richting het Weteringcircuit? Mevrouw wenst geïnformeerd te worden over de vereiste afstanden tussen de haltes. Wanneer op de Weteringschans halte twee trams achter elkaar halteren, staat de tram al bijna bij Paradiso. Of wordt de halte Leidseplein opgeheven, zodat de bezoekers van Paradiso allemaal bij ons voor de deur moeten opstappen?
  *De optie van het verschuiven richting plantsoen is globaal onderzocht, maar dan komt de halte veel dichter bij de haltes op het Weteringcircuit te liggen. Het projectteam zal de gebruikelijke lengtematen tussen de haltes doorgeven. **(actie)***
- Een meerderheid van de aanwezigen steunt het voorstel om maar één tram tegelijk te laten halteren richting Weteringcircuit, zodat de boom behouden kan blijven. Een halte waar twee trams achter elkaar kunnen halteren, is volgens sommigen niet noodzakelijk.
  Naar verwachting gaan de OV-partijen niet akkoord met zo'n kortere halte. Indien nodig, dient het bestuur hierover een besluit te nemen. Het projectteam gaat de consequenties in beeld

brengen van één of twee halterende trams. In de uitgangspunten voor de Binnenring is het halteren van twee trams achter elkaar opgenomen om de trams op dit OV plusnet goed te laten doorstromen. Het projectteam zal de opties van het behoud van de boom in beeld brengen.

- Mijnheer wil meer opties in beeld laten brengen. Hij stelt voor de halte te verplaatsen richting het Weteringcircuit, daar staan minder bomen. Tot nu toe heeft hij maar een argument gehoord die blokkerend zou zijn voor de verplaatsing van de halte: dat de haltes te dicht op elkaar komen te liggen.
  Het projectteam heeft toegezegd om aan te geven wat de overwegingen zijn om de halte niet richting Weteringcircuit te verplaatsen.
- Mevrouw is gekomen om te pleiten voor het behoud van historische bomen. Zij wil voorkomen dat met de bomen hetzelfde gebeurt als op de Rozengracht. Er is geen reden om de boom te kappen om het halteren van twee trams achter elkaar mogelijk te maken. Het is prima als er maar één tram stopt. Daarnaast wijst mevrouw erop dat vanuit de gemeente verschillend wordt gecommuniceerd ten aanzien van een eventuele verplaatsing van de halte en het wel of niet behouden van de bomen.
  De heer Mos vat samen dat er ten aanzien van het verplaatsen van de halte twee knelpunten zijn; de ene kant op komt de halte te dicht op de halte van het Weteringcircuit te liggen en de andere kant op vormt een boom een knelpunt bij een dubbele halte.
  *Het projectteam zal toelichten waarom halte opties die de bewoners suggereren minder goed passen binnen de opgaven voor de stad.(**actie**)*
- De huidige halte richting het Leidseplein kan behouden blijven en de andere halte richting de brug verplaatsen, want er is meer ruimte richting de Weteringpoort. Is gedacht aan het verwisselen van twee haltes?
  Het projectteam heeft die optie bekeken en deze blijkt niet goed inpasbaar te zijn. Dat heeft onder andere te maken met het verspringen van de gevels in de Weteringschans.
- De verkeersveiligheid is een aandachtspunt en ook de toegankelijkheid van de halte. Om de huidige halte te bereiken, moet de voetganger het fietspad kruisen en in de nieuwe situatie ook nog eens de rijbaan
  Er is een zebrapad om veilig te kunnen oversteken.
- Volgens een bewoonster is sprake van inconsequentie. De halte op het Leidseplein is verplaatst richting Paradiso. Nu wordt voorgesteld om de halte voor Peper & Zout te verplaatsen richting Leidseplein, terwijl opschuiven richting het Weteringcircuit beter is.
- Blijft de zebra over de trambaan behouden, op sommige plekken wordt deze namelijk weggehaald?
  Vanwege de aanwezigheid van een tramhalte blijft de zebra over de trambaan op deze kruising behouden.
- In het ontwerp ligt de halte voor een prachtige villa. Verplaats de halte naar de andere kant van de brug waar geen monumentale villa staat.
- De tramhalte loopt helemaal tot aan de zebra, daar kunnen wel twee trams staan. De halte kan dus korter en dan kan de boom misschien wel behouden blijven.
- Op de Museumbrug moeten veel auto's wachten op de fietsers die door rood rijden. Soms is er geen doorkomen aan.
- Tussen de Hobbemakade en het Weteringcircuit staat het verkeer vaak vast op de Stadhouderskade en het wordt alleen maar erger.
  Het projectteam heeft onderzocht wat de invloed op die route is. Verkeer kan nog steeds goed afgewikkeld worden tussen de diverse kruisingen met verkeerslichten.
- Wordt de prioriteit van de tram bij de Heinekenbrouwerij opgeheven op de noord-zuid route? In het verkeersonderzoek uit 2013 is aangegeven dat deze kruising extra verkeer aankan, mits

de prioriteit van de tram komt te vervallen.
Het projectteam geeft aan het verkeersonderzoek geactualiseerd te hebben en te bekijken welke tussentijdse wijzigingen hebben plaatsgevonden. Het projectteam zal nagaan of het verwijderen van de tramprioriteit als randvoorwaarde is genoemd en dit doorgeven aan de vragensteller.

- Mevrouw vraagt aandacht voor de luchtkwaliteit in de straat. Wat is de norm en wordt deze op de Stadhouderskade gehaald?
  Het projectteam geeft aan dat volgens actueel onderzoek de toekomstige luchtkwaliteit onder de norm zal liggen. Helaas kon de luchtkwaliteit deskundige vanavond niet aanwezig zijn. Wel is het mogelijk dat hij concrete vragen van bewoners kan beantwoorden. U kunt zich melden bij het projectteam als u hier gebruik van wil maken. Wij brengen u dan in contact met de deskundige.
- Een eventuele afsluiting voor verkeer van de Van Woustraat moet ook worden meegenomen wat betreft de effecten op de Stadhouderskade.
  Het projectteam geeft aan dat de verkeerscirculatie na het afsluiten van eenrichtingsverkeer op de Museumbrug is onderzocht. De effecten van de afsluiting van de Van Woustraat zullen ook door het betreffende projectteam onderzocht worden met behulp van een verkeersonderzoek. Eenrichtingsverkeer op de Museumbrug is daarbij uitgangspunt.
- Op de Museumbrug wil het projectteam meer ruimte maken voor de fietser en voetganger. Volgens mijnheer is de winst minimaal aan de oostkant, daar lopen veel toeristen. Daarom vermijdt hij de Museumbrug met de fiets. Waarom kan er geen aparte rijstrook worden gemaakt voor de enkele auto die er nog rijdt? Ook stelt mijnheer voor de fietsstraat om de hoek door te trekken aan de oostkant, dan kan de stoep breder worden.
- Wanneer de bloembakken aan de buitenkant van de Museumbrug worden gehangen, wordt ook al ruimte gewonnen. Door de aanleg van een fietsstraat ontstaat nog meer ruimte. De kruising met de Spiegelgracht staat op de black spot list en is dus een groot aandachtspunt. Er moet meer ruimte voor de auto komen, ook omdat de buurt voor de bewoners met een auto bereikbaar moet blijven. Zij willen niet omrijden. Wanneer het onmogelijk wordt gemaakt om met de eigen auto bij huis te komen, gaan gezinnen waarschijnlijk verhuizen en worden zo de stad uit gedreven.
- In de meeste Europese steden is een bepaald gedeelte van het centrum gereserveerd voor bewonersparkeren. Waarom wordt dat hier niet gedaan? Bewoners hebben hun auto nodig.
  De heer Mos licht toe dat in Amsterdam niet voor dit beleid is gekozen.
- Op de kruising Spiegelgracht – Museumbrug is het voor de auto vanaf het Weteringcircuit moeilijk rechtsaf te slaan richting Spiegelgracht. Wanneer de auto stopt om fietsers door te laten gaan, zal hij door andere fietsers aan alle kanten worden gepasseerd.
  Op een fietsstraat is de auto te gast, het voordeel van deze straat is dat de auto mag voorsorteren om af te slaan. Fietsers kunnen de gehele weg gebruiken, en dan links passeren. De auto j heeft dan geen fietser meer in de dode hoek. Dat maakt het risico op een botsing bij het rechtsaf slaan kleiner dan in de huidige situatie. Op deze kruising is echter ook veel fietsverkeer op de route Museumbrug-Spiegelstraat, dit kan ook in de nieuwe situatie tot conflicten leiden. Dit is niet op te lossen.
- Mijnheer ziet ook veel positieve kanten van het huidige ontwerp. Hij is benieuwd of er nog alternatieven zijn voor de inrichting van de Museumbrug en wenst een dwarsdoorsnede te zien. Kunnen van alle varianten de voor- en nadelen worden benoemd?
  *Het projectteam zal toelichten waarom er geen realistische alternatieven zijn voor het ontwerp van de Museumbrug binnen de bepaalde kaders. (**actie**)*
- Er was een idee om bij het Weteringpark een loopbrug te maken naar het museum toe. Bestaat dat idee nog of is dat verworpen? Mevrouw twijfelt of de omliggende projecten met

elkaar communiceren en de ontwerpen op elkaar afstemmen.
Het projectteam verzekert dat zeker sprake is van afstemming met omliggende projecten.

- De Museumbrug is breed terwijl de Spiegelstraat smaller is, met als gevolg dat de grote stroom voetgangers vanaf de brug door de Spiegelstraat wordt geperst. Dit is een groot aandachtspunt.

Groenontwerp

- Er wordt een impressie getoond van het groenontwerp voor de kruising. Hier zijn geen vragen of opmerkingen over.

Opmerking:

- Mijnheer heeft het gevoel dat er maar naar één oplossing wordt gekeken. Hij stelt voor om alle bomen te onderzoeken.
  Dit zal gebeuren.

Fietsparkeren

Opmerking:

- In de buurt is grote behoefte aan fietsparkeerplekken, terwijl tot en met de rotonde de fietsen niet op de straat mogen worden gezet.
  Het projectteam licht toe dat om die reden bij het Kleine-Gartmanplantsoen een fietsenstalling wordt gebouwd. Binnen het ontwerp wordt naar extra fietsparkeerplekken gekeken.

Parkeerluwe omgeving Vijzelgracht

Er is de mogelijkheid om meer parkeergelegenheid op straat op te heffen na de opening van de Vijzelgrachtgarage. Dit geldt niet voor laden- en lossen en gehandicaptenparkeerplaatsen. Op de vrijgekomen ruimte kan mogelijk extra groen worden geplant en extra fietsparkeergelegenheid worden gemaakt. Hierover gaat het projectteam nog met de direct omwonenden en ondernemers ter plekke in gesprek.
Binnen de gemeente is recent een verzoek ingediend om op de Weteringschans West vier plekken te creëren voor elektrische laadpalen, om aan de groeiende behoefte tegemoet te komen. *Het projectteam zoekt uit wat de achtergrond hiervan is en of dit de meest geschikte locatie is.*

Opmerkingen:

- Maak in bepaalde gebieden alleen parkeren voor bewoners met vergunning, zodat de bezoekers van o.a. Paradiso daar niet kunnen parkeren.
  De heer Mos geeft aan dat de gemeente niet als beleid heeft om in het centrum alleen parkeren voor bewoners met vergunning in te stellen. De heer Mos geeft aan dat er niet gekozen is voor bewonersparkeren, daartoe heeft de meerderheid van de raad besloten. Gedeelten van de omgeving rond het Leidseplein zijn afgesloten om de overlast van de taxi's te beperken.
- Mijnheer vreest voor een file richting de Vijzelgrachtparkeergarage. Hij hoort binnen de plannen dat er weinig wordt gedaan voor de bewoners. Maak het parkeren voor bewoners mogelijk, anders jaag je mensen de stad uit.
  De Vijzelgrachtgarage is bestemd voor vergunninghouders en niet voor bezoekers. Daar kunnen bewoners hun auto stallen.
- In de straat is al een aantal plekken voor elektrisch laden en deze staan vaak leeg. Waarom komen er nieuwe plekken bij? Er komen steeds minder parkeerplaatsen voor de bewoners en dat is niet prettig.

Vervolg planvorming en besluit ontwerp
Het vervolgproces van het ontwerp en de besluitvorming worden toegelicht. Bewoners kunnen inspreken bij de stadsdeelcommissie als het onderwerp Weteringschans West wordt behandeld. Daarna volgt vaststelling van het ontwerp door het college. Bewoners kunnen ook nog bezwaar aantekenen tegen het verkeersbesluit en de eventuele verlening van de omgevingsvergunning (kap boom).
De uitvoering staat op zijn vroegst gepland medio 2021 en dat is mede afhankelijk van de werkzaamheden van de nutsbedrijven, het GVB en de uitvoering van omliggende projecten. Wanneer bewoners hun mailadres achterlaten, worden zij op de hoogte gehouden van de voortgang.
Informatie is te verkrijgen via Marije Mook, omgevingsmanager, (weteringschans@amsterdam.nl, en https://www.amsterdam.nl/projecten/weteringschans-west-museumbrug/).

3. Vragenronde
Opmerkingen:

- Mevrouw merkt op dat zij voor haar werk afhankelijk is van haar auto en zij vindt het een zorgelijke ontwikkeling dat veel parkeerplaatsen verdwijnen. De parkeergarage Vijzelgracht is nog lang niet klaar en werkzaamheden van verschillende projecten worden gelijktijdig uitgevoerd. Hoe kunnen bewoners dan nog parkeren en bij hun woning komen? Bovendien is rondjes rijden slecht voor de luchtkwaliteit.
- Zijn er cijfers bekend van het aantal bewoners dat moet omrijden?
  Tellingen hebben het aantal voertuigen vanaf de Museumbrug richting de Spiegelstraat waargenomen. Dat zijn er in de spits per uur 150-200. Bij die tellingen is geen onderscheid gemaakt tussen bezoekers en bewoners.
- De bereikbaarheid van diensten zoals loodgieters of pakketbezorgers is niet genoemd. Hoe komen die bij de woningen als sprake is van omrijden en een slechte bereikbaarheid?
  De Weteringschans blijft na invoering van eenrichtingsverkeer op de brug per auto bereikbaar, net als de achterliggende buurt.
- Blijft de route Lijnbaansgracht > Museumbrug mogelijk of moet je via de Zieseniskade?
  Deze route blijft mogelijk.

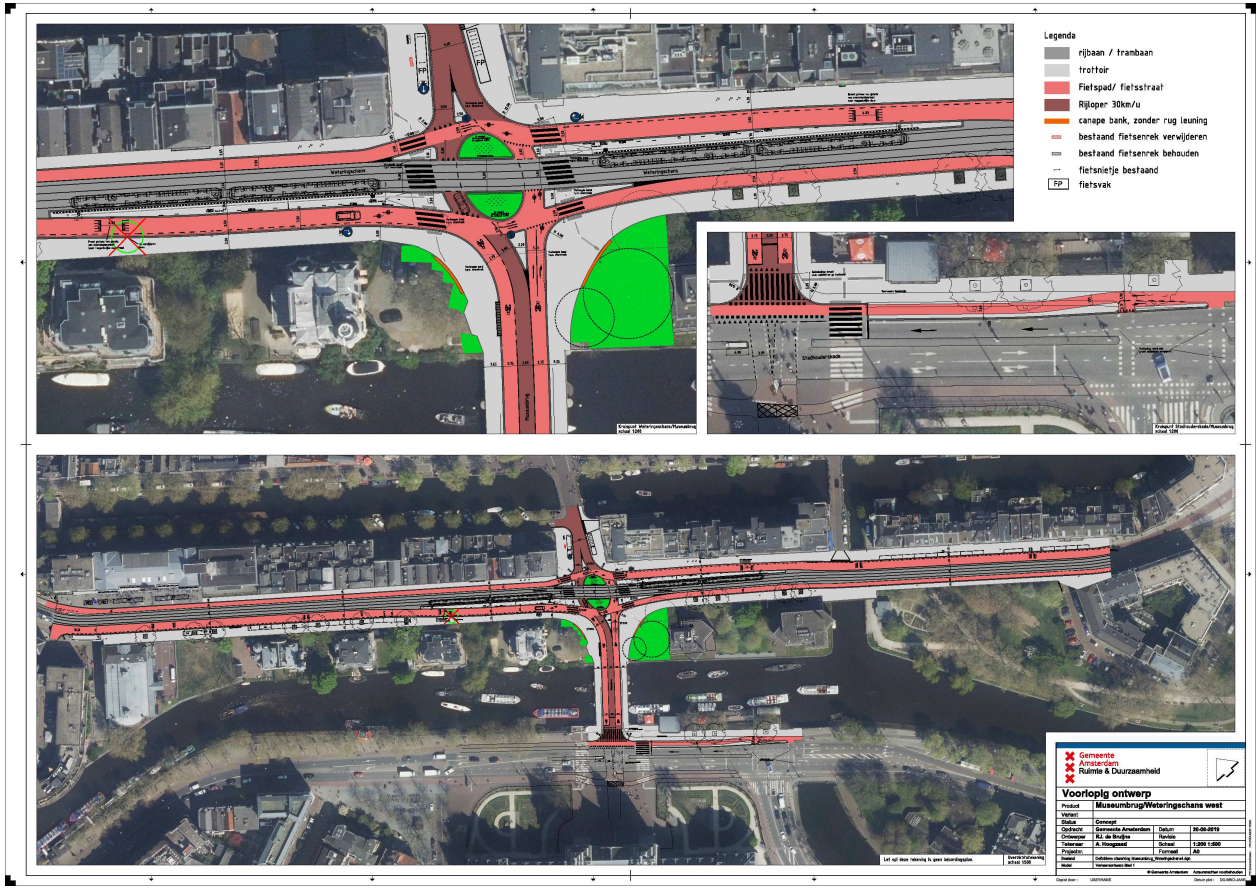
4. Sluiting
De voorzitter bedankt de aanwezigen voor hun inzet en sluit de bijeenkomst om 21.30 uur. Hierna is er gelegenheid om vragen te stellen aan de projectteamleden. De avond wordt om 22.15 uur afgerond.

5.5 Verspreidingsgebied uitnodiging bijeenkomsten en brief DO



Verspreidgebied Weteringschans West

5.6 Ontwerp gepresenteerd op website en bewonersavond 30-09-2019



5.7 Reactietabel

Thema Fietsers

1	Waarom houdt het plan alleen rekening met (toeristische) fietsers en wandelaars.	In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit worden concrete maatregelen beschreven die er voor zorgen dat er meer ruimte en een betere doorstroming komt voor de voetganger, fietser, ov-reiziger en de automobilist. Er worden per straat (verkeersnetwerk) keuzes gemaakt voor welke weggebruikers deze primair bedoeld zijn. De functie van de verkeersnetten is onder andere de stad bereikbaar houden, zorgen voor een goede bereikbaarheid tussen stadsdelen en goede en veilige doorstroming van het verkeer. Op de Binnenring is primair de doorstroming van fietsers, het openbaar vervoer en voetgangers prioriteit, op de Stadhouderskade bijvoorbeeld de auto. De Weteringschans West blijft ook bereikbaar per auto. Zie voor meer informatie over verkeersnetwerken in Amsterdam https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/infrastructuur/verkeersnetten/
2	Als de Weteringschans een doorgaande snelle route voor fietsers wordt is het moeilijker oversteken vanaf de Spiegelgracht richting het Rijksmuseum (voorrang voor fietsers van links en rechts). Kan er geen stoplicht voor fietsers komen?	Er zijn in het ontwerp steunpunten voor fietsers op de kruising toegevoegd om in een veilige oversteek te voorzien. Voor voetgangers is in het ontwerp in een zebrapad voorzien vanaf de Spiegelgracht richting Museumbrug en omgekeerd. Voetgangers hebben voorrang als zij willen oversteken over het fietspad. De Weteringschans heeft voorrang op de route Museumbrug-Spiegelgracht omdat de tram op de Weteringschans ook voorrang heeft op het kruisende verkeer. Door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Museumbrug komen er minder kruisende bewegingen op het kruispunt. Volgens de richtlijnen van de Centrale Verkeerscommissie is een verkeerslicht op deze locatie niet passend.
3	Graag meer fietsparkeerplekken, ook ten koste van autoparkeerplaatsen. Door de beperkte huidige ruimte staan veel fietsen op de stoep.	In het ontwerp zijn extra fietsparkeerplekken toegevoegd op het trottoir bij Weteringschans 20 en nabij Weteringschans 119-121. Deze laatste plek is ontstaan doordat de parkeerplaatsen op de Weteringschans tussen het Weteringcircuit en de Weteringstraat verplaatst worden naar de Vijzelgrachtgarage.

4	Vanaf het Leidseplein tot Weteringschans nr. 53 is het verboden fietsen te parkeren. Gevolg is dat er verderop veel op de stoep wordt geparkeerd. Tegenover Deshima is een verbrede stoep waar ruimte is om een parkeerplek voor fietsen te creëren. De eerste (2) parkeerplek(ken) inrichten als fietsparkeerplek en de bewoners de gelegenheid geven om hun auto's ondergronds te parkeren bij het Museumplein of bij de Boerenwetering (wordt tot nu toe niet gehonoreerd). Deshima en het hotel kunnen dan zonder problemen bevoorraad worden. De bezoekers van de Yoga, Deshima kunnen hun fiets parkeren en mindervaliden, wandelwagens, rollators etc. kunnen zonder probleem het trottoir gebruiken.	Fietsparkeren op en rondom het Leidseplein is alleen verboden buiten de parkeervoorzieningen. Daarnaast opent in 2021 de nieuwe fietsenstalling onder het Kleine-Gartmanplantsoen. De parkeerplekken tegenover Deshima vervallen door de aanleg van de nieuwe tramhalte. Er wordt wel een extra fietsparkeerplek ingepast aan het nieuwe einde van de parkeerstrook nabij Weteringschans 20. Er is op dit deel van de Weteringschans geen ruimte om een aparte laad-loshaven in te passen, maar er kan hiervoor wel gebruik worden gemaakt van de reguliere parkeerplaatsen. Het creëren van een laad-losvoorziening direct om de hoek op de Spiegelgracht gaat ten koste van fietsparkeren en is ook behoorlijk ver van de bedrijven. De parkeergarages Museumplein en Albert Cuyp (onder de Boerenwetering) liggen in een ander vergunninggebied, waardoor nu geen rechten toegekend kunnen worden. De reguliere parkeerplaatsen tussen Weteringcircuit en Weteringstraat komen te vervallen. Deze parkeerplaatsen worden gecompenseerd in de Vijzelgrachtgarage. Ook hier komt extra fietsparkeren.
5	Zou het mogelijk zijn om het fietspad te scheiden van de trambaan door bv een verhoging t.b.v. veiligheid fietsende kinderen	Een verhoging van het fietspad ten opzichte van de trambaan levert extra valgevaar op en wordt daarom niet toegepast, zeker niet bij een relatief smalle rijweg/fietspad. Het profiel op de Weteringschans West biedt hier geen ruimte om het fietspad te verbreden, aangezien ook voldoende loopruimte op het trottoir gewenst is. De fietsstraat die aan de overzijde van het fietspad gerealiseerd wordt is gescheiden van de trambaan door een verhoging. De breedte van de fietsstraat laat dit toe.
6	Kan er goed gekeken worden naar de voorrangssituatie voor fietsers op het kruispunt, graag duidelijk aangeven.	Op de kruising Weteringschans heeft men voorrang ten opzichte van verkeer vanaf de Spiegelgracht en de Museumbrug. De Weteringschans is de doorgaande route waar fietsers en het openbaar vervoer voorrang hebben ten opzichte van het kruisende verkeer. Haaientanden op de Spiegelgracht en Museumbrug en een overgang van bestrating naar asfalt maken dit zichtbaar. In het ontwerp heeft de fietser meer opstelruimte gekregen tussen rijbaan en trambaan om de Weteringschans over te steken. Aanvullend komen er nog verkeersborden om de situatie te verduidelijken.

7	Fietsstraat Weteringschans is met 3,50 m te smal en daardoor onveilig. Ter hoogte van de tramhalte zowel aan de noord- als de zuidzijde is de breedte van de fietsstraat in het VO 3,50 meter inclusief schrikstrook. Dat is te smal om veilig te kunnen fietsen. Bij eenrichtingverkeer auto en eenrichtingverkeer fiets moet een fietsstraat zonder langsparkeren ten minste 4,5 m breed zijn, inclusief belijning. Dan kan een personenauto een fietsduo nog net passeren en een vrachtauto van 2,60 m een enkele fietser. De onderbouwing daarvan ontlenen we aan de CROW-richtlijnen.	De fietsstraat is bewust versmald ter hoogte van het kruispunt en de tramhaltes. Dit voorkomt dat de auto de fietser inhaalt en vervolgens kruist als hij rechtsaf slaat. De rest van de fietsstraat is breder dan 3,5 meter. Het specifieke Amsterdams beleid voor fietsstraten is besproken in de Centrale Verkeerscommissie en akkoord bevonden. De landelijke CROW richtlijn is in historische centra vrijwel nooit inpasbaar.
8	Maak een afslagvak voor fietsers die vanaf de Museumbrug rechtsaf de Stadhouderskade op gaan. De rechtsafslaande fietser vanaf de Museumbrug hoeft in principe niet te wachten voor het verkeerslicht. Hij kan echter niet afslaan zolang het fietspad vol staat met wachtende fietsers voor het verkeerslicht. In de huidige situatie zien we dan ook dat veel fietsers dan via het voetpad rechtsafslaan. Wij stellen voor om een duidelijk afslagvak te creëren, waardoor dat niet nodig is.	Een apart opstelvak voor fietsers die rechtsaf willen slaan zal ten koste gaan van opstelruimte voor overige fietsers en of voetgangers. De opstelruimte voor fietsers bevindt zich bovendien vóór het zebrapad. Rechtsafslaande fietsers komen daardoor in conflict met overstekende voetgangers op de Museumbrug als zij groen licht hebben. Daarom is het noodzakelijk dat deze fietsers alleen rechtsaf slaan als hun verkeerslicht op groen straat.

Thema Groen

1	Graag groen tussen fietspad en trambaan.	Het profiel op de Weteringschans is fysiek beperkt, de gehanteerde maten voor het voetpad, fietspad en de trambaan zijn al minimaal. Als er groen wordt toegevoegd, gaat dit direct ten koste van de breedte van het voet- en/of fietspad en dat is niet gewenst.
2	Veel wilde bloemen.	Er zijn twee plantvakken opgenomen in het ontwerp. Hierbij wordt beplanting toegepast die aansluit op beplanting elders langs de Binnenring voor een eenduidige uitstraling. Het plantvak in het midden van de kruising op de Weteringschans is omsloten door verharding en heeft een beperkte bodemdikte. De beplanting moet daar robuust genoeg zijn om tegen de droogte, strooizout en volle zon te kunnen. Qua beeld is het wenselijk dat deze prominente plek het hele jaar door iets te bieden heeft en er door de jaren heen er aantrekkelijk uit blijft zien. Daarom komt er een gevarieerde mix van planten met in de basis een gras (Sesleria) aangevuld met kleurrijke bloeiaccenten, aangevuld met planten die voor enig hoogte verschil zorgen. Het beplantingsplan kent vele bloeimomenten die elkaar afwisselen en zorgen voor een aantrekkelijk beeld het jaar rond. In het plantvak komen circa 15 plantsoorten die op verschillende momenten bloeien en vrucht/zaden dragen wat voor biodiversiteit zorgt. In het plantvak direct naast de Museumbrug komen meer besdragende en inheemse planten.
3	Meer monumentale bomen. Kunnen er ter compensatie van de te kappen boom twee nieuwe bomen komen op het trottoir bij het begin van de Spiegelgracht (net boven 'het ei') of zelfs twee smalle bomen in het ei zelf? Zo nee, waarom niet?	Er is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om nieuwe bomen te planten op de Weteringschans. Het toevoegen van bomen wordt om diverse redenen belemmerd. Bij de Spiegelgracht bijvoorbeeld heeft dit te maken met ondergrondse kabels en leidingen, de gewenste vrije doorloopruimte én goed zicht op de kruising. In het plantvak in het midden van het kruispunt bij de Weteringschans spelen deze aspecten ook en is ook de bovenleiding van de tram te dicht bij. Ter compensatie van de te kappen boom ter hoogte van de nieuw te realiseren tramhalte worden 2 nieuwe bomen geplant tussen het Weteringcircuit en de Weteringstraat. Hier komt ruimte omdat parkeerplaatsen verplaatst worden naar de Vijzelgrachtgarage.
4	Een groenperk in het 'ei' met mooie bloemen lijkt ons niet verstandig, want dit zal veel hinder geven door toeristen die hier foto's gaan maken van het Rijksmuseum. Dit gebeurt nu ook al bij	Dit is een mogelijk nadeel, maar vergroenen van de kruising levert daarentegen ook voordelen op voor de ecologie en de ambitie om de hele Binnenring te vergroenen. Beplanting gaat verkeerd gebruik van de kruising door gemotoriseerd verkeer tegen. We

	de bloembakken op de Museumbrug.	beplanten daarom het 'ei'.
5	Kan de (al vergunde, te kappen) vleugelnoot uit de particuliere tuin van Weteringsschans 22 niet verplaatst worden naar de rij vleugelnoten bij Peper&Zout? Dan blijft er in elk geval één grote boom in directe omgeving behouden Kunnen er anders (ook) meer bomen komen op het Weteringcircuit vanuit jullie project of het Weteringpark project?	De kans dat een bestaande vleugelnoot succesvol verplantbaar is, is zeer klein, zeker als deze enigszins scheef is gegroeid of zijn wortels sterk naar een kant heeft ontwikkelend. Bovendien zijn de mogelijkheden voor verplaatsing fysiek beperkt door de bebouwing en trambovenleidingen. In een zogenaamde boomeffectanalyse is de verplantbaarheid van alle bomen in en rond het projectgebied onderzocht. Op twee bomen na in de particuliere tuin van huisnr. 22 (een hulst en een venijnboom, dus niet de vleugelnoot) zijn de kluiten van deze bomen qua opbouw (zeer diep gelegen beworteling, bovenste laag zeer weinig wortels) ongeschikt om succesvol te verplanten. De optie om nieuwe bomen te planten is onderzocht. Doordat een deel van de parkeerplaatsen op de Weteringschans tussen het Weteringcircruit en de Weteringstraat verplaatst kan worden naar de Vijzelgrachtgarage, ontstaat daar ruimte om binnen het projectgebied 2 nieuwe bomen te planten. Vanwege aanwezige kabels en leidingen, inritten en spanmasten voor de tram, kan dat alleen ter hoogte van huisnummer 125 en 131.
6	Kan de boom worden verschoven?	In een boomeffectanalyse is de verplantbaarheid van de bomen beoordeeld. De voornaamste beworteling van de oudere bomen bevindt zich in de laag vanaf circa 60 tot 100 cm onder het maaiveld. Het merendeel van de beworteling groeit tot circa een afstand van 7 tot 10 meter uit de stam. In deze ruimte groeit ruim 90% van de beworteling. De kluiten van deze bomen zijn qua opbouw (zeer diep gelegen beworteling, bovenste laag zeer weinig wortels) ongeschikt om succesvol te verplanten. De kluit is te instabiel voor een succesvolle verplanting.
7	Gezonde boom niet opofferen voor tramhalte. Boom is kenmerkend voor het straatbeeld.	Dit is een afweging die het bestuur zal maken: het belang van het behoud van de boom versus de doorstroming van het OV door een dubbele toegankelijke halte waar twee trams tegelijkertijd kunnen halteren. Er is onderzocht wat de gezondheid/conditie en levensverwachting van deze Plataan is. De boom is in goede staat maar ongeschikt om succesvol te verplanten. Ter compensatie van deze kap komen er twee nieuwe bomen terug in het projectgebied

	De kap van een boom past niet in beleid duurzaamheid.	De gemeente streeft er naar de kap van bomen te minimaliseren en is verplicht bij noodzakelijke kap te herplanten. Het bestuur moet daarbij het belang afwegen van de kap van een boom en het realiseren van toegankelijke haltes waar iedereen, ook mensen met een functionele beperking, gebruik van kunnen maken. Een halte waar twee trams tegelijkertijd kunnen halteren verbetert de doorstroming. De route is deel van Plusnet OV. Er halteren 3 tramlijnen (1,7 en 19) en overdag stoppen er circa 25 trams per uur. In de ochtendspits (8-9 uur) zijn dat er 28 (12x lijn 1, 8 x lijn 7 en 8x lijn 19 per richting). Per dag rijden er 448 ritten per richting. Ter compensatie van de kap van deze boom komen er twee nieuwe bomen in het projectgebied

Thema Laden en Lossen

1	Voorstel om een laad- en losplek aan de noordwestzijde van de kruising Spiegelgracht – Weteringschans te maken, vlak voor de reflexgalerie. Momenteel wordt aan de oneven kant van de Weteringschans op de stoep geparkeerd en moet men als voetganger uitwijken over het fietspad. Maak een laad- en losplek op de plaats waar nu fietsparkeren wordt voorgesteld.	Deze suggestie is nader bekeken, maar wordt niet meegenomen in het ontwerp. De afstand tot gebruikers is te ver om functioneel gebruikt te worden. Het gaat hier ook ten koste van (extra) fietsparkeren en de verkeersveiligheid doordat er keerbewegingen op een drukke route gemaakt worden. Voor laden en lossen kan gebruik gemaakt worden van de parkeerstrook.
2	De dagelijkse bevoorrading van Deshima en het Art Gallery Hotel gebeurt nu op de plek waar de nieuwe verhoogde tramhalte is gepland. Elke andere plek gaat voor meer geluidsoverlast en gevaarlijkere situaties zorgen.	Laden en lossen blijft mogelijk in de overige parkeervakken aan de even zijde. Het is aan ondernemers om passende (qua afmetingen) voertuigen in te zetten. Er is gekeken naar een laad-losvoorziening om de hoek richting Spiegelgracht, maar deze kan leiden tot extra verkeersveiligheid en gaat ten koste van fietsparkeren.

Thema Luchtkwaliteit

1	Waarom is de luchtkwaliteit niet opnieuw onderzocht vanuit het project? Hoe weten we of dit nu wel binnen de normen blijft? Dit geldt met name voor de impact van de toename van het autoverkeer op de kruising van de Stadhouderskade naar de Weteringlaan.	De luchtkwaliteit is in Amsterdam verbeterd in de afgelopen jaren door een combinatie van factoren. Het aantal wettelijke overschrijdingen van de stikstofdioxide (NO_2) concentratie is in Amsterdam in 2018 afgenomen. Er waren in 2018 nog 3 straten met 18 overschrijdingslocaties, waaronder de Stadhouderskade. Het RIVM verwacht in 2020 geen overschrijdingen van wettelijke grenswaarden voor stikstofdioxide (NO_2) meer in Amsterdam. Amsterdam kent al jaren geen overschrijdingen voor fijn stof (PM_{10} en PM 2.5). TNO heeft begin 2020 opnieuw de effecten van eenrichtingsverkeer op de Museumbrug berekend en wat er daardoor elders in de buurt aan No_2 uitstoot wijzigt. Soms neemt de concentratie zeer lokaal wat toe, maar het blijft overal onder de grenswaarde.

Thema Parkeren

1	Graag parkeerplaatsen compenseren in de parkeergarage.	Drie parkeerplekken bij de nieuwe tramhalte gaan weg op straat. Deze parkeerplaatsen worden gecompenseerd in de Vijzelgrachtgarage. Daarnaast komen 10 parkeerplaatsen te vervallen tussen het Weteringcircuit en de Weteringstraat, ook deze parkeerplaatsen gaan naar de Vijzelgrachtgarage. Dit geldt niet voor laden- en lossen, elektrisch parkeren en gehandicaptenparkeerplaatsen. Voor de invulling van deze vrijgekomen ruimte is het projectteam in juni met de direct omwonenden en ondernemers ter plekke in gesprek gegaan via een online consultatie vanwege de Coronamaatregelen. Op de vrijgekomen ruimte komt extra groen en fietsparkeergelegenheid.
2	Geen parkeerplaatsen opheffen voordat de garage is gerealiseerd.	De opening van de Vijzelgrachtgarage is nu voorzien in 2021. De uitvoering van de Weteringschans West start niet eerder dan medio 2021. Het is niet uit te sluiten dat parkeerplaatsen tijdens werkzaamheden tijdelijk worden opgeheven zodat er gewerkt kan worden. In het kader van het project parkeerluwe omgeving Vijzelgracht gaan 13 parkeerplaatsen op de Weteringschans naar de Vijzelgrachtgarage: 3 parkeerplaatsen ter hoogte van de te realiseren nieuwe tramhalte en 10 plaatsen tussen het Weteringcircuit en de Weteringstraat.

Thema Proces

1	Is er een formeel besluit genomen over het realiseren van 1 richtingsverkeer op de Museumbrug?	In 2013 is het eenrichtingsverkeer op de Museumbrug besproken in de Stadsdeelcommissie (destijds Commissie Openbare Ruimte van het stadsdeel Centrum) De brief aan de stadsdeelcommissie is openbaar en de indieners van een reactie op de plannen zijn destijds geïnformeerd. Informatie hierover staat: https://centrum.notubiz.nl/vergadering/53585#ai_741162 (druk op de i van informatie naast het betreffende agendapunt). Het instellen van eenrichtingsverkeer is bekrachtigd in de uitwerking van de maatregelen uit de Uitvoeringsagenda Mobiliteit die op 30 september 2015 door de gemeenteraad is vastgesteld (zie ook:https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/verkeer-vervoer/). Door het instellen van eenrichtingsverkeer voor auto's (alleen nog maar van Weteringschans richting Stadhouderskade) komt er meer ruimte vrij voor voetgangers en fietsers op en rond de brug en wordt de verkeerssituatie overzichtelijker en veiliger. Voor de doorstroming op de Stadhouderskade is dit ook positief, omdat er een afslaande beweging minder is. Het college van B&W zal via het Uitvoeringsbesluit Weteringschans West en Museumbrug het ontwerp definitief maken. Inspraak is mogelijk tijdens de stadsdeelcommissievergadering waarin advies gevraagd wordt op het Uitvoeringsbesluit. De bewoners en ondernemers in de omgeving van de Weteringschans tussen het Weteringcircuit en Kleine-Gartmanplantsoen ontvangen een brief over de planning van de besluitvorming. Na besluitvorming door B&W wordt ook nog een Verkeersbesluit genomen.
2	Worden er verkeersbesluiten genomen over de herinrichting?	Bij de herinrichting zijn er aanpassingen die een verkeersbesluit vergen, zoals het invoeren van eenrichtingsverkeer voor auto's op de Museumbrug en het aanpassen van de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u op de fietsstraat. De aanvraag van verkeersbesluit volgt na besluitvoering door B & W over het voorgestelde ontwerp en wordt dan formeel bekend gemaakt via www.amsterdam.nl/bekendmakingen en/ of www.overheid.nl/overuwbuurt en de Staatscourant.
3	U laat geen integrale aanpak zien met de omliggende projecten.	De functie van de Binnenring en specifiek de Weteringschans in het totale verkeerssysteem is onderdeel van het verkeersbeleid voor de stad. Zie hiervoor bijvoorbeeld https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/infrastructuur/verkeersnetten/. Daarnaast vindt afstemming plaats met de plannen voor o.a. het Leidseplein, het Max Euweplein, het omvormen van het Weteringcircuit tot Weteringpark en de Vijzelgrachtgarage en de geplande parkeerluwe inrichting rond deze garage. De aanpak van de Weteringschans is ook onderdeel van het gebiedsplan voor Centrum Oost 2019. Het gebiedsplan is te lezen via

		https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/stadsdelen/gebiedsgericht/gebiedsplannen-2019/gebiedsplannen/centrum-oost/. Bij het bepalen van de uitvoeringsplanning en fasering van de herinrichting, wordt ook rekening gehouden met omleidingen en hinder van projecten in de omgeving.
4	Waarom is er nu geen nieuwe Nota van Uitgangspunten opgesteld voor de Museumbrug?	Er heeft in 2013 uitgebreide consultatie plaatsgevonden met omwonenden. De uitgangspunten zijn nog ongewijzigd sinds het opstellen van het plan voor eenrichtingsverkeer op de Museumbrug dat o.a. in 2013 met de buurt besproken is. Het instellen van eenrichtingsverkeer zodat er meer ruimte komt voor fietsers en voetgangers is vervolgens ook opgenomen als maatregel in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit die in september 2015 is vastgesteld. Informatie hierover is te vinden via https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/verkeer-vervoer/. De inwoners van de stad zijn hierover geconsulteerd. Er is daarom geen aanleiding hernieuwd een Nota van Uitgangspunten op te stellen. De hernieuwde tellingen die zijn uitgevoerd geven aan dat de maatregelen passend zijn binnen de totale verkeerscirculatie. Door het instellen van eenrichtingsverkeer voor auto's (alleen nog maar van Weteringschans richting Stadhouderskade) komt er meer ruimte vrij voor voetgangers en fietsers en wordt de verkeerssituatie overzichtelijker en veiliger. Voor de doorstroming op de Stadhouderskade is dit ook positief omdat er een afslaande beweging minder is. De verkeersveiligheid op de kruising Weteringschans wordt verbeterd doordat er minder kruisende bewegingen komen doordat auto's niet meer vanaf de Museumbrug de kruising oversteken.
5	Wat is er in 2013 als laatste naar de buurt gecommuniceerd aan het eind van de inspraak over de Museumbrug? Is de brief aan de stadsdeelcommissie openbaar en (hoe) is de Nota van Beantwoording gepubliceerd?	De brief en de Nota van Beantwoording aan de stadsdeelcommissie zijn openbaar. De indieners van een reactie op de plannen zijn destijds geïnformeerd. Zie voor de stukken de openbare pagina https://centrum.notubiz.nl/vergadering/53585#ai_741162 (druk op de i van informatie naast het betreffende agendapunt).

6	Wanneer start de bezwaarmogelijkheden tegen de omgevingsvergunning kap en het verkeersbesluit voor de Museumbrug? Worden wij daar tijdig op geattendeerd?	De aanvraag voor vergunning voor het kappen van een boom en het publiceren van een verkeersbesluit/verkeersbesluiten volgen na de besluitvorming van B&W over de uitvoering van de herinrichting. Bekendmakingen worden o.a. gepubliceerd via www.amsterdam.nl/bekendmakingen en www.overheid.nl/overuwbuurt. Men kan zich op beide pagina's abonneren voor updates over vergunningsaanvragen in een specifiek deel van de stad. De bewoners en ondernemers in de omgeving van de Weteringschans tussen het Weteringcircuit en Kleine-Gartmanplantsoen ontvangen een brief over de planning van de besluitvorming met ook een doorkijk naar de procedures van het verkeersbesluit en de omgevingsvergunning.
7	Wat is het Plan van Eisen bij een nieuwe halte.	Het PVE (programma van eisen) solitaire haltes is een intern vastgesteld beleidsdocument vanuit MET (Metro en Tram) als eigenaar van het spoor. Uitgangspunt voor het PvE zijn de Europese richtlijnen voor toegankelijkheid. In onze ontwerpen moeten wij rekening houden met de richtlijnen die hierin worden aangegeven. De richtlijnen betreffen onder meer eisen voor de gewenste breedte, lengte, hoogte van de halte ten opzicht van het spoor, maximaal hellingspercentage en geleidelijnenen. Het PVE is o.a. opgesteld om ervoor te zorgen dat de haltes door alle gebruikers (inclusiviteit) optimaal gebruikt kunnen worden.

Thema Toeristen

1	De Museumbrug is druk met toeristen en er is ook nog een terras. Het voelt alsof alles op elkaar is gepropt. Aan de even kant is meer ruimte door een stoep en geparkeerde auto's. Kijk of er iets kan worden geschoven, zodat er meer ruimte ontstaat aan de oneven kant.	Tussen het Weteringcircuit en de Weteringstraat komt er aan de oneven zijde meer ruimte op het trottoir. Hier verplaatsen de meeste parkeerplaatsen naar de Vijzelgrachtgarage. Naast trottoirruimte komt hier ook ruimte voor extra fietsparkeren en 2 nieuwe bomen. Op de Museumbrug komt meer voetgangers- en fietsruimte. Voor terrasruimte op het trottoir zijn criteria bepaald over de minimale resterende doorloopruimte. Als die wordt overtreden, kan de gemeente handhaven. Nog meer voetgangersruimte creëren aan de oneven kant is alleen mogelijk door het tramspoor te verleggen, maar in het ontwerp is het uitgangspunt dat de trambaan op haar plek blijft liggen. Het verschuiven van de trambaan is zeer kostbaar.

2	Knelpunt is de doorgang naar de Spiegelgracht. Creëer geen breder voetpad voor de toeristen. Bewoners gaan voor toeristen. De Museumbrug moet geen Instagram hotspot worden.	De Weteringschans en Museumbrug zijn onderdeel van het plusnet Voetganger en daarmee gericht op het bieden van (doorstroom)kwaliteit. De voetpaden worden beperkt breder. De voetpaden en de voetgangersruimte op de Museumbrug zijn voor alle gebruikers, niet allen voor toeristen. De Spiegelgracht valt buiten de scope van het project.
3	Er lopen veel toeristen en vooral de mensen die naar het Rijksmuseum gaan krijgen de ruimte.	Het Rijksmuseum trekt veel bezoekers die met het openbaar vervoer naar het museum gaan. Deze voetgangers gaan vanaf de Weteringschans over de Museumbrug naar het Rijksmuseum. De ruimte die aan fietsers en voetgangers wordt gegeven komt bewoners en toeristen ten goede. Binnen het project wordt extra ruimte gecreëerd voor alle langzaam verkeer en OV reizigers door onder andere de aanleg van een fietsstraat en eenrichtingsverkeer voor auto's op de Museumbrug. Dit past binnen de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en status van de Binnenring als Fiets-OV corridor.
4	Wie zijn de gebruikers op de Museumbrug, bewoners of toeristen?	De Museumbrug is bedoeld voor alle deelnemers aan het verkeer in Amsterdam. Er wordt op de Museumbrug prioriteit gegeven aan fietsers en voetgangers. Er blijft nog steeds autoverkeer mogelijk om de stad uit te gaan.

Thema Tramhalte

1	Onnodige bomenkap.	Wij proberen bomenkap te voorkomen. In dit geval wordt het belang van behoud van deze boom afgewogen tegen het belang van een toegankelijke halte voor alle gebruikers waar twee trams achter elkaar kunnen halteren. In een Boom effect analyse is de kwaliteit van de boom onderzocht. Hieruit blijkt dat de kwaliteit van de boom goed is maar vanwege haar bewortelingsstructuur niet verplantbaar. Ter compensatie worden er twee nieuwe bomen geplant op de Weteringschans tussen het Weteringcircuit en Weteringstraat.
2	Onnodige kosten.	De kosten voor de herinrichting van de Weteringschans West vloeien voort uit de keuze van het bestuur om een Fiets-OVCorridor te maken.
3	Rechts afslaand verkeer vanaf de Weteringschans (Leidsepleinzijde) kruist dan het verkeer van voetgangers naar de tramhalte. Dat is niet het geval bij handhaving van de bestaande tramhalte en derhalve is de bestande	De gebruikers komende vanaf de tramhalte kunnen via het zebrapad oversteken naar het trottoir. Op het zebrapad hebben zij voorrang, fietsers en auto's moeten hen voorrang verlenen. Op de fietsstraat komt er ter hoogte van de tramhalte een snelheid remmende maatregel. De autostroom vanaf het

	situatie voor voetgangers / tramgebruikers veiliger.	Leidseplein is beperkt.
4	Ruimtegebrek voor een halte aan de andere kant van de Spiegelstraat.	Op de huidige locatie is er geen ruimte om een voor iedereen toegankelijke halte te realiseren uitgaande van het totaal aan afwegingen en richtlijnen. De locatie in het ontwerp voldoet het best aan de uitgangspunten. Naar aanleiding van de reacties op het ontwerp is nogmaals een verkenning gedaan naar mogelijke halteplaatsen in het ontwerp. Dit heeft niet tot een aanpassing in het ontwerp geleid. Deze halteverkenning is te vinden in de Ontwerptoelichting Weteringschans West en Museumbrug.
5	Privacy, inkijk van de mensen die wachten op de tram, vooral 's avonds (waar er kantoren zitten op de plek van de huidige tramhalte, die zijn 's avonds veelal leeg)	De locatie in het ontwerp is gekozen aan de hand van de bestaande richtlijnen en het totaal aan afwegingen. Het realiseren van een voor iedereen toegankelijke halte is een zwaarwegend uitgangspunt. Het toegankelijk maken van een halte voor alle gebruikers is een maatschappelijke ontwikkeling waar men als bewoner langs een tramspoor mee te maken kan krijgen en rekening mee kan houden. Op beide locaties bevindt zich een mix van huizen en bedrijven.
6	Stilstaande trams voor de deur zorgt voor overlast voor de bewoners (vs. kantoren aan de huidige kant).	Aan beide zijden van de Spiegelgracht is een mix van huizen en kantoren. De locatie in het ontwerp is gekozen aan de hand van het totaal aan afwegingen.
7	Kan de nieuwe halte anders niet zodanig ingekort dat de 2e tram er alleen de voorste deuren kan openen? Want hoe vaak stoppen er hier 2 trams tegelijk? Dan kan de bestaande boom misschien behouden blijven. Kan de nieuwe halte niet meer richting de kruising schuiven (incl. VOP) en de voorste tram meer voorop de halte stoppen? Ook dan kan misschien de boom behouden blijven.	Er is onderzocht wat de consequenties zijn van het inkorten van de halte waardoor de boom behouden kan worden. Vanuit het oogpunt van toegankelijkheid moet de mindervalidendeur uitkomen op een voldoende hoog en breed perron. De mindervalidendeur bevindt zich in het tweede gedeelte van de tram waardoor het geen optie is om alleen de eerste helft van de 2e tram aan het perron te laten halteren. Vanuit het oogpunt van veiligheid voor de overige passagiers is dit ook niet acceptabel. De halte kan niet richting de verkeersoversteekplaats verschuiven, er is een hellingbaan nodig t.b.v. gehandicapten die niet te steil mag zijn. Er halteren overdag 25 trams per uur per richting aan de haltes. In de ochtendspits, tussen 8 en 9 uur zijn er 28 ritten per richting. Met deze frequentie stoppen er ook regelmatig twee trams tegelijk, een dubbele halte is daarmee van belang voor een goede doorstroming. Een verdere uitwerking van de verkenning naar de haltelocatie

		treft u aan in de Ontwerptoelichting. Ter compensatie van de te kappen boom worden twee nieuwe bomen herplant.
8	De halte op bestaande plek houden, in dit geval moet de knik uit het spoor worden gehaald om meer ruimte te creëren voor de halte op de bestaande plek. Als het spoor niet verlegd kan worden dan is de beste optie om de halte 30 meter naar het oosten te verplaatsen, zie de simpele bijgevoegde schets. Het ontlast het kruispunt tussen de Weteringschans en de Spiegelgracht, minder stilstaande trams en uitstappende reizigers op dit toch al zeer drukke kruispunt. De bebouwing aan de oneven kant (en daardoor de overlast) zit verder van het spoor daar (10 meter vs. 5 meter), en aan de even kant is daar geen bebouwing.	In de Ontwerptoelichting Weteringschans West en Museumbrug staat een studie naar diverse alternatieve locaties voor de tramhalte stad-uit.
9	De loopstromen zullen veranderen en het zal een stuk drukker worden in de straat, wat gegarandeerd veel overlast zal veroorzaken; geluidsoverlast, ongelukken van mensen die in en uit de tram stappen en over de weg / het fietspad gaan lopen, het kapotmaken van spullen van de bewoners.	De loopstromen wijzigen beperkt. Het in- en uitstappen wordt veiliger door een bredere halte en de mogelijkheid om het zebrapad te gebruiken bij het oversteken.
10	Haal de halte helemaal weg.	Er ontstaan dan grote loopafstanden naar de andere haltes op het Leidseplein en Vijzelgracht. De halte is belangrijk voor het Rijksmuseum en de ondernemers van het Spiegelkwartier. Er zijn geen plannen deze halte op te heffen.

11	Voor een gemeente die de leefbaarheid hoog in het vaandel heeft voor haar bewoners is het zeer vreemd dat de haltes uit elkaar worden getrokken waardoor er in plaats van 1 op 2 plekken overlast wordt veroorzaakt.	Het ontwerp heeft meerdere doelen en uitgangspunten die leiden tot deze keuze. De doorstroming van het OV en fietsverkeer wordt verbeterd. De kruising wordt veiliger gemaakt en er is maximaal behoud van groen.
12	Meer problemen voor laden-en-lossen.	Er worden geen laad- en losplaatsen opgeheven in het huidige ontwerp. De Weteringschans blijft voor auto's bereikbaar waar hij nu al bereikbaar is.
13	De combinatie van het besluit eenrichtingsverkeer over de brug in te stellen en de verplaatsing van de tramhalte in de richting oost van na de kruising Weteringschans Spiegelgracht/Museumbrug naar voor deze kruising is buitengewoon ongelukkig. Uit het Verkeersonderzoek Museumbrug (mei 2019) - Team Onderzoek en Kennis - rapport nr. 180277, blijkt dat verkeer het centrum in zich deels verplaatst naar de Prinsengracht en de tussen deze gracht en de Singelgracht ??? gelegen Weteringdwarsstraten. Bij het verlaten van het centrum zal dit verkeer via de Zieseniskade, Kleine Gartmanplantsoen, Weteringschans rechtsafslaand de Museumbrug oprijden. Dit betekent dat gebruikers van de tramhalte, i.c. voetgangers, wanneer deze wordt verplaatst, naar de halte overstekend, kruisen met al het autoverkeer dat via de Museumbrug het centrum verlaat.	De directe route Weteringbuurt-Spiegelgracht en dan Museumbrug blijft naast de route over de Zieseniskade mogelijk om het centrum te verlaten. In dat geval passeert het autoverkeer niet de tramhalte. Het autoverkeer op de Weteringschans vanaf het Kleine-Gartmanplantsoen is beperkt. Er is hier geen toename voorzien in de nieuwe situatie.
14	Er lopen, vooral bij redelijk weer, meer mensen over de kant van de stadsvilla's. Als de tramhalte aan onze kant komt dan zorgt dat voor nog meer druk aan onze kant van de kruising dan de andere die nu al rustiger is. Hier was men zich niet van bewust en er is geen idee hoe het kruispunt wordt gebruikt, dynamisch systeem i.p.v. simpel aantal turven.	Er zijn cameratellingen gedaan waarin alle richtingen en verschillende verkeersstromen onderzocht zijn. In samenhang met de doelen die er zijn voor de herinrichting past de halte past niet op de oude locatie. Nabij de halte komt er meer ruimte op het trottoir op en rond de Museumbrug zodat de voetgangersstromen minder stagneren.

15	Verkeersveiligheid verbeteren door alle tramhaltes tussen de Museumbrug en het Weteringcircuit te houden. Dit stuk is veel rustiger stuk m.b.t. fiets- en autoverkeer, dus bevordert de verkeersveiligheid.	In samenhang met de doelen die er zijn voor de herinrichting past de halte past niet op de oude locatie. Voor de toegankelijkheid en veiligheid van de gebruikers realiseren we bredere haltes. De Weteringschans is onderdeel van de Binnenring en is daarmee in zijn geheel een doorgaande fietsroute met veel fietsverkeer. Het autoverkeer vanaf het Weteringcircuit naar de Spiegelgracht neemt licht toe vanwege het instellen van eenrichtingsverkeer op de Museumbrug. Op de fietsstraat wordt een snelheid van 30 km per uur ingesteld om de veiligheid te vergroten. Het snelheidsverschil tussen langzaam en snel verkeer neemt af.
	Bewoners in de straat zijn van mening dat door de wijziging van de tramhalte, de waarde van de woning zal dalen. Ik verzoek u een degelijk onderzoek te laten uitvoeren m.b.t. de gevolgen van de waarde voor de bewoners en hoe dit gecompenseerd zal worden.	Als iemand meent onevenredig veel schade te lijden als gevolg van een besluit van de gemeente kan men op basis van de Algemene Verordening Nadeelcompensatie (AVN) een aanvraag indienen om een deel van de schade vergoed te krijgen. (Meer informatie over nadeelcompensatie is te vinden via www.amsterdam.nl/nadeelcompensatie.)
16	Omdat de 'nieuwe' situatie veel meer drukte met zich meebrengt moeten we nog meer ruimte inleveren van de al zo schaarse stoep van 265 cm. Daarbij komt dat als alles niet heel breed is er niet een veiligere situatie wordt gecreëerd, eerder het tegenovergestelde. Het wordt nog drukker, er komen meer fietsers waar ook auto's mogen rijden, daar stappen dan ook nog eens tramreizigers uit, dat lijkt me niet veilig.	Op de Museumbrug komt meer ruimte voor voetgangers. Fietsers krijgen meer ruimte komend vanaf het Kleine-Gartmanplantsoen, de auto is te gast op de fietsstraat en rijdt maximaal 30 kilometer per uur in plaats van nu 50 km per uur. Er is een zebrapad vanaf de brede halte met goede steunpunten, de voetganger heeft voorrang op het zebrapad.
17	Het is toch anders als je een huis koopt en je merkt dat er een mega tramhalte voor de deur is, dat zal ongetwijfeld zorgen voor een waardevermindering. De gemeente is daar voor verantwoordelijk en zal daar dan ook in moeten compenseren. Ik wil tevens mededelen dat sinds er meer trams or de straat denderen, de huizen schade lijden. Wij hebben dat nu laten repareren maar dat is natuurlijk voor de time being want de trams blijven rijden dus zullen we die schade op termijn wederom moeten herstellen. U kunt zich voorstellen welke kosten dat met zich meebrengt voor alle huizen die daar onder lijden. U kunt er van uit	Het aantal tramlijnen op de Weteringschans is met de komst van de Noord-Zuidlijn aangepast. Er is met de herinrichting geen aanpassing beoogd op deze lijnvoering. Als iemand meent onevenredig veel schade te lijden als gevolg van een besluit van de gemeente kan men op basis van de Algemene Verordening Nadeelcompensatie (AVN) een aanvraag indienen om een deel van de schade vergoed te krijgen. Meer informatie over nadeelcompensatie is te vinden via www.amsterdam.nl/nadeelcompensatie. De adviescommissie neemt in haar overwegingen mee dat er in de stad normale maatschappelijke ontwikkelingen zijn waar iedereen in de stad mee te maken kan krijgen en rekening mee kan houden.

	gaan dat er veel bezwaar gaat komen van alle bewoners en dat er door de gemeente gecompenseerd zal moeten worden.	
18	Wie zegt dat de tramhaltes aangepast moeten worden? De huidige halte is voor ons ook prima, zeker als er voor de nieuwe halte echt een grote boom gekapt moet worden.	Dit volgt vanuit Europees, landelijk en gemeente beleid om OV haltes toegankelijk te maken voor alle gebruikers (inclusiviteit) op het moment dat er een herinrichting plaatsvindt. De huidige halte voldoet in samenhang met de andere doelen in het ontwerp niet aan die eisen en kan op de huidige plek niet ingepast worden. Een verdere uitwerking van de verkenning naar de haltelocatie treft u aan in de Ontwerptoelichting.
19	Er zit een knik in de trambaan ter hoogte van het zebrapad. Wanneer die knik er niet meer zou zijn, ontstaat er in de breedte meer ruimte voor een verhoogde tramhalte op de plek waar die nu ook is. In de lengte is er ruimte genoeg om een 2e tram te laten stoppen.	Het verwijderen van de knik heeft consequenties voor het ontwerp. Het fietspad richting Weteringcircuit voldoet dan niet aan de minimale maat van 2,5m. De tramhaltes kunnen niet aan de gewenste maat van 2,70m voldoen. Het trottoir aan de huizenkant (aan de oostkant van de kruising) wordt veel smaller. Dit is een belangrijke route vanaf de metrohalte Vijzelgracht richting het Museumplein. Het profiel van de rails schuift op richting de huizen waardoor er erg weinig loopruimte overblijft op hoek van de straat. Er komen bovendien hogere projectkosten door het verleggen van het spoor die over een aanzienlijke lengte verlegd moeten worden. Masten, kabels en leidingen moeten dan worden mee verlegd. Het is maar de vraag of het met de kabels en leidingen mogelijk is.
20	U houdt wat mij betreft geen rekening met de werkelijke veiligheid van minder valide mensen die met de tram reizen. Nu stappen ze nog rustig uit bij de huidige situatie, straks niet meer.	In het ontwerp van de halte worden de richtlijnen voor een toegankelijke halte volgens Europese normen gehanteerd. Dit zorgt er voor dat gehandicapte mensen zonder obstakels kunnen in- en uitstappen. Er is een verkeersoversteekplaats om veilig te kunnen oversteken. Op de bredere halte is meer manoeuvreerruimte en kan men a niveau instappen in de tram. Bij de huidige haltes zijn er obstakels, bijvoorbeeld bij het bereiken van de tramhalte over het fietspad.

Thema Verkeerscirculatie Museumbrug

1	Suggestie op basis van de 'artist impression': Eigenlijk moet het bord dat aangeeft dat auto's vanaf de Spiegelgracht niet rechtsaf mogen op dat kleine vluchtheuveltje staan. Dan houdt het ook fysiek vrachtwagens tegen die toch even rechtsaf willen gaan. Ze kunnen dan niet over dat vluchtheuveltje rijden en de bocht maken om het bord heen wordt te lastig. Zet het bord zo dicht mogelijk bij de trambaan zodat het ook niet uitnodigt om een fiets aan vast te binden en zo hou je zoveel mogelijk ruimte voor de hordes toeristen richting het Rijksmuseum. Op de plek waar het bord nu staat ingetekend komt dan het fietspad-bord. Ook om te verhinderen dat auto's linksaf via het fietspad een u-bocht maken.	Verkeersborden plaatsen we volgens de regels aan de rechterkant van de weg tenzij het echt niet anders kan. In overleg met de nood- en hulpdiensten blijven de eilandjes obstakelvrij. Bij een eventuele stremming van de trambaan kunnen zij dan alsnog passeren. Het bebordingsplan wordt nog verder uitgewerkt. Zo nodig kunnen er na oplevering op basis van het werkelijke gebruik nog kleine aanpassingen worden gedaan wat betreft bijvoorbeeld de positie van borden.
2	Het gevaar wordt verplaatst, het verkeer op de Weteringschans wordt drukker. Rechtsaf slaan naar de Spiegelgracht wordt gevaarlijker.	De verandering van de huidige rijbaan op de Weteringschans naar een fietsstraat zorgt ervoor dat auto's achter de fietsers kunnen voorsorteren om naar rechts te gaan richting de Spiegelgracht. De auto kruist geen fietsers meer die op een fietsstrook rijden. Er is ook geen verhoogde inritconstructie meer bij het rechtsaf slaan. De absolute aantallen auto's op de route zijn relatief beperkt.
3	Fietsers, voetgangers en automobilisten kunnen nu al slecht "oversteken", van de ene zijde naar de andere zijde, bij meer rechtsafslaand verkeer en linksafslaand verkeer (fietsers) zal dit steeds moeilijker worden	Er zijn steunpunten voor fietser, voetganger en automobilist om het oversteken van het kruispunt te vergemakkelijken. De auto slaat af richting Spiegelstraat vanaf de fietsstraat waar men 30 km per uur rijdt en kan voorsorteren op de fietsstraat voordat hij rechts afslaat en kruist hiermee geen fietsers. Dit maakt het afslaan verkeersveiliger. Door het eenrichtingsverkeer is er geen autoverkeersstroom meer vanaf de Museumbrug.
4	Door de verandering van de Vijzelgracht/straat het verkeer de grachten op gaat en dat er meer verkeer gaat ontstaan over de grachten. Men gaat tot en met de Leidsegrachtbuurt om weg te komen.	Er is verkeersonderzoek gedaan naar de effecten van eenrichtingsverkeer op de Museumbrug. Hieruit blijkt dat er een beperkte toename van het autoverkeer op delen van de Vijzelstraat en Prinsengracht komt, maar bijvoorbeeld ook een afname van autoverkeer op de Spiegelgracht. Afrijden kan nog steeds via de Museumbrug. Verder

		kan de opening van de Vijzelgrachtgarage leiden tot minder bestemmingsverkeer dat de achterliggende wijk in rijdt op zoek naar een parkeerplek.
5	Kunnen bij het ei (verkeersplein) waarschuwingsborden voor de fietsers worden geplaatst, zodat zij extra opletten? Het is een zeer druk kruispunt en alle fietsers rijden kris kras door elkaar. Kan er een bord worden geplaatst met 'rijdt voorzichtig' of 'pas op'? De kruising met de stroom fietsers vanaf het Rijksmuseum is gevaarlijk, zeker ook voor de voetganger die wil oversteken.	Het kruispunt Weteringschans-Museumbrug wordt in het ontwerp aangepast. Er komt meer opstelruimte voor het oversteken en zogenaamde steunpunten, zowel voor fietser, voetganger als automobilist. Er komt minder autoverkeer. Voetgangers kunnen de Weteringschans oversteken via een zebra bij de tramhaltes. De ronde vormen in het ontwerp zorgen voor een betere doorstroming en overzicht. Het plaatsen van waarschuwingsborden kan in tweede instantie, mocht dit nodig blijken.
6	Een belangrijk aspect van het plan, is hoe men de stad vanaf de zuidzijde nog binnen kan komen als ook het Leidseplein daarvoor niet meer doorgankelijk is.	Vanaf de Stadhouderskade komend vanaf het Leidseplein kan men via het Weteringcircuit de stad in, naar de Vijzelstraat of via de Weteringschans richting Spiegelgracht. Of via de Koekjesbrug
7	Als het Leidseplein en de Museumbrug stad-inwaarts ontoegankelijk zullen zijn is een groot deel van de binnenstad aangewezen op het Weteringcircuit, maar dan....? Niet naar de Leidsebuurt want de Weteringschans is inmiddels ontoegankelijk voor autoverkeer.	Er zijn routes mogelijk via het Weteringcircuit via de Weteringschans naar de Spiegelgracht, of via de Vijzelgracht en Prinsengracht of via de Koekjesbrug.
8	De herinrichting van de Vijzelgracht/Vijzelstraat en de herinrichting van de Kerkstraat dragen niet bij aan de bereikbaarheid van onze buurt. Een extra grote schep erboven op eerlijk gezegd!	Er vindt afstemming plaats in de uitvoeringsplanning van de diverse projecten. Er blijft altijd een route beschikbaar om de buurt te bereiken.
9	Ik heb ernstig bezwaar tegen afsluiting van de Museumbrug voor autoverkeer dat de stad in wil rijden; indien de Museumbrug wordt afgesloten wordt het feitelijk vrijwel onmogelijk om mijn huis nog per auto te bereiken, hetgeen ik als onaanvaardbaar beschouw (ik gebruik doorgaans de fiets en heb geen kleine kinderen of minder valide ouders meer), maar toch. (Ik heb er ook fors bezwaar tegen dat or alle verkeersmaatregelen de Prinsengracht (in plaats van de Weteringschans) een drukke verkeersader west-oost is, maar dat terzijde.)	Het is mogelijk stad in te rijden via het Weteringcircuit en dan de Vijzelstraat of de Weteringschans West. Het totaalbeeld aan effecten van het instellen van eenrichtingsverkeer op de Museumbrug is in beeld gebracht via verkeersonderzoeken en is een maatregel uit de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Alle straten blijven per auto bereikbaar, maar de aanrijdroute wordt soms langer.

10	Als men de Weteringbuurt in wil gaan, moet dat via de Stadhouderskade, Weteringcircuit, Vijzelstraat en Prinsengracht over de brug bij de Nieuwe Spiegelstraat. Hij kan dan niet bij de Kerkstraat komen, de bereikbaarheid van de huizen is daarmee dramatisch.	Het is onduidelijk welke invloed het instellen van het eenrichtingsverkeer op de Museumbrug heeft op deze opmerking.
11	De bereikbaarheid van de Kerkstraat is slecht. Deze straat is alleen nog via de Vijzelstraat bereikbaar en dan moet je als automobilist achter de tram aansluiten. De bewoners uit de Weteringbuurt rijden ook via de Stadhouderskade en rest van de Grachtengordel neemt ook de route via de Vijzelstraat. Momenteel is het mogelijk om via de Vijzelstraat de Weteringbuurt in te rijden. De Leidsebrug is ook al afgesloten.	De Weteringbuurt en Kerkstraat blijven bereikbaar, maar routes worden deels langer. De Weteringbuurt blijft ook bereikbaar via de Weteringschans en dan de Spiegelgracht. Vanuit de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en de Agenda Autoluw wordt het autogebruik ontmoedigd ten gunste van het stimuleren van andere modaliteiten in het centrum. Dit is een politieke keuze.
12	Bewoners worden bij een afsluiting voor auto's van de Museumbrug benadeeld, want die moeten vanaf de Hobbemakade en Overtoom omrijden. Dit terwijl er al veel overlast is van de mensen die vanwege het Leidseplein omrijden. De buurt wordt daardoor onevenredig belast.	Vanaf de Hobbemakade en Overtoom rijd je via de Stadhouderskade naar het Weteringcircuit en vervolgens via de Weteringschans of Vijzelgracht de buurt in of via de Koekjesbrug en de Marnixstraat. Verkeersonderzoek heeft laten zien dat het bestemmingsverkeer meerdere alternatieve routes gaat gebruiken. Het invoeren van eenrichtingsverkeer op de Museumbrug past binnen de vastgestelde Uitvoeringsagenda Mobiliteit en de Agenda Autoluw.
13	Haal de bloembakken op de Museumbrug weg, dan win je al ruimte. Trek het huidige fietspad stad in bij de stoep en dan is nog een meter gewonnen. Zo ontstaat meer ruimte voor de voetgangers. Een fietsstraat past dan uitstekend en auto's kunnen elkaar passeren. De auto en fietser stad in zitten elkaar niet in de weg. Qua veiligheid kunnen auto en fiets gescheiden worden door een VRI.	Het doel van het eenrichtingsverkeer op de Museumbrug is om meer ruimte te geven aan voetgangers en fietsers op de brug. Het scheiden van auto- en fietsverkeer op de brug door een VRI (ofwel verkeersregelinstallatie) kan regeltechnisch niet. Dat er op de Museumbrug niet voor een fietsstraatprofiel gekozen is heeft primair te maken met het feit dat de fiets en de auto niet tegelijk groen kunnen krijgen richting de Stadhouderskade. De fietsstrook op de Museumbrug fungeert als een lang opstelvak voor de fiets. De ruimtewinst op de Museumbrug van het opheffen van de inrijdende auto is verdeeld onder de fietsers en de voetgangers. De fietsstroken gaan aan beide kanten van 2,0 meter naar 2,75 meter. De trottoirs krijgen er aan beide kanten circa 1 meter effectieve loopruimte bij. Dit betekent voor voetgangers een uitbreiding van het loopcomfort, er kunnen dan 1 á 2 voetgangers extra passeren ten opzichte van

		de huidige situatie. Aan het begin van de Stadhouderskade neemt de hoeveelheid voetgangersruimte met 2,15 m toe en worden de oversteken korter.

Thema Voetgangers

1	Kan er een randje groen tussen fietspad en trottoir t.b.v. veiligheid kinderen?	De richtlijnen van de Centrale Verkeerscommissie van de Gemeente Amsterdam worden gevolgd in het ontwerp. Met het oog op goed onderscheid voor zowel fietsers als voetgangers (met name t.b.v. blinden en slechtzienden) wordt een naastliggend trottoir op zowel wegen als bruggen zodanig uitgevoerd dat het verschil tussen fietspad en trottoir duidelijk voelbaar is. Uitgangspunt is toepassing van een hoogteverschil tussen voet- en fietspad van 5 cm. De verhoogde rand wordt als rechte rand uitgevoerd. Het toevoegen van een randje groen op de Weteringschans is niet duidelijk voor gebruikers, met name blinden en slechtzienden. Daarnaast gaat dit ten koste van de breedte van het fietspad en of voetpad.
2	De oversteek naast het Leidseplein is gevaarlijk. Als wij naar het Vondelpark willen lopen, is dat gevaarlijk en daarom willen zij dat er een zebra aangelegd wordt om veilig over te kunnen steken.	De Weteringschans is onderdeel van het Plusnet openbaar vervoer waar de doorstroming van belang is. Het aantal voetgangersoversteken is hierdoor beperkt. Bij de tramhaltes Spiegelgracht zijn verkeersoversteken voorzien en daarnaast is er centraal op het Leidseplein een voetgangersoversteek. Nabij het Barlaeus gymnasium komt een drempel om de snelheid van het verkeer te beperken en op de fietsstraat is de maximumsnelheid 30 km per uur in plaats van de huidige 50 km per uur.
3	Schrap de auto van de Museumbrug, of als dat echt niet kan geef voetgangers op de brug dan veel meer ruimte or de fietsstraat vanaf Weteringschans or te trekken tot aan Stadhouderskade. Schrap hier de aparte opstelstrook voor auto's. Maak het trottoir hiermee 5,5 meter breed i.p.v. 3,5. Dan krijgen fietsers en voetgangers overal de prioriteit.	Het is niet wenselijk de auto helemaal van de Museumbrug af te halen vanwege de verkeerscirculatie stad-uit richting de S100. Dat er op de Museumbrug niet voor een fietsstraatprofiel gekozen is heeft primair te maken met het feit dat de fiets en de auto niet tegelijk groen kunnen krijgen richting de Stadhouderskade. De fietsstrook op de Museumbrug fungeert als een lang opstelvak voor de fiets. De ruimtewinst op de Museumbrug van het opheffen van de inrijdende auto is verdeeld onder de fietsers en de voetgangers. De fietsstroken gaan aan beide kanten van 2,0 meter

		naar 2,75 meter. De trottoirs krijgen er aan beide kanten circa 1 meter effectieve loopruimte bij. Dit betekent voor voetgangers een uitbreiding van het loopcomfort, er kunnen dan 1 á 2 voetgangers extra passeren ten opzichte van de huidige situatie. Aan het begin van de Stadhouderskade neemt de hoeveelheid voetgangersruimte met 2,15 m toe en worden de oversteken korter.
4	Het is moeilijk om vanaf de school over te steken.	De Weteringschans is onderdeel van het Plusnet openbaar vervoer waar de doorstroming van belang is. Het aantal voetgangersoversteken is hierdoor beperkt. Bij de tramhaltes Spiegelgracht zijn verkeersoversteken voorzien en daarnaast is er centraal op het Leidseplein een voetgangersoversteek. Nabij het Barlaeus gymnasium komt een drempel om de snelheid van het verkeer te beperken en op de fietsstraat is de maximumsnelheid 30 km per uur in plaats van de huidige 50 km per uur.

Thema buiten opgave project

1	Het kruispunt bij het Rijksmuseum is een paar jaar geleden opnieuw ingericht. De voetganger en fietser lopen en rijden door elkaar. De VRI staat niet op de juiste plek, als je vanaf het Rijksmuseum komt en wilt oversteken. De voetganger kruist de fietsers die gewoon doorfietsen. Wanneer je vanuit de stad komt, moet je wachten op fietsers van rechts. Qua veiligheid kan meer worden gedaan dan het afsluiten van de brug. Grootste nadeel van het plan is de slechte bereikbaarheid van de Kerkstraat.	Op de Stadhouderskade wordt voor de auto de rechtsaf beweging richting de Museumbrug er uit gehaald. De opstelvakken op de Museumbrug worden aangepast. Nadat men vanaf de Museumbrug de rijbaan overgestoken is richting het Rijksmuseum, moet men als fietser wachten op fietsers van rechts. Dit mag volgens de wet niet aangepast worden. Fietsers moeten op dit punt voorrang geven aan voetgangers. Aanpassing van dit knelpunt valt buiten de grenzen van het projectgebied van de herinrichting. Ook na de herinrichting blijft de Kerkstraat bereikbaar, maar de route er heen wordt mogelijk langer vanuit bepaalde richtingen..
2	Bewoners verzoeken nestkasten. o.a. voor vleermuizen als muggenvangers op hun dak te bevestigen.	Het is aan bewoners zelf om nestkasten. o.a. voor vleermuizen als muggenvangers op hun dak te bevestigen aangezien het hier om privé-eigendom gaat. De gemeente kan hier geen rol in spelen.

3	Het zou de politici sieren als zij met de bewoners in gesprek gaan.	Dit gebeurt rond de nu beoogde herinrichting en verkeerswijzigingen op diverse manieren en momenten. De buurt is in 2013 al geraadpleegd over het plan voor eenrichtingsverkeer op de Museumbrug. Er is daarna consultatie geweest over de Uitvoeringsagenda Mobiliteit in 2015. Er zijn afgelopen jaar bijeenkomsten geweest over het ontwerp voor de Weteringschans West en de Museumbrug en ook de algemenere Agenda Autoluw. Er is tot slot nog de mogelijkheid in te spreken bij de stadsdeelcommissie als zij advies geeft op het ontwerp van de Weteringschans West vóór vaststelling van het Uitvoeringsbesluit over de herinrichting door het college. Daarnaast hebben de bestuurders vaste spreekuren waar bewoners langs kunnen gaan.
4	Graag meer handhaven op overlast door toenemende drukte Leidseplein	Een toename van het aantal bezoekers in de stad kan leiden tot overlast en ergernissen. Gelukkig lossen Amsterdammers dat meestal onderling op, maar dat lukt niet altijd. Handhaving is één van de instrumenten die kunnen helpen. Meer informatie hierover vindt u op https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/ambities/fijne-buurten/overlast-centrum/
5	Hoe komt het Leidseplein er uiteindelijk uit te zien. Iedereen praat over een fietsstraat. Men ontvangt graag referentiebeelden van de omliggende projecten. Zij mist namelijk ook een samenhang tussen de projecten in de omgeving. Hoe gaan deze eruit zien? Zij ontvangt graag voorbeelden.	Op de volgende website van projecten zijn sfeerimpressies te zien. https://www.amsterdam.nl/projecten/leidseplein/foto'-impressies/ https://www.amsterdam.nl/projecten/weteringcircuit/ en https://www.amsterdam.nl/projecten/project-binnenring/, https://www.amsterdam.nl/projecten/vijzelgrachtgarage/nieuws-vijzelgrachtgarage/inspraak-parkeerluwe-omgeving/
6	Mogen vergunninghouders op de Weteringschans tussen Kleine-Gartmanplantsoen en Museumbrug (waar 3 parkeerplekken weg gaan tpv de nieuwe tramhalte) straks ook in de Vijzelgrachtgarage? We hopen van niet.	Toegangsrechten tot de Vijzelgrachtgarage worden kort voor opening van de garage toegekend en zo nodig verder uitgebreid in de toekomst ten behoeve van een optimale bezetting. Er worden door RVE Parkeren als eerste rechten toegekend aan vergunninghouders in de straten waar maaivelparkeerplaatsen weg gaan, onder andere in de Weteringbuurt en Noorderbuurt en dus ook op de Weteringschans. De drie parkeerplaatsen die vervallen vanwege de nieuwe halte worden gecompenseerd in de Vijzelgrachtgarage, net als de reguliere

		parkeerplaatsen op het gedeelte tussen het Weteringcircuit en de Weteringstraat.
7	De opstapplaats voor de rondvaartboot verplaatsen, zodat de toeristen niet over hoeven te steken. Ze willen toch een boulevard maken van de Stadhouderskade en dan trek je de mensen naar links. Daar aantal kiosken neerzetten, zodat de toeristen die kant op trekken in plaats van aan de rechterkant van de Museumbrug te blijven.	Dit valt buiten de opgave van het project. Voetgangers benaderen de opstapplaats van alle zijden. Zij kunnen veilig oversteken via het zebrapad. Door het opheffen van het afslagvak naar de Museumbrug ontstaat meer ruimte voor voetgangers ter plekke van de huidige opstapplaats.
8	Graag een plastic recycle container in de buurt, meer afvalbakken.	Het inpassen van afvalcontainers in het projectgebied valt buiten de verantwoordelijkheid van het project. Voor vragen over afvalcontainers in het centrum kunt u mailen met inzamelvoorzieningen.centrum@amsterdam.nl. Er is een kaart beschikbaar van bestaande locaties plastic containers in de omgeving: https://kaart.amsterdam.nl/#16/52.3617/4.8837/topo/8863/244/ . In het ontwerp is wel een reservering opgenomen voor eventuele toekomstige locaties van ondergrondse afvalcontainers.
9	Het gemeentebeleid beperkt het woongenot van de bewoners en zorgt ervoor dat zij wegtrekken ten gunste van expats, slechte ontwikkeling.	Het democratisch gekozen bestuur maakt altijd keuzes en weegt de diverse belangen af. Zij hecht veel belang aan leefbaarheid.
10	Graag meer groen in de straat realiseren, bijvoorbeeld geveltuinen. Graag informatie over de afmetingen van een geveltuin, hoe groot mag deze zijn? Wanneer in de straat meer groen komt, dan respecteren buitenstaanders dit beter.	Informatie over het aanvragen van een geveltuin vindt u op de webpagina https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/zelfbeheer/geveltuin-aanvragen/. Bij een aanvraag wordt bekeken of een geveltuin mogelijk is. Zo moet er genoeg ruimte op de stoep overblijven voor voetgangers. In het ontwerp is groen toegevoegd op het 'ei' op de kruising Weteringschans - Museumbrug - Spiegelgracht en in het plantvak bij de Museumbrug wordt groen toegevoegd. Door het opheffen van parkeerplaatsen richting Weteringcircuit komt ruimte voor 2 bomen ter vervanging van de te kappen boom bij de nieuwe halte stad-uit.

11	Kan er actiever op fietswrakken worden gecontroleerd.	De capaciteit voor handhaving in de stad is beperkt. Een kapotte of verwaarloosde fiets kan op verschillende manieren bij de gemeente gemeld worden. Via een online formulier: https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?caseid=%7B14771ABF-9488-49D9-A278-3902D089732D%7D, telefonisch via 14 020, het informatienummer van de gemeente, via http://meldingen.amsterdam.nl en aan de balie bij het Stadsloket.
12	Graag meer handhaven op overtredingen fietsers.	Hoe meer Amsterdammers fietsen, hoe belangrijker het wordt om maatregelen te nemen die het fietsen en fietsgedrag verbeteren. Met publiekscampagnes wil de landelijke overheid en de Gemeente Amsterdam fietsers bewuster maken dat ander en veiliger gedrag nodig is. De capaciteit voor handhaving is echter beperkt.
13	Handhaven op foutfietsparkeerders, ook bij Barlaeus.	In de stad staan, zeker op drukke plekken, fietsen soms hinderlijk in de weg. De gemeente heeft in het beleidsstuk 'Kader Fiets parkeren' keuzes gemaakt voor meer ruimte op de stoep: Daar waar teveel fietsen geparkeerd staan wordt opgeruimd, ongebruikte fietsen worden zoveel mogelijk weggehaald. Er komen voldoende fietsparkeergelegenheden. In de drukste gebieden gelden fietsparkeerregels. Er komen nieuwe stallingen, volgend jaar wordt o.a. de stalling aan het Kleine-Gartmanplantsoen geopend. Voor meer informatie: https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/verkeer-vervoer/fiets/. In het gebied rondom het Leidseplein gelden aangepaste regels voor het parkeren van fietsen. Fietsen mogen alléén in fietsvoorzieningen geplaatst worden met een maximumduur. Alle fietsen die buiten een parkeervoorziening staan, worden door het stadsdeel afgevoerd naar het Fietsdepot.
14	Graag voldoende parkeerplaatsen voor elektrische auto's.	Locaties voor elektrische auto's worden toebedeeld door het bureau Luchtkwaliteit van de gemeente o.b.v. de actuele vraag/behoefte. Zie ook https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/amsterdam-elektrisch/openbaar-oplaadpunt/.
15	Graag parkeren voor vergunninghouders.	Als hiermee bedoeld wordt of op de Weteringschans West uitsluitend door vergunninghouders geparkeerd mag worden dan voorziet het beleid er op dit moment niet in dat

		parkeren alleen voor vergunninghouders wordt ingesteld.
16	Bezoekers Paradiso naar de parkeergarages.	De gemeente kan dit niet afdwingen, hooguit stimuleren in overleg met Paradiso. Hetzelfde geldt voor het stimuleren van Paradisobezoekers om meer gebruik van het OV en de fiets te maken.
17	Vezip eerder omhoog dan 21.00 uur.	De vezip bij de Zieseniskade is tot 21.00 uur open zodat taxi's mensen zo dicht mogelijk bij de diverse culturele instellingen kunnen afzetten. Dit is besloten via een Verkeersbesluit.
18	Parkeerverhoging graag ook 's nachts doorvoeren.	De verhoging van parkeertarieven wordt stedelijk via de Agenda Autoluw bepaald. Het is in deze wijk nu gratis parkeren tussen 24.00 uur en 09.00 uur.
19	Alleen bestemmingsverkeer in de buurt en laten parkeren.	De gemeente heeft momenteel niet als beleid om in het centrum alleen parkeren voor bewoners met vergunning in te stellen. De meerderheid van de gemeenteraad heeft gekozen om geen bewonersparkeren in te stellen. Wel is er bij behandeling van de Agenda Autoluw in de raad begin 2020 een motie aangenomen om te onderzoeken of in een deel van de binnenstad alleen bestemmingsverkeer toegestaan kan worden. Dit onderzoek loopt nog en is nog geen beleid.
20	Greenwheelrijders voorzien van een vezippasje.	De herinrichting heeft geen invloed op de bereikbaarheid van de Weteringschans voor een deelauto. Een mogelijk oplossing is de autodateplaats te verplaatsen naar een locatie waar geen vezip palen op de aanrijdroute staan als dit problemen oplevert voor de bereikbaarheid.
21	Parkeren alleen voor bewoners.	Als hiermee bedoeld wordt of op de Weteringschans West uitsluitend door bewoners geparkeerd mag worden geldt dat dit wordt bepaald door het afgesproken beleid. Het project heeft geen invloed op dit beleid. De gemeente heeft momenteel niet als beleid om in het centrum alleen parkeren voor bewoners met vergunning in te stellen. De meerderheid van de gemeenteraad heeft gekozen om geen bewonersparkeren in te stellen.

22	De stad Amsterdam is aantrekkelijk door de oude woningen en de leuke bewoners van de stad. Met dit plan zal er wederom een stukje afbreuk worden gedaan op beide en dus de sfeer in de stad. Bewoners en zeker bewoners met kinderen worden hierdoor weggejaagd en gaan wij dus steeds meer richting een stukje Venetië.	Toerisme hoort bij het internationale karakter van Amsterdam. De positieve kanten van bezoekers worden de laatste jaren echter steeds meer overschaduwd door de negatieve gevolgen, zoals overlast, drukte en vervuiling. Hierdoor staat de leefbaarheid in sommige buurten onder druk. Het College wil dat Amsterdam een vrijzinnige, open en internationale stad blijft. Daarom is het noodzakelijk een nieuw evenwicht te vinden tussen bezoekers en recreanten enerzijds, en bewoners anderzijds. De bezoeker is welkom, maar de bewoner staat centraal. Om te komen tot een nieuw evenwicht is het nodig de leefbaarheid voor bewoners te versterken en verantwoord om te gaan met bezoek en recreatie. Het programma Stad in Balans heeft hiertoe doelen opgesteld. Hier is informatie over te vinden op de site van de Gemeente Amsterdam, https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/stad-in-balans/
23	Ik verzoek u een maximum snelheid voor de trams in te voeren. Met de toename van het tramverkeer is er meer geluidsoverlast en is schade aan de gebouwen duidelijk te zien or de toename van trilling. Tevens zal dit ook de verkeersveiligheid bevorderen.	De Binnenring is aangewezen als OV corridor met het accent op goede doorstroming. Trams rijden in Amsterdam met een maximum snelheid van 50 km/uur. Bij het naderen van tramhaltes en kruisingen rijdt de tram doorgaans geen 50 km/uur.
24	Sinds de komst van de Noord/Zuidlijn is het aantal trams wat voorbij komt verdrievoudigd met alle gevolgen van dien. Onze huizen stammen uit het begin van de vorige eeuw en zijn dus absoluut niet bestand tegen zoveel verkeersgeweld. Bij elke passerende tram voelen we de trillingen in huis. Op het balkon zitten aan de straatkant is niet meer aangenaam, or het lawaai en de fijnstof. Erger nog er beginnen hier en daar scheuren te ontstaan in de gevel aan de voorzijde.	Het klopt dat de halte en het traject drukker zijn geworden met de komst van de Noord-Zuidlijn. Dat is conform beleid. Als men meent onevenredig veel schade te leiden als gevolg van een besluit van de gemeente kan hij of zij op basis van de Algemene Verordening Nadeelcompensatie (AVN) een aanvraag indienen om een deel van de schade vergoed te krijgen.

5.8 Brief wijziging parkeren Weteringschans

Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

Postbus 1840
1000 BV Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 1840, 1000 BV Amsterdam

Aan bewoners en ondernemers op de Weteringschans
tussen Weteringcircuit en Weteringstraat

Datum 25 mei 2020
Ons kenmerk V&OR/UIT/2020007786

Onderwerp Wijziging parkeren Weteringschans
Bijlage Plattegrond huidige parkeerplaatsen
Schets mogelijke toekomstige indeling parkeerstrook

Beste bewoner/ondernemer,

De parkeerstrook op de Weteringschans tussen het Weteringcircuit en de Weteringstraat krijgt een nieuwe inrichting. De parkeerplaatsen worden verplaatst naar de toekomstige Vijzelgrachtgarage. Graag nodigen wij u uit om mee te denken over de nieuwe inrichting van deze vrijgekomen ruimte. Vanwege de maatregelen rond het coronavirus, kunt u online reageren.

Aanleiding herinrichting Weteringschans
De Weteringschans is onderdeel van de Binnenring. Op deze route komt meer ruimte voor fietsers en openbaar vervoer. Aansluitend op de reeds aangelegde fietsstraat op het Weteringcircuit en de Weteringschans richting het Frederiksplein, komt ook op de Weteringschans tussen het Kleine-Gartmanplantsoen en het Weteringcircuit een fietsstraat. Gecombineerd daarmee krijgt de Museumbrug eenrichtingsverkeer voor auto's.
In september 2019 is het voorlopig ontwerp voor de herinrichting gepresenteerd tijdens een inloopbijeenkomst. Daarna konden bewoners en ondernemers ook digitaal reageren op de plannen. Op 15 januari jl. was er een bijeenkomst over de ontvangen reacties op het ontwerp. Daar kondigden we ook aan dat er de mogelijkheid is ontstaan om in het projectgebied nog meer ruimte te bieden voor voetgangers, fietsparkeren en/of meer groen, doordat parkeerplaatsen gecompenseerd kunnen worden in de Vijzelgrachtgarage.

Parkeren verplaatsen naar Vijzelgrachtgarage
Met de toekomstige bouw van de parkeergarage onder de Vijzelgracht is onder de grond plaats voor 270 auto's. Dit maakt het mogelijk een deel van de parkeerplaatsen op straat weg te halen in de Weteringbuurt, Noorderbuurt en op de Weteringschans. De garage opent eind 2021 en is te gebruiken door vergunninghouders. Er blijft op straat gelegenheid voor laden en lossen en -indien

Gemeente Amsterdam Datum 15 april 2020

in de toekomst nodig- parkeren voor bewoners met een lichamelijke beperking. De deelauto en laadplekken voor elektrische auto's houden voorlopig nog een plek op straat.

Geef uw mening
Omdat u in de directe omgeving van deze parkeerplekken woont of uw bedrijf heeft, horen we graag uw mening over deze wijziging van de parkeerstrook. Ziet u dit als een kans omdat er bijvoorbeeld ruimte ontstaat voor meer fietsparkeren en/of groen? Of moet er bijvoorbeeld iets veranderd worden aan de gelegenheid voor laden en lossen?
Wij sturen u bij deze brief een kaart van hoe de parkeerstrook nu ingedeeld is en een schetsontwerp voor de mogelijke nieuwe invulling van de parkeerstrook met onder andere twee nieuwe bomen. U kunt tot en met 21 juni uw mening kenbaar maken over deze nieuwe inrichting. Gebruik hiervoor het reactieformulier op de website www.amsterdam.nl/ weteringschanswest. Lukt dat niet, dan kunt u ook telefonisch uw reactie doorgeven aan mij.
We gebruiken de resultaten van deze inventarisatie om het ontwerp voor dit deel van de Weteringschans West verder uit te werken en eventueel aan te passen.

Hoe verloopt het verdere besluitvormingsproces?
Rond de zomer verwachten we een definitief ontwerp voor de Weteringschans West te hebben. Dat ontwerp wordt dan ter vaststelling voorgelegd aan het college van B en W. Hierbij krijgt het bestuur een overzicht van alle eerdere reacties op het voorlopig ontwerp vanuit de buurt én een overzicht van de reacties over specifiek de wijziging van de parkeerplaatsen.
Buurtbewoners en ondernemers ontvangen nog een brief over het definitief ontwerp en de start van de besluitvorming over dit ontwerp. Het is dan nog mogelijk in te spreken als de stadsdeelcommissie haar advies over het ontwerp bespreekt. Iedereen die een reactie heeft ingediend, informeren we ook per mail.

Parkeerluwe omgeving Vijzelgrachtgarage
De Weteringschans is één van de locaties waar parkeren plaats maakt voor ruimte voor voetgangers, fietsers en een prettige leefomgeving. Er ligt een voorstel voor de Wetering- en Noorderbuurt en een stappenplan voor overige locaties in de buurt. U kunt dit lezen in de concept Nota van Uitgangspunten Parkeerluwe Omgeving Vijzelgrachtgarage op www.amsterdam.nl/projecten/vijzelgrachtgarage. Er is inspraak geweest over deze Nota en hij wordt voor de zomer ter vaststelling voorgelegd aan het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum.

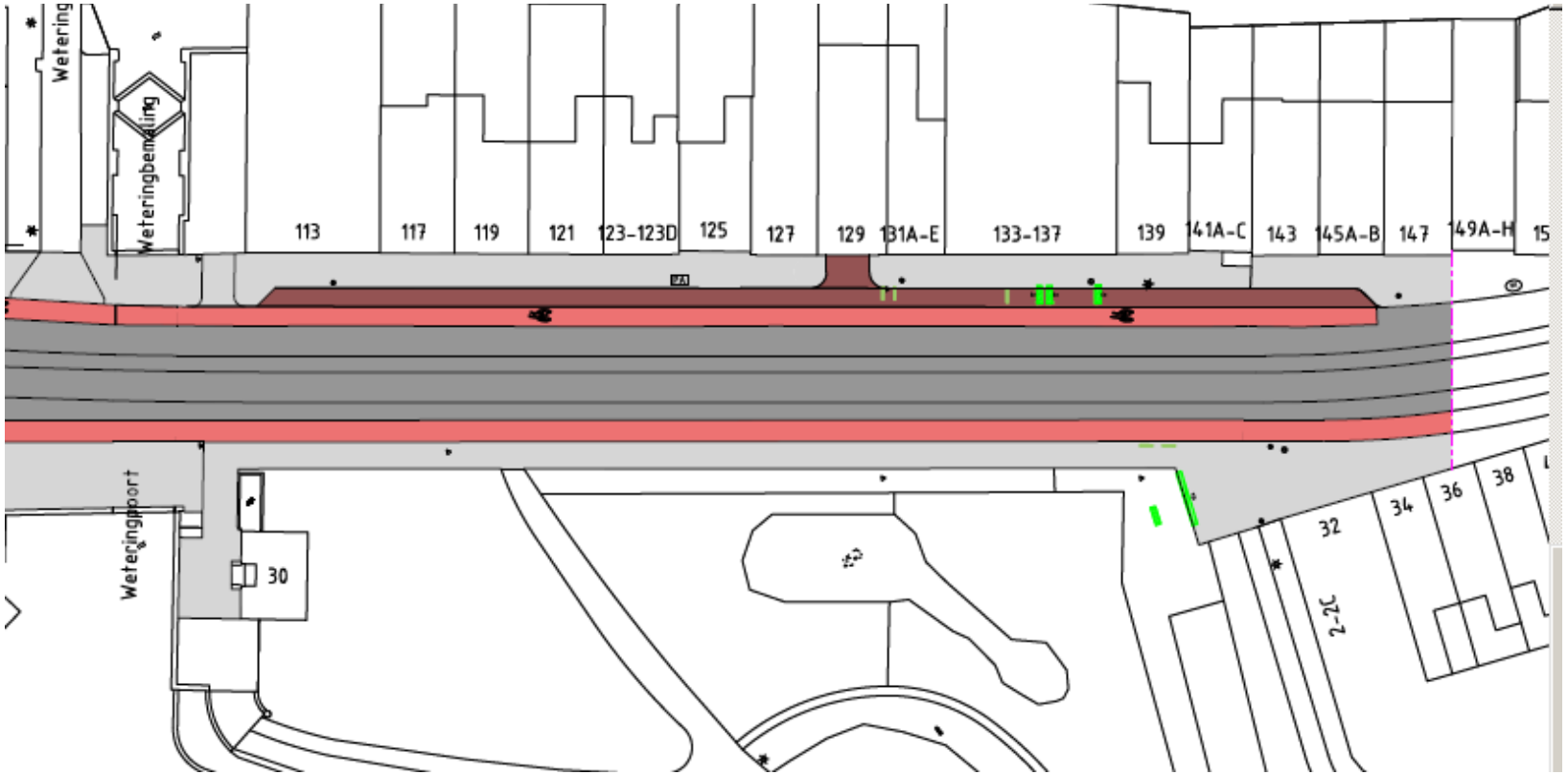
Meer informatie?
Heeft u vragen, neem dan contact op met mij via weteringschans@amsterdam.nl of tel. 06 22 62 61 69. Meer informatie over de Binnenring en de Weteringschans West vindt u op www.amsterdam.nl/projecten/project-binnenring/ en www.amsterdam.nl/weteringschanswest, meer informatie over de Vijzelgrachtgarage en de parkeerluwe omgeving rond deze garage op www.amsterdam.nl/projecten/vijzelgrachtgarage.

Met vriendelijke groet,

Marije Mook
Omgevingsmanager Weteringschans West

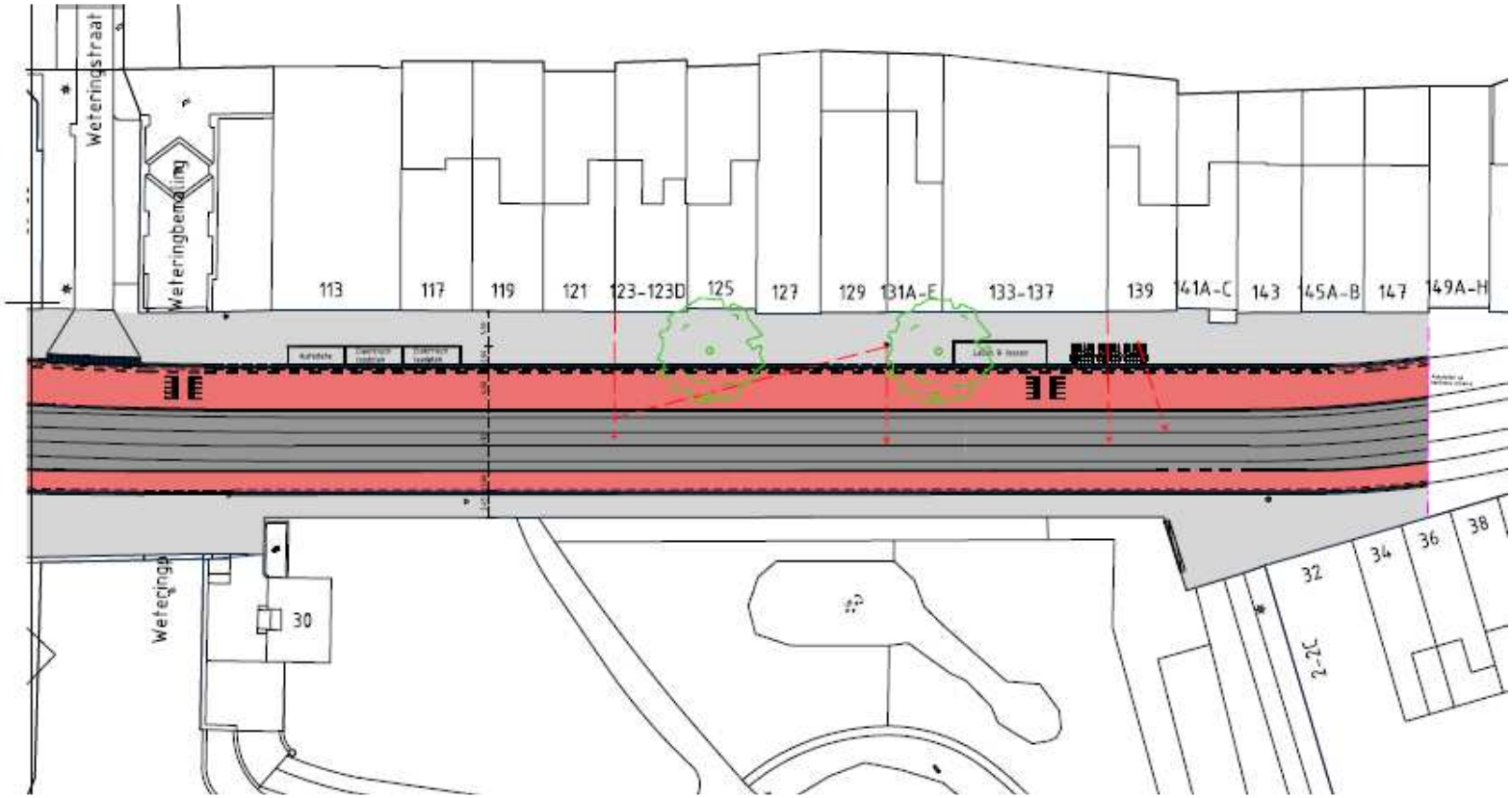
Een routebeschrijving vindt u op amsterdam.nl

5.9 Bijlage brief: Parkeerstrook huidige situatie



- Parkeerstrook en enkele fietsparkeervoorzieningen in de strook
- Enkele inritten naar eigen terrein, trottoirbanden markeren de laad/loshaven

5.10 Bijlage brief: Parkeerstrook nieuwe situatie



- Nu al aanwezige autodate en parkeerplekken voor elektrisch laden blijven, reguliere parkeerplekken weg
- Laad en los haven blijft bij supermarkt
- Twee nieuwe bomen
- Andere plaatsing fietsenrekken nabij de supermarkt

5.11 Online reactieformulier parkeerstrook Weteringschans West

Online reactieformulier parkeerstrook Weteringschans West

(tussen Weteringstraat en Weteringcircuit)

Reageren kan tot en met 21 juni 2020

Bent u tevreden over de nieuwe indeling van de parkeerstrook in het schetsontwerp?

- Ja
- Nee

Wat zijn uw wensen voor de vrijkomende ruimte als het parkeren naar de Vijzelgrachtgarage wordt verplaatst? (meerdere antwoorden mogelijk)

a. Geen
b. Voeg niets extra's toe, houd het vrij als stoep
c. Een boom/enkele bomen
d. Meer fietsenrekken of fietsvakken
e. Anders > invulveld

Wilt u nog extra toelichting geven bij deze wensen, bijvoorbeeld over de gewenste locaties?

- Ja > invulveld
- Nee

Is er nu voldoende gelegenheid voor het parkeren van fietsen op dit deel van de Weteringschans?

- Ja
- Nee, er is overdag te weinig plek
- Nee, er is 's avonds te weinig plek
- Nee, er is overdag en 's avonds te weinig plek

Bent u bewoner van het deel van de Weteringschans tussen de Weteringstraat en het Weteringcircuit? (verplicht)

- Nee
- Ja

Bent u ondernemer met een bedrijf op het deel van de Weteringschans tussen de Weteringstraat en het Weteringcircuit? (verplicht)

- Nee
- Ja, mijn bedrijf is gevestigd op de Weteringschans tussen de Weteringstraat en het Weteringcircuit

Naam (verplicht)
……..

Adres woning of bedrijf (verplicht)
……

Wilt u per mail op de hoogte gehouden worden van nieuws over de herinrichting van de Weteringschans West (tussen het Kleine-Gartmanplantsoen en Weteringcircuit)?

- Ja (> vermeld dan uw mailadres. > Invulveld)
- Nee

Mogen wij eventueel telefonisch of per mail contact opnemen met u voor een nadere toelichting op uw reactie?

- Ja (> vermeld dan uw telefoonnummer en/of mailadres > invulveld)
- Nee

5.12 Toelichting wensen consultatie parkeerstrook Weteringschans West

Weergave consultatie parkeerstrook Weteringschans West in cijfers:
15 reacties, waar van 6 (40%) eens met het plan, 6 (40%) oneens en 3 (20%) niet ingevuld
13 bewoners, 4 ondernemers (waarvan 2 zowel bewoner als ondernemer)

Wensen voor vrijkomende ruimte:

- Geen, 3 (20%) personen
- Houdt het trottoir, 3 (20%) personen
- Positief over bomen 8 (54%) personen, waarbij twee bewoners voor kleine bomen pleiten en op een bepaalde plek.

Toevoegen Fietsparkeren:
Voor 8 (54%) bewoners, waarvan 1 alleen fietsparkeervakken er bij wil

Fietsparkeren huidige situatie:

- Geen tekort 5 (34%) personen
- Tekort hele dag 7 (47%) personen
- Alleen overdag tekort 2 (13%) personen
- Alleen s' avonds tekort 1 (6%) persoon

Consultatie parkeerstrook Weteringschans West:

15 reacties, waar van 6 (40%) eens met het plan, 6 (40%) oneens en 3 (20%) niet ingevuld
13 bewoners, 4 ondernemers (waarvan 2 zowel bewoner als ondernemer)

Wensen voor vrijkomende ruimte:

- Geen, 3 (20%) personen
- Houdt het trottoir, 3 (20%) personen
- Positief over bomen 8 (54%) personen, waarbij twee bewoners voor kleine bomen pleiten en op een bepaalde plek.

Toevoegen Fietsparkeren:

Voor 8 (54%) bewoners, waarvan 1 alleen fietsparkeervakken er bij wil

Fietsparkeren huidige situatie:

- Geen tekort 5 (34%) personen
- Tekort hele dag 7 (47%) personen
- Alleen overdag tekort 2 (13%) personen
- Alleen s' avonds tekort 1 (6%) persoon

Nr.	Inhoudelijke reactie	Verwerking reactie
1	Een boom/enkele bomen; Meer fietsenrekken of fietsvakken	Is verwerkt in het ontwerp.
2	Een boom/enkele bomen	Is verwerkt in het ontwerp.
3	Voeg niets extra's toe, houd het vrij als stoep; Meer fietsenrekken of fietsvakken; Als er bomen komen, lage bomen (3,5 meter max) of plantenbakken. Niemand zit te wachten op een grote boom die al het zonlicht tegenhoudt in een al redelijk donkere huizen (meeste huizen hebben relatief kleine ramen). Misschien dat andere mensen graag een boom voor hun huis willen, maar als wij toch onze wensen mogen doorgeven, dan willen het liefst bij ons huis geen schaduw van bomen voor de ramen.	Deels verwerkt in ontwerp. Er komt wel een boom nabij de woning van de 1e orde grootte. Deze wordt hoger dan 3,5 meter. De boomkroon moet voldoende hoogte hebben ten opzichte van het (vracht)verkeer.
4	Een boom/enkele bomen. Meer fietsenrekken of fietsvakken.	Is verwerkt in het ontwerp.

5	Meer fietsenrekken of fietsvakken. Boom zorgt voor minder licht bewoners daar; dus of lage bomen als suggesties of een groene hangconstructie. u vraagt niets aan bewoners die op het stuk van rijksmuseumbrug tot Weteringstraat wonend die parkeren allen hun auto daar! Parkeerplekken weghalen als parkeergarage een feit is en daar geparkeerd kan worden. Ik heb mijn erbij en woning met tientallen bewoners en bedrijven links en rechts van mij.	Deels verwerkt in ontwerp. Lage bomen conflicteren met de vrije ruimte die nodig is voor het verkeer. De parkeerplaatsen permanent weghalen is gepland na openstelling van de Vijzelgrachtgarage. Tijdens de uitvoering zijn gefaseerd parkeerplaatsen tijdelijk buiten gebruik.
6	Met het schrappen van de parkeerplaatsen en het verplaatsen van de auto's naar de parkeergarage: wat gebeurt er met de parkeergarage na 2030, als Amsterdam alleen nog elektrische auto's gaat toestaan? Laden in de parkeergarage is niet mogelijk. Ik ben bang dat alles dan opnieuw omgegooid moet worden omdat er dan weer meer bovengrondse plekken nodig zijn.	In de Vijzelgrachtgarage komen parkeerplekken voor elektrisch laden.
7	Ik vind het plan in het algemeen goed, maar: - Ik ben erop tegen om bomen aan de oneven zijde te planten. Die belemmeren het nu ruime uitzicht op het al bestaande groen in het plantsoen en verworden al snel tot fietsparkeerplekken. - Er zijn meer fietsenrekken en -vakken nodig dan alleen bij de supermarkt. Er staan nu her en der fietsen los op de stoep, vooral bij Café Brecht, en tegen het hek van het plantsoen. - Dat hek mag trouwens wel weg.	Er komen meer fietsenrekken, ook eentje nabij nummer 119. Bij café Brecht is het trottoir te smal om fietsenrekken te plaatsen. Weghalen van het hek langs het plantsoen is niet voorzien, maar we geven uw suggestie door aan de beheerder.
8	1. laadplaats bij Weteringschans 133-137 is onnodig. Huidige laadplaats wordt nooit gebruikt, plaats hier fietsnietjes 2. er wordt erg veel gefietst op trottoir, fietssluis bij Weteringschans 113-115 is goede oplossing. 3. maak breed trottoir aan de zijde Weteringplantsoen inclusief fietsnietjes. 4. autodate + elektrische auto parkeerplaatsen naar Weteringstraat verplaatsen.	De laad-en loshaven is bedoeld voor kleinere busjes van ondernemers en bewoners. Naar verwachting neemt het gebruik van die haven toe als de overige parkeervakken weg gaan. Een fietssluis is niet voorzien in het ontwerp, maar kan later mogelijk alsnog geplaatst door de beheerder als er na herinrichting nog steeds veel over de stoep gefietst wordt. Verbreden van het trottoir langs het Weteringplantsoen is niet voorzien en niet goed mogelijk omdat de tramsporen niet verplaatsen bij de

		herinrichting en we het park niet willen verkleinen. Verplaatsing van de autodate plek is niet voorzien. De elektrische laadplekken kunnen mogelijk in de toekomst verplaatst worden naar de Vijzelgrachtgarage.
9	1.Tenzij nu al specifieke ruimte is voor het laad en lossen aan de voordeur van de Ekoplaza (Weteringschans 127), wordt altijd met de vrachtwagen geparkeerd op de rijweg (straks fietsstraat) de winkel bevoorraden. De huidige laad en lossenparkeerruimte voldoet niet aan zijn doel. Dit omdat de vrachtwagen groter is en de langs in/uitparkeren te veel werk aan de chauffeur vergt. Om dit te voorkomen is een groter laad en lossenparkeerplaatsen wenselijk (tot huisnr 131) en een vrije stoep: zonder meubilair en zeker zonder de twee nieuwe bomen op de stoep om eenvoudiger parkeermanoeuvres bij in en uitrijden van de vrachtwagen te faciliteren. Kijk voorbeeld van de Albert Heijn aan de Weteringcircuit; 2. Extra fietsrekken zijn niet per se nodig. Ekoplaza gasten parkeren meestal zijn fiets op de stoep met een zeer kort en acuut bezoek: Fietsvakken aanbrengen. Zie voorbeeld fietsparkeren bij Albert Heijn aan de Weteringcircuit. Huidige aantallen fietsparkeerplekken voldoen aan de aantal bewoners. meer rekken = meer fietstroep; 3. Wat zijn de wensen en oplossing voor het afvalinzameling in de toekomst?	Er is niet gekozen voor het vergroten van de laad- en loshaven voor dit incidentele gebruik. Naar verwachting mogen er in de toekomst ook minder grote vrachtwagens in het centrum komen. De laad- en loshaven is bedoeld voor kleinere busjes van ondernemers en bewoners. Omdat er volgens andere reacties zowel behoefte is aan fietsparkeren overdag als 's avonds, worden rekken geplaatst i.p.v. vakken. In de toekomst zijn er ondergrondse afvalcontainers voorzien op de Weteringschans West. Reserveringen voor locaties staan opgenomen in het ontwerp. O.a. bij de inrit naar het Eerste Weteringplantsoen.
10	Geen bomen voor het huizen, we moeten de reparaties aan de dijk betalen. De wortels van de bomen zullen het beschadigen en de huizen verplaatsen.	Er komen wel twee bomen. Door toepassing van wortelschermen komen de boomwortels niet te dicht bij de gevels.

11	Ik ben voorstander van de fietsstraat en het merendeel van het nieuwe ontwerp. Ik heb echter 2 wensen/kritiekpunten: -Fietsenrekken (nietjes) lijken mij vooral handig voor de winkel Carl Denig, daar staan nu fietsenrekken tegen het gebouw aan waardoor de stoep enorm versmalt. -Ik ben geen voorstander van de parkeerplek voor de deelauto en elektrische auto. Deze zouden ook onderdeel moeten zijn van de vijzelgrachtgarage. Wanneer namelijk het wagenpark verandert en er meer elektrische auto's en deelauto's gebruikt worden zijn deze 3 plekken bij lange na niet voldoende en voorzie ik alleen maar potentiële (buren)ruzie over wie deze 3 plekken bezet. Wanneer het vanwege veiligheidsredenen niet mogelijk is om oplaadpunten in de garage te plaatsen zullen er helaas op de Weteringsschans veel meer parkeerplekken met oplaadpunten moeten worden gecreëerd.	Er komen nieuwe fietsenrekken op de plek van huidige autoparkeerplekken bij nummer 119 (nabij Carl Denig). Verplaatsing van de autodate plek naar de garage is complex omdat dit een automatische garage is en dit momenteel niet aansluit op de manier van uitgifte van deze auto's. De elektrische laadplekken kunnen mogelijk in de toekomst verplaatst worden naar de Vijzelgrachtgarage. In deze garage wordt een deel van de parkeerplekken geschikt voor het laden van elektrische auto's. Uitbreiding van het aantal plekken voor autodelen en elektrisch laden valt buiten de scope van het project.
12	Bomen in de stad zijn welkom, maar niet voor mijn deur! Ik kocht dit appartement omdat het aan de overkant geen huizen heeft en ik uitzicht heb op het Rijksmuseum waarnaast ik opgroeide! Dit zicht mag straks niet teniet worden gedaan door een grote boom! Bovendien: welke invloed hebben de wortels zo vlakbij de huizen! Er zijn voldoende andere locaties! Is er overleg geweest met vereniging Weteringschans?	Er komt hier wel een boom. Deze plaatsen we zo mogelijk niet direct voor het raam en een soort met een niet volledig dicht bladerdek zomers. Door toepassing van wortelschermen komen de boomwortels niet te dicht bij de gevels. Andere locaties binnen het projectgebied zijn minder geschikt, bijvoorbeeld vanwege kabels en leidingen. De vereniging Weteringschans is ons niet bekend. Het ontwerp is wel besproken met Wetering Verbetering.

13	Fietsparkeren: is niet heel royaal aanwezig, maar leidt niet tot klachten van klanten en lost zich doorgaans in praktijk wel op. Een extra vak voor fietsparkeren tijdens openingstijden kan wel handig zijn en misschien voorkomen dat er fietsen tegen het raam gezet worden en daar de doorloop voor voetgangers (en schoonmaak) belemmeren. Extra bomen: op zich een goed idee, want meer groen in de stad is beter. Op de gekozen plekken conflicteert dit alleen wel met een evt. langere laad/loshaven of meer fietsparkeren. Laden en lossen: gebeurt op dit moment vooral vanaf de straat. Alleen de bakker en bijvoorbeeld onderhoudsbedrijven gebruiken de huidige laad/loshaven, ook buiten de venstertijden. Voor de grote vrachtwagens die de winkel komen bevoorraden is de huidige laad/loshaven te klein. Deze zijn 10 meter lang met een laadklep van circa 2,5 meter. Om de rolcontainers daar uit te kunnen laden, is circa 15 meter ruimte nodig. De grote vrachtwagen komt dagelijks, behalve op zondag, en dan in de nacht of s' ochtends voor 7.00 uur. Dus op momenten dat er weinig ander verkeer is. Dus het is de vraag of het alleen daarvoor dan handig is om de bestaande laad/loshaven langer te maken, zeker als dat dan ten koste gaat van fietsparkeren voor bezoekers van de winkel (en ook de optie om hier een boom te planten).	Er komen bij de supermarkt fietsenrekken, omdat er ook in de avond en nacht behoefte is aan fietsparkeren bij bewoners. Ook komen er twee nieuwe bomen. De laad- en los haven houdt zijn huidige afmetingen. Er is niet gekozen voor het vergroten van de laad- en loshaven voor het incidentele gebruik door grote vrachtwagens. Naar verwachting mogen deze in de toekomst ook steeds minder in het centrum komen. De laad- en loshaven is bedoeld voor kleinere busjes van ondernemers en bewoners.
14	In de huidige situatie wordt de trampaal ter hoogte van 129/131 de hele week door als vuilnis-oppot-plek gezien. Men is niet in staat zich te houden aan de regels voor vuilnis ophalen. Dat blijkt al jaren. Vroeger stond de trampaal op de stoep. Sinds de paal op straat is geplaatst met de twee betonnen stenen eromheen gaat het mis. Iedere dag ligt daar een ophoping van vuil. Het is een vieze plek, met slechte bestrating onkruid en vuil. De plek trekt veel ratten aan. Vooral als het warm is. Voorstel 1: Mijn voorstel plaats in de straat ondergrondse vuilcontainers. Ter hoogte van winkels, zodat bewoners daar het minste last van hebben in de avonduren. Voorstel 2: Tevens het voorstel in de nieuwe situatie rondom de trampalen groen te plaatsen. Dichte struiken of een klimop bijvoorbeeld Voorstel 3: In de nieuwe situatie is 1 boom ter hoogte van 131 gepland. Dat is een slecht plan. De boom daar plaatsen is een extra uitnodiging om vuilnis rondom te plaatsen. Ik	In de toekomst zijn er ondergrondse afvalcontainers voorzien op de Weteringschans West. Reserveringen voor locaties staan opgenomen in het ontwerp. O.a. bij de inrit naar het Eerste Weteringplantsoen. Deze kan dan 24/7 gebruikt worden. Plaatsen van groen rond trampalen is niet gebruikelijk en klimplanten kunnen gevaar opleveren voor de bovenleidingen. Er komt wel een boom nabij 131, omdat andere locaties minder geschikt zijn vanwege o.a. kabels en leidingen, trampalen en/of inrit. De bomen worden qua soort en hoogte afgestemd op het

	ben pro bomen in de straat, maar niet ter hoogte van nummer 131. Daar ben ik met klem op tegen. Voorstel 4: De gehele straat heeft mooi uitzicht op groen van het park. Aan bomen geen gebrek. Bomen moet je niet plaatsen op plekken waar het zicht naar het park wordt ontnomen, maar plaatsen waar geen groen is. Dat is ter hoogte van 143-147. Voorstel 5: Ik wil graag weten welk type boom gaat komen. Agressieve wortels en hoge bomen zijn niet wenselijk. Kleine bomen of struiken heeft mijn voorkeur.	passerende verkeer en de ondergrond. Door toepassing van wortelschermen komen de boomwortels niet te dicht bij de gevels.

5.13 Brief definitief ontwerp en besluitvorming

Bezoekadres
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam

Postbus 95089
1090 HB Amsterdam
Telefoon 14020
www.amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam

Aan bewoners en ondernemers in de omgeving
van de Weteringschans tussen het Weteringcircuit en
Kleine-Gartmanplantsoen

Z 0 0 5 C 2 2 C 9 5 8

Datum	14 september 2020
Ons kenmerk	V&OR/UIT/2020000998
Onderwerp	Definitief ontwerp Weteringschans West en Museumbrug
Bijlagen	Toelichting processtappen ontwerp en besluitvorming

Beste bewoner, ondernemer,

Als onderdeel van de Binnenring is de Weteringschans een belangrijke verbindingsroute voor fietsers en openbaar vervoer. Fietsers krijgen op de Binnenring steeds meer ruimte door de aanleg van fietsstraten en we verbeteren de doorstroming van het openbaar vervoer. Daarom gaan we het westelijke deel van de Weteringschans tussen het Leidseplein en het Weteringcircuit opnieuw inrichten. Gecombineerd daarmee komt er eenrichtingsverkeer voor auto's op de Museumbrug. In deze brief informeren wij u over het actuele ontwerp en de aanstaande besluitvorming.

Voorlopig ontwerp
Najaar 2019 is een voorlopig ontwerp gepresenteerd aan de buurt en kon u een reactie geven. De belangrijkste kenmerken van dit ontwerp waren:

- Aanleg van een fietsstraat vanaf het Kleine-Gartmanplantsoen naar de Museumbrug en vanaf het Weteringcircuit naar de Spiegelgracht. De auto is daar te gast met maximaal 30 km/u.
- Aanleg van toegankelijke tramhaltes. De halte stad-uit verplaatst richting Weteringschans 22-24. Hierdoor vervallen 3 parkeerplaatsen en moet er 1 boom worden gekapt.
- Verbetering van de verkeersveiligheid op de kruising van de Weteringschans bij de Museumbrug door onder andere steunpunten om veilig over te steken.
- Nieuw groen in het midden van deze kruising en in het plantsoen naast de Museumbrug.
- Eenrichtingsverkeer voor auto's op de Museumbrug, alleen nog stad-uit, en daardoor meer ruimte op en rond de brug voor voetgangers en fietsers en minder verkeersstromen op de kruising met de Weteringschans.

Actueel ontwerp
Het huidige ontwerp wijkt op een aantal punten af van het eerder gepresenteerde voorlopig ontwerp. Deze aanpassingen zijn het gevolg van reacties op het voorlopig ontwerp vanuit de buurt en andere partijen. Zie ook de bijlage voor meer uitleg over het ontwerpproces en de consultatie. De veranderingen zijn:

- Er komen twee nieuwe bomen op het trottoir tussen de Weteringstraat en het Weteringcircuit, nabij Weteringschans 125 en 131.

Een routebeschrijving vindt u op www.amsterdam.nl

Gemeente Amsterdam

Datum 15 september 2020

Kenmerk V&OR/UIT/2020.....
Pagina 2 van 3

- Een extra fietsparkeervak op het trottoir bij Weteringschans 20 en fietsenrekken nabij Weteringschans 119-121. De fietsenrekken bij Weteringschans 137-139 zijn wat verplaatst.
- Tien parkeerplaatsen minder tussen de Weteringstraat en het Weteringcircuit. Alle reguliere parkeerplaatsen hier worden verplaatst naar de (toekomstige) Vijzelgrachtgarage. De laad-loshaven blijft behouden en krijgt ruimere gebruikstijden. Het trottoir wordt verbreed en gebruikt voor het plaatsen van de twee nieuwe bomen en fietsparkeerplekken.
- Twee nieuwe parkeerplaatsen voor elektrisch laden die dit jaar al zijn aangelegd ter hoogte van Weteringschans 113. Mogelijk worden deze in de toekomst ook verplaatst naar de garage.
- De voorzieningen op de nieuwe tramhaltes zijn gedetailleerder ingetekend en wat verschoven. Het gaat onder meer om de kaartautomaten en informatiepanelen.
- Locatie reservering voor een toekomstige trafo van Liander op het trottoir voor het Barlaeus Lyceum op ongeveer de plek van de huidige reclameplakzuil.
- Extra prullenbakken, vooral rond de kruising van de Weteringschans met de Museumbrug waar veel voetgangers passeren.
- Locatiereserveringen voor toekomstige ondergrondse afvalcontainers. Hierover wordt de omgeving later nog apart geïnformeerd en er is dan nog een reactie mogelijk.

De locatie van de tramhalte stad-uit is niet gewijzigd. Nader onderzoek naar de door de buurt voorgestelde alternatieve locaties heeft niet geleid tot een andere locatiekeuze. Geen van deze alternatieven voldeed aan alle doelstellingen en uitgangspunten voor het ontwerp. Dit staat nader beschreven in de Ontwerptoelichting.

Besluitvorming ontwerp
Binnenkort vragen wij het bestuur het ontwerp voor de Weteringschans West en Museumbrug vast te stellen. Vanaf dat moment (verwacht eind september) zijn de volgende documenten te downloaden via www.amsterdam.nl/weteringschanswest:

- Verslag van de consultatie inclusief een tabel met alle reacties en een antwoord per reactie
- Een tekening van het 'definitief' ontwerp
- Ontwerptoelichting met o.a. de variantenstudie voor de tramhalte stad-uit

Het bestuur kan zo kennis nemen van alle reacties en hoe die beoordeeld zijn. Meer uitleg over de consultatie, de aanstaande besluitvorming en de mogelijkheden om nog uw mening te geven over het plan vindt u in de bijlage bij deze brief.

Planning uitvoering
De herinrichting is gepland vanaf zomer 2021, maar deze planning is nog afhankelijk van het werk aan kabels en leidingen, het werk van GVB en omgevingsprojecten.

Meer informatie?
Heeft u vragen, neem dan contact op met mij via weteringschans@amsterdam.nl of tel. 06 22 62 61 69. Meer informatie over de Binnenring en de Weteringschans West vindt u op www.amsterdam.nl/aanpakbinnenring/ en http://www.amsterdam.nl/weteringschanswest

Met vriendelijke groet,

Marije Mook
Omgevingsmanager Weteringschans West en Museumbrug

Gemeente Amsterdam

Datum 15 september 2020

Kenmerk V&OR/UIT/2020.....
Pagina 3 van 3

Toelichting processtappen ontwerp en besluitvorming

Het huidige ontwerp voor de Weteringschans West en Museumbrug kwam tot stand na:

2018-2019	Actualisatie verkeersonderzoek Museumbrug en opstellen voorlopig ontwerp op basis van ontwerpuitgangspunten
30 september 2019	Inloopbijeenkomst voorlopig ontwerp
23 september– 27 oktober 2019	Reactieperiode voorlopig ontwerp
15 januari 2020	Informatiebijeenkomst over reacties op voorlopig ontwerp
28 mei – 21 juni 2020	Reactieperiode schetsvoorstel gewijzigde inrichting parkeerstrook tussen Weteringcircuit en Weteringstraat voor bewoners en ondernemers van dit stuk Weteringschans.

In de komende maanden staan de volgende stappen gepland om het ontwerp definitief te maken:

September 2020	Bespreking ontwerp in weekstart stadsdeel Centrum en Zuid
Oktober-november	Adviesaanvraag ontwerp stadsdeelcommissie Centrum en Zuid
November	DB stadsdelen komt met advies over het plan aan het college
November	Uitvoeringsbesluit en vaststelling ontwerp door college van Burgemeester en Wethouders
Januari 2021	Afschrift besluit gaat ter kennisname naar raadscommissie

Beschikbaarheid documenten rond het ontwerp
Na agendering voor de stadsdeelcommissie van Centrum zijn alle documenten van het Uitvoeringsbesluit openbaar en dan te downloaden via www.amsterdam.nl/weteringschanswest en https://centrum.notubiz.nl/. Zoek hier op de vergaderdatum van de commissie en klik op het blauwe pijltje achter het onderwerp om de documenten te zien.
Het verslag van de consultatie en een tabel met alle reacties en antwoorden wordt dan ook toegezonden aan iedereen[1] die najaar 2019 een reactie heeft ingediend op het voorlopig ontwerp en aan wie in juni 2020 een reactie heeft ingediend over de parkeerstrook.

Nog reageren?
Wilt u uw mening over het ontwerp of bepaalde wijzigingen (nogmaals) kenbaar maken? Meldt u dan om in te spreken als de stadsdeelcommissie van Centrum het advies over het ontwerp bespreekt. Naar verwachting is dat 6 oktober 2020. De actuele datum van de vergadering vindt u binnenkort op https://centrum.notubiz.nl/. Meer informatie over inspreken vindt u op https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/stadsdelen/stadsdeel-centrum/inspreken-centrum/.
Ook stadsdeel Zuid zal over het ontwerp adviseren, maar uitsluitend over de beperkte impact van eenrichtingsverkeer op de Museumbrug op en rond de Stadhouderskade. Het advies van de stadsdelen wordt meegegeven als het college over het ontwerp besluit.
Na vaststelling van het ontwerp door B&W worden eind 2020 of begin 2021 de benodigde verkeersbesluit(en) en vergunningen aangevraagd. Deze worden formeel bekend gemaakt via https://www.overheid.nl/overuwbuurt dan wel www.amsterdam.nl/bekendmakingen. U kunt op beide websites aangeven dat u berichten wilt ontvangen over vergunningaanvragen in specifieke delen van de stad. Zo wordt u geïnformeerd over alle nieuwe aanvragen in dat gebied.

[1] Mits er een e-mailadres is ingevuld op het reactieformulier

5.14 Toelichting adviesaanvraag ontwerp Weteringschans West en Museumbrug

Gemeente Amsterdam

Toelichting adviesaanvraag ontwerp Weteringschans West en Museumbrug

Aan	Stadsdeelcommissie stadsdeel Centrum
Van	Désirée Barendregt
Kopie aan	Micha Mos, Jeroen van Straten, Marije Mook
Datum	15 oktober 2020

Aanleiding

Op 6 oktober jl. heeft een eerste bespreking plaatsgevonden (oordeelsvormend) over de adviesaanvraag ontwerp Weteringschans West. Er is toegezegd om voor de behandeling in de stadsdeelcommissie op 20 oktober a.s. nadere toelichting/informatie toe te sturen. Deze treft u in deze notitie aan.

Wij gaan in op de volgende opmerkingen/vragen:

1. Afwegingsmatrix met de voorgestelde stad uit locatie en variant 4 (halte bij Weteringplantsoen)
2. Noodzaak van een dubbele halte
3. Hoeveelheid autoverkeer op de Museumbrug
4. Toevoeging voetgangersruimte in het ontwerp
5. Mogelijkheid verruimen voetgangersruimte door verwijderen obstakels op de stoep
6. Zebrapad in lengterichting van de Weteringschans
7. Verzoek verruiming laad- en lostijden op Leidseplein

1. Afwegingsmatrix met de voorgestelde stad uit locatie en variant 4 (halte bij Weteringplantsoen)

In onderstaand schema wordt de ontworpen nieuwe locatie voor de tramhalte stad-uit vergeleken met een locatie bij het Weteringplantsoen, zoals voorgesteld door direct omwonenden van de locatie van de nieuwe halte uit het ontwerp.

Beoordelingsaspect	Halte cf. ontwerp (voor kruising Museumbrug)	Halte bij het Weteringplantsoen	Extra toelichting
Beoordelingscriteria gemeente			Zie ook Ontwerptoelichting
Effect op doorstroming tram	-	Doorstroming verslechtert door een extra locatie met een voetgangersoversteek op het traject, waardoor de tram zowel bij de kruising als bij deze halte moet afremmen.	Bij verplaatsing van de halte stad uit, verplaatst de oversteek voor trampassagiers mee. Op de kruising blijven twee

			voetgangersoversteken, waarvan 1 volledige en 1 alleen over het fietspad en de fietsstraat (en niet de trambaan)
In te richten cf. PVE Toegankelijke haltes	Ja, tot en met servicedeur 2* tram*	Ja, volledig	*Daarmee zijn beide trams nog steeds goed toegankelijk voor reizigers met hulpmiddelen (rollator, rolstoel, buggy etc.)
Overstap mogelijkheid halte		Door grotere afstand tot halte stad-in minder geschikt als overstap op andere tramlijnen*	*Gebeurt minimaal, Leidseplein en Weteringcircuit zijn veel belangrijkere overstaphaltes
Ligging ten opzichte belangrijke bestemmingen	Gunstige ligging voor bezoekers Museumplein en Spiegelkwartier	Grotere loopafstand tot Museumplein en Spiegelkwartier	Halte wordt gebruikt door zowel bewoners als bezoekers gebied
Effect op fietspaden	Fietsstraat krijgt gewenste breedte	Fietspad kan gewenste breedte krijgen, maar fietsers passeren wel een extra voetgangersoversteek. De uitbuiging van het fietspad bij de halte verslechtert de doorstroming en geeft minder comfort	
Effect op parkeerplaatsen	Opheffing 3 parkeerplaatsen	Opheffing/verplaatsing 1 tot 3 parkeerplaatsen nodig (autodateplek en elektrische laadplekken)	Parkeren verplaatst naar Vijzelgrachtgarage
Effect op groen	Kap 1 boom nodig	Zeer waarschijnlijk kap 1 boom nodig vanwege graafwerk rond de wortels voor verlegging voetpad en kabels en leidingen. Daarnaast verlies overig groen plantsoen *	*Exacte oppervlak te vervallen plantsoen nader te bepalen en definitieve Boom Effectanalyse te maken na bepaling exacte positie halte
Effect op tracés kabels en leidingen	Geen gedwongen verleggingen tracés	Gedwongen verlegging tracés riolering (incl. rioolput) en elektra op en rond nieuwe halte* Geschatte kosten € 35.000 tot € 55.000.	* Concreter te ramen na technische uitwerking (o.a. te maken bochten na brug). Aanname is dat telecomkabels kunnen blijven liggen en gas op eigen kosten vervangt en verlegt.

Effect op tramboven-leiding masten	Mogelijk 1 mast circa 50 cm te verplaatsen. Geschatte kosten rond de € 25.000	Verplaatsing 3 masten noodzakelijk*. Geschatte kosten rond de € 80.000	*Nieuw te vinden locaties voor te verplaatsen masten gaan mogelijk ten koste van nog meer parkeerplaatsen en/of groen
Beoordelingscriteria bewoners			Zie ook bezwaarbrieven
Effect op veiligheid (fietsers) kruising	Snelheid tram bij passeren kruising beperkt door haltering vóór de kruising. Halte voor kruising heeft voorkeur CVC uit oogpunt verkeersveiligheid.	Trams moeten nog steeds afremmen bij de kruising, maar komen daarbij niet altijd volledig tot stilstand zoals na halteren en hebben dan een wat langere remweg.	Tram rijdt Max. 50 km/uur. Zicht op kruising bij halteren trams geborgd door stop op voldoende afstand tot kruising. CVC heeft voorkeur voor situering haltes voor kruispunt omdat trams dan met een lage (aanvangs)snelheid het kruispunt passeren.
Effect op ruimte op kruising	Optimale uitbuiging fietsstraat creëert goede steunpunten oversteken kruising	Minder ruimtebeslag haltes, maar uitbuiging fietsstraat nog steeds nodig t.b.v. veilige opstel- en oversteekmogelijkheden over de kruising. De boom kan daarbij wel behouden blijven.	
Ligging halte t.o.v. andere haltes	Dichter bij halte Leidseplein, verder van halte Weteringcircuit	Verder van halte Leidseplein, dichter bij halte Weteringcircuit	Voor gemeente en GVB geen leidend criterium zo lang alle bestemmingen binnen de maximale afstand (400 meter) bereikbaar blijven.
Veiligheid oversteek voetpad naar halte	Fietsstraat en fietspad veilig oversteekbaar via voetgangersoversteek met voldoende zicht op passerende trams.	Fietsstraat en fietspad oversteekbaar via voetgangersoversteek. Echter op deze locatie meer risico dat uitstappers achter de stilstaande tram langs oversteken en daarbij verrast worden door een tram in de tegenrichting die daar met hoge snelheid rijdt.	
Impact voor bewoners	Ter plekke aan weerszijde straat woningen en	Ter plekke aan overzijde woningen en bedrijven, halte zelf grenst volledig aan plantsoen	

	kantoren. Opstelplek voorste tram ligt voor kantoor.		

De draagkracht van brug 90 bij de Weteringpoort is bij het beoordelen van alternatieven (nog) buiten beschouwing gelaten. Het realiseren van een halte op een bolling is wel minder gewenst (vanuit richtlijnen CVC) en optrekkende trams hebben een andere invloed op brug dan normaal rijdende trams.

Daarnaast is de locatie van een halte bij het Weteringplantsoen nog niet beoordeeld door de Centrale Verkeerscommissie (CVC) en getoetst bij de Vervoerregio Amsterdam voor bepaling van haar financiële bijdrage. In het voorliggende ontwerp is gestreefd naar maximale ruimtelijke kwaliteit door een ruimtelijk logisch en transparant ontwerp. Een aanpassing van de haltelocatie zal doorwerken in het hele verdere ontwerp

Alles overziend staat het projectteam nog steeds volledig achter de locatie uit het voorliggende ontwerp, omdat deze het beste past binnen de stedelijke kaders, doelen en uitgangspunten voor het project.

2. Noodzaak van een dubbele halte

GVB geeft aan dat een dubbele halte per tram per keer 30 seconden reistijdwinst oplevert. In de Investeringsagenda OV is al rekening gehouden met deze reistijdwinst op de Binnenring om de 3 die hier rijden tramlijnen sneller en betrouwbaar te maken en daarmee ook aantrekkelijker voor reizigers.
Het aanleggen van een perron van 31 m waar slechts één tram tegelijk kan halteren is qua halte lengte een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie: op de huidige halte is circa 60 meter beschikbaar om te halteren. Ook is een enkele halte op Plusnet OV een afwijking van het PvE toegankelijke tramhaltes van Metro en Tram.
Als slechts één tram tegelijk kan stoppen en passagiers kan laten uitstappen bij een halte, verslechtert dit de doorstroming op het hele netwerk. Vertraging bij het halteren van een tram, leidt vaak ook tot vertraging voor volgende trams en zorgt daarmee voor een minder betrouwbare dienstregeling en voor frustratie bij reizigers die moeten wachten om uit te kunnen stappen.

Relatie met overige haltes rond Museumplein
De functie van de halte Spiegelgracht zal naar verwachting wijzigen door een geplande samenvoeging van andere haltes rond het Museumplein. Op de Paulus Potterstraat komt dan een toegankelijke brede en lange halte door samenvoegen van twee haltes. Dit is een stedelijk project, waarover alleen Stadsdeel Zuid heeft geadviseerd over de Nota van Uitgangspunten. Het Uitvoeringsbesluit met het definitief ontwerp wordt ter kennisname aan de portefeuillehouder van Zuid aangeboden.

Als meer bezoekers van het Rijksmuseum via de Noord/Zuidlijn en de halte Spiegelgracht naar dit museum reizen, ontlast dit de nieuwe halte op de Paulus Potterstraat en de route daar heen via de Leidsestraat. Dit geeft minder kosten voor het GVB en minder overlast voor de stad.

De toenemende functie van de haltes Spiegelgracht voor bezoekers van onder andere het Rijksmuseum geeft extra noodzaak om een dubbele lengte halte te realiseren. Deze topattractie moet ook goed toegankelijk zijn voor reizigers met hulpmiddelen (rolstoel, rollator en buggy) en een halte nabij zo'n attractie wordt ook relatief vaker gebruikt door deze reizigers dan andere haltes. Het in- en uitstappen kost bij deze kwetsbare groep reizigers vaak meer tijd in, waardoor een tram langer moet halteren. Daarnaast stappen er op piekmoment groepen reizigers samen in- en uit en zijn er vaker vragen aan de conducteur.

De nieuwe app die het GVB heeft ontwikkeld geeft een indicatie over de drukte in de voertuigen. Deze indicatie voor de drukte is gebaseerd op data van de OV-chipkaart waardoor een voorspelling kan worden gegeven. Het betreft hier een indicatie en gaat niet om real-time gegevens.

3. Hoeveelheid autoverkeer op de Museumbrug

Gevraagd is om aan te geven wat de verkeersintensiteiten op de Museumbrug zijn gedurende de dag voor de verkeersstromen stad in en stad uit. In onderstaande tabellen en diagrammen treft u de gegevens aan van verkeerstellingen die gedaan zijn in de meetperiode 27 september t/m 3 oktober 2018.

Verkeersintensiteiten		
	Totaal werkdag	Totaal weekdag
Etmaal (0-24u)	3974	3940
Dag (7-19u)	2737	2470
Avond (19-23u)	590	592
Nacht (23-7u)	647	879
Ochtendspits (7-9u)	336	279
Avondspits (16-18u)	443	429

Tabel 1 Gemotoriseerd vervoer over Museumbrug excl. snorfietsen en brommers

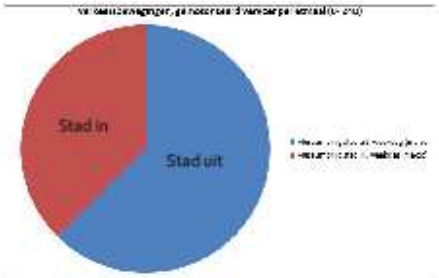
Verkeersintensiteiten				
	Museumbrug stad uit			
	werkdag (ma-vr)	% van het totaal	weekdag (ma-zo)	% van het totaal
Etmaal (0-24u)	2466	62%	2464	63%
Dag (7-19u)	1652	60%	1476	60%
Avond (19-23u)	382	65%	383	65%
Nacht (23-7u)	432	67%	605	69%
Ochtendspits (7-9u)	189	56%	158	57%
Avondspits (16-18u)	289	65%	272	63%

Tabel 2 Gemotoriseerd vervoer stad uit over Museumbrug excl. snorfietsen en brommers

	Museumbrug stad in			
	werkdag (ma-vr)	% van het totaal	weekdag (ma-zo)	% van het totaal
Etmaal (0- 24u)	1508	38%	1476	37%
Dag (7-19u)	1085	40%	993	40%
Avond (19-23u)	208	35%	209	35%
Nacht (23-7u)	215	33%	274	31%
Ochtendspits (7-9u)	147	44%	121	43%
Avondspits (16-18u)	154	35%	158	37%

Tabel 3 Gemotoriseerd vervoer stad in over Museumbrug excl. snorfietsen en brommers

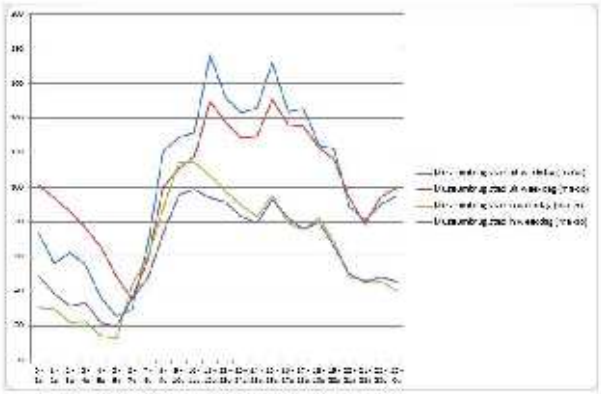
N.B: het eerder genoemde aantal van 190 voertuigen stad-in tijdens de avondspits als maatgevende drukste moment van de dag is afkomstig uit het Verkeersonderzoek uit 2019 dat is uitgevoerd met gebruikmaking van de tellingen en betreft de prognose die daarin is opgenomen voor 2020. In de tellingen is deze stroom iets kleiner, namelijk tussen de 154 en 158 voertuigen.



Figuur 1 Verkeersbewegingen over Museumbrug verdeeld over stad in (rood) en stad uit (blauw), totaal 3940 bewegingen per etmaal per weekdag.

Eenrichtingsverkeer wijzigen van stad uit naar stad in heeft vergaande consequenties voor o.a.:

- Het hele wegprofiel en de trambaan op de Weteringschans.
- Geen extra ruimtewinst op de Stadhouderskade omdat het rechtsafvak dan niet kan vervallen.
- Het autoverkeer dat vanuit het centrum snel naar de S100 kan om de stad te verlaten
- Er krijgen meer automobilisten te maken met andere routes vanwege de hogere aantallen.



Figuur 2, verdeling verkeersbewegingen stad in per uur per week- (paars) en werkdag (groen) en stad uit per week- (rood) en werkdag (blauw).

4. Toevoeging voetgangersruimte in het ontwerp

In onderstaande overzicht staan de locaties omschreven waar in het ontwerp meer voetgangersruimte is toegevoegd.

Locatie	Toelichting
Rondom kruising Weteringschans-Museumbrug	• Bij huisnummer 24 van 1,85 meter naar 2,85 meter. • Bij huisnummer 81-89 van 2,10 meter naar 4,00 meter • Door het vervallen van de bypass waar fietsers kunnen afsnijden vanaf de Museumbrug richting Weteringcircuit ontstaat meer voetgangersruimte bij huisnummer 26?.
Huidige locatie halte stad-uit	De abri en de ticketmachine verdwijnen van het trottoir. Dit creëert meer vrije doorloopruimte op het trottoir dat hier al niet heel breed is.
Op de Museumbrug	De trottoirs krijgen er aan beide kanten ongeveer 80 cm effectieve loopruimte bij. De huidige breedte is aan de oostkant van de brug is ongeveer 2,20 meter en gaat naar ongeveer 3,10 meter. De westkant kant gaat van 2,20 naar 3,30 meter.
Op de Stadhouderskade vanwege het vervallen van het rechtsafvak richting Museumbrug	• Het gedeelte van de Stadhouderskade dat in het plangebied ligt varieert van 60 -90 cm. Aan het begin van de brug neemt de hoeveelheid voetgangersruimte met 2,15 m toe. • De voetgangersoversteken aan de oostkant en langs de Stadhouderskade en over de Museumbrug worden korter.
Weteringschans tussen huisnummer 119 en huisnummer 145	Hier komt meer obstakelvrije doorloopruimte op het trottoir. De parkeerstrook vervalt en wordt toegevoegd aan het trottoir. Hier komt ook fietsparkeren en twee bomen.

5. Mogelijkheid verruimen voetgangersruimte door verwijderen obstakels op de stoep

Door een omwonende is gevraagd of er nog meer voetgangersruimte kan komen aan de oneven zijde van de Weteringschans tussen de Weteringstraat en het Weteringcircuit door het verplaatsen van een aantal masten. De mogelijkheden hiervoor zijn beperkt en kennen aanzienlijke kosten. Er staan hier 2 soorten masten. Bij huisnummer 131 staat een trammast met zogenaamde afspaninrichting. Dit waarborgt een continue trekspanning in de kabels zodat ze goed strak staan. Door de kracht die hierop staat, is het niet mogelijk deze aan een gevel te bevestigen. Wel kan de afspaninrichting worden verplaatst naar de mast die grenst aan het plantsoen. Op de hoogte van de bestaande mast moet dan een muurrozet aangebracht worden op een van de panden. Hiermee kan de mast dan komen te vervallen. De kosten van deze verplaatsing bedragen - indicatief - €16.000,--.

De mast staat in de toekomstige strook voor parkeren van auto's en fietsen en bomen en heeft daardoor geen invloed op de effectieve vrije doorloopruimte op dit trottoir. Verplaatsing (optie zie rode stip op foto) zal minimaal € 25.000 kosten, afhankelijk van de nieuwe positie. Deze optie is afhankelijk van beschikbare ruimte in de ondergrond en de locatie ten opzichte van de geplande boom in het ontwerp.



Foto 1 Trammast met afspaninrichting ter hoogte van huisnummer 131 en optie verplaatsing mast (in rood)

Bij huisnummer 139 staat een mast voor de openbare verlichting, op de mast is ook voeding aangebracht. De bovenleiding is op deze plek met een muurrozet bevestigd. Of de openbare verlichting ook aan een particuliere gevel bevestigd kan worden is nog niet in beeld. Deze mast heeft door zijn positie wel invloed op de vrije doorloopruimte op het trottoir.



Foto 2 Bovenleiding op muurrozet. Verlichting met voeding op eigen mast bij huisnummer 139

De kosten voor het verplaatsen van een trammast zijn afhankelijk van het type mast en de locatie. Zo is een voedingsmast met een bedrag tussen de € 60.000 en € 80.000 significant kostbaarder om te verplaatsen dan een mast waar alleen een spandraad aan hangt. Dit kost circa € 20.000.
Kostenbepalende factoren zijn verder nog:

- aanwezigheid van openbare verlichting (OVL)
- wel of geen voeding voor OVL
- aanwezigheid van een afspaninrichting
- aanwezigheid van installaties van derden (zoals camera, reclame)

Masten met alleen een spandraad naar de overzijde kunnen verwijderd worden als er een alternatief ophangpunt kan worden aangebracht aan bijvoorbeeld een gevel. Als de bebouwing te ver staat lukt dat niet, ook bomen kunnen dit lastig maken. Bestaande verlichting moet dan eventueel ook overgezet worden. Masten met een voedingspunt of afspaninrichting kunnen niet aan een gevel bevestigd worden. Bestaande masten verplaatsen kan met een speelruimte van circa 1 meter in langsrichting van de trambaan en tot enkele meters in dwarsrichting ten opzichte van de trambaan. Deze speelruimte is mede afhankelijk aanwezige ondergrondse kabels en leidingen. In de langsrichting van de trambaan heeft dit te maken met de rijdraad van de bovenleiding die elke circa 30 meter een ophangpunt nodig heeft om ervoor te zorgen dat de draad goed strak loopt en niet ergens gevaarlijk naar beneden hangt.

De masten op de Weteringschans zijn recent vervangen of geschilderd. Voorlopig is er geen onderhoud gepland waarbij meteen een verplaatsing gerealiseerd kan worden. Als bij aankomend onderhoud een mast moeten worden vervangen, plaatst GVB de nieuwe mast in principe ook zo dicht mogelijk bij de bestaande mast.

6. Zebrapad in lengterichting van de Weteringschans

Bij het ontwerp hebben een aantal overwegingen geleid tot de keuze om geen voetgangersoversteek (VOP) over de Spiegelgracht en de Museumbrug nabij de kruising toe te voegen. Op dit moment hebben de voetgangers hier wel voorrang op auto en fiets omdat er inritconstructies zijn. In de nieuwe situatie vervalt deze inritconstructie en kunnen voetgangers de straat in twee delen oversteken via een steunpunt halverwege. . De banden zijn verlaagd om comfort te bieden aan de voetganger. Deze oversteekmogelijkheid heeft de voorkeur boven het realiseren van een voetgangersoversteek in de vorm van een zebra.

Overwegingen daarbij zijn:

- In een 30 km gebied worden geen voetgangersoversteken geplaatst anders dan bij een OV halte om toegang tot de halte te geven. In het ontwerp bevinden de voetgangersoversteken zich bij de halte. De Weteringschans krijgt bij herinrichting een maximumsnelheid van 30 km/uur, net als de Museumbrug en de Spiegelgracht.
- Bij behandeling van het ontwerp van de Weteringschans West en Museumbrug in de Centrale Verkeerscommissie op 27 augustus 2019 heeft de CVC gesproken over nut en noodzaak van een VOP over de Spiegelgracht ter hoogte van de Weteringschans. De commissie is geen voorstander van een VOP op die locatie.
- Een voetgangersoversteek op deze locatie zorgt ervoor dat auto's en fietsers vanaf de Spiegelgracht zich moeten opstellen op de zebra om de kruising met goed zicht te kunnen oversteken. Dit is voor weggebruikers niet plezierig, men neemt minder tijd om het kruispunt op een veilige manier over te steken omdat men de voetgangersoversteek snel wil verlaten.
- Bij de andere oversteken hinderen wachtende auto's de doorstroming van de fietsers.



Figuur 3 Detail ontwerp kruising Weteringschans West

7. Verzoek verruiming laad- en lostijden op Leidseplein

Vanuit de BIZ uitgaansgebied Leidsebuurt is gevraagd om een verruiming van de venstertijden voor laden en lossen rond het Leidseplein als 'compensatie' voor de gewijzigde aanrijdroutes door eenrichtingsverkeer op de Museumbrug. Of hier daadwerkelijk sprake van is, zal door het stadsdeel geëvalueerd worden een aantal maanden na herinrichting.
Bij het laden en lossen in dit gebied speelt het volgende een rol:

- Het Leidseplein en omgeving kent venstertijden voor laad- en losverkeer. Laden en lossen op het Leidseplein zelf is alleen toegestaan maandag t/m zaterdag tussen 7.00 en 12.00 uur. In andere in de Leidsebuurt is dit soms alleen toegestaan tussen 7.00 en 19.00 uur.

- Het Leidseplein is voor leveranciers bereikbaar via de Leidsebrug, de Marnixstraat en Zieseniskade. Het stuk Weteringschans tussen de Museumbrug en het Kleine-Gartmanplantsoen is in principe geen aanrijdroute.
- Alleen Paradiso heeft momenteel ontheffing voor leveranciers om via de trambaan Weteringschans West aan te rijden richting hun loading dock. Dit blijft ook in de toekomst mogelijk. Leveranciers van andere instellingen en bedrijven rond het Leidseplein moeten andere routes nemen.
- De route Museumbrug > Spiegelgracht > Zieseniskade wordt wel gebruikt door bepaalde leveranciers. Na herinrichting kan de Spiegelgracht bereikt worden vanaf het Weteringcircuit.