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 2e 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 trambovenleiding 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	591
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

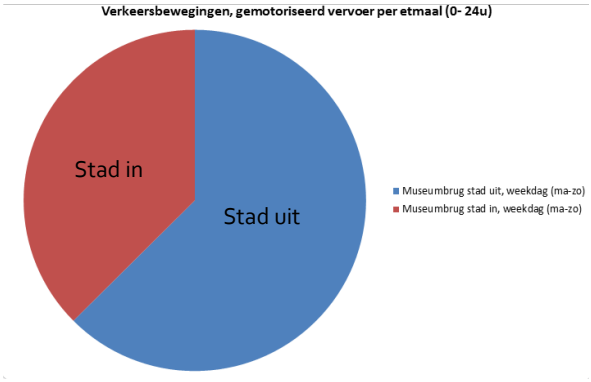
Verkeersintensiteiten				
	Museumbrug stad uit			
	werkdag (ma-vr)	% van het totaal	weekdag (ma-zo)	% van het totaal
Etmaal (0-24u)	2466	62%	2464	63%
Dag (7-19u)	1652	60%	1476	60%
Avond (19-23u)	382	65%	383	65%
Nacht (23-7u)	432	67%	605	69%
Ochtendspits (7-9u)	189	56%	158	57%
Avondspits (16-18u)	289	65%	271	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

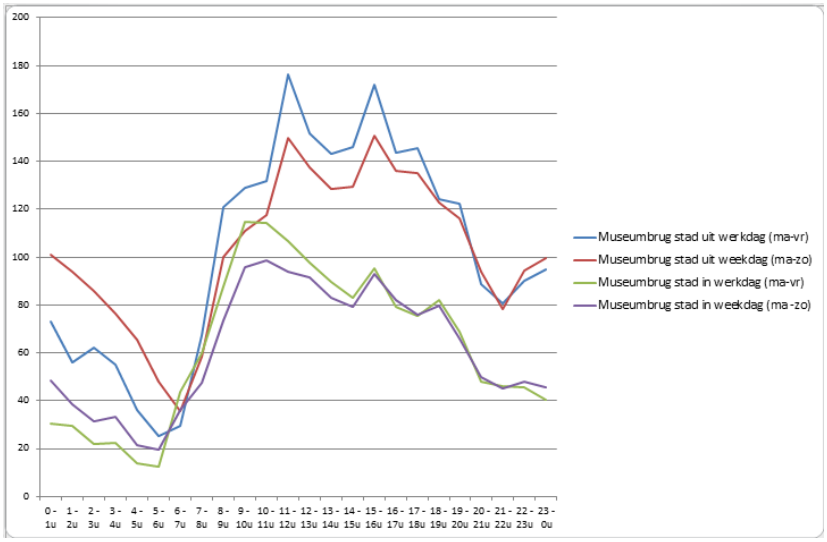
N.B: het eerder genoemde aantal van 190 voertuigen stad-in tijdens de avondspits als maatgevende drukste moment van de dag is afkomstig uit het Verkeersonderzoek uit 2019 dat is uitgevoerd met gebruikmaking van de tellingen en betreft de prognose die daarin is opgenomen voor 2020. In de tellingen is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