Verkeerskundige analyse
Prinsenstraat 27 H e.o.

METAFACT

Verkeerskundige analyse
Prinsenstraat 27 H e.o.

METAFACT

METAFACT B.V.
Karspeldreef 1199
1104 SE Amsterdam
info@metafact.nl • www.metafact.nl

KvK: 63160129
Bank: NL89 INGB 0006 8471 03
BTW nr. NL85 5117 977 B01

Opdrachtgever: **Café De II Prinsen**
Project: Verkeerskundige analyse – Prinsenstraat 27 H e.o.

Ordernummer: 1
Documentnummer: 1
Versie: 1.0 (DEF)

Auteur: [redacted]
T:
M:
E:

Datum: 15 augustus 2017

Copyright

© 2017 METAFACT B.V.
Alle rechten voorbehouden. Het is niet toegestaan dit document geheel of gedeeltelijk te vermenigvuldigen of te distribueren aan derden zonder schriftelijke toestemming van METAFACT B.V.

Inhoudsopgave

1 Inleiding 7
1.1 Achtergrond 7
1.2 Leeswijzer 7
2 Verkeerssituatie Prinsenstraat 27 e.o. 9
3 Verkeerskundige overwegingen vergunningverlening 13
4 Conclusie 17
Referenties 19

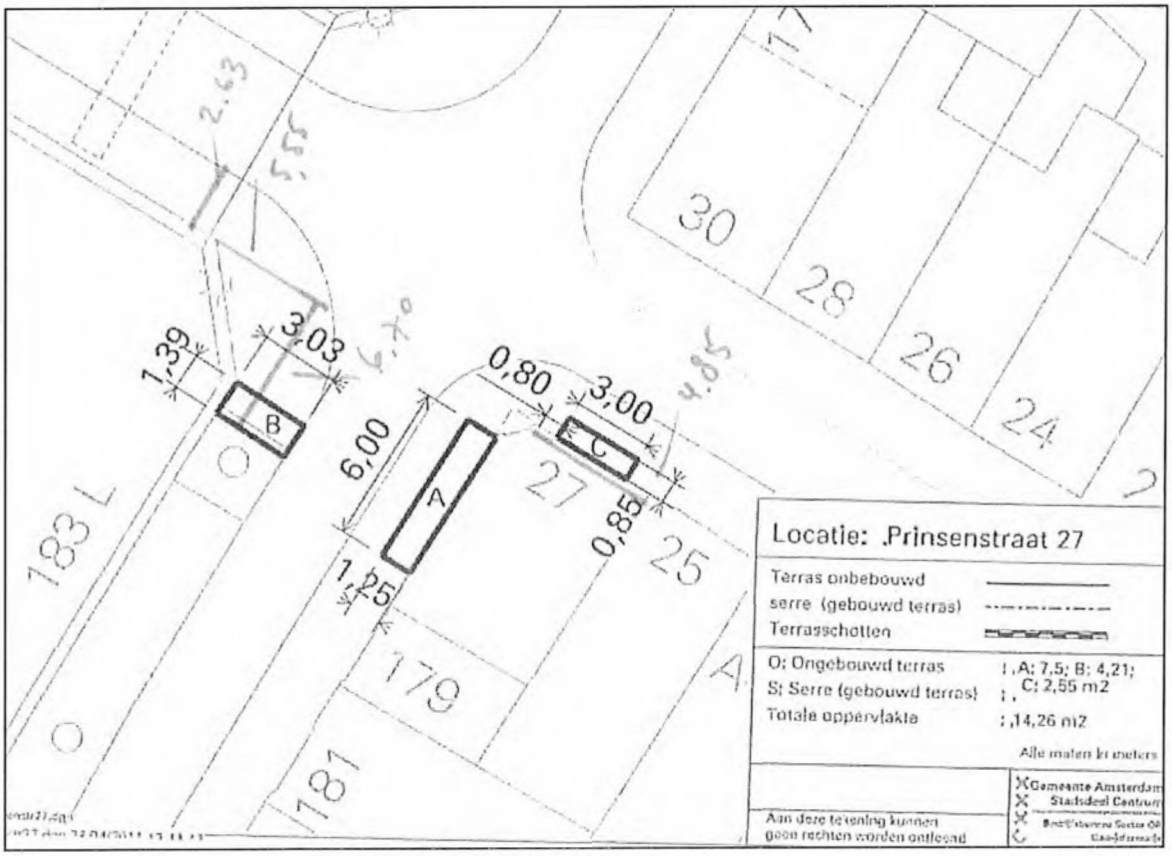
1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Café De II Prinsen is een horecagelegenheid gevestigd op de Prinsenstraat 27 H te Amsterdam. Vorig jaar zomer is door de gemeente Amsterdam besloten om de aanvraag voor de uitbreiding van het terras op de brugvleugel tegenover Prinsenstraat 27 H te weigeren.

De kern van de afwijzing wordt door de gemeente Amsterdam als volgt gemotiveerd: '*De drukke voetgangersroute over de brugvleugel maakt de situatie op Prinsenstraat 27 anders dan bij andere brugvleugels. Om een veilige oversteekplaats te garanderen dient de strook tot aan de knik van de brugvleugel vrij te blijven. Daarnaast zal er onvoldoende doorloopruimte ontstaat voor voetgangers die aan de zijde van de Prinsengracht langs het terras willen lopen. Het betreft een drukke verkeers- en voetgangersroute zowel richting de Prinsengracht als richting Jordaan. Een uitbreiding van het terras op de brugvleugel heeft te veel impact op het gebruik van de openbare ruimte.*'[1]

De gemeente Amsterdam staat wel toe dat het terras aan de gevelzijde aan de zijde van de Prinsenstraat wordt uitgebreid van 3,00 meter naar 3,80 meter. In figuur 1.1 zijn de aangevraagde terrasruimtes weergegeven.



Figuur 1.1: Terrastekening vergunde en aangevraagde terrassen

1.2 Leeswijzer

Café De II Prinsen heeft aan METAFACT gevraagd om te toetsen of de gevraagde uitbreiding van het terras op de brugvleugel verkeerskundig past. In dit rapport worden hiervoor verkeerskundig de mogelijkheden van een terras op en rondom de brugvleugel beoordeeld. Hiervoor wordt in hoofdstuk 2 de situatie verkeerskundige beschreven. In hoofdstuk 3 worden verkeerskundige de aspecten besproken met betrekking tot het terrassenbeleid. Tot slot volgt in hoofdstuk 4 een conclusie over de weigering een advies naar de mogelijkheden van een terras op de brugvleugel.

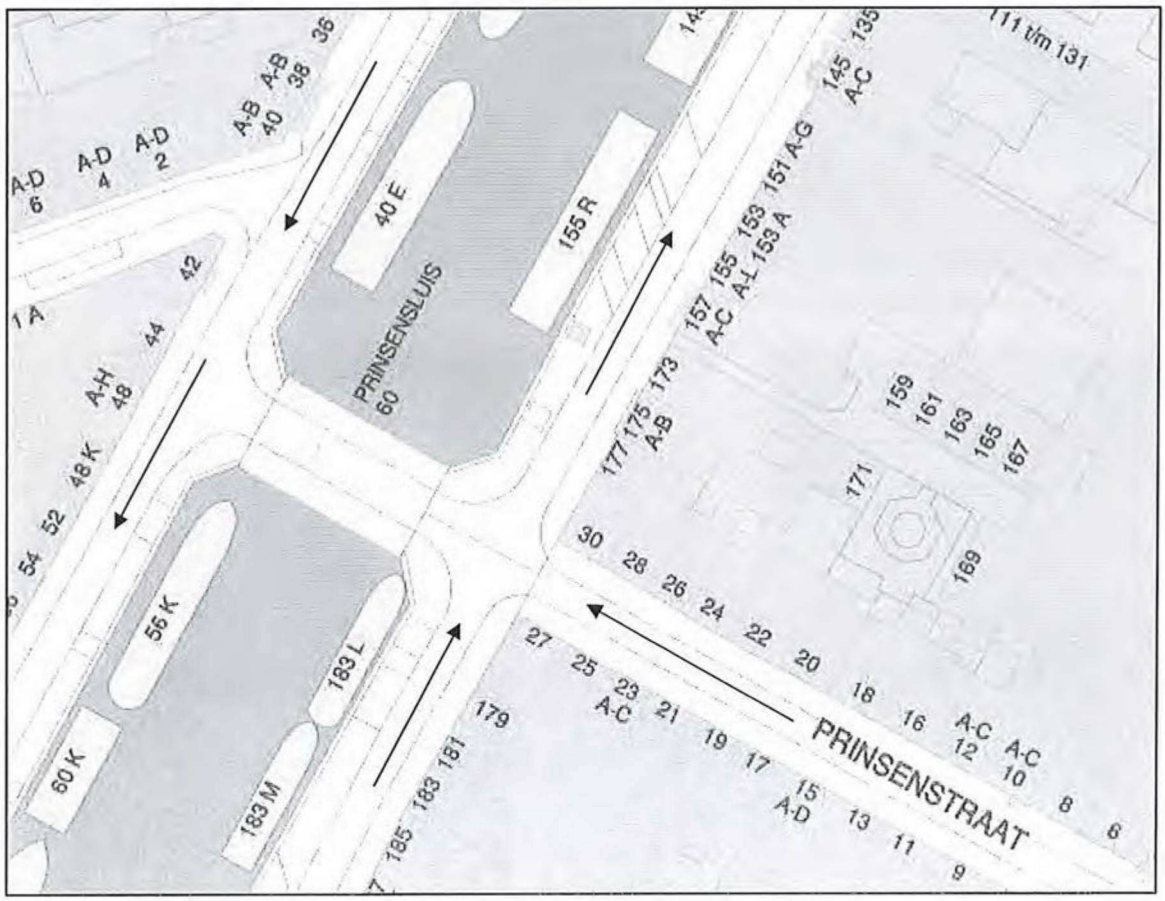
[1] Gemeente Amsterdam 2016, p. 2

2 Verkeerssituatie Prinsenstraat 27 e.o.

Café De II Prinsen is gevestigd op Prinsenstraat 27 H te Amsterdam. Het café is gelegen op de hoek van de Prinsenstraat en de Prinsengracht. Voor zowel de Prinsengracht als de Prinsenstraat geldt dat deze wegen onderdeel zijn van een 30 km/h-zone en behoren tot de wegcategorie erftoegangsweg.

Hiermee behoren de Prinsengracht en de Prinsenstraat tot een verblijfsgebied. Een verblijfsgebied is een gebied dat aaneengesloten is en diverse functies mengt. De functiemening bestaat in de regel uit een combinatie van woon-, winkel- en/of werkfuncties. Dit is ook hier het geval en komt overeen met de rest van het centrum van Amsterdam. Voor verblijfsgebieden geldt dat het aanwezige verkeer hier zijn herkomst of eindbestemming vindt. Doorgaand verkeer in verblijfsgebieden wordt zoveel mogelijk voorkomen. Een verblijfsgebied heeft namelijk verkeerskundig gezien geen stroomfunctie voor het verkeer, maar een functie van uitwisseling van verkeer. Dit betekent dat het uitwisselen van verkeer zowel kan plaatsvinden op kruispunten als op wegvakken.[2]

De snelheid van 30 km/uur past bij de inrichting, vorm en gebruik van zowel de Prinsenstraat als de Prinsengracht. Bij deze snelheid kunnen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer op een veilige manier met elkaar worden gemengd. Bij een maximale snelheid van 30 km/uur geldt dat bij deze snelheid een verkeersongeval zelden een dodelijke afloop kent. Daarnaast heeft een 30 km/h-zone een gunstig effect op de leefbaarheid van een gebied, zoals het geluidsniveau van het verkeer en de oversteekbaarheid van wegen.



Figuur 2.1: Overzichtskaart Prinsenstraat 27 e.o., incl. rijrichtingen gemotoriseerd verkeer[3]

Verder geldt voor de Prinsenstraat en Prinsengracht een eenrichtingsverkeerregime. Voor de Prinsengracht geldt het eenrichtingsverkeerregime voor al het verkeer. Voor de Prinsenstraat geldt dat

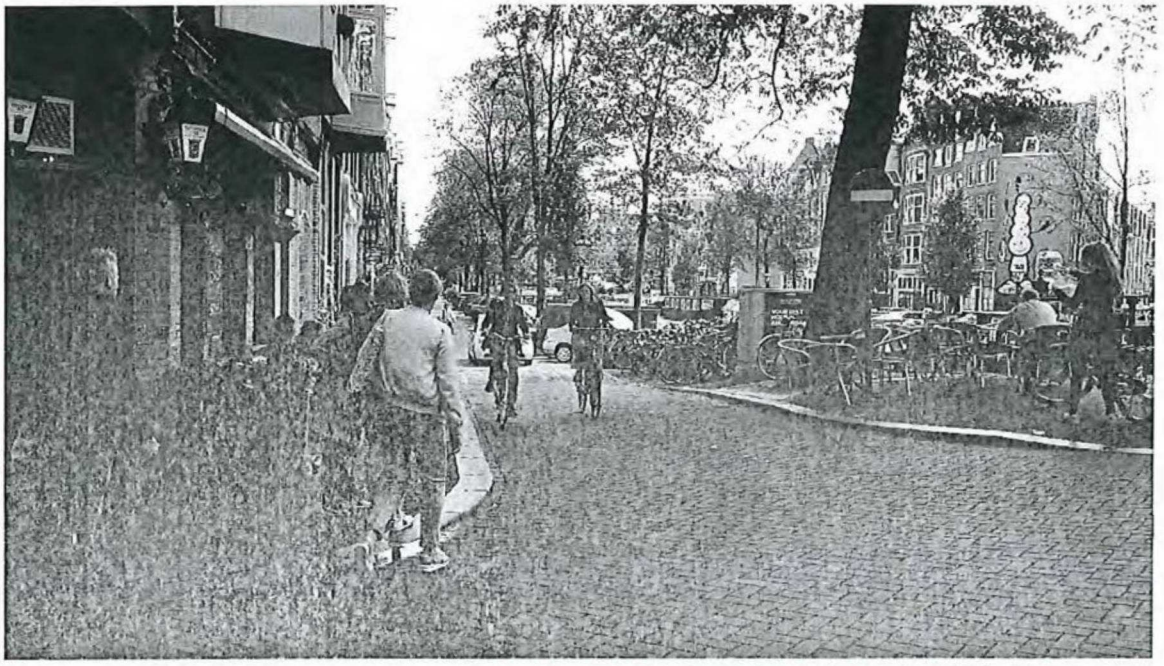
[2] CROW 2012, p. 421
[3] http://maps.amsterdam.nl/ (2017-08-01)

(brom)fietsers zijn uitgezonderd van het eenrichtingsverkeerregime. Op beide wegen zijn geen tram- en busroutes en/of -haltes aanwezig. Voetgangers kunnen als weggebruiker vrij alle richtingen op via de aanwezige trottoirs.

De grachtzijde van de Prinsengracht wordt gebruikt voor parkeren van auto's en fietsen. Het trottoir loopt hier dood. Voetgangers worden geacht over te steken om hun looproute te vervolgen aan de gevelzijde van de Prinsengracht. De Prinsenstraat is voorzien van trottoirs aan beide zijden. De betreffende verkeerssituaties zijn te zien in figuren 2.2 (foto), 23 (foto) en figuur 2.4 (overzichtskaart).

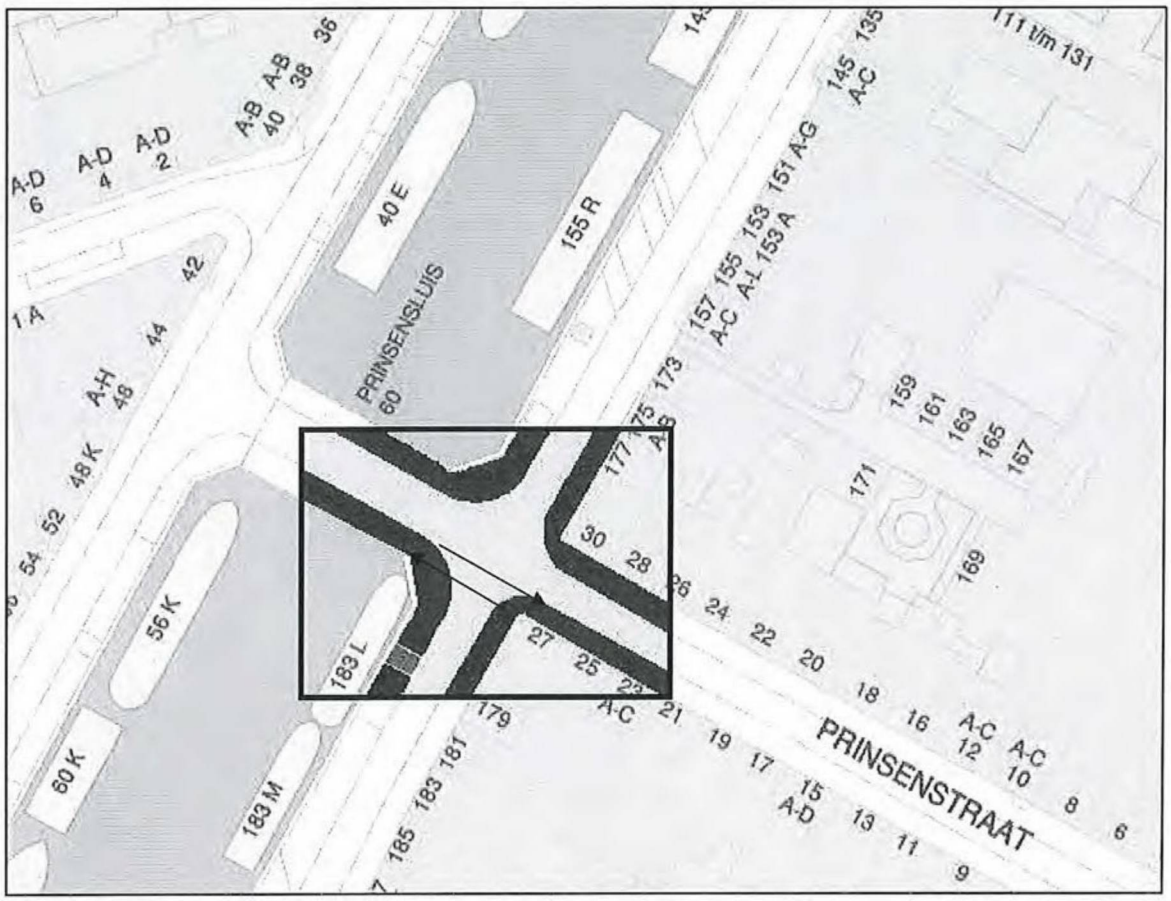


Figuur 2.2: Brugvleugel Prinsengracht en Prinsenstraat en eenrichtingsverkeerregime Prinsenstraat, incl. uitgezonderd (brom)fietsers[4]



Figuur 2.3: Eenrichtingsverkeerregime Prinsengracht, incl. groen (boom), fietsenstalling, parkeerplaatsen en doodlopend trottoir[5]

[4] METAFACT B.V. (eigen werk: 2017-07-14)
[5] METAFACT B.V. (eigen werk: 2017-07-14)



Figuur 2.4: Trottoir Prinsengracht – Prinsenstraat e.o., incl. looproutes voetgangers en doodlopende looproute langs de Prinsengracht[6]

Figuur 2.4 laat zien dat een logische looproute oversteek voor voetgangers ter hoogte van Café De II Prinsen ligt. Vanuit verkeerskundig perspectief geldt dat schuinoversteken over wegen onwenselijk is. De afstand tussen trottoirs bij schuinoversteken is namelijk langer. Een terras op het deel van de brugvleugel is verkeerskundig gezien geen probleem. Een terras op de brugvleugel zou bijdragen een rechte oversteek van voetgangers tussen de brugvleugel en het trottoir aan de overzijde van de weg.

[6] http://maps.amsterdam.nl/ (2017-08-01), bewerkt (eigen werk)

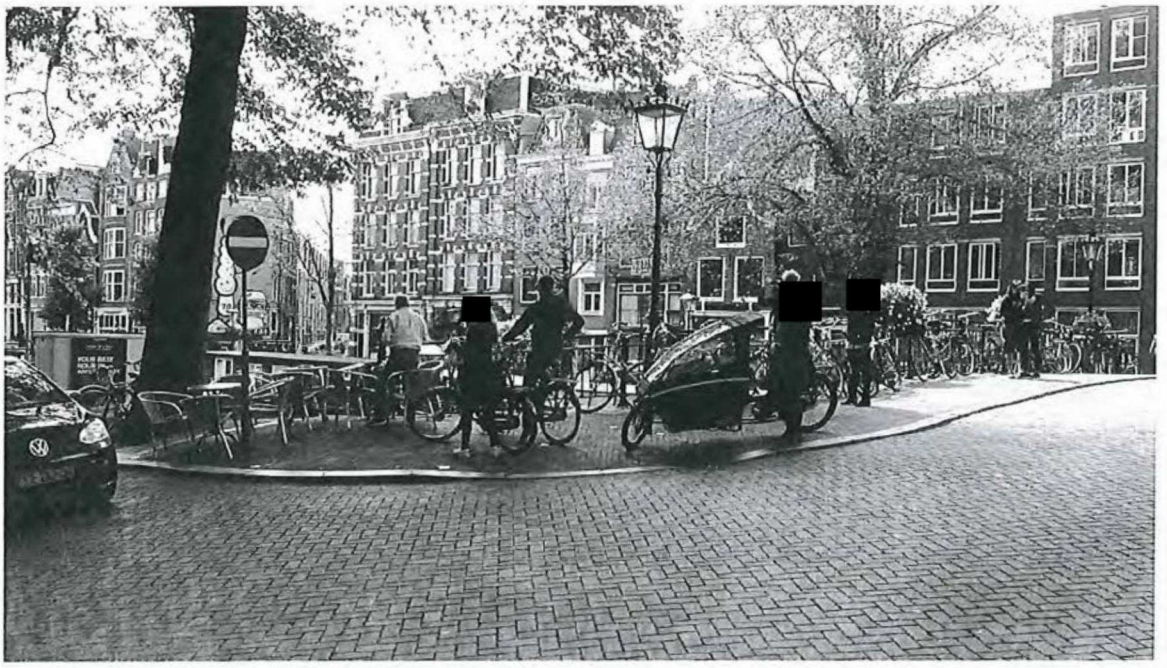
3 Verkeerskundige overwegingen vergunningverlening

Met betrekking tot de overwegingen om een terras toe te staan, conform beleid van het stadsdeel Centrum, gelden er vijf uitgangspunten:

1. *'de op het trottoir aanwezige doorloopruimte voor voetgangers bedraagt minimaal 1,50 meter;*
2. *het terras moet direct aansluitend aan en recht voor en / of tegenover de gevel worden geplaatst;*
3. *het terras is niet breder dan de gevel;*
4. *de minimale diepte van een terras is 0,8 meter;*
5. *de maximale diepte van een terras bedraagt 3,5 meter of de helft van het trottoir indien het trottoir breder is dan 7 meter'.*[7]

Met betrekking tot de overwegingen om een terras toe te staan op brugvleugels gelden aanvullende voorwaarden. Zo wordt in de inleiding van het terrassenbeleid gesteld dat: *'Op brugvleugels moet het oversteken van de voetgangers centraal staan. Het mag niet gebeuren dat voetgangers als gevolg van een terras gedwongen worden om op de rijweg te lopen'.*[8]

Ook stelt het terrassenbeleid dat: *'Terrassen op brugvleugels zijn daarom toegestaan, mits er voldoende doorloopruimte is. Daarbij is het ook van groot belang dat mensen op de meest logische plek kunnen oversteken. In veel gevallen is een belangrijke indicatie hiervoor de verlaging die in de stoepband is aangebracht. Daardoor kunnen mensen met bijvoorbeeld een visuele handicap, een rolstoel, rollator of kinderwagen, makkelijk het trottoir op en af. De verlaging kan zijn aangebracht in de stoep op de brugvleugel, maar ook in de daar tegenover gelegen stoep. Ook volgt de voetgangersloop vaak de lijn van de denkbeeldig doorgetrokken brugleuning. Dat is de meest logische looproute. Dit betekent dat in uitzonderingsgevallen, vaak bij een smalle stoep op een brug, de looproute minder dan 1,5 meter kan zijn'.*



Figuur 3.1: Looproute brugvleugel, incl. verlaagde stoeprand en terrasnoppen van het oude vergunde terras in 2010

De hierboven beschreven situatie uit het terrassenbeleid laat duidelijk zien dat deze verkeerssituatie zich onder andere voordoet op de betreffende brugvleugel. Aan de hand van de verlaagde trottoirband is duidelijk te zien waar de meest logische plek is gelegen waar voetgangers oversteken en volgt hiermee de lijn van de denkbeeldig doorgetrokken brugleuning.

[7] Terrassenbeleid 2011, p. 19
[8] Terrassenbeleid 2011, p. 5

Verder is het terrassenbeleid voor brugvleugels vertaald naar een aantal voorwaarden. De voorwaarden zijn als volgt:

1. *'Voldoende doorloopruimte voor voetgangers,*
2. *Veilige oversteekplaats,*
3. *Er wordt uitgegaan van de bestaande inrichting van de openbare ruimte, waarbij deze inrichting reden kan zijn om het terras (deels) niet recht tegenover de gevel van het horecabedrijf te vergunnen.*
4. *Er wordt geen terras voor een woonboot vergund'.*[9]

Wordt gekeken naar de terrasaanvraag voor de brugvleugel, dan is hier verkeerskundig gezien ruimte op de brugvleugel. Zoals is te zien in de terrastekening behorende bij de exploitatievergunning die nu vergeven is. De looproute ligt over de verlaagde trottoirband van de stoep naar de overzijde van de kruising Prinsengracht – Prinsenstraat ter hoogte van Prinsenstraat 27 H. Dit is duidelijk aangegeven in de vergunde exploitatievergunning.



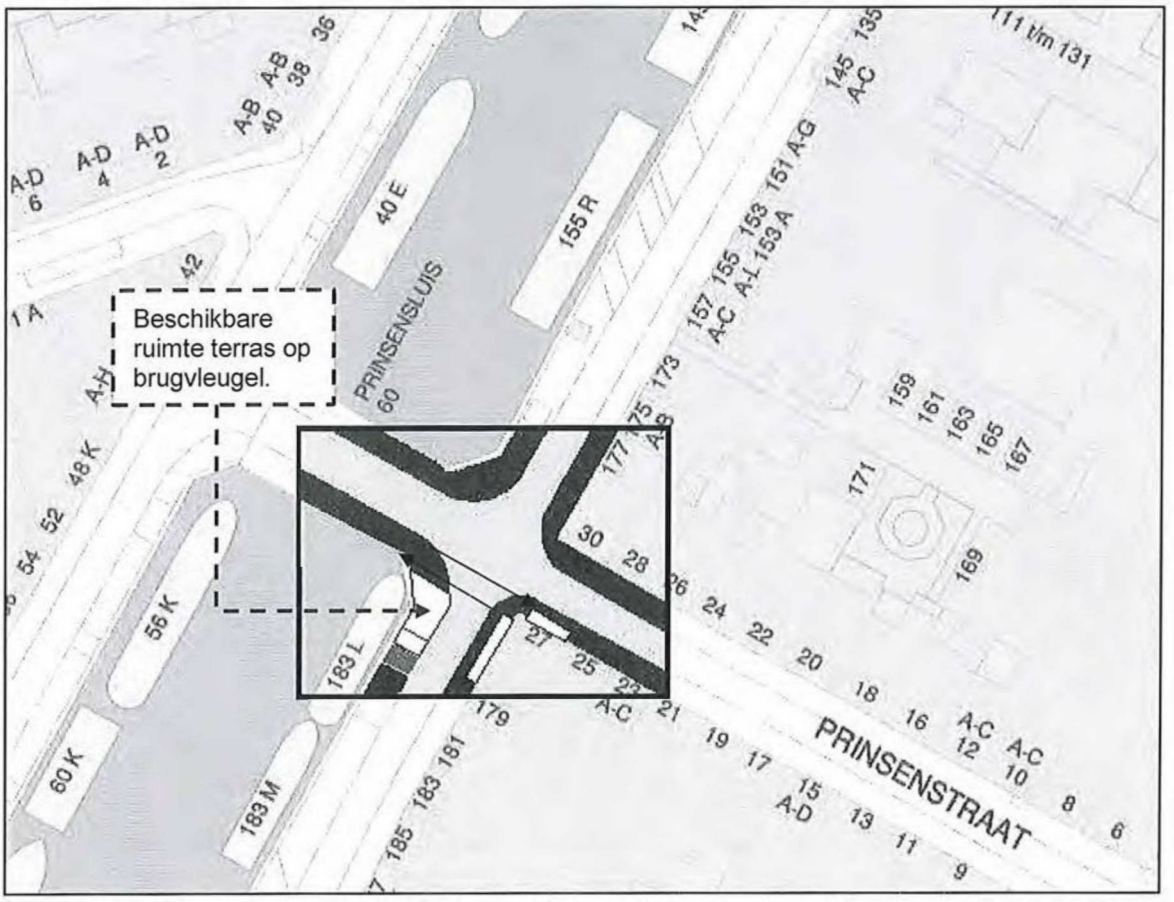
Figuur 3.2: Terrastekening[10]

Figuur 3.2 laat de vergunde terrassen zien, evenals de potentiële ruimte voor een terras op de brugvleugel aan de zijde van Prinsengracht – Prinsenstraat 27. Te zien is dat de oversteek van voetgangers niet wordt gehinderd bij het volgen van de meest logische oversteek en er voldoende doorloopruimte overblijft. Een wenselijk rechte oversteek van voetgangers is hier mogelijk.

In figuur 3.3 is deze looproute nogmaals aangegeven in groter verband. Ook is te zien dat de looproute langs de Prinsengracht doodloopt. Ten eerste loopt de looproute over het trottoir langs de gracht van de Prinsengracht dood op het terrasdeel dat wel is vergund. Hierna loopt de looproute dood vanwege aanwezig groen (grote boom), de fietsen die geparkeerde zijn in de fietsenstalling en de achterliggende parkeerplaatsen. Een voetganger zal daarom langs de gracht zijn route niet vervolgen, maar oversteken naar het trottoir dat langs de gevelzijde van de Prinsengracht loopt.

[9] Terrassenbeleid 2011, p. 25
[10] Exploitatievergunning 2016, p. 4

Wordt vervolgens getoetst aan de eisen om een terras toe te staan op een brugvleugel dan kan niet geconcludeerd worden dat verkeerskundig gezien er niet wordt voldaan aan de eisen van punt 1, voldoende doorloopruimte voor voetgangers, en punt 2) sprake van een veilige oversteekplaats. Een terras op het aangegeven deel van de brugvleugel zal de voetganger ondersteunen in het maken van een veilige oversteek(keuze). Tot slot geldt dat punt 3 en punt 4 niet van toepassing zijn op de betreffende brugvleugel.



Figuur 3.3: Brugvleugel zijde Prinsengracht – Prinsenstraat 27 in de omgeving, incl. vergunde terrassen en de resterende ruimte voor een terras op de brugvleugel zonder te conflicteren met de looproute van overstekende voetgangers.[11]

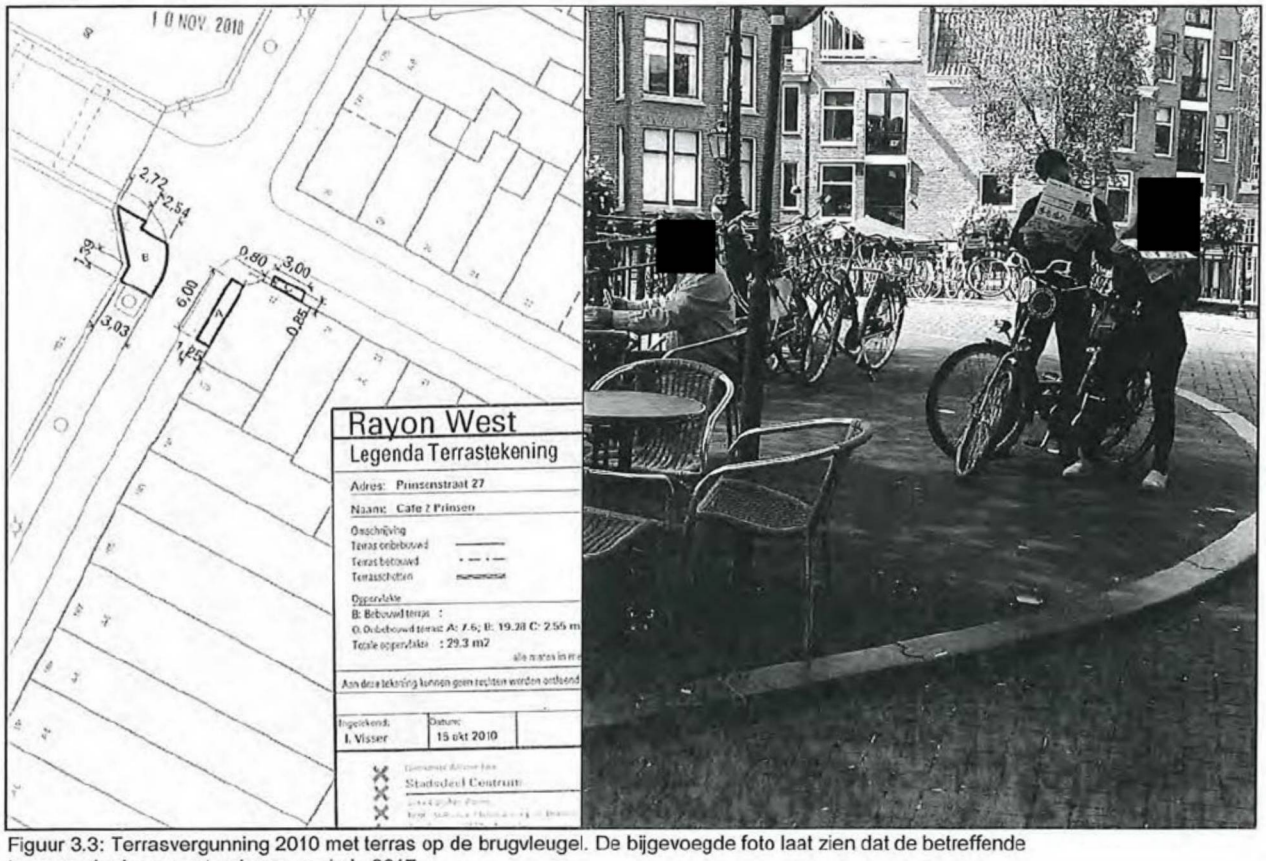
[11]http://maps.amsterdam.nl/ (2017-08-01), bewerkt (eigen werk)

4 Conclusie

In hoofdstuk drie is geconcludeerd dat een terras op de brugvleugel, ter hoogte van Prinsengracht – Prinsenstraat 27, kan zolang het binnen aangegeven grenzen blijft. In dat geval worden voetgangers niet belemmerd in hun vrije doorgang ondersteunt een terras een veilige rechte oversteek van en naar de brugvleugel.

Wordt vervolgens naar de motivering gekeken van de gemeente Amsterdam om het terras te weigeren, dan blijkt dat deze motvering uit vijf punten bestaat. De vijf punten zijn als volgt:

1. Door de aanwezige drukke voetgangersroute over de brugvleugel is deze brugvleugel anders dan andere brugvleugels.
2. Om een veilige oversteekplaats te garanderen dient de strook tot aan de knik van de brugvleugel vrij te blijven.
3. Er is onvoldoende doorloopruimte voor voetgangers die aan de zijde van de Prinsengracht langs het terras willen lopen.
4. Het een drukke verkeers- en voetgangersroute betreft richting zowel de Prinsengracht als richting de Jordaan.
5. Een uitbreiding van het terras op de brugvleugel te veel impact heeft op het gebruik van de openbare ruimte.



Figuur 3.3: Terrasvergunning 2010 met terras op de brugvleugel. De bijgevoegde foto laat zien dat de betreffende terrasmarkering nog steeds aanwezig in 2017.

Gekeken naar het eerste punt van de weigering is te stellen dat de brugvleugel inderdaad ligt op een looproute voor voetgangers. Daarvoor zijn bruggen onder andere voor bedoeld, namelijk een oversteek te realiseren tussen twee punten over een water. Echter, de drukte van op deze brug is niet anders dan andere bruggen in het centrum die vallen binnen 30 km/h-zone en een verblijfsgebied.

Met het tweede punt wordt gesteld dat om een veilige oversteekplaats te garanderen voor voetgangers de strook tot aan de knik van de brugvleugel vrij dient te blijven. Echter, wordt er gekeken naar de verkeerssituatie dan is te zien dat tot aan de knik (bochtstraal) een terras mogelijk is. dit

bleekt ook te kunnen in het verleden, zoals blijkt uit de vergunning van 2010. Zo is de terrasmarkering ook in het verleden bij de reconstructie van de straat aangebracht. Tevens is zoals aangegeven in figuur 3.3 te zien dat de trottoirband al hier is verlaagd om voetgangers met een visuele handicap, een rolstoel, rollator of kinderwagen, makkelijk het trottoir op en af te laten gaan. Hiermee volgt de verlaging de meest logische lijn van een oversteek denkbeeldig doorgetrokken vanaf de brugleuning. Dit is, zoals het terrassenbeleid stelt, de meest logische looproute.

Wanneer vervolgens wordt getoetst aan punten van het terrassenbeleid voor brugvleugels, namelijk 1) voldoende doorloopruimte voor voetgangers en 2) een veilige oversteekplaats, dan wordt aan beide punten voldaan. Er is zo voldoende opstel- en doorloopruimte voor voetgangers om de oversteek veilig te maken naar de overzijde van de kruising Prinsengracht – Prinsenstraat.

Het derde punt van de motivering ziet op het punt dat er onvoldoende doorloopruimte overblijft voor voetgangers die aan de grachtzijde van Prinsengracht langs het terras willen lopen. Dit is een nogal tegenstrijdige stelling. Reden hiervoor is dat het trottoir aan de zijde de Prinsengracht doodloopt. In de huidige situatie loopt een in eerste instantie op tegen het terras dat nu is vergund. Voetgangers zullen zo bij het vervolgen van hun weg over de Prinsengracht als nog moeten oversteken. Loopt een voetganger verder langs de grachtzijde, na het vergunde terras, dan loopt de voetganger op tegen groen (grote boom), een fietsenstalling en parkeerplaatsen. Punt drie lijkt hiermee geen oog te hebben voor een logisch vervolg van de looproute van voetgangers over de Prinsengracht, welke zich aan de gevelzijde van de Prinsengracht bevindt over het daar gelegen trottoir.

Punt vier van de weigering stelt dat de brugvleugel onderdeel is van een drukke verkeers- en voetgangersroute richting zowel de Prinsengracht als richting Jordaan. Dat het centrum van Amsterdam druk is, is bekend. Echter, gekeken naar de verkeersomgeving is de brug en de brugvleugel onderdeel van een verblijfsgebied. In een dergelijk gebied vindt menging van verkeer plaats, zo ook voetgangers. Als erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/uur kan langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer op een veilige manier met elkaar worden gemengd. Een terras op het aangegeven deel van de brugvleugel staat een veilige oversteek niet in de weg. Zoals eerder gesteld zal een terras een ondersteunde werking hebben bij het realiseren van een veilige en rechte oversteek van voetgangers over de Prinsengracht richting Prinsenstraat 27 H en vice versa.

In het laatste punt van de motivering wordt gesteld dat een uitbreiding van het terras op de brugvleugel te veel impact heeft op het gebruik van de openbare ruimte. Verkeerskundig gezien lijkt er geen reden om te stellen dat een groter terras zal leiden tot te grotere impact op de openbare ruimte. Eerder kan gesteld worden dat door een terras op de brugvleugel een stuk verrommeling van de openbare ruimte tegen gaat, evenals wildgeparkeerde fietsen.

Resumerend, verkeerskundig gezien ligt de brugvleugel in een verblijfsgebied met diverse vormen van (gemotoriseerd) verkeer. De snelheid in dit deel van Amsterdam is laag en betreft hoofdzakelijk bestemmingsverkeer. De looproute van voetgangers langs de Prinsengracht verloopt langs de gevelzijde en niet langs de gracht. Voetgangers dienen om die reden over te steken ter hoogte van Prinsengracht – Prinsenstraat 27 H om hun looproute over de Prinsengracht te vervolgen. Wordt een terras gerealiseerd op het aangegeven deel de brugvleugel dan vormt dit verkeerskundig gezien geen verkeers(veiligheids)risico. Een terras zorgt er juist voor dat voetgangers de weg recht oversteken en gebruik maken van de verlaagde trottoirband. Een schuine en onveilige oversteek over de Prinsengracht wordt zo voorkomen.

Gelet op het vigerende terrassenbeleid van de gemeente Amsterdam voor het stadsdeel Centrum kan geconcludeerd worden dat een terras op de brugvleugel mogelijk is. Er wordt voldaan aan de twee belangrijkste eisen van terrassenbeleid, namelijk:
1. voldoende doorloopruimte voor de voetganger, en;
2. een veilige oversteek.

Aangegeven is dat in geval van een ruimer terras de voetganger nog steeds voldoende doorloopruimte heeft en dat een terras op de brugvleugel bijdraagt aan een veilige oversteek van voetgangers. Verkeerskundig is er ruimte om het terras op de brugvleugel toe te staan, zoals ook in het verleden het geval is, gezien de aanwezige terrasmarkering en de verlaagde trottoirband. Het advies is daarmee om binnen de aangegeven grenzen een terras op de brugvleugel toe te staan en de motivering van de weigering van een terras op de brugvleugel te heroverwegen.

Referenties

Literatuur

CROW 2012
CROW (2012) *Publicatie 723: ASVV, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom*, CROW, Ede

Gemeente Amsterdam 2016
Stadsdeel Centrum (2016), *Exploitatievergunning alcoholschenkend horecabedrijf met terras, kenmerk: 1015 DB/ 27h*, Gemeente Amsterdam, Amsterdam

Internet

– http://maps.amsterdam.nl/ (2017-08-01)

Wet en regelgeving

Terrassenbeleid 2011
Stadsdeel Centrum (2015), *Terrassenbeleid 2011, Gewijzigd vastgesteld op 14 oktober 2015*, Gemeente Amsterdam, Amsterdam