Aanpak ontwerp proces

Binnenring Fiets-OV corridor: deellocatie Weteringschans West

juli 2019
Opsteller: [redacted]

1 Inleiding

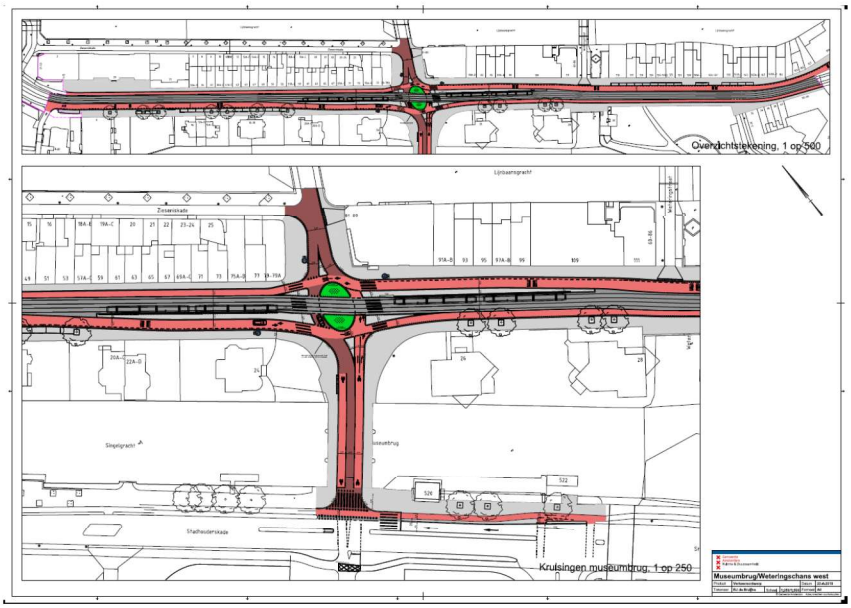
In dit document staat beschreven hoe:

- het definitief ontwerp voor de nieuwe inrichting van het westelijke deel van de Weteringschans tot stand zal komen
- welke raakvlakken dit heeft met andere projecten en ervaren knelpunten in de buurt
- hoe de directe omgeving betrokken wordt bij dit proces.

Het schetsontwerp voor dit deel van de Weteringschans, gebaseerd op de algemene ontwerpprincipes voor de Binnenring, wordt met input van diverse stakeholders uitgewerkt tot voorlopig en daarna definitief ontwerp. Tot het projectgebied behoort ook de Museumbrug (ofwel brug 82) naar de Stadhouderskade. Er zijn al jaren plannen om op deze brug eenrichtingsverkeer in te stellen, maar bij diverse partijen zijn er zorgen over de mogelijke gevolgen daarvan.

2 Projectopgave

De Weteringschans West maakt onderdeel uit van de Binnenring Fiets-OV corridor, waar de doorstroming van de fietsers en het OV een belangrijke plek krijgt en de auto te gast is. Hiermee wordt de verkeersveiligheid verbeterd.
Het betreft het deel van de Weteringschans tussen het Kleine Gartmanplantsoen (westzijde) en het Weteringcircuit (oostzijde) inclusief de aansluiting op de Spiegelgracht.
Ook de Museumbrug behoort tot het projectgebied. Hier is beoogd om voor auto's eenrichtingsverkeer in te stellen van de Weteringschans náár de Stadhouderskade (S100). Hierdoor ontstaat op de brug meer ruimte voor langzaam verkeer. Ook kan het bestaande afslagvak voor autoverkeer op de Stadhouderskade naar de brug vervallen en kan hier het fietspad en voetpad worden verbreed.



Schetsontwerp Weteringschans West inclusief aanpassing Museumbrug

De volgende aanpassingen zijn beoogd:

- Aanleg van een fietsstraat met voor auto's een maximumsnelheid van 30 km/uur tussen Kleine Gartmanplantsoen en Museumbrug in oostelijke richting en tussen Weteringcircuit en Museumbrug in westelijke richting.
- Vergroening door de toevoeging van groen op de kruising bij de Museumbrug en mogelijk gevelgroen.
- Aanleg van ruimere en beter toegankelijke tramhaltes bij de Museumbrug.
- Aanpassing van het autoparkeren: er vervallen 3 parkeerplaatsen t.b.v. de aanpassing van de nieuwe haltes en aanleg van de fietsstraat. De resterende parkeerplaatsen worden aangelegd op niveau van het trottoir, zodat deze eventueel in de toekomst omgezet kunnen worden in trottoir (in het kader van de autoluwe stad).
- Uitbreiding van het fietsparkeren, indien gewenst door het stadsdeel en/of de buurt. Dit kan leiden tot het opheffen van extra parkeerplaatsen, om de ruimte voor voetgangers in stand te houden. Alle speciale parkeerplaatsen blijven echter behouden (autodelen, mindervaliden, laden/lossen, elektrisch laden).
- Rainproof maatregelen indien noodzakelijk en mogelijk binnen de scope.
- Profielwijziging op de Museumbrug afgestemd op eenrichtingsverkeer voor auto's stad uit.
- Afslagvak op de Stadhouderskade naar de Museumbrug opheffen en fietspad en voetpad ter plekke verbreden.

Tijdens deze werkzaamheden zullen diverse nutsbedrijven kabels en leidingen vervangen en verleggen en zal GVB een deel van het spoor en –indien dit bij inspectie na het opbreken noodzakelijk blijkt- ook het onderbed vervangen.

De Weteringschans West is na de pilot Sarphatistraat, het Frederiksplein, de Weteringschans Oost en Weteringcircuit, het Marnixplein en de kruising Marnixstraat-Elandsgracht het volgende deel van de Binnenring dat als fietsstraat wordt ingericht. Naar verwachting start de uitvoering in 2020 en de werkzaamheden zijn in 2020 of 2021 gereed.
De planning, fasering en doorlooptijd van de aanleg wordt sterk beïnvloed door de hoeveelheid werk van de diverse nutsbedrijven. Met name het werk aan en/of onder het spoortracé leidt tot

veel raakvlakken met andere projecten omdat er dan een TBGN nodig is voor de periode dat de tram er niet kan rijden.

3 Projectomgeving en context

De volgende issues zullen zeker een rol spelen bij de beoordeling van het ontwerp door de verschillende stakeholders. De communicatie en het ontwerpproces zullen hier op afgestemd worden.

Project/ontwikkeling	**Raakvlak**
Voorgeschiedenis Museumbrug	Gevoeligheden en zorgen in de buurt
Taximaatregelen Leidseplein	Autoverkeer in buurt, op Binnenring en Museumbrug
Inrijdbeperkingen rond Leidseplein	Autoverkeer in buurt, routes bevoorrading
Binnenring locatie Marnixstraat Zuid	Autoverkeer in buurt en op Weteringschans en routes bevoorrading culturele instellingen
Kansenkaart Max Euweplein	Inventarisatie knelpunten en eventueel fysieke maatregelen rond Paradiso
Opheffen parkeerplaatsen rond Vijzelgracht(garage)	Wijzigingen routes autoverkeer in buurt, ervaren parkeerdruk
Herinrichting Kerkstraat	
Weteringpark	Fysieke aansluiting Weteringschans-Weteringcircuit, wijziging voetgangersroutes?
Achterstallig onderhoud bruggen en kades	Uitvoeringsplanning en omleidingen, evt. scope uitbreiding/werk met werk

Museumbrug: voorgeschiedenis en eerdere afstemming met de buurt

In het verleden zijn al eerder concrete plannen gemaakt om de Museumbrug eenrichtingsverkeer te maken voor autoverkeer om de verkeersveiligheid te verbeteren en meer ruimte te creëren voor langzaam verkeer op de brug. Deze plannen zijn besproken met stakeholders zoals de Fietsersbond, Verkeerscommissie, WVA en nood- en hulpdiensten. In o.a. 2013 is een inspraakavond georganiseerd voor de buurt. Er is daarbij kritisch gereageerd op de plannen en er waren zorgen over toenemende reistijden naar bestemming in de buurt, het toenemen van de drukte en onveiligheid op alternatieve routes (bijvoorbeeld de S100/Stadhouderskade en het Weteringcircuit) en verslechtering van de bereikbaarheid van ondernemers (waaronder particuliere garage Parking Hoofdstad) door klanten en leveranciers. De Fietsersbond en een bepaalde groep ondernemers waren juist positief over de plannen voor eenrichtingsverkeer. Er zijn meerdere verkeerstellingen en –berekeningen gemaakt, maar deze leverden discussie op vanwege de aannames van het model. Via een WOB verzoek heeft de buurt inzage gevraagd in deze onderzoeken. Het is onbekend of deze gegevens vervolgens ook verstrekt zijn.
Het plan is daarna ' op de plank' gelegd vanwege ontbrekende financiering en verwachte problemen met o.a. de luchtkwaliteit door het vele bouwverkeer in de omgeving van o.a. de Noord/Zuidlijn en de Rode Loper.
Een deel van de bovenstaande zorgen en kritiek op het invoeren van eenrichtingsverkeer zal naar verwachting nog steeds actueel zijn.

4 Raakvlakken met aangrenzende projecten en (beleids)maatregelen

Impact taxi maatregelen rond Leidseplein

Na de herinrichting van het Leidseplein is elders in de buurt meer overlast ontstaan van rondrijdende en parkerende taxi's in de buurt tot en met de Prinsengracht.

Na klachten van bewoners heeft het stadsdeel de afgelopen tijd al diverse maatregelen genomen in de vorm van o.a. verzinkbare palen (vezips) en aangepaste rijrichtingen in bepaalde buurtstraten en inzet van verkeersregelaars op uitgaansavonden. Hierdoor is de circulatie gewijzigd. Op de planning staat nog de aanleg van extra plekken rond het Leidseplein waar taxi's bezoekers kunnen laten uitstappen.
Een verdere aanpassing of invoering van dit soort maatregelen kan direct effect hebben op het verkeersaanbod op de Binnenring en de buurtcirculatie na invoering van het eenrichtingsverkeer op de Museumbrug.

Impact herinrichting Binnenring locatie Marnixstraat Zuid
De beoogde aanpak van het stuk Binnenring Marnixstraat tussen Leidseplein en de Elandsgracht kan invloed hebben op de routes van bevoorrading van instellingen rond het Leidseplein, routes van taxi's en snorfietsers en de buurtcirculatie van overige verkeer en daarmee op het verkeersaanbod op de Weteringschans West. Omgekeerd kunnen ook de aanpassingen op Weteringschans West invloed hebben op de verkeersstromen rond de Marnixstraat.

Impact inrijdbeperkende maatregelen rond Leidseplein
Er zijn plannen om in de toekomst meer permanente vormen van inrijdbeperkende maatregelen te treffen op drukbezochte pleinen om het risico van terreurdaden/aanslagen te verminderen. Dit soort maatregelen kan effect hebben op de bereikbaarheid van bedrijven en woningen en ook op de routes van taxi's en leveranciers en daarmee op de drukte op de Binnenring en Museumbrug.

- Bovenstaande 3 zaken hebben direct invloed op de buurtcirculatie in de Prinsengrachtbuurt. Het lijkt gewenst een **verkeerscirculatieplan** te laten maken voor deze buurt om het totaal aan maatregelen te beschouwen en het verkeer de meest gewenste routes te laten volgen. Dit behoort echter (vooralsnog) niet tot de scope van het project Binnenring.

Max Euweplein Kansenkaart
Een gemeentelijk projectteam werkt momenteel in opdracht van stadsdeel Centrum aan een zogenaamde Kansenkaart voor het Max Euweplein. Samen met onder andere de ondernemers op het plein, wordt in beeld gebracht hoe het plein verbeterd kan worden en prettiger kan worden als verblijfsgebied met minder conflicten tussen het doorgaande (fiets)verkeer en bezoekers.
In dit proces kunnen ook verbetersuggesties worden gedaan voor knelpunten rondom het plein, bijvoorbeeld op het westelijkste deel van de Weteringschans rond Paradiso. Mogelijk kunnen deze verbeteringen een plek krijgen in het nieuwe ontwerp voor de Weteringsschans West, mits niet strijdig met de opgave voor OV en Fiets. Het betreft o.a. de positie van de laad- en loshaven en de opstelruimte voor afslaande en overstekende fietsers.

Opheffen autoparkeerplaatsen rond parkeergarage Vijzelgracht
De komst van parkeergarage Vijzelgracht maak het mogelijk om minimaal 250 parkeerplaatsen op te heffen op maaiveld in een zone van circa 400 meter rond deze nieuwe garage (grofweg de straten tussen de Prinsengracht, Reguliersgracht, Spiegelgracht en Lijnbaansgracht óf Weteringschans.
De locaties waar deze parkeerplaatsen opgeheven worden, wordt bepaald via intensieve participatie met de buurt. Na de zomer komt er inspraak op de Nota van Uitgangspunten voor het opheffen.

De 14 parkeerplekken die begin 2019 opgeheven zijn op de Weteringschans Oost maken géén deel uit van deze 250 plekken. De 22 verhoogd aangelegde plekken op Weteringschans Oost komen wél in aanmerking. Uitgezonderd hiervan is het speciaal parkeren (2x elektrische laadpalen, 1x invalidenplek, 1x auto-date en 1x laad- en losplek).
De parkeerplekken langs de Weteringschans West zijn opgenomen in het zoekgebied voor de Vijzelgrachtgarage.

Herinrichting Kerkstraat
De beoogde (gefaseerde) opheffing van parkeerplaatsen in deze straat kan invloed hebben op de parkeerdruk elders en de buurtcirculatie.

Weteringpark
Er zijn plannen om het Weteringcircuit een meer parkachtig karakter te geven, een extra looproute vanaf de Noord/Zuidlijn naar de musea te creëren en het fietsparkeren mogelijk ondergronds te brengen. Of en wanneer deze plannen worden uitgevoerd, is nog niet bekend. De Weteringschans West eindigt aan de oostzijde bij het Weteringcircuit, dus mogelijk ontstaan hier fysieke raakvlakken tussen beide ontwerpen. Ook kan het leiden tot wijzigingen in de voetgangersstromen op en rond Weteringschans West en de Museumbrug.

Achterstallig onderhoud bruggen en kades
Binnen Amsterdam blijkt een aanzienlijk aantal bruggen en kademuren achterstallig onderhoud te hebben, vooral in en rond de binnenstad. Binnen de werkgrens van Weteringschans West vallen 2 bruggen: brug 82 (Museumbrug) en brug 90 (bij de Weteringpoort). Bij de brugbeheerder is de status van deze bruggen opgevraagd. Brug 90 is in mei 2019 weer geïnspecteerd, de resultaten zijn nog niet bekend. Inspectie van Brug 82 is voorzien voor 2020.
Tijdens de uitvoering kan het bouwverkeer en het omleidingen van regulier verkeer beperkt worden doordat bruggen in de directe omgeving afgesloten zijn danwel maar beperkt belast mogen worden.

Totale hinderbeleving projecten
In de directe omgeving van de Weteringschans West is in de afgelopen jaren al flink gewerkt aan onder andere het Leidseplein en rond het Weteringcircuit. De komende jaren staat ook een aanzienlijk aantal projecten gepland op de Binnenring zelf, rond het Kleine Gartmanplantsoen (fietsenstalling en spoorwerk), de bouw van de Vijzelgrachtgarage, het opknappen van de Vijzelstraat en haar bruggen, het omvormen van Weteringcircuit tot Weteringpark, de herinrichting van de Kerkstraat etc.. Daarnaast heeft het GVB vooruitlopend op de herinrichting van Weteringschans West nog urgent spoorwerk in een deel van het projectgebied.

De acceptatie van de buurt voor de overlast van deze projecten wordt beïnvloed door het totaal aan werkzaamheden. Dit vergt een goede afstemming van uitvoeringsplanningen om de hinder te beperken.
Dit geldt in het bijzonder ook voor de tijdelijke buiten gebruikname (TBGN) van tramroutes. Hiervan staan er in de komende paar jaar al een aanzienlijk aantal gepland, o.a. op de Vijzelstraat.

5 Discussies binnen het ontwerp zelf

Vooruitlopend urgente GVB werkzaamheden spoor
GVB heeft begin 2019 aangegeven in 2019 werk te moeten uitvoeren aan het spoor tussen Spiegelgracht en Weteringstraat omdat het spoor in slechte staat is. Dit staat nu gepland in

augustus/september 2019. Vanwege de nabijgelegen gasleiding wordt alleen aan het spoor zelf gewerkt en moet waarschijnlijk het onderbed nog vervangen worden tijdens het werk aan de fietsstraat. De urgentie van het GVB werk veroorzaakt in relatief korte tijd twee keer hinder en stremmingen in het projectgebied. Door goede afstemming tussen betrokken partijen wordt echter voorkomen dat het GVB werk daarna wee opgebroken moet worden om het nieuwe wegprofiel te maken.

Gevaarlijke kruising Weteringschans-Museumbrug
Dit is een gevaarlijke kruising waar snel conflicten ontstaan tussen de vele fietsers, toeristen op weg naar o.a. het Rijksmuseum, trams en autoverkeer in diverse richtingen. In het ontwerp wordt meer overzicht gecreëerd op deze kruising. Ook wordt door het eenrichtingsverkeer op de brug het aantal afslaande en kruisende autobewegingen beperkt. Echter ook het gedrag van de weggebruiker is erg bepalend of de kruising echt veiliger wordt.

Faciliteren afrijden leveranciers Paradiso
Op dit moment geldt (buiten de venstertijden) ontheffing voor leveranciers van Paradiso om via de Museumbrug aan- en af te rijden met goederen voor de optredens. Na 21.00 uur kunnen kleine vrachten ook via de Zieseniskade aangevoerd worden. De Vezip daar staat in verbinding met Paradiso. In het ontwerp vervalt het aanrijden via de Museumbrug en zal dit via de Leidsebrug of Weteringcircuit moeten. Voor het afrijden zal de bochtstraal naar de Museumbrug voldoende ruim moeten zijn. Dit gaat wel ten koste van de ruimte voor langzaam verkeer.

Bomen en overige groen
Nader onderzoek moet nog uitwijzen of alle bestaande bomen in het project behouden kunnen blijven en of er mogelijkheden zijn extra groen te creëren (beplanting of bomen) en/of het bestaande groen rond de Museumbrug aantrekkelijker te maken.

Opheffen autoparkeerplekken op Weteringschans West
In afwachting van meer duidelijkheid over het programma Autoluw worden in het nieuwe ontwerp alleen parkeerplekken opgeheven indien dit bijdraagt aan de hoofddoelstellingen van de Binnenring: doorstroming van het OV en fietsverkeer. Vooralsnog zijn in het ontwerp 3 parkeerplaatsen vervallen door de wijziging van de halte ligging en het toegankelijk maken van de halte. Momenteel is nog onbekend wat de fietsparkeerbehoefte is en of dit aanleiding is om meer parkeerplaatsen op te heffen.

Overige parkeerplekken dienen vooralsnog behouden te blijven. Deze worden wel verhoogd aangelegd op niveau van het trottoir, zodat deze in de toekomst relatief eenvoudig alsnog verwijderd kunnen worden en omgezet in bijvoorbeeld fietsparkeerplekken. Speciale parkeerplekken blijven sowieso ook dan behouden, zoals plekken voor autodelen en mindervaliden.

6 Belanghebbenden bij deze opgave

De volgende stakeholders/partijen hebben in elk geval een belang bij de aanpassingen op de Weteringschans West en dienen daarom geraadpleegd en geïnformeerd te worden:

Stakeholder	**Belang (tijdens en na uitvoering)**
Bewoners Weteringschans West	Leefbaarheid straat, parkeermogelijkheden, bereikbaarheid.....

Buurtbewoners	Behoud bereikbaarheid buurt, ...
Buurtverenigingen/overleggen (Wetering Verbetering, bewoners verkeersoverleg Prinsengracht, Bewonersvereniging Centrum Zuid)	Passende invloed op ontwerp, tijdig informeren, ...
Reizigers (fietsers, automobilisten, OV gebruikers) vertegenwoordigd door o.a. Fietsersbond, RAR en Cliëntenbelang	Comfortabele snelle routes en haltes. Minimale hinder. Verkeersveiligheid
Culturele instellingen Leidseplein en hun leveranciers (O.a. Paradiso)	Behoud bereikbaarheid voor leveranciers
Garage Hoofdstad (Prinsengracht 540)	Behoud bereikbaarheid voor klanten
Rijksmuseum	Goede bereikbaarheid museum
Overige ondernemers	Goede bereikbaarheid voor klanten en leveranciers
Vervoerregio Amsterdam	Co financier verbeteringen t.b.v. OV, verkeersveiligheid en fietsers
GVB en MET	bereikbaarheid haltes tijdens uitvoering, toegankelijk maken haltes, werk met werk maken. WLS procedure
Nood- en hulpdiensten	Behoud bereikbaarheid projectlocatie en omgeving
Interne stakeholders (stadsdeel Stadsregie,...)	
Omgevingsprojecten op en rond de Binnenring (zie ook paragraaf 4)	Afstemming omleidingen, beperking totale overlast

7 Stappen ontwerp proces

Vanuit de algemene ontwerpprincipes voor de Binnenring en landelijke en Amsterdamse handboeken is een verkeerskundige schetsontwerp gemaakt voor de Weteringschans West. Dit ontwerp wordt in 2019 verder uitgewerkt via de volgende stappen:

Stap	**Planning**
Verkeerskundig schetsontwerp uitwerken tot voorlopig verkeerskundig ontwerp (incl. verwerken opmerkingen CVC en halte details)	April- mei 2019
Voorlopig ontwerp (verkeerskundig) agenderen in WVA + CVC	Juni – juli 2019
Verkeerskundig ontwerp uitwerken tot compleet ruimtelijk ontwerp incl. groen	Mei – juli 2019
Voorlopig ontwerp bespreken met direct belanghebbenden (Paradiso, garage Hoofdstad, bewonersgroep verkeer....)	Juli-augustus 2019
Voorlopig ontwerp bespreken met buurt	september 2019
Bepalen definitieve tracés kabels en leidingen (DTA)	Najaar 2019
Definitief ontwerp maken	September- november 2019
Definitief ontwerp agenderen WVA+CVC	December 2019
Definitief ontwerp presenteren aan buurt	Januari 2020
Definitief ontwerp agenderen beheertafel	Januari/februari 2020

Groen en weekstart stadsdeel tbv advies	
Uitvoeringsbesluit op basis van DO	Maart 2020
Technisch ontwerp/bestekstekeningen maken (en contractering/deelopdracht aannemer)	April –juli 2020

Na uitvoering wordt tot slot nog een revisietekening gemaakt van de gerealiseerde situatie.

8 Participatie en communicatie momenten

Hier onder wordt een beeld geschetst van de belangrijkste communicatiemomenten en middelen die nu beoogd zijn. Deze worden nog nader uitgewerkt in de communicatie paragraaf van het BLVC plan en een communicatiekalender.

Het ontwerp voor de Weteringschans West wordt zo sterk gedicteerd/ingekaderd door de al gemaakte keuze voor eenrichtingsverkeer op de brug, aanleg van een fietsstraat en de eisen aan toegankelijke haltes dat een uitgebreid participatieproces met de buurt niet passend is. De buurt wordt wel geconsulteerd en gevraagd om suggesties te doen om het ontwerp te verbeteren en optimaliseren.

Reacties uit de bijeenkomsten met de buurt rond het voorlopig en definitief ontwerp worden betrokken bij het optimaliseren van het ontwerp en bij het Uitvoeringsbesluit.

Middel	**Voorlopig ontwerp**	**Definitief ontwerp**	**Start uitvoering**	**Tijdens uitvoering**
Bewonersbrief voortgang			Ja, twee weken vooraf	Bij wijzigingen planning of start nieuwe fase
Bewonersbrief uitnodiging bijeenkomst	Ja	Ja	Ja	(alleen bij zeer onvoorziene zaken)
Uitnodiging bijeenkomst per mail naar al bekende omgevingspartijen	Ja	Ja	ja	(indien van toepassing)
Persoonlijk contact OM meest relevante omgevingspartijen	Ja	Ja	Ja	Ja
Mailbox project Binnenring	Ja	Ja	Ja	Ja
Update projectwebsite	Ja	Ja	Ja	Ja
Social media (van o.a. stadsdeel)	N.t.b. (uitnodiging bijeenkomst)	Ja	Ja	Ja
Artist impressie	Ja	Ja		
Omgevingsapp*			Ja	Ja
Foto's/time lapse			Ja	Ja, periodiek
Nieuwsbrieven van stadsdeel. Stadsregie,…			Ja	Ja

Persbericht lokale media		Ja	Ja	Bij oplevering
AT5 Het Verkeer			Ja	Eventueel nogmaals bij nieuwe fase
Bouwbord/doel			Plaatsing	Ja, tot oplevering
Inloopspreekuur				Ja, frequentie n.t.b.
Bedankkaart				Optioneel, einde project

Openbare bijeenkomsten met omwonenden en ondernemers

1. Presentatie voorlopig ontwerp en uitkomsten verkeeronderzoek

Opzet en doel bijeenkomst:

- De buurt wordt geïnformeerd over het beoogde ontwerp en gevraagd of het geschetste speelveld en de knelpunten compleet zijn en wat men van de beoogde oplossing/ontwerp vindt. O.a. de vraag of er behoefte is aan extra fietsparkeren.

2. Presentatie definitief ontwerp

Opzet en doel bijeenkomst:

- Informeren en raadplegen over DO: wat vindt u van dit ontwerp?

3. Informatiebijeenkomst uitvoering werkzaamheden

Opzet en doel bijeenkomst:

- Enkele weken voor start uitvoering informatie geven en vragen beantwoorden over praktische aspecten zoals omleidingen, te verwachten hinder, contactpersonen project etc.

GVB werkzaamheden 2019

Hierover communiceert GVB in overleg met het projectteam Binnenring. Nadere uitwerking in betreffend apart BLVC plan.

9 Benodigde middelen

P.M.

- Raming ureninzet
- Raming kosten drukwerk, app, bijeenkomsten,.....