



Gemeente
Amsterdam



Onderdeel van
programma
Oranje Loper

Uitgangspunten herinrichting Raadhuisstraat

Raadhuisstraat inclusief het weggedeelte van de Westermarkt

Datum 9 november 2020
Status: concept versie 0.1

Samenvatting

Voor u ligt een notitie over de uitgangspunten en voorkeursprofiel voor de herinrichting van de Raadhuisstraat. In deze notitie schetsen we de aanleiding en doelstellingen van het project. We beschrijven de huidige situatie, wensen van bewoners en ondernemers en centrale uitgangspunten voor de herinrichting. Aansluitend beschrijven we de profielen die we hebben onderzocht en lichten we toe of een profiel voldoet aan de uitgangspunten en projectdoelstellingen. Het profiel dat het meest voldoet, het voorkeursprofiel, beschrijven we gedetailleerd.

De belangrijkste kenmerken van het voorkeursprofiel zijn:

- Een verkeersveilige indeling voor alle verkeersdeelnemers.
- De maximum snelheid in de straat wordt 30 km/uur.
- Meer ruimte voor de fietser.
- Meer ruimte voor voetganger.
- Een vrijliggende verhoogde trambaan (met uitzondering van de Arcade).
- Voldoende laad- en losplekken.
- Het verbeteren van de openbare (verblijfs)ruimte.
- Meer groen (Westermarkt).

Inhoud

1. Aanleiding, probleem en doelstelling	4
2. Huidige situatie	8
3. Wensen van bewoners en ondernemers	14
4. Uitgangspunten	16
5. Onderzochte mogelijke profielen 20	
5.1 Onderzochte mogelijke profielen	20
5.2 Ontwerpverkenning van het voorkeursprofiel	22
5.2.1 Ontwerpverkenning Raadhuisstraat	23
5.2.2 Ontwerpverkenning Westermarkt	25

1 Aanleiding, probleem en doelstelling

Met het Programma Oranje Loper vernieuwt Amsterdam de Nieuwezijds Voorburgwal en de straten en negen vaste bruggen van Paleis tot Mercatorplein. De bruggen moeten met urgentie worden vervangen. De route Oranje Loper is van groot belang voor de veiligheid en bereikbaarheid van de centrum-westzijde van de stad.

Met de Oranje Loper maakt de gemeente Amsterdam meer ruimte voor voetgangers, fietsers, de tram en groen. De uitvoering heeft een grote invloed op de bereikbaarheid van de omgeving en de stad. Daarom streven we ernaar de vernieuwing van de bruggen en aanliggende straten zoveel mogelijk in één aanpak uit te voeren. Om dat mogelijk te maken wordt in het tweede kwartaal van 2021 een uitvoerings- en kredietbesluit voorgelegd aan het bestuur, voor

zowel de bruggen als het maaiveld Raadhuisstraat, Rozengracht, De Clercqstraat en de Jan Evertsenstraat (inclusief het tussenliggende stuk Admiraal de Ruijterweg).

Gemeente onderzoekt herinrichting Raadhuisstraat en Westermarkt

Veel mensen maken gebruik van de Raadhuisstraat en de Westermarkt. Het is hier druk en onoverzichtelijk. Voetgangers, fietsers, auto's verdringen elkaar, de trams ondervinden vaak hinder van andere verkeersdeelnemers. Geparkeerde auto's maken het onoverzichtelijk. Voor fietsers is het niet altijd veilig. Laden en lossen gebeurt vaak op de fietsstrook of de rijweg, waardoor fietsers moeten uitwijken, soms zelfs naar de trambaan. Ook de inrichting van de openbare ruimte kan beter. De inrichting is rommelig en onoverzichtelijk. De ruimte voor voetgangers op het trottoir is beperkt. Hier staan vaak geparkeerde fietsen of andere obstakels. Dit alles zorgt voor onveilige situaties en een slechte doorstroming van het verkeer.

Kortom, de inrichting van de Raadhuisstraat is toe aan een vernieuwing.



Uitgangspunten herinrichting Raadhuisstraat

Doelstellingen van het project

We willen een verkeersveilige straat waar de tram ongehinderd door kan rijden. Een straat waar het prettig is om te lopen en veilig om te fietsen. Er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers, OV en groen en een minder prominente rol voor de geparkeerde auto. Een inrichting die aansluit bij de ambities van het college om de stad autoluw te maken.

Bovenstaande vertaalt zich in de volgende doelstellingen voor het project:

- Vergroten van de kwaliteit van de openbare ruimte. Een inrichting die passend is voor de stadsstraat Raadhuisstraat en Westermarkt: een straat waar het prettig is om in te verblijven en met voldoende doorloopruimte voor voetgangers.
- Vergroten van de verkeersveiligheid. Het creëren van meer ruimte voor fietser en voetganger. Ook maken we betere oversteekplaatsen. Dit zijn belangrijke uitgangspunten in de Agenda Autoluw, Leidraad Voetganger en het Meerjarenplan Fiets. De veiligheid van deze gebruikers is een belangrijke voorwaarde bij het nieuwe ontwerp.
- Verbeteren van de doorstroming en betrouwbaarheid van de tram. Hierbij ligt de prioriteit bij het vergroten van de betrouwbaarheid van de aankomst- en vertrektijden van de tram op de haltes. Het streven is dat de doorstroming van de tram op het traject met 20% verbetert ten opzichte van de situatie in 2012.

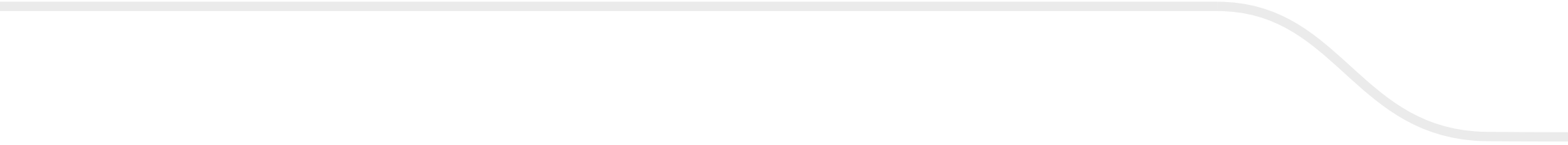
Op de Raadhuisstraat en Westermarkt zijn voetgangers, fietsers en OV plusnetten. Plusnetten zijn verkeersstromen die meer prioriteit en ruimte krijgen binnen het profiel ten opzichte van andere verkeersstromen. Door meer ruimte te maken voor de plusnetten voetgangers, fietsers en OV is er minder ruimte voor de auto.

Beschrijving en afbakening projectgebied

Het projectgebied ligt tussen Dam en Rozengracht en loopt van gevel tot van gevel op de Raadhuisstraat en ter hoogte van de Westermarkt van de gevel aan de zuidzijde tot en met het trottoir aan de noordzijde.

De traminfrastructuur is onderdeel van het project. Bij de kruispunten valt het deel van de zijstraten dat nodig is om een logische, verkeersveilige inrichting te maken binnen het projectgebied, ongeveer 10 meter.





De vier monumentale bruggen zijn aan vervanging toe. Dit zijn achtereenvolgens: brug 8 over het Singel (Huiszittenbrug), brug 22 over de Herengracht (Warmoesbrug), brug 106 over de Keizersgracht (Engelschmanbrug) en tot slot brug 63 over de Prinsengracht (Nieuwe Wercksbrug).

Deze vervangingsopgave van de bruggen wordt voorbereid binnen het programma Oranje Loper. We werken intensief samen om de uitvoering van de herinrichting van de straten, inclusief de inrichting op de bruggen, en de werkzaamheden aan de brugconstructies goed op elkaar af te stemmen.



2 Huidige situatie

Algemeen

In zijn algemeenheid zien we dat de stad – en zeker binnen de ring – steeds intensiever bevolkt raakt en voor allerlei doeleinden wordt gebruikt. Ook hier manifesteert zich de ‘uitrol van het centrummilieu’, zoals beschreven in de Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011). De vastgoedprijzen zijn er structureel gestegen, er hebben zich tal van creatieve- en kennisbedrijfjes gevestigd (vooral ZZP’ers) en de horeca heeft er zich verder gespecialiseerd.

De Raadhuisstraat en de Westermarkt zijn drukke, overvolle straten waarin de verkeersdeelnemers elkaar verdringen, waardoor zowel de doorstroming als de veiligheid te wensen overlaat. Als onderdeel van het stedelijk wegennetwerk vervult de Raadhuisstraat een belangrijke rol wat betreft de bereikbaarheid van de noordelijke Jordaan en het stadscentrum. Vooral het openbaar vervoer en de auto (waaronder taxi’s) zijn nadrukkelijk aanwezig. Fietsers en voetgangers hebben relatief weinig ruimte. Bewoners maken zich zorgen over de slechte oversteekbaarheid en onoverzichtelijkheid en ondernemers wensen een aantrekkelijker winkelstraat.

In de Agenda Stadsstraten (2017) is de Raadhuisstraat bestempeld als ‘stadsstraat’. Dit zijn straten waar doorgaans veel winkels en horecagelegenheden zijn geconcentreerd. Maar anders dan (monofunctionele) winkelpromenades zijn het straten die tevens een voornamelijk rol spelen in het stedelijke fiets, auto en OV-netwerk. Het zijn in alle opzichten drukke straten, waar veel mensen elkaar ontmoeten.

In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie per thema kort beschreven. Daar waar vooruitlopend op het ontwerp kwesties zijn ontstaan, worden die benoemd en aangegeven hoe hier mee om is gegaan. Per thema is een paragraaf gemaakt, waarin de huidige situatie aan bod komt en de kwesties. De paragrafen gaan over de Raadhuisstraat en het weggedeelte van de Westermarkt. Indien het om andere locaties gaat wordt dat expliciet vermeld.

Openbaar vervoer

De Raadhuisstraat is plusnet openbaar vervoer (OV). Tram 13 en 17 rijden over de Raadhuisstraat. Lijn 17 rijdt richting Osdorp en lijn 13 rijdt naar Geuzenveld. Tram 13 en 17 rijden in totaal 16 keer per uur stad-in en 16 keer per uur stad-uit over de Raadhuisstraat. Ook rijden er ‘s nachts 6 buslijnen door de Raadhuisstraat. In de huidige situatie is de trambaan op de bruggen afgescheiden van de rijbaan door middel van middengeleiders en persrichels (banden waar auto’s niet overheen kunnen rijden). Op de tussengelegen delen ligt de trambaan op hetzelfde niveau als de naastgelegen rijbaan, maar wel afgescheiden van elkaar door markering. Mede doordat er geen fysieke afscheiding is tussen de trambaan en rijbaan, wordt regelmatig gebruik gemaakt van de trambaan door verkeer dat hier niet mag rijden. De tram kan daardoor niet doorrijden. De nood en hulpdiensten mogen wel gebruik maken van de trambaan bij een calamiteit. Op de Westermarkt ligt de trambaan los van de rijbaan. Dit komt mede doordat er een tramhalte is op deze locatie.

Een deel van het spoor op de Raadhuisstraat is dringend aan vervanging toe. Dit is een kans om ook de rest van het spoor zo te ontwerpen dat de inrichting tussen de gevels goed aansluit bij de doelstelling om de doorstroming van de tram te verbeteren. In het spoorontwerp is dit meegenomen. Voor de uitvoering is het streven de werkzaamheden aan het spoor en herinrichting gelijktijdig/aansluitend aan het vervangen van de bruggen uit te voeren.

Kwesties openbaar vervoer (toekomst)

- Het wel of niet medegebruik van de trambaan door ontheffingshouders (taxi’s en gemeentelijke dienstvoertuigen) op de in de toekomst vrijliggende trambaan van de Raadhuisstraat en Westermarkt.
- Snelheid van 30km/uur of 50 km/uur op de trambaan.

Uitgangspunten herinrichting Raadhuisstraat

Auto (rijdend en stilstaand)

De Raadhuisstraat is geen onderdeel van het plus- of hoofdnet auto. Op de Raadhuisstraat en Westermarkt rijdt de auto op de gecombineerde rijbaan met fietsstrook (uitgezonderd de noordzijde van de Westermarkt, daar is een vrijliggend fietspad). Het huidige snelheidsregiem op Raadhuisstraat is 50 km/uur. Zowel doorgaand als bestemmingsverkeer maakt gebruik van de Raadhuisstraat als verbinding tussen het centrum en de grachten met het westelijk deel van de stad.

Aan weerszijden van de trambaan op de Raadhuisstraat ligt een gecombineerde rijbaan, voor auto en fietsers, uitgevoerd in asfalt. Naast de gecombineerde rijbaan liggen langspaarkeervakken met venstertijden. Tijdens de ochtendspits mag men niet gebruik maken van deze langspaarkeerstrook. Door ruimtegebrek gebruiken auto's de trambaan dikwijls om bijvoorbeeld laad- en losverkeer of fietsers in te halen. Door de moeilijk te geleiden verkeersstromen wordt de tram gehinderd in het doorrijden, worden overstekende voetgangers verrast en zijn er continu conflicten tussen autoverkeer, laad en losverkeer, tram- en fietsverkeer. De rijweg en trambaan zijn beide geasfalteerd, wat de indruk geeft dat de auto ruim baan heeft en men stevig door kan rijden.

Belangrijke stappen in het verminderen van de drukte van het autoverkeer zijn al gezet, door geen autoverkeer meer toe te staan op de Prins Hendrikkade voor het Centraal Station en op de Paleisstraat. Ook is op het noordelijke gedeelte van de Nieuwezijds Voorburgwal (van Noord naar Zuid) eenrichtingsverkeer ingevoerd. De Raadhuisstraat is een belangrijke route van en naar de Jordaan én een doorgaande route van en naar het hart van het centrum. Deze routes zijn van belang om de stad bereikbaar te houden en dienen daarom behouden te blijven.

Op de Raadhuisstraat en Westermarkt kan overdag en 's nachts geparkeerd worden langs de rijbaan. Er is een parkeerverbod van maandag tot en met vrijdag

van 7:30 uur tot 9:00 uur. Op de Raadhuisstraat en de Westermarkt zijn in totaal 55 parkeerplekken bestemd voor betaald parkeren en vergunninghouders (dit is inclusief de 4 laad- en losplekken op de Westermarkt). De parkeerdruk is op het drukste parkeermoment (piek) groter dan 90%.

Het laden en lossen vindt zoveel mogelijk plaats op de langspaarkeervakken gedurende de venstertijden. Door de hoge parkeerdruk zijn deze plaatsen vaak bezet en wordt het laden en lossen nu uitgevoerd op de rijbaan. De Westermarkt heeft aan de zuidzijde wel een laad- en losplek, die gecombineerd is met een kort parkeren locatie van de touringcar (8:00-9:00 uur)



Kwesties rijdende of stilstaande auto (toekomst):

- Parkeren wel of niet opheffen in relatie tot parkeerdruk in de achterliggende gebieden en parkeeroverlast.
- Extra plekken voor het laden en lossen met juiste venstertijden.
- Verkeerslichten behouden of verwijderen.
- Snelheid autoverkeer: 30 km/uur of 50 km/uur.

Fiets (rijdend en stilstaand)

De Raadhuisstraat en de Westermarkt zijn onderdeel van het plusnet fiets (gericht op een goede doorstroming van veel fietsers). De fietser maakt deels gebruik van fietsstroken met een breedte van 1,50 meter. Op andere delen van de Raadhuisstraat is een gecombineerde rijbaan met de auto, waar de fietser geen eigen plaats heeft. Het vrijliggend fietspad op de noordzijde van de Westermarkt is 2 meter breed. De fietsstroken en paden zijn op delen te smal en de locatie waar de fietser gecombineerd rijdt met de auto is onduidelijk om goed en veilig door te kunnen fietsen. Deze inrichting voldoet niet om de grote stroom fietsers in goede banen te leiden. Met name op de kruispunten stroopt het fietsverkeer op. De groentijden zijn niet altijd voldoende om in de spits de hoeveelheid fietsers in één cyclus af te wikkelen. Daarnaast zijn er kruispunten met verkeerslichten die niet geloofwaardig zijn en waar het verkeerslicht genegeerd wordt door het fietsverkeer.

Fietsparkeren is op de Raadhuisstraat en Westermarkt een probleem. Er zijn te weinig voorzieningen met als gevolg dat fietsen overal en nergens worden geparkeerd. De gestalde fietsen op het voetpad belemmeren de doorloop van de voetganger. Soms liggen er gevallen fietsen op het fietspad / fietsstrook of zelfs de rijbaan. Met name op de bruggen zijn de gestalde fietsen een probleem. De leuningën worden gebruikt om de fiets aan vast te zetten.

Kwesties rijdend en stilstaande fiets (toekomst)

- Beschikbare ruimte versus benodigde ruimte voor fietsparkeren.
- Een inrichting die de doorstroming en veiligheid van de fietsers bevordert.



Uitgangspunten herinrichting Raadhuisstraat

Voetganger

De Raadhuisstraat en de Westermarkt zijn onderdeel van het plusnet voetganger. Het is een rommelig ogende straat. Op de voetpaden staan prullenbakken, meubilair, uithangborden, fietsparkeervoorzieningen, spanmasten voor de bovenleiding, elektriciteitskasten, winkeluitstallingen, terrassen en dergelijke. De breedte van de voetpaden varieert tussen de 2 en 4 meter, maar door de vele objecten, uitstallingen, fietsparkeren, enzovoorts op de voetpaden is de vrije doorloopruimte op delen beperkt.

Het oversteken van de straat wordt bemoeilijkt door de onoverzichtelijke indeling in combinatie met het vele verkeer dat er rijdt. Op de Raadhuisstraat en de Westermarkt liggen zeven met verkeerslichten geregelde voetgangersoversteekplaatsen. Hiervan zijn vijf oversteeken doorgetrokken over de trambaan, de twee voetgangersoversteekplaatsen bij de Westermarkt zijn gecombineerd met de tramhaltes en zijn niet doorgetrokken over de trambaan.

Kwesties voetganger (toekomst):

- De vrije doorloopruimte conform beleid versus de uitgegeven en/of gewenste terrasvergunningen.
- De vrije doorloopruimte conform beleid versus behoefte van ondernemers hun uithangbord en/of producten buiten te zetten.
- Een inrichting die de vrije doorloopruimte en doorstroming bevordert.
- Veilig ingerichte voetgangersoversteekplaatsen.





Verkeerslichten

In totaal zijn er nu 8 kruispunten die geregeld worden door verkeerslichten. Het gaat om de Spuistraat, Singel oost en west, Herengracht oost en west, Keizersgracht oost en west en Prinsengracht oost zijde. Door de vele kruispunten met verkeerslichten wordt de doorstroming enorm beperkt en lopen voetgangers, fietsen fietsers en rijden voertuigen door rood. De verkeerslichten op de kruispunten worden als ongeloofwaardig gezien.

Kwesties verkeerslichten (toekomst)

- Noodzaak om kruispunten wel/ niet te voorzien van verkeerslichten.
- Juiste balans vinden tussen nut, noodzaak en geloofwaardigheid van verkeerslichten op kruispunten.

Groen

Langs de Raadhuisstraat staan geen bomen. Op het weggedeelte van de Westermarkt staan wel bomen. De bomen op de Westermarkt dienen zoveel mogelijk behouden te blijven. In 2019 is er een bomenonderzoek (Bomen Effect Analyse) uitgevoerd. De bomen tussen de rijbaan en fietspad (noordzijde) zijn op 1 na van goede kwaliteit. De boom met een verminderde kwaliteit heeft forse aanrij schade. Met de boomspecialisten van de stad is gekeken of de eerste rij bomen verplantbaar is. Dat is het geval, omdat een deel van de bomen relatief jonge bomen zijn.

Kwesties groen (toekomst)

- Onderzoeken of extra groen, zoals bomen, toegevoegd kan worden in de Raadhuisstraat.
- Kan de bestaande boom met aanrij schade op de Westermarkt behouden te blijven, al dan niet op een andere locatie op de Westermarkt.

Uitgangspunten herinrichting Raadhuisstraat

Openbare verlichting

Op dit moment hangen lichtarmaturen boven de rijbaan, die bevestigd zijn aan draden aan de gevels en tussen spanmasten van de trambovenleiding. De armaturen zijn verminderd in kwaliteit. Enkele zijn al vervangen vanwege uitval. Daarnaast voldoet de verlichting niet aan de duurzaamheidsambities van de stad. De toekomstige verlichting zal voorzien worden van ledlampen.

Terrassen

In het projectgebied zitten ongeveer tien horecaondernemingen met een terrasvergunning. De terrassen zijn gesitueerd op het trottoir en de vergunde locaties schuren met de gewenste doorloopruimte op het voetpad.

Kwesties terras (toekomst):

- Balans vinden tussen de gewenste vrije doorloopruimte op het voetpad versus de terraslocaties al dan niet op dezelfde locatie.

Straatmeubilair

Op basis van een inmeting en visuele inspectie is geïnventariseerd waar het straatmeubilair staat. Het gaat om banken, prullenbakken, trammasten, lantaarnpalen, elektrische oplaadpalen, elektriciteitskasten enzovoorts. Op de Raadhuisstraat is het plaatsen van ondergrondse afvalcontainers niet mogelijk. De ruimte is hier te beperkt in relatie tot de kabels en leidingen boven- en ondergrond.

Kwesties straatmeubilair (toekomst)

- Wens voor straatmeubilair in relatie tot de beperkte ruimte.

Inrichting ondergrond

Op basis van bureauonderzoek en het graven van proefsleuven is de ondergrond in beeld gebracht. Er is onderzoek gedaan naar bodemkwaliteit, niet-gesprongen explosieven, ontwatering (rainproof), kabels en leidingen en andere mogelijke nieuwe objecten als ondergrondse afvalcontainers in de ondergrond.

Op basis van deze onderzoeken en in combinatie met de bovengrondse bovenleiding van de tram en spandraden van de openbare verlichting is er gekeken of ondergronds afvalinzameling mogelijk is of waar ruimte is of gecreëerd kan worden om bomen met goede groeiplaatsen te faciliteren. Ook is in onderzoek of er kansen in de ondergrond zijn om voor te sorteren op toekomstige alternatieven voor het programma Amsterdam Aardgasvrij.

Kwesties Inrichting ondergrond (toekomst)

- Mogelijkheid om een ondergronds afvalinzamelingssysteem aan te leggen.
- Reserveren ruimte in de ondergrond voor alternatieven voor aardgas.

3 Wensen van bewoners en ondernemers

In het voorjaar zijn bewoners en ondernemers per brief geïnformeerd over de uitgangspunten voor de herinrichting en uitgenodigd voor twee informatie-middagen. Daarnaast hebben we gesproken met een aantal bewoners, ondernemers en een vertegenwoordiger van het Comité Westelijke Grachtengordel. Ook is er gesproken met de BIZ (ondernemersvereniging) Raadhuisstraat.

Wensen ondernemers en bewoners Raadhuisstraat:

- Een breed trottoir met voldoende vrije doorloopruimte, ook bij de bochten en zijstraten;
- Veiligere oversteekplaatsen voor voetgangers;
- Meer groen in de straat, ook op de Raadhuisstraat;
- Het straatgedeelte van de Westermarkt moet de uitstraling krijgen van een plein;
- Het pleindeel van de Westermarkt moet ook verbeterd worden. Vanuit de omgeving zijn opties aangedragen zoals weghalen van de mupi, elektriciteitskasten, telecomkast of elektriciteitshuisje (peperbus) en het uniformeren van de kiosken;
- Verbetering van de verkeersveiligheid door het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur;
- Er moeten voldoende laad- en losplekken komen, zodat ondernemers op de Raadhuisstraat en Westermarkt in de nabijheid een laad- en losvoorziening hebben.
- Er zijn uiteenlopende wensen over de verhoogde trambaan. De verhoging wordt door sommige bewoners en ondernemers als onveilig ervaren.
- Straatmeubilair: meer vuilnisbakken op strategische plekken en bankjes.

Resultaten enquête ondernemers over wensen laden en lossen

In juli hebben we een enquête onder ondernemers uitgezet om de bedrijfsvoering (incl. laad- en losbehoefte) in kaart te brengen en om wensen voor de uitvoering op te halen. De ondernemers zijn zowel per mail op de hoogte gesteld als persoonlijk benaderd. De uitkomst van enquête op hoofdlijnen:

- 40% geeft aan dat de huidige laad- en losplekken niet gunstig liggen ten opzichte van hun bedrijf;
- Op de Raadhuisstraat en Westermarkt is een aantal grote ketens gevestigd dat dagelijks meermaals laad- en lost;
- De aanvoer van goederen gebeurt met verschillende typen auto's en verschilt van een personenbusje tot een vrachtwagen >12 m.
- Goede afstemming op de andere werkzaamheden op de Raadhuisstraat. Uit de ingevulde enquêtes zijn ten minste drie ondernemers op de Raadhuisstraat die plannen hebben om te gaan verbouwen tussen nu en eind 2024.



4 Uitgangspunten

Rekening houdend met de wensen en randvoorwaarden van de verschillende belanghebbenden en de daaruit voortvloeiende keuzes zijn de volgende centrale uitgangspunten en sub-uitgangspunten bepaald voor de herinrichting. De paragrafen gaan in principe over het de Raadhuisstraat en het weggedeelte van de Westermarkt. Daar waar het om specifieke locaties gaat wordt dit expliciet vermeld.

Algemeen

- Richt de Raadhuisstraat en de Westermarkt in als verkeersveilige stadsstraat met meer ruimte voor voetganger, fietser en tram.
 - Verbeter de verkeersveiligheid.
 - Verbeter de oversteekbaarheid van de straten.
 - Verbeter de doorstroming en betrouwbaarheid van de tram.
 - Verbeter de doorstroming van de voetgangers en het fietsers.
- Richt de openbare ruimte van gevel tot gevel hoogwaardig in tot een aantrekkelijke verkeers- en verblijfsruimte met eenheid in uitstraling.
- De straat moet voor ongeveer 30 jaar beschikbaar zijn voor alle functies. Hierbij houden we rekening met het verwachte toekomstige gebruik en stemmen de inrichting hierop af.
- Geef de volgende onderdelen een plaats in het profiel:
 - Een trottoir met voldoende effectieve loopruimte (min. 2,9 meter), bij voorkeur een doorloopruimte van 3,6 meter;
 - Een 'servicestroom' aan de rand van het trottoir waar verschillende functies gebundeld worden.
 - Een gemengde rijbaan voor auto / fiets (al dan niet met fietsstroken)
 - Een vrijliggende verhoogde trambaan.
- Onderzoek de mogelijkheid tot het aanleggen van een ondergrondse goot voor kabels en leidingen, die vervanging van kabels en leidingen in de toekomst meer flexibiliteit geeft en ruimtegebruik bespaart.

- Houd rekening met algemeen geldende beleidskaders waaronder de ontwerprichtlijnen CROW; Leidraad CVC; Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam; PvE's tram- en/of bushaltes; Beleidskader Verlichting; Beleidskader Puccinimethode.
- Stel een terrassenplan op. Indien er een nieuwe aanvraag (tot uitbreiding) komt, zal die aan het terrassenplan worden getoetst.

Openbaar vervoer

- Realiseer een hoge mate van betrouwbaarheid en verbeter de doorstroming van het OV op trajectniveau zodat de gemiddelde snelheid verhoogd wordt en hier hoge rijfrequenties mogelijk zijn.
- Realiseer rijtijdwinst van 20% op het gehele traject ten opzichte van 2012 (Investeringsagenda OV, 2013).
- Realiseer op de Raadhuisstraat een vrijliggende zo veel mogelijk verhoogde trambaan met een minimaal berijdbaar bovenvlak van 6,4 meter breed. De beschikbare breedte ter hoogte van de Arcade is te smal voor een fysiek afgescheiden trambaan. Ook op de bruggen is de trambaan niet verhoogd. Geen medegebruik van ontheffingshouders op de trambaan. Uitgezonderd nachtbussen, indien de inrichting van de trambaan dit toelaat.
- Maak de tramhalteperons toegankelijk volgens de geldende normen.
- Creëer nachtbushalteplekken die bij voorkeur voldoen aan de geldende normen.

Uitgangspunten herinrichting Raadhuisstraat

Auto (rijdend en stilstaand)

- Behoud de functie van gebiedsontsluitingsweg (verbinding voor het westelijke deel van het centrum) door tweerichtingsverkeer te blijven faciliteren.
- Verbeter de verkeersveiligheid door het instellen van een 30 km/uur regime. Dit maakt mengen van autoverkeer en fietsers mogelijk op een gedeelde rijbaan waarbij de fietser gebruik maakt van een fietsstrook.
- Voorzie de gemengde rijbanen waar mogelijk van snelheidsremmende maatregelen zoals verkeersdrempels, plateau's en slingers.
- Creëer voldoende laad- en losmogelijkheden door de aanleg van laad- en loszones en laad- en losplekken in een servicestrook op het trottoir, die in de avond en nacht als parkeerplek kunnen fungeren voor betaald parkeren en vergunninghouders.
- Tref voorzieningen om het opladen van elektrische voertuigen mogelijk te maken.
- Hef zoveel mogelijk parkeerplaatsen voor bezoekers- en vergunninghouders op om de verkeersveiligheid te verbeteren en om ruimte te creëren voor andere voorzieningen in de servicestrook: laad- en losplekken, terrassen, fietsparkeervoorzieningen, bomen binnen de gestelde kaders.
- Compenseer de op te heffen parkeerplaatsen indien mogelijk in een parkeergarage.

Nood- en hulpdiensten

- De Oranje Loper is een hoofdroute voor nood en hulpdiensten. In geval van een calamiteit moeten nood- en hulpdiensten een vrije snelle doorgang hebben, waarbij de brandweer maximaal 70 km per uur mag rijden.
- Maak de Raadhuisstraat en de Westermarkt, als belangrijke (hoofd)route voor nood- en hulpdiensten richting het centrum, goed toegankelijk tijdens het uitrukken door meerijden over de trambaan mogelijk te maken. Zorg daarbij voor een voldoende brede trambaan met minimaal 5,90 meter berijdbaar bovenvlak voor de minimaal benodigde marge bij het passeren van een stilstaande tram (bedrijfsafspraken GVB bij voorrangsvueltuigen).

Fiets (rijdend en stilstaand)

- Ruimte voor de fietser met een minimale breedte van 1,8 meter
- Realiseer zowel stad-in als stad-uit een snelle, veilige en comfortabele fietsroute op de rijbaan met fietsstroken. Dit houdt in dat het obstakelvrij, voldoende breed is en de onderlinge snelheid tussen auto / fiets verlaagd wordt.
- Creëer veilige oversteekvoorzieningen voor fietsers.
- Maak de kruispunten zo dat fietsers op de route weinig hinder hebben van overige verkeersdeelnemers en snel kunnen doorstromen.
- Realiseer voldoende fietsparkeervoorzieningen voor zowel bewoners als bezoekers in het gebied (op basis van de fietsparkeerdruk; maximum fietsparkeerdruk van 125%), alsmede een goede ordening van deze voorzieningen.
- Maak afzonderlijke parkeervoorzieningen voor scooters en in maat afwijkende fietsen.

Voetganger

- Realiseer meer effectieve voetgangersruimte (obstakelarm, toegankelijk voor mensen met een fysieke beperking) op doorgaande voetgangersroutes en plekken met een verblijfsfunctie.
- Realiseer een doorloopruimte op het trottoir van 3,6 meter (voorkeur), maar minimaal 2,9 meter.
- Verbind de trottoirs op een logische wijze met aangrenzende looproutes in het gebied (zijstraten/ uitritconstructies).
 - Bij de zijstraten worden uitritconstructies (een plateau waarbij de kruisende voetpaden doorlopen) toegepast voor doorstroming voetgangers, waarbij het doorgaande verkeer op de Raadhuisstraat voorrang heeft. Dit is positief voor de doorstroming op het traject voor alle verkeersstromen: voetganger, fiets, OV en auto
- Realiseer meer comfort en kwaliteit voor voetgangers door een mooie, schone en hele omgeving.
- Realiseer voldoende oversteekplaatsen voor voetgangers: veilig, overzichtelijk en uitnodigend.
- Richt de voetgangersoversteekplaatsen in passend bij de situatie:
 - Zebrapad van trottoir tot trottoir of
 - Zebrapad over rijbaan, afgekruid over de trambaan of
 - Zebrapad geregeld met verkeerslichten

Servicestrook

- Creëer een 'servicestrook' aan de rand van het trottoir waar verschillende functies gebundeld worden,
 - Raadhuisstraat: onder andere laad- en losplekken, 's avonds worden dit plaatsen om betaald te parkeren;
 - Westermarkt: onder andere laad- en losplekken, 's avonds worden dit plaatsen om betaald te parkeren.

- Zorg in het kader van verkeersveiligheid dat het zicht tijdens het oversteken of vanuit de zijstraten niet belemmerd wordt door objecten in de servicestrook.
- Zorg bij enkele laad- en losplekken van een oplaadvoorziening voor parkeren en opladen van elektrische voertuigen tijdens venstertijden, met voorkeur voor laadplein (3 laadpalen voor 6 parkeerplaatsen).
- Plaats voldoende prullenbakken in de openbare ruimte om zwerfafval tegen te gaan.
- Verbeter de sociale veiligheid en de belevingswaarde in de openbare ruimte door optimale verlichting, met extra aandacht voor de trottoirs.
- Verbeter de verblijfsfunctie door het toevoegen van (boom) bankjes, stoeltjes in de servicestrook.
- Combineer noodzakelijke objecten op of aan masten / palen zoveel mogelijk op of aan één mast / paal.
- Creëer ruimte in de servicestrook die in de volgende fase in overleg met belanghebbenden nader ingevuld kan worden, bijvoorbeeld met laag groen, bankjes, stoeltjes, terras of fietsparkeerplaatsen.

Bomen/groen

- Extra bomen op de Westermarkt
 - Verbeter de groeiomstandigheden van de bomen op de Westermarkt (minimaal 25 kuub bomenzand bij een nieuwe of verplante bomen).
 - Verbeter de groeiplaatsen voor groen en bomen door ruimte in de ondergrond te maken door kabels en leidingen samen te voegen.
- Onderzoek de mogelijkheid voor extra bomen op de Raadhuisstraat tussen Singel – Herengracht

Inrichting ondergrond en duurzaamheid

- Richt de openbare ruimte zodanig in dat het gebied bij extreme regenbuien (60 mm per uur) het regenwater kan verwerken volgens de 'Rainproof'-doelstelling:
 - Verbeter de infiltratiemogelijkheid van regenwater.
 - Laat regenwater niet de aan de straat grenzende panden bereiken.
 - Maak de infrastructuur begaanbaar voor nood- en hulpdiensten tijdens en na hevige regenval.
- Gebruik waar mogelijk circulaire materialen (funderingen, asfalt, klinkers e.a.).
- Verbeter de verblijfsruimte voor de voetganger door het toepassen van veel groen, bankjes en juiste verlichting.
- Houd rekening met de toekomstige inrichting van 'Amsterdam Aardgasvrij' door eventueel ruimte te reserveren voor transportbuizen van een warmtenet.
- Verbeter de ecologie in de straat door de mogelijkheid voor ondergronds leven te vergroten en door voorzieningen te treffen voor insecten, vogels, vleermuizen e.a.
- Plaats enkele oplaadpalen op de trottoirs ter hoogte van de laad- en losplekken die in de avond en nacht parkeerplekken zijn voor vergunninghouders.

Overige thema's

Openbare verlichting

- De locatie van de spandraden en armaturen wordt niet gewijzigd. Uitgangspunt is dat indien armaturen, spandraden vernieuwd moeten worden, dit gelijktijdig gebeurt met het vervangen van de lampen door ledverlichting.
- Verlichting die aansluit bij de sociale veiligheid binnen het verblijfsgebied van de voetganger, met name rondom de bomen.
- Onderzoek wat de mogelijkheden zijn om enkele toonaangevende gebouwen, bijvoorbeeld de Arcade, aan te lichten

Verkeerslichten

- De verkeerslichten zijn zo ingesteld dat het doorstromen van alle verkeersdeelnemers gefaciliteerd wordt en de wachttijden geaccepteerd zijn.
- Realiseer 'tikers' bij de geregelde voetgangersoversteekplaatsen alsook oversteken bij geregelde kruispunten

Bewegwijzering

- De bewegwijzering wordt zo ingezet dat het duidelijk is voor verkeersdeelnemers hoe ze zich moeten bewegen.

5 De onderzochte profielen

Voor de Raadhuisstraat en Westermarkt is een aantal mogelijke straatprofielen onderzocht. Bij het ontwerpen van een nieuwe inrichting van de Raadhuisstraat is er rekening gehouden met verkeersveiligheid, een goede doorstroming van de verschillende verkeersstromen en de inrichting van de openbare ruimte. Op basis hiervan en de opgehaalde wensen en aandachtspunten hebben we een aantal schetsen gemaakt waarvan we één schets verder hebben uitgewerkt.

De profielen hebben we naast vastgesteld beleid getoetst aan de projectdoelstellingen:

- Een straat waar het prettig is om te verblijven met voldoende doorloopruimte voor voetgangers.
- Meer ruimte voor fietser en voetganger en betere oversteekplaatsen. Een veilige inrichting voor kwetsbare verkeersdeelnemers.
- Betere doorstroming van de tram. De trams moeten betrouwbaar en op tijd kunnen rijden. Dit is belangrijk voor de OV-gebruikers in het westelijke deel van de stad.

5.1 Onderzochte mogelijke profielen

1. Vrijliggende trambaan met éénrichtingsverkeer (stad uit) en een tweerichtings fietspad.

Eén van de onderzochte mogelijkheden is de straat met eenrichtingsverkeer stad uit in te richten. In dit profiel komt een verhoogde vrijliggende trambaan op dezelfde plek als in de bestaande situatie met aan de noordzijde (even huisnummers) een rijweg, richting stad uit. Aan de zuidzijde (oneven huisnummers) is plaats voor een tweerichtings fietspad met een breedte van 3,5 meter en een breed trottoir, waar terrassen voldoende ruimte krijgen. Het voetpad aan de noordzijde wordt dan tussen de 1 en 1,5 meter breed en de servicestrook ontbreekt op bepaalde delen. Laden en lossen aan de zuidzijde is niet mogelijk. Door het laden en lossen te faciliteren aan de noordzijde van de trambaan, moet voor de zuidelijk gelegen bedrijven de trambaan worden overgestoken.

Conclusie: het model is onderzocht op de verkeerseffecten en een keuze voor eenrichtingsverkeer leidt tot een zeer sterke toename en hinder van het verkeer in het centrumgebied. Modelleren laat zien dat een goede afwikkeling van het verkeer in deze situatie niet mogelijk is. Er zijn geen alternatieve routes, ook niet met ingrepen in de infrastructuur. Ook sluit het profiel niet goed aan op de loop voor de voetgangers van en naar de Westerkerk, Homo-monument en Anne Frankhuis. Dit profiel voldoet niet aan de projectdoelstelling en beleidskaders van doorstroming voor de plusnetten.

2. Profiel met een vrijliggende verhoogde trambaan met naastgelegen fietsstraten.

De verhoogde vrijliggende trambaan komt op dezelfde plek als in de huidige situatie. Parallel aan de trambaan (beide zijdes) worden fietsstraten aangelegd van 4 meter breed. Op de fietsstraat is de auto te gast. Aangrenzend aan beide fietsstraten ligt een trottoir met aan de zuidzijde van de Arcade een servicestrook. De minimale doorloopruimte op het trottoir is 2.9 meter.

Conclusie: op fietsstraten ligt de prioriteit bij de fietser, de auto is te gast. Als er te veel auto's rijden, is een fietsstraat niet veilig. De Raadhuisstraat is een straat waar veel verkeer vanuit het centrumgebied en de grachten gebruik van maakt. Alternatieve routes zijn niet voorhanden. Het profiel met fietsstraten is niet verkeersveilig en daarom kiezen we niet voor dit profiel.

3. Profiel gecombineerde tram/auto met vrijliggende fietspaden en servicestrook.

Dit profiel lijkt op het nieuwe profiel voor de Kinkerstraat. De Kinkerstraat is echter geen plusnet OV en er rijdt veel minder autoverkeer. Een gecombineerde rijbaan voor de tram en auto is op de Raadhuisstraat niet wenselijk vanwege het hoge aantal auto's en trams dat door de straat rijdt. Dit blokkeert een goede doorstroming van het verkeer. Daarnaast is de Raadhuisstraat een belangrijke route naar het centrum voor de nood- en hulpdiensten. De brandweer heeft een kazerne op de kruising Marnixstraat/Rozengracht. Tijdens calamiteiten hebben de nood- en hulpdiensten vrij baan nodig. In dit profiel is deze vrije doorgang niet mogelijk omdat autoverkeer of tram niet kan uitwijken. Hierdoor kan het te lang duren voordat de brandweer ter plekke is. Daarnaast verslechtert de verkeersveiligheid in dit profiel. Autoverkeer rijdt de trambaan op en af naar de zijstraten of een parkeerplaats en kruist hiermee het fietspad. Bij het op en afrijden van de trambaan door gemotoriseerd verkeer kan de fietser in de verdrukking komen.

Bij een halte en een kruising met verkeerslichten wordt gemotoriseerd verkeer van de trambaan geleid. Daar zou het fietspad verbreed moeten worden voor het autoverkeer. Deze ruimte is er niet en dat gaat daarmee ten koste van het voetpad en de servicestrook. Een ander nadeel van deze optie is dat snelheidsremmende maatregelen zoals drempels niet mogelijk zijn. Voor het invoeren van 30 km/uur voor gemotoriseerd verkeer is dit wel noodzakelijk. 's Avonds en 's nachts bestaat daardoor het risico dat de trambaan een racebaan wordt voor gemotoriseerd verkeer.

Conclusie: dit profiel valt af op basis van het bovenstaande.

4. Profiel vrijliggende verhoogde trambaan met aan weerszijde een gecombineerde rijbaan voor auto en fiets.

De verhoogde vrijliggende trambaan komt op dezelfde plek als in de huidige situatie. Aan beide zijdes van de trambaan (beide zijdes) komt een gecombineerde rijbaan (auto met fiets) van 4,5 meter breed. Daarnaast ligt een trottoir met servicestrook (circa 4,5 meter) aan de zuidzijde nabij de Arcade. De minimale doorloopruimte op het trottoir is 2.9 meter.

Conclusie: dit profiel voldoet aan de meeste projectdoelstellingen en sluit aan bij specifieke uitgangspunten. Wel moet een onderbroken lijn worden aangebracht, zodat auto en fietser een eigen rijstrook krijgen. Dit profiel vormt de basis voor de uitwerking van het maaiveldontwerp.

5.2 Ontwerpverkenning van het voorkeursprofiel

Profiel 4 voldoet aan de gestelde eisen en uitgangspunten en komt het meest tegemoet aan de wensen voor de wegindeling. Hieronder volgt een beschrijving voor Raadhuisstraat en Westermarkt.

5.2.1 Ontwerpverkenning Raadhuisstraat

Het profiel op de Raadhuisstraat bestaat, met uitzondering van het deel bij de Arcade, uit een vrijliggende verhoogde trambaan zonder medegebruik van ontheffingshouders met aan beide zijden een rijbaan met rijweg en fietsstrook. Bij de Arcade is de trambaan vrijliggend maar niet verhoogd, omdat de ruimte tussen de gevels hier te smal is. De trambaan heeft daarom op deze locatie een afwijkende breedte en kan niet verhoogd worden aangelegd. Er geldt een snelheidsregime van maximaal 30 km/uur. De trottoirs krijgen voldoende vrije doorloopruimte. De tramhalte op de Westermarkt blijft in dit profiel op de huidige locatie. De perrons worden breder en toegankelijk gemaakt volgens de wettelijke eisen.

De huidige trambaan blijft behouden. Wel wordt deze zoveel mogelijk verhoogd en dus vrijliggend gerealiseerd. De breedte van de verhoogde trambaan is 6,4 meter vanwege het meerijden van de nachtbus op de trambaan. Parallel aan de trambaan (beide zijdes) wordt een rijbaan met fietsstrook aangelegd met een breedte van 4,5 meter. Aangrenzend aan beide rijbanen volgt een trottoir met bij voorkeur een doorloopruimte van 3,6 meter. Tussen het trottoir en de rijbaan is een ruimte reservering voor het toepassen van een servicestrook. Een strook die bedoeld is om een combinatie van activiteiten samen te voegen. Denk hierbij aan gecombineerde laad- en losplaatsen met betaald parkeren (venstertijden), fietsparkeren maar ook ruimte voor andere functies zoals terraslocaties, laag groen, bankjes ed. Het trottoir heeft een minimale doorloopruimte van 2,9 meter voor de doorgaande voetganger.

Parkeren en servicestrook

De huidige 51 parkeerplekken (bestemd voor betaald parkeren en vergunninghouders) op de Raadhuisstraat worden opgeheven om meer ruimte te maken in de straat. Daarmee kunnen de ambities van het project worden verwezenlijkt. Het opheffen van parkeerplekken zonder compensatie elders in het gebied leidt echter tot meer zoekverkeer, mogelijk meer foutparkeren en tot een toename van parkeeroverlast in het gebied. De parkeerdruk in het gebied is al hoog (hoger dan 90%) en naar verwachting wordt deze na het opheffen van de 51 parkeerplaatsen op de Raadhuisstraat hoger. Maatregelen (van het huidige college) om parkeren in de stad te ontmoedigen, zoals het verhogen van de parkeertarieven en het verlagen van het vergunningenplafond, leiden tot onvoldoende afname van parkerende auto's om de beoogde parkeerplekken zonder een toename van parkeeroverlast op te kunnen heffen. Het beleid is dat een toename van parkeeroverlast voorkomen moet worden. Het streven is om alternatieve parkeergelegenheid voor de op te heffen parkeerplaatsen te bieden in een parkeergarage in de buurt.

In de servicestrook op de Raadhuisstraat is er ruimte voor zo'n 11 plaatsen. De plaatsen krijgen in samenspraak met de omgeving een functie toegewezen. De functies zijn onder andere gecombineerde laad- en losplaatsen met betaald parkeren (venstertijden), fietsparkeren e.d. De servicestroken zijn voorzien ter hoogte van de Arcade aan de zuidzijde en aan de noordzijde, de bebouwde zijde, van de Westermarkt. We onderzoeken of laad- en losplekken aan de noordzijde van de Arcade en aan de noordzijde tussen Herengracht en Singel nodig en gewenst zijn en hoe we die eventueel kunnen realiseren. De servicestroken worden in overleg met bewoners en ondernemers ingevuld.

Uitgangspunten herinrichting Raadhuisstraat

Oversteekbaarheid

De locaties van de oversteken zijn op basis van tellingen (februari 2020) van overstekende voetgangers en fietsers in spits en rekening houdend met schooltijden bepaald. Ook is rekening gehouden met de verplichte oversteken rondom

de haltes. De verkeersveiligheid voor kruisend verkeer wordt verbeterd door het inrichten van goede oversteken, met brede steunpunten.

Er komen oversteekplaatsen ter hoogte van de Spuistraat, Singel, Herengracht, Keizersgracht, Westermarkt – in combinatie met de tramhalte - en Prinsengracht.

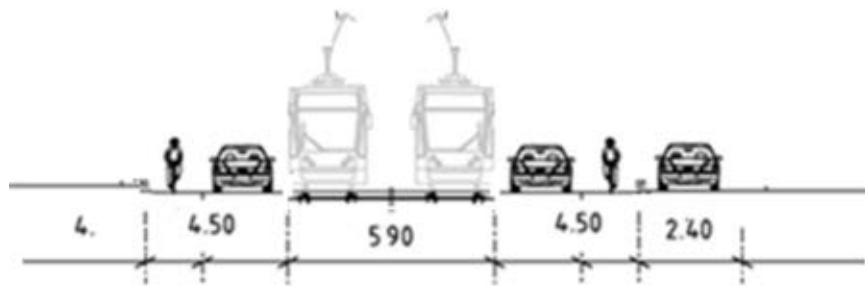


Verkeerslichten

Met de nieuwe inrichting zijn minder verkeerslichten op de kruispunten nodig. De meeste zijstraten en grachten worden voorzien van een inritconstructie. Deze bepaalt de voorrangssituatie. Het verkeer op de Raadhuisstraat krijgt voorrang. Op de volgende plekken komen wel verkeerslichten: oversteek Spuistraat, kruispunt Herengracht, oversteek Keizersgracht oostzijde en kruispunt Prinsengracht westzijde.

Medegebruik trambaan

In de huidige situatie wordt de trambaan door alle gemotoriseerd verkeer gebruikt als onderdeel van de rijbaan. In de nieuwe situatie met een vrijliggende (verhoogde) trambaan, wordt medegebruik door al het gemotoriseerde verkeer voorkomen. De tramlijn wordt hiermee betrouwbaarder in exploitatie. Gezien de beperkte breedte van de trambaan is het niet mogelijk om de trambaan voor medegebruik ontheffingshouders veilig toe te staan. Medegebruik door voorrangsvoertuigen (nood- en hulpdiensten bij een calamiteit) zal wel toegestaan worden.



Groen

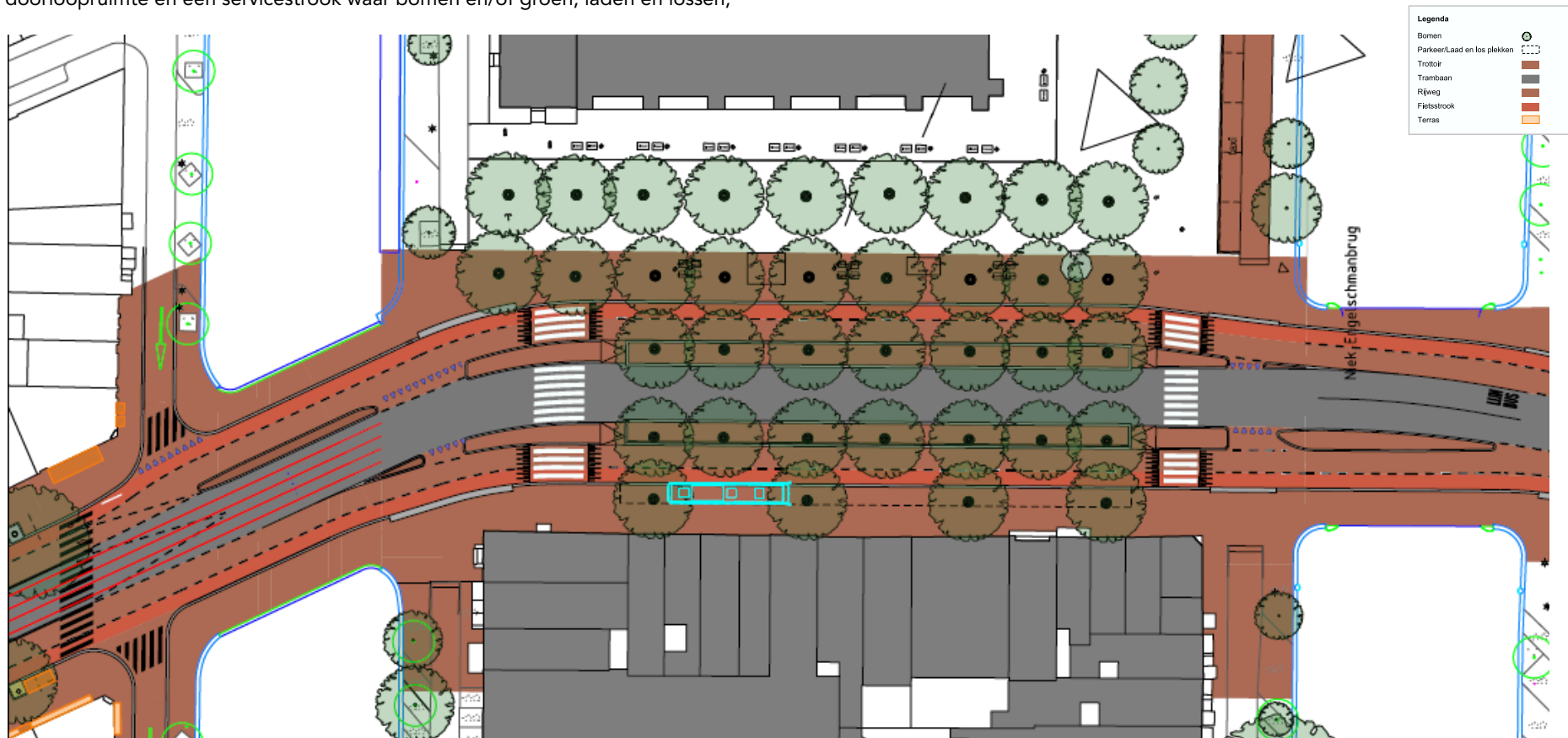
We onderzoeken de mogelijkheid om bomen te planten tussen Singel en Herengracht. Ter hoogte van de Arcade is dit niet mogelijk vanwege te veel kabels en leidingen in de grond, de bovenleiding voor de tram en de openbare verlichting. Ook de mogelijkheid om kleinere bomen te planten is onderzocht. De openbare verlichting kan niet onder de kleinere bomen schijnen, waardoor donkere, onverlichte plekken op straat komen. Lage bomen belemmeren daarnaast ook het zicht voor de verkeersdeelnemers.

Uitgangspunten herinrichting Raadhuisstraat

5.2.2 Ontwerpverkenning Westermarkt

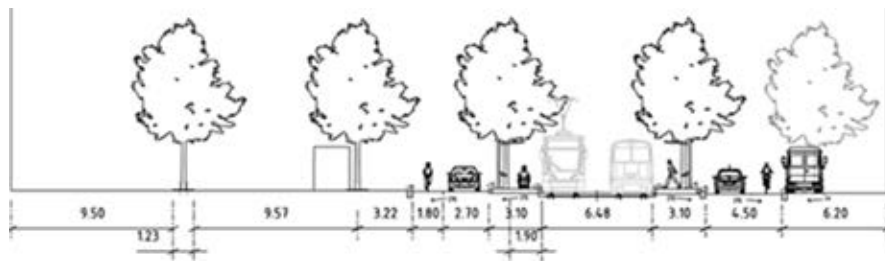
Het profiel op de Westermarkt bestaat uit een vrijliggende (verhoogde) trambaan zonder medegebruik van autoverkeer, aan beide zijdes een rijweg met fietsstrook, met een snelheidsregiem van maximaal 30 km/uur, trottoirs met voldoende vrije doorloopruimte en een servicestrook waar bomen en/of groen, laden en lossen,

(fiets)parkeren, terrassen etc. gerealiseerd kunnen worden. De tramhalte op de Westermarkt blijft in dit profiel op de huidige locatie. De perrons worden breder en toegankelijk gemaakt volgens de wettelijke eisen.



Ter hoogte van de halte Westermarkt zijn twee perrons aan beide zijden van de trambaan. De perrons worden 3,10 meter breed en op de perrons zijn bomen voorzien. De trambaan krijgt een berijdbaar bovenvlak van 6,4 meter breed, daarnaast een perron (met bomen) van 3,10 meter. Aan weerszijden komen twee gecombineerde rijbanen voor auto en fiets van elk 4,5 meter breed. Aan de noordkant ligt de rijbaan tegen het pleingedeelte van de Westermarkt. Aan de zuidkant is de overige ruimte voor het trottoir (dat een wisselende breedte heeft). De trottoirs moeten zoveel mogelijk vrije doorloopruimte hebben, waarbij de voorzieningen geclusterd worden in de servicestrook.

In de servicestrook op de Westermarkt is er ruimte voor zo'n 9 plaatsen. De plaatsen krijgen in samenspraak met de omgeving een functie toegewezen. De functies zijn onder andere gecombineerde laad- en losplaatsen met betaald parkeren (venstertijden), een kort parkeren locatie van de touringcar (8:00-9:00 uur), fietsparkeren e.d.



Groen

Het weggedeelte van de Westermarkt biedt veel mogelijkheden. Het is een plek met de allure en mogelijkheden van een klein plein. Hier is ruimte voor meer groen. Om het weggedeelte van de Westermarkt aan te laten sluiten op het pleingedeelte worden er extra bomen geplant op de tramhalte en in de servicestrook. Door de locatie van de bomen, grote bomen te plaatsen en enkele bestaande bomen te verplanten wordt er een doorlopend bladerdek gecreëerd. Een passende soort boom moet voldoen aan de volgende criteria: snelgroeiend, hoog groeiend met een breed bladerdak. Als type boom wordt bijvoorbeeld de iep, eik of plantaan genoemd.

Enkele bomen op de Westermarkt worden verplant en op de juiste plek gezet met de juiste groeiomstandigheden. Bij nieuw te planten bomen worden de groeiplaatsen optimaal ingericht.



