

**EVALUATIE EN ADVIES  
MUSEUMSTRAAT  
PERIODE MIDDEN MEI - MIDDEN JUNI**

GEMEENTE AMSTERDAM,  
DIENST INFRASTRUCTUUR, VERKEER EN VERVOER

4 juli 2013

D01011.000957





# Inhoud

<b>Conclusies evaluatie</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Inleiding</b> .....	<b>5</b>
1.1 Aanleiding .....	5
1.2 Opdracht: evaluatie en advies.....	5
1.3 Invulling evaluatie en advies .....	6
1.4 Leeswijzer .....	6
<b>2 Genomen maatregelen voor opening</b> .....	<b>7</b>
2.1 Wachtrijmanagement .....	7
2.2 Infrastructureel.....	8
<b>3 Kwalitatieve evaluatie</b> .....	<b>9</b>
3.1 Expert judgement ARCADIS en Traffic Support.....	9
3.1.1 Probleemanalyse .....	9
3.1.2 Beheersing knelpunten door geteste oplossingsrichtingen .....	12
3.2 Schouwen Werkgroep Blackspots Amsterdam .....	15
3.2.1 Bevindingen passage en Museumstraat .....	16
3.3 Conclusies kwalitatieve evaluatie .....	16
<b>4 Kwantitatieve evaluatie</b> .....	<b>18</b>
4.1 Opzet conflictobservatie .....	18
4.2 Conclusies kwantitatieve evaluatie .....	20
<b>5 Advies maatregelen Museumstraat en passage</b> .....	<b>23</b>
5.1 Advies .....	23
5.2 Benodigde inzet .....	24
<b>Bijlage 1 Overzicht geteste opstellingen</b> .....	<b>25</b>
<b>Colofon</b> .....	<b>29</b>



# Conclusies evaluatie

## *Hoofdconclusies*

1. Op rustige momenten, zonder wachtrijen in de passage, zijn er geen noemenswaardige veiligheidsproblemen. Het fietspad wordt door voetgangers dan minder gebruikt; het risico op conflicten is beperkt;
2. Op drukke momenten, met wachtrijen in de passage, is met inzet van afzetlinten en beperkte personele inzet de situatie beheersbaar. Het gaat hierbij om een afzetting van de wachtrij in de passage tot door de entreepoorten en om een korte afzetting langs het fietspad ter hoogte van de in-/uitgang van het museum. Personele inzet is alleen nodig bij de opbouw van lange wachtrijen, met als doel om de wachtrij op het trottoir te houden;
3. De inzet van de afzetlinten zorgt voor meer geleiding van voetgangers, maar doordat ze niet over de gehele lengte van de passage zijn geplaatst wordt niet voorkomen dat er veel overstekers zijn rondom de entrees tot de passage en dat er voetgangers zijn die over het fietspad lopen. Dit leidt echter slechts in 0,3% van de oversteken tot een conflict; 59% van deze conflicten is een zeer licht conflict en 33% is een licht conflict. Door tijdige anticipatie van de verkeersdeelnemers is er hierbij geen contact. De gemiddelde conflicternst van alle conflicten is ook laag: 1,5 op een schaal tot 5.
4. In de periode midden mei – midden juni zijn er tijdens de openingstijden van het Rijksmuseum, door de verkeersregelaars geen incidenten met letsel geconstateerd bij conflicten tussen fietsers en voetgangers op de Museumstraat.

## *Overige conclusies*

5. Passanten en voetgangers hebben in situaties zonder wachtrijen over het algemeen voldoende ruimte;
6. Het gebruik van het fietspad in de passage en op de Museumstraat door voetgangers (en daarmee een mogelijk conflict tussen een fietser en een voetganger) neemt toe als er wachtrijen in de passage en op de Museumstraat ontstaan;
7. Door de drukte en de lengte van de wachtrijen kunnen er op vier plekken situaties ontstaan, waardoor meer voetgangers op het fietspad staan of lopen:
  - a. Ter hoogte van de uitgang van het museum door uitgaande bezoekers: hier lopen de bezoekers vaak het fietspad op;
  - b. Ter hoogte van de voetgangerspoorten aan het einde van de passage en de Vermeer-uitbouw: de wachtrij vult de hele voetgangersdoorgang zodat andere voetgangers gedwongen worden naar het fietspad uit te wijken;
  - c. Op de Museumstraat bij lange wachtrijen: de wachtrij neemt bezit van het hele trottoir en voetgangers lopen daardoor op het fietspad;
  - d. Aan de uiteinden van de Museumstraat (Museumplein en Stadhouderskade) bij lange rijen: hier kunnen de rijen op kruisende fietspaden komen te staan. Deze situatie ontstond ook in de periode voordat de passage was opengesteld voor fietsers;
8. Zonder afzetlinten wordt het fietspad – met name op drukke momenten met veel bezoekers - opgevat als voetgangersruimte en is er op zich extra risico op conflicten. De aangebrachte fietstegels en as markering lijken niet veel effect te hebben op het voetgangersgedrag, maar geven desalniettemin meer duidelijkheid;
9. Met name in de passage worden passanten (voetgangers en fietsers) nogal eens afgeleid. Dit kan leiden tot conflicten, maar in de conflictobservatie bleek er altijd wel één partij te zijn die goed genoeg oplet om een echte confrontatie te voorkomen;

10. Door de afsluiting van het fietspad in het weekend, ontstaat er na opening van het fietspad om 15:00 uur een onoverzichtelijke situatie omdat opeens fietsers zich gaan mengen met voetgangers. Uit de tellingen blijkt dat op dat moment het aantal fietsers en het aantal voetgangers op het fietspad het hoogst is. De indruk is dat wanneer er fietsers over het fietspad fietsen, zoals op weekdays, het duidelijker is dat er een fietspad is, waardoor voetgangers meer rekening houden met fietsers en de conflictrisico's afnemen;
11. Zolang het systeem met afzetlinten en verkeersregelaars gecontinueerd wordt, zijn er geen aanvullende maatregelen nodig. Fietsers kunnen vrijwel ongehinderd doorrijden; snor- en bromfietsers worden tegen gehouden;
12. Zonder verkeersregelaars is de kans op illegaal gebruik door snor- en bromfietsen groot.

# 1 Inleiding

## 1.1 AANLEIDING

Op 13 april 2013 is het Rijksmuseum na een lange renovatieperiode weer volledig geopend voor het publiek. Sinds de opening bezoeken dagelijks vele duizenden mensen het museum.

Van oudsher kent het Rijksmuseum een passage die toegankelijk is voor voetgangers en fietsers. Gedurende de renovatie is de passage afgesloten geweest. Sinds 13 april maken bezoekers en andere voetgangers weer gebruik van de passage en vanaf 13 mei hebben ook de fietsers weer toegang.

In de eerste weken na de opening is door de gemeente Amsterdam geconstateerd dat er dagelijks wachtrijen voor de ingangen van het Rijksmuseum ontstaan en deze wachtrijen ook op het fietspad in de passage staan. Door de Werkgroep Black Spots van de gemeente Amsterdam is daarop een quick scan uitgevoerd naar de situatie rondom het Rijksmuseum. Daarbij is geconcludeerd dat maatregelen noodzakelijk zijn om de wachtrijen te beheersen en het veilig gebruik van de passage door zowel voetgangers als fietsers mogelijk te maken.

## 1.2 OPDRACHT: EVALUATIE EN ADVIES

Door de gemeente Amsterdam, Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (DIVV) is aan ARCADIS gevraagd om een evaluatie uit te voeren en een advies te geven met betrekking tot de wachtrijen voor het Rijksmuseum en de afwikkeling van fietsers en voetgangers op de Museumstraat na openstelling van de passage onder het Rijksmuseum voor fietsers.

De evaluatie is een kwalitatieve beoordeling op basis van expert judgement van de situatie in de Museumstraat in de periode midden mei – midden juni. Deze expert judgement is zoveel mogelijk ondersteund door feitelijke informatie, zoals het aantal voetgangers dat oversteekt, het aantal (potentiële) conflicten en tellingen van de stromen voetgangers en fietsers.

Het doel is om op basis van de evaluatie te komen tot een advies dat de benodigde maatregelen omvat voor een veilige en kostenefficiënte afwikkeling van fietsers en voetgangers (zowel bezoekers en passanten) in de Museumstraat en de passage onder het Rijksmuseum.

### *Afbakening*

Samenvattend is de afbakening van de evaluatie en het advies als volgt:

- Gericht op de problemen die de wachtrijen bij het Rijksmuseum veroorzaken voor de fietsers en voetgangers;
- Gericht op de situatie in de Museumstraat en de passage onder het Rijksmuseum;
- Gericht op de ervaringen in de 1<sup>e</sup> maand na opening van de passage voor fietsers (midden mei – midden juni).

De evaluatie en het advies nemen het besluit om fietsers toe te laten tot de passage en brom- en snorfietsen uit de passage te weren als een gegeven.

### 1.3 INVULLING EVALUATIE EN ADVIES

De evaluatie bestaat uit een kwalitatief deel en een kwantitatief deel.

Het kwalitatieve deel is ingevuld door waarnemingen en observaties op verschillende dagen (zowel doordeweeks als in het weekend) in de periode 13 mei t/m 16 juni door deskundigen van ARCADIS en door leden van de Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA).

Het kwantitatieve deel is ingevuld door DTV Consultants met een camera observatie van de situatie in de Museumstraat en de passage (in de periode 31 mei tot 9 juni). Hieruit is feitelijke informatie gekomen over de verkeersveiligheid op deze locatie.

Het advies is gebaseerd op de kwalitatieve evaluatie van de situatie. Op basis van de geconstateerde knelpunten, zijn in de periode 13 mei t/m 29 mei verschillende testopstellingen ingezet om te kijken welke opstelling als advies kan worden voorgesteld. De opstelling uit het advies is in de periode 30 mei t/m 16 juni vervolgens nogmaals beoordeeld aan de hand van waarnemingen en observaties, ondersteund met de feitelijke informatie uit de camera observatie (kwantitatieve evaluatie).

### 1.4 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de maatregelen die zijn genomen om bij opening van de passage de veiligheid te waarborgen. Hierbij komt ook aan de orde met welke testopstellingen van de wachtrijmanagement is gewerkt.

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de kwalitatieve evaluatie. Allereerst worden de conclusies weergegeven van de evaluatie op basis van waarnemingen en observaties door deskundigen van ARCADIS en door de verkeersregelaars van Traffic Support. Daarna worden de conclusies weergegeven van de schouwen door de Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA).

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de kwantitatieve evaluatie. In de analyse van DTV Consultants is door middel van camera observatie de situatie in de Museumstraat en de passage op verkeersveiligheid beoordeeld.

In hoofdstuk 5 staat het advies met de benodigde maatregelen voor een veilige en kostenefficiënte afwikkeling van fietsers en voetgangers in de Museumstraat en de passage onder het Rijksmuseum.



# 2

## Genomen maatregelen voor opening

In dit hoofdstuk is omschreven welke maatregelen zijn genomen om bij opening van de passage de veiligheid te waarborgen.

### 2.1 WACHTRIJMANAGEMENT

Voor het wachtrijmanagement is gebruik gemaakt van afzetzpalen met uittrekbare linten en van verkeersregelaars. Tevens is de Museumstraat op het drukste moment in het weekend afgesloten voor alle verkeer.

#### *Afzetzpalen*

De afzetzpalen zijn gebruikt om de wachtrij te geleiden en om het trottoir in de passage af te scheiden van het fietspad. Vanaf maandag 13 mei zijn diverse opstellingen voor de afzetzpalen getest. De geteste opstellingen verschillen in de lengte waarover de afzetzpalen zijn ingezet en de locatie. Daarnaast zijn opstellingen toegepast waarbij alleen de wachtrijen zijn geleid of alleen het trottoir en fietspad zijn afgeschermd. In bijlage 1 staan de verschillende geteste opstellingen.



#### *Verkeersregelaars*

De verkeersregelaars zijn voor meerdere doelen ingezet. Naast de plaatsing van de afzetzpalen, hebben zij de wachtrijen begeleid door ze met mondelinge aanwijzingen op het trottoir te houden of door de opstelling van de afzetplaatjes aan te passen. Daarnaast hebben zij gehandhaafd op het inrijverbod voor snorfietsers en bromfietsers. In de weekenden hebben zij de fysieke afsluiting voor fietsers tussen 11 en 15 uur geplaatst en deze afsluiting gehandhaafd.

Het wachtrijmanagement bestaat dus uit 5 onderdelen:

- Afzetting langs wachtrijen,
- Afzetting op scheiding fietspad en trottoir,
- Inzet verkeersregelaars voor regelen wachtrijen,
- Inzet verkeersregelaars voor weren snor- en bromfietsen,
- Afsluiting fietspad in het weekend tussen 11:00 – 15:00 uur.

## 2.2 INFRASTRUCTUREEL

Op 2 mei heeft de Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA) een advies uitgebracht. Dit advies ging over de noodzaak / mogelijkheid van kleine aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen op de opgeleverde nieuwe fietspaden rond het museum en in de onderdoorgang en op de omliggende kruispunten. Naar aanleiding van dit advies zijn door het Stadsdeel Zuid en de WBA vlak voor en na de opening voor fietsers de volgende aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen genomen:

- as-markering en fietssymbooltegels in de Museumstraat;
- kruismarkering op de fietskruising Museumstraat/Stadhouderskade om te voorkomen dat voor het stoplicht wachtende fietsers doorgaande fietsers hinderen;
- haaiantanden direct voor het fietspad langs de Stadhouderskade, gezien vanuit de passage.

# 3

## Kwalitatieve evaluatie

### 3.1 EXPERT JUDGEMENT ARCADIS EN TRAFFIC SUPPORT

Bron voor dit deel van de kwalitatieve evaluatie zijn de waarnemingen en observaties op verschillende dagen (zowel doordeweeks als in het weekend) in de periode 13 mei t/m 3 juni door deskundigen van ARCADIS en de situatierapportages van de verkeersregelaars van Traffic Support in dezelfde periode.

#### 3.1.1 PROBLEEMANALYSE

In de geschouwde periode is geconstateerd dat er zonder wachtrijen in de passage geen noemenswaardige veiligheidsproblemen zijn. De problemen ontstaan als er wachtrijen in de passage en op de Museumstraat voorkomen. Op dat moment gaan meer voetgangers gebruik maken van het fietspad in de passage en op de Museumstraat en neemt de kans op conflicten tussen een fietser en een voetganger toe.

De wachtrijen ontstaan op drukke dagen. Drukke dagen zijn over het algemeen zaterdag en zondag en in minder mate donderdag en vrijdag. In vakantieperiodes zijn alle dagen druk. Zonnige dagen zijn rustiger dan dagen waarop het weer grijs en regenachtig is.

In onderstaande tabel wordt voor verschillende typen dagen aangegeven hoe lang de wachtrijen kunnen worden en hoeveel bezoekers dan in de wachtrijen staan.

Locatie wachtrij	Aantal bezoekers in wachtrij	Rustige werkdag	Drukke werkdag	Rustige weekenddag	Drukke weekenddag	Dag in vakantieperiode
Korte wachtrij (10 - 20 meter) in de passage	30 - 60	X	X	X	X	X
Wachtrij tot poorten passage	250 - 300		X	X	X	X
Wachtrij tot halverwege Museumstraat	450 - 500		X		X	X
Wachtrij tot hoeken Museumstraat	600 - 700				X	X

Tabel 1: Lengte wachtrijen bij verschillende type dagen

Op drukke dagen (zowel in het weekend als drukke dagen door de week) staan er op het drukste moment tussen 11:00 – 15:00 uur vaak rijen tot aan het Museumplein en Stadhouderskade. Tijdens de meivakantie waren de rijen nog langer en stonden er meer dan 1.500 wachtende bezoekers.

Bij de beoordeling van de verkeersveiligheid van de situatie in de passage is uitgegaan van het feit dat de doorgang door de passage verboden is voor snor- en bromfietsen. Hiertoe zijn in de afgelopen periode door verkeersregelaars de snor- en bromfietsen tegengehouden.

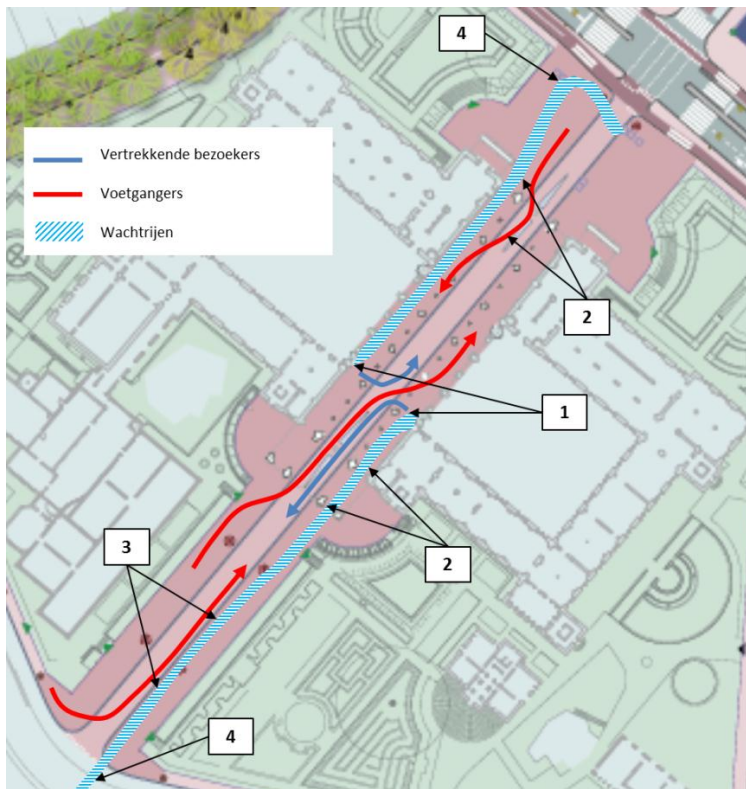
Het aantal geweerde snorfietsen overdag (08:00 – 18:00 uur) is in de beschouwde periode gemiddeld circa 50 per dag. Op drukke (zonnige) dagen kan dit oplopen tot ongeveer 70 per dag. Hierbij komt 2/3 vanuit de richting Stadhouderskade en 1/3 vanuit de richting Museumplein. De meeste snorfietsen (meer dan 60%) worden geweerd tussen 13:30 en 18:00 uur.

Het aantal geweerde snorfietsen 's avonds (18:00 – 24:00 uur) is gemiddeld circa 35 per avond. Sinds donderdag 23 mei worden 's-avonds de snorfietsen niet meer geweerd door verkeersregelaars. Wel wordt er op een gedeelte van de avond gehandhaafd door BOA's. Het aantal snorfietsen dat sinds 23 mei gebruik maakt van de passage is toegenomen tot gemiddeld circa 65 per avond.

### *Knelpunten*

Door bezoekersdrukke en door de wachtrijen kunnen op vier plekken situaties ontstaan, waardoor meer voetgangers op het fietspad staan of lopen. Niet zozeer de lengte van de wachtrijen, maar het feit dat op deze locaties sprake is van een wachtrij leidt tot de knelpunten. De knelpunten zijn direct gekoppeld aan de vier locaties. De knelpunten op deze locaties verergeren niet door toename van het aantal bezoekers of door een nog langere wachtrij.

In de onderstaande afbeelding zijn de locaties van de knelpunten weergegeven.



Figuur 1: Locatie van de geconstateerde knelpunten

Het betreft de volgende knelpunten:

1. Het eerste knelpunt is ter hoogte van de in-/uitgang van het Rijksmuseum. Hier komen de bezoekers naar buiten en blijven daar in een groep staan om na te praten. Ook bezoekende groepen verzamelen hier voordat zij naar binnen gaan. De groepen bezoekers blokkeren hierbij het trottoir en een deel van het fietspad. Mede als gevolg hiervan lopen veel vertrekkende bezoekers vanuit de uitgang, met een wijde boog om de wachtrij heen, via het fietspad verder naar buiten. Men is zich hierbij niet van bewust dat men een fietspad oploopt. Ook als er geen groepen bij de uitgang staan, lopen vertrekkende bezoekers veelvuldig over het fietspad de passage uit.
2. Het tweede knelpunt betreft de voetgangerspoorten aan de uiteinden van de passage en de Vermeeruitbouw. Ter plaatse van deze poorten is voor de voetgangers een breedte van ongeveer 2,5 meter beschikbaar tussen de kolommen. Als de wachtrijen zo lang zijn dat ze door de poorten heen komen, neemt de rij wachtende bezoekers de gehele beschikbare breedte van de poort in beslag. Overige voetgangers zijn daardoor genoodzaakt om via het fietspad de passage in of uit te lopen (zie foto 1). Deze situatie treedt op als de wachtrij richting het Museumplein uit 75 of meer bezoekers bestaat en de wachtrij richting de Stadhouderskade uit 180 of meer bezoekers bestaat.



Foto 1: Wachtrij vanaf Museumplein voor westelijke ingang bezet de gehele breedte van de voetgangerspoort. Voetgangers kijken hierdoor uit naar het fietspad.

3. Het derde knelpunt ontstaat als de wachtrij op de Museumstraat langer wordt en tot voorbij de helft van deze straat staat. De rij heeft de neiging steeds dichterbij het fietspad te gaan staan waardoor het trottoir langs het fietspad over de volledige breedte gebruikt wordt door de wachtrij. Ook hierdoor worden de overige voetgangers genoodzaakt om via het fietspad te lopen (zie foto 2). Dit knelpunt verergert als zowel voor de oostelijke als de westelijke ingang de wachtrij richting het Museumplein staat.



Foto 2: Wachtrijen richting Museumplein stellen zich nabij het fietspad op. Voetgangers passeren de wachtrij door over het fietspad te lopen.

4. Het vierde knelpunt betreft de uiteinden van de Museumstraat. Als de wachtrijen richting het Museumplein het einde van de Museumstraat bereiken, blijven deze zich in een rechte lijn opstellen waarbij de wachtrij op het fietspad van de Hobbemastraat komt te staan en als gevolg hiervan de doorgang voor fietsers blokkeert. Mensen die in de wachtrij aansluiten laten zich niet leiden door de trottoirbanden en markering op het fietspad. Aan de kant van de Stadhouderskade buigt de wachtrij zich wel af, maar dit gebeurt in een U-bocht terug in de richting van de passage in plaats van richting de Jan Luijkenstraat. Zie ook figuur 1 op bladzijde 9 voor de locatie waar de wachtrijen zich opstellen. Deze situaties ontstonden overigens ook in de periode voordat de passage was opengesteld voor fietsers.

### 3.1.2 BEHEERSING KNELPUNTEN DOOR GETESTE OPLOSSINGSRICHTINGEN

De knelpunten kunnen verdeeld worden in twee groepen: de knelpunten in het overdekte gedeelte van de Museumstraat (1 en 2) en de knelpunten in het open gedeelte van de Museumstraat (3 en 4). Hieronder wordt ingegaan op de geteste oplossingsrichtingen om deze knelpunten beheersbaar te maken.

#### *Knelpunten 1 en 2*

De belangrijkste oorzaak voor het gebruik van het fietspad in de passage door voetgangers wordt gevormd door de blokkade van de voetgangspoorten door wachtende bezoekers. Op de momenten dat er geen wachtrijen voor de ingangen staan, is het aandeel voetgangers dat over het fietspad loopt aanmerkelijk kleiner.

Door de plaatsing van afzetlinten langs de wachtrijen vanaf de ingangen van het Rijksmuseum tot voorbij de voetgangspoorten van de passage en Vermeeruitbouw, is tijdens de testperiode ruimte gecreëerd ter hoogte van de poorten voor voetgangers om langs de wachtrij de passage in en uit te lopen. Daarbij is de beschikbare breedte van ongeveer 2,5 meter in tweeën gedeeld; een deel voor de wachtrij en een deel voor de overige voetgangers (zie foto 3). Met deze maatregel wordt het aandeel voetgangers dat via het fietspad loopt, kleiner.



Foto 3 (links): Verdeling ruimte voor wachtrij en voetgangers ter plaatse van voetgangerspoort.

Foto 4 (rechts): Voetgangers ontwijken afzetlinten bij fietspoorten en lopen via fietspad de passage uit

Een deel van de voetgangers blijft het fietspad gebruiken om de passage in of uit te lopen. Reden hiervoor is dat er maar een beperkte ruimte tussen de kolommen vrijgemaakt kan worden voor de voetgangers (maximaal 1 tot 1,5 meter). Dit gebeurt met name door groepjes voetgangers en op het moment dat van beide richtingen voetgangers aan komen lopen. In die situaties wordt de beschikbare ruimte ter plaatse van de voetgangerspoort te krap ervaren en wijkt men uit naar de bredere fietspoorten. De plaatsing van afzetlinten ter plaatse van de kolommen (de rode linten links op foto 3) heeft daarbij nauwelijks effect. Voetgangers ontwijken deze afzetlinten en lopen vervolgens alsnog via de fietspoorten de passage in of uit (zie foto 4). Alleen de inzet van verkeersregelaars die voetgangers naar het trottoir verwijzen draagt bij aan een verdere toename van het gebruik van het trottoir.

Tijdens de testperiode zijn in de passage verschillende opstellingen voor de afscheiding tussen het fietspad en het trottoir ingezet om knelpunt 1 te beheersen. Uit de observaties is gebleken dat een afscheiding over de volledige lengte van de passage (zie ook foto 4) niet voorkomt dat er geen voetgangers meer over het fietspad lopen. Om uitwisseling tussen de beide ingangen mogelijk te maken en om beide liften bereikbaar te houden, moeten in de afscheiding in de passage namelijk openingen zijn om het fietspad over te steken. Hiervoor zijn op twee locaties openingen in de afscheiding gemaakt. Zie foto 5 voor een voorbeeld van de inrichting van de oversteekgelegenheden.

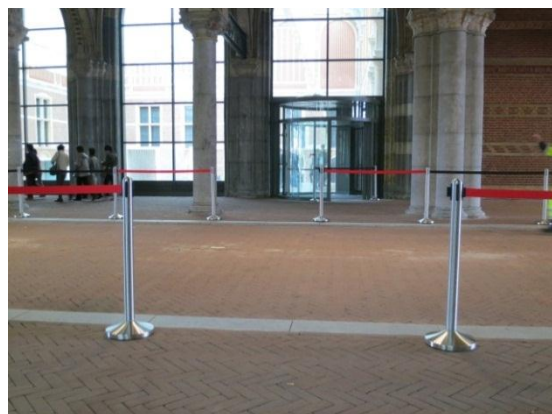
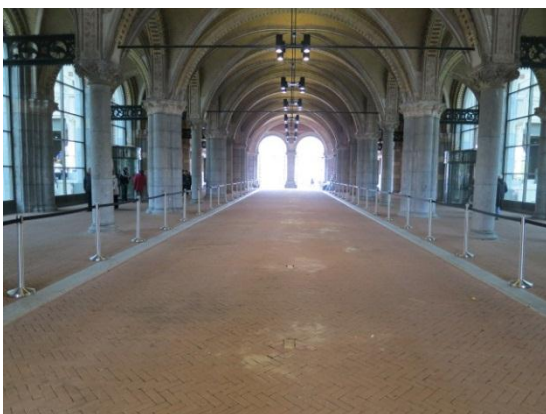


Foto 5 (links): Volledige afscheiding van fietspad en trottoir

Foto 6 (rechts): Oversteekgelegenheid ter plaatse van liften

Uit de observaties is gebleken dat veel voetgangers bij deze oversteekmogelijkheden het fietspad niet recht oversteken, maar de oversteekpunten gebruiken om via het fietspad de passage uit te lopen. De afscheiding tussen fietspad en trottoir beïnvloedt dit gedrag niet. Er ontstaat hierdoor zelfs een extra probleem bij het toepassen van een gehele afscheiding tussen fietspad en trottoir. De uitgaande bezoekers die via de oversteekmogelijkheid het fietspad oplopen (om op deze wijze de passage uit te lopen), kunnen eenmaal op het fietspad niet meer snel terug komen op het trottoir. Deze voetgangers blijven daardoor langer op het fietspad lopen dan in de situatie zonder afscheiding tussen fietspad en trottoir. De kans op conflicten tussen fietsers en voetgangers neemt daar mee toe. Overigens gebeurt hetzelfde met ingaande bezoekers. Zoals hierboven aangegeven loopt een deel van de voetgangers ondanks afzettingen tussen het fietspad en het trottoir toch via het fietspad de passage naar binnen. Bij een gehele afscheiding tussen fietspad en trottoir kunnen zij in de passage ook niet makkelijk weer op het trottoir gaan lopen en ontstaat er een onwenselijke situatie.

Wel is gebleken dat door plaatsing van een korte afscheiding (8 – 10 meter) tussen het fietspad en het trottoir ter hoogte van de in/uitgangen van het museum, het aantal voetgangers dat bij het verlaten van het museum over het fietspad loopt (knelpunt 1) duidelijk afneemt. In combinatie met de plaatsing van afzetlinten langs de wachtrijen in voetgangerspoorten, ontstaat er hierdoor een meer overzichtelijke en daarmee beheersbare situatie.

#### ***Knelpunten 3 en 4***

De knelpunten 3 en 4 ontstaan door het (natuurlijke) gedrag van de bezoekers in de wachtrijen. Mensen die aansluiten in een wachtrij zijn van nature geneigd om de wachtrij in dezelfde richting te verlengen. Daarnaast proberen mensen voor zichzelf een situatie te creëren waarbij zij een comfortabele vrije ruimte om zich heen hebben. Dit leidt er in de situatie van het Rijksmuseum toe dat de wachtrijen zich in de passage op enige afstand (1 à 2 meter) van de gevel opstellen. Buiten de passage valt vooral aan de zijde van het Museumplein op dat bezoekers, naar mate de wachtrij langer wordt, meer afstand aanhouden tot het hek van de museumtuin. Hierbij komt de wachtrij steeds dichterbij het fietspad te staan (zie ook foto 2 op blz. 12). Daardoor staat de wachtrij in feite diagonaal over het trottoir tussen het Museumplein en de Vermeeruitbouw. Doordat de wachtrij de doorgang op het trottoir blokkeert, worden voetgangers gedwongen over het fietspad te lopen. Uit de observaties is gebleken dat voetgangers er niet voor kiezen om de wachtrij te doorsnijden.

Vanwege hetzelfde (natuurlijke) gedrag van de bezoekers in de wachtrijen, ontstaat bij een zeer lange wachtrij op de Museumstraat, de situatie dat de rij in een rechte lijn wordt verlengd en daarbij de wachtrij op het fietspad van de Hobbemastraat komt te staan en de doorgang voor fietsers blokkeert. Opvallend bij de wachtrij opbouw is het feit dat de bezoekers zich niet laten leiden door de trottoirband op de Museumstraat en op de kruising met de Hobbemastraat. Deze lijn in bestrating wordt niet gezien als begrenzing of begeleiding van de wachtrij.

Voor de beheersing van het knelpunt zijn er 3 mogelijkheden:

- Markering op het trottoir,
- Afzetting met paaltjes,
- Mondelinge aanwijzingen.

Een markering op het trottoir is niet getest. Onduidelijk is of deze maatregel voldoende zal werken. Feit is dat de huidige "lijn" in de bestrating (de grijze trottoirband) niet werkt om de wachtrij te geleiden. Mogelijk dat een speciaal op de geleiding van de wachtrijen afgestemde lijn op de bestrating wel effect kan hebben. Dit zou nog onderzocht kunnen worden.



Het gebruik van een afzetting met paaltjes is wel getest. Hieruit blijkt dat door de inzet van afzetlinten vanaf de passage richting het Museumplein de wachtrij goed geleid kan worden en zodoende dichterbij het hek van de museumtuin en om de hoek op de Hobbemastraat opgesteld kan worden. Daardoor blijft er ruimte beschikbaar voor voetgangers om op het trottoir te blijven lopen en worden de fietspaden niet geblokkeerd. Nadeel van deze oplossingsrichting is dat er zeer veel afzetpalen benodigd zijn om de wachtrij te geleiden. Dit vergt veel menskracht bij het plaatsen en verwijderen van de afzetpalen. Een permanente geleiding van de wachtrijen is op last van de brandweer niet mogelijk, omdat de aanrijroute naar de brandweertoegang wordt geblokkeerd en de wachtrij niet snel genoeg geëvacueerd kan worden. Daarnaast is de geleiding eigenlijk alleen op drukke dagen gewenst. Op rustige dagen zou een permanente geleiding een onnodig obstakel vormen op het trottoir van de Museumstraat.

Ook de geleiding van de wachtrijen door aanwijzingen van verkeersregelaars is getest. Hieruit blijkt dat met mondelinge aanwijzingen ook de rij op het trottoir kan worden gehouden en om de hoek geleid kan worden. Dit is geen continue dagtaak, maar is alleen nodig in de periode van aangroei van de rijen op de Museumstraat tot aan de hoek. Omdat deze taak gecombineerd zou kunnen worden met het verstrekken van informatie aan de bezoekers in de wachtrijen, is een kostenefficiënte inzet van personeel mogelijk. Hierdoor lijkt deze optie een effectievere maatregel dan de inzet van afzetlinten langs de wachtrijen.



Foto 7: Verkeersregelaar verzoekt wachtende bezoekers om op het trottoir te blijven staan

### 3.2 SCHOUWEN WERKGROEP BLACKSPOTS AMSTERDAM

De bevindingen van de Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA) zijn gebaseerd op meerdere schouwen op locatie. Aan de schouw hebben de volgende partijen deelgenomen:

- Politie,
- DIVV,
- Stadsdeel Zuid,
- DRO,
- IBA.

Er is geschouwd op 6 momenten tussen 13 mei en 20 mei 2013, te weten:

- Dinsdag 14 mei ochtendspits,
- Woensdag 15 mei ochtendspits,

- Woensdag 15 mei avondspits,
- Donderdag 16 mei middaguur,
- Vrijdag 17 mei middaguur,
- Maandag 20 mei (2<sup>e</sup> Pinksterdag) middaguur.

Na die tijd is, in relatie tot de bezoekersdruk, verder geëxperimenteerd met de wachtrijbegeleiding, positionering van afzetspalen in samenhang met de inzet en positionering van verkeersregelaars (zie paragraaf 2.1). De ervaringen met deze opstellingen zijn niet meegenomen in de analyse van de Werkgroep Blackspots.

### 3.2.1 BEVINDINGEN PASSAGE EN MUSEUMSTRAAT

- Over het algemeen is er met betrekking tot fietsers sprake van een rustig verkeersbeeld. De snelheid van de fietsers is niet hoog;
- Snor- en bromfietsen worden geweerd door verkeersregelaars;
- De afzetlinten op de scheiding van het voet- en fietspad alsmede de inzet van verkeersregelaars voor de wachtrijbegeleiding dragen bij aan de verkeersveiligheid waardoor er nauwelijks tot geen conflicten zijn; fietsers hebben alle ruimte om uit te wijken;
- Zonder afzetlinten wordt het fietspad – met name tijdens drukke momenten - door veel bezoekers/passanten gebruikt als voetgangersruimte; dit ondanks de aangebrachte fietstegels en as markering en is er op zich een verhoogd risico op conflicten;
- Met afzetlinten is de ruimte op het trottoir bij de entrees van de passage en rondom de draaideuren beperkt:
  - Ter plaatse van de entrees van de passage is er weinig ruimte (smalle doorgang). Indien er sprake is van een wachtrij zonder afzetspaaltjes, blokkeert deze wachtrij de hele doorgang. Door inzet van de afzetspalen op die plek blijft er echter nog wat ruimte over voor doorgaande en uitgaande voetgangers, maar ook dan is de ruimte nog steeds beperkt;
  - Ter plaatse van de draaideuren staan vaak bezoekers te wachten (groepsvorming). Op het trottoir is daarvoor nauwelijks genoeg ruimte. Als er op deze locatie geen afzetspalen langs het fietspad worden geplaatst, nemen deze groepen op dat punt ook bezit van het fietspad. In die zin wordt door de inzet van de afzetspalen de beschikbare ruimte voor voetgangers beperkt, maar zonder inzet zou op dat punt het fietspad geblokkeerd worden.

### 3.3 CONCLUSIES KWALITATIEVE EVALUATIE

- Op rustige momenten, zonder wachtrijen in de passage, zijn er geen noemenswaardige veiligheidsproblemen. Het fietspad wordt door voetgangers dan minder gebruikt; het risico op conflicten is beperkt;
- Passanten en voetgangers hebben in situaties zonder wachtrijen over het algemeen voldoende ruimte;
- Het gebruik van het fietspad in de passage en op de Museumstraat door voetgangers (en daarmee een mogelijk conflict tussen een fietser en een voetganger) neemt toe als er wachtrijen in de passage en op de Museumstraat ontstaan;
- Door de drukte en de lengte van de wachtrijen kunnen er op vier plekken situaties ontstaan, waardoor meer voetgangers op het fietspad staan of lopen:
  1. Ter hoogte van de uitgang van het museum door uitgaande bezoekers: hier lopen de bezoekers vaak het fietspad op;
  2. Ter hoogte van de voetgangerspoorten aan het einde van de passage en de Vermeer-uitbouw: de wachtrij vult de hele voetgangersdoorgang zodat andere voetgangers gedwongen worden naar het fietspad uit te wijken;

3. Op de Museumstraat bij lange wachtrijen: de wachtrij neemt bezit van het hele trottoir en voetgangers lopen daardoor op het fietspad;
4. Aan de uiteinden van de Museumstraat (Museumplein en Stadhouderskade) bij lange rijen: hier kunnen de rijen op kruisende fietspaden komen te staan. Deze situatie ontstond ook in de periode voordat de passage was opengesteld voor fietsers;
  - Zonder afzetlinten wordt het fietspad – met name op drukke momenten met veel bezoekers - opgevat als voetgangersruimte en is er op zich extra risico op conflicten. De aangebrachte fietstegels en as markering lijken niet veel effect te hebben op het voetgangersgedrag, maar geven desalniettemin meer duidelijkheid;
  - Met inzet van afzetlinten en beperkte personele inzet op zeer drukke momenten, is de situatie beheersbaar. Het gaat hierbij om een afzetting van de wachtrij in de passage tot door de entreepoorten en om een korte afzetting langs het fietspad ter hoogte van de in-/uitgang van het museum. Personele inzet is alleen nodig bij de opbouw van lange wachtrijen, met als doel om de wachtrij op het trottoir te houden;
  - Door de afsluiting van de fietspad in het weekend, ontstaat er na opening van het fietspad om 15:00 uur een onoverzichtelijke situatie omdat opeens fietsers zich gaan mengen met voetgangers. De indruk is dat wanneer er fietsers over het fietspad fietsen, zoals op weekdays, het duidelijker is dat er een fietspad is waardoor voetgangers meer rekening houden met fietsers en de conflictrisico's afnemen;
  - In de periode midden mei – midden juni zijn er tijdens de openingstijden van het Rijksmuseum, door de verkeersregelaars geen incidenten met letsel geconstateerd bij conflicten tussen fietsers en voetgangers op de Museumstraat;
  - Zolang het systeem met afzetlinten en verkeersregelaars gecontinueerd wordt, zijn er geen aanvullende maatregelen nodig. Fietsers kunnen vrijwel ongehinderd doorrijden; snor- en bromfietsers worden tegen gehouden;
  - Zonder verkeersregelaars is de kans op illegaal gebruik door snor- en bromfietsen groot.

# 4

## Kwantitatieve evaluatie

DTV Consultants heeft een conflictobservatie uitgevoerd met camera's in de Museumstraat en de aangrenzende kruispunten. Hiervoor zijn opnamen gemaakt op 6 locaties in de passage en daarbuiten in de periode 31 mei tot 9 juni.

In overleg met DIVV zijn, op basis van de ervaringen van de verkeersregelaars en de live-beelden, de volgende perioden bepaald die zijn geanalyseerd:

- Vrijdag 31 mei tussen 08:00 – 18:00 uur;
- Zaterdag 1 juni tussen 08:00 – 11:00 (sluiting passage) en tussen 15:00 (opening passage) – 18:00 uur;
- Dinsdag 4 juni tussen 15:00 – 18:00 uur;
- Woensdag 5 juni 12:00 – 18:00 uur;
- Vrijdag 7 juni 10:00 – 15:00 uur.



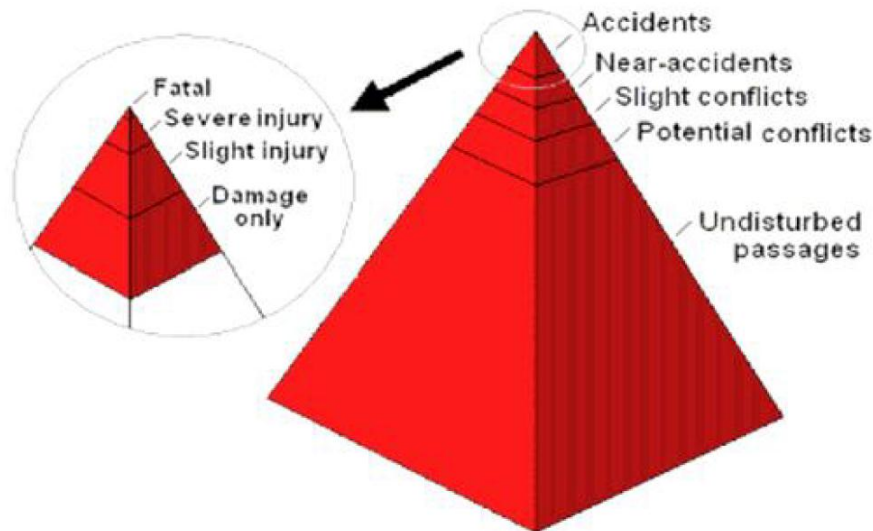
Figuur 2: Screenshots van de camera opnamen bij het Rijksmuseum

### 4.1 OPZET CONFLICTOBSERVATIE

Conflictobservaties zijn een geschikt hulpmiddel bij het onderzoek naar de onveiligheid van bepaalde locaties. Conflictobservaties zijn bedoeld om in korte tijd gevaarlijke verkeerssituaties te onderzoeken. Dat gebeurt door niet te kijken naar daadwerkelijk gebeurde ongevallen maar naar 'potentiële conflicten'.

Traditioneel wordt verkeersonveiligheid uitgedrukt in het plaatsvinden van ongevallen. Een andere manier om de onveiligheid uit te drukken, is kijken naar het gedrag van verkeersdeelnemers en conflicten. De observatie van het verkeer heeft enkele voordelen ten opzichte van de registratie van ongevallen. Figuur 3 geeft de verschillende gebeurtenissen weer die in het dagelijkse verkeer gebeuren.

Ongevallen vormen slechts het topje van de ijsberg en in de meerderheid van de gevallen gebeurt de verkeersafwikkeling zonder conflicten. Omdat ongevallen zo zeldzaam van aard zijn en vaak niet geregistreerd worden, moet er meestal enkele jaren gewacht worden op voldoende data om analyses uit te voeren.



Figuur 3: Hoeveelheid conflicten en ongevallen voorkomend in het dagelijkse verkeer

Conflicten bevinden zich aan de bovenzijde van de piramide en komen frequenter voor. Een conflict is nog geen ongeval. Door de conflicten in te delen naar de mogelijke ernst, kan de verkeersveiligheid van een situatie beoordeeld worden.

In het onderzoek van DTV is gebruik gemaakt van een vijfpuntsschaal: van een zeer licht conflict (1) tot een zeer zwaar conflict (5). Bij conflicten van type 1 en 2 raken de verkeersdeelnemers elkaar niet, maar is er een uitwijkmanoeuvre. In conflicttype 3, 4 en 5 kunnen er wel situaties zijn waarin de verkeersdeelnemers elkaar raken. Ook uitwijkmanoeuvres op korte afstand en met een groter snelheidsverschil of massaverschil zitten in deze conflicttypes.

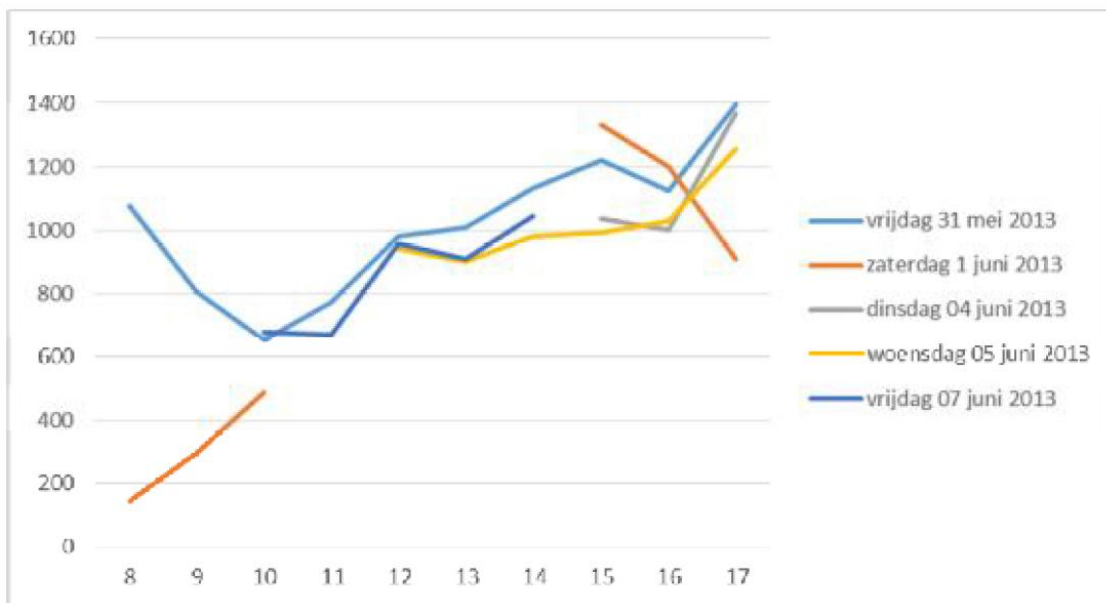
Omdat er niet gewacht moet worden op het feitelijke plaatsvinden van een ongeval kan de analyse van de bijna-ongevallen (conflicten) meteen gebeuren. Op deze manier kan er proactief gehandeld worden, wordt er op korte termijn inzicht verkregen in de verkeers(on)veiligheid van een locatie en worden de oorzaken van de onveiligheid blootgelegd.

Voor de situatie bij het Rijksmuseum is gebruik gemaakt van deze methode. In de periode van 31 mei tot 9 juni is gekeken naar de opgetreden conflicten in de situatie waarbij volgens het advies uit hoofdstuk 5 maatregelen zijn ingezet.

## 4.2 CONCLUSIES KWANTITATIEVE EVALUATIE

### Fietsstromen

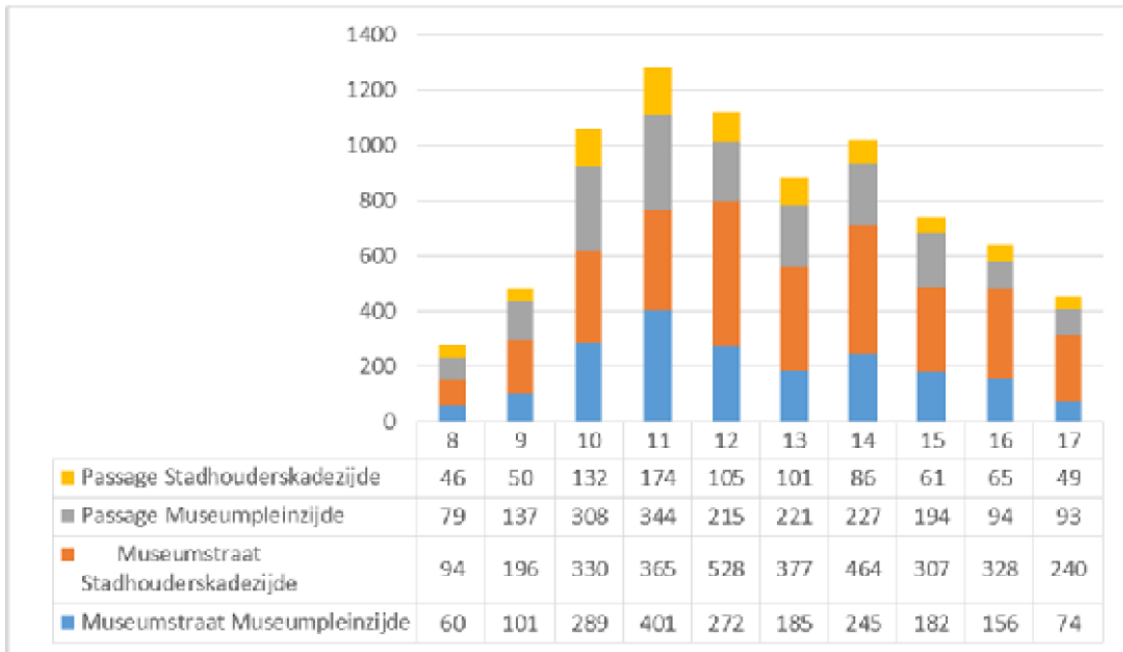
- Het aantal fietsers dat gebruik maakt van de museumpassage kent op weekdays 2 drukke periodes: tijdens de ochtendspits (van 08:00 tot 09:00 uur) en een lange periode in de middag (van 12:00 tot 18:00 uur). Op deze momenten fietsen er tussen de 1.000 en 1.200 fietsers per uur door de passage. De piek ligt in het laatste uur (van 17:00 tot 18:00 uur) met ongeveer 1.400 fietsers per uur.
- Op de beschouwde zaterdag is er geen drukke periode met fietsers in de ochtend. De drukste periode is 's middags, met een piek in het uur na opening van de passage (van 15:00 tot 16:00). Er fietsen dan ongeveer 1.350 fietsers per uur door de passage;



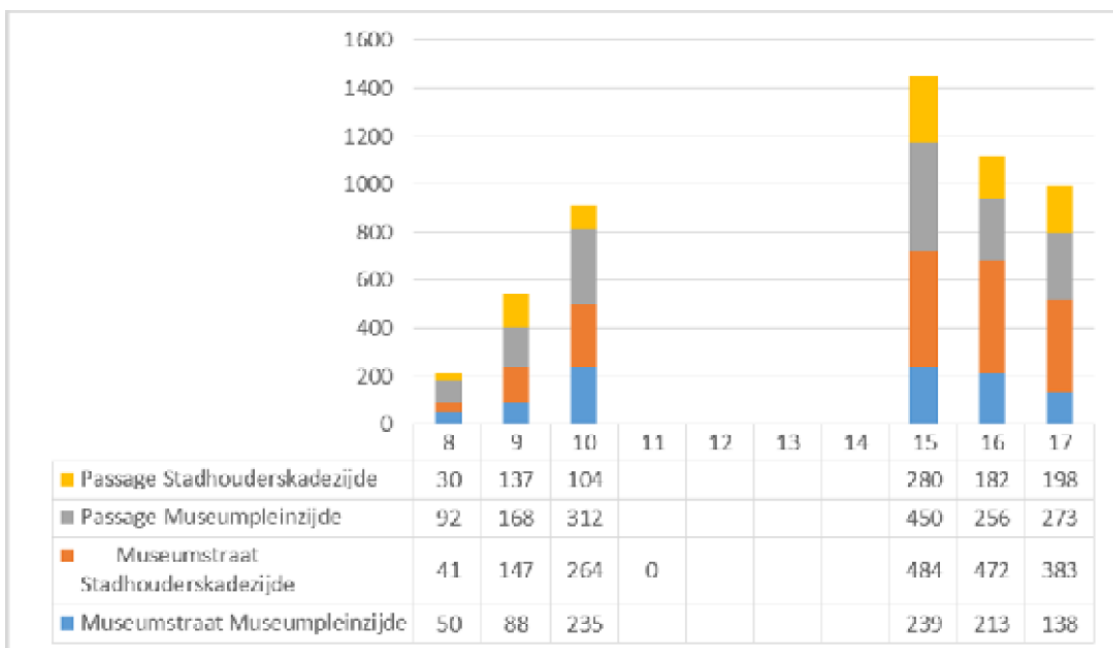
Figuur 4: Fietsintensiteiten in de passage

### Voetgangersstromen

- Op de beschouwde vrijdag lopen er in de drukste uren (van 10:00 tot 15:00 uur) ongeveer tussen 850 en 1.150 voetgangers per uur op het fietspad. De piek ligt van 11:00 tot 12:00 uur met ongeveer 1.300 voetgangers per uur op het fietspad;
- Op de beschouwde zaterdag lopen er in de drukste uren ook ongeveer tussen de 850 en 1.150 voetgangers per uur op het fietspad. De drukste uren duren op zaterdag echter langer: van 10:00 tot 18:00 uur. De piek ligt in de periode direct na openstelling van de passage (van 15:00 tot 16:00 uur) en is hoger dan op vrijdag: ongeveer 1.450 voetgangers per uur op het fietspad;
- De meeste voetgangers steken over buiten de passage. Met name het voorplein aan de noordzijde (Stadhouderskade) wordt veel gebruikt door voetgangers om over te steken;



Figuur 5: Voetgangers per uur op het fietspad op vrijdag 31 mei



Figuur 6: Voetgangers per uur op het fietspad op zaterdag 1 juni

#### Conflicten en conflicternst Museumstraat

- Ondanks dat er behoorlijk veel voetgangers op het fietspad lopen, leidt slechts 0,3% van de oversteken tot een conflict;
- 59% van deze conflicten is een zeer licht conflict (1 op de schaal tot 5) en 33% is een licht conflict (2 op de schaal tot 5). Door tijdige anticipatie van de verkeersdeelnemers is er hierbij geen contact. De gemiddelde conflicternst van alle conflicten is laag: 1,5 op de schaal tot 5.

- Er lijkt een direct verband aanwezig te zijn tussen het aantal conflicten in de Museumstraat en de drukte op de trottoirs;
- Er is geen verschil te zien in de conflicternst per locatie;
- Voetgangers lijken zich soms niet goed bewust te zijn van de aanwezige fietsers en schrikken dan van hun (plotselinge) aanwezigheid;
- Fietsers anticiperen goed op aanwezige voetgangers. Hierdoor ontstaan eigenlijk nooit écht gevaarlijke situaties;
- Met name in de passage worden passanten (voetgangers en fietsers) nogal eens afgeleid. Dit kan leiden tot conflicten, maar in de conflictobservatie bleek er altijd wel één partij te zijn die goed genoeg oplet om een echte confrontatie te voorkomen;
- Het komt vaak voor dat het fietspad (deels) geblokkeerd wordt door groepen voetgangers;
- Blokkades zorgen voor een grotere kans op conflicten, door slecht zicht en door fietsers die het oponthoud niet langer accepteren;
- De pilaren in de lengterichting van de passage zorgen niet aantoonbaar voor meer onveiligheid;
- De hekjes zorgen voor iets meer geleiding van voetgangers, maar doordat ze niet over de gehele lengte van de passage zijn geplaatst wordt niet voorkomen dat er veel overstekers zijn rondom de entrees tot de passage en dat er voetgangers zijn die over het fietspad lopen.



# 5

## Advies maatregelen Museumstraat en passage

### 5.1 ADVIES

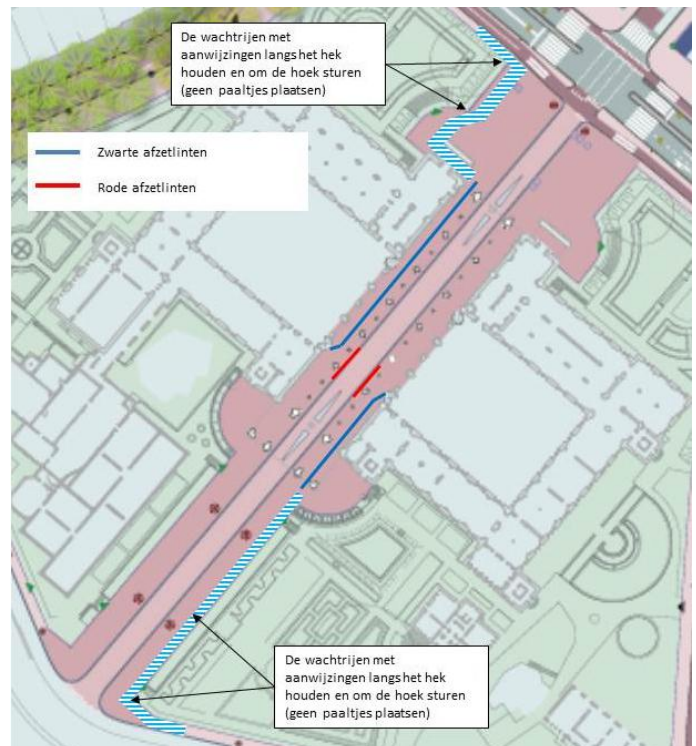
Op basis van de uitgevoerde testopstellingen met afzetpalen en de observaties, is een advies opgesteld voor de in te zetten maatregelen. Deze wachtrijbegeleiding richt zich op de 4 geconstateerde potentiële knelpunten uit de probleemanalyse (zie paragraaf 3.1.1) en daarmee op het verminderen van het aantal voetgangers dat over het fietspad loopt.

Het advies kent de volgende afbakening:

- het advies richt zich alleen op de Museumstraat en de passage en de maatregelen die daar nodig zijn om een veilige afwikkeling van fietsers en voetgangers (zowel bezoekers als passanten) mogelijk te maken;
- het advies neemt het besluit om de passage open te stellen voor fietsers als een gegeven;
- het advies neemt het besluit om de brom- en snorfietsen te weren uit de passage als een gegeven.

Voor de afscherming van de wachtrijen worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- Ter hoogte van de ingangen over een lengte van ongeveer 10 meter een afscheiding plaatsen tussen het fietspad en het trottoir. Hiermee wordt voorkomen dat uitgaande bezoekers meteen op het fietspad stappen;
- Bij wachtrijen: Toepassen van afzetlinten vanaf de ingangen van het Rijksmuseum tot en met de voetgangerspoorten van de passage en Vermeer-uitbouw. Hiermee worden de wachtrijen aan de kant gehouden en blijft er ruimte in poorten voor passanten;
- Bij lange wachtrijen: Medewerkers op gezette tijden laten controleren en eventueel laten ingrijpen om de wachtrijen langs het hek te houden en niet de fietspaden te laten blokkeren.



## 5.2 BENODIGDE INZET

Voor het voorstel is het volgende benodigd:

- 10 afzetpaaltjes voor korte afscheiding fietspad/trottoir + 50 afzetpaaltjes voor wachtrijbegeleiding = totaal 60 afzetpaaltjes;
- Tijdsinspanning op/afbreken: twee personen kunnen binnen 15 minuten de bovenstaande opstelling plaatsen en ook binnen 15 minuten opruimen (exclusief ophalen/wegbrengen van/naar opslagruimte);
- Opslagruimte van ongeveer 15m<sup>2</sup> voor 60 paaltjes;
- Toezicht: na plaatsing van de paaltjes voor wachtrijbegeleiding is continu toezicht niet nodig. Wel is het noodzakelijk om bij lange wachtrijen (op de Museumstraat) de rijen langs het hek te leiden en bij zeer lange rijen de hoek van de Museumstraat om te leiden. Dit is geen continue dagtaak, maar is alleen nodig in de periode van aangroei van de rijen op de Museumstraat tot aan de hoek. Deze taak kan gecombineerd worden met het verstrekken van informatie aan de bezoekers in de wachtrijen.

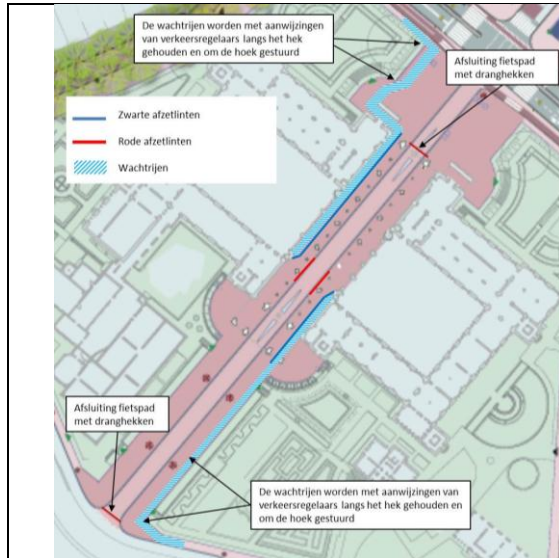
# Bijlage 1

## Overzicht geteste opstellingen

<p>Bij drukte tot aan de hoek: de rij wordt door verkeersregelaars om de hoek gestuurd en op de hoek worden afzetlinten geplaatst. Als de rij te chaotisch wordt, worden langs de hele rij afzetlinten geplaatst (stippellijn)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zwarte afzetlinten</li> <li>Rode afzetlinten</li> <li>Wachtrijen</li> </ul> <p>Verkeersregelaars voor weren snor- en bromfietsen</p> <p>Oversteekplaatsen (2 meter ruimte tussen twee rode linten)</p> <p>Verkeersregelaars voor weren snor- en bromfietsen</p> <p>Bij drukte tot aan de hoek: de rij wordt door verkeersregelaars om de hoek gestuurd en op de hoek worden afzetlinten geplaatst. Als de rij te chaotisch wordt, worden langs de hele rij afzetlinten geplaatst (stippellijn)</p>	<p><b>Opstelling 1:</b>  <b>Toegestopt op werkdagen van 14 mei tot en met 24 mei</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afzetting langs wachtrijen in de passage</li> <li>- Eventueel afzetting langs wachtrij op Museumstraat</li> <li>- Afzetting op scheiding fietspad en trottoir</li> <li>- Inzet verkeersregelaars voor regelen wachtrijen</li> <li>- Inzet verkeersregelaars voor weren snor- en bromfietsen</li> </ul> <p>Niet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afsluiting fietspad tussen 11:00 – 15:00 uur</li> </ul>
<p>Bij drukte tot aan de hoek: de rij wordt door verkeersregelaars om de hoek gestuurd en op de hoek worden afzetlinten geplaatst. Als de rij te chaotisch wordt, worden langs de hele rij afzetlinten geplaatst (stippellijn)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zwarte afzetlinten</li> <li>Rode afzetlinten</li> <li>Wachtrijen</li> </ul> <p>Afsluiting fietspad met dranghekken</p> <p>Oversteekplaatsen (2 meter ruimte tussen twee rode linten)</p> <p>Afsluiting fietspad met dranghekken</p> <p>Bij drukte tot aan de hoek: de rij wordt door verkeersregelaars om de hoek gestuurd en op de hoek worden afzetlinten geplaatst. Als de rij te chaotisch wordt, worden langs de hele rij afzetlinten geplaatst (stippellijn)</p>	<p><b>Opstelling 2:</b>  <b>Toegestopt op zaterdag 18 mei, zondag 19 mei en op maandag 20 mei (2e Pinksterdag)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afzetting langs wachtrijen in de passage</li> <li>- Eventueel afzetting langs wachtrij op Museumstraat</li> <li>- Afzetting op scheiding fietspad en trottoir</li> <li>- Inzet verkeersregelaars voor regelen wachtrijen</li> <li>- Afsluiting fietspad tussen 11:00 – 15:00 uur</li> </ul>

	<p><b>Opstelling 3: Toegepast op zaterdag 25 mei</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afzetting op scheiding fietspad en trottoir</li> <li>- Inzet verkeersregelaars voor regelen wachtrijen</li> <li>- Afsluiting fietspad tussen 11:00 – 15:00 uur</li> </ul> <p>Niet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afzetting langs wachtrijen in de passage</li> <li>- Eventueel afzetting langs wachtrij op Museumstraat</li> </ul>
	<p><b>Opstelling 4: Toegepast op zondag 26 mei</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afzetting op scheiding fietspad en trottoir</li> <li>- Afsluiting fietspad tussen 11:00 – 15:00 uur</li> </ul> <p>Niet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afzetting langs wachtrijen in de passage</li> <li>- Eventueel afzetting langs wachtrij op Museumstraat</li> <li>- Inzet verkeersregelaars voor regelen wachtrijen</li> </ul>
	<p><b>Opstelling 5: Toegepast op maandag 27 mei</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afzetting langs wachtrijen in de passage</li> <li>- Eventueel afzetting langs wachtrij op Museumstraat</li> <li>- Inzet verkeersregelaars voor regelen wachtrijen</li> <li>- Inzet verkeersregelaars voor weren snor- en bromfietsen</li> </ul> <p>Niet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afzetting op scheiding fietspad en trottoir</li> <li>- Afsluiting fietspad tussen 11:00 – 15:00 uur</li> </ul>

	<p><b>Opstelling 6:</b> <b>Toegepast op dinsdag 28 mei</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afzetting op scheiding fietspad en trottoir</li> <li>- Inzet verkeersregelaars voor regelen wachtrijen</li> <li>- Inzet verkeersregelaars voor weren snor- en bromfietsen</li> </ul> <p>Niet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afzetting langs wachtrijen in de passage</li> <li>- Eventueel afzetting langs wachtrij op Museumstraat</li> <li>- Afsluiting fietspad tussen 11:00 – 15:00 uur</li> </ul>
	<p><b>Opstelling 7:</b> <b>Toegepast op woensdag 29 mei, 's ochtends</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inzet verkeersregelaars voor weren snor- en bromfietsen</li> </ul> <p>Niet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afzetting langs wachtrijen in de passage</li> <li>- Eventueel afzetting langs wachtrij op Museumstraat</li> <li>- Afzetting op scheiding fietspad en trottoir</li> <li>- Inzet verkeersregelaars voor regelen wachtrijen</li> <li>- Afsluiting fietspad tussen 11:00 – 15:00 uur</li> </ul>
	<p><b>Opstelling 8:</b> <b>Toegepast op werkdagen vanaf woensdagmiddag 29 mei</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afzetting langs wachtrijen in de passage</li> <li>- Inzet verkeersregelaars voor regelen wachtrijen</li> <li>- Inzet verkeersregelaars voor weren snor- en bromfietsen</li> </ul> <p>Niet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eventueel afzetting langs wachtrij op Museumstraat</li> <li>- Afzetting op scheiding fietspad en trottoir</li> <li>- Afsluiting fietspad tussen 11:00 – 15:00 uur</li> </ul>



**Opstelling 9:**  
**Toegepast op weekenddagen vanaf zaterdag 1 juni**

- Afzetting langs wachtrijen in de passage
- Inzet verkeersregelaars voor regelen wachtrijen
- Afsluiting fietspad tussen 11:00 – 15:00 uur

**Niet:**

- Eventueel afzetting langs wachtrij op Museumstraat
- Afzetting op scheiding fietspad en trottoir

# Colofon

## EVALUATIE EN ADVIES MUSEUMSTRAAT PERIODE MIDDEN MEI - MIDDEN JUNI

### **OPDRACHTGEVER:**

Gemeente Amsterdam,  
Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer

### **STATUS:**

Definitief

### **AUTEUR:**

drs. M.A.C. Rood  
ing. S.J. Stegeman

4 juli 2013

ARCADIS NEDERLAND BV  
Beaulieustraat 22  
Postbus 264  
6800 AG Arnhem  
Tel 026 3778 911  
Fax 026 3515 235  
www.arcadis.nl  
Handelsregister 09036504