



Gemeente Amsterdam Centrum

Verkeersbesluit Verkeersmaatregelen omgeving Muntplein

Datum:

13 JUNI 2016

Nr.:

2016-013298D

Het college van burgemeester en wethouders, alsmede het algemeen bestuur van de bestuurscommissie van stadsdeel Centrum;

Gelet op de bepalingen van de Wegenverkeerswet, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het bevoegdheidsbesluit van 16 december 2014, het ondermandaat aan de stadsdeelsecretaris van 30 december 2014 en het beleidskader Hoofdnetten van 11 mei 2005, alsmede de Verordening op de bestuurscommissies, het mandaatbesluit van het algemeen bestuur van 27 maart 2014 en het ondermandaatbesluit van het dagelijks bestuur van 10 maart 2015,

Overwegende:

- dat Amstel, Amstelstraat, Beulingstraat, Blauwbrug, Leidsestraat, Herengracht, Keizersgracht, Koningsplein, Muntplein, Prinsengracht, Reguliersbreestraat, Reguliersdwarsstraat, Rembrandtplein, Rokin, Singel, Utrechtsestraat en Vijzelstraat gelegen zijn binnen de bebouwde kom van Amsterdam en in beheer zijn bij de gemeente Amsterdam;
- dat de wegen, die hiervoor zijn benoemd, wegen zijn als bedoeld in artikel 18, lid 1 onder d van de WVV 1994;
- dat de gemeenteraad op 22 april 2015 bij de vaststelling van het DO Muntplein de motie Vroege e.a. (hierna genoemd 'Motie Muntplein') heeft aangenomen. Daarmee werd besloten om het Singel tussen Spui en Muntplein af te sluiten voor doorgaand verkeer en eenrichtingsverkeer op de Amstel tussen Blauwbrug en Halvemaansbrug in te stellen;
- dat er bij de uitwerking van de Motie Muntplein en doorrekening van de effecten op het verkeer middels het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) zorgen ontstonden over sluipverkeer dat via de grachten de voorgenomen verkeersmaatregelen zou omzeilen;
- dat in juni 2015 een uitgebreid kentekenonderzoek is gehouden waarbij de conclusies van het kentekenonderzoek hebben geleid tot het inzicht dat een groot deel van het verkeer in het stadshart geen bestemmingsverkeer is;
- dat de zorgen over sluipverkeer alsmede de conclusies uit het kentekenonderzoek aanleiding vormden voor het Collegebesluit d.d. 10 november 2015. In dat besluit wordt door het College, naast de in de Motie Muntplein genoemde ingrepen, voorgesteld om de kop Vijzelstraat in twee richtingen af te sluiten voor autoverkeer, en de Amstel reeds vanaf Blauwbrug tot aan het Muntplein éénrichtingsverkeer te maken;
- dat de beoogde doelstellingen van deze aangepaste verkeerscirculatie zijn: het bieden van ruimte aan voetganger, fietser en openbaar vervoer, het weren van doorgaand verkeer in de binnenstad, het verbeteren van de doorstroming op het Muntplein en het tegengaan van sluipverkeer;
- dat in plan 'Verkeersmaatregelen omgeving Muntplein' de plannen 'Rode Loper' en 'Motie Muntplein' zijn geïntegreerd tot een samenhangend plan om de leefbaarheid in het centrum te verbeteren met behoud van de bereikbaarheid van de binnenstad;

- dat in het Raadsbesluit van 22 juni 2016 is besloten om 'Verkeersmaatregelen omgeving Muntplein fase 1' ten uitvoer te gaan brengen;
- dat in het voorliggend verkeersbesluit 'Verkeersmaatregelen omgeving Muntplein' de maatregelen van fase 1 zijn uitgewerkt en worden vastgesteld;
- dat eerder genomen verkeersbesluit verkeersmaatregelen Muntplein met kenmerk: 2015-009595D - welke op 8 oktober 2015 is bekendgemaakt in de Staatscourant - wordt ingetrokken, omdat het plan Verkeersmaatregelen omgeving Muntplein heeft geleid tot een herziening van verkeersplan Muntplein.

1. *Overwegingen Verzinkbare palen Singel en Herengracht*

- Dat in Raadsbesluit: 'Verkeersmaatregelen omgeving Muntplein fase 1' (d.d. 22 juni 2016) onder andere is gekozen om Muntplein ter hoogte van kop Vijzelstraat af te sluiten en Singel tussen Spui en Koningsplein autovrij te maken;
- dat om doorgaand autoverkeer ten gevolge van bovengenoemde maatregelen te beperken een tweetal afsluitingen noodzakelijk is op Singel en Herengracht tussen de Wijde Heisteeg en Koningsplein/ Leidsestraat;
- dat om de sluiproute tussen Singel richting Koningsplein en Muntplein te ontmoedigen een verzinkbare paal (beweegbare paal) in het wegdek wordt aangebracht op Singel ten zuiden van de aansluiting met de Wijde Heisteeg;
- dat om de sluiproute tussen Vijzelstraat via Herengracht richting Raadhuisstraat onmogelijk te maken een verzinkbare paal (beweegbare paal) in het wegdek wordt aangebracht op Herengracht ten noorden van de aansluiting met Koningsplein;
- dat eenrichtingverkeer wordt ingesteld op Herengracht voor voertuigen, komende vanaf Koningsplein en gaande richting Wijde Heisteeg en hiermee te voorkomen dat autoverkeer vanaf Beulingstraat richting de verzinkbare paal rijdt;
- dat ter hoogte van de verzinkbare palen (beweegbare palen) een waarschuwingsbord (bord J39) wordt geplaatst om bestuurders te attenderen op de verzinkbare paal en een bord wordt geplaatst waaruit blijkt dat bij groen licht slechts één auto mag passeren;
- dat de verzinkbare palen kunnen worden bediend door pashouders en hulpdiensten wanneer hier noodzaak voor is;
- dat de bereikbaarheid van de hulpdiensten derhalve wordt gewaarborgd;
- dat de bovengenoemde verkeersmaatregelen strekken tot het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan en het voorkomen of beperken van door verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

2. *Overwegingen uitneembare paal Beulingstraat*

- Dat op Beulingstraat in de huidige situatie eenrichtingverkeer van kracht is voor voertuigen, komende vanaf Herengracht en gaande richting Singel, waarvan (brom)fietzers uitgezonderd zijn;
- dat door het realiseren van de verzinkbare palen op Herengracht, nabij Koningsplein - en op Singel, nabij Wijde Heisteeg – het noodzakelijk is de rijrichting op Beulingstraat aan te passen om de bereikbaarheid van de straten te waarborgen als de afsluitingen van kracht zijn;
- dat op Beulingstraat - ter hoogte van de aansluiting Herengracht - een afsluiting wordt gerealiseerd met een uitneembare paal om rondrijden van bestemmingsverkeer via de Beulingstraat te voorkomen;
- dat daarmee de geluidsoverlast is opgelost die bewoners nu ondervinden op moment dat auto's passeren door de Beulingstraat als gevolg van de klankkastwerking van de smalle straat;
- dat de Beulingstraat geen parkeervoorzieningen bevat en de straat na afsluiting alleen incidenteel gebruikt zal worden voor expeditie doeleinden;
- dat als gevolg van de afsluiting het eenrichtingverkeer voor voertuigen op Beulingstraat, komende vanaf Herengracht en gaande richting Singel, inclusief onderbord waaruit blijkt dat (brom)fietzers uitgezonderd zijn kan worden opgeheven;
- dat ter ondersteuning van de afsluiting Beulingstraat bord L8 (doodlopende weg) met uitzondering van fietsers wordt geplaatst op Beulingstraat nabij de aansluiting met Singel;
- dat op deze wijze een herkenbare route wordt gerealiseerd welke vastrijden en keerbewegingen, ter hoogte van de (verzinkbare) palen, voorkomt;
- dat de bovengenoemde verkeersmaatregelen strekken tot het in stand houden van de weg en het

waarborgen van de bruikbaarheid daarvan en het voorkomen of beperken van door verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

3. *Overwegingen opheffen Rijbaan Singel (Spui – Koningsplein)*

- Dat in de gemeenteraad van Amsterdam op 22 april 2015 motie Muntplein is aangenomen;
- dat als één van de onderdelen van de motie het college is verzocht om de Stadshartlus te verleggen dusdanig dat Singel, tussen Spui en Koningsplein, autovrij wordt en daarbij geschikt wordt gemaakt voor fietsverkeer in tweerichtingen - en hierbij gebruik te maken van het momentum van de werkzaamheden aan het Muntplein;
- dat het college in reactie op de opdracht van de Gemeenteraad heeft onderzocht of een verplicht tweerichtingen fietspad kan worden ingesteld op Singel tussen Spui en Koningsplein;
- dat door de maatregelen op Muntplein bromfietzers niet langer gebruik kunnen maken van de route Vijzelstraat via Muntplein richting Rokin en dat daarom is besloten om het fietspad Singel tussen Spui – Koningsplein tevens open te stellen voor bromfietzers;
- dat uit de verkeersprognoses blijkt dat het instellen van een verplicht fiets/bromfietspad op Singel - tussen Spui en Koningsplein - niet leidt tot problemen in omliggende straten;
- dat vanuit Spui - komende uit de richting Spuistraat - een verplichte rijrichting linksaf richting Nieuwezijds Voorburgwal wordt ingesteld, waarvan (brom)fietzers middels een onderbord met de tekst: 'uitgezonderd (brom)fietzers' - en bevoorradend verkeer middels een onderbord met de tekst: 'uitgezonderd laden en lossen 7:00- 12:00' - worden uitgezonderd;
- dat het bevoorradend verkeer vanuit Spui - komende uit de richting Spuistraat - gebruik mag maken van de trambaan op Singel, tussen Spui en Koningsplein, teneinde de Leidsestraat bereikbaar te houden;
- dat de trambaan Singel zal worden aangewezen als trambaan, waarop komende vanaf Spui en gaande richting Koningsplein, bevoorradend verkeer wordt uitgezonderd tussen 7.00 en 12.00 uur;
- dat de haaiantanden en bord B6 op Spui (verlengde van Spuistraat) voor fietsers ter hoogte van de aansluiting met de trambaan Singel zullen worden gehandhaafd, omdat (brom)fietzers hier de trambaan kruisen om het fiets/bromfietspad Singel te kunnen bereiken;
- dat op de aangepaste aansluiting Spui - komende vanaf Spuistraat en gaande richting Singel - voor verkeer dat richting Nieuwezijds Voorburgwal de trambaan kruist de voorrang wordt geregeld middels het plaatsen van zelfstandige haaiantanden, dusdanig dat bestuurders op Spui voorrang dienen te verlenen aan de bestuurders van trams die op Singel rijden;
- dat ten gevolge van het instellen van het 2 richtingen verplicht fiets/bromfietspad op Singel - tussen Spui en Koningsplein - ter hoogte van de aansluiting met Spui (verlengde van Spuistraat) de voorrang wordt opgeheven, omdat er geen sprake meer is van autoverkeer op Singel tussen Spui en Koningsplein dat de trambaan - en de (brom)fietsroute - Singel/ Spui kruist;
- dat hiermee de (brom)fietsroute overgaat in het bestaande fiets/bromfietspad Spui dat tussen Nieuwezijds Voorburgwal en Rokin is gesitueerd;
- dat met de komst van het 2 richtingen verplicht fiets/bromfietspad op Singel het bestaande eenrichtingverkeer (uitgezonderd fietsers), dat in zuidelijke richting tussen Spui en Koningsplein ingesteld is, komt te vervallen;
- dat met de komst van het 2 richtingen verplicht fiets/bromfietspad op Singel de fietsstrook in zuidelijke richting, tussen Spui en Koningsplein, komt te vervallen;
- dat met de komst van het 2 richtingen verplicht fiets/bromfietspad het bestaande aanliggende fietspad aan de oostzijde van Singel, tussen Koningsplein en Spui, wordt opgeheven en bij het voetpad wordt getrokken; dat de middels verkeerstekens op het wegdek geregelde voorrang, tussen Koningsplein en Singel (westkade) wordt opgeheven omdat er door het vervallen van de autoroute op Singel tussen Spui en Koningsplein geen reden is om deze in stand te houden en dat hierdoor de gedragsregel 'bestuurders verlenen op kruispunten voorrang aan bestuurders die van rechts naderen' van toepassing wordt;
- dat op Koningsplein de verplichte rijrichting rechtsaf, nabij de aansluiting van Singel (noordkade), wordt opgeheven omdat de functie van dit bord is komen te vervallen;
- dat het eenrichtingverkeer op Koningsplein wordt aangewezen met bord C3 en C4 - met daaronder een bord waaruit blijkt dat (brom)fietzers zijn uitgezonderd – en zo het eenrichtingverkeer vanaf Koningsplein richting Singel (noordkade)/ Muntplein in te stellen;
- dat bovengenoemde verkeersmaatregelen strekken tot het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan en het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast en hinder.

4. *Overwegingen autovrij gedeelte Singel*

- Dat op Singel tussen Wijde Heisteeg en de aansluiting met Spui/Singel eenrichtingverkeer is ingesteld voor voertuigen komende vanaf Singel/ Spui en gaande richting Wijde Heisteeg;
- dat Singel tussen Spui en Koningsplein autovrij wordt, omdat de rijbaan van Singel tussen Spui en Koningsplein een 2 richtingen verplicht fiets/bromfietspad wordt;
- dat hierdoor Singel - tussen Wijde Heisteeg en de aansluiting met Spui/Singel - niet langer meer bereikbaar is voor motorvoertuigen die vanaf Spui/ Singel inrijden;
- dat het omdraaien van de rijrichting van het eenrichtingverkeer op Singel niet gewenst is omdat autoverkeer zich vastrijdt op de trambaan en het verplichte fiets/bromfietspad;
- dat gekozen is om het bestaande eenrichtingverkeer in stand te houden maar (brom)fietsers wel middels onderborden uit te zonderen van het eenrichtingverkeer, zodat een tweerichtingen (brom)fietsroute mogelijk is van en naar Spui/ Singel;
- dat bevoorradend verkeer tussen 7.00 en 12.00 uur gebruik mag maken van de trambaan Spui/ Singel en dat laden en lossen tijdens deze uren ook mag plaatsvinden op Singel tussen Spui/ Singel en Wijde Heisteeg;
- dat hierdoor meer ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers in twee richtingen, waardoor de verblijfskwaliteit wordt vergroot;
- dat bovengenoemde verkeersmaatregelen strekken tot het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan en het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer voor (brom)fietsers.

5a. *Overwegingen instellen autoroute Herengracht, nabij Leidsestraat*

- Dat op Koningssluis (zuidzijde) een rijstrook wordt gerealiseerd om verkeer komende vanaf Herengracht (oostkade) richting Herengracht (westkade) mogelijk te maken;
- dat via deze rijstrook een korte route voor autoverkeer op Herengracht (oostkade) wordt gerealiseerd richting Herengracht (westkade) waardoor verkeer niet meer via Koningsplein en Singel (noordkade)/ Muntplein richting Vijzelstraat hoeft te rijden;
- dat hierdoor minder conflicten ontstaan met verkeer op Koningsplein en tevens de leefbaarheid op Koningsplein, Singel (noordkade) en Muntplein verbetert;
- dat aan de Reguliersdwarsstraat parkeergarage Gouden Bocht is gelegen die in de bestaande situatie kan worden ingereden via de Leidsestraat/ Koningsplein en waarbij het verkeer uitrijdt via de Vijzelstraat;
- dat gekozen is om de parkeergarage Gouden Bocht alleen nog te ontsluiten via Koningsplein, waarbij ingereden wordt via Koningsplein en uitgereden wordt via Singel (noordkade) richting Muntplein;
- dat als gevolg van de nieuwe ontsluiting het eenrichtingverkeer voor voertuigen, komende vanaf Koningsplein en gaande richting Geelvinckssteeg, wordt opgeheven;
- dat het onderbord onder het bord L8 'doodlopende weg' op Reguliersbreestraat ter hoogte van de aansluiting met Koningsplein wordt vervangen door de tekst 'parkeergarage bereikbaar en uitgezonderd fietsers' dat hiermee wordt voorkomen dat verkeer zich vastrijdt en keerbewegingen dient te maken;
- dat in het gedeelte Reguliersbreestraat - tussen Geelvinckssteeg en parkeergarage Gouden Bocht (huisnummer 21) – een voetgangersgebied wordt ingesteld waar bevoorradend verkeer in westelijke richting gebruik van mag maken tussen 7.00 en 12.00 uur en tevens fietsers gedurende de hele dag worden toegestaan;
- dat het onderbord onder het bord L8 'doodlopende weg' op Reguliersbreestraat ter hoogte van de aansluiting met Vijzelstraat wordt vervangen door de tekst 'uitgezonderd laden en lossen tussen 7.00 en 12.00 uur en uitgezonderd fietsers' dat hiermee wordt voorkomen dat verkeer zich vastrijdt en keerbewegingen dient te maken;
- dat op Herengracht (oostkade) nabij de aansluiting met de Leidsestraat de verplichte rijrichting rechtdoor en rechtsaf wordt opgeheven omdat verkeer linksaf mag over de nieuwe autoroute op de brug die gelegen is aan de zuidkant van de trambaan;
- dat de route voor autoverkeer via Herengracht (oostkade), Koningsplein (rijbaan ten zuiden van de trambaan) richting de parkeergarages Gouden Bocht en Kalverstraat dient te worden gehandhaafd omdat deze alleen op deze manier kunnen worden bereikt;
- dat het gewenst is om overig autoverkeer, dat niet richting parkeergarages Gouden Bocht en Kalverstraat rijdt, op Koningsplein tussen Herengracht en Singel (noordkade) te weren om zo min mogelijk autoverkeer op Singel (noordkade) en Muntplein te krijgen en tevens taxi's te weren;
- dat op Herengracht (oostkade) ten zuiden van de aansluiting met Koningsplein een verplichte rijrichting linksaf wordt ingesteld - waarvan middels een onderbord (brom)fietsers worden uitgezonderd - om

autoverkeer te verplichten linksaf te rijden over de nieuwe autoroute op de brug die gelegen is aan de zuidkant van de trambaan Koningssluis;

- dat om het bestemmingsverkeer richting parkeergarages - en het gebied achter de verzinkbare palen te faciliteren daarnaast onder de bovengenoemde verplichte rijrichting linksaf op Herengracht (oostkade) tevens onderborden worden geplaatst met de tekst 'uitgezonderd bestemmingsverkeer parkeergarages Gouden Bocht en Kalverstraat' en 'uitgezonderd bestemmingsverkeer Herengracht 371 - 435';
- dat bovengenoemde verkeersmaatregelen strekken tot het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan en het voorkomen of beperken van door verkeer veroorzaakte overlast en hinder.

5b. *Overwegingen instellen bromfietsroute Leidsestraat/ Koningsplein tussen Herengracht en Singel*

- Dat op Koningssluis (zuidzijde) een rijstrook wordt gerealiseerd om verkeer vanaf Herengracht (oostkade) richting de Herengracht (westkade) mogelijk te maken;
- dat ten gevolge van het realiseren van de rijstrook de fietsstrook in westelijke richting dient te worden opgeheven;
- dat het gewenst is om bromfiets verkeer komende vanaf Herengracht (westkade) via Koningssluis richting Koningsplein naar het fiets/bromfietspad Singel richting Spui mogelijk te maken;
- dat als gevolg daarvan de fietsstrook op Koningssluis in oostelijke richting wordt opgeheven en een fietssuggestiestrook wordt aangelegd;
- dat daarnaast eenrichtingverkeer bord C4 geplaatst wordt op Herengracht (westkade) nabij de aansluiting met de Leidsestraat om het eenrichtingverkeer uitgezonderd (brom)fietsers aan te duiden, zodat (brom)fietsers wordt toegestaan de fietssuggestiestrook op Koningssluis te gebruiken in oostelijke richting.
- Dat bovengenoemde verkeersmaatregelen strekken tot het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan en het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer voor (brom)fietsers.

6. *Overwegingen omdraaien fietsstroken Singel (Koningsplein – Muntplein)*

- Dat in de gemeenteraad van Amsterdam naar aanleiding van de bespreking van het Definitief Ontwerp op 22 april 2015 motie Muntplein is aangenomen;
- dat als één van de onderdelen van de motie het college is verzocht om de Stadshartlus te verleggen dusdanig dat Singel, tussen Spui en Koningsplein, autovrij wordt en daarbij het gedeelte tussen Koningsplein en Muntplein geschikt wordt gemaakt voor fietsverkeer in tweerichtingen - en hierbij gebruik te maken van het momentum van de werkzaamheden aan het Muntplein;
- dat het college in reactie op de opdracht van de Gemeenteraad heeft onderzocht of het mogelijk is om op Singel tussen Muntplein en Koningsplein fietsers toe te kunnen staan, die komende vanaf Muntplein richting Koningsplein/ Spui, willen rijden;
- dat verwacht wordt dat het toestaan van fietsers op Singel tussen Muntplein en Koningsplein geen problemen oplevert voor de verkeersveiligheid, omdat de weg is gelegen in een gebied waar een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur geldt en fietsers komende vanuit Muntplein en gaande richting Koningsplein een fietsstrook krijgen;
- dat op Singel tussen Muntplein en Koningsplein - middels het plaatsen van een onderbord met de tekst 'uitgezonderd fietsers' - fietsers worden uitgezonderd van het geldende eenrichtingverkeer in oostelijke richting, zodat fietsers dien ten gevolge vanaf Muntplein - via Singel - richting Koningsplein/ Spui, mogen rijden;
- dat op Singel (noordkade) - tussen Muntplein en Koningsplein - een fietsstrook in westelijke richting wordt aangelegd teneinde fietsers, komende vanaf Muntplein en gaande richting Koningsplein, een eigen strook op de rijbaan te geven;
- dat het binnen het bestaande wegprofiel van Singel (noordkade) niet mogelijk is om twee fietsstroken en een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer in te passen;
- dat het vanuit verkeersveiligheidsoogpunt het meest gewenst is om een fietsstrook te realiseren in de tegenrichting van het autoverkeer, omdat er hierbij sprake is van verschillen in massa en richting en daarom een eigen strook op de rijbaan gewenst is;
- dat om het realiseren van bovengenoemde fietsstrook, op Singel (noordkade) in westelijke richting mogelijk te maken, de bestaande fietsstrook aan de zuidzijde van de rijbaan Singel in oostelijke richting wordt opgeheven en dat fietsers - komende vanaf Koningsplein en gaande richting Muntplein - hierdoor de rijbaan met het autoverkeer gaan delen;

- dat Singel (noordkade) - tussen Koningsplein en Muntplein - is aangewezen als weg waarop een maximumsnelheidsregime van 30 kilometer/ uur geldt en dat het gedeelde gebruik van de rijbaan door fietsers en autoverkeer daarom mogelijk is temeer omdat verkeer dezelfde richting op rijdt;
 - dat vanuit Amstel een nieuwe fietsoversteek wordt gerealiseerd over Muntplein richting Singel (noordkade);
 - dat bovengenoemde verkeersmaatregelen strekken tot het verzekeren van de veiligheid op de weg, het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan en het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het fietsverkeer.
7. *Overwegingen Aanpassing Definitief Ontwerp Muntplein*
- dat de wegen Rokin, Muntplein en Vijzelstraat onderdeel uitmaken van het project Rode Loper en ten gevolge van dit project worden gereconstrueerd;
 - dat het ontwerp voor Rode Loper gebaseerd is op de 'Nota van Uitgangspunten' die in 2009 door de deelraad van stadsdeel Centrum en de gemeenteraad is vastgesteld, het Ontwerp Rode Loper dat in 2014 door deelraad van stadsdeel Centrum en de gemeenteraad is vastgesteld en het Uitvoeringsbesluit Muntplein dat op 22 april 2015 door de gemeenteraad is vastgesteld;
 - dat hierin het creëren van meer ruimte voor de voetganger de belangrijkste doelstelling is;
 - dat het voor bevoorradend verkeer wordt toegestaan dagelijks van 7.00 – 11.00 uur gebruik te maken van de Doelensluis en zo, komende vanaf Muntplein, de Oude Turfmarkt te bereiken;
 - dat daarom op Doelensluis tussen Muntplein en Oude Turfmarkt bevoorradend verkeer wordt uitgezonderd van het eenrichtingverkeer (met uitzondering van (brom)fietsers) dat op Nieuwe Doelenstraat en Doelensluis van kracht is;
 - dat op kruispunt Doelensluis – Oude Turfmarkt een inritconstructie wordt gerealiseerd waardoor het met verkeerstekens geregelde voorrangskruispunt kan komen te vervallen;
 - dat op Doelensluis komende vanaf Oude Turfmarkt een verplichte rijrichting rechtsaf wordt ingesteld richting Rokin waarvan fietsers worden uitgezonderd in verband met de fietsoversteek die in het verlengde van Doelensluis wordt gerealiseerd;
 - dat op kruispunt Doelensluis – Muntplein een inritconstructie wordt gerealiseerd waardoor het met verkeerstekens geregelde voorrangskruispunt kan komen te vervallen;
 - dat alle overige bestaande, middels verkeerstekens geregelde, voorrangssituaties rond Muntplein van kracht blijven;
 - dat in het verlengde van Doelensluis een fietsoversteek wordt gerealiseerd, waarbij de voorrang geregeld wordt door het plaatsen van haaiantanden, dusdanig dat bestuurders die de fietsoversteek gebruiken voorrang dienen te verlenen aan bestuurders die over Muntplein rijden;
 - dat de bestaande voetgangersoversteekplaatsen op Muntplein, Amstel en Singel (noordkade) worden gehandhaafd;
 - dat bij de voetgangersoversteek op Amstel - nabij Muntplein - een bestaande middengeleider, die alleen aan de rechterzijde mag worden gepasseerd, wordt gehandhaafd;
 - dat op Singel (zuidkade) een voetgangerszone wordt aangewezen;
 - dat hierdoor meer ruimte ontstaat voor de voetganger, waardoor de verblijfskwaliteit wordt vergroot;
 - dat in de voetgangerszone bevoorradend verkeer in oostelijke richting wordt toegestaan dagelijks van 7.00 – 11.00 uur;
 - dat op Vijzelstraat – tussen Singel (zuidkade) en Reguliersdwarsstraat – eenrichtingverkeer wordt ingesteld voor voertuigen, komende vanaf Singel en gaande richting Reguliersdwarsstraat, waarvan door middel van een onderbord (brom)fietsers - en bevoorradend verkeer tussen 7.00 – 11.00 uur - wordt uitgezonderd;
 - dat met het instellen van eenrichtingverkeer wordt bereikt dat autoverkeer vanaf Vijzelstraat niet meer via Muntplein richting Rokin kan rijden maar er nog wel bevoorradend verkeer richting Reguliersbreestraat, Reguliersdwarsstraat en Rokin kan plaatsvinden en (brom)fietsers de route via Muntplein kunnen blijven gebruiken;
 - dat op Singel (noordkade) de rijstrookindeling wordt aangepast waarbij nog maar één rijstrook wordt gehandhaafd voor rechtsafslaand autoverkeer (richting Muntplein);
 - dat op Singel (noordkade) een verplichte rijrichting rechtsaf wordt ingesteld voor voertuigen - waarvan blijkend uit een onderbord (brom)fietsers en verkeer dat komt laden en lossen tussen 7.00 – 11.00 uur wordt uitgezonderd - zodat autoverkeer rechtsaf mag rijden, fietsers mogen oversteken richting Amstel, (brom)fietsers linksaf mogen richting Rokin en bevoorradend verkeer tijdens de venstertijden van 7.00 – 11.00 uur ook linksaf richting Rokin mag rijden;

- dat tussen Singel (noordkade) en Amstel - kruisend over Muntplein - een 2 richtingen fietsoversteek wordt gerealiseerd, waarbij de voorrang geregeld wordt door het plaatsen van haaiantanden, dusdanig dat bestuurders die de fietsoversteek gebruiken voorrang dienen te verlenen aan bestuurders die over Muntplein rijden;
 - dat op Singel, de ter hoogte van de Kalverstraat, gesitueerde laad – en loshaven gehandhaafd blijft;
 - dat op Singel, de ter hoogte van de Kalverstraat, gesitueerde taxistandplaats wordt opgeheven omdat Singel geen route meer is waar taxi's kunnen rijden;
 - dat op Kalverstraat een voetgangerszone wordt gerealiseerd waarop bevoorradend verkeer in zuidelijke richting, komende vanaf Spui en gaande richting Singel, dagelijks is toegestaan tussen 7.00 – 11.00 uur;
 - dat hierdoor meer ruimte ontstaat voor de voetganger, waardoor de verblijfskwaliteit wordt vergroot;
 - dat op Rokin tussen Amstel en de Dam een trambaan in twee richtingen aanwezig is;
 - dat de route Amstel, Muntplein naar Rokin (zuid naar noord) voor het verkeer - conform de bestaande situatie - een rijbaan houdt met daarnaast een fietsstrook;
 - dat de nachtbus - komende vanaf Rembrandtplein / Reguliersbreestraat en gaande richting Dam - gebruik maakt van de trambaan tot voorbij de aansluiting met Amstel, waar deze wordt verwezen richting de rijbaan van het autoverkeer;
 - dat de trambaan Muntplein/ Rokin in noordelijke richting vanaf Doelensluis wordt aangewezen als trambaan en dat daardoor de nachtbus geen gebruik mag maken van de trambaan;
 - dat de doorgaande route van het autoverkeer, komende vanaf de Dam over het Muntplein en gaande richting Vijzelstraat (noord naar zuid), komt te vervallen door deze aan te wijzen als trambaan/ busbaan;
 - dat de trambaan op het Rokin tussen de Dam en Reguliersdwarsstraat in zuidelijke richting ook door lijnbussen (zogenaamde nachtbussen) gebruikt mag worden;
 - dat het trottoir aan de westzijde van Rokin tussen de Dam en Muntplein is aangewezen als voetgangerszone;
 - dat in de betreffende voetgangerszone bevoorradend verkeer in zuidelijke richting, komende vanaf Spui en gaande richting Muntplein, is toegestaan dagelijks van 7.00 – 11.00 uur;
 - dat bevoorradend verkeer via het voetgangersgebied ten westen van Rokin in zuidelijke richting naar Vijzelstraat kan rijden door gebruik te maken van de trambaan en tevens kan keren over de trambaan - tussen Doelensluis en Singel (noordkade) - om via Rokin richting Doelensluis of de Dam te rijden;
 - dat op Muntplein - tussen Doelensluis en Singel (noordkade) - in zuidelijke richting een verplicht fietspad zal worden aangewezen en dat hiermee de bestaande fietsstrook komt te vervallen;
 - dat het verblijfskarakter op Muntplein versterkt wordt door middel van het instellen van een 30 kilometer/ uur zone;
 - dat tegelijkertijd ook de Nieuwe Doelenstraat en Singel (noordkade) en Amstel worden aangewezen als 30 kilometer/uur zone;
 - dat de 30 kilometer/uur zone vanaf Muntplein in noordelijke richting (Rokin) wordt doorgezet tot aan de Dam;
 - dat de verplichte rijrichting rechtdoor op Muntplein, ten zuiden van Doelensluis - voor verkeer in noordelijke richting (richting Rokin) – in het nieuwe ontwerp is komen te vervallen omdat deze niet langer noodzakelijk is;
 - dat bovengenoemde verkeersmaatregelen strekken tot het beschermen van weggebruikers en passagiers, het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan, het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het fietsverkeer en het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten en gebieden.
8. *Overwegingen Aanpassen profiel Amstel/ opheffen fietspad*
- dat in de gemeenteraad van Amsterdam naar aanleiding van de bespreking van het Definitief Ontwerp op 22 april 2015 motie Muntplein is aangenomen;
 - dat als één van de onderdelen van de motie het college is verzocht op Amstel, tussen Blauwbrug en Halvemaansbrug (in westelijke richting), eenrichtingverkeer in te stellen en daarbij zoveel als mogelijk gebruik te maken van het momentum van de werkzaamheden aan het Muntplein;
 - dat het college in reactie op de opdracht van de Gemeenteraad de bestuurscommissie heeft verzocht eenrichtingverkeer Amstel tussen Blauwbrug en Halvemaanbrug in te stellen;
 - dat dit plan verder is uitgewerkt en is opgenomen in het plan 'Verkeersmaatregelen omgeving Muntplein';
 - dat destijds, gezien de beperkte ruimte en de hoeveelheid verkeer op Amstel gekozen is om fietsers - komende vanaf Blauwbrug en gaande richting Muntplein (in westelijke richting) - een aparte strook op de kade te geven;

- dat hierdoor ongewenste conflicten ontstaan tussen fietsers en voetgangers op het fietspad aan de kadezijde;
 - dat het om die reden gewenst is om op Amstel - tussen Blauwbrug en Muntplein - meer ruimte te creëren voor de voetganger, waardoor de verblijfskwaliteit voor voetgangers wordt vergroot;
 - dat Amstel in de huidige situatie een knelpunt vormt in de wandel- en fietsroute vanaf de Weesperzijde/ Amstel via de binnenstad naar Centraal Station;
 - dat het instellen van eenrichtingverkeer op Amstel een belangrijke bijdrage levert aan het oplossen van dit knelpunt;
 - dat binnen het plan 'Verkeersmaatregelen omgeving Muntplein' is besloten om het eenrichtingverkeer op Amstel van toepassing te verklaren tussen Blauwbrug en Muntplein en hier fietsers door middel van onderborden van uit te zonderen;
 - dat met het instellen van eenrichtingverkeer op de rijbaan ruimte wordt gecreëerd om fietsers op Amstel - tussen Blauwbrug en Muntplein - gebruik te laten maken van de rijbaan;
 - dat Amstel - tussen Blauwbrug en Muntplein - geen onderdeel uitmaakt van het hoofd fietsnetwerk en daardoor het gedeelde gebruik van de rijbaan tot de mogelijkheden behoort;
 - dat het bestaande fietspad aan de noordzijde van de rijbaan Amstel - tussen Blauwbrug en Muntplein - wordt ingericht als voetpad, waardoor voetgangers een eigen voorziening krijgen op de kade;
 - dat fietsers, die op Amstel in (noord) westelijke richting naar Muntplein fietsen, ten gevolge van het in gebruik nemen van het voetpad tevens gebruik zullen gaan maken van de rijbaan;
 - dat het om deze reden van verkeersveiligheidsoogpunt gewenst is de maximumsnelheid op Amstel tussen Blauwbrug en Muntplein te verlagen tot 30 kilometer/ uur;
 - dat de combinatie van het instellen van eenrichtingverkeer en snelheidsverlaging (30 kilometer/uur) een rustiger verkeersbeeld geeft en daarmee een bijdrage levert aan de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op Amstel;
 - dat in de tegenrichting van het eenrichtingverkeer een fietsstrook, voor fietsers komende vanaf Muntplein en gaande richting Amstelstraat/ Blauwbrug, wordt aangelegd;
 - dat ter hoogte van Amstel 196 in de huidige situatie een strook ten behoeve van laden en lossen en taxi's is aangewezen;
 - dat deze strook, ten gevolge van het instellen van het eenrichtingverkeer, wordt opgeschoven richting de oostzijde van de rijbaan van Amstel en dat daardoor de fietsroute richting Blauwbrug veiliger kan worden ingepast;
 - dat de bestaande Voetgangersoversteekplaats (zebrapad), welke gelegen is op Amstel direct ten westen van de aansluiting Halvemaansbrug, wordt verplaatst naar Amstel direct ten oosten van aansluiting met Halvemaansbrug;
 - dat ter hoogte van Amstel huisnummer 16 - in de parkeerstrook gelegen ten zuiden van de rijbaan - een gelegenheid voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen wordt aangewezen over een lengte van 15 meter wijzen omdat vanuit overleggen met de buurt gebleken is dat hier behoefte aan is;
 - dat bovengenoemde verkeersmaatregelen strekken tot het beschermen van weggebruikers en passagiers en het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan.
9. *Overwegingen aanpassen kruispunt Blauwbrug – Amstel / Amstelstraat*
- dat het doorgaande autoverkeer vanaf Blauwbrug rechtsaf richting Amstel in de richting van Muntplein geleid wordt;
 - dat op kruispunt Blauwbrug – Amstel/ Amstelstraat een aanpassing aan het kruispunt plaatsvindt die het mogelijk maakt om vanaf Blauwbrug de parkeergarage The Bank aan de Amstelstraat te bereiken;
 - dat de aansluiting Amstel – Blauwbrug/ Amstelstraat wordt aangepast aan de maatregel van het eenrichtingverkeer ten noorden van de aansluiting Blauwbrug zodat het juiste gebruik wordt ondersteund;
 - dat op kruispunt Amstel – Blauwbrug/ Amstelstraat de voorrang wordt geregeld door het aanbrengen van haaiantanden dusdanig dat (brom)fietsers komende vanaf Amstel - vanuit de richting Halvemaanbrug - aan bestuurders die gebruikmaken van de trambaan voorrang dienen te verlenen;
 - dat de aansluiting Amstel – Blauwbrug/ Amstelstraat wordt aangepast op het in 2 richtingen verplichte fiets/bromfietspad dat ten zuiden van aansluiting Blauwbrug wordt gerealiseerd;
 - dat bovengenoemde verkeersmaatregelen strekken tot het verzekeren van de veiligheid op de weg en het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan.

10. *Overwegingen aanpassen eenrichtingverkeer Amstelstraat (tussen Blauwbrug en P garage The Bank)*

- Dat in de huidige situatie eenrichtingverkeer van toepassing is op Amstelstraat voor voertuigen komende vanuit Utrechtsestraat en gaande richting Amstel waar openbaar vervoer van is uitgezonderd;
- dat de parkeergarage The Bank om die reden alleen te bereiken is via de route Utrechtsestraat en verlaten kan worden in de richting van Blauwbrug;
- dat in het plan 'Verkeersmaatregelen omgeving Muntplein' gekozen is om autoverkeer op de Utrechtsestraat, tussen Rembrandtplein en Herengracht, alleen nog in zuidelijke richting te laten rijden en hiervan bevoorradend verkeer tussen 7.00 – 11.00 uur - en taxi's van donderdag t/m zondag tussen 1.00 – 6.00 uur - uit te zonderen;
- dat dien ten gevolge de aanrijdroute naar parkeergarage, welke gelegen is aan de Amstelstraat wordt gewijzigd, dusdanig deze vanaf Blauwbrug bereikbaar wordt;
- dat het wegvak Amstelstraat - gelegen tussen aansluiting Amstel en de uitweg van parkeergarage The Bank - in twee richtingen zal worden bereden;
- dat als gevolg daarvan het eenrichtingverkeer op Amstelstraat – waarvan openbaar vervoer is uitgezonderd - wordt opgeschoven over een afstand van 80 meter in westelijke richting, zodat de parkeergarage in twee richtingen bereikbaar wordt vanaf Blauwbrug;
- dat tevens het bestaande voetgangersgebied op Rembrandtplein wordt vergroot richting Amstelstraat tot aan het punt waar de eenrichtingsweg overgaat in twee richtingen verkeer;
- dat in Amstelstraat ter hoogte van de uitweg van garage The Bank een enkel spoor (strengelspoor) aanwezig is voor de trams en dat trams dien ten gevolge over de rijstrook van het autoverkeer rijdt dat richting de parkeergarage The Bank rijdt;
- dat daarom een doorgangsregeling wordt geplaatst op Amstelstraat waarbij voertuigen, die vanaf Amstel richting de parkeergarage The Bank rijden wordt verboden door te gaan op moment dat sprake is van het naderen van een tram uit de richting Rembrandtplein en gaande richting Blauwbrug en zo passeren mogelijk te maken;
- dat bovengenoemde verkeersmaatregelen strekken tot het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan, het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast en hinder en het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten en gebieden.

11. *Overwegingen Knip Amstel (Blauwbrug - Herengracht)*

- dat het voor autoverkeer momenteel mogelijk is om vanuit Herengracht via Amstel richting Blauwbrug en omgekeerd te rijden;
- dat in het plan 'Verkeersmaatregelen omgeving Muntplein' gekozen wordt om autoverkeer door de stad te beperken om de leefbaarheid te vergroten;
- dat daarom gekozen is om op Amstel - ten zuiden van de aansluiting met de Amstelstraat/ Blauwbrug - een 2 richtingen verplicht fiets/bromfietspad in te stellen;
- dat met de komst van het verplichte fiets/bromfietspad op Amstel, tussen Amstelstraat en Herengracht, het voor autoverkeer niet meer toegestaan - en mogelijk - is om de route tussen Blauwbrug en Herengracht / Vijzelstraat te rijden;
- dat hierdoor in combinatie met de maatregelen, die getroffen worden op Amstel/ Amstelstraat/ Utrechtsestraat, het doorgaande autoverkeer zoveel mogelijk wordt beperkt;
- dat bovengenoemde verkeersmaatregelen strekken tot het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan, het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast en hinder en het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten en gebieden.

12. *Overwegingen Rembrandtplein/ Utrechtsestraat*

- dat in de huidige situatie autoverkeer gebruik kan maken van de route Herengracht, Utrechtsestraat langs Rembrandtplein via Amstelstraat gaande richting Blauwbrug;
- dat Reguliersbreestraat in de huidige situatie als een voetgangersgebied is aangewezen waar bevoorradend verkeer is toegestaan tussen 7.00 en 11.00 uur komende vanuit de richting Vijzelstraat en gaande richting Rembrandtplein/ Amstelstraat naar Blauwbrug;
- dat op Halvemaansteeg en Thorbeckeplein een voetgangersgebied is aangewezen waar bevoorradend verkeer is toegestaan tussen 7.00 en 11.00 uur in de richting van de Reguliersbreestraat en waar ook fietsers zijn toegestaan gedurende de hele dag;
- dat het niet gewenst is dat fietsers door de Reguliersbreestraat en over Rembrandtplein fietsen en dat

- daarom ter hoogte van Halvemaansteeg en Thorbeckeplein borden G7 met daarboven de tekst 'zone' worden geplaatst waar alleen in de richting van Rembrandtplein bevoorradend verkeer wordt toegestaan;
- dat in het plan 'Verkeersmaatregelen omgeving Muntplein' is gekozen om doorgaand verkeer tussen Vijzelstraat en Blauwbrug onmogelijk te maken;
 - dat daarom op Utrechtsestraat – tussen Rembrandtplein en Herengracht – eenrichtingverkeer wordt ingesteld voor voertuigen in zuidelijke richting waarvan fietsers (gedurende de hele dag) en bevoorradend verkeer (tussen 7.00 en 11.00 uur) worden uitgezonderd;
 - dat dien ten gevolge het eenrichtingverkeer op Utrechtsestraat voor voertuigen - komende vanuit Herengracht en gaande richting Rembrandtplein - wordt opgeheven;
 - dat vanaf Rembrandtplein een verplichte rijrichting rechtsaf wordt ingesteld richting Utrechtsestraat, om te voorkomen dat autoverkeer richting Amstelstraat rijdt;
 - dat voor taxi's tijdens de uitgaanstijden een tijdelijke popup standplaats zal worden ingesteld op de Utrechtsestraat (rijbaan ten oosten van de trambaan) welke van donderdag tot en met zondag dagelijks tussen 1.00 en 6.00 uur wordt gebruikt;
 - dat taxi's de popup taxistandplaats kunnen bereiken via een route vanaf Utrechtsestraat – komende vanuit de richting Prinsengracht en gaan richting Amstelstraat – waarna ze wegrijden via Amstelstraat;
 - dat daarom tevens taxi's van donderdag tot en met zondag tussen 1.00 uur en 6.00 uur worden uitgezonderd van het eenrichtingverkeer dat van kracht is op Utrechtsestraat tussen Herengracht en de Amstelstraat;
 - dat op moment dat de taxistandplaats in gebruik is geen fietsverkeer mogelijk is en dat dit geregeld wordt middels de inzet van verkeersregelaars;
 - dat op deze manier binnen de beperkte ruimte een plek wordt gerealiseerd waar taxi's kunnen wachten op klanten en waar dit zo min mogelijk hinder veroorzaakt voor omwonenden.
 - dat het bestaande voetgangersgebied, dat op Reguliersbreestraat van kracht is, wordt uitgebreid in de richting van Amstelstraat (tot aan een punt direct ten westen van de uitrit The Bank) en Utrechtstraat (direct ten noorden van de aansluiting Rembrandtplein);
 - dat op Amstelstraat ten westen van de uitweg van The Bank alleen voetgangers en openbaar vervoer worden toegelaten in de voetgangerszone;
 - dat fietsers (gedurende de hele dag) en bevoorradend verkeer (tussen 7.00 en 11.00 uur) op Utrechtsestraat - ten noorden van de aansluiting met Rembrandtplein - worden uitgezonderd onder bord G7 zone, zodat deze een route kunnen volgen komende vanaf Utrechtsestraat langs Rembrandtplein gaande richting Amstelstraat en verder richting Blauwbrug;
 - dat bovengenoemde verkeersmaatregelen strekken tot het in stand houden van de weg, het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan, het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast en hinder en het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten en gebieden.
13. *Overwegingen actualisatie bebording bruggen Leidsestraat ter hoogte van Prinsengracht en Keizersgracht*
- dat op Prinsengracht (westkade) een verplichte rijrichting rechtdoor/ linksaf wordt ingesteld ter hoogte van de aansluiting met de Leidsestraat en voertuigen - waarvan middels een onderbord verkeer dat komt laden en lossen van 7.00 – 12.00 uur wordt uitgezonderd - te verplichten hun weg te vervolgen over Prinsengracht (oostkade) dan wel Prinsengracht (westkade) richting Spiegelgracht;
 - dat op Prinsengracht (oostkade) een verplichte rijrichting rechtdoor/ linksaf wordt ingesteld ter hoogte van de aansluiting met de Leidsestraat en voertuigen te verplichten hun weg te vervolgen richting Prinsengracht (westkade) dan wel Prinsengracht (oostkade) richting Leidsegracht;
 - dat op Prinsengracht (westkade) - ten zuiden van de aansluiting met Leidsestraat - een bord D4 (verplichte rijrichting rechtdoor) geplaatst is om eenrichtingverkeer aan te duiden, dat vervangen zal worden door het daarvoor bedoelde bord C3;
 - dat op Keizersgracht (westkade) een verplichte rijrichting rechtdoor/ linksaf wordt ingesteld ter hoogte van de aansluiting met de Leidsestraat en voertuigen - waarvan middels een onderbord verkeer dat komt laden en lossen van 7.00 – 12.00 uur wordt uitgezonderd - te verplichten hun weg te vervolgen linksaf over Keizersgracht (oostkade) of rechtdoor over Keizersgracht (westkade) richting Nieuwe Spiegelstraat.
 - dat op Keizersgracht (oostkade) een verplichte rijrichting rechtdoor/ linksaf wordt ingesteld ter hoogte van de aansluiting met de Leidsestraat en voertuigen te verplichten hun weg te vervolgen richting Keizersgracht (westkade) dan wel Keizersgracht (oostkade) richting Leidsegracht;
 - dat met het instellen van de bovengenoemde verplichte rijrichtingen wordt voorkomen dat men vanuit de kades van de grachten het voetgangersgebied van de Leidsestraat op mag rijden;

- dat op de kades van Keizersgracht en Herengracht, nabij de aansluiting met de Leidsestraat, het eenrichtingverkeer niet is aangeduid met borden C2 en C3 en dat deze borden gezien het eenrichtingverkeer dat hier van toepassing is worden geplaatst om het eenrichtingverkeer sluitend aan te duiden;
- dat bovengenoemde verkeersmaatregelen strekken tot het beschermen van weggebruikers en passagiers en het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan.

- Dat voor de hiervoor beschreven maatregelen op grond van artikel 12 van het BABW een verkeersbesluit genomen dient te worden;

- dat op grond van artikel 15 lid 2, van de Wegenverkeerswet 1994 een verkeersbesluit genomen dient te worden voor het treffen van maatregelen op of aan de weg, die tot wijziging van de inrichting - of het aanbrengen van voorziening ter geleiding van verkeer - welke tot een beperking- of uitbreiding leidt van het aantal categorieën weggebruikers dat van de weg gebruik kan maken;

- dat overeenkomstig artikel 24 van het BABW overleg is gepleegd met de gemandateerde van de politie, regionale eenheid Amsterdam, wat heeft geleid tot een positief advies met de kanttekening dat de inrichting en voorrangsregels op Muntplein niet in overeenstemming zijn met de richtlijnen die gelden voor een 30 kilometer per uur zone.

Besluiten

Overzichtskaart Verkeersmaatregelen omgeving Muntplein



1. *Verzinkbare palen Singel en Herengracht*
 - a) Door middel van het plaatsen van bord J39 van bijlage 1 van het RVV 1990 en het plaatsen van beweegbare palen in het wegdek een fysieke afsluiting te creëren voor voertuigen op Singel, direct ten zuiden van de aansluiting met Wijde Heisteeg;
 - b) door middel van het plaatsen van bord J39 van bijlage 1 van het RVV 1990 en het plaatsen van beweegbare palen in het wegdek een fysieke afsluiting te creëren voor voertuigen op Herengracht, direct ten noorden van de aansluiting met Koningsplein;
 - c) door middel van het plaatsen van borden C2, C3 en C4 van bijlage 1 van het RVV 1990 eenrichtingverkeer in te stellen op Herengracht voor voertuigen komende van Koningsplein en gaande richting Wijde Heisteeg.
2. *Uitneembare paal Beulingstraat*
 - a) Door middel van het verwijderen van bord C2 en C3 van bijlage 1 van het RVV 1990 het eenrichtingverkeer (uitgezonderd (brom)fietsers) op Beulingstraat voor voertuigen, komende vanaf Herengracht en gaande richting Singel, op te heffen;
 - b) door middel van het plaatsen van een uitneembare paal in de Beulingstraat – ter hoogte van de aansluiting met de Herengracht – een fysieke afsluiting te realiseren voor autoverkeer.
3. *Singel opheffen Rijbaan Singel (Spui – Koningsplein)*
 - a) Door middel van het plaatsen van de verkeersborden G12a van bijlage 1 van het RVV 1990 - met daaronder een bord waaruit blijkt dat (brom)fietsers in twee richtingen zijn toegestaan - een verplicht fiets/bromfietspad in te stellen op Singel - tussen Spui en Koningsplein;
 - b) door middel van het plaatsen van bord D5(l) van bijlage 1 van het RVV 1990 - met een onderbord waaruit blijkt dat (brom)fietsers worden uitgezonderd en een onderbord waaruit blijkt dat bevoorradend verkeer tussen 7.00 en 12.00 uur is uitgezonderd van de verplichting - op Spui (komende vanuit Spuistraat) een verplichte rijrichting in te stellen richting Nieuwezijds Voorburgwal;
 - c) door middel van het plaatsen van borden F15 van bijlage 1 van het RVV 1990 – en een onderbord waaruit blijkt dat bevoorradend verkeer in de richting van Koningsplein tussen 7.00 en 12.00 uur is toegestaan, de trambaan Singel tussen Spui en Koningsplein in de richting van Koningsplein, aan te wijzen als trambaan;

- d) door middel van het plaatsen van haaiantanden de voorrang te regelen tussen Spui (komende vanuit Spuistraat) en Singel dusdanig dat bestuurders die linksaf willen richting Nieuwezijds Voorburgwal voorrang dienen te verlenen aan bestuurders van trams op de Spui/ Singel;
- e) door middel van het verwijderen van zelfstandige haaiantanden de ingestelde voorrang tussen fiets/bromfietspad Spui en Singel op te heffen voor (brom)fiets verkeer dat rechtdoor richting Singel gaat;
- f) door middel van het verwijderen van bord C2 van bijlage 1 van het RVV 1990 het eenrichtingverkeer (uitgezonderd fietsers) op Singel, tussen Spui en Koningsplein, op te heffen;
- g) door middel van het verwijderen van fietssymbolen en de bijbehorende markering de op Singel (westzijde rijbaan) - tussen Spui en Koningsplein gelegen - ingestelde fietsstrook in zuidelijke richting conform artikel 1, onder n, RVV 1990 op te heffen;
- h) door middel van het verwijderen van bord G11 van bijlage 1 van het RVV 1990 - en de aanwezige fietssymbolen - van bijlage 1 van het RVV 1990 het verplichte fietspad aan de oostzijde van de rijbaan Singel - tussen Koningsplein en Spui - op te heffen;
- i) door middel van het verwijderen van haaiantanden – zoals bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990 – de middels verkeerstekens op het wegdek geregelde voorrang, tussen Koningsplein en Singel (westkade), op te heffen;
- j) door middel van het verwijderen van bord D5(r) van bijlage 1 van het RVV 1990 op Koningsplein, nabij de aansluiting van Singel (noordkade), de verplichte rijrichting rechtsaf op te heffen omdat de functie van dit bord is komen te vervallen.

4. *Autovrij gedeelte Singel*

- a) Door middel van het plaatsen van een onderbord onder bord C2 en het plaatsen van bord C3 van bijlage 1 van het RVV 1990 - en een onderbord waaruit blijkt dat (brom)fietsers worden uitgezonderd – (brom)fietsers van het eenrichtingverkeer op Singel, tussen Spui/ Singel en Wijde Heisteeg, uit te zonderen.

5a. *Instellen autoroute Herengracht, nabij Leidsestraat*

- a) Door middel van het verwijderen van bord D6(r) van bijlage 1 van het RVV 1990 de verplichte rijrichting op Herengracht (oostkade) nabij de aansluiting met de Leidsestraat op te heffen, zodat voertuigen ook gebruik kunnen maken van de rijstrook gelegen ten zuiden van de trambaan op de brug Koningssluis;
- b) door middel van het plaatsen van bord D6(l) van bijlage 1 van het RVV 1990 een verplichte rijrichting rechtdoor / linksaf in te stellen op Herengracht (oostkade) nabij de aansluiting met de Leidsestraat en hiervan - blijkend uit een onderbord - bestemmingsverkeer richting parkeergarage Gouden Bocht en Kalverstraat uit te zonderen;
- c) door middel van het plaatsen van bord C3 en C4 van bijlage 1 van het RVV 1990 het eenrichtingverkeer tussen Herengracht (oostkade) en Herengracht (westkade) ook van toepassing te verklaren op de rijstrook die ten zuiden van de trambaan Koningssluis is gelegen en hiervan (brom)fietsers door middel van het plaatsen van een onderbord uit te zonderen;
- d) door middel van het wijzigen van onderborden onder bord G7 met daarboven de tekst 'zone' van bijlage 1 van het RVV fietsers toe te staan in beide richtingen en tevens bevoorradend verkeer in westelijke richting toe te staan tussen 7.00 en 12.00 uur – en zo het regime in voetgangerszone Reguliersdwarsstraat - tussen Geelvincksteeg en parkeergarage Gouden Bocht (huisnummer 21) - te wijzigen;
- e) door middel van het verwijderen van bord C2 en C3 van bijlage 1 van het RVV - en onderborden waaruit blijkt dat fietsers zijn uitgezonderd - eenrichtingverkeer op te heffen voor motorvoertuigen in de Reguliersdwarsstraat komende vanaf Geelvincksteeg en gaande richting parkeergarage Gouden Bocht (huisnummer 21).

5b. *Instellen (brom)fietsroute Leidsestraat/ Koningsplein tussen Herengracht en Singel*

- a) Door middel van het verwijderen van fietssymbolen en markering een fietsstrook, zoals bedoeld in artikel 1 onder n van het RVV 1990, te verwijderen op de rijbaan die is gelegen ten zuiden van de trambaan op Koningssluis en daarmee fietsers de rijstrook in westelijke richting te laten delen met het autoverkeer;
- b) door middel van het verwijderen van fietssymbolen en markering een fietsstrook, zoals bedoeld in artikel 1 onder n van het RVV 1990, te verwijderen op de rijbaan die is gelegen ten zuiden van de trambaan op de brug Koningssluis en daarmee bromfietsers de fietssuggestiestrook in oostelijke richting te laten delen met fietsverkeer;
- c) door middel van het plaatsen van onderborden waaruit blijkt dat (brom)fietsers uitgezonderd zijn onder

bord C2, C3 en C4 van bijlage 1 van het RVV 1990 (brom)fietzers uit te zonderen van het eenrichtingverkeer op Koningsplein tussen Herengracht en Singel (noordkade).

6. *Omdraaien fietsstroken Singel (Koningsplein – Muntplein)*

- a) Door middel van het plaatsen van onderbord onder bord C2 en C3 - bijlage 1 van het RVV 1990 - waaruit blijkt dat fietsers worden uitgezonderd op Singel (noordkade) fietsers uit te zonderen van het eenrichtingverkeer dat tussen Koningsplein en Muntplein van kracht is;
- b) door middel van het aanbrengen van fietssymbolen en markering - conform artikel 1 onder n van het RVV 1990 - een fietsstrook aan te wijzen op Singel (noordkade) - tussen Muntplein en Koningsplein - in westelijke richting;
- c) door middel van het verwijderen van fietssymbolen en markering - conform artikel 1 onder n van het RVV 1990 - op Singel (noordkade) de bestaande fietsstrook in oostelijke richting op te heffen;
- d) door middel van het aanbrengen van fietssymbolen en markering - conform artikel 1 onder n van het RVV 1990 - een fietsstrook aan te wijzen op Amstel, nabij de aansluiting met Muntplein en zo fietsers de mogelijkheid te geven de oversteek over Muntplein richting Singel (noordkade) te bereiken.

7. *Maatregelen Definitief Ontwerp Muntplein*

- a) Door middel van het plaatsen van onderbord 'uitgezonderd laden en lossen tussen 7-11 uur' onder bord C2 van bijlage 1 van het RVV 1990, op Doelensluis – tussen Muntplein en Oude Turfmarkt - bevoorradend verkeer dagelijks toe te staan tussen 7.00 en 11.00 uur;
- b) door middel van het verwijderen van borden B6 van bijlage 1 van het RVV 1990 - en de bijbehorende markering - de met verkeerstekens ingestelde voorrangsregeling op het kruispunt Doelensluis – Oude Turfmarkt op te heffen;
- c) door middel van het plaatsen van het verkeersbord D5(r) van bijlage 1 van het RVV 1990 met onderbord uitgezonderd fietsers op Doelensluis voor gemotoriseerd verkeer een verplichte rijrichting rechtsaf (richting Rokin) in te stellen;
- d) door middel van het verwijderen van borden B6 van bijlage 1 van het RVV 1990 - en de bijbehorende markering - de met verkeerstekens ingestelde voorrangsregeling op kruispunt Doelensluis – Muntplein op te heffen;
- e) door middel van het plaatsen van haaiantanden op fietsoversteek Muntplein ter hoogte van de Doelensluis de voorrang dusdanig te regelen dat fietsers aan al het kruisende verkeer op Muntplein voorrang dienen te verlenen;
- f) door middel van het plaatsen van bord D5(r) van bijlage 1 van het RVV 1990 – en een onderbord waaruit blijkt dat (brom)fietzers gedurende de hele dag en bevoorradend verkeer tussen 7.00 en 11.00 uur zijn uitgezonderd - op Singel (noordkade) een verplichte rijrichting rechtsaf in te stellen richting Vijzelstraat en hier (brom)fietzers en bevoorradend verkeer richting Rokin gedurende de op het bord vermelde tijden van uit te zonderen;
- g) door middel van het plaatsen van borden G7 (begin en einde, zonale toepassing) van bijlage 1 van het RVV 1990 – met onderborden een voetgangerszone in te stellen op Singel (zuidkade), waarbij bevoorradend verkeer in oostelijke richting dagelijks wordt toegestaan tussen 7.00 en 11.00 uur;
- h) door middel van het plaatsen van borden G7 (begin en einde, zonale toepassing) van bijlage 1 van het RVV 1990 – met onderborden een voetgangerszone in te stellen op Kalverstraat, waarbij bevoorradend verkeer in zuidelijke richting - komende van Spui en gaande richting Singel - dagelijks wordt toegestaan tussen 7:00 en 11:00 uur;
- i) door middel van het plaatsen van bord C2 en C3 van bijlage 1 van het RVV 1990 een eenrichtingsweg aan te wijzen op Vijzelstraat voor voertuigen komende vanaf Muntplein en gaande richting Reguliersdwarsstraat en hiervan door middel van het plaatsen van onderborden (brom)fietzers - en bevoorradend verkeer dagelijks tussen 7.00 – 11.00 uur - uit te zonderen van de eenrichtingsweg;
- j) door middel van het plaatsen van de verkeersborden F17 (rijbaan of –strook uitsluitend ten behoeve van lijnbussen en trams) van bijlage 1 van het RVV 1990, de meest westelijke rijbaan van Muntplein, tussen Doelensluis en Singel (noordkade), in zuidelijke richting aan te wijzen als rijbaan uitsluitend ten behoeve van lijnbussen en trams;
- k) door middel van het plaatsen van de verkeersborden F15 (rijbaan of –strook uitsluitend ten behoeve van trams) van bijlage 1 van het RVV 1990, de meest oostelijke trambaan van Muntplein, tussen Singel (noordkade) en Doelensluis, in noordelijke richting aan te wijzen als rijbaan uitsluitend ten behoeve van trams;
- l) door middel van het plaatsen van de verkeersborden G11 van bijlage 1 van het RVV 1990 een verplicht

- fietspad in te stellen aan de westzijde van het Muntplein tussen Doelensluis en Singel (noordzijde Singel);
- m) door middel van het plaatsen van verkeersborden A1 (30) met daarboven de tekst 'zone' en borden A2 (30) met daarboven de tekst 'einde zone' van bijlage 1 van het RVV 1990 de maximumsnelheid op Vijzelstraat, vanaf een punt gelegen 50 meter ten noorden van de Reguliersdwarsstraat, in de richting van Muntplein (noordelijke richting) te verlagen tot 30 km/uur;
 - n) door middel van het plaatsen van verkeersborden A1 (30) met daarboven de tekst 'zone' en borden A2 (30) met daarboven de tekst 'einde zone' van bijlage 1 van het RVV 1990 de maximumsnelheid op Reguliersbreestraat, vanaf een punt gelegen circa 10 meter ten oosten van de aansluiting met Muntplein, in de richting van Muntplein (westelijke richting) te verlagen tot 30 km/uur;
 - o) door middel van het plaatsen van verkeersbord A1 (30) met daarboven de tekst 'zone' van bijlage 1 van het RVV 1990 de maximumsnelheid op Singel (noordkade), vanaf een punt gelegen circa 5 meter ten oosten van de aansluiting met Koningsplein, in de richting van Muntplein (oostelijke richting) te verlagen tot 30 km/uur;
 - p) door middel van het plaatsen van verkeersbord A1 (30) met daarboven de tekst 'zone' van bijlage 1 van het RVV 1990 de maximumsnelheid op Nieuwe Doelenstraat, vanaf een punt gelegen circa 10 meter ten zuid- westen van de aansluiting met de Kloveniersburgwal, in de richting van Muntplein (westelijke richting) te verlagen tot 30 km/uur;
 - q) door middel van het verwijderen van de verkeersbord D4 van bijlage 1 van het RVV 1990 de verplichte rijrichting op Muntplein - ten zuiden van Doelensluis - voor verkeer in noordelijke richting op te heffen;
 - r) door middel van het verwijderen van bord E5 van bijlage 1 van het RVV 1990 - en een onderbord met tijden waarop de taxistandplaats van kracht is - op Singel (noordkade), nabij de aansluiting Kalverstraat, een taxistandplaats op te heffen;
 - s) te bepalen, dat met het van kracht worden van dit besluit eerdere verkeersmaatregelen in het onderhavige verkeersgebied komen te vervallen indien met dit besluit in strijd zijn dan wel hiermede niet in overeenstemming zijn.

8. *Aanpassen profiel Amstel/ opheffen fietspad*

- a) Door middel van het plaatsen van de verkeersborden C2 en C3 van bijlage 1 van het RVV 1990 met daaronder een bord met de tekst 'uitgezonderd fietsers' eenrichtingverkeer op Amstel - tussen Blauwbrug en Muntplein - in (noord) westelijke richting in te stellen en hiervan fietsers uit te zonderen;
- b) door middel van het verwijderen van borden G11 van bijlage 1 van het RVV 1990 het verplichte fietspad aan de noordzijde van de rijbaan Amstel - tussen Blauwbrug en Muntplein - op te heffen;
- c) door middel van het plaatsen van bord A1 (30) met daarboven de tekst 'zone' van bijlage 1 RVV 1990 op Amstel, nabij de aansluiting met Blauwbrug, de maximumsnelheid in westelijke richting te verlagen tot 30 kilometer per uur;
- d) door middel van het verwijderen van bord A1 (30) met daarboven de tekst 'zone' en bord A2 (30) met daarboven de tekst 'einde zone' van bijlage 1 RVV 1990 op Halvemaansbrug de zonepoort – nabij de aansluiting met Amstel - op te heffen zodat wordt opgenomen binnen de zone die op Amstel van kracht wordt;
- e) door middel van het aanbrengen van fietssymbolen en markering - conform artikel 1 van het RVV 1990 - op het wegdek van de rijbaan Amstel, tussen Muntplein en Blauwbrug, ten behoeve van fietsers in oostelijke richting een fietsstrook aan te wijzen;
- f) door middel van het plaatsen en verwijderen van Voetgangersoversteekplaats markering, zoals bedoeld in artikel 49.2 van het RVV 1990 (en borden L2 van bijlage 1 van het RVV 1990), de bestaande Voetgangersoversteekplaats op Amstel - ten westen van aansluiting Halvemaansbrug – te verplaatsen naar een punt op Amstel direct ten oosten van aansluiting Halvemaansbrug;
- g) door middel van het plaatsen van bord E7 van bijlage 1 RVV 1990 - en een onderbord die de lengte beperkt tot 2 parkeerplaatsen - op Amstel een gelegenheid voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen aan te wijzen in de parkeerstrook ter hoogte van Amstel huisnummer 16.

9. *Aanpassen kruispunt Blauwbrug - Amstel/ Amstelstraat*
 - a) Door middel van het aanbrengen van haaiantanden - conform artikel 80 van bijlage 1 van het RVV 1990 - de voorrang te regelen dusdanig dat bestuurders, komende vanuit Amstel (noordzijde) aan bestuurders op Amstelstraat en Blauwbrug rijden voorrang dienen te verlenen.
10. *Aanpassen eenrichtingverkeer Amstelstraat (tussen Blauwbrug en P garage The Bank)*
 - a) Door middel van het verplaatsen van de verkeersborden C2 van bijlage 1 van het RVV 1990 over een afstand van 80 meter in westelijke richting - en het handhaven van een onderbord waarmee openbaar vervoer uitgezonderd is - het eenrichtingverkeer op Amstelstraat te wijzigen;
 - b) door het plaatsen van een onderbord onder bord G7 met daarboven de tekst: 'zone' van bijlage 1 van het RVV 1990 met de tekst 'uitgezonderd openbaar vervoer' op Amstelstraat - tussen Amstelstraat huisnummer 21 en de aansluiting Utrechtsestraat - een voetgangerszone in te stellen waar alleen openbaar vervoer van uitgezonderd is;
 - c) door het plaatsen van bord F5 en F6 van bijlage 1 van het RVV 1990 een doorgangsregeling in te stellen ter hoogte van het Strengelspoor op Amstelstraat dusdanig dat bestuurders komende vanaf Blauwbrug bestuurders die naderen vanaf Rembrandtplein voor moeten laten gaan.
11. *Knip Amstel (Blauwbrug - Herengracht)*
 - a) Door middel van het plaatsen van borden G12a van bijlage 1 van het RVV 1990 - en het plaatsen van onderborden waaruit blijkt dat (brom)fietsers in 2 richtingen zijn toestaan - een 2 richtingen verplicht fiets/bromfietspad in te stellen op Amstel (westkade) tussen de aansluiting Blauwbrug en de Herengracht.
12. *Rembrandtplein/ Utrechtsestraat/ Thorbeckeplein*
 - a) Door middel van het plaatsen van bord G7 met daarboven de tekst 'zone' van bijlage 1 van het RVV 1990 een voetgangerszone in te stellen op Utrechtsestraat direct ten noorden van de aansluiting Rembrandtplein voor voertuigen in noordelijke richting en hiervan fietsers uit te zonderen, bevoorradend verkeer richting Amstelstraat/ Blauwbrug tussen 7.00 – 11.00 uur uit te zonderen en tevens taxi's uit te zonderen van donderdag tot en met zondag tussen 1.00 – 6.00 uur;
 - b) door middel van het plaatsen van borden C2 en C3 van bijlage 1 van het RVV 1990 - en het plaatsen van onderborden, waaruit blijkt dat fietsers in 2 richtingen zijn toegestaan en bevoorradend verkeer is uitgezonderd is tussen 7.00 en 11.00 uur en taxi's zijn uitgezonderd van donderdag tot en met zondag tussen 1.00 – 6.00 uur, op Utrechtsestraat tussen de aansluiting Rembrandtplein en de Herengracht - eenrichtingverkeer in te stellen voor voertuigen komende vanaf Rembrandtplein en gaande richting Herengracht;
 - c) door middel van het verwijderen van bord C2 van bijlage 1 van het RVV 1990 het bestaande eenrichtingsverkeer voor voertuigen (uitgezonderd fietsers) op Utrechtsestraat, komende vanaf Herengracht en gaande richting Rembrandtplein op te heffen;
 - d) door middel van het plaatsen van bord D5(r) van bijlage 1 van het RVV een verplichte rijrichting rechtsaf in te stellen voor voertuigen komende vanaf Rembrandtplein richting Utrechtsestraat gaande richting Herengracht;
 - e) door middel van het plaatsen van borden G7 met daarboven de tekst 'zone' van bijlage 1 van het RVV 1990 - en het plaatsen van onderborden waaruit blijkt dat laden en lossen tussen 7.00 en 11.00 uur is toegestaan, ter hoogte van de aansluiting Reguliersbreestraat – Halvemaansteeg/ Thorbeckeplein, de Reguliersbreestraat aan te wijzen als voetgangerszone waarbinnen bevoorradend verkeer is toegestaan komende van Vijzelstraat en gaande richting Rembrandtplein.
13. *Maatregelen actualisatie bebording bruggen Leidsestraat ter hoogte van Prinsengracht en Keizersgracht*
 - a) Door middel van het plaatsen van bord D6(l) van bijlage 1 van het RVV 1990 – en het plaatsen van onderbord met de tekst: 'uitgezonderd laden en lossen van 7.00 – 12.00 uur' – op Prinsengracht (westkade) een verplichte rijrichting rechtdoor/ linksaf in te stellen, waarvan bevoorradend verkeer is uitgezonderd op de tijden die het bord aangeeft, ter hoogte van de aansluiting met de Leidsestraat en zo voertuigen te verplichten hun weg te vervolgen over Prinsengracht (oostkade) dan wel Prinsengracht (westkade) richting Spiegelgracht;
 - b) door middel van het plaatsen van bord D6(l) van bijlage 1 van het RVV 1990 op Prinsengracht (oostkade) een verplichte rijrichting rechtdoor/ linksaf in te stellen ter hoogte van de aansluiting met de Leidsestraat en voertuigen te verplichten hun weg te vervolgen linksaf richting Prinsengracht (westkade) dan wel rechtdoor Prinsengracht (oostkade) richting Leidsegracht;

- c) door middel van het verwijderen van bord D4 en het plaatsen van bord C3 van bijlage 1 van het RVV 1990 op Prinsengracht (westkade) ten zuiden van de aansluiting met Leidsestraat eenrichtingverkeer aan te duiden;
- d) door middel van het plaatsen van bord D6(l) van bijlage 1 van het RVV 1990 – en het plaatsen van onderbord met de tekst: 'uitgezonderd laden en lossen van 7.00 – 12.00 uur' – op Keizersgracht (westkade) een verplichte rijrichting rechtdoor/ linksaf in te stellen, waarvan bevoorradend verkeer is uitgezonderd op de tijden die het bord aangeeft, ter hoogte van de aansluiting met de Leidsestraat en voertuigen te verplichten hun weg te vervolgen linksaf over Keizersgracht (oostkade) of rechtdoor op Keizersgracht (westkade) richting Nieuwe Spiegelstraat;
- e) door middel van het plaatsen van bord D6(l) van bijlage 1 van het RVV 1990 op Keizersgracht (oostkade) een verplichte rijrichting rechtdoor/ linksaf wordt ingesteld ter hoogte van de aansluiting met de Leidsestraat en voertuigen te verplichten hun weg te vervolgen richting Keizersgracht (westkade) dan wel Keizersgracht (oostkade) richting Leidsegracht;
- f) door middel van het plaatsen van borden C2 en C3 van bijlage 1 van het RVV 1990 op de kades van Keizersgracht, nabij de aansluiting met de Leidsestraat het eenrichtingverkeer aan te duiden met borden C2 en C3 dusdanig dat het van toepassing zijnde eenrichtingverkeer sluitend wordt aangeduid.

Het college van burgemeester en wethouders, alsmede het algemeen bestuur van de bestuurscommissie van stadsdeel Centrum, ieder voor zover het hun bevoegdheid betreft,
namens deze,
de stadsdeelsecretaris,



S. Duinkerke

Belanghebbenden kunnen op grond van artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht, binnen zes weken na de datum van publicatie een gemotiveerd bezwaar maken tegen dit besluit.

Een bezwaarschrift moet worden ondertekend en minstens bevatten: uw naam en adres, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt, de gronden van uw bezwaar en het kenmerk nummer van dit besluit. Wilt u ook uw telefoonnummer vermelden en een kopie van dit besluit mee zenden. *Het algemeen bestuur stelt het op prijs als u een kopie van uw bezwaarschrift faxt naar nummer 020 256 4433.*

U stuurt uw bezwaarschrift naar:
Algemeen bestuur van de bestuurscommissie voor stadsdeel Centrum
Juridische Zaken
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Het maken van bezwaar schorst de werking van dit besluit niet. In spoedeisende gevallen kunt u bij de Voorzieningenrechter een voorlopige voorziening vragen, nadat u bezwaar heeft gemaakt, bij de Voorzieningenrechter, sector Bestuursrecht, Postbus 75850, 1070 AW Amsterdam. U betaalt hiervoor griffierechten.

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Origineel aan: Informatievoorziening IDB

Afschrift aan: RvE Dienstverlening/Vergunningen (regulier)
Informatievoorziening/Functioneel en Gegevensbeheer
RvE Dienstverlening/Algemeen en sociaal loket
Gebiedsmanagement
Schoon & Heel Procesunit
Politie regionale eenheid Amsterdam
Dienst Stadstoezicht
Stichting Gehandicapten Overleg Amsterdam
ENFB

