11. Definitief Ontwerp Mauritskade

In aanwezigheid van: [redacted]

Door de indiener wordt het volgende gemeld: De verharding van de Mauritskade-West, gelegen tussen Wibautstraat en Plantage-Middenlaan is aan het einde van de technische levensduur. De jaarlijkse kosten voor onderhoud zijn zo hoog dat het voordeliger is de verharding te vervangen. De weg wordt er tot en met de fundering uitgehaald.

Huidige situatie

In de huidige situatie doen zich de volgende vraagstukken voor:

1. Er zijn hogere onderhoudskosten aan de fiets- en voetpaden als gevolg van wortelopdruk.

2. De fietspaden zij uitgevoerd in tegels.

3. De parkeerdruk is hoog doordat in de afgelopen jaren om diverse redenen parkeerplekken zijn opgeheven.

4. Er wordt veel illegaal geparkeerd langs de hoofdrijbaan.

5. De school, gelegen aan de Mauritskade nr. 58, vindt de fietsoversteek recht voor de school onveilig.

Gewenste situatie

Er is intensief overleg gevoerd tussen Verkeer & Openbare Ruimte en Ruimte & Duurzaamheid over de gewenste situatie. Vraag was of de voorgestelde verbetering van de leefbaarheid, in de vorm van een wandelboulevard met dubbele bomenrij, niet ten koste ging van de functionaliteit, te weten het in plaats van 2x2 naar 2x1 rijstrook. Berekeningen door V&OR hebben aangetoond dat de doorstroming voldoende boven de eis blijft. Bij de kruising met de 's-Gravesandestraat is sprake van een lichte verbetering.

Bij het ontwikkelen van het ontwerp is zoveel mogelijk van het beleid Hoofdnetten gerealiseerd binnen de kaders van het door de gemeenteraad vastgestelde Singelgrachtbeleid. Dat geeft aan dat er langs de waterkant een 7 tot 8 m brede wandelstrook met een dubbele rij bomen wordt ingericht. B&W is op 2 december 2014 geïnformeerd over de toepassing van het Singelgrachtprofiel. Twee gedeelten van de S-100, nabij het Rijksmuseum en nabij het KIT-circuit, werden al volgens het Singelgrachtprofiel ingericht, incl. 1,8 m brede fietspaden, en functioneren zonder problemen.

Nadat de hierboven bedoelde overeenstemming werd bereikt zijn de volgende uitgangspunten voor het ontwerp afgestemd met Verkeersbeleid.

1. Rijstroken 3,5 m breed

2. Fietspad 1,8 m breed

3. Schampstrook tussen rijstrook en fietspad 0,9 m breed

4. Opstelvakken 3,25 m breed (als het kan 3,5 m breed)

5. Rijstrookscheiding d.m.v. 1 ononderbroken streep

6. Handhaven van de parkeermogelijkheid, iets minder lengte om geen bomen te hoeven kappen (wens stadsdeel)

7. Linksaf het Oosterpark in of uit wordt niet onmogelijk gemaakt (wens stadsdeel)

8. Handhaven van de vorm van de aansluiting van de verbindingsweg tussen Wibautstraat en Mauritskade in oostelijke richting (CVC was akkoord).

Bij de gewenste situatie is ook rekening gehouden met het project Verdubbeling Oosterpark. De herinrichting van dit park, dat grenst aan de Mauritskade, heeft tot gevolg dat enkele parkwegen (niet binnen projectgebied Mauritskade) wijzigen en dien

ten gevolge ook de in- en uitritten die wel binnen de projectgrenzen van de Mauritskade vallen. Bij de herinrichting van het park is gerekend op de aanwezigheid van de huidige parkeerplaatsen langs de Mauritskade.
Rekening houdend met deze uitgangspunten is het eerder door de CVC gegeven advies zo goed mogelijk in het ontwerp verwerkt

Wijzingen in de huidige inrichting als gevolg van het Singelgrachtprofiel.

Behoudens de onder het kopje Huidige Situatie beschreven autonome problemen introduceert het Singelgrachtprofiel geen nieuwe problemen. Hiernavolgend wordt dat voor de hoofdelementen van het wegvak toegelicht. De elementen worden in de volgorde van Wibautstraat naar Plantage Middenlaan behandeld.

1. De verbindingsweg tussen Wibautstraat en Mauritskade in oostelijke richting komt in de huidige situatie als rangeerstrook naast de Mauritskade te liggen en eindigt bij de kruising met de 's-Gravesandestraat. In de nieuwe situatie vervalt de rangeerbaan en ontstaat er een invoeger. De CVC heeft eerder positief geadviseerd op deze oplossing.

2. De ventweg naast de Mauritskade blijft éénrichtingsverkeer met aan het einde een invoeger.

3. Op het gedeelte Wibautstraat – 's Gravesandestraat versmald de rijbaan van 2x2 naar 2x1. Dit heeft geen nadelige effecten op de capaciteit of de gemiddelde snelheid. De rijststookbreedte is nu xx m en wordt 3,5 m. Op het gedeelte tussen 's-Gravesandestraat en KIT is de Mauritskade al 2x1. Onder het viaduct in de Wibautstraat ligt in oostelijke richting maar één rijstrook.

4. De fietspaden zijn nu 1,8 m breed en lokaal soms 1,5 m en blijven 1,8 m breed

5. De voetpaden variëren van 2 tot 3 m of meer en hebben 2 puntvernauwingen tot 1,5 m en aan de waterzijde, agv de bomen meerdere puntvernauwingen tot 1 m. In de nieuwe situatie wordt de kleinste doorloopbreedte 1,5 m.

6. Op de kruising met de 's-Gravesandestraat blijft het aantal opstelvakken gelijk. Echter de linker opstelvakken hoeven niet langer de gelegenheid te bieden om rechtdoor te rijden nu het dwarsprofiel versmalt van 2x2 naar 2x1. De doorstroming op de kruising verbetert als gevolg van het Singelgrachtprofiel.

7. De aansluiting op de Plantage Middenlaan wijzigt niet als gevolg van de toepassing van het Singelgrachtprofiel.

8. Voor de kleinere toegangen tot in het park gelegen bebouwing geldt het principe rechts-in/rechts uit.

9. Voor de grotere toegang nabij de KIT wordt de richting links-uit sterk ontmoedigd, hier is een goed alternatief aanwezig om de westelijke rijrichting te kiezen.

Wijzigingen om de bestaande problemen te verminderen of op te lossen.

1. Er worden voorzieningen getroffen om de wortelopdruk tegen te gaan

2. Daar waar dat geen hoge kosten veroorzaakt voor netbeheerders zullen de fietspaden in asfalt worden uitgevoerd.

3. Het illegaal parkeren langs de hoofdrijbaan wordt ontmoedigd door het toepassen van 30 cm hoge banden.

4. Op verzoek van het Metis Lyceum wordt een in twee richtingen te berijden fietspad aangelegd tussen de school (gelegen aan de Mauritskade nr. 58) en de kruising bij het Alexanderplein

Wijzingen in de huidige inrichting als gevolg van het project Verdubbeling Oosterpark.

Het Oosterpark ligt aan de zuidzijde van de Mauritskade en wordt opnieuw ingericht. Als dat consequenties heeft voor de Mauritskade proberen we daar bij het uitvoeren van het onderhoud zo goed mogelijk op te anticiperen. Hiernavolgend treft u de beweegredenen vanuit het project Verdubbeling Oosterpark voor het behoud van de mogelijkheden om linksaf het park in en uit te kunnen evenals het behoud van

parkeerplaatsen langs de Mauritskade. Om de motivatie te kunnen plaatsen beginnen we met de context.

Ambitie Project Verdubbeling Oosterpark

Het project Verdubbeling Oosterpark is gestart in 2009. Aanleidingen voor het project waren herinrichtings- en uitbreidingsopgaven, die voor het park een meerwaarde konden zijn als geheel. Zo was het gehele park was toe aan een kwaliteitsverbetering. En ten noorden van het Oosterpark lag een lange strook bebouwing met daarmee samenhangende verharding, waarvan het geheel geen parkgevoel uitstraalde. Deze strook zijn de gebouwen gelegen langs de Mauritskade, waarvan de tuin aan park grenzen.

Uitgangspunt van het VO (2011) en DO (2012) zijn de noordelijke rand een parkuitstraling te geven. Het bebouwingsgedeelte moet bij het parkdeel worden betrokken en de tuinruimte van de noordzijde moet naadloos overlopen in de parkruimte aan de zuidzijde. Deze parkgerichte herontwikkeling van en rondom de gebouwen samen met een serie maatregelen in het park moeten de kwaliteit en gebruiksvriendelijkheid van het park sterk verbeteren. Deze plannen zijn toentertijd tot stand gekomen in samenwerking met de eigenaren van de diverse instanties langs de Mauritskade.

In de uitwerking betekent dit gras tot aan de gevel. Het park wordt doorgetrokken tot aan de Mauritskade. De bestaande gebouwen komen zo in het park te liggen. De gebouwen die in het park staan worden 'omgekeerd'. Door publiekstoegankelijke functies in de gebouwen te plaatsen, dragen ze bij aan de levendigheid in het park. Een andere aanpassing is het parkhek met markante poorten aanleggen, zoals ook aan de zuidkant. Poorten in het hek maken de toegang tot het park duidelijk en formeel. Aan de noordkant was het parkhek veelal verdwenen. Het hek maakt duidelijk dat hier het domein van het park en dus de voetganger begint. Auto's worden uit het park geweerd. Wel blijven de paden toegankelijk voor hulpdiensten, bevoorrading en de opbouw voor evenementen.

Behoud linksaf beweging: *Momenteel zijn er aan de Mauritskade vier in- en uitritten met autoverkeer vanuit het Oosterpark, zie bijgevoegde kaart. Allen kunnen vanuit beidehoofdnet. En dat voor een goede doorstroming het van belang is het aantal afslaande bewegingen te beperken.*

Vanuit bovenstaande projectdoelen is het voor Verdubbeling Oosterpark ondenkbaar om alle in- en uitritten van de Mauritskade naar het Oosterpark op te heffen. Of er een oplossing wordt gecreëerd waarbij bestemmingsverkeer door het park dient te rijden. Het park is bedoeld voor voetgangers en in de omgeving zijn o.a. een speeltuin, een middelbare school met 900 leerlingen, een hostel en een sportveld gesitueerd.

Vanuit het project Verdubbeling Oosterpark is het daarom belangrijk dat de inritten met uitroepteken (zie gescande kaartje) op de huidige of aangepaste manier worden gehandhaafd. Bij de meest westelijke inrit (entreegebied) worden de Generator (hotel), 2 bedrijven (drukkerij en fietsenwinkel), een kinderdagverblijf, 23 parkeerplaatsen en de school ontsloten. Gelukkig worden vanuit de CVC op deze inrit geen problemen voorzien en lijken afslaande bewegingen uit beide richtingen te blijven gehandhaafd. Wij begrijpen ook dat de CVC adviseert om bij de parkeerplaats van Metis Montessorischool alleen rechts afslaande bewegingen mogelijk te maken, aangezien het hier gaat om bestemmingsverkeer.

De CVC heeft echter ook geadviseerd om de links afslaande beweging vanaf en naar de Mauritskade bij de oostelijke inrit (tussen het KIT/Tropenmuseum en Mauritskade 61) onmogelijk te maken door de middengeleider door te trekken.

Vanuit het project Verdubbeling Oosterpark willen wij bepleiten om afslaande bewegingen vanaf de Mauritskade naar het Oosterpark te blijven faciliteren, omdat op Mauritskade 61 een hotel en parkeergarage met 70 parkeerplaatsen wordt gerealiseerd. Daarnaast leidt de inrit naar een belangrijke ingang van het park, die gebruikt wordt door beheervoertuigen en bij evenementen. In de laatste ontwerpen worden deze in- en uitrit van parkeergarage (van particuliere eigenaar Mauritskade 61)

en de parkingang altijd als aparte in- en uitritten gezien. Met name gezien de wenselijke doorstroming op de Mauritskade wordt de noodzaak in gezien om deze in- en uitritten te combineren. Het project Verdubbeling Oosterpark zal zich dan ook inzetten om de in- en uitritten gecombineerd uit te voeren. Door het combineren kan de huidige locatie van de in- en uitrit gehandhaafd blijven (i.p.v. het opschuiven van de inrit van de parkingang).
Wij verwachten dat het niet faciliteren van links afslaande bewegingen van de Mauritskade naar deze inrit ten eerste gevaarlijke situaties kan opleveren. De verwachting is dat bij het onmogelijk maken van de linksaf beweging voertuigen bij het eerste volgende kruising gaan proberen te keren. Dat zal dan zijn bij de met verkeerslichten geregelde kruising met de 's-Gravesandestraat. Keerbewegingen zijn hier onwenselijk. Ten tweede zal het ook zorgen voor meer bewegingen over de Mauritskade doordat auto's die via de juiste richting de inrit proberen te bereiken.
Het is daarom van belang bij de meest oostelijke inrit in ieder geval het verkeer vanaf de Mauritskade naar het Oosterpark te blijven handhaven. Met daarnaast ook de wens om de linksafslaande beweging vanuit het Oosterpark de Mauritskade op te blijven faciliteren. Voorstel is om de aansluiting op de huidige situatie te handhaven waardoor de aansluiting verder van de kruising komt af te liggen, dan in eerste instantie gewenst is. Hiermee creëer je meer opstellengte voor de VRI, waardoor de wachtende auto op de Mauritskade minder hinder ondervindt door afslaand verkeer naar het Oosterpark. Hoe verder de aansluiting van de kruising af ligt hoe overzichtelijker de situatie wordt voor de weggebruiker.

Behoud parkeerstrook

In de afwegingsleidraad hoofdnetten staat dat er geen parkeerplaatsen langs corridors gerealiseerd mogen worden om de doorstroming en de verkeersveiligheid te garanderen. V&OR adviseert af te wijken van de afwegingsleidraad. Het beperkt aantal parkeerplaatsen op de Mauritskade is noodzakelijk om het gebied bereikbaar te houden. In de nabije omgeving zijn geen parkeerplaatsen waar naar uitgeweken kan worden. Tevens leidt het gebruik niet tot een afname van de verkeersveiligheid of doorstroming.

*- De **Verkeersveiligheid** is niet in het geding. Het gaat om slechts circa 20 langsparkeerplaatsen met goed zicht op het overig verkeer. Daarnaast worden de plaatsen voornamelijk gebruikt door vergunninghouders waardoor er in de praktijk sprake is van een lage turn met weinig verkeersbewegingen en in- en uitstappers.*
*- Ook de **doorstroming** wordt niet belemmerd door de genoemde lage turn over. Daarnaast zijn er op dit gedeelte van de s100 geen knelpunten met betrekking tot de doorstroming. Ook bevinden de parkeerplaatsen zich niet ter hoogte van opstelvakken, in-/uitritten of kruispunten.*
*- Er is voldoende **ruimte** in het profiel van de Mauritskade om de parkeerplaatsen te realiseren. Het gaat niet ten koste van ruimte voor verkeer, fiets of voetganger of andere ambities om het Singelgrachtprofiel te realiseren.*
*- Het is niet mogelijk om de parkeerplaatsen elders te **compenseren**. Parkeerplaatsen en/of ruimte voor het realiseren van parkeerplaatsen in de openbare ruimte (bijvoorbeeld in de Oosterparkbuurt) liggen op een te grote loopafstand van de functies. Ook het inhuren van parkeerplaatsen in bestaande of nieuwe parkeergarages behoord niet te de mogelijkheden; de verwachting is dat ingehuurde plekken niet tot zeer matig gebruikt zouden worden door vergunninghouders. Vergunninghouders zoeken vaak eerste een plek op maaiveld en wijken pas bij hoge parkeerdruk uit naar een parkeervoorziening die tot de beschikking is gesteld. Bij een dergelijk klein gebied zoals de Mauritskade en het Entreegebied zal de parkeerdruk op maaiveld dan zeer hoog worden en de garage alsnog leeg. Dit is onwenselijk omdat bezoek dan alsnog geen plek heeft.*

*- De verwachting is dat bij het opheffen van de plekken op de Mauritskade het **zoekverkeer** (en bijbehorende negatieve consequenties voor verkeersveiligheid en doorstroming) toe zal nemen omdat de functies en voorzieningen in dit gebied wel degelijk parkeerbehoefte genereren.*
*- Bij de herinrichting van het entreegebied zijn door het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost verwachtingen geschept naar ondernemers, bewoners en overige belanghebbenden over het behouden van parkeercapaciteit in de omgeving. Het nu alsnog opheffen van parkeerplaatsen zou bestempeld kunnen worden als **onbetrouwbaar bestuur**.*
*- Als de parkeerplaatsen opgeheven worden zonder compensatie zal de parkeerdruk op de maatgevende periode (zondagmiddag) stijgen tot boven de 90%. Dit is in strijd met doelstellingen uit het **Parkeerplan.** De verwachting is dat andere maatregelen (verlagen vergunningenplafond of verhogen tarief) geen of nauwelijks effect hebben en daardoor niet opportuun zijn.*
De CVC wordt gevraagd: ter accordering.

Opmerkingen vooraf

Geen opmerkingen vooraf.

Ingezonden reacties

Fietsersbond

Ten opzichte van CVC 1058 is ons advies opgevolgd om de fietsoversteken bij de kruisingen met de 's Gravesandestraat en ter hoogte van het Tropeninstituut meer ruimte te geven.

- *Het eilandje op de hoek Alexanderplein-Mauritskade kan nog smaller, zodat opstelruimte voor fietsers ontstaat die voor het stoplicht wachten. Met een kruis voorkomen dat fietsers west-oost die voor het stoplicht wachten de fietsers noord-zuid over de Mauritskade blokkeren. Zo mogelijk op dit punt het fietspad aan de westzijde van de Mauritskade iets opschuiven naar het westen c.q. hoek afronden, zodat meer opstelruimte voor het stoplicht west-oost ontstaat.*
- *Haaientanden toevoegen waar fietspad vanuit A.Bonnstraat aansluit op fietspad Wibautstraat.*

• *Uitritconstructie bij Sajetplein t.o.v. fietspad Mauritskade duidelijker aangeven of anderszins duidelijk maken dat fietsers voorrang hebben*

- *Op de zuidwestelijk hoek van kruispunt Mauritskade – 's Gravesandestraat met een kruis voorkomen dat fietsers die west-oost voor het stoplicht wachten de fietsers noord-zuid op de Mauritskade blokkeren. Hier met haaientanden voorrang fietsers Mauritskade markeren.*
- *Voorrang tweerichtingenfietspad Mauritskade ten opzichte van tweerichting fietsoversteek bij Metislyceum markeren met haaientanden of anderszins.*
- *Tegenover het voordeel van het tweerichtingenfietspad tussen Tropeninstituut en Metis Lyceum staat het nadeel dat er geen middensteunpunt is in de oversteek bij het Metis Lyceum. Die is er nu wel. Dit is van belang voor fietsers die vanaf het Metislyceum in westelijke richting willen fietsen. Valt dit nog in te passen c.q. te heroverwegen?*
- *Alle fietspaden uitvoeren in rood asfalt. Met name bij het tweerichtingenfietspad kan anders voor het autoverkeer uit de uitritten verwarring ontstaan over de status als fietspad.*

Cliëntenbelang

In een eerdere behandeling is reeds advies gegeven wat betreft de bruikbaarheid van de infra voor mensen met een beperking.
De kruising Mauritskade- 's Gravesandestraat is niet al te ruim bemeten. Toch zijn de nu voorgestelde veranderingen bruikbaar voor alle gebruikers.

Ook de infra bij de Plantage Middenlaan is verbeterd. Aan de zuidzijde van de oversteek over de Mauritskade is nu de geleidelijn in oostelijke doorgetrokken richting KIT. Dit zou echter ook in westelijke richting moeten gebeuren, zodat studenten van het Mesis College daar gebruik van kunnen maken.
Nu het wandelgebied aan de waterkant minimaal 1.50 meter breed wordt, kunnen ook mensen die zich verplaatsen m.b.v. wielen daar gebruik van maken. Blinden kunnen beter aan de andere zijde van de straat blijven om toch niet onverhoopt te water te raken.
Waarom is er geen aandacht besteed aan de oversteekbaarheid van de Mauritskade aan de zuidzijde van de voetgangers-/fietsbrug, die de Sarphatistraat verbindt met het Boerhaveplein. Nu is het een gevaarlijke oversteek met kanalisatiestrepen. Een VOP zou hier beter op zijn plaats zijn. Met aan weerszijden een geleidelijn richting gidslijnen.

Reactie CVC
Blad 1
R&D
Als de automobilist vanuit de tunnel komt zijn er twee rijstroken afgezet met betonblokken. R&D stelt voor om het weggedeelte vlak voor de invoeging met trottoirbanden af te zetten, voor zover dit binnen de werkgrens valt.
V&OR
□ V&OR sluit aan bij de gemaakte opmerking.
□ Verder stelt V&OR voor om de oversteek in verband met de verkeersveiligheid te accentueren. Dit kan door de rijbaan ter hoogte van de fietsoversteek te versmallen of met witte banden te benadrukken.

R&D steunt het voorstel om de fietsoversteek te accentueren.
GVB
□ GVB stelt voor om een fysieke middenbaanscheiding over de hele Mauritskade aan te brengen.
□ De boogstraal in het fietspad bij de aansluiting richting de Sarphatistraat 4m maken om meer ruimte voor de voetganger te realiseren.
□ Op het meest noordelijke fietspad het linksafslagvak soepel vormgeven.
MET
□ De accentuering niet uitvoeren met hekwerken bij fietsoversteek, want daar worden fietsen aan vastgezet.
□ Verder sluit MET aan bij de gemaakte opmerkingen.

Politie
□ De politie steunt het voorstel van het accentueren van de fietsoversteek.
□ Ook goed beschouwen of de fietsoversteek niet te dicht op de tunnelbak ligt en of de fietser 's avonds goed zicht heeft op het autoverkeer vanuit de tunnelbak.

Advies/besluit CVC blad 1
De CVC heeft aantal opmerkingen.
□ Bij de gele betonblokken, voor zover binnen de scope, een bandenlijn maken in het verlengde van de getekende bandenlijn.
□ Op het gedeelte middenberm waar een doorgetrokken streep staat, een fysieke middenberm maken zodat sprake is van een goede functiescheiding over het hele traject.
□ De fietsoversteek ter hoogte van de Muntendamstraat accentueren door bijvoorbeeld een rijbaanversmalling. Op deze plek rijdt de auto meestal te hard.
□ Het linksafslagvak op het meest noordelijke fietspad over de brug soepel vormgeven.
□ De boogstralen in het fietspad r5 (nu r4) maken.

Blad 2

R&D

□ R&D stelt voor om de zebra aan de oostzijde over de Mauritskade schuiner neer te leggen, zodat deze meer in de looproute vanaf de Korte 's Gravesandestraat zuid ligt en de ontruimingstijden van de VRI wat bekort kunnen worden.

□ Verder pleit R&D voor een middensteunpunt van ca. 2m in de fietsoversteek bij de school. Als dit niet mogelijk is dan een steunpunt van 60cm realiseren voor de voetganger.

□ Aan het einde van het tweerichtingsfietspad vlakbij de leveranciersingang een verbodsbord 'gesloten voor fietsers' plaatsen.

□ Ten westen van huisnummer 58 is het meest oostelijke parkeervak maar 3.75m lang en dat is te krap.

Politie

□ De politie sluit aan bij de opmerkingen van R&D.

□ Ook het voorstel om bij de oversteek voor de school een middensteunpunt te maken worden door de politie gesteund.

MET

□ MET is ook voorstander van het maken van een middensteunpunt.

□ MET vreest dat het autoverkeer vanaf de Mauritskade over de doorsteek gaat rijden richting de parkeergarage en leveranciersingang. De keerbeweging over de fietspaddoorsteek moet onmogelijk worden gemaakt.

□ Bij de Korte 's Gravesandestraat wordt de belijning aangepast, omdat de maatvoering ontbreekt, kan MET niet controleren of deze voldoet.

GVB

□ Bij de Korte 's Gravesandestraat heeft GVB dezelfde vragen als MET.

□ Aan de zuidkant zou GVB het trottoir verkleinen ten gunste van de opstelruimte voor de fietser.

□ Aan de westkant de rijbaan smaller maken en het steunpunt iets inkorten. Dan is het mogelijk om het voetpad aan de waterkant te verbreden.

• GVB vindt parkeren langs de corridor hoogst onwenselijk.

□ Ter hoogte van nr. 58 (de school) een steunpunt realiseren.

□ GVB stelt voor om de leveranciersingang van het terrein of de fietsopstelplekken te verplaatsen. Het risico op conflicten tussen auto en fiets wordt dan verkleind.

V&OR

□ De zebra aan de Korte 's Gravesandestraat recht trekken en 4m breed maken.

□ Waar mogelijk een breder fietspad realiseren.

□ V&OR vraagt of is gedacht aan een OFOS voor de linksafslaande fietsers.

Advies/besluit blad 2

□ De CVC meent dat de fietsoversteek bij de school veilig moet worden vormgegeven met een brede middenheuvel van 2m. Tevens moet gezorgd worden dat auto's niet over de Mauritskade linksaf slaan naar de leveranciersingang.

□ De CVC vindt het niet wenselijk dat de ingang van de leveranciers en de fietsoversteek worden gecombineerd. De commissie stelt voor om de leveranciersingang meer naar het oosten en de fietsoversteek naar het westen op te schuiven. Een aangepast ontwerp met een goed gescheiden leveranciersingang en fietsoversteek aan de CVC voorleggen.

□ Op de kruising met de Korte 's Gravesandestraat ontbreekt de maatvoering en de CVC vraagt zich af of het mogelijk is om aan de kant van de fietser meer ruimte te creëren. Aandachtspunt is de linksafslaande fietser en met de WVA dient afgestemd te worden of er toch een OFOS gerealiseerd kan worden.

□ In verband met de middenheuvel de boogstraal controleren voor de auto met oplegger die vanuit de zuidelijke tak naar het oosten afslaat.

□ De VOP over de oostzijde van de Mauritskade meer diagonaal leggen, zodat deze meer in de looprichting ligt.

□ De CVC wenst de breedte van de fietspaden consequent op 2m en waar dit niet mogelijk is een breedte van 1.80m realiseren.

Blad 3

R&D

□ De zebra over de rijbaan/trambaan Alexanderplein ontbreekt. Tevens controleren of de geleidelijnen aanwezig zijn.

□ In de noordwesthoek van de kruising het fietspad afkruisen, om te voorkomen dat de noord-zuid fietsers de oost-west richting blokkeren.

□ Het middensteunpunt in de noordwesthoek tussen fietspad en rijbaan versmallen, zodat de opstelruimte voor fietsers groter wordt.

□ In de middenberm naast de fietsoversteek de kleine middenheuvel weghalen.

□ R&D pleit voor pijlen op het paadje naar het Tropenmuseum, zodat duidelijk is dat het om een tweerichtingsfietspad gaat.

V&OR

□ Waar mogelijk de aansluiting met de fietspaden breder maken en de middenheuvel verkleinen.

□ Aan de zuidkant bij de VOP de attentietegel haaks op de looprichting leggen, in plaats van in een boog.

GVB

□ GVB sluit aan bij de voorgaande sprekers.

□ Voor het autoverkeer komende vanaf de Wibautstraat de rechtsafbeweging soepeler laten verlopen en bij voorkeur de rijbaanscheiding fysiek maken.

MET

□ MET gaat akkoord met de gemaakte opmerkingen.

□ De middengeleider rechts van de fietsoversteek bij het Alexanderplein weghalen.

Overige CVC-leden

Geen opmerkingen.

Advies/besluit CVC blad 3

□ De CVC gaat ervan uit dat de VOP over de trambaan ligt aan de noordkant van het Alexanderplein.

□ De bocht in de kruising van de fietspaden aan de noordwestkant afschuinen, zodat na aanpassing van de middenheuvel meer opstelruimte ontstaat voor de fietser vanaf Artis richting het Tropenmuseum. Tevens kruismarkering aanbrengen.

□ Graag controleren of de rechtsafslaande auto vanaf de Mauritskade de parkeergarage kan indraaien.

□ Ter hoogte van de ventweg naar de Kit pijlmarkering op het fietspad aanbrengen.

□ De attentietegel van de geleidelijn recht leggen. Tevens geleidelijnen aanleggen richting Mauritskade 61. De stadsergonoom consulteren over deze zaken.

□ De CVC wenst een aangepaste tekening te behandelen.