8. Definitief Ontwerp Mauritskade

In aanwezigheid van: de heren [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.
Het verkeerskundig ontwerp werd op 6 december 2016 behandeld door de CVC. Voor de overzichtelijkheid wordt de (vrij omvangrijke) inhoud van de flap hier niet herhaald. De flap is wel bijgesloten voor het geval de behoefte bestaat kennis te nemen van inhoudelijke aspecten of de context.
De adviezen uit de CVC van 6 december zijn opgenomen in het eveneens als bijlage meegezonden reviewrapport. Enkele van deze adviezen worden hieronder nader uitgewerkt.

Advies van de CVC

Biedt fietsers die uit zuidelijke richting aankomen bij de kruising 's-Gravesandestraat/ Mauritskade en in de richting Wibautstraat hun weg willen vervolgen, de gelegenheid om deze verkeersbeweging in twee keer te maken.

Huidige situatie

Tram en auto krijgen gelijk groen met de fietsers die aan de zuidzijde van de kruising staan. Daardoor ontstaat in veel gevallen een tijdelijk vacuüm op het kruisingsvlak waar fietsers die linksaf willen slaan gebruik kunnen maken. Dat ontstaat als volgt. Het fietsaanbod in zuid-noord richting is groot. Auto's die vanuit het zuiden rechtsaf de Mauritskade op willen rijden laten de rechtdoorgaande fietsers voorgaan. Daarbij houden zij het achteropkomend autoverkeer op in welke periode het kruisingsvlak leeg blijft. Van deze ruimte maakt de fietser die linksaf wil gebruik.
Daarnaast is er, voor hooguit twee fietsen tegelijkertijd, de mogelijkheid om in twee keer over te steken. Door eerst naar de noordkant van de kruising te rijden en daar aan de oostelijke kant van de kruising, naast het voetpad op de Mauritskade, en tussen de VRI voor de fiets en de VOP te gaan staan. Er is daar nog net voldoende dekking.
Opgemerkt wordt dat er in de huidige situatie geen problemen bekend zijn met fietsers die linksaf willen slaan.

Mogelijke oplossingen

1 Een OFOS
Opmerking: in het evaluatierapport OFOSsen in Amsterdam 2012 is op blz 6 te lezen wat de in de diverse handboeken genoemde toepassingscriteria zijn. Eén daarvan, afkomstig van de WVA, zegt geen OFOS naast een niet-afgeschermde trambaan.
Voordelen:
a. De fietsers kunnen bij groen als groep aan de oversteek beginnen en zijn in korte tijd allemaal over de stopstreep.
b. De fietser die linksaf wil kan zich direct links op de rijstrook opstellen

Nadelen:
a. Als bij groen licht ook de tram aan de oversteek begint kan de fietser niet linksaf totdat de tram voorbij de kruising is en houdt het achteropkomende autoverkeer op
b. De fietser kan menen dat hij agv de OFOS voorrang heeft op de tram.
c. Feitelijk nog steeds geen oplossing voor de fietser die de oversteek in twee etappes wil maken.

2 Een "Eiland", een fysieke afscherming aanbrengen op de noordoosthoek van de kruising, tussen fietspad en rijbaan, waardoor de fietser wordt beschermd tegen afslaand verkeer.
Voordelen:
a. Fietsers kunnen de kruising in twee etappes oversteken

Nadelen:
a. Lange voertuigen, trekker met oplegger bijv, draaien met de trekker over de trambaan.

3 Voor links-afslaand fietsverkeer een fase in de VRI toevoegen
Voordelen
a. De fietser heeft een verhoogd gevoel van verkeersveiligheid bij de oversteek

Nadelen:
a. De ruimte in het dwarsprofiel, dat toch al krap bemeten is, neemt door versnippering verder af.
b. De afwikkelcapaciteit van de kruising neemt iets af.
c. Er wordt een vraagteken gezet bij de kosten/baten verhouding van deze oplossing

De mogelijkheden overziend stelt het projectteam voor om een eiland toe te passen. De met de aanleg gemoeide kosten staan in verhouding tot het verwachte gebruik. Er kan een conflict ontstaan als een trekker met oplegger door oranje rijdt en de tramnet een stukje opgereden is. Omdat de trekker de bocht neemt rijdt hij langzaam. De optrekkende tram is goed te zien en heeft de volle aandacht van de vrachtautobestuurder omdat hij ervoor langs wil draaien.
De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het verkeerskundig ontwerp.

Opmerkingen vooraf
Geen opmerkingen.
Ingezonden reacties
Fietsersbond
Geen ingezonden reactie beschikbaar.
Cliëntenbelang
In een eerder stadium heeft Cliëntenbelang reeds kunnen reageren op de voorliggende plannen. Wij gaan akkoord met de nu voorliggende plannen. Met daarbij wel de volgende kanttekeningen.
□ *Op het verkeersontwerp onderdeel 1 (Rhijnspoorplein-Mauritskade 22) missen we een voetgangersoversteek in het verlengde van de Spinozabrug. Nu wordt die oversteek gefaciliteerd door doolhofhekken en kanalisatiestroken. Op deze locatie dient een gangbare VOP aangebracht te worden.*
□ *Op het reviewrapport vervanging (7-12-'16) komt de volgende discrepantie voor:*

cvc 1.9: fietspadbreedte van 2.5 mtr mag niet ten koste van het voetpad gaan. Reactie: fietspad versmald naar 1,8 mtr deels ten gunste van voetpad bij hotel Arena wordt een voetpadbreedte van 1.65 mtr gerealiseerd.
Het volgende punt staat onzes inziens in contrast met cvc 1.9 n.l.:
cvc 1.26: de voetpaden breder maken, zeker ter hoogte van het hotel.
Cvc 1.9 staat dus lijnrecht tegenover cvc 1.26. Hoe valt dit te rijmen?
□ *Cvc 1.6 wordt gesteld dat middensteunpunten van 1.8 mtr behoorlijk smal zijn en geoptimaliseerd moeten worden. De reactie is dat de middensteunpunten cf wens CVC 1.5 mtr breed gemaakt worden. Dit is een wel heel vreemde reactie.*

De 1.5 mtr is te kort voor een scootmobiel en andere objecten die voetgangers met zich meevoeren (bv kinderwagens).

MET

Aangegeven punten uit vorige bespreking zijn verholpen.
Markering voor de tram zou 2,65 m tussen de strepen moeten zijn, geen 2,63 m.

Reactie CVC

Blad 1 van 3

V&OR

□ V&OR heeft de vorige keer voorgesteld ter plaatse van de fietsoversteek de rijbaan te versmallen en vraagt zich af of het voorgestelde ontwerp tegemoetkomt aan de wens voor een duidelijke versmalling, zodat de automobilist zich bewust wordt van de overstekende fietser. Wellicht is een andere oplossing met een hogere attentiewaarde beter, zoals een rammelstrook of markering aan weerszijde van de rijbaan en voor en na de fietsoversteek. Dus een fysieke versmalling over geringe lengte maken, met aanvullende belijning.

R&D

□ R&D stelt voor een J21-bord als markering op de weg aan te brengen om de attentie op de oversteek richting Spinozastraat te verhogen.

□ Naar aanleiding van een vraag van R&D geeft het project aan dat waar mogelijk een fietspadbreedte van 2m wordt gerealiseerd.

Politie

Geen opmerkingen

GVB

Het hoofdnet auto 3.50m breed maken en alleen op het oversteekpunt versmallen.

Advies/besluit CVC blad 1 van 3

□ De CVC adviseert de versmalling op een later moment dan nu is voorgesteld in te zetten. Tevens de versmalling korter maken en een J21-bord op de rijbaan met markering toevoegen.

□ De versmalling maximaal 20m toepassen en dan vooral bij het aanrijdende deel.

□ De CVC heeft kennisgenomen van de mededeling dat het fietspad waar mogelijk 2m breed wordt.

Blad 2 kruising Korte 's Gravesandestraat

R&D

□ R&D stelt voor om de zebra aan de oostkant van de kruising Korte 's Gravesandestraat – Gravenstraat meer in de looprichting te positioneren.

□ Graag bij de school een middenberm van 2m breed realiseren. Verder wenst R&D een klein hoogteverschil tussen het fiets- en voetpad.

□ R&D wil een 0,30-2,70 streep bij de school ter plaatse van de inrit. De doorgetrokken streep wat eerder laten beginnen.

Politie

De politie sluit zich aan bij de opmerking over de doorgetrokken streep op het fietspad.

GVB

□ De trambaan moet 2.65m breed zijn in plaats van 2.63m.

□ GVB sluit aan bij de opmerking van R&D dat de middengeleider bij de oversteek voldoende breed moet zijn (2m).

V&OR

De fietser die linksaf wil, gaat over het kruispunt zwerven, zo verwacht V&OR. De fietser zal niet om het eiland heen fietsen, maar schuin oversteken. Een fysieke maatregel toepassen om de fietser te begeleiden.

Advies/besluit CVC blad 2

☐ De CVC heeft kennisgenomen van de projectmededeling dat de VOP aan de oostzijde al meer in de looprichting ligt op de Mauritskade.

☐ De middenberm ter hoogte van de school een middenberm van 2m breed realiseren in verband met de overstekende schoolkinderen. De verbreding mag ten koste gaan van de breedte tussen rijbaan en fietspad.

☐ De CVC wenst een hoogteverschil tussen fiets- en voetpad.

☐ De 1-1 markering in het tweerichtingsfietspad zuidzijde wijzigen in een 0,30-2,70-streep.

☐ Na discussie is besloten om met betrekking tot de fietsoversteek 's Gravesandestraat linksaf richting Rhijnspoorplein de variant in het ontwerp nader uit te werken. De pukkel aan de buitenkant hoogteverschil geven in verband met het geleiden van de afslaande auto en aan de binnenkant a niveau.

Stadsdeel

Het stadsdeel vraagt aandacht voor de locatie van de containers bij de dubbeltjeswoningen. Voor het legen van de containers moet de vuilniswagen op het trottoir staan.

De CVC accepteert dit en ziet geen verkeersonveilige situatie ontstaan. Bij voorkeur na de spits de containers laten legen.

Blad 3

R&D

☐ Van de 1-1-markering een 0,30-2,70-markering maken.

☐ De rechtsafpijlmarkering vanaf de Linnaeuskade moet een rechtdoor pijl zijn.

V&OR

☐ De stopstreep aan de zuidzijde van de tekening op de Mauritskade dichter bij de zebra leggen.

☐ V&OR wenst van de twee kruisen op de Mauritskade één groot kruis te maken. Dit is duidelijker en minder rommelig.

Advies/besluit CVC

☐ De markering op het fietspad in overeenstemming brengen met een fietspadmarkering.

☐ Van twee kruisen één groot kruis maken.

☐ De CVC adviseert te controleren of de stopstreep dichter bij de VOP kan komen te liggen.

☐ De CVC wenst de gewijzigde tekeningen nogmaals te beoordelen.