# Gemeente Amsterdam
## Centrale Verkeerscommissie

**Agendapunt**

**Secretariaat CVC**
[redacted]
Telefoon: [redacted]
V&OR, Weesperstraat 113, 1018 VN
Contact:
[redacted]

**Vergadering nummer: 1193**
**Datum:** ***5 november 2019***
**Agendapunt:**

Site CVC (intern): intranet.
https://intranet.amsterdam.nl/kennis-beleid/ruimte-economie/verkeer-openbareruim/cvc/

**Onderwerp:** Ontsluiting Singelgrachtgarage i.c.m. inrichting Frederik Hendrikplantsoen

Aangemeld door: [redacted], technisch manager Singelgrachtgarage-Marnix
Telefoonnummer: [redacted]
E-mail: [redacted]

Uit te nodigen betrokken wegbeheerder(s): [redacted]
Telefoonnummer: [redacted]
E-mail: [redacted]

Meegezonden stukken:
- Model eenrichting met entree pg fietsstraat Nassaukade1
- Aangepaste profielwijziging optie 0 FH plantsoen
- Aangepaste profielwijziging optie 1 FH plantsoen
- Aangepaste profielwijziging optie 3 FH plantsoen

Aanleiding/toelichting:
In de CVC vergadering van 9 april 2013 is gevraagd nader onderzoek te doen naar de eventuele consequenties van de omrijdbewegingen door het instellen van 1 richtingsverkeer ter hoogte van het Frederik Hendrikplantsoen. Daarnaast is gesproken over het DO Frederik Hendrikplantsoen en het bijbehorende ontwerp van het 1 richtingsverkeer. De profielwijziging moet verder uitgewerkt worden en voorgelegd worden aan de CVC.

**Is dit onderwerp al eerder in de CVC besproken?**
Ja, CVC nr 945 d.d. 27 augustus 2013
*Notulen van die vergadering(en) hieronder toevoegen (alleen die delen die betrekking hebben op dat agendapunt). Puntsgewijs in het (laatste) verslag vermelden wat met het advies/besluit van de CVC is gedaan:*

### *Advies/besluit CVC blad 2*

*De meerderheid van de CVC – uitgezonderd GVB - is akkoord met het principe van het ontwerp.*

- *Aandachtspunt in de verdere uitwerking is de linksafbeweging over de trambaan richting de parkeergarage.*

Antwoord: dit is nu verder uitgewerkt en is de reden om dit opnieuw in de CVC te bespreken.

- *De CVC adviseert het project om samen met het GVB de halteconfiguratie in de omgeving te bekijken.*

Antwoord: dit wordt in een ander project met het GVB besproken en indien hier wijzigingen komen in een ander CVC overleg besproken, het is nu niet van toepassing.

### *Advies/besluit CVC blad 1*

*De CVC gaat akkoord met het ontwerp op blad 1.*

- *De CVC wenst de verdere uitwerking van beide ontwerpen te behandelen.*
- *Het project moet het ontwerp nog behandelen in de SDVC en WVA.*

Dit is inmiddels uitgevoerd.

**Resultaat/advies Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA):**

Ja, WVA van (datum) / **Nee**

*Zo ja: vergadernummer(s) en/of datum/data vermelden. Notulen van die vergadering(en) hieronder toevoegen (alleen die delen die betrekking hebben op dat agendapunt). Puntsgewijs in het (laatste) verslag vermelden wat met het advies/besluit van de WVA is gedaan:*

**Voldoet het voorgestelde ontwerp aan de normen van een 'duurzaam veilige Infrastructuur'?**

Ontwerpen voldoen aan de inrichtingseisen van Duurzaam Veilig.

**Leidraad CVC**

Ontwerpen voldoen aan de inrichtingseisen conform de Liedraad CVC met dit verschil dat er bij de zuidelijke rijbaan uitgegaan wordt van een fietsstrook in plaats van een fietspad. Met [redacted] van RenD is dit afgestemd. De fietsstrook kan 2 meter breed worden.

**Bestuurlijke besluitvorming:**

De Singelgrachtgarage-Marnix is gegund aan een aannemer, Mobilis B.V. Mobilis is momenteel het ontwerp (het is een D&C contract) verder aan het uitwerken. Geplande start uitvoering staat op 21 oktober 2020 voor de garage, waarbij de aansluiting van de garage op de bestaande weg medio 2022/2023 plaats vindt. Deze aansluiting is met minimale aanpassingen aan het wegprofiel van het wegdeel tussen het Frederik Hendrikplantsoen in het contract met Moblis gezet (zie bijlage optie 0 voor deze variant). Hierbij wordt de 'knip' voor het wegverkeer, zodat autoverkeer niet meer vanaf de nassaukade door kan rijden naar de Frederik Hendrikstraat, gerealiseerd door middel van een bussluis.

Echter, er lag ook nog een opgave vanuit het eerdere CVC besluit om met het GVB en vervoerregio te kijken naar het OV hier en de linksaf beweging voor autoverkeer over de trambaan richting de parkeergarage. Daarom is dit nader beschouwd met deze partijen, zie afstemming met GVB / vervoerregio.

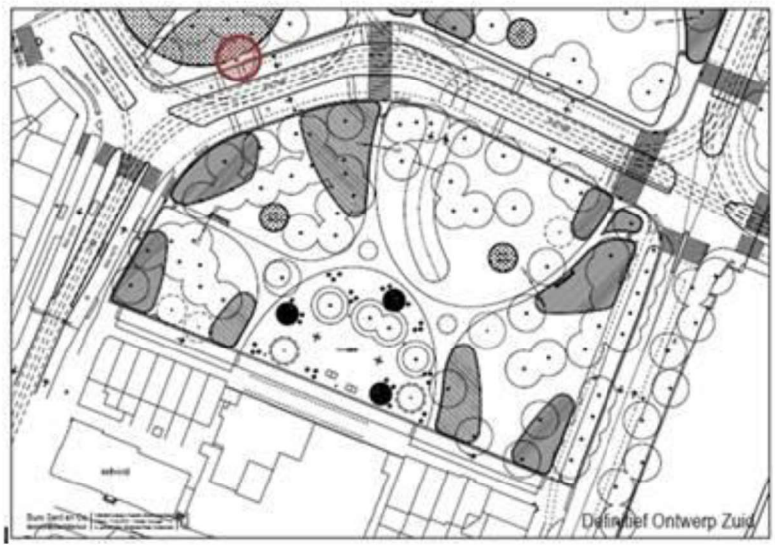
**Afstemmingsinformatie:**

Resultaat afstemming/advies Stadsdeel:
*Afgestemd met* [redacted]

*Reactie* [redacted]:

**De reden tot instellen van de eenrijrichting in het FH plantsoen was het volgende:**

- **afnemen van de verkeersdrukte door het plantsoen**
- **behoud van de boom langs de weg bij de tramlus (rood gemarkeerd) . De boom staat nogal dicht langs de weg met mogelijk hinder voor verkeer.**
- **creëren van een veilige en ruime fietsbaan langs het pleintje bij de tramlus**




**Ik denk dat er te weinig ruimte is voor een bus- en fietspad tussen de tram en de rode boom.**

1. **In de bijlage tref je het ontwerpvoorstel dat bij het DO van het plantsoen is voorgelegd** (bijlage Model eenrichting met entree pg fietsstraat Nassaukade1).

**Mijn advies is derhalve: De bus niet op de rijbaan langs de 'rode' boom laten rijden.**

Resultaat:
De boom blijft behouden. Bij optie 0, als de bus over de rijbaan rijdt (zoals nu ook het geval is) is de rijbaan nog breed genoeg (3,30m) voor de bus. Dit blijft echter een aandachtspunt. Er is dan geen ruimte voor de uitbreiding van het voetpad, het fietspad en het plantsoen na de knip voor autoverkeer.

Bij optie 1 rijdt de bus over de trambaan. Hierbij is niet gekozen voor "fietsstraat" oplossing zoals in 2013 voorgelegd, maar is het autoverkeer en fietsverkeer gescheiden. Dit om te voorkomen dat fietsers links langs auto's gaan die afslaan voor de parkeergarage en dat dus hierbij een potentieel gevaarlijke situatie gecreëerd wordt. Daarnaast is het dan ook mogelijk dat auto's naar rechts sturen om ruimte maken voor de bocht, waardoor fietsers moeten uitwijken en er ook een potentieel gevaarlijke situatie ontstaat.
Er ontstaat meer ruimte voor het plantsoen, de fietsstrook en het voetpad na knip voor autoverkeer omdat de rijbaan niet meer nodig is. Indien voor deze optie wordt gekozen wordt dit nog nader uitgewerkt hoe dit deel van het plantsoen en het fiets- en voetpad wordt vormgegeven. Dit wordt dan in lijn gedaan met het eerdere ontwerpvoorstel wat bij het DO van het noordelijk deel van het plantsoen is voorgelegd (bijlage Model eenrichting met entree

pg fietsstraat Nassaukade1), waarbij het fietspad na de bocht tegen de trambaan aangelegd wordt.

Resultaat afstemming advies Verkeer & Openbare Ruimte :
Afgestemd met [redacted]

*Reactie* [redacted]:
Ik ga een bus sluis intern bespreken.
Wat ik wel al wil opmerken is de volgende vraag.
Als autoverkeer voor de bus sluis de trambaan op gaat zijn er dan obstakels te bedenken om dit tegen te gaan?
Ik ben bang dat dit regelmatig zal gebeuren.

Resultaat
Er wordt een fysieke barrière geplaatst in de vorm van bloembakken zodat autoverkeer niet door kan rijden. Daarnaast wordt de rijbaan afgekuist en is er geen rijbaan meer na de voetgangersoversteekplaats, omdat daar de fietsstrook tegen de trambaan aan gezet kan worden. Auto's kunnen wel over de trambaan rijden richting de Frederik Hendrikstraat, maar dit kan niet fysiek onmogelijk gemaakt worden.

Resultaat overige afstemmingsinformatie indien van toepassing.

Afstemming met GVB / vervoerregio
De halteconfiguratie in de omgeving is inmiddels opnieuw gerealiseerd, dit is niet door het project Singelgrachtgarage-Marnix gedaan maar door [redacted]. Dit wordt nu verder niet beschouw in deze flap, aangezien hier ook geen aanpassingen voor worden voorgesteld.

Er is in overleg met het GVB en vervoerregio beschouwd of het wegdeel tussen het Frederik Hendrikplantsoen zo aangepast kan worden dat hier minder conflict met de bus en/of tram ontstaat. Hierbij zijn optie 0 (bussluis op noordelijke rijbaan), optie 1 (trambaan verbreden zonder spoor verlegging en bus rijdt op noordelijke trambaan)), optie 2 (trambaan verbreden zonder spoor verlegging en bus op beide trambanen) en optie 3 (tramsporen verbreden en afrit autoverkeer verleggen naar het zuiden) verder uitgewerkt. Hierbij bleek dat optie 1 en optie 2 feitelijk hetzelfde zijn, omdat er momenteel al genoeg ruimte is op de zuidelijke trambaan. Optie 3 is fysiek zo niet in te passen conform de huidige richtlijnen, waardoor er park / bomen plaats zouden moeten maken. De spoorvervanging voor de deel tramspoor staat daarnaast op de planning op het MJO voor over circa 10 jaar. Deze spoorvervanging naar voren halen is kostbaar (circa 2/3 miljoen) en momenteel geen optie voor het GVB/vervoerregio. Hierbij is het nut om deze variant verder passend te maken nu niet aanwezig.

Optie 1 is goed in te passen, waarbij het voordeel ontstaat dat bus- en tramverkeer in beide richtingen niet gehinderd wordt door autoverkeer wat de garage in- of uitrijdt. Daarnaast is er een overzichtelijke situatie door het scheiden van auto's en fietsers, doordat de fietsers en auto's niet op dezelfde fietsstraat rijden zoals eerder in 2013 voorgelegd. Hierbij wordt een fysieke afscheiding van 0,2 m geplaatst rechts naast de rijbaan bij de linksaffer zodat auto's niet de fietstrook op kunnen rijden bij het maken van de bocht. Hierbij heeft het de voorkeur van de vervoerregio om het mogelijk te maken om de fysieke afscheiding weg te halen in het geval van calamiteiten. Hierbij wel de kanttekening dat de rijbaan maar 2,75 breed is en busverkeer dus gedeeltelijk over de afscheiding tussen rijbaan en fietsstrook zal moeten rijden in het geval van calamiteiten. Daarnaast ligt er het plan om het plantsoen voorbij de knip uit te werken in lijn met het ontwerp zoals in 2013 voorgelegd, en zal de rijbaan dus helemaal verdwijnen na de knip. Dan heeft de verwijderbare afscheiding, zoals een

bloembak, geen nut aangezien bussen ook net voor deze afscheiding de trambaan op kunnen rijden. Indien de rijbaan gehandhaafd blijft na de linksaffer en de breedte van 3,30 behoudt, heeft een verwijderbare afscheiding in de vorm van een bloembak wel nut. Het is echter de vraag of een dergelijk deel van de openbare ruimte hiervoor benut moet blijven en het niet beter is om dit zo in te richten dat het plantsoen, het fiets- en voetpad verbeterd wordt na de knip .

Optie 0 is ook mogelijk, hierbij de kanttekening dat een bussluis als minder wenselijk wordt gezien door het projectteam vanwege de onduidelijke situatie voor autobestuurders en de mogelijkheid om klem te rijden op de bussluis. Daarnaast levert optie 0 mogelijk wat vertraging op voor de bus aangezien deze moet wachten op afslaand autoverkeer. Daarbij is het bij deze optie niet mogelijk om het plantsoen uit te breiden en de fietsstrook te verbreden na de knip voor het autoverkeer. Het voordeel is dat het de bus onafhankelijk van toekomstige werkzaamheden aan het spoor kan blijven rijden via de rijbaan.

**Gevraagde beslissing:**
Advies te geven over en in te stemmen met optie 0 of 1, waarbij bij optie 1 specifiek dient te worden aangegeven of de rijbaan voorbij de knip in stand gehouden dient te blijven voor calamiteiten of dat dit heringericht kan worden ten behoeve van het plantsoen, het fietspad en het voetpad.

In het geval van optie 0:
Er wordt geen aanpassing gedaan aan de breedtes van het wegprofiel. Er wordt een bussluis gerealiseerd zodat autoverkeer dat komt vanaf de Nassaukade niet door kan rijden richting de Frederik Hendrikstraat en alleen kan afslaan richting de garage. Het Frederik Hendrikplantsoen en het voetpad en fietspad kan niet worden uitgebreid na de knip van het autoverkeer.

In het geval van optie 1:
Het wegdeel van het Frederik Hendrikplantsoen wordt zodanig aangepast dat de bus op zowel de noordelijke als zuidelijke trambaan kan rijden. De meest noordelijke autoweg is dan alleen bestemd voor autoverkeer wat de parkeergarage in wil rijden, waarbij het fietspad ten noorden van de rijbaan ligt. Er wordt een fysieke barrière gerealiseerd zodat autoverkeer niet door kan rijden voorbij de afslag richting de parkeergarage. De rijbaan voorbij de knip tot aan de Frederik Hendrikstraat is niet meer nodig indien dit niet beschikbaar hoeft te blijven voor de bus bij calamiteiten aan het tramspoor. Indien deze beschikbaar dient te blijven heeft een verwijderbare fysieke barriere nut voor het busverkeer.

Indien dit niet beschikbaar dient te blijven kan deze ruimte benut worden voor het verbreden van de fietsstrook, het voetpad en het plantsoen tot aan de Frederik Hendrikstraat. Dit wordt dan in een later stadium uitgewerkt en is nu indicatief aangegeven in optie 1.

Autoverkeer wat uit de parkeergarage komt kan enkel rechtsaf richting de Nassaukade rijden, dit wordt aangegeven middels een pijlmarkering. Indien de rijbaan voorbij de knip wordt verwijderd en het plantsoen hier wordt uitgebreid heeft dit als bijkomstig voordeel dat auto's ook niet in de verleiding komen om linksaf te slaan richting de Frederik Hendrikstraat.

Disclaimer: *Het door de CVC gegeven advies is gebaseerd op het ontwerp zoals die ter vergadering heeft voorgelegen. Op het moment dat nieuw beleid is vastgesteld dan wel, dat de verkeerskundige uitgangspunten/ randvoorwaarden m.b.t. het project veranderen is het gegeven advies van de CVC niet meer van toepassing. Het ontwerp dient dan opnieuw aan de CVC te worden voorgelegd.*