1. **<u>Singelgrachtgarage</u>**, i.a.v. [redacted] (IB) en [redacted] (IB)

De voorzitter geeft aan dat het project terugkomt met de adviesvraag om de beschouwingsnotitie van R&D te bekrachtigen en met de vraag wie er van de WVA kan aanschuiven bij een komend vooroverleg. De voorzitter voegt zelf de vraag toe wat de WVA vindt van de toets die is meegestuurd.

Het project meldt dat dit de derde keer is dat zij in de WVA is. Dit heeft te maken met een verschil van inzicht hoe de linksafbeweging richting de parkeergarage moet worden opgelost. Het project ziet de beschouwingsnotitie graag vanuit de WVA bekrachtigd voor een eenduidig standpunt. Vervolgens wil het project met de CVC in overeenstemming komen tot een oplossingsrichting, waarmee de Safetyboard kan worden geïnformeerd. In de CVC kan dan een definitief ontwerp worden aangeleverd.

De voorzitter informeert wie van de WVA-leden de VRI-toets onderschrijft. Behalve het GVB, onderschrijven alle leden de VRI-toets. Het GVB licht haar mening toe. GVB begrijpt dat een VRI op deze plaats niet nodig is om hiaten te organiseren in een drukke verkeersstroom, maar stelt dat het hier gaat om de verkeersveiligheid. Hierover wordt niets vermeld, behalve dat er nog geen ongeluk is gebeurd. Dat is volgens GVB logisch, want de nieuwe situatie is nog niet gerealiseerd. Dat is volgens GVB onvoldoende onderbouwing om geen VRI te plaatsen. R&D geeft aan dat in een toets alleen objectieve criteria staan. Daarom is hiervoor juist de beschouwing toegevoegd. De voorzitter concludeert dat de WVA de VRI-toets onderstreept, maar dat GVB specifiek de vraag stelt of de toets voor de veiligheid kan worden gebruikt.

Het project geeft aan dat de CVC het project gevraagd heeft, om het nut van een VRI te heroverwegen. R&D heeft in het kader daarvan de beschouwing geschreven. Vanuit R&D is het standpunt ingenomen dat een VRI hier niet op zijn plaats is, als naar de intensiteiten wordt gekeken. Daarnaast zijn er effecten van de knip op de doorstroming bij de tweede Hugo de Grootstraat en ongewenst sluipverkeer aan de noordzijde van het Frederik Hendrikplantsoen. Een heroverweging van de knip is een betere optie. Hiermee wordt sluipverkeer aan de noordzijde voorkomen en de drukke Tweede Hugo de Grootstraat enigszins ontlast.

- R&D, VRE heeft de beschouwing geschreven en wordt derhalve niet meer om haar mening gevraagd.
- GVB is het niet eens met de beschouwing. GVB denkt dat het kruisen van het linksaf slaande verkeer naar de parkeergarage over de trambaan een verkeersonveilige beweging is. Een TWI ziet GVB ook niet als goed middel, vanwege het medegebruik van de trambaan. Een VRI is om veiligheidsredenen wel mogelijk en wordt om die reden volgens GVB ook elders geplaatst. De zorgen worden niet weggenomen en met de voorgestelde oplossingen is GVB het niet eens. Zij wil geen autoverkeer op de trambaan, want dat geeft verliestijden voor het OV. R&D geeft aan, dat het autoverkeer vanaf een geregelde VRI (KR132) komt, waardoor er een behoorlijk hiaat zit tussen bij de parkeergarage aankomende auto's en OV. De auto zal bijna altijd al de trambaan hebben verlaten richting de parkeergarage, voordat het OV ter plaatse komt. Bovendien zijn er wel meer situaties in de stad, waar het autoverkeer op de trambaan rijdt, en dan linksaf moet slaan.
  Daarnaast, denkt het GVB, dat auto's op de trambaan, welke de garage in willen, onder druk worden gezet door achteropkomend OV. Hierdoor neemt dit verkeer mogelijk teveel risico, wat kan leiden tot onveilig oversteken naar de parkeergarage. Ook met het opheffen van de knip is zij niet akkoord. Dat is op bestuurlijk niveau reeds besloten. GVB staat niet achter deze notitie.

- V&OR, VRI vindt de knip op deze plaats niet logisch en zou zich kunnen vinden om het te heroverwegen. Dan moet er wel iets worden verzonnen voor de linksafslaande auto, die wordt opgeduwd door achterliggende OV. Een VRI op deze plaats voor één a twee auto's per cyclus naar de parkeergarage is overdreven. Een TWI behoort nog wel tot de mogelijkheden, maar dan moet de weg worden afgesloten voor medegebruikers. De GVB kan zich in dit laatste wel vinden. R&D vindt een TWI met bellen op deze locatie overdreven, voor alleen een overstekende auto. Er is geen overstekend langzaam verkeer. Alleen een knipperende lantaarn voor linksaf slaand autoverkeer zou misschien kunnen.
- V&OR, TVT memoreert nooit voor de knip geweest te zijn. Zij informeert bij het GVB waarom zij vertraging voor het OV voorziet bij medegebruik van de trambaan. GVB vindt het niet juist dat er een vergelijking wordt getrokken met andere situaties in de stad waar zij ook niet gelukkig mee is. GVB schetst de situatie waarin moet worden gewacht voor auto's, die de parkeergarage niet in kunnen, vanwege aankomend (fiets)verkeer van de andere kant. TVT onderschrijft de notitie en geeft aan dat een discussie over vertraging van het OV elders gevoerd moet worden.
- FB vindt dit geen duurzaam veilige oplossing. Zelfs met een VRI voorziet FB roodlichtnegatie, zodat fietsers worden geschept. Volgens haar kan dit een blackspot worden. Het probleem wordt niet met een TWI of VRI opgelost.

De voorzitter geeft aan dat de WVA de beschouwingsnotitie niet eenduidig kan bekrachtigen. Hij doet de suggestie om toch te kijken naar een TWI, waarbij medegebruik moet worden voorkomen. Hierbij hoopt hij het project te helpen het vraagstuk vlot te trekken en de bezwaren bij het GVB weg te nemen. Er is dus geen eindconclusie. [redacted] en een vertegenwoordiger van TVT zullen voor een komend vooroverleg uitgenodigd worden.