# Gemeente Amsterdam
## Centrale Verkeerscommissie

**Agendapunt**

**Secretariaat**
Mw. [redacted], kamer. 2.05
Telefoon: [redacted]
Nieuwevaart 5-9, 1018 AA Amsterdam
[redacted]
Kijk ook op intranet Amsterdam voor minisite CVC.

**Vergadering:** ***aub invullen*** **CVC**
**Datum:** ***27 augustus*** **2013**
**Agendapunt: ..**
**Bespreektijd: 30 minuten**

Onderwerp: Ontsluiting Singelgrachtgarage i.c.m. inrichting Frederik Hendrikplantsoen
Aangemeld door: [redacted] en [redacted], verkeerskundige
Telefoonnummer: [redacted]
E-mail: [redacted]

Betrokken wegbeheerder: [redacted]
Telefoonnummer: [redacted]
E-mail: [redacted]

Meegezonden stukken:
- Rapportage Verkeersveiligheidonderzoek Hugo de Grootplein d.d. mei 2013
- Verkeersonderzoek bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix d.d. 13 augustus 2013
- Aangepaste profielwijziging 1 richtingsverkeer FH plantsoen

Aanleiding:
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? Zo ja, graag vergadernummer en/of datum vermelden en het ***advies*** van de CVC.
Ja, op 9 april 2013

**Advies/besluit CVC**
De voorkeur van de CVC neigt naar de varianten 2 en 3, mits in de uitwerking goed wordt gekeken naar het kruisende verkeer in combinatie met het OV.

- Het uitwerken van variant 4 is alleen op verzoek van het GVB en het project mag zelf bekijken of zij deze variant uitwerkt.
- De CVC is geen groot voorstander van de omrijdbeweging, gezien de kruisingen elders in de wijk en het ontstaan van (zeer) onveilige situaties. Nader onderzoek moet hier uitsluitsel over geven.
- De CVC stelt voor een nadere uitwerking van een variant tussen variant 2 en 3 in, met een goed onderscheid van rijbanen voor de fiets en auto.
- Een halte, zoals getekend in variant 3 moet in het definitieve ontwerp terugkomen.
- Volgens het CVC-beleid is het niet mogelijk een VOP door te trekken over de trambaan, dit leidt tot schijnheiligheid. Bovendien heeft de tram vaak een hoge snelheid op dit punt gezien de rechtstand van de baan.

Voldoet het voorgestelde ontwerp aan de normen voor 'duurzaam veilig'. Door wie is dit getoetst? Zo nee, wat is daarvoor de reden? Op welke punten wijkt het af? Wordt, en zo ja, hoe wordt op een andere manier aan bevordering van verkeersveiligheid tegemoet gekomen?
In de CVC vergadering van 9 april 2013 heeft DIVV aangegeven dat bij het omrijden vanuit verkeersveiligheid oogpunt moet worden voorkomen dat er elders in de wijk een black spot ontstaat. In mei 2013 is in opdracht van de Werkgroep Blackspots een verkeersveiligheidonderzoek uitgevoerd naar het Hugo de Grootplein. Uit dit onderzoek blijkt dat gebruikers over het algemeen tevreden met het plein en de rotonde een verbetering vinden vergeleken bij de vroegere inrichting. De doorstroming is over het algemeen goed. In de spits kan het vol zijn, maar dit leidt niet of nauwelijks tot verstopping van de rotonde.

Uit het verkeersonderzoek van DIVV d.d. 13 augustus 2013 blijkt dat het 1 richtingsverkeer op het plantsoen leidt tot extra rechtsafslaand verkeer op het kruispunt Nassaukade - Tweede Hugo de Grootstraat. Volgens het verkeersmodel leidt dit niet tot problemen. Omdat het verkeersmodel geen rekening houdt met de verdeling van de verkeersstromen op het kruispunt, maar alleen met de totale intensiteit op het wegvak voor het kruispunt, is aangeraden om voor dit kruispunt een capaciteitsberekening te laten uitvoeren in de situatie met garage en eenrichtingsverkeer.

Daarnaast de kanttekening dat er in het onderzoek rekening is gehouden met een worst case scenario. De 800 plekken die in de parkeergarage worden gerealiseerd worden 1:1 opgeheven op straat. In het verkeersmodel is hier echter geen rekening meegehouden.

*Leidraad CVC*
Het voorgestelde ontwerp dient te zijn getoetst aan de normen van de Leidraad CVC. Geef hier aan of het ontwerp afwijkt van de Leidraad CVC en zo ja op welke punten.

Het VO wijkt af op het doortrekken van de (ongeregelde) zebra over de trambaan. Voor de 'doorbloeding' van het stadspark is een zebra een aantrekkelijke voorziening voor de wandelaars en gebruikers. De bewoners hebben in het participatieproces ook nadrukkelijk aangegeven voor behoud van de zebra ondanks de verkeerskundige onwenselijkheid.

**Afstemmingsinformatie:**
Nota van uitgangspunten of andere relevante besluiten (b.v. bestuurlijk), vastgesteld d.d. (vermelden of als bijlage toevoegen): n.v.t.

Advies Stadsdeelverkeerscommissie (verplicht in te vullen dmv inhoudelijke samenvatting van het ***advies*** of invoegen notulen stadsdeelverkeerscommissie):

115de Verkeerscommissie stadsdeel West 17 januari 2013

| | |
|---|---|
| **Onderwerp** | Ontsluiting in- en uitgang Singelgrachtgarage Marnix i.c.m. herinrichting FHP |
| **Aangemeld door** | [redacted] |
| **Meegezonden stukken** | - Ontwerp Frederik Hendrik Plantsoen met éénrichtingsverkeer (A-3)<br>- Variant met toegangsbaan P-garage vanuit Nassaukade (A-3)<br>- Variant één gecombineerd tram-/bushalte FHP voor lijnen 3, 18 en 21 (A-3)<br>- Verkeerstellingen + rijsnelheden 2012<br>- Tabel uit verkeersonderzoek 2011 met volledige en halve knip FHP<br>- Notitie "Overwegingen keuzes ontwerpgroep FHP" |

| | |
|---|---|
| **De verkeerscommissie besluit/adviseert als volgt:** | Er is draagvlak voor de halve knip variant 2 en 3 met aandacht voor de effecten op de omliggende kruisingen en het lokale sluipverkeer.<br>De toegangsweg naar P-garage vanaf de Nassaukade is haast noodzakelijk, ondanks dat daar nadelige effecten aan kleven.<br>De gecombineerde tram-/bushalte twijfelachtig, dan ligt het in de lijn v/d verwachting dat opheffen één bushalte 21 als definitieve keuze aan bestuur wordt voorgelegd.<br>Bij afwaarderen naar 30km/h, de voorzieningen en maatregelen verder uitwerken. |

Advies dIVV team hoofdnetten:
(Aangeven met wie contact is geweest en wat ***het resultaat*** is?)

Begin augustus is [redacted] geraadpleegd over de resultaten van van het verkeersonderzoek. Voor hem gaven de resultaten aan dat het onlangs gehouden veiligheidsonderzoek naar rotonde H.de Grootplein i.o.v. WBA voldoende was

Advies Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam: ja/nee/niet van toepassing. Zo ja, wat was het advies van de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam? (verplicht in te vullen dmv inhoudelijke ***samenvatting advies*** of bijvoegen als bijlage):
Door de heer [redacted] is een capaciteitsberekening uitgevoerd naar het kruispunt Nassaukade/Tweede Hugo de Grootstraat. De uitkomsten van dit onderzoek worden mondeling toegelicht in de CVC vergadering op 27 augustus.

Andere/ meer afstemmingsinformatie: (b.v. overleg met GVB, belangenorganisaties oid als van toepassing)
n.v.t.

Gevraagde beslissing (ter accordering, ter advisering of anders):

1. Akkoord te gaan met het instellen van het 1 richtingsverkeer ter hoogte van het Frederik Hendrikplantsoen, zodat gemotoriseerd verkeer en bromfietsers rijdend vanaf de Nassaukade alleen de Singelgrachtgarage Marnix in mogen rijden (en niet langer door kunnen rijden naar de Frederik Hendrikstraat of Kostverlorenstraat).

2. In te stemmen met bijgevoegde profielwijziging ter ondersteuning van het voorgestelde eenrichtingsverkeer.

   met in acht neming van de bevindingen en adviezen van de WWA, de stadsdeelverkeerscommissie, het verkeersveiligheidonderzoek en de uitkomsten van het verkeersonderzoek door DIVV.

Disclaimer: *Het door de CVC gegeven advies wordt gebaseerd op het project/ het ontwerp zoals die ter vergadering voorligt. Op het moment dat de verkeerskundige uitgangspunten/ randvoorwaarden voor het project veranderen is het gegeven advies van de CVC niet meer van toepassing.*