Vastgesteld verslag vergadering 10 maart 2020 Centrale Verkeerscommissie (CVC)

**Agendapunt 9.**

**Concept – Voorlopig ontwerp Frans Halsbuurt – 3e behandeling**

In aanwezigheid van: de heren P. Ulle (R&D) en R. Riemersma (V&OR) en de dames

A. Jelierse (IB) en A. Haatrecht (IB).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: De openbare ruimte in de Frans Halsbuurt

wordt opnieuw ingericht. De basis voor de ontwerpen wordt gevormd door de Nota van

uitgangspunten (vastgesteld op 7 mei 2019) waarin op verzoek van de buurt wordt uitgegaan

van een erf. Er komen geen parkeerplaatsen meer terug in de openbare ruimte.

Samen met de buurt is er een Voorlopig-Ontwerp (VO) opgesteld en op 1 juli 2020 aan de

bewoners gepresenteerd. De buurt heeft vervolgens een maand de tijd gekregen om te

reageren. Er kwamen veel, overwegend positieve, reacties & opmerkingen. Deze zijn

inmiddels verwerkt in het ontwerp. Het afronden van het participatieproces met de buurt zal

pas plaatsvinden nadat de CVC akkoord is gegaan met het VO.

Het concept-herinrichtingsplan is op 10 september en 22 oktober 2019 behandeld in de

CVC. In beiden vergaderingen is de commissie niet akkoord gegaan met het VO voor de

Frans Halsbuurt. Het VO is om deze reden aangepast,

Het volgende is aangepast:

1.De eerste Jacob van Campenstraat en de Frans Halsstraat zullen niet meer als erf

worden uitgevoerd, maar in een standaard 30 km/h-inrichting. De Ruysdealkade was

al 30 km/h.

2.Voor de overige straten wordt erf voorgesteld. Hierbij is gezocht naar zo min mogelijk

rechtstand (vanwege de snelheid van het autoverkeer). Tegelijkertijd is rekening

gehouden met de rijcurve van de ladderwagen/brandweer (dit onderzoek is door

R&D) gedaan. In de bijlage een voorbeeld van één van de straten, namelijk de Daniel

Stalpertstraat.

3.In het oude ontwerp waren soms grote groenvakken aanwezig die ver doorliepen

richting het hart van de straat. Meerdere CVC-leden gaven aan dit ongewenst te

vinden voor de veiligheid van de voetgangers en voor minder-validen. We hebben dit

vastgesteld verslag 1207e CVC, d.d. 10 maart 2020 blz. 10

inmiddels aangepast, door middel van doorsteekjes en wijzigingen in de vorm en

formaat van de groenvakken.

4.Bij de kruispunten komen de 30 km/h inrichting en de erfinrichting bij elkaar. Er werd

ons geadviseerd om dit niet met drempels op te lossen. Er werd voorgesteld om het

niveauverschil bij de rijbaan op te lossen door middel van bestrating.

5.Bij toegangen tot de erven komen borden waarop de max. snelheid van 15 km/h wordt

aangegeven.

6.De openbare ruimte zal, met dit plan, groener worden. Ook komen er hagen voor.

Hagen mogen niet leiden tot onoverzichtelijke situaties. Afgesproken is een max.

hoogte van 60 cm nabij het deel waar de auto’s rijden.

7.De hoek Ruysdaelkade/Albert Cuypstraat is op dit moment verwarrend voor

verkeersgebruikers (wie heeft voorrang ?). Voorgesteld wordt om hier een

poortconstructie te maken.

De brandweer heeft inmiddels laten weten akkoord te gaan met het gewijzigde VO

De CVC wordt gevraagd: ter accordering.

Opmerkingen vooraf

 Ten behoeve van de mindervaliden is een doorsteek gemaakt van 90 cm breed en 2 m

lang door het groenvak.

 Op de Ruysdaelkade zijn twee VOP’s gemaakt, ter bediening van de grote loopstromen.

 Ter vergadering is een schets uitgetekend van de kruising waar de overgang van 30 naar

50 km op staat getekend.

Reactie CVC

Politie

 De voorkeur van de politie gaat uit naar een klein bandje op de kruising, met een klein

hoogteverschil.

 Verder gaat de politie akkoord met het ontwerp.

R&D

 R&D is blij met de inrichting van de Frans Halsstraat en de Tweede Jacob van

Campenstraat.

 De rijcurve voor de vuilniswagen is een aandachtspunt. R&D vreest dat de hoeken

afgesneden/kapot gereden worden door vrachtauto’s die breder zijn dan de gebruikte

brandweerauto voor de rijcurve.

 Om de snelheid van met name brommers en (snor)fietsers, maar misschien ook

personenauto’s te remmen graag 20km/u-drempels aanleggen, die komen het best

overeen met een snelheid van 15 km/u in de erven. De slingers in de rijbaan breder

maken om de vrachtwagen voldoende ruimte te geven.

 R&D is geen voorstander van heggen in verband met het zicht op de spelende kinderen.

Deze moeten goed onderhouden worden voor behoud van het zicht.

** R&D meent dat voorliggend profiel mogelijk is, maar de voorkeur gaat uit naar een 30km-**

**inrichting.**

 Doorgaand vrachtverkeer hoort niet in een erf, maar dat is in voorliggend voorstel wel

mogelijk, mits de inrichting zodanig wordt aangepast zodat de rijcurven mogelijk zijn .

 Het profiel in de Eerste Jacob van Campenstraat moet 3,85 m breed zijn, volgens de

aanbevelingen van CROW. R&D kan in verband met de bomen in de Frans Halsstraat

akkoord gaan met een breedte van 3,50 m.

Cliëntenbelang Amsterdam

 Cliëntenbelang Amsterdam is blij met de inrichting van de Frans Halsstraat en de Eerste

Jacob van Campenstraat.

vastgesteld verslag 1207e CVC, d.d. 10 maart 2020 blz. 11

 Cliëntenbelang Amsterdam is bezorgd om de toegankelijkheid voor mensen met een

visuele beperking en pleit voor een verbetering van de loopstromen. Deze mensen maken

gebruik van een gidslijn en daarom pleit Cliëntenbelang Amsterdam voor een rechte

looplijn, bij voorkeur langs de gevel.

** De voorkeur van Cliëntenbelang Amsterdam gaat uit naar een 30km-inrichting.**

GVB

** De voorkeur gaat uit naar een 30km-inrichting boven een erf.** De inrichting van een erf is

wel acceptabel.

 Maak het kruisingsvlak eenduidig door de band terug te leggen in de straat, zodat sprake

is van een duidelijke overgang.

 Zorgen voor een doorgaande looplijn langs de gevel, zodat de blinden en slechtzienden

niet naar het midden worden geleid.

MET

 MET sluit aan bij de voorgaande sprekers.

 Een plateau is akkoord, maar MET is geen voorstander van een VOP op de plateau’s

omdat deze in een 30 km/h gebied liggen.

Fietsersbond

 De Fietsersbond sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.

 In de Frans Halsstraat adviseert de Fietsersbond om bij de boomkransen een

puntvernauwing toe te passen, zodat op andere stukken in de straat een breedte van

3,85 m ontstaat.

V&OR

 V&OR adviseert om de technische uitwerking goed af te stemmen met de beheerder, met

name de plantvakken en bandenlijnen.

** Gelet op het doorgaande karakter van de straten, met name in de Quellijnstraat, meent**

**V&OR dat geen sprake kan zijn van een erfinrichting.**

Advies CVC

 De CVC constateert dat in het ontwerp goede zaken zitten, zoals twee straten die zijn

aangewezen als 30km-gebied. De overige straten hebben een erfinrichting.

** De CVC geeft een positief advies op het voorliggende ontwerp en aanvullend adviseert de**

**CVC het volgende in het ontwerp nog te wijzigen.**

 De CVC heeft met elkaar gediscussieerd over het punt waar erf en 30km-inriching elkaar

kruisen. Daarop stelt de CVC voor om het kruisvlak volgens het principe van 30 km in te

richten en de erfafscheiding verder terug te leggen in de straat, conform het

scheidingsvlak op de uitgereikte tekening.

 De CVC ziet dat de rijcurve van de brandweerauto is meegenomen in het ontwerp. **De**

**commissie realiseert zich dat langere of bredere vrachtwagens wellicht het groenvlak**

**overrijden.**

 In de Ruysdaelkade liggen twee VOP’s in de 30km-straat. Gezien de functie als in- en

uitgang van de openbare parkeergarage, adviseert de CVC positief.

 In de Eerste Jacob van Campenstraat een rijbaan van 3,85 m breed aanhouden. De

Frans Halsstraat voldoet met 3,50 m niet aan de richtlijnen, maar de CVC ziet dat de plek

van de huidige bomen het voorgestelde profiel noodzakelijk maakt en kan daarom positief

adviseren. Werken met een puntvernauwing zal niet positief uitpakken.

** De CVC uit haar zorg wat betreft de ouderen en mindervaliden. Hoe vinden zij hun weg**

**op dit erf en in hoeverre hebben zij last van het verkeer? Daarnaast is het uitgangspunt**

**van een erf, dat kinderen in een erf veilig op straat moet kunnen spelen. De CVC**

**constateert dat de meeste erven een doorgaand karakter kennen, waarop zich ook**

vastgesteld verslag 1207e CVC, d.d. 10 maart 2020 blz. 12

**doorgaand vracht- en fietsverkeer bevindt. De wegen zijn een verbinding tussen de twee**

**wijken aan weerszijden van de F. Bolstraat. Daarom vraagt de CVC zich af of dit gebied**

**wel geschikt is voor een erfinrichting omdat de desbetreffende straten niet voldoen aan de**

**richtlijnen m.b.t. erven. De CVC komt gehoord hebbende de discussie gezien de**

**intensiteiten en het doorgaande karakter op basis van verkeersveiligheid tot *de conclusie***

***dat deze woonwijk zich niet leent voor een erfinrichting en dat zij daarom de voorkeur***

***geeft aan een standaard 30km-inrichting.***