

CONCEPT Notulen CVC/Puccini special project Herinrichting Frans Halsbuurt 10 december 2020

Voorzitter (V&OR)

Inleiding: bespreking ontwerp met als doel input verzamelen en gezamenlijk vaststellen of de basis en de uitgangspunten van het ontwerp dusdanig zijn dat beide commissies (Puccini / CVC) hierop positief adviseren. Daarnaast wordt gekeken of ontwerp kan dienen als basis voor toekomstig beleid voor autoluwe wijken.

Project, senior ontwerper, R&D

Belangrijkste ontwerp uitgangspunten (zie ook presentatie R&D):

- Wijk is opgedeeld in Ruysdaelkade (buurtontsluitingsstraat met verkeer naar Albert Cuypgarage), dit wordt een rechte 30 km straat. In de overige wijk komen erfontsluitingsstraten, rechte straten met een minimaal hoogteverschil tussen trottoir en rijbaan, dit wordt een gebied waar de voetganger prioriteit heeft en waar de snelheid lager ligt (circa 20 km);
- In het 20 km gebied zijn per straat drie punten waar het trottoir hetzelfde niveau heeft als de rijbaan: 1) op de kruisingen met de Frans Halsstraat worden ronde pleintjes aangelegd (met verlaagd middendeel), 2) in het midden van elke straat komt een plateau ter plaatse van de huidige bomen, 3) bij de inritten van de straten (met de Ruysdaelkade, Ferdinand Bolstraat en Albert Cuypstraat);
- De rijbaan van de Ruysdaelkade wordt 3,85 m breed. De rijbaan in de 20 km straten wordt 3,2 m breed. Hierbij worden aan weerszijden 0,45 m toegevoegd, bestaande uit een tegel en een (1-2 cm hoger gelegen) band dus in totaal 4,1 m.
- De inrichting van de 20 km straten vraagt verkeer langzaam te rijden door een optisch vernauwd profiel, 20 km drempels en afwijkende kleur rijbaan t.o.v. straat;
- Aan beide zijden van de rijbaan zijn brede groenvakken (minimaal 10 m², conform Handboek Puccini Groen (nog vast te stellen)) met fietsparkeren loodrecht op de groenvakken (langsparkeren). De groenvakken en boomvakken zijn dusdanig aangelegd dat wordt voldaan aan de rainproof opgave in de wijk;
- Vrije doorloopruimte tussen gevel en groenvak is altijd minimaal 1,8 m en standaard 2,1 m. In de Eerste Jacob van Campenstraat is aan de zuidzijde rekening gehouden met grote aantallen voetgangers richting het Museumplein;
- Ontwerp is adaptief opgezet voor wat betreft eventuele toekomstige extra laad- en losplekken, gehandicaptenplekken of bouwwerkzaamheden (ruimte voor bouwcontainers);
- Voor de materialisering zijn er drie opties: 1) rode klinker op rijbaan, tegel op trottoir, 2) rode klinker op rijbaan en trottoir, 3) gele klinker op rijbaan en rode klinker op trottoir. Deze laatste optie heeft de voorkeur (van ontwerper) vanwege nieuwe typologie autoluwe wijk.

Reactie commissie Puccini:

Zie Advies van de Commissie Puccinimethode (afzonderlijk document)

Reactie CVC

Cliëntenbelang Amsterdam

- Tevreden met ontwerp. Graag aandacht voor obstakelvrij trottoir met niet te veel geveltuinen. Dan is doorloopruimte van 1,8 m geen probleem;
- Voor blinden en slechtzienden is dit ontwerp beter dan het vorige door de rechte lijnen, ook zijn gele stenen duidelijker voor blinden en verstandelijk beperkten in verband met onderscheid kleuren tussen rijbaan en trottoir;
- Graag aandacht voor kolken in rollaag, verkeerde molgoten kunnen leiden tot valpartijen. Zorg dat dit helemaal vlak is. Probeer daarnaast wel te zorgen voor een hoogteverschil wanneer blinden moeten oversteken;
- Vraag: is er overleg geweest met de brandweer?

Fietsersbond Amsterdam

- Als molgoten naast de rijbaan in met name de Frans Halsstraat en de Eerste Jacob van Campenstraat niet vlak zijn, zijn deze straten te smal. De uitwijkmogelijkheden voor de fiets moeten vlak zijn. Hier moet de straat dan 3,5m ipv 3,2m zijn;
- De banden rondom de groenvakken zijn obstakels als deze te dicht naast de rijbaan liggen. Afgeronde banden/randen zijn voor fietsers een soortgelijk obstakel als vierkante banden rond de groenvakken. Liever schuine banden rond de groenvakken aanleggen.

Politie

- Heeft moeite met regime van 20km/h. Ruysdaelkade en Albert Cuypstraat zijn beide 30 km straten, en daar hoort dan eigenlijk een gelijkwaardige kruising bij omdat 20 km regime feitelijk niet bestaat. Voor Albert Cuypstraat (net als bij Ferd. Bolstraat) is het wel begrijpelijk als hier toch een inritconstructie komt;
- Daarnaast worden problemen voorzien met plateauconstructies bij de kruisingen en in het midden van de straat. Voetgangers denken voorrang te hebben, maar dit hebben ze niet (juridisch geldt verkeer van rechts heeft voorrang). Als het aangelegd wordt moet er goed gekeken worden om de situatie voor de verkeerspleintjes zo duidelijk mogelijk te maken in verband met handhaafbaarheid en eventuele juridische aspecten;
- Gezien bovenstaande, gaat voorkeur uit naar standaard 30 km inrichting.

V&OR

- Pleintjes op de kruisingen en plateaus midden in de straat kunnen mogelijk problemen veroorzaken voor de brandweer en andere vrachtwagens, dus geen bomen of andere obstakels op de pleintjes maken;
- Er rijden in de wijk zeer veel busjes (bezorging, aannemers, etc). Zorg voor voldoende laad- en loscapaciteit.

R&D

- Positief over het ontwerp. Voorkeur voor ander regime in de Ruysdaelkade dan in de wijk (geen voorkeur voor kleur materialisering);
- Wel zorgen over de kruisingen. Zijn deze wel veilig voor blinden en slechtzienden, in combinatie met afgeronde trottoirbanden?
- Liever de cirkel iets hoger aanleggen als soort drempelfunctie;
- Drempels zijn 8 cm hoog, hoe is dit te combineren met de 2 cm hoogte van de stoep

Voorzitter CVC (in de rol als adviseur)

- Persoonlijk een hele verbetering t.o.v. het eerdere ontwerp;
- Adviseert nogmaals in overleg te gaan met de brandweer over de 20 km/h drempels. In geval van een calamiteit moeten ook de straten met 20 km/u drempels voor brandweervoertuigen begaanbaar zijn;
- Aandacht voor oversteekbaarheid van de straten door slechtzienden. Door de aanwezigheid van de vele groenvakken moet je nu altijd schuin oversteken, terwijl de voorkeur uitgaat naar recht oversteken voor deze groep;
- Aandacht voor de hoogte van de beplanting in met name de groenvakken bij de kruisingen. Advies is: niet hoger dan 60 cm;
- Niet eens met politie wat betreft kruising Albert Cuypstraat / Ruysdaelkade. Hier wel graag een inritconstructie toepassen gezien de hogere intensiteiten in de Albert Cuypstraat van met name het fietsverkeer.

Reactie project ontwerper op leden CVC

- De route van de brandweer is via de Ruysdaelkade, hier liggen 30 km drempels (dus geen 20 km drempels);
- Slechtzienden kunnen oversteken op de plateaus in het midden van de straat en aan het eind en begin van elke straat, waardoor er elke 50 m een oversteekplek is;
- Regime: de poortconstructie met de ronde pleintjes op de kruisingen is helder, in deze wijk heeft de voetganger voorrang. De auto rijdt langzaam en moet wachten. Dat is veilig, en op basis hiervan is het ontwerp opgezet en uitgewerkt. Daarom is ook verschil in kleuren klinker belangrijk;
- Goed om op zoek te gaan naar fietsvriendelijke goten;

- Als alle 20 km elementen (pleintjes, 20 km drempels, plateaus en inritten) uit het ontwerp moeten, dan wordt het een standaard 30 km inrichting, dan wordt niet voldaan aan de wensen van bewoners en is het hele ontwerp- en participatieproces overbodig geweest;
- In de toekomst zal er (binnen de ring) sprake zijn van twee typen 30 km straten: ontsluitingswegen en woonwijken. Dit ontwerp (voor een woonwijk) sluit aan bij deze ontwikkeling.

Advies CVC

Voorzitter CVC

- Shared space gebiedjes (pleintjes, kruisingen en plateaus) nader bespreken in een vooroverleg met de CVC/Politie (is al gebeurd (d.d. 17/12/2020). Politie akkoord met kleine aanpassing ontwerp: rijbaan loopt door (met klinkers) op de shared space gebieden (pleintjes en plateaus);
- Kan zich voorstellen, dat dit ontwerp wordt uitgetoetst. Maar dit dan wel goed monitoren op de functionaliteit en eventueel aan te passen indien nodig voordat dit ontwerp ook in andere delen van de stad wordt toegepast. Afsproken is dat het ontwerp wordt uitgewerkt tot een VO en vervolgens DO die volgens de gebruikelijke procedure zullen worden behandeld in de CVC.

Voorzitter CVC/Puccini special

- Sluit de vergadering af, geeft aan dat de beoordeling van het ontwerp hoofdzakelijk positief was en spreekt de verwachting uit dat het ontwerp voldoende steun heeft van de aanwezige commissieleden om verder te worden uitgewerkt, met name voor de Frans Halsbuurt maar ook als basis voor toekomstig beleid voor autoluwe wijken;
- De presentatie van het ontwerp zal worden verspreid onder de aanwezigen.