

## Uittreksel verslag Westermarkt 18 augustus 2020 CVC

### 14. Oranje Loper, onderdeel Raadhuisstraat

In aanwezigheid van: de heren **F. Verdurmen** (V&OR), **M. el Faghloumi** (**R&D**) en **D. van der Meer** (15).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Het programma Oranje Loper bestaat uit 4 projecten;*

*Maaiveld Nieuwezijds Noord en Zuid*

*Vervangen 9 bruggen traject Dam- Mercatorplein*

*Herinrichten maaiveld Raadhuisstraat — Rozengracht (RaRo)*

*Herinrichten maaiveld De Clercqstraat — Jan Evertsenstraat (DCJE)*

*Onderdeel wat in de CVC van 18 augustus 2020 wordt voorgelegd voor advies is het ontwerp voor de Raadhuisstraat met de Westermarkt (Ra).*

*Het profiel Raadhuisstraat is op 22 nov 2016 in de CVC behandeld. Het ontwerp is op het uitgebrachte advies aangepast. Vanuit een van onze stakeholders is het de wens om medegebruik van de (nacht)bus toe te staan op de trambaan.*

*Toelichting ontwerp:*

*De ruimte tussen de gevels op de Raadhuisstraat is beperkt, het gekozen profiel in deze straat bevat een optimale verdeling en ruimtebehoefte voor alle verschillende verkeersdeelnemers.*

*De auto en fiets maken gebruik van een gecombineerde rijbaan met fietsstrook (2, 70m om 1, 80m), welke eenduidig wordt aan de wegingdeling van de Rozengracht. De trambaan is zoveel mogelijk geschikt en vrijliggend gemaakt om medegebruik van de nachtbus mogelijk te maken. Ter plaatse van de Arcade, is dit afwijkend: de trambaan zelf is 5,90 en ligt a-niveau met de naastgelegen rijbanen. De nachtbus zal alleen bij tegemoetkomend verkeer op deze locatie (over 125 meter lengte) met 2 wielen gebruik maken van de naastliggende rijbaan --> maar blijft binnen de 3-1 / of 9-1 markering. Door de trambaan te voorzien van extra lijnbus symbolen, geldt er een verbod voor gebruik van de trambaan door (overig) gemotoriseerd verkeer. De 3-1 of 9-1 markering langs de trambaan, laat juridisch toe dat de nachtbus over deze markering mag rijden. Nogmaals de nachtbus maakt alleen gebruik van deze ruimte indien er tegemoetkomend verkeer is op de trambaan.*

*Door het toepassen van een verhoging aan één zijde in de bochten (t.p.v. Arcade) voor de kruispunten, wordt medegebruik voorkomen. Deze verhoging zal geleidelijk omhoog lopen en zal mede door duidelijke markering ingeleid worden. Er wordt nog gekeken of het raadzaam is of hier een bord of schildje soelaas biedt.*

*Door het toepassen van zoveel mogelijk uitritconstructies bij de zijstraten, kan het aantal geregelde kruispunten op dit traject worden verminderd (zie WVA).*

*Dit is positief voor de doorstroming op het traject voor alle verkeersstromen (Voetganger, fiets, OV en auto).*

– *De voetgangers hebben een doorloopruimte die passend is conform afwegingskader "Ruimte voor de voetganger" waarbij de obstakelvrije doorloop minimaal 2,90m is, bij voorkeur 3, 60m. Gezamenlijk met de uitritconstructies op de zijstraten, realiseren we een continue doorloop die passend is aan de stadsstraat Raadhuisstraat.*

– *Ter plaatse van de Prinsengracht westzijde ligt de overgang voor de nachtbus van*

*trambaan naar de rijbaan op de Rozengracht (en andersom).*

*Project heeft het voornemen om het snelheidsregiem van 30 km/u tussen de gevels op de Raadhuisstraat en Westermarkt in te voeren. Dit is tegenstrijdig met huidige situatie waarbij er een snelheidsregiem van 50 km/u geldt. Reden waarvoor ook de tram de beoogde snelheid naar 30 km/ti verlaagd wordt, heeft te maken met het niet vrijliggend (verhoogd) kunnen maken van de trambaan nabij de Arcade, de scherpe*

*bochten rondom de Arcade en de vele bruggen (dus verhogingen) in het traject tussen Spuistraat en Herengracht. De tram kan/ zal op dit traject niet structureel harder rijden dan 30 km/u is de verwachting.*

*De tramhaltes op de Westermarkt worden toegankelijk gemaakt en het perron wordt zelfs breder dan de wensmaat. Door de bredere haltes is het mogelijk om bomen te plaatsen, de boomspiegels warden voorzien van verharding (waarschijnlijk epoxy) zodat ook mindervaliden voldoende ruimte hebben op het perron (zie bijgevoegde doorsnede). Het toepassen van meer bomen op de Westermarkt sluit aan bij de wens om van de Westermarkt echt een geheel te maken.*

Op het ontwerp is een principe ontwerp weergegeven, onder het principe ontwerp zijn er enkele alternatieven weergegeven. Deze alternatieven willen we ook graag bespreken met/ laten adviseren door de CVC. Van de volgende locatie is er een alternatief getekend:

- Oversteek/ kruispunt Keizersgracht.

De CVC wordt gevraagd:

1. Advies van CVC of het principe ontwerp incl. oversteekbaarheid, zichtlijnen Lr.t. nieuwe boomlocaties verkeersveilig juist is meegenomen/ geborgd is. Geldt ook voor mogelijke alternatieve oplossing, opgenomen en weergegeven naast het principe ontwerp.  
Aanvullende adviezen/ aandachtspunten warden gewaardeerd.
2. Advies van de CVC hoe om te gaan met medegebruik van ontheffingshouders (taxi's en dienst- onderhoudsvoertuigen van de gemeente en GVB). in de huidige situatie mogen beide nu geen gebruik maken van de trambaan op de vele bruggen en Westermarkt — kortom medegebruik op dit traject is zeer beperkt. Project heeft de wens om medegebruik van ontheffingshouders niet toe te staan, uitzondering hierop zijn de nachtbus en Nood- en hulpdiensten bij een calamiteit.  
Note: Op de trambaan van de Rozengracht is medegebruik door ontheffingshouders (Taxi's en dienst-onderhoudsvoertuigen) niet toegestaan.
3. Advies van de CVC omtrent de inrichting van het oostelijk gelegen kruispunt op de Keizersgracht (volledig geregeld kruispunt of uitritconstructie met GOP).
4. Advies van de CVC omtrent het niet 24/7 laten werken van de VR1 op het westelijk gelegen kruispunt Prinsengracht in relatie tot het invoegen van de nachtbus op de rijbaan.
5. Advies van de CVC of de geprojecteerde bomen op de tramhaltes van de Westermarkt het zicht van het doorgaande gemotoriseerd verkeer en fietsers ontnemt.

### Opmerkingen vooraf

Het project beantwoordt uitgebreid de vragen van de CVC.

### Reactie CVC

#### R&D

- Qua intensiteiten gaat het om een toekomstige GOW 30, met bijbehorende inrichtingsprincipes.
- R&D kan instemmen met de inritconstructies bij de 30-30 aansluitingen.
- Het steunpunt op de Herengracht voldoet met 1,50 m breedte aan het uiterste minimum maar R&D geeft de voorkeur aan een breedte van 1,80 m.
- Voor medegebruik is onvoldoende breedte op de trambaan. R&D stelt voor het principe van de Rozengracht waar geen sprake is van medegebruik door te zetten op de Raadhuisstraat.
- R&D kan instemmen met een geregelde oversteekplaats (GOP) bij de Keizersgracht in plaats van een geregelde kruising.
- De ongeregelde zebra's bij de halte Westermarkt zijn wat R&D betreft akkoord.
- Graag met zichtlijnen aantonen of de bomen op de halte (in de toekomst) niet voor zichtproblemen gaan zorgen bij de oversteekplaatsen.
- R&D stelt voor nog geen 24/7-regeling toe te passen op de Prinsengracht (in verband met de nachtbus). Omdat er weinig verkeer is in de nachtelijke uren de kruising ongeregeld houden in de nachtelijke uren en goed monitoren.
- Na uitleg van het project kan GVB instemmen met de zebra bij de Herengracht, in plaats van een zebra op de brug, zoals MET voorstelt.
- In de huidige situatie is geen sprake van medegebruik en GVB wenst dat in het voorliggend ontwerp ook niet.
- GVB pleit voor een hekwerk op de halte waar men doorheen kan kijken. De locatie van de abri's is een aandachtspunt in de uitwerking.

### Cliëntenbelang Amsterdam

- Cliëntenbelang Amsterdam is tegen bomen op de halte in verband met de toegankelijkheid en de in- en uitstapmogelijkheden. Rolstoelgebruikers kunnen zo niet van de rijplank in het voertuig gebruik maken.
- Voor mensen met een beperking gaat de voorkeur uit naar een 24/7-regeling met rateltikker.
- Cliëntenbelang Amsterdam stelt voor een VRI te plaatsen bij de halte ten behoeve van een goede bereikbaarheid.

### Fietsersbond

- Gelet op de fietsintensiteiten gaat de Fietsersbond niet akkoord met een fietsstrook van 1,8D m. Graag de sleeplijnen van de vrachtwagens ten opzichte van de steunpunten laten zien.
- Stad uit ontbreekt tussen de Herengracht en Keizersgracht een L&L-voorziening en de Fietsersbond vreest voor kort foutparkeren (ten behoeve van L&L).
- Verder sluit de Fietsersbond aan bij de opmerkingen over bomen en VRI's, hoewel deze ondergeschikt zijn aan bovenstaande punten.

### **Advies CVC**

- De CVC adviseert positief ten aanzien van het ontwerp Oranje Loper, onderdeel Raadhuisstraat.
- De CVC is geen voorstander van het medegebruik door ontheffingshouders op de trambaan.
- Het ontwerp van de kruising op de Keizersgracht met een geregelde oversteekplaats wordt door de CVC van positief advies voorzien.
- Een kleine meerderheid van de CVC wenst een 24/7-regeling op de kruising Prinsengracht in verband met het invoegen van de nachtbus op de rijbaan.
- De bomen op de tramhalte Westermarkt zijn een aandachtspunt in verband met zicht op overstekende voetgangers. **CVC adviseert om een hekwerk te plaatsen.** Er moet voldoende doorloopruimte gegarandeerd worden.
- Graag bij de verdere uitwerking aandacht voor het ontbreken van laad- en losvoorzieningen aan de noordzijde tussen Herengracht en Keizergracht. Hoe wordt voorkomen dat hier op grote schaal foutgeparkeerd wordt?