Gemeente Amsterdam
Centrale Verkeerscommissie

Vastgesteld verslag

Secretariaat

Weesperplein 8, 1018 XA Amsterdam

5.1, 2, i @amsterdam.nl

Vergadering:	**1145e CVC**
Datum:	**2 oktober 2018**
Tijd:	**13.00 uur**
Plaats:	**Stadstimmertuinen Handzetterij**

Aanwezig:

- V&OR, voorzitter
- R&D
- GVB
- V&OR
- MET
- Politie
- extern adviseur Cliëntenbelang
- extern adviseur Fietsersbond Amsterdam
- notulist

- PMB	(agendapunt 4)
- R&D	(agendapunt 5 en 6)
- IB	(agendapunt 7)
- SD Oost	(agendapunt 7 en 8)
- IB	(agendapunt 9)
- Havenbedrijf	(agendapunt 9)
- R&D	(agendapunt 9)
- R&D	(agendapunt 9)
- R&D	(agendapunt 10)
- R&D	(agendapunt 11)
- R&D	(agendapunt 11)

Afwezig:

- Brandweer

1. Opening en vaststellen agenda

De heer opent de vergadering om 13.00 uur en heet iedereen welkom.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.
2. Mededelingen
3. Hamerstukken
4. Ontwerp Openbare Ruimte Spaarndammerschoollocatie
5. B131 Jan Tooropstraat Postjesweg
6. B134-17 Johan Huizingalaan Sloterweg
7. Pilotproject vergroenen Overtoom
8. Overtoom, terugbrengen laad- en losplaats op de voormalige plek
9. Realisatie onderdoorgang Nieuwe Hemweg - Contactweg
10. Dijksgracht Oost Fietsroute
11. Globaal verkeersontwerp Stedenbouwkundig Plan Strandeiland
12. Vaststellen verslag 1143e CVC d.d. 18 september 2018
13. Naar aanleiding van het verslag
14. Actualiteiten
15. Ter kennisname
16. Rondvraag

2. Mededelingen

Het is de week van de toegankelijkheid.

3. Hamerstukken

Geen.

4. Ontwerp Openbare Ruimte Spaarndammerschoollocatie

In aanwezigheid van: mevrouw (PMB).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Op verzoek van de CVC d.d. 9 januari 2018 is de plattegrond van de nieuwe situatie van de Krommeniestraat aangepast en wordt nu opnieuw aan de CVC voorgelegd.
Eerder besproken tijdens de 1114e CVC, 9 januari 2018
Advies/besluit CVC

- *Algemene opmerking: graag maatvoering, straatnamen en rijrichting op de tekening aangeven. De maatvoering, straatnamen en rijrichting zijn opgenomen op de nieuwe plattegrond*
- *Het zicht uit de parkeergarage op de voetgangers is een aandachtspunt. Is door architect bekeken. De vlakstand is hierbij in acht genomen. Daarnaast is er doormiddel van verschil in bestrating extra accent gecreëerd bij de uitrit. Tevens is in de architectuur de uitrit teruggelegd t.o.v. trottoir/gevellijn.*
- *Bij de uitrit van de parkeergarage moet sprake zijn van een vlakstand. Zie bijgaande dwarsdoorsnede.*
- *De Knollendamstraat versmallen als deze eenrichtingsverkeer wordt. De Knollendamstraat blijft tweerichtingsverkeer.*
- *In verband met de oversteekbaarheid voor de voetgangers eventueel schuiven met parkeerplaatsen. Is verwerkt in ontwerp. Er is naast de opgetilde kruising ter hoogte van plantsoen een oversteekbare ruimte geïntegreerd.*
- *De CVC wenst een aangepaste tekening als (kort) bespreekpunt te behandelen. Zie bijgaande tekening(en).*

De CVC wordt gevraagd: ter accordering.

Opmerkingen vooraf
- De inrit en uitrit van de parkeergarage is 3,25 m breed, kan maar in één richting tegelijk gebruikt worden. en wordt geregeld met lichten.
- Op de hoek van de Krommeniestraat zijn geen parkeerplaatsen. Bewoners waren hier groot tegenstander van. Momenteel is het een groenvak en wanneer de straat op de lange termijn wordt ingericht, wordt opnieuw naar dat vak gekeken.

Reactie CVC
R&D
- In principe akkoord, de helling voldoet aan de Nen-norm.
- R&D stelt voor om ter hoogte van de parkeergarage de fietsenrekken aan de oostkant te verwijderen ten behoeve van een oversteekgelegenheid voor de voetganger.

MET
De oversteek voor de voetganger duidelijk aangeven en voorkomen dat op die plek toch fietsen worden geplaatst.

Overige CVC-leden
Geen opmerkingen, akkoord.

Advies/besluit CVC
- De CVC gaat akkoord met de herinrichting.
- De CVC adviseert om goed te kijken naar de oversteekbaarheid vanaf de parkeergarage door eventueel fietsparkeerplekken te verwijderen.

5. B131 Jan Tooropstraat Postjesweg
In aanwezigheid van: de heer (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Op basis van ongevallen in de periode 2015-2016 en 2017 is de rotonde Postjesweg Jan Tooropstraat aangemerkt als blackspot. Knelpunt bevindt zich op basis van ongevallenbeeld en schouw met name op de zuidelijke aansluiting, waar (vracht)verkeer schuin af snijdt naar de parallelweg. Dit kan worden opgelost door de inrit te verplaatsen zodat deze een aparte tak wordt van de rotonde.
De inrit moet toegankelijk zijn voor trekker met oplegger vanwege bevoorrading van de Albert Heijn. Dit is tevens reden waarom de parallelweg niet kan worden afgesloten.
Verder is het aanliggende fietspad niet ideaal maar hiervoor wordt geen ingreep voorgesteld omdat er te weinig ruimte is om het fietspad 5 meter op te schuiven.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen.

Opmerkingen vooraf
Geen opmerkingen.

Reactie CVC
Fietsersbond
De Fietsersbond informeert of is overwogen de poortconstructie naar het noordwesten uit te breiden, zodat deze over het fietspad heen loopt.

R&D
R&D gaat in principe akkoord, maar verwacht dat de fietser via de ventweg rechtsaf slaat. Graag de bebording hierop aanpassen met ‘uitgezonderd fietsers’. De doorsteek voor fietsers wordt dan gebruikt om linksaf richting het zuiden de Jan Tooropstraat in te fietsen.

Cliëntenbelang
- Akkoord met het ontwerp.
- Graag geleidelijnen aanbrengen bij de rotonde.

GVB
GVB pleit voor het doorzetten van de inritbanden voor een soepel verloop van de boogstraal voor de fietser die vanuit de Jan Tooropstraat de doorsteek gebruikt.

Overige CVC-leden
De overige CVC-leden sluiten aan bij de vorige sprekers.

Advies/besluit CVC
- De CVC gaat akkoord met het ontwerp B131 Jan Tooropstraat Postjesweg.
- De inritconstructie voor L&L-verkeer geschikt maken voor fietsverkeer en de bebording daarop aanpassen met 'uitgezonderd fietsers'. De maatvoering aanpassen en de boogstraal voor de fietser richting Postjesweg soepeler maken.
- De geleidelijnen bij de nieuwe zebra aanleggen.

6. B134-17 Johan Huizingalaan Sloterweg
In aanwezigheid van: de heer (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Johan Huizingalaan bij Sloterweg is aangemerkt als een blackspot. Voornaamste risico is kans op afdekzicht op de twee richtingen fietsoversteek. Gelet op de relatief lage intensiteiten lijken de opstelvakken wat over gedimensioneerd. Door deze dicht te zetten wordt het ongevalsrisico gereduceerd. Wegens eis dat dit met calamiteiten ongedaan moet kunnen worden gemaakt worden ter plaatse van de fietsoversteek de rijbanen versmalt door middel van markeringen en barriers.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen.

Opmerkingen vooraf
- Volgens het project is voor de richting van zuid naar noord geen noodzaak om de weg te versmallen.
- Vanuit team Verkeerstactiek is de wens gekomen om maatregelen te treffen die ook weer (snel) kunnen worden opgeruimd. Het project wil eerst kijken of de maatregelen voldoende zijn, voordat wordt gekeken naar de langetermijnmaatregelen in het kader van herprofilering.

Reactie CVC
V&OR
- Akkoord met het ontwerp.
- V&OR adviseert de bestaande inritconstructie aan de oostzijde te handhaven.

MET
- De bebording aan de noordzijde aanpassen op het aantal rijstroken.
- Verder akkoord.

Cliëntenbelang
- Akkoord met het ontwerp.
- Cliëntenbelang verzoekt om de zebra aan de westkant van de Sloterweg te voorzien van geleidelijnen.
- Verder geeft Cliëntenbelang ter overweging mee om het voetpad aan de oostzijde aan te laten sluiten op de oversteek.

R&D
- R&D sluit aan bij de voorgaande sprekers.
- R&D geeft in overweging mee om pijlmarkering aan te brengen op het middenvlak, zodat het voor verkeer duidelijker is dat het om elkaar heen draait.

Fietsersbond
- De Fietsersbond sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.
- Wellicht kan de snelheid op de Johan Huizingalaan getemperd worden door vlak voor de oversteek bliksemschichten aan te brengen.

GVB
Akkoord, geen opmerkingen.

Politie
- Akkoord met het ontwerp.
- De politie is geen voorstander van bliksemschichten zoals de Fietsersbond voorstelt. R&D en V&OR stellen voor om de schichten op termijn aan te brengen, mochten de nu voorgestelde maatregelen niet voldoende te zijn.

Advies/besluit CVC
- De CVC gaat akkoord met het ontwerp B134-17 Johan Huizingalaan Sloterweg.
- De CVC adviseert de bestaande inritconstructie aan de oostkant te handhaven en de bebording op orde te brengen.
- De geleidelijnen aan de westkant van het kruispunt aanbrengen.
- In de toekomst overwegen om eventueel bliksemschichten toe te passen.

7. Pilotproject vergroenen Overtoom

In aanwezigheid van: de heren (IB) en (SD Oost).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: De behoefte naar groene oplossingen in de binnenstad van Amsterdam vanuit het oogpunt van klimaatadaptatie is groot. Het gaat hierbij om plekken waar de 'versteende' stadsomgeving problemen oplevert of kan opleveren in de vorm van afvoerproblemen van regenwater, fijnstof of hittestress. Toepassing van groene elementen kan een aantoonbare verbetering van het woon- en leefklimaat betekenen. De Overtoom en de Stadhouderskade zijn bij uitstek straten die, door het intensieve verkeer en fungerend als hoofdroute door de stad, geschikt zijn voor het toepassen van een groenconcept met klimaat adaptieve verbeteringen. In de eerste fase is het deel van de Overtoom verkend vanaf de kruising met de Eerste Constantijn Huygensstraat overlopend in de Stadhouderskade.
Wensen van bewoners zijn in beeld gebracht. Deze zijn beoordeeld op de verkeerskundige uitgangspunten en verwerkt in bijgevoegd DO.
Op advies van bied ik hierbij het plan voor het pilotproject ter kennisname aan. Voor dit plan is uitgegaan van de minimale afstanden ten opzichte van de rijbaan en het fietspad. Daarnaast is er rekening gehouden met de minimale doorloop voor voetgangers. Het gaat dus om een pilot, dat wil zeggen dat er op dit deel van de Overtoom gekeken wordt of en hoe we de Overtoom ondanks zijn drukke verkeersfunctie toch groener kunnen maken. Dit plan is dus besproken met en heeft de instemming van .

De CVC wordt gevraagd: ter kennisname.

Opmerkingen vooraf
- Het project zal nog contact opnemen met het project Snorfiets om de doorsteekjes richting het fietspad af te stemmen.
- In de plantenbakken komt lage beplanting die onder de 50 cm blijft.
- In de Eerste Constantijn Huygensstraat staan twee plantenbakken op het fietspad getekend. Het project zal de tekening op dit punt aanpassen.

Reactie CVC
R&D
- R&D gaat akkoord met de vergroening. Voorwaarde is dat de beplanting laag blijft ten behoeve van goed zicht.
- Op plaatsen waar vergroening plaatsvindt het huidige fietsparkeren verplaatsen naar alternatieve plekken.
- De hagen maximaal 50 cm hoog laten worden.

Fietsersbond
- Het fietspad is te smal voor hoofdnet fiets. De Fietsersbond is geen voorstander van het plaatsen van obstakels die de effectieve breedte van het fietspad verkleinen. Graag een schrikstrook toepassen van minimaal 45 cm.
- Voorzieningen (doorsteekje) treffen zodat de snorfiets van en naar het fietspad wordt geleid, komende vanaf de rijbaan.
- Een vergevingsgezinde band tussen fiets- en voetpad toepassen.

Politie
- De politie vindt het een mooie maatregel dat er meer groen komt.
- Houd rekening met de schrikruimte tussen fietsers en het groen.

V&OR
V&OR sluit aan bij de opmerkingen over de schrikruimte. Deze moet gegarandeerd zijn, en voorkomen moet worden dat deze dichtgroeit. Wellicht de schrikruimte 45 cm breed maken, om schrikruimte te garanderen indien niet op tijd gesnoeid wordt..

MET en GVB
MET en GVB sluiten aan bij de opmerkingen van V&OR.

Cliëntenbelang
- Cliëntenbelang gaat node akkoord, omdat de ruimte op het trottoir nog verder onder druk wordt gezet. Zeker in combinatie met de terrassen die men heel goed moet blijven handhaven.
- Ook het fietsparkeren goed in de gaten houden.

Advies/besluit CVC
- De CVC constateert dat het ontwerp voor het pilotproject vergroenen Overtoom verkeerskundig niet de meest ideale oplossing is, maar de CVC heeft begrip voor de wens van vergroening. De commissie gaat node akkoord, op voorwaarde dat de beplantingshoogte van de hagen en het groen beperkt blijft. De minimale schrikafstand tussen fietspad en groen moet 30 cm zijn.
- De CVC adviseert rekening te houden met voldoende fietsparkeerplekken. Een van de ingetekende plantvakken is momenteel in gebruik als fietsparkeervak en komt niet overeen met de huidige fietsvakken.
- De overgangen voor snorfietsen van en naar het fietspad moeten nog ingetekend worden.

8. Overtoom, terugbrengen laad- en losplaats op de voormalige plek

In aanwezigheid van: de heer (SD Oost).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Eind vorig jaar is na een lang proces en raadpleging CVC de laad- en losplek 30 m opgeschoven naar de hoek met 2e Const. Huygensstraat. Met in het achterhoofd dat dé veilige inpassing niet voor het oprapen lag. Kort na de ingebruikname werd ons Bestuur door de bewoners met beeldmateriaal gewezen op de onveilige toestand en de geluidsoverlast van de rolcontainers over de klinkerstoepverharding. Vele (bewoners)gesprekken en overleggen met vertegenwoordigers van AH, o.a. over oneigenlijk gebruik van de openbare ruimte, hebben geleid tot de voorkeur om de laad- en losplek terug te brengen op de oude plek. Zie foto.
Het meest ideaal zou zijn om de laad- en losplek zo te situeren dat de laadklep precies t.h.v. de magazijndeur staat. Hiervoor is onderzocht of de 4 afvalcontainers in de strook tussen 1e en 2e Const. Huygensstraat verplaatst konden worden, echter door het bovennet van de tramdraden was dat niet mogelijk. De kraan van de vuilniswagen heeft onvoldoende manoeuvreerruimte om veilig de containers uit-/inhijsen. Het fietsparkeren dat op de oude plek is gerealiseerd, verplaatst naar de laad- en losplaats die straks voor de helft beschikbaar komt. De andere helft blijft laad- en losplaats met venstertijden 07-19 h. De praktijk heeft geleerd dat de huidige plek veel door (koeriers)busjes wordt gebruikt.
Het voetpad is onderdeel van Plusnet Voetganger, fietspad is Hoofdnet Fiets, en verder voor de Overtoom geldt dat deze ook is aangewezen als Plusnet Auto en OV. Het stadsdeel West heeft met AH afspraken gemaakt over gebruik openbare ruimte bij bevoorrading. Door inzet van City trailer, herschikking magazijn en verruiming opstelplek voor rolcontainers zal het oneigenlijk gebruik van het fiets- en voetpad teruggedrongen worden. Het team Handhaving heeft te kennen geven dat incidenteel deze locatie in de controle route wordt meegenomen.
De ene variant betreft het terugbrengen in de maatvoering zoals deze voorheen was en met de andere variant is de vakdiepte van het laad- en losplaats aangepast. Dit heeft tot gevolg dat het fiets- en voetpad in breedte afneemt.
Eerder besproken in 1043e dd. 24-05-2016

De CVC wordt gevraagd in te stemmen.

Opmerkingen vooraf

- Het project beantwoordt diverse vragen.
- Verder stelt het project voor om de L&L-plek een combifunctie te geven. Na 16.00 uur kan het als fietsparkeervak dienen.

Reactie CVC

V&OR

- V&OR geeft de voorkeur aan de variant met het breedste voet- en fietspad: variant 1. Zo veel mogelijk de containers van het fietspad af houden en dus vooral het fiets- en voetpad niet gebruiken als stallingsruimte voor rolcontainers. De ruimte voor fietser en voetganger moet gegarandeerd blijven.

MET

- MET sluit aan bij het standpunt van V&OR.
- Verder vreest MET dat de situatie zoals op de foto weergegeven blijft terugkeren, waarbij containers op het fietspad worden gezet.
- Het verkorten van de tijden voor L&L is volgens MET niet realistisch. MET verwacht dat AH daar niet akkoord mee gaat.

GVB
- De voorkeur gaat uit naar variant 1, met instandhouding van de ruimte voor fietser en voetganger.

Cliëntenbelang
- Cliëntenbelang geeft de voorkeur aan variant 1.
- Een gecombineerd gebruik van het vak voor L&L en fietsparkeren zou mooi zijn.

R&D
- R&D betreurt het dat het L&L-vak van de huidige brede plek moet verdwijnen. Wellicht is een oplossing te vinden in het beperken van de geluidsoverlast. Als dat niet mogelijk is, gaat de voorkeur uit naar variant 1. De containers zo veel mogelijk op de L&L-plek achter de vrachtwagens stallen en niet op het fiets- of voetpad.
- L&L in venstertijden is prima, maar de voorgestelde dubbelfunctie gaat in de praktijk volgens R&D niet werken.

Fietsersbond
De Fietsersbond kan niet instemmen met de nieuwe plek voor L&L en wenst een andere oplossing te zoeken, bijvoorbeeld door een geluiddempende loper uit te leggen over het trottoir.

Politie
- De voorkeur gaat uit naar variant 1, waarbij fiets- en voetpad even breed blijven.
- De politie is geen voorstander van dubbel gebruik. Dat is niet handhaafbaar.

Advies/besluit CVC
- De CVC twijfelt aan wenselijkheid van het verplaatsen van de L&L-plek naar de oorspronkelijke locatie. Vooral vanwege de breedte van de L&L-haven op de huidige locatie en de ruimte voor fietser en voetganger. Daarom gaat de CVC node akkoord met het terugplaatsen van de L&L-haven op de oorspronkelijke locatie.
- De voorkeur gaat uit naar variant 1, met handhaving van de breedte voor fiets- en voetpad. Voorwaarde is ook dat er voldoende opstelplekken voor de rolcontainers zijn op de L&L-haven, zodat de containers niet op het fietspad komen te staan.

9. Realisatie onderdoorgang Nieuwe Hemweg - Contactweg

In aanwezigheid van: de heren (IB) en (Havenbedrijf) en de dames (R&D) en (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Op dinsdag 10 juli 2018 is in de CVC gesproken over de aanleg van de onderdoorgang Contactweg – Nieuwe Hemweg als alternatief voor de nabijgelegen gelijkvloerse overweg Kabelweg. Om deze ongelijkvloerse kruising aan te leggen en de verdiepte ligging van de Nieuwe Hemweg is ruimte benodigd. Tussen het werkgebied langs de Nieuwe Hemweg en de drie sporen aan de zijde van de Neptunushaven is 9 meter beschikbaar. Er is wel ruimte voor een rijbaan van 7 meter breedte, maar niet voor een fietsverbinding en al zeker niet voor een vrijliggend fietspad. Daarom is voorgesteld gedurende de uitvoeringsperiode (ca 16 maanden) de fietsverbinding langs de Nieuwe Hemweg tussen Neptunushaven en Vlothavenweg (een plusnet fietsroute) af te sluiten en het fietsverkeer om te leiden via de Kabelweg, Contactweg en de Transformatorweg.
Er zijn toen veel opmerkingen gemaakt over dit plan. In de afgelopen maanden zijn verschillende opties onderzocht en is de haalbaarheid ervan onderzocht.
Concreet zijn drie opties nagegaan:

1. Aanleg van een tijdelijke rijbaan van 9 meter breedte met naast de doorgaande rijstroken fietsstroken.
2. Het instellen van éénrichtingsverkeer voor het autoverkeer op de Nieuwe Hemweg tussen Vlothavenweg en Neptunushaven. Zowel éénrichtingsverkeer stad in als stad uit zijn onderzocht. De andere rijstrook wordt dan benut voor fietsers in 2 richtingen.
3. Het instellen van een tidal flow strook voor autoverkeer op de Nieuwe Hemweg tussen Vlothavenweg en Neptunushaven. In de ochtendspits kan autoverkeer stad in rijden en in de avondspits stad uit. De andere rijstrook wordt dan benut voor fietsers in 2 richtingen.
Hieronder worden de varianten toegelicht:
1. Aanleg van een tijdelijke rijbaan van 9 meter breedte met naast de doorgaande rijstroken fietsstroken.
In deze variant wordt de tijdelijke rijbaan verbreed. Door een maximaal haalbare breedte van 9 meter aan te leggen (hierbij is rekening gehouden met de werk- en veiligheidsruimte voor de bouw van de onderdoorgang), kunnen twee rijstroken voor autoverkeer van 3,25 meter breed en twee fietsstroken van ieder 1,25 meter worden aangelegd. Deze fietsstroken zijn smaller dan de minimale maat en kunnen niet voorzien worden van een fietssymbool. Het zijn dus eigenlijk suggestiestroken. Vanwege de hoeveelheid vrachtverkeer en de gereden snelheid (ook bij een formele snelheidsverlaging tot 50 km/uur zal de werkelijk gereden snelheid rond 70 km/uur blijven) is deze maatvoering echt te smal. Daarnaast moeten fietsers in noordwestelijke richting tweemaal de rijbaan oversteken waardoor de veiligheid verder verslechterd. Daarom wordt deze variant afgeraden.
2. Het instellen van éénrichtingsverkeer voor het autoverkeer op de Nieuwe Hemweg tussen Vlothavenweg en Neptunushaven. Zowel éénrichtingsverkeer stad in als stad uit zijn onderzocht. De andere rijstrook wordt dan benut voor fietsers in 2 richtingen.
Door het instellen van éénrichtingsverkeer kan de tijdelijke rijbaan gesplitst worden in een rijbaan van 3,5 meter voor het gemotoriseerde verkeer en een met een barrier afgescheiden strook van ook 3,5 meter voor fietsverkeer in 2 richtingen. Deze breedte voldoet aan de maatvoeringseisen. Verder behoeven fietsers niet tweemaal over te steken omdat het fietspad aan de zuidwestzijde van de rijbaan kan worden aangelegd. Consequentie is wel dat autoverkeer in één richting moet worden omgeleid. De intensiteit van het autoverkeer op de Nieuwe Hemweg is iets meer dan 9000 voertuigen per etmaal. Hoewel exacte cijfers per uur en per richting niet beschikbaar zijn, is er een handmatige telling uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat in het drukste ochtendspitsuur ongeveer 600 voertuigen over de Nieuwe Hemweg stad in rijden en in de avondspits ongeveer 550 voertuigen stad uit. Het alternatieve wegennet (Kabelweg, Transformatorweg e.d.) is in de spitsuren al zodanig belast dat dit verkeer niet goed afgewikkeld kan worden. Juist in de drukste richting is er al bijna oververzadiging op de met verkeerslichten geregelde kruisingen. Het verkeer in één richting omleiden zien we vanwege problemen met de bereikbaarheid en doorstroming dan ook als niet acceptabel.
3. Het instellen van een tidal flow strook voor autoverkeer op de Nieuwe Hemweg tussen Vlothavenweg en Neptunushaven. In de ochtendspits kan autoverkeer stad in rijden en in de avondspits stad uit. De andere rijstrook wordt dan benut voor fietsers in 2 richtingen.
Juist op de Nieuwe Hemweg is sprake van een drukke spitsrichting. In de ochtendspits is de intensiteit van het verkeer stad uit laag (ca 150 voertuigen per uur) en in de avondspits is er relatief weinig verkeer stad in (ca 200 voertuigen per uur). Die hoeveelheden kunnen wel makkelijker worden omgeleid. Deze variant heeft echter praktische bezwaren. In de ochtend (tussen ca 4 uur en 12 uur) zou de Nieuwe Hemweg beschikbaar zijn voor het stad ingaande verkeer. Daarna even volledig worden afgesloten en vervolgens (12.30 uur – 3.30 uur) beschikbaar zijn voor het stad uitgaande verkeer. In de bewegwijzering, maar ook voor de begrijpbaarheid van de weggebruikers levert deze omschakeling problemen op. Daarnaast zijn er perioden dat de weg volledig is afgesloten, waardoor de bereikbaarheid van de aanliggende bedrijven vermindert. Daarom zijn we ook geen voorstander van deze variant.
Conclusie
Al met al willen we met de analyse van de varianten toch voorstellen vast te houden aan de afsluiting van de Nieuwe Hemweg tussen Vlothavenweg en Neptunushaven voor fietsers in

twee richtingen. Hierover is gesproken met de fietsersbond en zij hebben aangegeven nu ook in te zien dat dit de beste oplossing is. Zij wensen een goede en snelle fietsverbinding via de Kabelweg en Transformatorweg. Vanwege de wachttijd bij de met verkeerslichten geregelde kruisingen, hebben zij een voorkeur voor een route in twee richtingen via de noordelijke ventweg. Er wordt nog bezien of de wachttijd bij de verkeerslichten verkort kan worden. Daarnaast gaan we natuurlijk trachten de periode dat de Nieuwe Hemweg is afgesloten voor fietsers zo kort mogelijk te laten duren.
Eerder besproken op 10 juli 2018.

De CVC wordt gevraagd: ter accordering.

Opmerkingen vooraf
- Het project heeft contact gehad met de Vervoerregio en de Fietsersbond en heeft uitgelegd hoe de drie varianten tot stand zijn gekomen. Na deze toelichting konden de Vervoersregio en de Fietsersbond akkoord gaan met het ontwerp.
- Een afsluiting van één richting is niet wenselijk en daarnaast is geen plek voor een extra rijstrook.
- Het Havenbedrijf ziet dat handmatig tellingen zijn uitgevoerd, terwijl er genoeg lussen in het wegdek liggen ten behoeve van een automatische telling.
  Het project legt uit dat recente cijfers volgens team Verkeerstactiek nog niet beschikbaar waren, daarom is uitgegaan van handmatige tellingen.

Reactie CVC
V&OR
- V&OR vindt de situatie niet ideaal, maar het project heeft de mogelijkheden goed uitgezocht en heeft goed overlegd met de Fietsersbond.
- V&OR gaat akkoord.

MET
MET gaat node akkoord.

Cliëntenbelang
Cliëntenbelang gaat ook node akkoord.

GVB
Geen opmerkingen, akkoord.

Politie
Akkoord, maar de politie denkt dat fietsers hun eigen weg zullen zoeken en niet de omleiding zullen volgen.

Fietsbond
De Fietsersbond gaat node akkoord.

R&D
- R&D snapt de afwegingen tussen de drie varianten en gaat node akkoord, want het is voor de fietser een behoorlijke afstand omrijden.
- De VRI's op de omleidingsroute optimaliseren zodat de fietsers beter kunnen doorstromen.

Havenbedrijf

- Het Havenbedrijf gaat akkoord, met de opmerking dat de omleiding voor langzaam verkeer via de Contactweg zeer onwenselijk is.
- De omleidingsroute via de Transformatorweg – Kabelweg zo veel mogelijk faciliteren en kijken of optimalisatie van de VRI voor de fietsers mogelijk is.
- Mocht het in de fasering mogelijk zijn om de het fietspad langs de Nw Hemweg tijdelijk open te stellen, dan wenst Havenbedrijf dat in uitvoer te nemen.
- Tijdens de uitvoering de impact monitoren.

Advies/besluit CVC

- De CVC gaat akkoord met de afsluiting en bedankt het project voor het uitzoekwerk.
- De omleidingsroute optimaal faciliteren voor het fietsverkeer en de VRI optimaliseren.
- Indien mogelijk zo kort mogelijk omleiden en als het fietspad langs de Nieuwe Hemweg tijdelijk weer beschikbaar komt, deze dan ook openstellen voor fietsverkeer.

10. Dijksgracht Oost Fietsroute

In aanwezigheid van: de heer (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Met aanleg van deze ontbrekende schakel van het hoofdnet fiets wil het stadsdeel een nieuwe ontsluiting vanuit Oostenburg richting centraal station realiseren. De aanleg biedt tevens een alternatieve route voor de schoonmaakauto's (ravo's) van de reinigingsdienst van afdeling beheer.
Bij de voorbereiding en uitvoering van de fietsroute wordt rekening gehouden met (technische) reserveringen t.b.v. aanleg nachtstalling voor rondvaartboten.
Situatie
Dit deel van de Dijksgracht oost is nu nog een afgesloten gebied aan de binnenzijde van het spoortalud.
Enkele bedrijven gebruiken dit deel van de Dijksgracht als aanmeergebied voor onder meer dekschuiten.
Ontwerp
In het voorliggend aangepast ontwerp, wordt voorgesteld een geasfalteerd fietspad met een breedte van 4,15m aan te leggen voor fietsen in twee richtingen, met een obstakelvrije stoep van ca. 2,30m (exclusief dekzerk), aan de kadezijde.
De schoonmaakauto's van stadsreiniging zullen ook gebruik maken van deze nieuw aan te leggen route, waarmee de dagelijkse omrijdbeweging voor de werkzaamheden, aanzienlijk verkort. De voertuigen hebben een maximale snelheid van 25km/u.
Met een breedte van 1,50m kunnen de spoelauto's tussen de verzinkbare paaltjes doorrijden. De veeg-/zuigauto's zijn breder en kunnen langs, na verzinking van één paal.
Voor de bediening van de verzinkbare paaltjes gaat de voorkeur uit naar (semi)automatische.
Er zullen ongeveer 20 voertuigen gebruik maken van deze route voor schoonmaak in het centrum. Gedurende de dag wordt er maximaal 4 keer heen en weer gereden. De laatste bewegingen zijn na winkelsluiting in het centrum.
Het medegebruik van de veegwagens beperkt zich voornamelijk tot tijdstippen buiten de spitstijden.
De vertrektijden vanaf de werf zijn: 06:30 uur, 9:00 uur, 21:00 uur
Binnenkomst is rond 11:30 uur, 12:00 uur, 14:30 uur, 17:00 uur, 20:30 uur en 23:00 uur.
Bij de binnenkomst van 17:00 uur gaat het om ongeveer 12 voertuigen.
De route wordt niet opengesteld voor autoverkeer. Regeling met bebording en fysiek door verzinkbare paaltjes bij de toegang aan beide zijden.
Uitgangspunt bij realisatie van de nachtstalling voor rondvaartboten is dat de bevoorrading niet zal plaatsvinden via deze route.
Er worden geen parkeerplaatsen binnen de projectgrenzen gerealiseerd.
Overwegingen

De Mariniersbrug is een rijksmonument. Het beeld daarvan is met de betonnen inrit aan de westzijde medio vorige eeuw deels aangetast. Voor Bureau Monumenten Amsterdam (BMA) is het niet acceptabel als ook de architectuur en uitstraling aan de Oostzijde wordt aangepast.
De eerder voorgestelde uitbreiding van de kadeconstructie richting het water en aanpassing van het metselwerk, zijn ongewenst.
Na afstemming met BMA is gekozen voor een aansluiting van de voetgangersstrook op de Mariniersbrug, via een voetgangersbrug van 2m breed, rond het bestaande en te behouden metselwerk van het landhoofd. Voetgangers en wandelaars kunnen verder gebruik maken van de obstakelvrije stoep aan de kadezijde met een breedte van 2,30m (ex. dekzerk.)
Na aanpassingen van de muur aan de spoorzijde ontstaat een doorgang van ongeveer 4.15m breed voor het fietspad.
Er worden geen drempels aangebracht.
De fietsroute wordt op de Kattenburgerstraat aangesloten via een inritconstructie.
De Kruising van de Kattenburgerstraat is ook opnieuw uitgewerkt met een verbeterde aansluiting op de Dijksgracht west.

Verkeerstactiek

Na afstemming met verkeerstactiek is het onderstaande voorlopig advies gegeven:

- *Het fietspad is duidelijk een ontbrekende schakel, dus mooi dat deze gerealiseerd gaat worden.*
- *Het medegebruik van veegwagens vraagt om duidelijke afspraken over gedrag, tijdstippen en intensiteiten. Ons advies is om dit als onderdeel van het project ook duidelijk vast te leggen en met monitoring na realisatie te evalueren. Met name het rijden tijdens de spits in de middag (circa 18h) lijkt een zorgpunt. Wellicht is het mogelijk dit tijdstip te wijzigen. Een en ander zal moeten blijken afhankelijk van de intensiteiten van het fietsverkeer, naar verwachting is dat het een veel gebruikt fietspad zal worden. Als dat het geval blijkt, zou ik negatief adviseren over het gebruik van het fietspad door veegwagens tijdens de spitsuren.*
- *Een ander punt is het paaltje dat geplaatst zal worden. Mijn advies zou zijn om dit een automatische vezip te laten zijn. Een met sleutel te bedienen paaltje heeft veel risico niet teruggeplaatst te worden met de genoemde hoeveelheden veegwagens. Dan is een eenmalige investering wellicht wijzer dan de problemen die in de praktijk kunnen (zullen) ontstaan. (Zoals toegezegd, zal ik hier nog verder over nadenken en t.z.t. ook onze collega hierover input vragen).*
- *Een tweede zorgpunt vanuit verkeerstactiek is het toevoegen van kruisende bewegingen over de Kattenburgerstraat (Corridor). Dit geldt zowel in noordelijke richting als zuidelijke, waarin deze laatste (zuidelijke richting) nog belangrijker is vanwege nabijheid van het kruispunt met de Piet Heinkade. Het voorgelegde ontwerp doet recht aan de functie als corridor, fietsverkeer heeft geen voorrang, fietspad is hier onderbroken en er komt een vorm van inritconstructie (drempel). Desalniettemin is er het risico van (te) veel opstellende fietsers die willen oversteken (beide richtingen) en de oversteekbeweging zelf over de corridor. Ook hierin is de mate van het risico afhankelijk van de intensiteiten die zullen ontstaan op dit traject. Voorlopig zien wij geen reden niet in te stemmen met het ontwerp. Wel hebben we het nadrukkelijke verzoek bij het vervolgtraject betrokken te blijven, afspraken te maken over monitoring en evaluatie en ook van elkaar te weten dat wanneer een onwenselijke situatie ontstaat, hier opnieuw naar te kijken en nieuwe afspraken te maken.*

Dit onderwerp is besproken in de 1122e CVC van 6 maart 2018.

De CVC wordt gevraagd: ter accordering.

Opmerkingen vooraf
- De bediening van de semiautomatische palen is nog niet verder uitgewerkt en komt later in het traject aan de orde. De CVC pleit voor een systeem waarbij sprake is van zo min mogelijk blokkeringen op de Kattenburgerstraat.
- In principe wordt geen bevoorrading toegelaten voor de rondvaartboten. Daarom wordt in deze zone ook geen L&L-haven gemaakt.

Reactie CVC
R&D
- R&D verwacht dat de vrachtwagen aan de westkant mogelijk over het fietspad heen gaat zwaaien. Wellicht is dit te voorkomen door een ribbelmarkering aan te brengen op de markering van het fietspad.
- R&D pleit voor een bufferplek voor de vezip, waar het voertuig kan wachten tot de vezip naar beneden gaat.
- Momenteel voldoet een breedte van 4 m voor het fietspad. Dit is wel afhankelijk van toekomstontwikkelingen.
- R&D gaat node akkoord met het maximale aantal veegwagens dat toegang heeft.
- R&D stelt voor om de VOP iets te draaien, zodat deze meer in de looproute komt te liggen.
- Verder gaat R&D akkoord met het ontwerp.

Fietsersbond
- De Fietsersbond sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.
- De voet van de vezip a-niveau aanbrengen.

Politie
- De politie zet vraagtekens bij het aantal veegwagens dat over het fietspad gaat rijden. Eventueel die auto's van een sensor voorzien, zodat alleen die worden toegelaten tot het gebied.
- De VOP behouden zoals is getekend.
- Verder gaat de politie akkoord met het ontwerp.

V&OR
- V&OR wenst zo min mogelijk medegebruik van een corridor door ander verkeer, zoals de veegwagens. Een en ander graag monitoren met team Verkeerstactiek.
- Aan de westkant van de Kattenburgerstraat langs de fietsstrook een doorgetrokken streep aanbrengen.
- De getekende VOP behouden.
- Met de rest van het ontwerp gaat V&OR akkoord.

MET
- MET sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.
- De getekende voetgangersoversteek is het kortste, daarom is MET geen voorstander van het verleggen van die oversteek.
- Bij de opgang richting de brug moet de mindervalide nog wel een draai kunnen maken.

GVB
- GVB stelt voor de opstelvakken breder te maken. Dit is een drukke fietsroute, zeker als de fietsbrug richting de Sluisbuurt wordt gerealiseerd.
- GVB vreest voor conflicten met de linksaf slaande veegwagen richting Dijksgracht oost. Het project dient te monitoren of sprake is van een conflict.
- GVB pleit voor een op afstand bedienbare paal. GVB vreest voor opstoppingen op de corridor door wachtende veegwagens voor een handmatig te verzinken paal.

Cliëntenbelang
- Akkoord met het voorliggende ontwerp.
- De getekende voetgangersoversteek behouden.
- In de uitwerking zorgen voor goede verlichting in verband met de verkeers- en sociale veiligheid.

Advies/besluit CVC
- De CVC gaat akkoord met het ontwerp.
- Beperk het aantal veegwagens dat gebruikmaakt van de Kattenburgerstraat.
- De vezip mag zo min mogelijk hinder veroorzaken op de Kattenburgerstraat. Graag sensoren in de veegwagens plaatsen, zodat de doorstroming is gegarandeerd.
- De CVC adviseert het aantal voertuigen dat wordt voorzien van sensoren te beperken.
- De vezip a-niveau aanbrengen.
- De fietsstrookmarkering aan de westkant op orde brengen. Alleen bij de doorsteken een onderbroken streep aanbrengen.
- Het project wordt geadviseerd om te overwegen een ribbelmarkering op de fietsstrookmarkering aan te brengen.
- De verlichting op de hele route op orde brengen.
- De CVC raadt aan het aantal bewegingen van de veegwagens, maar ook de linksaf-beweging goed te monitoren.
- Wellicht kan het project een keer een schouw houden om te kijken of de infrastructuur gebruikt wordt zoals deze is bedacht.

11. Globaal verkeersontwerp Stedenbouwkundig Plan Strandeiland

In aanwezigheid van: mevrouw (R&D) en (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: ***Vervolg Strandeiland***
Op 4 september 2018 bespraken wij met u het globale verkeersontwerp voor het Stedenbouwkundig Plan Strandeiland - IJburg 2e fase, ter accordering op hoofdlijnen en advies.
Wij leggen in deze flap aan u voor hoe wij uw opmerkingen in het ontwerp hebben verwerkt.
Voor de bijeenkomst op 2 oktober 2018 staan nog twee bespreekpunten open, namelijk:
uitslag WVA (toelichting – verslag volgt)
de positionering van de trammasten ( )
de indeling van de bruggen 2060, 2080 en 2125 ( )
Verwerking opmerkingen CVC op 4 september 2018:
Plus-net auto:
Strandeiland wordt ontsloten voor plus-net auto door twee wegen. Dat zijn vanaf de noordelijke brug de Pampuslaan met in het verlengde de laan naar Buiteneiland en via de zuidelijke brug de Strandlaan. Dit zijn gebiedsontsluitingswegen (50 km).
De fiets op de Oeverparklaan:
Het ontwerpteam geeft de voorkeur aan een fietsstraat. Uit de verkeerscijfers en -prognoses blijkt dat het hier niet druk wordt met gemotoriseerd verkeer en dat het dus mogelijk is om hier een fietsstraat te realiseren (indien de fietsintensiteiten hoog genoeg zijn).
Woonerven in de Muiderbuurt:
Het combineren van auto en langzaam verkeer is hier mogelijk omdat het om bestemmingsverkeer gaat en de woonerven zo worden ingericht dat de snelheid voor het autoverkeer wordt afgeremd. Voor de inrichting van de erven is een referentiebeeld toegevoegd.
Fiets in Muiderbuurt:
De fietsbrug over het binnenwater en de straat in het verlengde daarvan worden toegevoegd aan het hoofdnet fiets. We voegen een fietskaart toe waarbij het fietsnetwerk inzichtelijk wordt.
Gecombineerd voet- en fietspad Zuidrand Muiderbuurt:

De commissie gaf aan de het gecombineerde voet fietspad tot conflicten tussen wandelaars en fietsers kan leiden en daardoor ongewenst is. In het aangepaste ontwerp wordt in materialisering een duidelijke scheiding aangeven voor voetgangers en fietsers. Hiervoor is een referentiebeeld toegevoegd.

Beëindiging Strandlaan

Het ontwerpteam kiest voor een logische beëindiging van de Strandlaan in de Muiderbuurt, waarbij er in het ontwerp aandacht is voor de verschillende snelheden die hier bij elkaar komen. Dit zal worden meegenomen bij het inrichtingsplan van de openbare ruimte.

Pampusbuurt:

Om in straatprofiel ook voldoende ruimte te bieden voor fietsers, wordt een rijbaanbreedte van 5,50 meter voorgesteld. De profielen worden hierop aangepast.

OV-haltes:

In het groot tramoverleg is de positionering van de haltes goedgekeurd. Ook in relatie tot de voorzieningen. Voor alsnog heeft het GVB geen plannen voor een andere lijnvoering of een toevoeging van een buslijn op Strandeiland. Het profiel van de Strandlaan maakt dit in de toekomst niet onmogelijk.

Bus keerlus:

Deze moet nader worden uitgezocht. Het Stedenbouwkundig Plan zal rekening houden met de eisen voor de bus.

Kruispunt Pampuslaan

Commissie is akkoord met deze oplossing op hoofdlijnen. Het ontwerpteam houdt vast aan deze oplossing en zal bij de uitwerking aandacht besteden aan een veilige oversteek van de trambaan.

Strandboulevard:

Commissie gaf suggestie om t.b.v. verblijfskwaliteit van Strandboulevard een woonerf te maken i.p.v. een erftoegangsweg. Het ontwerpteam kiest hier voor een erftoegangsweg, omdat dit past bij het beeld van een strandboulevard.

Positie masten verlengde IJtram:

Vormgeving

De verschillende eilanden van IJburg hebben ieder een eigen karakter, maar sluiten qua vormgeving van de openbare ruimte wel op elkaar aan. Dit geldt zeker voor de inrichting van de hoofdas (IJburglaan en Pampuslaan) die de verschillende eilanden met elkaar verbindt. Voor de verlenging van de Pampuslaan is de wens om het beeld van het bestaande IJburg voort te zetten. Een zeer beeldbepalend element in dit verhaal, zijn de masten van de tram. Vanuit vormgeving is de voorkeur om bij de verlening van de IJtram ook een mast in middenpositie toe te passen. Daarnaast sluit de middenpositie van de mast ook het beste aan op de architectuur van de twee toekomstige bruggen in de Pampuslaan.

Veiligheid

Anders dan op het bestaande deel, zal op het toekomstig deel van de Pampuslaan – over een lengte van ongeveer 670 meter - een HOV-bus meerijden over de trambaan. Fysiek is er voldoende ruimte om dit in te passen met een mast in middenpositie. Daarnaast is het ook van belang om de veiligheid voor de tram en de bus mee te nemen. Om de veiligheid voor beide te kunnen waarborgen, is het voorstel om de masten op een middenberm te plaatsen. Hierdoor ontstaat een situatie met twee busbanen in één richting, gecombineerd met tram. Door de masten te plaatsen op een middenberm, kan het risico van aanrijden tot het minimum worden beperkt. De middenberm biedt ook ruimte om ter hoogte van de haltes hekken te plaatsen, om te voorkomen dat er op dit punt ongewenste oversteekbewegingen plaats vinden.

Voor een trambestuurder of buschauffeur kunnen de masten in middenpositie wel belemmerend werken voor het zicht op de baan. Maar aangezien we hier uitgaan van een onderlinge afstand van 50 meter tussen de masten, zal deze belemmering niet heel groot zijn.

Flexibiliteit

In het geval van een gestrande tram biedt een gecombineerde tram- / busbaan in twee richtingen, zonder obstakels in het midden, voor een bus de meeste flexibiliteit. De voor

veiligheid gewenste hekken ter plaatse van de haltes zorgen er echter voor dat op het grootste deel van het traject het niet mogelijk is voor een bus om een gestrande tram in te halen.
Op het deel van het traject waar het inhalen van een gestrande tram wel mogelijk is, kan er gekozen worden om de middenberm overrijdbaar te maken, met de Uithoflijn in Utrecht als voorbeeld.
De brandweer heeft in een vooroverleg aangegeven geen bezwaren te zien. Met 2x2 rijbanen aan weerszijden van de tram- / busbaan, is ervoor nood- en hulpdiensten voldoende uitwijkmogelijkheid bij een noodgeval.

Brug 2060, 2080 en 2125, ten behoeve van VO architecten

Introductie

Bij de planvorming voor IJburg II, Strandeiland, worden ook een drietal bruggen meegenomen. Het gaat hier om de twee bruggen in de Pampuslaan (tussen Haveneiland en Centrumeiland (2060) en tussen Centrumeiland en Strandeiland (2080)) en de brug de Strandeilandlaan (tussen Centrumeiland en Strandeiland (2125)). De eerste twee bruggen behoren tot de familie "eilandbruggen", en zullen qua uiterlijk lijken op de brug in de IJburglaan tussen Steigereiland en Haveneiland (2002). De derde brug, behoort tot de familie "buitenwaterbruggen" en sluit aan op de brug tussen het Haveneiland en Centrumeiland bij het kruispunt Muiderlaan – Strandeilandlaan (2030).
Op dit moment worden de PvE's voor deze drie bruggen afgerond. Deze zijn de basis voor de architecten van de bruggen om een VO te kunnen maken. Er wordt gevraagd of de CVC akkoord kan gaan met de indeling van de brugdekken.
De positie van de masten voor de verlening van de IJtram een ander punt is op de agenda van deze CVC, wat betrekking heeft op bruggen 2060 en 2080. Voor het brugdek voor de tram en bus, is qua profiel van vrije ruimte, genoeg maat aangehouden voor zowel een mast in middenpositie als in zijpositie.

Brug 2060

Deze brug bestaat uit drie brugdekken.
Het noordelijke brugdek heeft een voetpad van 2,8 meter – een fietspad in twee richtingen van 4,0 meter – een schrikstrook van 1,2 meter en twee rijstroken voor autoverkeer met een gezamenlijke breedte van 6,5 meter;
Het middelste brugdek heeft een totale breedte van 9,9 meter, waarvan aan weerzijde een ruimte van 0,8 meter bestemd is voor een schouw pad. Dit brugdek is bestemd voor de tram, maar mocht het in de toekomst noodzakelijk zijn, is het mogelijk dat hier ook een bus gebruik van maakt;
Het zuidelijk brugdek heeft 3 rijstroken voor de auto met een totale breedte van 9,25 meter. Dit is één rijstrook rechtdoor van 3,0 meter en twee rijstroken rechtsaf, waarvan één 3,0 meter en de rechterrijstrook 3,25 meter. Naast de schrikstrook van 1,2 meter volgt hier een éénrichting fietspad van 3,0 meter en een voetpad van 3,0 meter.

Brug 2080

Ook deze brug bestaat uit drie brugdekken.
Het noordelijk brugdek is gelijk aan die van brug 2060: een voetpad van 2,8 meter – een fietspad in twee richtingen van 4,0 meter – een schrikstrook van 1,2 meter en twee rijstroken voor autoverkeer met een gezamenlijke breedte van 6,5 meter;
Het middelste brugdek heeft een totale breedte van 9,9 meter, waarvan aan weerzijde een ruimte van 0,8 meter bestemd is voor een schouw pad. Dit brugdek is bestemd voor de tram en bus;
Het zuidelijk brugdek heeft 2 rijstroken met een gezamenlijke breedte van 6,5 meter, een schrikstrook van 1,2 meter, een fietspad in één richting van 3,0 meter en een voetpad van 2,8 meter.

Brug 2125

Deze brug bestaat uit één brugdek, verdeeld in:
3,2 meter voetpad
3,0 meter tweerichting fietspad
1,2 meter schrikstrook

7,0 meter rijweg (waar in de toekomst het mogelijk is om een bis te laten rijden)
1,2 meter schrikstrook
4,0 meter fietspad in twee richtingen
3,2 meter voetpad
Eerder besproken op 4 september 2018.

De CVC wordt gevraagd: Ter accordering de bevindingen van de WVA.
Advies op de trammasten.
Advies op de indeling van de bruggen.

Opmerkingen vooraf

- Behandeling in de WVA is teruggetrokken en daardoor kan de CVC nog geen definitief advies geven wat betreft de VRI geregelde kruispunten en de hoofdinfra.
- Het project licht toe dat een nieuwe run wordt gedraaid omdat de oude run uitging van uitgangspunten die niet representatief zijn voor IJburg. De resultaten van de run bespreekt het project met de WVA, waarna ook de CVC weer wordt geconsulteerd. Uit de run moet blijken of er meer auto's op het eiland komen. Het project komt in de CVC terug met een ontwerp voor de kruispunten.
- Het project geeft een mondelinge toelichting op de reactie van het project op de opmerkingen van de CVC tijdens de vorige behandeling. Deze staan ook in de flap genoemd.
- De CVC adviseert om contact op te nemen met de afdeling Kennis & Kaders van V&OR om af te stemmen welke wegen hoofd- of plusnet worden.
- De bereikbaarheid van de scholen (met de auto) is volgens de CVC een aandachtspunt, vooral voor mindervaliden.
- Cliëntenbelang wenst dat in een wijk zonder scheidslijnen en in verband met de loopafstanden richting de haltes ook de bereikbaarheid van het doelgroepenvervoer naar voorzieningen geregeld moet zijn.
- Over de positie van de trambaan moet nog overleg plaatsvinden.

Reactie CVC

R&D

- Aan de hand van de verkeersintensiteiten moet worden gepaald of een fietsstraat mogelijk is.
- R&D is voorstander van de toepassing van minder autoverharding in de woonerven, maak meer verblijfsgebied met een juiste erfinrichting.
- Het fietsnetwerk is een fietsvoorziening die niet binnen een erf voorkomt.
- Aan de zuidzijde wenst R&D een hoogteverschil tussen het fiets- en voetpad.
  R&D wenst een uitwerking te zien van de beëindiging van de Strandlaan, waarbij vooral de beëindiging van het fietspad een aandachtspunt is. Graag de fietser rugdekking geven op het punt waar hij de rijbaan op komt. Ook de overgang bij de plateaus zijn een aandachtspunt.
- R&D gaat akkoord met het profiel met een rijwegbreedte van 5,50 meter in de Pampusbuurt.
- R&D kan instemmen met de haltestraal van 400 m voor de OV-haltes. Aandachtspunt is het AOV.
- De WVA moet de kruising met de Pampuslaan eerst behandelen, voordat de CVC advies kan geven.
- De Strandboulevard zal als erftoegangsweg wel een L&L-voorziening moeten hebben als er veel voorzieningen zijn gevestigd.
- In het vooroverleg heeft R&D al aandachtspunten genoemd wat betreft de positie van de trammasten.
  Door het plaatsen van masten in middenligging wordt de aanrijdgevoeligheid vergroot. Een defecte tram veroorzaakt mogelijk achteruitrijden van een achteropkomende bus op

de trambaan of de bus komt tussen de masten vast te zitten wanneer deze in middenligging zijn geplaatst.
De nood- en hulpdiensten willen gebruikmaken van de trambaan, maar dat is onveilig wanneer de trammasten in middenligging staan. De nood- en hulpdiensten kiezen dan om via de rijbaan te rijden en daar is de vrije doorgang niet gegarandeerd op de kruispunten i.v.m. opgesteld autoverkeer.
Bij stremming moet de bus in- en uitvoegen op de kruising; hoe wordt dat geregeld?

- R&D pleit voor masten in zijligging en daarom adviseert R&D negatief wat betreft de masten in middenligging.
- Om een eenduidig profiel te krijgen gaat de voorkeur van R&D uit naar masten aan de zijkant van de bruggen.
- De maatvoering van de brugprofielen is wel correct en R&D adviseert om voetpaden met een uniforme maat van 3 m aan te leggen.
  Het project zegt toe dat alle voetpaden 3 m breed worden.
- Brug 2060 krijgt nog geen akkoord van R&D vanwege de kruispunten die nog een WVA advies behoeven.
- Bij brug 2060 ligt een voetgangersoversteek. R&D pleit voor voldoende zicht bij die oversteek. Bomen kunnen het zicht belemmeren. In het algemeen moet voldoende zicht zijn bij alle oversteken.

Fietsersbond

- De Fietsersbond is geen voorstander van een fietsstraat in de Oeverparklaan en wenst solitaire fietspaden.
- In de Pampusbuurt een rijbaan van 6 m breed maken, zodat vrachtwagen en fietser elkaar kunnen passeren.
- De Fietsersbond adviseert om goed na te denken over de bereikbaarheid van de scholen in de Muiderbuurt door de zelfstandig fietsende kinderen.
- De bruggen laten aansluiten op het Haveneiland en bij voorkeur een tweerichtingenfietspad aanleggen. De Fietsersbond verwacht namelijk dat het fietspad in twee richtingen gebruikt zal worden en accepteert dan een breuk met de inrichting van het haveneiland.

Politie

De politie wijst erop dat er juridisch gezien geen woonerf bestaat, alleen een erf. Volgens de definitie van een erf mag geen sprake zijn van doorgaand verkeer. De inrichting moet volgens het erf-principe worden vormgegeven, zodat de situatie ook goed handhaafbaar is.

V&OR

- V&OR sluit aan bij de opmerking van de politie wat betreft het erf.
- De Strandlaan moet voor zowel fietsers als voetgangers goed oversteekbaar zijn.
- Bij een fietsstraat moeten de intensiteiten laag genoeg zijn, anders gaat de voorkeur uit naar een fietspad langs de rijbaan.
- Afhankelijk van de intensiteiten moet bij de bruggen gekeken worden naar het aantal rij- en opstelstroken, afgezet tegen de profielruimte op de brug.
- V&OR is geen voorstander van masten in het midden. Bij het bepalen van de locatie van de masten zijn veiligheid en oversteekbaarheid belangrijke aandachtspunten.

MET

- MET sluit aan bij de opmerking van de politie over de erven.
- Wat betreft de Muiderbuurt sluit MET aan bij de opmerking van de Fietsersbond.
- De beëindiging van de Strandlaan dient verder goed uitgewerkt te worden.
- MET wacht het advies van de WVA af, zeker als het gaat om de impact op de kruisingen.
- MET gaat akkoord met het ontwerp van de Strandboulevard.

- Over de positie van de trammasten wil MET graag meepraten. MET heeft reeds ervaring met zijmasten en wil overtuigd worden van een goede werking van middenmasten met gemengd verkeer.

GVB
- GVB sluit aan bij de opmerkingen van R&D.
- Verder is GVB geen voorstander van erven, omdat binnen dat profiel geen sprake mag zijn van doorgaand verkeer. In het voorliggende ontwerp kan het verkeer aan twee kanten de wijk in en dat ziet GVB niet als erf.
- De brugindeling voldoet qua profiel ruim aan de richtlijnen. GVB zet vraagtekens bij de rijstrookindeling op brug 2060. Uit de berekeningen moet blijken of een en ander past.

Cliëntenbelang
- Cliëntenbelang sluit aan bij de opmerking van GVB en vindt de keuze voor erf ongelukkig.
- Wat betreft het AOV adviseert Cliëntenbelang om bij het project Houthavens te informeren naar hun ervaringen.
- Qua bereikbaarheid van de ov-haltes maakt Cliëntenbelang zich nog zorgen over de bereikbaarheid van het meest zuidoostelijke stuk van de Muiderbuurt. Juist voor de mensen met een beperking moet de OV-bereikbaarheid in dat gebied goed zijn geregeld.
- De oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers over de Strandlaan goed regelen.
- Cliëntenbelang gaat grotendeels akkoord met het ontwerp van de brug en vraagt aandacht voor het behoud van het uitzicht vanaf de brug. Dit kan door een open hekwerk op de brug te plaatsen.
- Bij een gecombineerde tram-/bushalte moet genoeg ruimte aanwezig zijn, zodat de nood- en hulpdiensten kunnen passeren. Cliëntenbelang merkt op dat het PvE gecombineerde tram-/bushalte momenteel uitgewerkt wordt. De bus moet goed langs de halte kunnen halteren, zodat er geen ruimte ontstaat tussen de bus en het perron. Zeker voor mindervaliden kan dit een gevaarlijke situatie opleveren.
- Cliëntenbelang ziet in het profiel vrij grote hoogteverschillen. Wanneer de ruimte wordt uitgegeven wenst Cliëntenbelang geen nieuwe hoogteverschillen die de toegankelijkheid in de weg kunnen zitten.

Advies/besluit CVC
- De CVC kan nog geen advies uitbrengen over de VRI-geregelde kruispunten en het profiel van de brug 2060 omdat de WVA hier eerst nog over moet adviseren.
- Ook over de positie van de trammasten kan de CVC nog geen advies uitbrengen omdat er nog een risicoanalyse uitgevoerd moet worden.
- De CVC adviseert om in overleg met de afdeling Kennis en Kaders van V&OR de hoofd- en plusnetten vast te stellen.
- Met betrekking tot de Oeverparklaan dient het project te bekijken of solitaire fietspaden een oplossing zijn als centrale ontsluiting voor de fietsers in het gebied. Maak goede centrale fietsverbindingen.
- Aandachtspunten zijn de te verwachten fiets- en autointensiteiten op de Oeverparklaan.
- De erven zijn volgens de CVC een zorgpunt, deze voldoen in het voorliggende ontwerp onvoldoende aan de inrichtingseisen. Het project moet de uitwerking dan ook meer in overeenstemming brengen met die eisen. Omdat tussen de Oeverparklaan en Strandlaan kortsluitingen zijn, wordt het aantrekkelijk om de erven als doorgaande autoroutes te gebruiken wat niet de bedoeling is.
- De oversteekbaarheid van de Strandlaan door fiets- en voetgangersverkeer is een aandachtspunt in de uitwerking.
- Het is een ontwerpopgave om de beëindiging van de Strandlaan te verbeteren.
  Bij de overgang van het fietspad naar de rijbaan rugdekking realiseren voor de fietser en de positie van de drempel goed bekijken.

- De CVC gaat akkoord met de profielbreedte van de straten in de Pampusbuurt.
- De CVC meent dat sprake is van een goede dekking van het ov in het hele gebied. De bereikbaarheid voor het AOV is nog wel een aandachtspunt, waarbij de bereikbaarheid van de zuidwesthoek Muiderbuurt vooral een punt van aandacht is.
- De CVC gaat nog niet akkoord met het ontwerp van de kruising Pampuslaan, omdat deze nog in de WVA moet worden behandeld.
- Wel akkoord met het voorstel om van de Strandboulevard een erftoegangsweg te maken.
- Akkoord met het gecombineerde fiets-/voetpad aan de zuidrand van de Muiderbuurt.
- De CVC wacht de behandeling in de WVA en de uitkomst van de risicoanalyse af.

12. Vaststellen verslag 1143e CVC d.d. 18 september 2018

De secretaris voert de wijzigingen in het verslag door.

13. Naar aanleiding van het verslag

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

14. Actualiteiten

Er zijn geen actualiteiten.

15. Ter kennisname

Geen stukken ter kennisname.

16. Rondvraag

Geen punten.

De voorzitter sluit de bijeenkomst om 17.00 uur.