# Gemeente Amsterdam
## Centrale Verkeerscommissie

**Vastgesteld verslag**

**Secretariaat**
[redacted]
Telefoon: [redacted]
Weesperplein 8, 1018 XA Amsterdam
[redacted]

**Vergadering:** **1259e CVC**
**Datum:** **1 juni 2021**
**Tijd:** **13.00 uur**
**Plaats:** **Online via MS Teams**

---

**Deelnemers:**

| | |
|---|---|
| [redacted] | - V&OR, voorzitter |
| [redacted] | - R&D |
| [redacted] | - GVB |
| [redacted] | - V&OR |
| [redacted] | - MET |
| [redacted] | - Politie |
| [redacted] | - extern adviseur Cliëntenbelang Amsterdam (t/m agendapunt 6) |
| [redacted] | - extern adviseur Cliëntenbelang Amsterdam (vanaf agendapunt 7) |
| [redacted] | - extern adviseur Fietsersbond Amsterdam |
| [redacted] | - notulist |
| [redacted] | - IB (agendapunt 4) |
| [redacted] | - R&D (agendapunt 5) |
| [redacted] | - IB (agendapunt 6, 7 en 8) |
| [redacted] | - gebiedsmakelaar (agendapunt 6) |
| [redacted] | - IB (agendapunt 9) |
| [redacted] | - IB (agendapunt 9) |
| [redacted] | - PMB (agendapunt 10) |

## 1. Opening en vaststellen agenda

De heer [redacted] opent de online vergadering om 13.00 uur en heet iedereen welkom.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld:
2. Mededelingen
3 Hamerstuk

4. Bolstoen 12, aanpassing openbare ruimte
5. Luvernes, ontsluiting Berchvliet en Diepen
6. De Savornin Lohmanstraat – Dr. H. Colijnstraat, schetsontwerp verkeersmaatregelen t.b.v. P.J. Troelstraschool
7. Tussen Meer, snelheidsmaatregelen
8. Jan Den Haenstraat e.o., verkeersmaatregelen t.b.v. OBS Narcis Querido
9. Frederik Hendrikplantsoen, in- en uitrit Singelgrachtgarage, DO maaiveldinrichting
10. Th. Weeversweg t.h.v. Zuidgorsstraat – Het Schouw, afzetten woonstraatje (uitneembare paaltjes)
11. Vaststellen verslag 1257e CVC d.d. 18 mei 2021
12. Naar aanleiding van het verslag
13. Actualiteiten
14. Ter kennisname
15. Rondvraag.

## 2. Mededelingen

De heer [redacted] geeft aan dat dit zijn laatste CVC is in deze setting en de politie zal wegens capaciteitsgebrek per 1 juli 2021 niet in de CVC aanwezig zijn. Voor de CVC is op korte termijn geen capaciteit beschikbaar om als politie deel te nemen.
De voorzitter bedankt de heer [redacted] voor zijn bijdrage in de CVC.

De brandweer heeft geen schriftelijke bijdrage geleverd.

## 3 Hamerstuk

Er zijn geen hamerstukken.

## 4. Bolstoen 12, aanpassing openbare ruimte

In aanwezigheid van: mevrouw [redacted] (IB).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*De Kavel Bolstoen 12 in Sloterdijk wordt herontwikkeld. Het oude gebouw wordt gesloopt waarna er een nieuw complex met interne ontsluitingsweg wordt gebouwd. Als gevolg dient de openbare ruimte aangepast te worden op deze interne weg.*
*Dit betekent dat er een aantal parkeerplekken worden opgeheven ten behoeve van twee inritten aan weerszijden van de kavel.*
*Tevens zullen aan weerszijden van de inrit veren worden geplaatst.*
*In het VO boekje is nadere uitleg over het ontwerp te vinden.*

*De CVC wordt gevraagd:*
*Uw mening is gewenst over het voorgestelde ontwerp op het gebied van verkeersveiligheid.*

### Opmerkingen vooraf

Het betreft privéterrein dat 's avonds met hekken wordt afgesloten.
Het is niet bekend of de tussenstraat één of twee richtingen is. Dat zal het project uitzoeken.

### Reactie CVC

**R&D**

- R&D vraagt aandacht voor het zicht voor verkeer komende vanaf de oostkant in relatie tot geparkeerde voertuigen.
- Het groen in verband met het zicht maximaal 60 cm hoog maken.

**MET**
MET adviseert het project om bij de zijstraten een 30km-regime toe te passen en bij de gebiedsontsluitingswegen een maximumsnelheid van 50 km/u, omdat gezien het in- en uitsteken van voertuigen ten behoeve van L&L de snelheid laag is.

**Politie**
De politie adviseert de witte bandenlijn door te trekken, zoals overal in Westpoort gebeurt.

**Overige CVC-leden**
De overige CVC-leden hebben geen aanvullende opmerkingen.

**Advies CVC**
- De CVC adviseert positief ten aanzien van de aanpassing openbare ruimte Bolstoen 12.
- Aandachtspunt is het zicht bij het uitrijden aan de oostkant, ook in relatie tot de bomen. De groenbeplanting laag houden, maximaal 60 cm.
- Bij de aansluiting op de openbare weg graag een witte band toepassen.

## 5. Luvernes, ontsluiting Berchvliet en Diepen

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

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*In Sloterdijk III, het detailhandelscluster, komen steeds meer bedrijven en grootwinkelbedrijven. Hierdoor komen er ook steeds meer klanten die bijna uitsluitend per auto komen (weinig tot geen OV en grote afstanden voor wat betreft fietsen).*
*De hoofdontsluiting is de Sierenborch en hier wreekt zich het principe van één centrale toegang tot het gebied. Het wordt steeds meer een verblijfsgebied waar autoverkeer steeds minder is gewenst.*
*Een aantal maatregelen om de Sierenborch te luwen is reeds genomen:*
- *Extra toegang vanaf de Theemsweg (CVC akkoord)*
- *Extra toegang vanaf de Australiëhavenweg (CVC akkoord)*

*Een maatregel die nu voorligt is het aansluiten van Diepen en Berchvliet op Luvernes, zodat bezoekers meer alternatieven hebben om de buurt te bereiken en te verlaten, zonder Sierenborch te belasten. Ook bevoorradend verkeer heeft dan meer mogelijkheden om buiten Sierenborch om het gebied te bedienen.*
*Als voorstel ligt een rechtsaf-erin en rechtsaf-eruit principe voor, omdat een doorbraak van de middenberm op dit punt tot problemen op de aansluiting van Luvernes en de A5 zou kunnen leiden.*
*Oneigenlijke keerbewegingen op de kruispunten worden door het principe niet verwacht, omdat ten zuiden van deze maatregel een rotonde ligt (die het keren faciliteert) en verkeer naar het zuiden via de buurt naar deze rotonde kan.*
*De maatregel ligt in de invloedssfeer van de aansluiting van Luvernes met de op- en afrit van de A5 en omdat daar mogelijk sprake is van een vri is de WVA geconsulteerd.*
*De WVA heeft geen bezwaar tegen de aansluitingen.*
*Met de komst van de aansluiting van Diepen, wordt voorgesteld om de extra uitrit van de Praxis op Luvernes te verwijderen.*

*De CVC wordt gevraagd:*
*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de aansluiting van Berchvliet en Diepen op basis van het rechtsaf-erin, rechtsaf-eruit principe.*
*De CVC wordt gevraagd een uitspraak te doen over het al dan niet handhaven van de extra uitrit van de Praxis.*

## Opmerkingen vooraf
- Het ontwerp is ook voorgelegd aan de WVA en zij concluderen dat er geen problemen zullen ontstaan ten aanzien van de wachtrij richting de A5. De WVA is akkoord.
- De fietsbereikbaarheid van de Praxis blijft onveranderd via de rotonde en Luvernes.

## Reactie CVC
### R&D
- Op de aansluiting Diepen – Berchvliet – Luvernes de voorrang duidelijk aangeven.
- De straal van de bochten verkleinen om de snelheid te beperken, met name de bocht richting het tweerichtingsfietspad.
- De aansluiting van het tweerichtingsfietspad en Berchvliet voor rechts afslaand verkeer vanaf Luvernes optimaliseren, bijvoorbeeld in- of uitbuigen.
- Het fietspad op plateau op Berchvliet optimaliseren en de benodigde voorrangsmarkeringen toevoegen.
- De informatiehaven optimaliseren door een kopje te maken, waardoor de aansluiting Berchvliet beter kan worden vormgegeven.
- R&D kan instemmen met het principe van rechts in rechts uit. Graag monitoren of dit in de toekomst problemen gaat geven in relatie tot de aansluiting met de A5 en mogelijke U-turns.
- De aansluiting van de Praxis weghalen, dat geeft minder aansluitingen op Luvernes.

### V&OR
V&OR sluit aan bij de opmerkingen van R&D en ziet de uitwerking graag tegemoet.

### Politie
- De politie pleit voor het aanbrengen van haaientanden bij de aansluitingen van Diepen en Berchvliet op Luvernes.
- De pijlmarkering op Luvernes ter hoogte van Diepen en Berchvliet voor de richting rechtdoor/rechtsaf kunnen aan beide zijden van de weg komen te vervallen.
- De oude uitrit van het parkeerterrein van de Praxis naar Luvernes weghalen. De politie vindt die situatie onveilig.

### GVB
- GVB sluit aan bij de voorgaande sprekers.
- Bij de informatiehaven kan een onveilige situatie ontstaan omdat niet duidelijk is of een auto zijn richtingaanwijzer uitdoet om rechtsaf te slaan of om de informatiehaven in te rijden.
  Het project zal het ontwerp aanpassen om onduidelijkheden te voorkomen.

### MET
Er zijn geen opmerkingen.

### Fietsersbond
De Fietsersbond vraagt aandacht voor de situatie bij de in- en uitrit van de Praxis.

### Cliëntenbelang Amsterdam
Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de gemaakte opmerkingen. Wanneer gekozen wordt voor een 30km-gebied, graag in de uitwerking rekening houden met de voetganger.

## Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van de Luvernes, ontsluiting Berchvliet en Diepen.

- Bij de aansluiting op Berchvliet een krappere boogstraal toepassen en aandacht besteden aan het conflict met de rechtdoor gaande fietser. Tevens de voorrang bij de aansluiting regelen.
- De situatie bij de informatiehaven goed oplossen.
- Bij de aansluiting Diepen – Luvernes de voorrang regelen.
- De CVC adviseert bij de aansluiting van het parkeerterrein op Diepen de voorrang goed te regelen en vraagt aandacht voor de positie van het gemaal.
- De CVC is warm voorstander van het verwijderen van de uitgang van het P-terrein richting Luvernes, omdat sprake is van een gevaarlijke situatie.
- De rechtdoor/rechtsaf-pijlmarkering aan beide kanten van Luvernes achterwege laten.

## 6. De Savornin Lohmanstraat – Dr. H. Colijnstraat, schetsontwerp verkeersmaatregelen ten behoeve van P.J. Troelstraschool

In aanwezigheid van: mevrouw [redacted] (IB) en de heer [redacted] (gebiedsmakelaar).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*De ingang van de Pieter Jelles Troestraschool is gelegen langs de Dr. H. Colijnstraat. Dit is een 50km/u-straat, uitgevoerd moet vrijliggende eenrichtingsfietspaden. De middenberm van Dr. H. Colijnstraat is verlaagd en overrijdbaar uitgevoerd.*
*Geregeld staan mensen stil in de middenberm om hun kinderen naar school te brengen en te halen. Dit kan gevaarlijke situaties opleveren, omdat de middenberm hiervoor niet bedoeld is.*
*Daarom wordt voorgesteld om de middenberm verhoogd aan te brengen tussen trottoirbanden. De middenberm zelf kan dan ingezaaid worden met gras. Deze maatregelen worden gezien als anti-parkeermaatregel.*
*In de schoolomgeving ontbreken de in de CVC-leidraad voorgeschreven SCHOOL-markering en bijbehorende bebording.*

*De CVC wordt gevraagd:*
*Akkoord geven op bijgevoegd ontwerp en de goedkeuring voor het nemen van verdere stappen t.b.v. realisatie.*

### Opmerkingen vooraf

Het voorstel is de huidige middenberm te verhogen, om te voorkomen dat auto's erop parkeren. De nood- en hulpdiensten kunnen uitwijken naar het fietspad.

### Reactie CVC

**R&D**

- Bij de drempels in de De Savornin Lohmanstraat maatregelen treffen zodat de auto er niet omheen kan rijden.
  Het project geeft aan dat het hier een omissie betreft. De middengeleider is verlengd en de drempel is om de door R&D genoemde reden iets verplaatst.
- Het groen laag houden in verband met het zicht.
- De schoolzone-markering niet vlak voor een plateau of drempel aanleggen.
- De schoolzone op de De Savornin Lohmanstraat en de Jan Abelszstraat iets voorbij de zijstraat/inritconstructie aanbrengen.

**MET**

- De schoolmarkering zou in de Jan Abelszstraat voor de inritconstructie moeten liggen.
- In de Geleyn Bouwenszstraat ook een schoolmarkering aanbrengen.
  R&D stelt voor de schoolzone 10m na de Jan Abelszstraat te leggen.
- Bij de doorsteek ter hoogte van de Jan Abelszstraat haaientanden toevoegen.

### Cliëntenbelang Amsterdam
Bij de VOP's graag geleidelijnen toevoegen.

### Overige CVC-leden
Akkoord, geen opmerkingen.

### Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van de De Savornin Lohmanstraat – Dr. H. Colijnstraat, schetsontwerp verkeersmaatregelen ten behoeve van de P.J. Troelstraschool.
- De CVC vraagt aandacht voor de positie van de schoolmarkering in de De Savornin Lohmanstraat en stelt voor deze op te schuiven tot voorbij de aansluiting met de Geleyn Bouwenszstraat. Hetzelfde geldt voor de schoolmarkering in Dr. H. Colijnstraat. Deze opschuiven richting de De Savornin Lohmanstraat.
- Indien er geen geleidelijnen aanwezig zijn, deze graag toevoegen.

## 7. Tussen Meer, snelheidsmaatregelen
In aanwezigheid van: mevrouw [redacted] (IB).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*Op Tussen Meer wordt erg hard gereden door gebruikers. Tussen Meer is een gebiedsontsluitingsweg 50km/u, met een trambaan in het midden van de weg. Het is daarnaast erg druk met fietsers en voetgangers (behorende tot het Plusnet voor deze modaliteiten), die geregeld de weg moeten oversteken, door onder andere de aanwezigheid van de tram(haltes).*
*Het drukke langzame verkeer maakt het prioriteit om het te hard rijden in deze straat aan te pakken. Ondanks dat er al vele verkeersremmende maatregelen in de straat aanwezig zijn in de huidige situatie, is dit blijkbaar niet genoeg. Daarom wordt voorgesteld om nieuwe verkeersremmende maatregelen toe te passen in de vorm van gestrate 30km/u drempels van 12cm hoog.*
*De reden dat voor deze drempels wordt gekozen, is dat de bestaande 50km/uur-drempels niet voldoen blijkbaar. De onderlinge afstand tussen de drempels in ongeveer 75 meter. Dit is niet altijd haalbaar, door de locatie van bestaande drempels en/of ligging van de kruispunten. Algemeen kan gezegd worden dat de onderlinge afstand 75 meter moet zijn. De afstand tot (bestaande) voetgangersoversteken moet minimaal 5m zijn, zodat een auto zich tussen de verkeersdrempel en het zebrapad kan opstellen.*
*Op enkele locaties liggen bestaande psychobremsen. Door de nieuw aan te brengen drempels, zullen op enkele locaties de bestaande psychobremsen verplaatst moeten worden.*

*De CVC wordt gevraagd:*
*Akkoord geven op bijgevoegd ontwerp en de goedkeuring voor het nemen van verdere stappen t.b.v. realisatie.*

### Opmerkingen vooraf
Het project gebruikt 30-km-drempels omdat deze meer afremmen dan de standaard drempel. Op deze locatie zijn veel meldingen over het te hard rijden. De CVC merkt op dat de wegbeheerder verantwoordelijk is voor de weginrichting en eventuele schade aan auto's vanwege de positie van de drempel.

### Nagekomen reactie
### Brandweer
Niet akkoord! Op dit gebied worden op een 50km weg drempels gelegd die voor 30km

geschikt zijn. Dit in combinatie met de hoeveelheid drempels die er komen zien wij dit als brandweer niet zitten.

### Reactie CVC

### R&D

- R&D meent dat een 30km-drempel in verband met aansprakelijkheid niet aangelegd kan worden in een 50km-weg. Pas een 30km-regime toe met bijbehorende drempels.
- De positie van de drempels efficiënter bepalen en deze 15 m van het conflictpunt af leggen. Graag bekijken hoeveel drempels er werkelijk nodig zijn.
- Eerst de drempel neerleggen en daarna de psychobremse-markering.
- Bij de VRI op het kruispunt met Hoekenes de drempels buiten het detectieveld van de lussen van de VRI neerleggen.

### Politie

- Ook de politie pleit voor een 30km-regime met bijbehorende maatregelen.
- De politie sluit aan bij R&D met betrekking tot het aantal drempels. Graag kritisch kijken naar de benodigde hoeveelheid en de locatie.
- Vanwege de bijzonderheid van deze locatie en het gedrag van de weggebruikers is volgens de politie zeker sprake van een verkeersgevaarlijke situatie.

### V&OR

- V&OR sluit aan bij de opmerkingen van de politie en R&D. Maak een duidelijke keuze in het snelheidsregime in de straat met bijbehorend type drempel: 30 of 50 km/u. De hoeveelheid drempels en positie zijn aandachtspunten.
- Graag overleggen met de afdeling Bruggen of een drempel op de brug mogelijk is.
- De drempels buiten het detectieveld van de lussen leggen in verband met de invloedsfeer op de VRI.
- V&OR is geen voorstander van een drempel net voor de fietsoversteek en vreest anders voor het ontstaan van informeel voorrangsgedrag.

### GVB

- GVB sluit aan bij de gemaakte opmerkingen over locatie en aantal drempels in een bepaald snelheidsregime. Wanneer op de rijbaan gekozen wordt voor 30 km/u, pleit GVB voor het behouden van het 50 km/u regime op de trambaan.
- GVB adviseert rekening te houden met het feit dat op een deel van dit tracé de nachtbus rijdt. Dit kan leiden tot flinke trillings- en geluidsoverlast, vooral in de nacht.

### MET

Er zijn geen aanvullende opmerkingen.

### Cliëntenbelang Amsterdam

- Cliëntenbelang Amsterdam kan akkoord gaan met de aanleg van drempels.
- De afgekruiste oversteken zijn een barrière voor mensen met een visuele en lichamelijke beperking. Zij kunnen niet veilig oversteken.

### Fietsersbond

De Fietsersbond is voorstander van een GOW30. Graag in de flap cijfermatig onderbouwen waarom gekozen wordt voor maatregelen. Geef aan wat de gemeten snelheden zijn.

### Advies CVC

- De CVC adviseert positief ten aanzien van de snelheidsmaatregelen Tussen Meer.
- De CVC erkent het probleem van te hard rijden op deze weg. De commissie adviseert negatief ten aanzien van het toepassen van een 30km-drempel op een 50km-weg. De

CVC beschouwt Tussen Meer als een GOW30-weg en dat anticipeert op toekomstige beleidswijzigingen. Gezien de bijzondere situatie adviseert de commissie om een 30km-regime toe te passen.
- Graag goed naar de positie van de drempels kijken. Deze minimaal 15 m van het conflictpunt af leggen. Daarnaast ook de samenhang tussen psychobremse en drempels bekijken. De drempels mogen niet in de invloedsfeer van de VRI bij Hoekenes liggen.
- De CVC wenst een aangepast ontwerp te behandelen.

## 8. Jan den Haenstraat e.o., verkeersmaatregelen ten behoeve van OBS Narcis Querido

In aanwezigheid van: mevrouw [redacted] (IB).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*Momenteel is het schoolgebouw van de Narcis Queridoschool niet in gebruik in verband met een grote renovatie. Er is door de school wel gevraagd om al vooruitlopend op de opening in 2021/2022 te kijken naar de verkeersveiligheid. De schoolomgeving behoort tot een 30km-zone.*
*De klachten die vanuit de gehouden enquête voor schoolouders naar voren komen zijn het ontbreken van veilige oversteekvoorzieningen in de schoolomgeving (met name voor de Karel Doormanstraat) en tevens de gereden snelheid in de Karel Doormanstraat.*
*Een oplossing voor het oversteekprobleem zou zijn om ter hoogte van de bestaande drempels op de Karel Doormanstraat een tweetal VOP's met zebra markering aan te brengen op een plateau.*
*Volgens de leidraad zal er SCHOOL-markering inclusief bijbehorende bebording rondom de school op het wegdek aangebracht dienen te worden.*
*De twee voorgestelde maatregelen dragen naar alle waarschijnlijkheid bij aan het verminderen van de gereden snelheid in de Karel Doormanstraat.*
*Tot slot wordt gevraagd om de locatie van een derde VOP te beschouwen. De school zal namelijk gefuseerd worden, waardoor er naar verwachting meer leerlingen via de Joris van Andringastraat komen die de oversteek moeten maken op de Tjerk Hiddes de Vriesstraat. Op deze locatie wordt op het ontwerp ook een VOP voorgesteld. Er zal echter na opening van de school nagegaan moeten worden in hoeverre deze VOP noodzakelijk is.*

*De CVC wordt gevraagd:*
*Akkoord geven op het eerste bijgevoegde ontwerp en de goedkeuring voor het nemen van verdere stappen t.b.v. realisatie.*
*Daarnaast wordt gevraagd de voorgestelde locatie van de VOP ter plaatse van de kruising Joris van Andringastraat-Tjerk Hiddes de Vriesstraat te beschouwen.*

### Opmerkingen vooraf

De locatie van de VOP's is gebaseerd op de (toekomstige) loopstromen van de kinderen. Omdat de school nog niet geopend is, zijn de loopstromen nog niet allemaal bekend.

### Reactie CVC

**R&D**
- Akkoord met de schoolmarkering en bebording. R&D pleit voor het combineren van de twee oversteken, maar kan ook instemmen met voorliggend voorstel.
- De voetganger loopt bij de westelijke oversteek tegen twee containers aan. Graag de oversteek opschuiven.
- De geleidelijnen moeten naar de natuurlijke gidslijn leiden.
- R&D vraagt in verband met het zicht aandacht voor de parkeerplaatsen naast de zebra. Het betreft zowel langs- als haaksparkeren direct naast de zebra-overstreek.
- Ook bij de locatie Tjerk Hiddes de Vriesstraat rekening houden met voldoende zicht en de loopstromen.

### V&OR
V&OR ondersteunt de oproep wat betreft het zorgen voor voldoende zicht en het aanleggen van geleidelijnen.

### Fietsersbond
De Fietsersbond sluit aan bij de gemaakte opmerkingen en merkt op dat in een parkeerplaats ook een bestelbusje kan staan die het zicht blokkeert.

### Overige CVC-leden
De overige CVC-leden sluiten aan bij de gemaakte opmerkingen.

### Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van de verkeersmaatregelen ten behoeve van OBS Narcis Querido Jan den Haenstraat e.o.
- Kijken of de positie van de linker VOP in de Karel Doormanstraat aangepast kan worden omdat deze uitkomt op vuilcontainers.
  Als dat niet kan de geleidelijnen zodanig plaatsen dat mensen met een visuele beperking om de containers heen worden geleid.
- Bij de oostelijke oversteek in relatie tot de parkeerplaats zichtproblemen voorkomen. Hetzelfde geldt voor de te realiseren VOP in de Hiddes de Vriesstraat. Indien nodig ten behoeve van het zicht een parkeerplaats opheffen.

## 9. Frederik Hendrikplantsoen, in- en uitrit Singelgrachtgarage, DO maaiveldinrichting
In aanwezigheid van: de heren [redacted] (IB) en [redacted] (IB).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*Ten behoeve van de in- uitritconstructie van de parkeergarage komt er een aanpassing op het F. Hendrikplantsoen en de rijbaan van het F. Hendrikplantsoen. Autorijbaan krijgt een knip bij de F. Hendrikstraat zodat alleen autoverkeer naar de parkeergarage hier nog rijdt.*

*Het grootste punt van aandacht in het DO is de plaatsing van een TWI of VRI bij de in- en uitrit van de Singelgracht garage.*
*Er is na de 665e WVA van 18-03-2021 door de voorzitter aan het project aangegeven om te kijken naar een oplossing met een TWI zonder medegebruik op de gecombineerde tram- en busbaan.*
*Een aantal weken erna is er een vooroverleg gehouden tussen het project, leden van de WVA en de CVC om tot een gedragen oplossing te komen richting de CVC van 01-06-2021. Hieruit is er besloten om een knipperend verkeerslicht toe te voegen met bijvoegend een bord dat aanduidt dat de afslaande auto rekening moet houden met verkeer komend vanuit de Nassaukade en deze tevens voorrang moet verlenen. Dit verkeer kan een bus, tram, vuilniswagen, taxi of een hulpdienstvoertuig zijn. Het knipperende verkeerlicht gaat mee in de VRI van het kruispunt op de Nassaukade.*
*Verdere uitgangspunten:*
- *In de vlakstand bij de uitgang van de garage komt een portaal/slagboom waarop wordt aangegeven dat de garage vol is. In de garage zelf staan de toegangsslagbomen.*
- *Het plantsoen is ontworpen en besproken met de buurtbewoners, in principe is dat ontwerp gereed. Mocht een andere fietsroute uit veiligheid nodig zijn, is daarover overleg mogelijk.*
- *De bus zal op de verharde trambaan gaan rijden.*
- *De garage heeft 800 parkeerplaatsen en is voor 80% voor bewoners, 20% voor bezoekers. Een even groot aantal parkeerplekken worden opgeheven in de omgeving.*

*De CVC wordt gevraagd:*
*Akkoord te gaan met het Definitief ontwerp van de maaiveldinrichting van de Singelgrachtgarage en te accorderen op de gedragen oplossing voor de linksafslaande auto richting de Singelgrachtgarage.*

## Opmerkingen vooraf
- Het waarschuwingslicht wordt gekoppeld aan de VRI op de Nassaukade en het Frederik Hendrikplantsoen, zodat medegebruikers van de trambaan erop aansluiten.
- De OFOS op de kruising met de Nassaukade blijft bestaan.
- Het project zal met een definitieve tekening in de CVC terugkomen.
- De SafetyBoard heeft nog geen positief advies gegeven.

## Nagekomen reactie
### Brandweer
Graag even overleg wat de impact is op de brandweer. [redacted]

## Reactie CVC
### R&D
- R&D gaat akkoord met het waarschuwingslicht mits al het verkeer op de trambaan gedetecteerd wordt.
- R&D vraagt aandacht voor het voorkomen van het negeren van de knip en de vormgeving van de knip.
- De zebra aan de noordzijde is korter en graag de zebra over het fietspad doortrekken. In de binnenbocht een steunpunt maken ten behoeve van de oversteekbaarheid.
- R&D pleit voor een veilige oplossing voor het punt waar de bus van de trambaan af gaat en de fiets op de rijbaan komt.
- Het fietspad voor de parkeergarage langs goed met markering aangeven, omdat mensen geneigd zijn om snel de trambaan over te schieten om de parkeergarage in te gaan. Graag attentieverhogende maatregelen treffen.

### V&OR
- V&OR sluit aan bij de opmerkingen van R&D. Wanneer de VOP in het midden ligt, is het een solitaire VOP en moet deze met psychobremsen worden ingeleid.
- V&OR vraagt aandacht voor een goede voorrangsregeling ten behoeve van de fietser.

### Politie
- De politie sluit aan bij de gemaakte opmerkingen wat betreft de VOP in de bocht. Graag steunpunten maken ten behoeve van oversteken in twee delen.
- De van de trambaan af rijdende bus in combinatie met de fietser naar de rijbaan kan een conflict opleveren.
- De politie gaat akkoord met de links afslaande auto richting de Singelgrachtgarage, mits de signalering in werking treedt als verkeer op de trambaan rijdt.

### GVB
GVB sluit aan bij de vorige sprekers en vraagt speciaal aandacht voor het mogelijke conflict tussen bus en fiets waar de bus de vrije trambaan verlaat.

### MET
MET adviseert negatief omdat het advies van de SafetyBoard ontbreekt. Deze hoort beschikbaar te zijn voor behandeling in de CVC.

### Fietsersbond
- De Fietsersbond is het eens met R&D wat betreft het conflict tussen de bus die van de trambaan afgaat en de fiets en zou het bestaande fietspad langs het plantsoen langer willen doortrekken tot aan de Kostverlorenstraat. Daarnaast de lijnbus langer op de OV-baan laten rijden, zodat een mogelijk conflictpunt overzichtelijker is.
- Op tekening de rijcurve van de rechtsaf en rechtdoor gaande bus aangeven. Deze rijcurve is essentieel om te kijken of de fiets niet in het gedrang komt.
- De middenheuvel op de Nassaukade inkorten, zodat de punt van de heuvel niet in de lijn van de overstekende fietser richting centrum ligt.

### Cliëntenbelang Amsterdam
- Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de voorgaande sprekers.
- Cliëntenbelang Amsterdam vraagt in de uitwerking aandacht voor een veilige voortzetting van de zebra's naar het plantsoen; geen hinder voor mensen met een beperking door de hekjes en voldoende loopruimte voor de voetganger. Kijk ook nog even goed naar de geleidelijnen.

### Advies CVC
- De CVC, met uitzondering van MET, adviseert positief ten aanzien van de in- en uitrit Singelgrachtgarage, DO maaiveldinrichting Frederik Hendrikplantsoen. Voorwaarde is dat al het verkeer op de trambaan gedetecteerd wordt.
- In de schuine zebra steunpunten toevoegen en deze VOP vormgeven als een solitaire VOP.
- Bij de uitrit van de parkeergarage attentieverhogende maatregelen treffen, zodat de fietser duidelijk in de voorrang ligt.
- In het plantsoen goed rekening houden met de loopruimte.
- Het uitvoegen van de lijnbus vanaf de trambaan ter hoogte van de Kostverlorenstraat en het beëindigen van het fietspad bij het Frederik Hendrikplantsoen ziet de CVC als potentieel verkeersonveilig. Daarom adviseert de CVC het fietspad verder door te trekken en de bus langer op de trambaan te laten rijden.
- De CVC wenst de uitwerking van het DO in een goed leesbare tekening te beoordelen.

## 10. Th. Weeversweg ter hoogte van Zuidgorsstraat – Het Schouw, afzetten woonstraatje (uitneembare paaltjes)

In aanwezigheid van: mevrouw [redacted] (PMB).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*De entrees van de nieuwbouwwoningen zijn grotendeels alleen bereikbaar via woonpaden.*
*De benedenwoningen hebben een solitaire ingang, zowel aan voor als achterzijde.*
*De appartementen hebben een centrale entree waarvan drie bereikbaar vanaf de straat en één vanaf het woonpad en alle een achteringang.*
*De droge blusleidingen zitten aan de centrale hoofdentrees.*
*De woonpaden zijn breed gemaakt omdat ze tevens dienen als speel- en verblijfsgebied.*
*Het risico is groot dat deze paden toch gebruikt worden om met de auto tot de entrees te komen.*
*Voortschrijdend inzicht, zeker met de nieuwe bezorgfaciliteiten geeft dat met name de aanmerkelijk in aantal is toegenomen en dat deze bezorgdiensten niet aan te sturen zijn.*
*Dat kan heel hinderlijk en zelf gevaarlijk zijn voor de overige gebruiker van openbaar terrein.*
*Door paaltjes, deels uitneembaar, of obstakels als bloembakken kan de doorrijdbaarheid worden belemmerd.*
*De vraag is of de nood- en hulpdiensten dit acceptabel vinden.*

*De CVC wordt gevraagd:*
*Ter accordering voorstel.*

### Opmerkingen vooraf
- Er is geen vooroverleg geweest met de nood- en hulpdiensten.
- De paaltjes zijn volgens de Puccini-richtlijnen rood/wit en zijn uitneembaar.
- Officieel is het voetgangersgebied waar gefietst wordt.

### Reactie CVC
### V&OR
V&OR adviseert de paaltjes goed in te leiden en te voorzien van verlichting ten behoeve van een goede zichtbaarheid in het donker. De palen van goed reflecterend materiaal maken.

### Politie
De politie adviseert om contact op te nemen met de brandweer.

### Cliëntenbelang Amsterdam
Cliëntenbelang Amsterdam adviseert minimaal 1,50m afstand tussen de paaltjes te houden, zodat een Canta of scootmobiel kan passeren.

### Overige CVC-leden
Er zijn geen opmerkingen.

### Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van het afzetten woonstraatjes (uitneembare paaltjes) Th. Weeversweg ter hoogte van de Zuidgorsstraat – Het Schouw.
- De CVC adviseert een check uit te laten voeren door de brandweer.
- Zorg voor een goede zichtbaarheid van de palen en overweeg inleidende ribbelmarkering toe te passen, want er wordt wel degelijk gefietst in dit gebied.

## 11. Vaststellen verslag 1257e CVC d.d. 18 mei 2021
De secretaris voert de wijzigingen in het verslag door.

## 12. Naar aanleiding van het verslag
Er zijn geen opmerkingen.

## 13. Actualiteiten
Er zijn geen actualiteiten.

## 14. Ter kennisname
Er zijn geen stukken ter kennisname.

## 15. Rondvraag
De Fietsersbond informeert of al een einddatum bekend is met betrekking tot de tijdelijke coronamaatregelen of dat deze gecontinueerd worden.
Dit is niet bekend bij de voorzitter.

In verband met het zomerreces is de laatste CVC op 13 juli en de eerste na de zomer weer op 24 augustus 2021.

De voorzitter sluit de online vergadering om 15.15 uur.