# Gemeente Amsterdam

## Centrale Verkeerscommissie

**Vastgesteld verslag**

**Secretariaat**
[redacted]
Telefoon: [redacted]
Weesperplein 8, 1018 XA Amsterdam
[redacted]@amsterdam.nl

| | |
|---|---|
| **Vergadering:** | **1222e CVC** |
| **Datum:** | **18 augustus 2020** |
| **Tijd:** | **13.00 uur** |
| **Plaats:** | **Online via MS Teams** |

**Deelnemers:**

| | | |
|---|---|---|
| Dhr. [redacted] | - V&OR, voorzitter | |
| Dhr. [redacted] | - R&D | |
| Dhr. [redacted] | - GVB | |
| Dhr [redacted] | - V&OR | |
| Dhr. [redacted] | - MET | |
| Dhr. [redacted] | - Politie | |
| Dhr. [redacted] | - extern adviseur Cliëntenbelang Amsterdam | |
| Dhr. [redacted] | - extern adviseur Fietsersbond Amsterdam | |
| Mw. [redacted] | - notulist | |
| H. [redacted] | - R&D | (agendapunt 6) |
| Mw [redacted] | - IB | (agendapunt 6) |
| Dhr [redacted] | - IB | (agendapunt 7) |
| Dhr [redacted] | - SD Noord | (agendapunt 8) |
| Dhr. [redacted] | - R&D | (agendapunt 8) |
| Mw. [redacted] | - Stadswerken | (agendapunt 8 en 9) |
| Dhr. [redacted] | - V&OR | (agendapunt 8, 13, 14 en 15) |
| Dhr [redacted] | - CHRS | (agendapunt 9) |
| Dhr. [redacted] | - SD Centrum | (agendapunt 9) |
| Dhr [redacted] | - Slokker | (agendapunt 9) |
| Dhr. [redacted] | - gebiedsadviseur | (agendapunt 9) |
| Dhr [redacted] | - R&D | (agendapunt 10) |
| Dhr [redacted] | - IB | (agendapunt 10) |
| Dhr. [redacted] | - IB | (agendapunt 11) |
| Dhr [redacted] | - Zuidas | (agendapunt 11 en 12) |
| Dhr [redacted] | - V&OR | (agendapunt 11) |
| Dhr. [redacted] | - G&S bouw | (agendapunt 11) |
| Dhr. [redacted] | - Zuidas | (agendapunt 11) |

| | | |
|---|---|---|
| Mw. | - IB | (agendapunt 12 |
| Dhr. | - R&D | (agendapunt 12) |
| Dhr. | - RWS | (agendapunt 13) |
| Dhr. | - IXAS | (agendapunt 13) |
| Dhr | - R&D | (agendapunt 14 en 15) |
| Dhr | - IB | (agendapunt 14 en 15) |

## 1. Opening en vaststellen agenda

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

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld:

2. Mededelingen
3. Hamerpunt
4. QD A10 Links ter hoogte van hectometerpaal 21.2
5. QD De Ruijterkade – Oostertoegang
6. Cornelis Lelylaan ts Willem Frogerstraat en Ring A10, bereikbaar maken Westbeat
7. VO Kotteraarstraat – Boorderstraat
8. Buikslotermeerplein noordzijde, oversteek t.h.v. De Wieden
9. Prinsengracht 432-436, afsluiten kade met verkeersomleiding
10. Kruising Piet Heinkade – Kattenburgerstraat, referentieontwerp fietstunnel
11. Amstelveenseweg, tijdelijke bouwinrit Stadium
12. Herprofilering A.J. Ernststraat ts Van Boechorststraat en Buitenveldertselaan
13. Aangepaste UO Kromwijkdreef, Langbroekdreef, Loosdrechtdreef
14. Oranje Loper, onderdeel Raadhuisstraat
15. Oranje Loper, onderdeel Rozengracht
16. Vaststellen verslag 1221e CVC d.d. 7 juli 2020
17. Naar aanleiding van het verslag
18. Actualiteiten
19. Ter kennisname:
20. Rondvraag

## 2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

## 3. Hamerpunt

Er zijn geen hamerpunten.

## 4. QD A10 Links ter hoogte van hectometerpaal 21.2

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

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*Op zaterdag 11 juli 2020 vond omstreeks 01.02 uur een ongeval plaats tussen een motorfiets en vast object (geleiderail). Een bestuurder (man, 31 jaar) van een motorfiets bereed de rijbaan van de A10 links komende uit de richting van de S107 (Henk Sneevlietweg) en gaande in de richting van de S108 (Amstelveenseweg). Gekomen ter hoogte van hectometerpaal 21,2 verloor de bestuurder op enig moment de controle over de motorfiets en kwam ten val. Ten gevolge hiervan gleden de motorfiets en de bestuurder tegen de geleiderail aan die zich aan de rechterzijde van de rijbaan bevond. De bestuurder van de motorfiets bekwam ten gevolge van de aanrijding ernstig letsel en overleed in het VUMC aan zijn verwondingen.*

*Ten tijde van het ongeval was het wegdek droog. De lichtomstandigheden waren duisternis.*

*Op grond van de werkwijze zoals vastgelegd in het Protocol Afhandeling Verkeersongevallen met Dodelijke Afloop heeft de WBA (Werkgroep Blackspots Amsterdam) besloten tot het houden van een Quickscan.*
*Dat wil zeggen dat er op basis van onderzoeksgegevens met betrekking tot de verkeersveiligheid en een schouw ter plaatse met een aantal deskundigen een analyse plaatsvindt van de verkeers(veiligheids)situatie en er tevens zo nodig aanbevelingen worden gedaan ter verbetering hiervan, met de nadruk op verbetering van de verkeersveiligheid.*

*Vanwege het feit dat het betreffende ongeval gebeurde op een rijksweg en bij voorbereiding is geconstateerd dat een schouw geen aanvullende informatie zou opleveren, heeft geen schouw plaats gevonden.*

*De CVC wordt gevraagd (definitief) akkoord te gaan met de rapportage.*

### Opmerkingen vooraf
Er zijn geen opmerkingen vooraf.

### Reactie CVC
### MET
MET stelt voor het gedeelte waar 80 km/u gereden mag worden te verlengen tot na de afrit S108 van de A10 (afrit naar de Amstelveenseweg).

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

### Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van de quickscan rapportage A10 Links ter hoogte van hectometerpaal 21.2.
- De CVC verzoekt onder aandacht bij RWS te brengen dat het gedeelte waar 80 km/u mag worden gereden, wordt uitgebreid tot na de afrit naar de Amstelveenseweg.

## 5. QD De Ruijterkade – Oostertoegang
In aanwezigheid van: de heer [redacted] (R&D).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*Op maandag 29 juni 2020 gebeurde omstreeks 21:12 uur een ongeval met een motorfiets en een vaststaand object op de De Ruijterkade ter hoogte van de Oosterdokskade (Oostertoegang). De bestuurder van een motorfiets (man, 37) bereed de rijbaan van de De Ruijterkade komende uit de richting van de Westerdoksdijk en gaande in de richting van de Piet Heinkade. Bij het verlaten van de Michiel de Ruijtertunnel heeft de bestuurder op enig moment de controle over zijn motorfiets verloren en is ter hoogte van het kruispunt De Ruijterkade met de Oosterdokskade (Oostertoegang) tegen een mast, ten behoeve van de tram bovenleidingen, aangereden. De bestuurder is aan zijn verwondingen overleden.*

*Ten tijde van het ongeval was het wegdek droog. De lichtomstandigheden waren licht en licht bewolkt.*

*Op grond van de werkwijze zoals vastgelegd in het Protocol Afhandeling Verkeersongevallen met Dodelijke Afloop heeft de WBA (Werkgroep Blackspots Amsterdam) besloten tot het houden van een Quickscan.*
*Dat wil zeggen dat er op basis van onderzoeksgegevens met betrekking tot de verkeersveiligheid en een schouw ter plaatse met een aantal deskundigen een analyse plaatsvindt van de verkeers(veiligheids)situatie en er tevens zo nodig aanbevelingen worden gedaan ter verbetering hiervan, met de nadruk op verbetering van de verkeersveiligheid.*

*De CVC wordt gevraagd (definitief) akkoord te gaan met de rapportage en de daarin voorgestelde maatregelen.*

### Opmerkingen vooraf
Er zijn geen opmerkingen vooraf.

### Reactie CVC
Er zijn geen opmerkingen.

### Advies CVC
De CVC adviseert positief ten aanzien van de rapportage dodelijk ongeval De Ruijterkade – Oostertoegang.

## 6. Cornelis Lelylaan ts Willem Frogerstraat en Ring A10, bereikbaar maken Westbeat
In aanwezigheid van: de heer [redacted] (R&D) en mevrouw [redacted] (IB).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*In de huidige situatie rijdt het verkeer op de Cornelis Lelylaan vanaf de Willem Frogerstraat richting de rijksweg A10 over de 2 meest linkerrijstroken. Aan de rechterzijde van deze rijstroken staat een stalen barrier, waarachter bouw/werkverkeer rijdt. Dit bouw-/werkverkeer rijdt op de voormalige uitvoegstrook richting de Delflandlaan. Deze afslag is (definitief) komen te vervallen. Deze verkeerssituatie is in de 1132e CVC-vergadering akkoord bevonden.*
*De nieuwbouw van Westbeat wordt begin september 2020 opgeleverd. Om Westbeat voor bestemmingsverkeer (enkel laden/lossen is toegestaan) bereikbaar te maken, zal het verkeer vanaf de Lelylaan uitvoegen en aan het einde van de bouwweg weer met het verkeer mee rijden.*
*Om menging van regulier bestemmingsverkeer met bouwverkeer zoveel mogelijk te beperken, is er een tijdelijke uitvoeger en weefvak aangemaakt middels barriers. De uitvoeger bevindt zich op de Lelylaan beginnend net voor het bouwvlak van Westbeat. Al het bestemmingsverkeer komend vanuit Lelylaan, naar het terrein van Westbeat, heeft voorrang op het uitrijdend bouwverkeer. Dit is geregeld middels haaientandmarkering en verkeerbebording.*
*Rekening is gehouden met de positionering van de bovengrondse (tijdelijke) afvalcontainers in relatie tot de routering van de ophaaldiensten. De containers bevinden zich aan het weefvak waardoor de afvalwagen na het invoegen enkel rechtdoor behoeft te rijden, zo invoegend op de Lelylaan*
*Pakketten en verhuisdiensten hebben de mogelijkheid om het volledig terrein van Westbeat op te rijden. Bij vertrek is de ruimte aanwezig om te keren en in de dezelfde richting Lelylaan op te rijden.*
*Zodra de overige bouwblokken langs de Cornelis Lelylaan gerealiseerd worden, zal de verkeerssituatie weer zo zijn zoals in de 1132e CVC akkoord is bevonden.*

*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de voorgestelde verkeerssituatie.*

### Opmerkingen vooraf
- Getracht wordt het verkeer zo min mogelijk te mengen.
- Vanwege het bouwterrein geldt op een gedeelte van de Cornelis Lelylaan een maximale snelheid van 30 km/u. De invoegsnelheid is gebaseerd op het grootste voertuig dat er rijdt en het is mogelijk om af te remmen naar 15 km/u.

### Reactie CVC
### R&D
- Het bord 'bestemmingsverkeer' wijzigen in 'uitsluitend L&L-verkeer.'
- Bij het stopbord de bijbehorende markering (doorgetrokken streep) aanbrengen.
- Verder gaat R&D akkoord met het ontwerp.

### Politie
Bij de uitvoeger een bord B4 plaatsen, zodat verkeer voorrang heeft op het verkeer dat van de bouwplaats af komt.

### V&OR
V&OR pleit voor meer geleiding van het bouwverkeer bij de uitrit bijvoorbeeld door markering.

### MET
Op de Lelylaan de rechtdoor-rechtsaf-pijl verwijderen en een onderbord 'uitgezonderd L&L-verkeer' toevoegen.

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

### Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van het ontwerp Cornelis Lelylaan ts Willem Frogerstraat en Ring A10, bereikbaar maken Westbeat.
- Het meest linker gele bord met de tekst 'bestemmingsverkeer' vervangen door een bord met 'uitgezonderd L&L-verkeer'.
- De rechtdoor-rechtsaf pijlmarkering op de Lelylaan vervangen door een rechtdoorpijl.
- Ter hoogte van het stopbord een doorgetrokken streep toepassen.
- De uitvoeger voorzien van bord B4.
- De CVC adviseert geleiding aan te brengen voor verkeer dat het bouwterrein verlaat.

## 7. VO Kotteraarstraat – Boorderstraat
In aanwezigheid van: de hee[redacted](IB).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*Eind jaren '80 zijn de eerste woningen in dit buurtje gemaakt en daarbij is een inrichting aangelegd van een erf (woonerf). In de laatste 35 à 40 jaar is er nog geen onderhoud geweest aan de openbare ruimte en dit staat geprogrammeerd voor 2020/2021 voor uitvoering. In de huidige situatie zijn er meerdere parkeervakken die te smal zijn en in het gebruik wordt er vaak ook op het gedeelte direct langs de gevel geparkeerd.*
*In het nieuwe ontwerp wordt voorgesteld om er een standaard 30 km/h inrichting conform Puccini te maken. Hierbij wordt ook de inritconstructie de buurt in aangelegd die nu nog ontbreekt.*

*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het bijgevoegde Voorlopig ontwerp.*

### Opmerkingen vooraf
- In de toekomst wordt een blauwe zone aangelegd.
- Er zijn geen snelheidsremmers, omdat op dit stuk de afstanden zo kort zijn. Snelheidsremmers zijn in dat geval niet nodig.
- De parkeerplaatsen voor mensen met een beperking en elektrisch laden komen op de huidige plek terug.

## Reactie CVC

### R&D

- Op hoofdlijnen gaat R&D akkoord met het ontwerp.
- Een parkeerplaatsbreedte van 2,40 m is voldoende gezien de door het project voorgestelde rijbaanbreedte.
- R&D is geen voorstander van eenrichtingsverkeer langs de Boorderstraat noordzijde en vreest voor achteruitrijdende voertuigen die een gevaarzetting kunnen opleveren voor spelende kinderen en fietsers.
- Behoud van haaksparkeren op dat weggedeelte heeft de voorkeur van R&D.
- Een keerlus is als alternatief mogelijk. Dat dient zo vormgegeven te zijn, dat men er net niet in kan parkeren.

### Politie

- De politie sluit aan bij de opmerkingen van R&D en vreest gevaarzetting bij achteruitrijdend verkeer.
- De keerlus is een optie, maar parkeren in de lus moet voorkomen worden. Voorkeur gaat uit naar behoud van haaksparkeren.
- De bandenlijn in het fietsstraatje iets door laten lopen, om het conflict met de auto te mitigeren.

### V&OR

- V&OR sluit aan bij de voorgaande sprekers en meent dat de huidige situatie met haaksparkeren veiliger is.
- Het haakse puntje bij de fietsdoorsteek soepeler maken voor de veiligheid van de fietsers.
- V&OR wenst het huidige plateau in het midden van de straat te handhaven als snelheidsremmer.

### MET

MET stelt voor zigzaghekken te plaatsen in het fietsdoorsteekje, om te voorkomen dat fietsers hard op auto's rijden die achteruitrijden bij het keren.

### GVB

GVB geeft de voorkeur aan haakse parkeerplaatsen en meent dat achteruitrijden onwenselijk is.

### Fietsersbond

- Ook de Fietsersbond geeft vanwege risico achteruitrijdend verkeer de voorkeur aan haaksparkeren.
- Geen zigzaghekken plaatsen, want bijzondere fietsen kunnen niet door de hekken.

### Cliëntenbelang Amsterdam

- Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de voorgaande sprekers.
- Voor het AOV moet het gebied bereikbaar blijven.

### Advies CVC

- De CVC adviseert op hoofdlijnen positief ten aanzien van het ontwerp VO Kotteraarstraat – Boorderstraat.
- Er dient bijzondere aandacht te zijn voor de situatie aan de noordzijde van de Boorderstraat. De CVC vindt achteruitrijdend verkeer onwenselijk en geeft de voorkeur aan het (huidige) haaksparkeren. Een ander optie is om een keerlus aan het eind van de straat te realiseren. In dat geval kan het langsparkeren in het ontwerp gehandhaafd blijven.

- De CVC adviseert om de aansluiting van het langzaam verkeer op de Stenendokweg in relatie tot de keermogelijkheid beter uit te werken.
- CVC adviseert een snelheidsremmende maatregel op de Boorderstraat te behouden op de huidige locatie van het plateau

## 8. Buikslotermeerplein noordzijde, oversteek t.h.v. De Wieden

In aanwezigheid van: de heren [redacted] (SD Noord), J.P. [redacted] (R&D), mevrouw [redacted] [redacted] stadswerken) en [redacted] (V&OR).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*De opdracht van ontwikkelwijk De Kleine Wereld en projectteam CAN is te onderzoeken hoe de verbinding de Wieden (tussen IJdoornlaan en winkelcentrum) kan worden versterkt en het gebied kan worden verbeterd.*
*Uit de analyse komt naar voren dat het projectgebied is omsloten door vier barrières, te weten; IJdoornlaan-dreef, parkeergarage de Bomen (P2), parkeerveld P1 (naast de bioscoop) en de rijweg Buikslotermeerplein (laad- en losroute en parkeerroute) aan de noordzijde van het winkelcentrum.*
*De barrière die verzacht kan worden is de rijweg aan de noordzijde van het winkelcentrum. Het basisidee is om de oversteek tussen wijk en winkelcentrum te verbreden met een plateau (zie DO Oversteek). We willen duidelijk de verschillende verkeersstromen behouden (dus geen shared space), maar hiermee willen we de verbinding tussen de twee gebieden versterken. De rijweg blijft ca. 7,0 meter breed. Opdrachtgevers en hoofdstedenbouwkundige zijn enthousiast.*
*Uitsluitend ter plaatse van de VOP zal het maaiveld á niveau worden aangelegd t.b.v. overstekende voetgangers. De huidige fietsdoorsteek naar de rijweg zal worden verwijderd, evenals het rood-witte schrikhek en het minimale steunpunt in de rijweg. Langs het fietspad wordt een doorlopende bandenlijn met hoogteverschil worden gerealiseerd. Fietsers vanuit De Wieden naar het winkelcentrum zullen te voet de VOP dienen over te steken om aan de rand van het winkelcentrum hun fiets te parkeren. De huidige bomen zullen gehandhaafd worden.*
*De oversteek is gelegen in een 50km-regime, al kent de 300 meter oostelijker gelegen rijweg wel een 30 km-regime (tussen tankstation en Th. Weeverweg). De rijweg Buikslotermeerplein-noord wordt door laad en los verkeer gebruikt (bevoorrading Lidl, Action, H&M, Bakker Bart, etc.) Door de sloop viaduct Waddenweg en maaiveld-herinrichting start 70 meter westelijker van de oversteek De Wieden vanaf de herfst 2020 ook een 30km-zone.*

*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met voorgesteld ontwerp.*

### Opmerkingen vooraf
Er zijn geen opmerkingen vooraf.

### Reactie CVC
**R&D**
- R&D verwacht dat de fietsers rechtdoor rijden via het plateau of de zebra en stelt daarom voor een doorsteekje en een parkeervoorziening voor de fiets maken.
- De zebra ondersteunen met bebording en psychobremsen.

**V&OR**
- V&OR sluit aan bij de opmerkingen van R&D en pleit voor een fietsoversteek
- Bij een solitaire VOP in een 50km/u-gebied past men psychobremsen toe. Het project kan ook overwegen om de zebra in het 30km/u-gebied te laten vallen, omdat het toch al oogt als een 30km/u-inrichting. Graag duidelijkheid aanbrengen qua inrichting horend bij de wegcategorisering.

### Politie
De politie is voorstander van een zebra bij een 30km/u-gebied.

### MET
Wat MET betreft kan het 30km/u-gebied al eerder starten, ter hoogte van het benzinestation.

### GVB
GVB sluit aan bij de opmerking van MET.

### Cliëntenbelang Amsterdam
Voor blinden en slechtzienden geleidelijnen richting de waterkant aanbrengen, mits daar een rand en valbeveiliging is.

### Fietsersbond
De Fietsersbond pleit voor een gelegenheid tot fietsparkeren tegen het parkeergebouw aan.

### Advies Project
Het project heeft als opdracht een verbinding met de wijk te maken. Het vergroten van de 30km/u-zone ligt buiten de scope.

### CVC
- Het gebied is in transitie en dit is een tijdelijke voorziening. De CVC adviseert positief ten aanzien van het ontwerp Buikslotermeerplein noordzijde, oversteek t.h.v. De Wieden.
- De CVC adviseert het project om te kijken of binnen de tijdelijkheid van het wegvak sprake kan zijn van een 30km/u-gebied.
- De geleidelijnen toevoegen en de bebording op orde brengen.
- Onderzoeken of het mogelijk is om aan de kant van het parkeren extra fietsparkeerplaatsen te realiseren.
- Ten slotte adviseert de CVC om een fietsdoorsteek richting het plateau te maken.

## 9. Prinsengracht 432-436, afsluiten kade met verkeersomleiding
In aanwezigheid van: de heren [redacted] (CRHS). [redacted] (SD Centrum), [redacted] gebiedsadviseur) en [redacted] (Stadswerken).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*Aanleiding zijn renovatiewerkzaamheden in het voormalig Paleis van Justitie, herontwikkeling tot hotel.*
*Gezien de omvang van het project en het garanderen van de veiligheid voor passanten is in samenspraak met de gemeente besloten dat het voor zowel passanten als bouwer veiliger is om de kade voor het Paleis van Justitie af te sluiten.*

*De CVC wordt gevraagd goedkeuring te geven voor het afsluiten van de kade gedurende de werkzaamheden en de benodigde omleidingen hiervoor goed te keuren.*

### Opmerkingen vooraf
Langs de Leidsegracht blijft een strook over voor voetgangers. Dit wordt met bebording aangegeven.

### Reactie CVC
### Politie
De politie gaat akkoord met de afsluiting en omleidingsroute, maar is niet blij met route 4.

Het project licht toe dat route 4 (via de Leidsestraat) alleen gebruikt wordt voor het transport van de damwanden richting de Prinsengracht. Voor de rest wordt de Prinsengracht ontlast qua zwaar verkeer.

### V&OR
Alles gehoord hebbende, gaat V&OR akkoord met de voorstellen.

### R&D
- R&D gaat akkoord met afsluiting en omleidingsroutes.
- Enkele omleidingsroutes voor de fietsers zijn lang en R&D vreest dat deze niet gebruikt zullen worden. Daarom stelt R&D voor op de Prinsengracht oneven zijde tussen Leidsegracht en Leidsestraat fietsers in twee richtingen toe te staan.
- Voorkom dode hoeken en vermijd zoveel mogelijk zwaar verkeer door smalle straten.
- De aanwezigheid van verkeersregelaars is een voorwaarde om achteruit te kunnen rijden.

### GVB
- GVB heeft moeite met route 4, vanwege het strengelspoor. De verkeersregelaars dienen binnen route 4 goed ingezet te worden.
- GVB kan instemmen met een fietsomleiding via de Prinsengracht zoals voorgesteld door R&D.

### MET
- MET sluit aan bij de opmerkingen van de voorgaande sprekers.
- Binnen route 4 kan het zwaar transport wellicht in de nachtelijke uren afgewikkeld worden, dit om de doorstroming van de tram tijdens exploitatie-uren te borgen.
  Volgens het project is het in de nachtelijke uren te druk om het zwaar verkeer af te handelen. Daarom zal dat transport in de vroege ochtend plaatsvinden.

### Fietsersbond
- De Fietsersbond is voorstander van tweerichtingsfietsverkeer op de Prinsengracht (oneven zijde).
- Mogelijk de Amsterdammertjes weghalen om ruimte in het profiel te krijgen voor deze fietsroute.

### Cliëntenbelang Amsterdam
Cliëntenbelang Amsterdam adviseert positief en vraagt aandacht voor goede op- en afritten voor mensen met een beperking.

### Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van de afsluiting van de kade en omleiding gedurende de werkzaamheden.
- De omleiding voor de fiets bekorten door het fietsen aan de overzijde (oneven zijde) van de Prinsengracht toe te staan, en te faciliteren op het gedeelte tussen Leidsegracht en Leidsestraat.

## 10. Kruising Piet Heinkade – Kattenburgerstraat
In aanwezigheid van: [redacted] (R&D) en [redacted] (IB).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*Onderdeel van project Kattenburgerstraat zijn de nieuwe fietsbrug en fietstunnel richting de Piet Heinkade. De Mariniersbrug en onderdoorgang bij de spoordijk zijn al in de huidige situatie erg krap. Het oplossen van deze knelpunten is cruciaal om de verkeersstromen in de oostelijke binnenstad te kunnen verbeteren. Een nieuwe fietstunnel ten oosten van het huidige viaduct*

*is daarbij noodzakelijk. Deze tunnel wordt een zogenaamde bijbestelling bij ProRail en in nauwe samenwerking met ProRail gerealiseerd. De tunnel onder het project Kattenburgerstraat, maar zal apart ter besluitvorming worden voorgelegd.*

*De reden om een extra fietstunnel te bouwen is omdat de capaciteit van de kruising Piet Heinkade – Kattenburgerstraat te kort schiet. Door de extra tunnel kunnen de fietsstrook en het voetpad plaats maken voor een extra opstelvak. Ook kan er één tweerichtingsfietspad gemaakt worden en kunnen de deelconflicten met het autoverkeer worden opgeheven.*
*Het verbreden van de gehele onderdoorgang is niet realistisch omdat dit tientallen miljoenen duurder uitvalt. De viaducten zijn van ProRail en zijn nog niet afgeschreven. Daarom zou dit geheel voor rekening van de gemeente Amsterdam zijn.*
*De Mariniersbrug mag vanwege haar monumentale status niet aangepast worden. Op de brug kunnen de fietsvoorzieningen dus niet uitgebreid worden. Een extra fietsbrug en – tunnel bieden daarom het meest en is het goedkoopst.*
*De tunnel ligt in een helling. Dit komt omdat de brug een stuk hoger ligt dat de kruising met de Piet Heinkade. Er is getracht om de helling voor de fiets zo flauw mogelijk te maken. Er zijn echter een aantal beperkingen. De constructiedikte van het meest noordelijke spoorviaduct, dat wat lager ligt, heeft de grootte invloed. Ook de dikte van het brugdek heeft invloed op het hellingspercentage.*

*Uitgangspunten bij het bepalen van het hellingsprofiel zijn:*

- *De hoogte van tunnel is 3.0m*
- *De brug heeft dezelfde doorvaarthoogte als mariniersbrug*
- *De kruising tussen fietspaden op de Dijksgracht is zo vlak mogelijk.*
- *Het maximale hellingspercentage bij opstelruimte voor de trambaan is maximaal 2.0%*
- *Hellingspercentage maximaal 4%.*

*In samenwerking met ingenieursbureau Movares is een referentieontwerp gemaakt waarbij het hellingspercentage op het gehele stuk niet boven de 4% komt.*
*Om eenrichtingsverkeer in de oostertoegang mogelijk te maken is extra capaciteit nodig op de kruising Kattenburgerstraat/Piet Heinkade. Daarom zullen er aanpassingen gedaan moeten worden aan de kruising. Ook zal er na de oplevering van de tunnel het nodige veranderen. Er komt een tweerichtingenfietspad aan de oostkant. De oversteek aan de westkant van de kruising komt te vervallen.*

*Een complicerende factor is het plan om een extra rijstrook aan te leggen in oostelijke richting. Hierdoor wordt de capaciteit van de kruising verder vergroot. Nadelen van deze optie zijn vooral ruimtelijk van aard. Er moeten bomen worden gekapt en de groenstrook wordt geasfalteerd. Ook de tramhalte wordt hierdoor smaller. Een afweging tussen de verschillende belangen is nog niet gemaakt maar het project wil de varianten met een extra rijstrook toch ter advies aanbieden.*

*Varianten meegeleverd:*

| | *Variant 1: verlengen opstelvak* | *Variant 2: extra rijstrook* |
|---|---|---|
| *A. Tot opening fietstunnel (huidige situatie)* | *1A* | *2A* |

| | | |
|---|---|---|
| *B. Na oplevering fietstunnel (eindbeeld)* | *1B* | *2B* |

*De CVC wordt gevraagd:*
- *Akkoord te gaan met het referentieontwerp van de brug- en fietstunnel.*
- *Akkoord te gaan met inpassing van de tunnel.*
- *Adviseren over al dan niet aanleggen van een extra rijstrook op de Piet Heinkade.*

**Opmerkingen vooraf**
- Het exacte ontwerp van de brug- en fietstunnel wordt later uitgewerkt. De afmetingen van de tunnel zijn bekend.
- Er is onderzocht of daglichttoetreding mogelijk is in de tunnel, maar dat lukt helaas niet met alle bovengrondse infrastructuur.

**Reactie CVC**
**V&OR**
- Aandachtspunt is de robuustheid van het autonetwerk. V&OR is daarom voorstander van een extra rijstrook met een verlengd rechtsafvak.
- V&OR kan instemmen met het ontwerp van de tunnel.
- In verdere uitwerking asmarkering in fietspadoversteken aanbrengen.
- V&OR verzoekt het project om wat betreft uitvoeringstermijn rekening te houden met de werkzaamheden in de Piet Heintunnel.

**R&D**
- R&D sluit aan bij de opmerkingen van V&OR.
- Het verlengen van het rechtsafvak op de Piet Heinkade graag uitvoeren.
- De dubbele rechtdoor is nodig ten behoeve van de doorstroming wanneer de Oostertoegang eenrichtingsverkeer wordt.
- De hellingen in het referentieontwerp voor de tunnel voldoen aan de richtlijnen. R&D adviseert wel om een vlakstand te maken voor de fietsers die voor de VRI staan te wachten.

**GVB**
- GVB kan akkoord gaan met de smallere tramhalte en vraagt aandacht voor de juiste locatie van de abri.
- Verder gaat GVB akkoord met het ontwerp.

**MET**
- MET is verheugd dat de fiets-voetgangerstunnel dichter op de kruising ligt ten opzichte van eerdere varianten, in verband met de ligging van de tramhalten.
- De locatie op de smallere halte is een aandachtpunt vanwege de exacte plek waar de nachtbus halteert.
- MET heeft geen uitgesproken voorkeur in variant als het gaat om de verlengde rechtsaf of de dubbele rechtdoor.

**Politie**
- De politie is voorstander van twee vakken voor rechtdoor en een verlengde rechtsaf.
- Akkoord met het ontwerp van de tunnel.

**Fietsersbond**
De Fietsersbond sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.

### Cliëntenbelang Amsterdam
- Geleidelijnen in de uitwerking meenemen.
- Graag een bord C16 plaatsen bij de stoep bij het begin van de tunnel voor autoverkeer aan de kant van de Dijksgracht.

### Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van het ontwerp kruising Piet Heinkade – Kattenburgerstraat; het referentieontwerp van de brug- en fietstunnel en de inpassing van de tunnel.
- Wat betreft de aanleg van een extra rijstrook, vraagt de CVC aandacht voor de robuustheid van het netwerk wanneer eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd bij de Oostertoegang. De commissie pleit voor optimalisatie van de kruising door de aanleg van twee rechtdoorvakken en een verlengde rechtsafstrook.
- De CVC verzoekt het project de overige genoemde aandachtspunten mee te nemen in de verdere uitwerking.

## 11. Amstelveenseweg, tijdelijke bouwinrit Stadium

In aanwezigheid van: de heren [redacted] (IB), [redacted] (Zuidas), [redacted] (V&OR), [redacted] (G&S bouw) en [redacted] (Zuidas).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*Het bestaande kantoorgebouw aan de Fred Roeskestraat 100 / Amstelveenseweg wordt uitgebreid. Er worden 2 verdiepingen toegevoegd, het Atrium wordt ingebreid en er komt een uitbreiding aan de voorzijde van het gebouw. De huidige in- en uitrit van de parkeerkelder ligt aan de Fred Roeskestraat, in de uiteindelijke situatie is dit ook het geval.*

*Omdat het (bouw)terrein rondom Stadium te klein is om rond te kunnen rijden, wordt een inrit gerealiseerd aan de Amstelveenseweg. Bouwverkeer rijdt vervolgens om het gebouw heen en kan het bouwterrein verlaten aan de Fred Roeskestraat, ter plaatse van de huidige in- en uitrit van de parkeerkelder. De uitvoegstrook is bedoeld om te voorkomen dat uitvoegend bouwverkeer het achteropkomend verkeer ophoudt. Het kruizen van het fietspad wordt gedaan onder begeleiding van een verkeersregelaar, het fietspad wordt op dat moment afgesloten door slagbomen. Gemiddeld zullen 4 à 5 vrachtwagens per uur gebruik maken van de uitvoegstrook.*

*De CVC wordt gevraagd:*
*Ter accordering*

### Opmerkingen vooraf
Er zijn geen opmerkingen vooraf.

### Reactie CVC
**R&D**
- R&D is geen voorstander van de splitsing van het fietspad in verband met zichtbelemmering. Daarom adviseert R&D om het fietspad niet te splitsen, maar het westelijke fietspad in de tijdelijke situatie 1 m te verbreden.
- R&D gaat akkoord met het ontwerp onder de voorwaarde dat de verkeersregelaar en bediening van de slagboom voldoende capaciteit hebben om de fietser en voetganger tegen te houden.

**V&OR**
- V&OR vindt het goed nieuws dat er een voetpad komt.

- V&OR gaat akkoord met het ontwerp, mits er verkeersregelaars ingezet worden.
- Het voorstel van R&D voor optimalisatie van het fietspad, wordt door V&OR gesteund.

### Politie
De politie is verheugd dat er een voetpad komt en kan instemmen met het ontwerp.
In de ochtend- en avondspits mogen de slachtbomen niet dicht gaan.

### Cliëntenbelang Amsterdam
Cliëntenbelang Amsterdam is blij met de toezegging van een voetpad en pleit voor een voldoende breed fietspad.

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

### Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van het ontwerp Amstelveenseweg, tijdelijke bouwinrit Stadium.
- De verkeersregelaars dienen altijd aanwezig te zijn en de slagboom moet voldoende lengte bevatten om de fietsers en voetgangers tegen te houden.
- De CVC adviseert om te onderzoeken of het mogelijk is om het westelijke fietspad in de tijdelijke situatie 1 m te verbreden. Het fietspad hoeft dan niet gesplitst te worden.

## 12. Herprofilering A.J. Ernststraat ts Van der Boechorststraat en Buitenveldertselaan

In aanwezigheid van: mevrouw [redacted] (IB) en de [redacted] (V&OR) en [redacted] (R&D).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*Aanleiding is de komst van de AICS. Dit leidt tot een herinrichting van de straat dat vooral veilig moet zijn met de komst van 1400 leerlingen van 4-18 jaar. Andere voorwaarden zijn dat de doorstroming zo goed mogelijk moet zijn, er voldoende parkeerplekken zijn gegarandeerd en dat er vergroening (in kwantiteit en/of kwaliteit) is. Dit heeft geleid tot bijgesloten Nota van Uitgangspunten (NvU), waarin twee varianten, inclusief schetsen, zijn uitgewerkt.*

*De CVC wordt gevraagd:*
*Advies over de verkeerskundige uitgangspunten in NvU en het schetsontwerp.*
*Opiniërend over de twee varianten.*

### Opmerkingen vooraf
- Uit een simulatie blijkt de doorstroming goed te blijven, zowel in de ochtend- als avondspits.
- De uitstapstrook is ongeveer 1 m breed.
- In de uitwerking komt de vormgeving van de parkeerplaatsen aan de orde, evenals geleidelijnen.
- Momenteel komt er geen tweerichtingsfietspad langs de Buitenveldertselaan. Het huidige pad is te smal om er twee richtingen van te maken. Ook staan er monumentale bomen langs het pad.
- Het project stelt parkeerplaatsen op voetpadniveau voor, zodat de parkeerplaatsen op het moment dat ze niet gebruikt worden onderdeel zijn van het voetpad.

### Reactie CVC
**R&D**

- De NvU: de algemene richtlijnen, zoals Puccini, CROW, en dergelijke opnemen.
- In het kopje Schoolveiligheid ook de richtlijnen benoemen voor de inrichting van een schoolzone.
- Bij het kopje Voetganger de minimale obstakelvrije doorloopruimte benoemen.
- Qua ontwerp is R&D normaal gesproken geen voorstander van een tweerichtingsfietspad, omdat de fietser uit onverwachte richting komt ten opzichte van de auto. R&D kan in dit geval echter wel instemmen met het ontwerp, vanwege de aanwezigheid van scholen aan de fietspadzijde en aan de waterkant geen bestemmingen zijn. De uitwerking zodanig inrichten dat men een tweerichtingsfietspad verwacht.
- Het smalle steunpunt in de A.J. Ernststraat bij het kruispunt met de Buitenveldertselaan verbreden in de uitwerking.
- R&D adviseert aandacht te schenken aan de schoolzone, met de bijbehorende uitwerking.
- Tevens aandacht voor de halte van het 'Gelderlandplein-busje'.

**V&OR**
- V&OR sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.
- De voorkeur gaat uit naar een tweerichtingsfietspad aan de zuidkant, omdat daar ook alle bestemmingen liggen. Dat is een mooie oplossing voor de bereikbaarheid van de school.
- V&OR pleit voor monitoring om te bepalen of het verkeer vastloopt. Ook het sluipverkeer in de gaten houden.

**Politie**
- Ook de politie is voorstander van de variant met het tweerichtingsfietspad, omdat in die variant minder oversteekbewegingen zijn.
- De parkeerplaats/K&R-plekken zodanig inrichten dat het autoverkeer niet op de rijbaan stil komt te staan.

**MET**
MET sluit aan bij de gemaakte opmerkingen en heeft een voorkeur voor variant 2 (2-ri fietspad schoolzijde).

**GVB**
- GVB is voorstander van het tweerichtingsfietspad.
- GVB adviseert contact op te nemen met de opdrachtgever (Gelderlandplein) betreffende de toekomstplannen van de kleine busjes.

**Cliëntenbelang Amsterdam**
- De voorkeur van Cliëntenbelang Amsterdam gaat uit naar een eenrichtingsfietspad in verband met de oversteekbaarheid voor mensen met een beperking.
- Cliëntenbelang Amsterdam is geen voorstander van de schuine zebra in combinatie met geleidelijnen.
- Het uitstappen bij op hoogte parkeren is voor mensen met een rolstoel moeilijk. Daarom parkeren op straatniveau, of voldoende ruimte op het trottoir om de rolstoel naast de auto te kunnen zetten.
- Cliëntenbelang Amsterdam pleit voor verlaging van de banden op strategische plekken om op- en afritten te creëren.

**Fietsersbond**
- De Fietsersbond sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.
- Er is een toegang tot het terrein van de VU vanaf de AJ Ernststraat. In het ontwerp is deze niet per fiets te bereiken. De Fietsersbond vraagt om dit wel mogelijk te maken.
- Het project moet nadenken of snorfietsers op dit fietspad zijn toegestaan. Het gebied ligt buiten de ring en de Fietsersbond vindt snorfietsers juist op dit fietspad niet wenselijk.

### Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van de uitgangspunten zoals geformuleerd in de NvU en de schetsontwerpen. Wel de NvU aanvullen met relevante beleidsmatige richtlijnen. Ook richtlijn ten aanzien van vrije doorloopruimte verder specificeren.
- De CVC geeft duidelijk de voorkeur aan variant 2 met het tweerichtingsfietspad.
- Door de verschillende CVC-leden zijn aandachtspunten geformuleerd: snorfiets op het fietspad, doorstroming, de aansluiting op de Buitenvelderstselaan en op het terrein van de VU. Het project dient deze aandachtspunten goed te beschouwen.

## 13. Aangepaste UO Kromwijkdreef, Langbroekdreef, Loosdrechtdreef

In aanwezigheid van: [redacted] (V&OR), [redacted] RWS) en [redacted] (IXAS).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*Het kruispunt Kromwijkdreef / A9, S113 (Kromwijkdreef, Langbroekdreef, Loosdrechtdreef) en fiets- en voetpaden (o.a. Abcouderpad) worden aangepast naar aanleiding van het SAA project A9 Gaasperdammerweg, de ondertunneling van de A9.*

*De voorliggende ontwerpen zijn wat betreft de gebiedsontsluitingswegen gebaseerd op de definitieve schetsontwerpen opgesteld door dRO (Henk Groenewegen), de fiets- en voetpaden zijn gebaseerd op het Groeninrichtsplan A9 van Gaasperdammerweg door RWS/Amsterdam [redacted].*

*Alle objecten zijn waar nodig - binnen de gestelde eisen - aangepast om aan te sluiten op het ontwerp van o.a. het hoofdwegennet, de tunnel, de omliggende bestaande infrastructuren en te voldoen aan de ASVV / Leidraad CVC.*

*IXAS is verantwoordelijke voor het geometrisch ontwerp inclusief de bebording, bebakening en markering van deze objecten. Het ontwerp van VRI en OVL ligt bij Gemeente Amsterdam.*

*IXAS is in 2016 al eerder bij de CVC geweest, er zijn ontwerpen getoetst in de 1051e en 1061e CVC. IXAS doet een terugkoppeling van de door de CVC geplaatste opmerkingen op deze ontwerpen.*
*Daarnaast zijn als gevolg van voortschrijdend inzicht bij Gemeente Amsterdam enkele wijzigingen gedaan aan de destijds behandelde ontwerpen. IXAS biedt deze gewijzigde ontwerpen opnieuw ter toetsing aan. Dit betreft de volgende ontwerpen:*
- *Aangepaste UO Kromwijkdreef / Langbroekdreef / Loosdrechtdreef*
- *Optimalisatie Abcouderpad, helling noordzijde tunnel.*

*De CVC wordt gevraagd:*
*1.Accordering van het aangepaste UO Kromwijkdreef / Langbroekdreef / Loosdrechtdreef*
*2. accordering van het geoptimaliseerde UO Abcouderpad.*

### Opmerkingen vooraf
Het project beantwoordt enkele vragen van de CVC.

### Reactie CVC
### V&OR
V&OR heeft geen aanvullende punten, de eerdere opmerkingen zijn verwerkt.

### R&D
- Ook R&D meent dat de eerder gemaakte opmerkingen zijn verwerkt.

- De oversteek van het tweerichtingsfietspad over de parallelweg ligt in de voorrang en helaas is het advies om de oversteek op het plateau te leggen niet overgenomen.
- In de helling in het Abcouderpad (ook) een tussenplateau maken voor de fietsers zodat in de doorgaande helling een rustpunt wordt toegevoegd.
-

**MET**
- MET adviseert bij het fietskruispunt het fietspad Abcouderpad vanwege de steile neerwaartse helling aan de zuidzijde in de voorrang te leggen, zodat de voorrangsituatie duidelijk is.
- Voor rest heeft MET geen opmerkingen.

**Politie**
- De politie gaat akkoord met het ontwerp.
- In bijlage 4.6 is bij de autodoorsteek een bord B06 afgebeeld en er staat een bord B05 in de tekst. Graag uniformeren.
- Daar waar twee fietspaden elkaar kruisen een voorrangsregeling op het Abcouderpad toepassen.

**GVB**
GVB gaat akkoord met het ontwerp en heeft geen verdere opmerkingen.

**Cliëntenbelang Amsterdam**
- Cliëntenbelang Amsterdam vindt hellingspercentages van meer dan 4% te stijl. Deze vermijden indien mogelijk.
- Zij s blij met de tussenplateaus.
- Ten opzichte van het tweerichtingsfietspad de oversteken faciliteren.
- Graag aan de westpoot een oversteek met zebra neerleggen.

**Fietsersbond**
De Fietsersbond kan instemmen met een plateau.
Er zijn verder geen opmerkingen.

**Advies CVC**
- De CVC adviseert positief ten aanzien van het aangepaste UO Kromwijkdreef, Langbroekdreef, Loosdrechtdreef.
- Aan de zuidzijde van het Abcouderpad een plateau met vlakstand toevoegen, zodat de steile hellingen genomen kunnen worden.
- De CVC adviseert aan de zuidzijde op de fietskruising het Abcouderpad in de voorrang te leggen.

## 14. Oranje Loper, onderdeel Raadhuisstraat

In aanwezigheid van: [redacted] (V&OR), [redacted] (R&D) en [redacted] (IB).

*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 wegindeling 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/u 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 worden 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 i.r.t. nieuwe boomlocaties verkeersveilig juist is meegenomen/ geborgd is. Geldt ook voor mogelijke alternatieve oplossing, opgenomen en weergeven naast het principe ontwerp.*
   *Aanvullende adviezen/ aandachtspunten worden 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 VRI 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 ontneemt.*

## 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.

**V&OR**

- Over het algemeen gaat V&OR akkoord met het ontwerp. Aandachtspunt is het monitoren van de bewegingen van de nachtbus die gedeeltelijk soms op de rijbaan terechtkomt.
- Tevens monitoren of er niet op de noordelijke fietsstrook gelaad en gelost wordt omdat daar geen laad -en los-voorziening is.
- De ontheffingshouders zoveel mogelijk op de rijbaan laten rijden.
- Wat betreft de Keizersgracht gaat de voorkeur van V&OR niet uit naar een volledig geregelde VRI. V&OR stemt in met de geregelde oversteekplaats
- Op de Prinsengracht zou een 24/7-regeling ongeloofwaardig zijn. Graag het gebruik in de nachtelijke uren monitoren en indien nodig maatregelen treffen.
- In verband met de bomen op de halte de zichtlijnen beschouwen. V&OR vreest dat het zicht op overstekers wordt ontnomen door de bomen, zeker als ze gaan groeien.

**MET**

- MET stelt voor een GOP op de brug van de Herengracht te leggen, in plaats van aan weerszijden een oversteekvoorziening. Dit is een goed alternatief in plaats van een regeling op de kruising met de Herengracht.
- Wat betreft de regeling bij de Keizersgracht adviseert MET in plaats daarvan een GOP bij de halte te leggen, om de halte voor mensen met een beperking bereikbaar te houden.
- Bij voorkeur geen bomen op de halte plaatsen. MET pleit wel voor een hek op de halte, waarbij het zicht op de halte gegarandeerd moet blijven. Het hek voorkomt dat passagiers zomaar vanaf de halte de rijbaan op stappen.
- MET is voorstander van het 24/7 regelen van het kruispunt bij de Prinsengracht in verband met invoegende bussen.

**Politie**

- De politie vreest voor zichtproblemen voor verkeer komende vanuit de Keizersgracht en kan daarom instemmen met een geregelde oversteek.
- Als de onderkant van de bomen vrij wordt gehouden van takken, dan hoeft er geen zichtprobleem te zijn.
- Net als MET wenst de politie een 24/7-regeling voor de invoegende nachtbus bij de Prinsengracht. De bus via inmelding laten invoegen in de nachtelijke uren.
- De politie is geen voorstander van medegebruik van de trambaan. Het op- en afrijden van de trambaan kan een gevaarzetting met zich meebrengen.
- Een regime van 30 km/u van gevel tot gevel en dus ook op de trambaan.
- De politie gaat akkoord met de GOP op nabij de Keizersgracht.

**GVB**

- GVB is sterkt voorstander van een 24/7-regeling op de Prinsengracht, zeker in verband met de nachtbus die van de brug af komt.
- De laatste boom op de zuidelijke halte ontneemt volgens GVB het zicht op de oversteek. Daarom deze boom verwijderen.
- Gezien de lage intensiteit denkt GVB dat een GOP bij de Keizersgracht voldoende is in plaats van een volledig geregelde kruising.
- 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 1,80 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?

## 15. Oranje Loper, onderdeel Rozengracht

In aanwezigheid van: de heren [redacted] (V&OR) [redacted] (R&D) en [redacted] (IB).

*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 Rozengracht (Ro), separaat van de Raadhuisstraat.*

*Het profiel Rozengracht is op 22 nov 2016 en 31 maart 2020 in de CVC behandeld. De opmerkingen van 2016 zijn verwerkt in de profielen van 31 maart 2020. De verkregen adviezen van de CVC 31 maart 2020 jl. zijn verwerkt in het voorliggende voorkeursontwerp van de Rozengracht.*

*De CVC wordt gevraagd:*

1. *Advies van CVC op het voorkeursontwerp Rozengracht.*
2. *Advies van de CVC om het ontwerp van de geregelde voetgangersoversteek (GOP) Tweede Bloemdwarsstraat met het oog op de verkeersveiligheid kan worden toegestaan. Het project heeft een sterke voorkeur om de GOP te behouden, in tegenstelling tot het advies van de WVA.*
3. *Indien het CVC-advies een voetgangersoversteek zonder VRI bij Tweede Bloemdwarsstraat wordt, wat is dan advies over het wel/niet doorlopen van de zebra over de trambaan.*

## Opmerkingen vooraf

Het project licht toe waarom is afgeweken van het advies van de CVC om geen 30km/u-regime van gevel tot gevel toe te passen en als basis 30/50 km/u te houden.

## Reactie CVC

### R&D

- R&D was tijdens een eerdere behandeling al akkoord met de dwarsprofielen.
- Het steunpunt is met een breedte van 1,50 m minimaal, maar R&D kan er akkoord mee gaan.
- R&D stelt voor de zebra bij de Eerste Bloemdwarsstraat op een plateau te leggen.
- Bij de VRI in de Tweede Bloemdwarsstraat zijn voldoende maatregelen getroffen, zoals uitbuigingen en dergelijke. De oversteek kan dan ongeregeld worden uitgevoerd; de zebra dan wel doortrekken over de trambaan.
- Bij de uitbuigingen is er gevaar voor afsnijden van de fiets. Door bij de uitbuigingen de zebra op plateau te leggen, kan de snelheid worden teruggedrongen.
- R&D houdt de voorkeur voor een 30 km/u regiem van gevel tot gevel (incl. trambaan).

### V&OR

- V&OR staat positief tegenover de geregelde oversteekplaats (GOP).
- De VOP aan de oostkant van de Eerste Rozendwarsstraat leggen, omdat de auto komende vanuit het zuiden niet goed naar het westen kan afrijden en dat anders alsnog gaat doen. Het gebruik goed monitoren.
- In principe gaat V&OR akkoord met het voorkeursontwerp.
- De voorkeur van V&OR gaat uit naar één snelheid van gevel tot gevel, in verband met herkenbaarheid en uniformiteit.

### Politie

- De politie sluit aan bij de opmerkingen van R&D betreffende het op een plateau leggen van de oversteken.
- Ook de politie pleit voor uniformiteit met een snelheid van 30 km/u van gevel tot gevel.
- Graag monitoren of de automobilist de verplichte rijroute (rechtsaf) volgt bij de uitgangen van de straten of dat zij toch de trambaan oversteken.

### MET

- MET is voorstander van een snelheid van 50 km/u op de trambaan.
- Bij de scheve oversteek staat een boom in de trottoirband geprojecteerd. Die boom graag vervangen door een nieuwe.
- MET staat positief tegenover een GOB.

### GVB

- GVB is voorstander van 50 km/u op de trambaan in het kader van de doorstroming.

- Op zich is GVB niet tegen een geregelde oversteek, omdat deze de doorstroming van de tram bevordert. Indien er wordt gekozen voor een ongeregelde oversteek de zebra niet doortrekken over de trambaan.
- De meest rechter oversteek bij de Eerste Bloemdwarsstraat op een plateau leggen.

### Cliëntenbelang Amsterdam
Cliëntenbelang Amsterdam is voorstander van een VRI, de GOP en het doortrekken van de zebra over de trambaan bij de Tweede Bloemdwarsstraat.

### Fietsersbond
- Volgens de Fietsersbond is een fietsstrook van 1,80 m te smal. Ook bij dit ontwerp is het belangrijk de sleeplijnen bij de steunpunten in te tekenen.
- De Fietsersbond is voorstander van een uniform regime: 30 km/u van gevel tot gevel.

### Advies CVC
- De CVC adviseert op hoofdlijnen positief ten aanzien van het ontwerp Oranje Loper, onderdeel Rozengracht.
- Een kleine meerderheid geeft de voorkeur aan één regime van gevel tot gevel (30 km/u), mede vanuit herkenbaarheid voor de weggebruiker en de verkeersveiligheid.
- De CVC adviseert positief ten aanzien van de geregelde VOP bij de Tweede Bloemdwarsstraat.
- Aandachtspunt is de vormgeving van de schuine oversteek. De CVC adviseert de oversteek op een plateau te leggen, omdat de commissie vreest dat de fietser in de knel komt bij de uitbuiging. Zeker in combinatie met zwaar verkeer. Daarom graag ook in de vervolgfase de rijcurves van het zwaar verkeer intekenen bij de uitbuigingen.

## 16. Vaststellen verslag 1221e CVC d.d. 7 juli 2020
De secretaris voert de wijzigingen in het verslag door.

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

## 18. Actualiteiten
Er zijn geen actualiteiten.

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

## 20. Rondvraag
De maatregelen die verkeerstechnisch getroffen worden in verband met corona worden niet in de CVC behandeld, omdat ze korter dan een jaar van kracht zijn.

De voorzitter sluit de online vergadering om 17.40 uur.