Gemeente Amsterdam
Centrale Verkeerscommissie

Vastgesteld verslag

Secretariaat
5.1, 2, e
Telefoon: 5.1, 2, e
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:

5.1, 2, e	- 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 5.1, 2, e opent de vergadering om 13.00 uur en heet iedereen welkom.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

4.1, 4

10. Dijks racht Oost Fietsroute

4.1, 4

13. Naar aanleiding van het verslag
14. Actualiteiten
15. Ter kennisname
16. Rondvraag

4.1, 4 - 5.1, 2, e

4.1, 4 - 5.1, 2, e

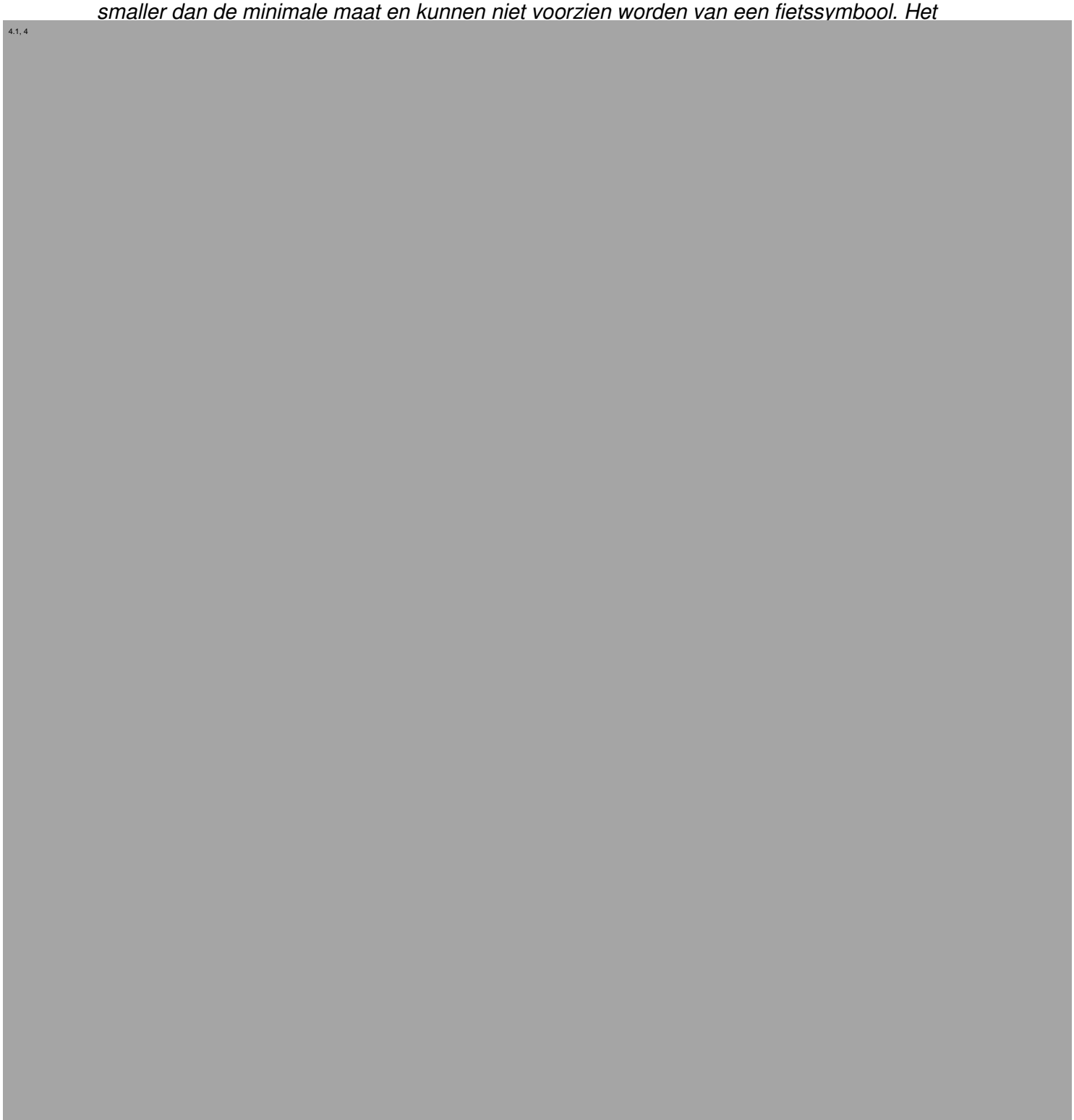
4.1, 4 - 5.1, 2, e

4.1, 4 - 5.1, 2, e

4.1, 4 - 5.1, 2, e

4.1, 4 - 5.1, 2, e

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



4.1, 4





10. Dijksgracht Oost Fietsroute

In aanwezigheid van 5.1, 2, e (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* 5.1, 2, e *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: 5.1, 2, e E. Reith (R&D) en H. Zonderland (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 5.1, 2, e en 5.1, 2, e – verslag volgt)
de positionering van de trammasten (Herman Zonderland)
de indeling van de bruggen 2060, 2080 en 2125 (Herman Zonderland)
Verwerking opmerkingen CVC op 4 september 2018:
Plus-net auto:

4.1, 4

4.1, 4

4.1, 4 4.1, 4 - 5.1, 2, e

4.1, 4

4.1, 4

4.1, 4

4.1, 4

4.1, 4

4.1, 4

4.1, 4

- 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





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.