Gemeente Amsterdam

Centrale Verkeerscommissie

Conceptverslag

Secretariaat

[redacted], Nieuwevaart 5-9, kamer 2.05

Telefoon: [redacted]

Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam

[redacted]

intranet.amsterdam.nl/cvc

Vergadering:	**937e CVC**
Datum:	**9 april 2013**
Tijd:	**13.00 uur**
Plaats:	**Nieuwevaart 5 – 9**
	Kamer 3.20

Aanwezig:	[redacted]	- DIVV, voorzitter
	[redacted]	- DRO
	[redacted]	- GVB
	[redacted]	- DIVV
	[redacted]	- notulist
	[redacted]	- IBA (agendapunt 4)
	[redacted]	- SD West (agendapunt 5)
	[redacted]	- SD West (agendapunt 5)
	[redacted]	- bewoner (agendapunt 5)
	[redacted]	- bewoner (agendapunt 5)
	[redacted]	- IBA (agendapunt 6)
	[redacted]	- SD Nieuw West (agendapunt 7)
	[redacted]	- DRO (agendapunt 8)
	[redacted]	- DRO (agendapunt 8)
	[redacted]	- Haven (agendapunt 8)
	[redacted]	- projectleider (agendapunt 8)
	[redacted]	- DRO (agendapunt 8)
	[redacted]	- SD Centrum (agendapunt 9)
	[redacted]	- Goudappel Coffeng (agendapunt 9)
	[redacted]	- SD Centrum (agendapunt 9)
	[redacted]	- SD Zuid (agendapunt 10)
	[redacted]	- DIVV (agendapunt 10)
	[redacted]	- SD Zuid (agendapunt 10)
Afwezig:	[redacted]	- Brandweer
	[redacted]	- DRO

1. Opening en vaststellen agenda

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

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen
3. Hamerpunten
3.1. Reconstructie Meibergdreef en aansluiting busstation Holendrecht
4. In-/Uitrit Theemsweg t.b.v. Materiaaldienst
5. Ontsluiting Singelgrachtgarage i.c.m. inrichting Fr. Hendrikplantsoen
6. Quickscan Middenweg t.h.v. Brinkstraat
7. Maassluisstraat
8. Voorlopig ontwerp Orlyplein
9. Museumbrug
10. Herinrichting Heemstedestraat
11. Vaststellen verslag 936e CVC d.d. 26 maart 2013
12. Naar aanleiding van het verslag: opmerkingen bij het vastgestelde verslag van 12 maart 2013 door het project.
13. Actualiteiten
14. Ter kennisname: Busstation IJsei en DMB
15 Rondvraag

2. Mededelingen

De heren [redacted] en [redacted] zijn afwezig.

3. Hamerpunten

3.1. Reconstructie Meibergdreef en aansluiting busstation Holendrecht

Opmerkingen vooraf

DIVV

- Het fietspad moet in plaats van 3.90 meter 4 meter zijn, zoals het project in de vorige CVC heeft toegezegd.
- De carrosserie van de bus blijft over de halte heen zwaaien. Aangezien het een bestaande situatie is, gaat DIVV node akkoord.

DRO en het GVB hebben geen opmerkingen.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met de voorgestelde reconstructie van de Meibergdreef en aansluiting busstation Holendrecht, met de opmerking dat het fietspad conform afspraak 4 meter breed moet zijn.

4. In-/Uitrit Theemsweg t.b.v. Materiaaldienst

In aanwezigheid van: De heren [redacted] (IBA).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: De Materiaaldienst dient per augustus 2013 te zijn verhuisd en heeft voor de logistiek een ontsluiting van en naar de Theemsweg nodig

De CVC wordt gevraagd:
Akkoord te gaan met het gebruik van de in- en uitritten Theemsweg voor trekker-opleggercombinaties:

- toegang voormalige tippelzone en autorijschool (huisnr. 18) als inrit en
- huidige uitrit Boedelloods (huisnr. 26) als uitrit.

Opmerkingen vooraf
De huidige, bestaande in- en uitritten worden weinig gebruikt, alleen voor het uitrijden van de strooiwagens en enkele dienstauto's.

Reactie CVC
DIVV
- Vanuit de gedachte van het beleidskader merkt DIVV op dat er geen in- en uitrit op het hoofdnet auto zijn toegestaan.
- DIVV gaat node akkoord en dringt erop aan om aan het bestuur helder voor te leggen dat afgeweken wordt van zijn eigen beleid.
- De inrit dient zo vormgegeven te worden dat een groot voertuig er makkelijk in kan, zonder de rijbaan te blokkeren.

GVB
- Het GVB kan akkoord gaan, omdat de aparte in- en uitrit een verbetering is.
- Wel pleit het GVB ervoor de inrit bij de poort te versmallen, zodat er maar doorgang is voor één voertuig per keer.

DRO
DRO kan akkoord gaan met het voorgestelde ontwerp en sluit zich bij het GVB aan wat betreft de breedte van de inrit.

Advies/besluit CVC
De CVC kan akkoord gaan met het voorliggende ontwerp en heeft daarbij de volgende opmerkingen:
- De aanleg van een in- en uitrit in de nieuwe situatie is in strijd met beleidskader. In dit geval gaat het om een bestaande inrit op het hoofdnet auto. De CVC kan akkoord gaan omdat er een gescheiden in- en uitrit komt.
- De inrit is qua bochtstralen voldoende en de CVC pleit ervoor om zo spoedig mogelijk terug te gaan naar één rijbaanbreedte om te ontmoedigen dat de inrit ook als uitrit wordt gebruikt.

5. Ontsluiting Singelgrachtgarage i.c.m. inrichting Fr. Hendrikplantsoen

In aanwezigheid van: De heren [redacted] (stadsdeel West), [redacted] (stadsdeel West), [redacted] (bewoner) en mevrouw [redacted] (bewoner).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: In coproductie met de bewoners en met (o.a. verkeer- en landschap-) deskundigen van het stadsdeel heeft landschapsburo Sant en Co een concept DO opgesteld. In het belang van de bewoners is veel nadruk gelegd op de rust en het groen in het plantsoen. Om dit te optimaliseren is met veel zorg gekeken naar passend profiel en regime (met in- en uitrit garage) waarbij de contouren van het groen gerespecteerd werden.

Uitgangspunten prognose voor de verkeersintensiteit. Frederik Hendrikplantsoen: ± 3000 mvt/etmaal één rijrichting, voor de parkeergarage: in-/uitrijdend autoverkeer: ± 1150 mvt/etmaal en drukste uur inrijdend 80 personenauto's.

De volgende ontwerp uitgangspunten zijn gehanteerd:
- De tram-/busbaan van ca 7 m (huidige breedte) is voor de tram en bus (in beide rijrichtingen) en ligt iets verhoogd in het asfalt of in de betonplaten.

- Er is geen aparte opstelstrook voor het afslaan naar de P-garage. Bufferruimte bij filevorming is in de toegangstunnel zelf opgelost. Voor de slagbomen (ondergronds) kunnen ca 7 auto's stilstaan.
- De rijbaan van west naar oost voor auto's is 3,25 m
- de fietsstraat van oost naar west, mede dient als toegangsweg voor p-garage, in het voorkeursmodel is 3,25 m
- De aanliggend fietspaden zijn 2,50 m incl. natuursteenband van 0,5 m, waar overgaat in vrijliggend fietspad 2,25 m.
- ruime maat voor voetpad langs FHP aan de noordzijde bij basismodel, bij de varianten is de maat aan de krappe kant (< 2,0 m).
- de fietspaden en rijbaan zijn in (streetprint) asfalt om de afwaardering tot 30 km/h te accentueren.
- het zebrapad middenin Fr. Hendrikplts wordt duidelijk aangegeven met vluchtheuvel i.c.m. verhoogd plateau op de locaties die aansluiten op de plantsoenpaden (vrijwel identiek aan de huidige locaties). De zebra loopt over de trambaan door, dit op vele verzoek van omwonenden.
- het fietspad dat op dit moment door het plantsoen loopt wordt niet gecontinueerd. Daarvoor wordt een vrijliggend fietspad doorgetrokken in de Kostverlorenstraat en komt een fietsstrook op het eerste deel v/d woonstraat.
- het plantsoen is bestemd voor (spelende) kinderen, voetgangers en wandelaars. Om het plantsoen heen komt een laag hek, met ter hoogte van de entrees een klaphek, waardoor de scooters en fietsers uit het park worden geweerd. Toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers, scootmobielen, etc zal de nodige aandacht krijgen.

De CVC wordt gevraagd:
- het basismodel met eenrichtingsverkeer in het Frederik Hendrikplantsoen met afwaardering tot 30 km/h regime;
- de voorkeursvariant met fietsstraat naar de P-garage vanaf Nassaukade;
- het variant-model met één tram-/bushalte in Fr. Hendrikplantsoen (mits tramsporen verlegd worden voor een gecombineerde tram-/bushalte);

Opmerkingen vooraf
Een uitwerking (VO/DO) komt terug in de CVC ter behandeling.

Reactie CVC
DIVV
- Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid voor langzaam verkeer is DIVV voorstander van het principe rechts in, rechts uit.
- Een nadeel van de fietsstraat is dat de auto gaat uitwijken over de fietsstrook en daardoor het OV hindert.
- Vanwege de doorstroming hebben variant 2 en 3 de voorkeur van DIVV, maar alle varianten zijn bespreekbaar.

GVB
- Gezien de negatieve effecten voor het OV vindt het GVB alle drie de varianten onacceptabele punten hebben.
- Bij variant 2 en 3 vindt het GVB het ongewenst dat linksafslaand verkeer over de trambaan moet. Dit geeft verkeersveiligheid- en doorstromingsproblemen.
- Bij optie 1 en 2 verdwijnt een halte zonder een goed alternatief te bieden, terwijl in variant 3 een nieuwe halte ter hoogte van het park wordt gesitueerd.
- Variant 1 zou voor het GVB acceptabel zijn, mits er een bushalte komt.

- De solitaire VOP is over de trambaan ingetekend en dit is voor het GVB niet acceptabel. Gezien de ligging in de bocht is het zicht op de VOP niet ideaal. Vanwege het grote aantal reizigers en de snelheid van de tram is een VOP op deze locatie onveilig.
- Voorts is het GVB bang voor oneigenlijk gebruik van de trambaan, omdat het autoverkeer zich op de baan zelf opstelt.
- Ook vreest het GVB voor illegaal gebruik van de trambaan richting de Hugo de Grootstraat.
- Voor het GVB zou een variant 4, met een tram in excentrische ligging op het weggedeelte tussen de inrit en de kruising het meest ideaal zijn. Dan is sprake van minder kruisend verkeer.
- In variant 3 acht het GVB de kans minder groot dat het autoverkeer zich op de trambaan opstelt, zodat zij de wachtende fietser niet tot last zijn.

DRO
- DRO geeft de voorkeur aan variant 2 en 3.
- Voornaamste bezwaar tegen variant 1 is dat het niet geloofwaardig is om een parkeergarage neer te leggen waar mensen met een korte route niet vanaf de Nassaukade naar toe kunnen.
- In variant 2 moet het project de automobilist heel duidelijk maken dat er een tram rijdt en een TWI is daar een goed middel voor.
- Het doortrekken van een VOP over de trambaan is in strijd met de richtlijnen.
- Voorts neemt DRO aan dat er een tussensteunpunt komt tussen de rijbaan en trambaan in de VOP in de bocht.
- In alle varianten moet het project de buurtcirculatie goed beschouwen, ter voorkoming van sluipverkeer.
- DRO meent dat in een eventuele variant 4 de overstekende voetgangers ter hoogte van de kruising met de Nassaukade auto's en trams vanuit een onverwachte richting tegenkomen.
- Een TWI is niet mogelijk, omdat de taxi ook gebruikmaakt van de trambaan.

DIVV
- DIVV wil laten onderzoeken wat de consequenties van de omrijdroute zijn. Momenteel is alleen een Quickscan gedaan.
- Bij het omrijden moet vanuit verkeersveiligheid oogpunt worden voorkomen dat er elders in de wijk een black spot ontstaat.
- Het basisprincipe is dat verkeer vanuit een parkeergarage zo spoedig mogelijk op het hoofdnet auto moet kunnen aansluiten.
- De Fietsersbond is bang dat het doorgaande autoverkeer gebruik gaat maken van de trambaan.
- Afhankelijk van het profiel van een fietsstraat, zal de wachtende auto de fietser hinderen en daarom is de Fietsersbond geen voorstander van deze variant.
- Een goede scheiding tussen de rijbanen voor auto en fiets geeft meer duidelijkheid.

Advies/besluit CVC

De voorkeur van de CVC neigt naar de varianten 2 en 3, mits in de uitwerking goed wordt gekeken naar het kruisende verkeer in combinatie met het OV.
- Het uitwerken van variant 4 is alleen op verzoek van het GVB en het project mag zelf bekijken of zij deze variant uitwerkt.
- De CVC is geen groot voorstander van de omrijdbeweging, gezien de kruisingen elders in de wijk en het ontstaan van (zeer) onveilige situaties. Nader onderzoek moet hier uitsluitsel over geven.
- De CVC stelt voor een nadere uitwerking van een variant tussen variant 2 en 3 in, met een goed onderscheid van rijbanen voor de fiets en auto.

- Een halte, zoals getekend in variant 3 moet in het definitieve ontwerp terugkomen.
- Volgens het CVC-beleid is het niet mogelijk een VOP door te trekken over de trambaan, dit leidt tot schijnheiligheid. Bovendien heeft de tram vaak een hoge snelheid op dit punt gezien de rechtstand van de baan.

6. Quickscan Middenweg t.h.v. Brinkstraat

In aanwezigheid van: De heer [redacted] (IBA).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: volgt

De CVC wordt gevraagd:

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

Geen opmerkingen.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met de conclusie dat het ongeval niet aan de infrastructuur is te wijten.

- De CVC is er niet van overtuigd dat nader onderzoek naar de vorm van de opstaande band noodzakelijk is. Het aantal ongevallen geeft daar geen aanleiding toe.

7. Maassluisstraat

In aanwezigheid van: De heer [redacted] (stadsdeel Nieuw West).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: De Maassluisstraat wordt in opdracht van Stadsdeel Nieuw West heringericht. De stedelijke vernieuwing in de Delflandpleinbuurt stagneert. Het is de bedoeling om nu met STIFO gelden de Maassluisstraat te herprofileren en de hofjes aan de westzijde van de Maassluisstraat te herstraten.
Het Voorlopig Ontwerp voor de openbare ruimte is gemaakt als uitwerking van het Plan Openbare Ruimte (POR) dat voor de gehele Delflandplein en Staalmanpleinbuurt door het stadsdeelbestuur van Slotervaart in 2004 is vastgesteld.
Het ontwerp is gemaakt door het Team Ontwerp van de directie Groen en Openbare Ruimte van stadsdeel Nieuw-West.

Korte toelichting op het ontwerp:
De gehele Delflandplein -en Staalmanpleinbuurt wordt qua inrichting omgevormd tot een 30 km/u gebied. De Maassluisstraat krijgt, net als de Ottho Heldringstraat en de Kwintsheulstraat, een indeling met een middenberm met parkeren en bomen. Aan weerszijden van de middenberm ligt een éénrichting rijbaan met breed trottoir. Het ontwerp met het middenberm parkeren wordt aangelegd om in de toekomst, wanneer de volledige stedelijke vernieuwing in de buurt gereed is, voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te hebben in de openbare ruimte. De rijbanen en parkeervakken worden uitgevoerd in gebakken klinkers en de trottoirs in grijze betontegels, conform het Handboek Inrichting Openbare Ruimte.
De hofjes aan de westzijde van de Maassluisstraat worden herstraat (bestaande materialen).Ter hoogte van de Maassluisstraat heeft op de Vlaardingenlaan op 29 juni 2012 een ongeluk plaatsgevonden. Naar aanleiding van het onderzoek zijn er geen directe aanbevelingen gedaan met betrekking tot het kruispunt. Wel is, losstaand van het ongeluk,

aanbevolen om een inritconstructie aan te brengen die uit elementenverharding is opgebouwd.
De Maassluisstraat is onderdeel van het hoofdnet fiets. Uit de Geactualiseerde Leidraad CVC 2011 zijn met betrekking tot de inrichting de volgende aanbevelingen in het ontwerp overgenomen:
Hoofdstuk 5 Hoofdnet fiets (5.2 Fietsroutes door 30km gebieden):
- fietsverkeer gemengd met autoverkeer;
- er is geen sprake is van intensief fietsverkeer in de Maassluisstraat (zie tellingen). Daardoor is er geen voorrangregeling voor de fietser van toepassing;
- met het oog op het fietscomfort worden alleen sinusvormige drempels van maximaal 8 cm hoog toegepast.
Extra maatregelen:
- bij eenrichtingverkeer is voor gestoken parkeervakken een rijbaanbreedte nodig van 4 meter. In vergelijking tot een eenrichtingsrijbaan met langsparkeervakken is deze wegbreedte gunstiger voor de verkeersveiligheid van fietsers;
- bij het wegprofiel van de Maassluisstraat, met middenbermparkeren (géén langsparkeren) rijdt de fietser niet direct langs de auto's. Dit is ook gunstiger voor de verkeersveiligheid van de fietsers;
- verlichting aangrenzend aan fietsroute (niet tussen de bomen).

De CVC wordt gevraagd:
1. In te stemmen met het Voorlopig Ontwerp
2. Verkeerskundig advies te geven voor de verdere uitwerking

Opmerkingen vooraf

- Ter vergadering wordt een telling van het aantal fietsbewegingen in de noord-zuid en zuid-noord richting uitgereikt. De CVC vindt de tabel van de telling onduidelijk, zeker omdat de telmachine een gedeelte van de meetperiode niet functioneerde.
- Het karakter van het hoofdnet fiets staat wat betreft de CVC niet ter discussie.
- In de SDVC is aangegeven dat er meerdere varianten moeten komen, om te laten zien hoe de fietsers door de straat kunnen rijden.
- De SDVC is akkoord met het plan. Wel vraagt de Fietsersbond om andere varianten met bijvoorbeeld een fietsstrook te onderzoeken.
- In het voormalig schoolgebouw zit een buurtontmoetingscentrum en het gebouw is niet meer in functie als school. Op termijn komen er op die plek woningen.

Reactie CVC

DRO

- DRO vindt de drempels met 90 tot 100 meter te ver uit elkaar liggen en geeft de voorkeur aan een tussenruimte van 70 meter.
- DRO kan akkoord gaan met het profiel.
- De laad- en losplek moet minimaal 2.50 meter breed zijn om een vrachtwagen met oplegger te kunnen laten stoppen.
- Ter hoogte van de laad- en losplek het voetpad, indien nodig, uitbreiden over de grasstrook.
- DRO is voorstander van het haaks parkeren, de rijbaan is 4 meter breed en dat geeft de auto genoeg ruimte om in- en uit te parkeren. Er blijft dan ook genoeg ruimte over voor de fietser.

GVB

Het GVB kan akkoord gaan met het voorliggende profiel.

DIVV

- DIVV ondersteunt het oorstel van de Fietsersbond om een fietsstrookmarkering aan te brengen. Dan is het ook mogelijk om het parkeerverbod te handhaven. Daarnaast werkt deze markering attentieverhogend voor de automobilist.
- DIVV pleit voor een goede doorgaande verbinding met de tegenover liggende straten door een ander ritme van de parkeerplaatsen. DRO en GVB ondersteunen het voorstel van DIVV niet.

Advies/besluit CVC

De meerderheid van de CVC, uitgezonderd DIVV, gaat akkoord met het voorliggende ontwerp, met de volgende opmerking:

- De meerderheid van de CVC wenst geen specifieke fietsvoorziening te treffen.

8. Voorlopig ontwerp Orlyplein

In aanwezigheid van: De heren [redacted] (DRO), [redacted] (DRO), [redacted] (Haven), [redacted] (projectleider) en [redacted] (DRO).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Aanleiding voor de herinrichting van het Orlyplein is de verhuizing van bus en tram naar het Carrascoplein. De buiten gebruik geraakte bushaltes kunnen worden verwijderd. Daarnaast is er de wens om het omliggende kantorengebied, dat heeft te kampen met leegstand en vertrekkende bedrijven, een aantrekkelijker vestigingsklimaat te geven voor met name de zittende ondernemers. Een stationsplein is het ontvangstgebied voor reizigers die te voet van het NS-station (en metro) naar hun bestemming gaan. Station Sloterdijk is bovendien een belangrijk vertrekpunt voor mensen uit Amsterdam die bijvoorbeeld elders werken.
Reizigers die naar verder van het station afgelegen kantoren of scholen gaan, of hun bestemming aan de westkant van de stad hebben, nemen op het Carrascoplein de bus, tram of taxi. Een telling van NS in 2011 heeft echter uitgewezen dat er, ondanks dat het busstation verplaatst is, er alsnog ca. 25 a 30 % van de voetgangersstromen gebruik maken van het Orlyplein. Het beeld is dat dit voornamelijk reizigers zijn die gebruik maken van de Hemboog en mensen die werken in de kantoren aan het plein en verder.
Het plein wordt door ondernemers nu omschreven als doods en sociaal onveilig. De politiek heeft de projectorganisatie verzocht om dit jaar zowel een ontwerp te maken, als ook de uitvoering te starten. De opgave is hierbij om voor de komende 10-15 jaar een zinvolle benutting van het Orlyplein vorm te geven die goed aansluit bij de wensen van de bezoekers, gebruikers en eigenaren in het gebied. Deze inrichting is zodanig dat er voor de toekomst nog mogelijkheden blijven om het gebruik van het plein aan te passen.
Stakeholders in de omgeving met een commercieel belang, is gevraagd een basiskeuze te maken tussen een inrichting als verkeersplein, waarbij je met de verschillende vervoersmodaliteiten tot vlak voor de deur van het station kunt komen, of een verblijfsplein met in hoofdzaak een groen karakter. Voor dit laatste werd gekozen. De opgaaf is dan om de verkeersfuncties goed in het ontwerp te verankeren zonder dat zij nadrukkelijk in de openbare ruimte tot uiting komen. Daarbij is het goed om te weten dat in het kader van PHS het station in westelijke richting uitgebreid zou (moeten) kunnen worden. Hier is in het VO rekening gehouden.

Gebruik van het plein

Op en rond het plein hebben we te maken met verschillende gebruikers. Het doel van het ontwerp is deze gebruikers zo goed mogelijk te faciliteren en tegelijkertijd een verkeersveilige omgeving aan te bieden.

Voetgangers

Ondanks dat een groot deel van de oorspronkelijke voetgangersstromen naar het Carrascoplein is verplaatst, blijven er toch aanzienlijke voetgangersstromen over die een plek moeten hebben. De belangrijkste routes zijn:

- tussen Hemboog en station Sloterdijk
- tussen station en Crystaltower (en verder).
- tussen de oversteek Naritaweg/Teleportboulevard/Radarweg
- tussen station Sloterdijk en de nieuwe oversteek ten noorden van de vide
- tussen de afzetstrook (ventweg) langs de Radarweg en het station
In het ontwerp hebben deze stromen een plek gekregen. Aan de oostkant van het plein is een promenade ontworpen die voorlangs de gebouwen een sociaal veilige route vanuit het station in de richting van de Crystaltower en richting de hembooghalte (en vise versa).
Vanuit het gebied is aangegeven dat de oversteek naar de Crystaltower over de Hanedastraat onveilig is. Er wordt hard gereden. De straat is bovendien behoorlijk breed. In het ontwerp is een voorstel gedaan om de pleinvloer door te zetten naar de Crystaltower waardoor automobilisten zich meer zullen realiseren dat ze zich in een voetgangersomgeving bevinden. Door geen aparte rijloper aan te brengen wordt dit gevoel benadrukt. Het overrijdbare gedeelte wordt bijvoorbeeld gemarkeerd met noppen.
Vanuit het station is er een aanvullende voetgangersroute ontworpen door het groen die een snelle route geeft richting de oversteek Teleportboulevard/Naritaweg/Radarweg (en vise versa).
Er is in het ontwerp een directe route vanuit het station naar de oversteek over de Radarweg voorzien.
<u>Kiss&ride</u>
De nieuwe ventweg langs de Radarweg is voorzien van 10 plekken voor kiss&ride. Afzetten en ophalen van mensen gebeurt op dit moment ook op het Piarcoplein. Beide locaties kunnen elkaar aanvullen.
<u>Touringcars</u>
Er zijn verschillende typen groepsvervoer die gebruik maken van station Sloterdijk. Er zijn geen reisorganisaties met een vaste halteplaats.
Incidenteel op- en afhalen van groepen (denk aan bedrijfsuitjes, excursies etc)
Afzetten en ophalen gasten van het Holiday Inn
Voor deze twee hierboven genoemde typen zijn er langs de ventweg in de Radarweg twee vakken voorzien. Deze zijn nu in het midden van de vide gedacht, maar wellicht dat i.v.m. de loopafstand tot het Holiday Inn het gewenst is om ten minste 1 vak aan de zuidzijde van de ventweg te positioneren.
Ten behoeve van het Meininger hotel is in de Hanedastraat voorgesteld naast de rijbaan een strook te benutten voor het incidenteel halteren van touringcars. Nu gebeurt dat op de rijbaan. Dit gaat om enkele touringcars per dag die aanrijden via de Hanedastraat en dan wegrijden via het Piarcoplein richting Basisweg. (Keren van touringcars is op dit gedeelte ongewenst en is fysiek niet mogelijk zonder steek bewegingen). Veel gasten van Meiniger komen overigens met het OV.
Op dit moment wordt door Haven Amsterdam gewerkt aan 4 parkeerplaatsen voor touringcars op het Piarcoplein. Deze plekken zijn voorzien direct achter Busitel 1 en 3, dus aan de westkant van het plein.
<u>Parkeren Busitel</u>
Op het "particuliere" terrein achter het Busitel gebouw is er gelegenheid tot parkeren voor (alleen) dit kantoor gebouw. Het parkeerterrein is te bereiken via een poort in het gebouw en er zijn ca. 14 parkeerplaatsen beschikbaar (evt. nog uit te breiden). De route is aangegeven op het concept voorlopig ontwerp.

<u>Taxi</u>
Met IVV en Haven Amsterdam is afgesproken dat de taxistandplaats aan de Changiweg de primaire standplaats blijft, aangezien het zwaartepunt van de reizigers aan de zuidkant van het station ligt. Aan de onlangs gerealiseerde ventweg zijn aanvullend twee plekken voor taxi's aangewezen die deels de reizigers bedienen die van de voorkant van het station gebruik maken, en tevens ten behoeve van de hotels, die sinds kort gevestigd zijn aan het Orlyplein. Deze plekken zijn in eerste instantie bedoeld voor elektrische taxi's (Taxi-E).

Greenwheels en Car2Go
Vanuit het bedrijfsleven rond het station is aangegeven dat er behoefte is aan mobiliteitsdiensten zoals Car2Go en Greenwheels. Hiervoor is ruimte gemaakt onder het viaduct van de Hemboog langs de Teleportboulevard, dus dicht bij de Hembooghalte (spoor 9 en 10), busstation en station Sloterdijk. Het gaat om 2 plekken voor Car2Go (elektrisch voor- en natransport) en 2 plekken voor Greenwheels.
Fietsers en brommers
De doorgaande fietsroute aan de oostkant van de Radarweg wordt/ blijft in de nieuwe situatie gehandhaafd. Vanaf de Teleportboulevard zal het fietspad duidelijk gemarkeerd in de bestrating worden aangegeven. Voor de fietser is het volstrekt helder dat, ondanks dat er geen rood asfalt wordt toegepast, dit de doorgaande route is. Ter plaatse van de noordelijke en zuidelijke doorsteek (door het groen) valt de route samen met het voetgangersgebied. Ook hier zal de fietsroute duidelijk gemarkeerd zijn zodat voetgangers weten dat een fiets te verwachten valt en dat men dus (over en weer) alert moet zijn. In de huidige situatie is het een bromfietspad. Het is wenselijk om brommers naar te rijbaan te verplaatsen omdat de route gecombineerd wordt met een voetgangersgebied.
Fietsparkeren:
In overleg met Stadsregio, IVV en Prorail is in het voortraject overeenstemming gevonden over een capaciteit van 2900 plekken rond het station tot 2020. De verdeling is nu als volgt:

- *Orlyplein 1050 fietsplekken + 30-40 brommers (er zijn nu ongeveer 350 formele plekken)*

De belangrijkste stalling bevindt zich rond de vide voor het station. Hier zijn 650 fietsen voorzien. Langs de Teleportboulevard is er nog ruimte voor 400 plekken. Samen gaat het dus om 1050 plekken.
(Voor profiel zie bijgevoegde dwarsprofielen fietspad in combinatie met fietsenstalling). Indien noodzakelijk en gewenst, kan in de toekomst de vide (deels) dicht gelegd worden om de capaciteit op deze locatie te vergroten;

- Piarcoplein 350 fietsplekken (nu capaciteit ca. 100). Met de komst van steeds meer scholen in Sloterdijk 1 en de toekomstige ontwikkeling van Haven Stad, ligt het voor de hand dat de druk op het fietsparkeren aan deze zijde van het station zal toenemen.
- Changiweg minimaal 1500 plekken (er is hier nog een behoorlijke capaciteitsuitbreiding mogelijk door tweelaagse rekken aan te bieden. De toename van het aantal fietsen ligt hier ook het meest voor de hand omdat het zwaartepunt van de reizigers aan de zuidkant van het station zit.
Volgens Prorail is er op dit moment geen reden om aan te nemen dat de bewaakte stelling al op korte termijn uitgebreid zal worden. Mocht dit wel gebeuren, dan zal dat inpandig in het station dienen te gebeuren.

Laden en lossen
Het leeuwendeel van het laden en lossen voor het station en de gebouwen rond het plein gebeurd via het Piarcoplein of vanaf de Radarweg. Het zal toch noodzakelijk blijven voor onder meer de geldwagen van het GWK, maar ook voor bijvoorbeeld onderhoudsdiensten, om nabij de gebouwen aan het plein te kunnen komen. Voor dat verkeer is er een route voorzien, waarbij ingereden wordt vanaf de Teleportboulevard, voorlangs het station, naar de noordelijke doorsteek (door het groen) en vervolgens wordt er afgereden via de ventweg langs de Radarweg (zie bijgevoegd concept voorlopig ontwerp). De toegang tot het plein wordt indien noodzakelijk met verzinkbare plaatjes geregeld. Deze doorsteek is 6-7 meter breed.
Bij brasserie Hermes is een bijzonder situatie. Hermes kan direct vanaf de ventweg aangeleverd worden over een overrijdbare band.
Hulp- en nooddiensten
Deze diensten (politie, brandweer, ambulance, beveiliging) kunnen gebruik maken van de twee doorsteken (door het groen) en toegang vanaf de Teleport Boulevard.

Vervangend vervoer en calamiteiten
Bij vervangend vervoer en calamiteiten wordt in eerste instantie gebruik gemaakt van het Carrascoplein (bus- en tramstation). Er is langs de Radarweg in noodsituaties wel (alternatieve of aanvullende ruimte om voertuigen op te stellen.

De CVC wordt gevraagd:
Ter advisering en akkoord te gaan met de inrichtingsprincipes/routering.

Opmerkingen vooraf
- De SDVC vond de tekening niet helemaal leesbaar en daarom geeft het project nog een aanvullende toelichting.

Stadsdeel
- Stadsdeel Haven kan niet akkoord gaan met de aansluiting van het laad- en losverkeer op de ventweg.
- Voorts had stadsdeel Haven het laden en lossen van het hotel graag aan de voorkant opgelost zien.
- De draaicirkel voor het Heemboogstation ligt precies op de plek waar een grote voetgangersstroom loopt.
- Een achteruitrijdende bierwagen richting de brasserie is ongewenst.
- Stadsdeel Haven verwacht dat veel fietsers langs de K&R-strook zullen gaan fietsen, want fietsers kiezen vaak de kortste route. Ook staan er taxi's met openslaande deuren en dit creëert een onveilige situatie.
- Stadsdeel Haven wenst de bewegingen voor het station te beperken om ongewenste conflicten te voorkomen.
- De Hanedastraat is de toegang tot de P&R en dit zou geen shared spacegebied moeten zijn.
- Het project moet eerst uitzoeken wie aansprakelijk is in geval van ongelukken in een shared spacegebied.
- De K&R-strook wordt intensief gebruikt, terwijl er ook nog twee taxi's staan.
- De materialisatie is ook nog een discussiepunt met alle betrokkenen.

Reactie CVC
DIVV
- DIVV verwacht conflicten tussen de doorgaande fietser op de ventweg en de openslaande deuren van de auto's op de K&R.
- Verder meent DIVV dat er conflicten kunnen ontstaan tussen de mensen die hun fiets uit de stalling willen halen en de doorgaande fietser, omdat er maar 1 meter ligt tussen de stalling en het fietspad.
- Het is voor de taxi aantrekkelijk om voor het station te rijden en DIVV ziet een autoroute ontstaan vanaf het station.
- Achteruitrijdend vrachtverkeer in het verblijfsgebied is zeer verkeersonveilig en is daarom onwenselijk.
- Het hotel krijgt één of twee touringcars per dag en met de nodige in- en uitstappende passagiers zal er een drukke route ontstaan.
- Ook de vrachtwagens ten behoeve van de bevoorrading van het hotel gebruiken de toerit voor de touringcar.
- Volgens DIVV verdient de doorgaande fietsbeweging op de ventweg apart de aandacht.
- In het shared spacegebied is niet duidelijk waar het laden en lossen plaatsvindt.

GVB
- Het vervangend OV-vervoer maakt gebruik van het Carascoplein en het reguliere OV ondervindt hiervan veel last.
- Het GVB stelt voor om het Orlyplein te benutten als calamiteitenopvang.
- Voor het laden en lossen moet de onveilige situatie in het ontwerp vooraf worden opgelost en niet achteraf.
- Er moeten logische looproutes komen vanaf het station richting de Basisweg en Naritaweg. De nu voorgestelde routes zijn volgens het GVB niet logisch.
- De menging van voetgangers en fietser bij de fietsenstalling levert conflicten op. Het GVB adviseert om de fietsenstalling meer te oriënteren op de looprichting naar het station in plaats van er dwars op.

DRO
- DRO sluit zich aan bij de opmerkingen van de voorgaande sprekers.
- De doorgaande fietsroute moet wat betreft DRO aantrekkelijker worden gemaakt. Een fietsenstalling blokkeert de doorgaande beweging.
- De opmerkingen van collega's over het laden en lossen ondersteunt DRO.
- Wanneer de Hanedastraat een shared space wordt, dan verwacht DRO dat de auto harder gaat rijden richting het P&R-terrein.
- De lijnbusmarkering moet meer bij de VOP komen te staan.
- De zebra staat middenin het fietspad.
- Op het fietspad langs de Teleboulevard is weinig ruimte, terwijl deze vanaf het andere fietspad toegankelijk moet zijn.

Advies/besluit CVC
- De CVC is geen voorstander van het shared space-idee, vooral vanwege de rechtdoorgaande fietsbeweging. Daarom wil de CVC deze beweging formaliseren.
- Wellicht kan de ventweg gebruikt worden voor de doorgaande fiets- en bromroute.
- De CVC benadrukt dat er goed duidelijk moet worden gemaakt dat we te maken hebben met een hoofdnet fiets, waar ook de brommer en snorfiets gebruik van maken.
- Wat betreft de ontsluiting van het P&R-terrein meent de CVC dat het karakter van de rijbaan niet te veel weg moet vallen in het shared space-idee.
- Een verdere uitwerking wenst de CVC te bespreken.

Project
- De touringcars krijgen geen toegang tot het plein, maar halteren op de K&R-strook.
- Voor het laden en lossen hebben vrachtwagens wel toegang tot het plein.
- Kleinere vrachtwagens kunnen de huidige laad- en losplek voor de Hembrugstraat gebruiken.
- Ruimtelijk is het niet mogelijk om het fietspad rechtdoor te trekken. Het fietspad kan wel in rood asfalt worden uitgevoerd.

9. Museumbrug

In aanwezigheid van: De heren [redacted] (stadsdeel Centrum), [redacted] (Goudappel Coffeng) en [redacted] (stadsdeel Centrum).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Stadsdeel Centrum is voornemens om op de Museumbrug meer ruimte te creëren voor voetgangers en fietsers. Uit tellingen blijkt dat op dit moment er per uur circa 500 voetgangers per richting (drukste uur) gebruik maken van de Museumbrug. Met de opening van het vernieuwde Rijksmuseum wordt een toename van het aantal voetgangers verwacht, aangezien de ingang van het museum verplaatst wordt naar de tunnel van het Rijksmuseum. De huidige breedte van het trottoir op de Museumbrug is 2,0

meter breed. Bij voetgangersstromen hoger dan 100 per uur is een breedte van 2,4 meter gewenst. Het aantal fietsen is ook geteld. Per richting in het drukste uur rijden er circa 700 tot 800 fietsers per richting over de Museumbrug. Bij dergelijke aantallen fietsers is het gewenst de huidige fietsstroken te verbreden.

De extra ruimte kan gevonden worden als er eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd voor het gemotoriseerde verkeer (stad uit).
Tegelijkertijd met deze maatregel wordt ook 30 km/h als maximumsnelheid ingevoerd op de brug. Hierdoor wordt de overgang tussen gebiedsontsluitingsweg (Stadhouderskade) en verblijfsgebied (Museumbrug en verder) beter geaccentueerd.

Voorts wordt de verharding op de Museumbrug aangepast. De asfaltverharding verdwijnt en zal plaatsmaken voor klinkerverharding. Deze verharding wordt ook op dit moment aangelegd op de Spiegelgracht.

Het kruispunt Spiegelgracht – Weteringschans krijgt een andere uitstraling. Het uitgangspunt is dat het plein meer de uitstraling krijgt van een verblijfsgebied.

Door eenrichtingsverkeer in te voeren op de Museumbrug ontstaan er andere vervoersbewegingen in de directe omgeving. Stadsdeel Centrum heeft onderzoek gedaan naar het invoeren van eenrichtingsverkeer op de Museumbrug. Goudappel Coffeng heeft opdracht gekregen dit onderzoek uit te voeren. Bijgevoegd treft u het rapport aan. Naast verkeerskundige aspecten is er ook gekeken naar economische aspecten.

Uit het onderzoek blijkt dat de effecten op de bereikbaarheid beperkt blijven en dat er geen economische schade wordt verwacht.

De CVC wordt gevraagd: Ter accordering.

Opmerkingen vooraf
- De SDVC en WVA zullen nog geconsulteerd worden.
- Nood- en hulpdiensten mogen over de Museumbrug tegen de richting in rijden, omdat het hier een belangrijke aanrijdroute betreft.

Reactie CVC
DIVV
- DIVV wil graag het advies van de SDVC en WVA vernemen.
- De Fietsersbond vreest dat de black spot van vroeger weer terugkomt.
- DIVV pleit voor fysieke maatregelen, zoals een inritconstructie. Dit geeft duidelijkheid voor de weggebruiker.
- Daarnaast vraagt DIVV zich af of het 30-km regime op de brug te handhaven is.
- Ook wil DIVV weten hoe een en ander is te combineren met de afslaande beweging die er soms wel en dan weer niet in zit. Het betreft hier de beweging vanaf het Leidseplein richting de brug.

Project
Het profiel van de brug is anders dan ten tijde van de black spot.

GVB
- Volgens het GVB voegt een 30-km zone weinig toe en is handhaving op dit kleine stuk moeilijk.
- Daarnaast pleit het GVB voor onderscheid in materialisering van de fietsstroken en rijbaan voor de auto. Dit levert voor de weggebruiker meer helderheid op.

- Het GVB verwacht dat mensen ook linksaf slaan, omdat de verplichte rechtsafbeweging vanaf het Leidseplein niet af te dwingen is.
- De plaatsing van haaientanden op de fietspaden is nog een aandachtspunt.
- De prioriteit voor het OV op de kruising Stadhouderskade – Weteringlaan mag niet lager worden. De overbelasting van de kruising mag geen nadelige gevolgen hebben voor het OV, anders kan het GVB niet akkoord gaan met het ontwerp.

DRO
- DRO is verheugd met het eenrichtingsverkeer op de Museumbrug.
- Voorts ondersteunt DRO de opmerking van het GVB over het onderscheid in materialisering van de rijstroken.
- DRO betwijfelt het nut van 30 km op de brug. Een dergelijk regime voegt alleen iets toe als het weggedeelte vanaf de Weteringschans ook 30 km wordt.
- DRO sluit zich aan bij de opmerking over de haaientanden op de fietspaden, hoewel in een 30 km-gebied haaientanden niet gebruikt hoeven te worden.

Advies/besluit CVC
De CVC heeft de volgende opmerkingen ten aanzien van het ontwerp:
- De kruising met de Weteringschans is één van de grootste black spots in Amsterdam geweest. Voorkomen moet worden dat er door de herindeling opnieuw een black spot ontstaat. Consultatie van de WBA is wellicht nodig.
- Door het voorliggende ontwerp krijgt de kruising met de Ferdinand Bolstraat nog meer verkeer te verwerken.
- Het project dient duidelijk in kaart te brengen wat de consequenties zijn voor de omliggende wegen en de doorstroming. De CVC kan niet toestaan dat op een belangrijke corridor problemen worden verschoven.
- De CVC kan de lijn van denken van het project volgen, maar wil meer informatie voordat zij tot haar uiteindelijke oordeel komt.
- Bij een volgende behandeling in de CVC moet het advies van de WVA en SDVC bekend zijn.

10. Herinrichting Heemstedestraat
In aanwezigheid van: De heren [redacted] (stadsdeel Zuid), [redacted] (DIVV) en [redacted] (stadsdeel Zuid).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: De Heemstedestraat was t/m 2006 een redroute. Sindsdien zijn er geen aanpassingen gedaan die de verkeersveiligheid hebben vergroot. De inrichting voldoet niet aan de principes uit "duurzaam veilig" en aan het stedelijk beleid om 50 km wegen te voorzien van vrijliggende fietspaden. De verkeersveiligheid wordt door gebruikers, beheerders, verkeersdeskundigen en politie als ruim onvoldoende gekwalificeerd.

De CVC wordt gevraagd: akkoord te gaan met de voorliggende NvU en het voorliggende inrichtingsplan.

Opmerkingen vooraf
- In een voorgaande CVC is gediscussieerd over het effect op de tram bij gescheiden rijbanen stad in.
- Op de meeste punten is het dwarsprofiel 25 meter, op een aantal punten wijkt dit af.
- Omdat het hier om een winkelgebied gaat, bestaat de wens van voldoende ruimte voor voetgangers in de Heemstedestraat. Daarom is het trottoir 3 meter breed.

Reactie CVC
DIVV
- DIVV concludeert dat de CVC de vorige keer akkoord is gegaan met de vrijliggende fietspaden en bij dat standpunt blijft DIVV zich aansluiten. Parkeren tussen de bomen geeft meer ruimte in het profiel.
- Het profiel met vrijliggende fietspaden zorgt voor een betere doorstroming en levert meer ruimte op voor de tram. De fietser zal hier ook voordeel van hebben.
- DIVV is voorstander van het gescheiden houden van auto en tram, met parkeren tussen bomen.

GVB
- Het GVB heeft een voorkeur voor vrijliggende fietspaden
- Momenteel wordt de trambaan illegaal door auto's gebruikt en gescheiden rijden van auto en tram zorg voor een goede doorstroming van het OV.
- Wellicht is het mogelijk om de trambaan stad in ongeveer 30 cm te verleggen, zodat aan de zuidkant ruimte is voor een trottoir van 3 meter breed. Hoewel deze maat voor het GVB geen harde eis is.

DRO
- DRO sluit zich aan bij de opmerking van het GVB wat betreft het rijtijdenverlies.
- Ook DRO heeft de voorkeur voor gescheiden rijden.

Nota van Uitgangspunten, punt 3.5
- In de keiharde eis van 3 meter trottoir en 2 meter fietspad kan de CVC zich niet vinden.
- De CVC is voorstander van parkeren in parkeerhavens tussen de bomen.
- Met langsparkeren kan de CVC niet akkoord gaan.
- Stad in wenst de CVC geen gemengd rijden, dit zou een aanvullende eis moeten zijn.
- Conform het beleidskader wenst de CVC fietspaden in rood asfalt en een niveauverschil tussen trottoir en fietspad.

Advies/besluit CVC
De CVC geeft een negatief advies op de NvU, met in achtneming van de volgende opmerkingen:
- Onderzoek wijst uit dat de rijtijden van het OV verslechteren door gecombineerd rijden.
- De CVC ondersteunt de verkeersveilige oplossing met vrijliggende fietspaden.
- Een en ander kan opgelost worden door parkeren tussen de bomen.
- De CVC constateert dat het beleid van gemengd rijden strijdig is met een aantal stedelijke uitgangspunten. Het plusnet beoogt om tot rijtijdenverbetering te komen en dat levert een spanningsveld op met het project 'Verbetering westelijke tramlijnen'.

Project
- Het project concludeert dat de voorkeur van de CVC uitgaat naar de verdere uitwerking van de variant gescheiden rijden van auto en tram en parkeren tussen de bomen.
- Het project kan onderzoeken of de trambaan verlegd kan worden, zodat gescheiden rijden van tram en auto mogelijk is.
-

11. Verslag 936e CVC d.d. 26 maart 2013
De secretaris voert de wijzigingen in het verslag door.

12. Naar aanleiding van het verslag
Opmerkingen bij het vastgestelde verslag van 12 maart 2013 door het project.

Blz. 11, punt 7, wijziging (vet): Volgens **het GVB** zouden de op- en afritten een meter verbreed moeten worden.
De CVC gaat akkoord met de tekstuele wijziging.

13. Actualiteiten

Baragasweg

Op de Baragasweg moet de bus een andere route rijden, maar de kaart van hoofdnet OV is nog niet aangepast. Daarom meent het stadsdeel dat een nieuw project op de Baragasweg niet in de CVC moet worden behandeld. De CVC benadrukt dat de Baragasweg wel tot het hoofdnet OV behoort en dus is behandeling van projecten op die weg in de CVC nodig. Het GVB zal het standpunt van de CVC meenemen en aandringen op behandeling in de CVC.

Tussenspoormaat tram-busbaan

Het GVB hanteert een andere tussenspoormaat voor de tram-busbaan dan in de CVC-leidraad staat. De maatvoering van de leidraad levert een probleem op bij twee passerende bussen. Het GVB maakt nog een voorstel als basis voor verdere discussie.

DIVV zal dit aandachtspunt meenemen bij de actualisatie van de CVC-leidraad.
Verder denkt DIVV er ook over om de CVC-leidraad beschikbaar te stellen via intranet. Dit maakt aanpassen van de leidraad makkelijker.

14. Ter kennisname

Busstation IJsei en DMB (e-mail [redacted] d.d. 27-3-2013)
De CVC neemt de e-mail voor kennisgeving aan.

15. Rondvraag

Er zijn geen punten voor de rondvraag.

De voorzitter sluit de bijeenkomst om 17.05 uur.