# Gemeente Amsterdam
## Centrale Verkeerscommissie

# Vastgesteld verslag

**Secretariaat**

Klaas Kooistra / Christine Stam

Telefoon: 06 1930 1107 / 06 4258 8990
Weesperstraat 113, 1018 VN Amsterdam

centraleverkeerscommissie@amsterdam.nl

| | |
|---|---|
| **Vergadering:** | **1286e CVC** |
| **Datum:** | **1 februari 2022** |
| **Tijd:** | **13.00 uur** |
| **Plaats:** | **Online via MS Teams** |

---

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Deelnemers:** | Dhr. A. van der Woerd | - V&OR, voorzitter | |
| | Dhr. M. Oost Indië | - R&D | |
| | Dhr. G. Walstra | - GVB | |
| | Dhr. P. Smit | - V&OR | |
| | Mw. N. Besemer | - extern adviseur Cliëntenbelang Amsterdam | |
| | Dhr. J. Kerstens | - extern adviseur Fietsersbond Amsterdam | |
| | Mw. E. Demarteau | - notulist | |
| | Mw. M. Bouwens | - IB | (agendapunt 4 en 5) |
| | Dhr. P. van de Velde | - Stadswerken | (agendapunt 4) |
| | Dhr. J. de Boo | - IB | (agendapunt 6) |
| | Dhr. D.I. Terpstra | - V&OR | (agendapunt 6) |
| | Dhr. A.D. van der Plas | - IB | (agendapunt 6) |
| | Dhr. R. de Bruijne | - R&D | (agendapunt 6) |
| | Dhr. E. Sommeling | - R&D | (agendapunt 7) |
| | Dhr. H. Groenewegen | - R&D | (agendapunt 7) |
| | Mw. A. Wellecomme | - PMB | (agendapunt 7) |
| | Dhr. R. van Galen | - IB | (agendapunt 8) |
| | Dhr. J.P. Klaver | - R&D | (agendapunt 8) |
| | Mw. K. Johnson | - R&D | (agendapunt 8) |
| | Mw. L. Djoefrie | - Stadswerken | (agendapunt 8) |
| | dhr. R. van Gelder | - V&OR | (agendapunt 9) |

## 1. Opening en vaststellen agenda

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

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld:

2. Mededelingen
3. Hamerstuk
4. Kwelderweg, verkeersmaatregelen OBS De Punt, schetsontwerp (IVM)
5. Willem de Zwijgerlaan, verkeersdrempel (IVM)
6. Kattenburgerstraat, schetsontwerp kleine maatregelen
7. Daalwijkdreef – Develstein: ontsluiting World of Food

8. De Bongerd: aansluitingen op Bongerdkade, Paradijsappelstraat e.o., VO
9. Max Euweplein, aanpassing fietspad – 2e behandeling
10. Vaststellen verslag 1285e CVC d.d. 18 januari 2022
11. Naar aanleiding van het verslag
12. Actualiteiten
13. Ter kennisname
14. Rondvraag.

## 2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

## 3. Hamerstuk

Er zijn geen hamerstukken.

## 4. Kwelderweg, verkeersmaatregelen OBS De Punt, schetsontwerp (IVM)

In aanwezigheid van: mevrouw M. Bouwens (IB) en de heer P. van de Velde (Stadswerken).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*De schoolzone bij BSO De Punt, die zich bevindt in een 30km-zone, is niet op de correcte wijze conform de Leidraad CVC aangegeven. Op de Kwelderweg moet de "SCHOOL"-markering, incl. flankerende bebording, worden toegevoegd.*
*In de huidige situatie wordt veel foutgeparkeerd door ouders die hun kinderen uit laten stappen ter hoogte van het hekwerk op de Kwelderweg en op de hoeken van de aanliggende kruising. Daar is ook een logische looproute richting de school voor kinderen. Probleem is hier echter het hekwerk voor de school, waar geen opening in is aangebracht. De stilstaande auto's maken het oversteken voor kinderen op die locatie ook niet eenvoudiger.*
*Voorgesteld wordt daarom om 2x een VOP aan te leggen ter plaatse van deze logische looproute. De VOP's maken het oversteken veiliger voor de kinderen, én ze zullen er ook voor moeten zorgen dat auto's er niet meer stil gaan staan.*
*Tevens moet er een opening in het hekwerk worden gemaakt. Voor de veiligheid en om ervoor te zorgen dat kinderen niet zomaar de straat op kunnen lopen, wordt een voetgangerssluis voorgesteld in het hekwerk.*
*Ter info: de geleidelijnen liggen momenteel ter controle bij de stadsergonoom.*

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

### Opmerkingen vooraf

- Ter vergadering wordt de juiste (aangepaste) tekening getoond.
- In het hekwerk voor de school zit geen opening, leerlingen moeten op de rijbaan lopen. Daarom wil het project een doorgang maken in het hek. Door zebra's aan te leggen wil het project parkeren op de hoeken ontmoedigen.

### Ingezonden reactie
### Brandweer

*Geen op- of aanmerkingen.*

### Reactie CVC
### Cliëntenbelang Amsterdam

Cliëntenbelang Amsterdam kan instemmen met de ter vergadering getoonde tekening. Wel zorgen voor een goede doorgang voor kinderen en ouders met een beperking bij de voetgangerssluis op de voorgestelde locatie.

### Fietsersbond
Akkoord met het nieuwe ontwerp. De Fietsersbond adviseert ter verbetering van het zicht wel twee parkeerplaatsen op te heffen in de aanrijrichting voor de zebra's.

### R&D
- R&D sluit aan bij de opmerking van de Fietsersbond wat betreft het verwijderen van twee parkeerplaatsen.
- Voorts adviseert R&D om in de Akerwateringstraat rechts op de tekening ook een schoolmarkering aan te leggen. De andere schoolmarkering links op de Kwelderweg ca. 10 m van de VOP af leggen.

### GVB
- GVB sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.
- De doorloopruimte tussen het L2-bord bij de zebra's en de voetgangerssluizen is een aandachtspunt.

### V&OR
Er zijn geen opmerkingen.

### Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van Kwelderweg, verkeersmaatregelen OBS De Punt, schetsontwerp (IVM).
- Aan de rechterkant van de tekening de schoolmarkering op beide takken van de kruising aanbrengen.
- In de aanrijrichting aan beide zijden van de rijbaan twee parkeerplaatsen opheffen vóór de zebra ter verbetering van het zicht. Aan de schoolzijde ontstaat op die manier meer ruimte voor L2-bebording.
- Aan de linkerkant van de tekening de markering 'school' aanbrengen en op 10 m van het conflictpunt.

## 5. Willem de Zwijgerlaan, verkeersdrempel (IVM)
In aanwezigheid van: mevrouw M. Bouwens (IB).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*Verzoek van stadsdeel West om een verkeersdrempel aan te brengen is ingediend als IVM-maatregel op de Willem de Zwijgerlaan.*
*De locatie van de drempel is gekozen ter hoogte van huisnummer 255, ter hoogte van een uitstulping (parkeerautomaat) in de langsparkeerstrook.*
*Om het ontwijken van de drempel tegen te gaan, wordt ook aan de andere kant een uitstulping aangelegd. Dit gaat ten koste van 2 parkeerplaatsen.*
*De Willem de Zwijgerlaan is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom, met een snelheidsregime van 50km/u. Hierop wordt de drempel ontworpen.*
*In de Willem de Zwijgerlaan ligt al een bestaande asfaltdrempel. Vanwege de uniformiteit wordt ook op de nieuwe locatie een asfaltdrempel voorgesteld*

*De CVC wordt gevraagd:*
*Goedkeuring van het ontwerp.*

### Opmerkingen vooraf
- Het is een uitdrukkelijke wens van het stadsdeel om een drempel aan te leggen om de snelheid te remmen. Het projectteam wenst dezelfde drempel aan te leggen die verderop ook wordt toegepast. Er is hier sprake van een busroute.
- Over een 30km-regime is nog niets gezegd.

**Ingezonden reactie**
**Brandweer**
*Geen op- of aanmerkingen.*

**Reactie CVC**
**Cliëntenbelang Amsterdam**
Cliëntenbelang Amsterdam betreurt dat er geen beslissing is genomen over het toepassen van een 30km-regime. Er is wel begrip voor het aanleggen van een drempel op de voorgestelde locatie wanneer de snelheid op dit wegvlak te hoog is.

**Fietsersbond**
- De Fietsersbond zou graag willen anticiperen op de toekomstige snelheidsverlaging.
- De drempel wordt mogelijk gebruikt als oversteekmogelijkheid.
- Voor het zicht meerdere parkeerplaatsen opheffen.

**V&OR**
- V&OR adviseert te informeren naar de status van het toepassen van GOW30.
- De drempels iets verplaatsen naar perceel 267, zodat deze in de looprichting liggen. Voor het zicht twee parkeerplaats opheffen.

**GVB**
- GVB sluit aan bij V&OR wat betreft het verplaatsen van de locatie van de drempel naar perceel 267. Op die manier ligt de drempel dichter bij de oversteek over de Karel Doormanstraat.
- Over deze straat loopt een busroute en GVB geeft de voorkeur aan een busvriendelijke of prefab drempel, die minder overlast veroorzaakt voor de bus.

**R&D**
- R&D gaat akkoord met de voorgestelde locatie voor de drempel en adviseert één parkeerplaats aan de zuidzijde te behouden ter hoogte van huisnummers 255-257 en aan beide zijden van de weg in de aanrijrichting een parkeerplaats op te heffen.
- Verder adviseert R&D te anticiperen op GOW30.

**Advies CVC**
- De CVC adviseert positief ten aanzien van verkeersdrempel (IVM) Willem de Zwijgerlaan.
- De oversteek optimaliseren, zodat aan elke kant een parkeerplaats in de aanrijrichting opgeheven kan worden, ter verbetering van het zicht.
- Te zijner tijd de drempel integreren in de GOW30.

## 6. Kattenburgerstraat, schetsontwerp kleine maatregelen

In aanwezigheid van: de heren J. de Boo (IB), D.I. Terpstra (V&OR), A.D. van der Plas (IB) en R. de Bruijne (R&D).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*Er waren plannen om de Kattenburgerstraat (KBS) geheel anders in te richten.*
*Net als veel andere projecten is deze herinrichting vanwege bezuinigingen geschrapt.*
*Er is besloten dat er toch iets gedaan moet worden. Daarom zijn er kleinere ingrepen bedacht die ook voor de gewenste verbeteringen zorgen.*
*Een van de belangrijke onderdelen die wel overeind is gebleven is het afwaarderen van de straat en het invoeren van een maximumsnelheid van 30km/u.*
*Het besluit om dit te gaan doen is inmiddels door het bestuur genomen.*
*Bij het verlagen van de snelheid hoort ook een inrichting waarbij de snelheid ook daadwerkelijk omlaag gaat.*
*Er wordt nu gewerkt aan de invoering van de gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30). Er is voor gekozen om niet te wachten tot helemaal is uitgekristalliseerd hoe een ideale GOW30 er*

*precies uit moet gaan zien. Aanleiding voor het aanpassen van de KBS is namelijk de verkeerstoename die ontstaat door het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang. Het project loopt daar dus parallel aan, en niet aan de invoering van 30 in de stad.*

*Voor een deel is inmiddels wel bekend op welke punten een GOW30 zal afwijken van een GOW50. De beleidsnota '30 km in de stad' is door de raad vastgesteld: https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/974886/beleidsnota_30km_in_de_stad.pdf*
*Verder is met de projectgroep afgestemd welke maatregelen er genomen kunnen worden. De belangrijkste maatregelen die genomen worden zijn:*
- *Versmallen van de rijbaan naar 3,10 meter in rechtstand;*
- *Halteren op de rijbaan;*
- *Ingang van Marineterrein wordt plateau in klinkers;*
- *Busvriendelijke snelheidsremmende maatregelen.*

*Het versmallen doen we door een middenstrook aan te leggen in het midden van het profiel. Door deze strook in de 'top' van de rijbaan te leggen hoeven er geen bandenlijnen aangepast te worden en hoeft ook de hemelwaterafvoer niet aangepast te worden. Hierdoor blijft het project behapbaar en betaalbaar.*
*De enige plek waar we het hele profiel aanpassen is de ingang van het Marineterrein. Om de snelheid van het autoverkeer te reduceren, en de relatie van de buurt met het Marineterrein te versterken wordt hier een plateau in klinkers aangelegd. Ook de bushaltes worden hiernaartoe verplaatst.*
*De materialisering van de middenstrook en het plateau bij de ingang van het Marineterrein wordt zoveel mogelijk gelijkgetrokken met de detaillering van de Oostelijke eilandboulevard (de tegels in de impressie worden ook klinkers). De plantenbakken staan er al om parkeren van touringcars tegen te gaan. Die blijven ook in de toekomst staan.*



*Afbeelding 1 impressie ingang Marineterrein*

*Door het versmallen is extra aandacht bochtverbreding zodat grote defensievoertuigen nog steeds bij het Marineterrein kunnen komen. Ook zijn er ruime parkeervakken ingetekend met twee 1-1 strepen tussen rijbaan en parkeervak. Zo zorgen we dat mensen daadwerkelijk in het vak parkeren.*

*De CVC wordt gevraagd:*
*Akkoord te gaan met het ontwerp.*

## Opmerkingen vooraf

- Het project probeert met zo min mogelijk middelen een zo groot mogelijk effect te sorteren. Op tekening staan de aanpassingen op de bestaande inrichting.

- De gemeenteraad heeft ingestemd met een afwaardering naar 30 km/u en met dat uitgangspunt moet het project door. V&OR geeft aan dat de afdeling Verkeerstactiek niet bekend is met het besluit van de gemeenteraad.
- In de verdere uitwerking wordt inzichtelijk of de snorfiets van het fietspad af gaat.
- Het project wil de bushaltes centreren op één punt en op de plek van de huidige bushalte het parkeren terugbrengen.
- Door maatregelen bij de oversteek wordt de snelheid geremd.
- De geleidelijnen worden in de uitwerking meegenomen en de inritconstructie bij het Bijltjespad blijft gehandhaafd.
- Bij de oversteken komt een verhoogd middeneilandje dat wel overrijdbaar is voor de nood- en hulpdiensten.

## Ingezonden reactie
### Brandweer
*Geen op- of aanmerkingen.*

## Reactie CVC
### V&OR
- V&OR adviseert het project om contact op te nemen met de afdeling Verkeerstactiek om een en ander af te stemmen.
- Graag een legenda bij de tekening voegen om materialen te kunnen beoordelen.
- Wanneer het 50km-regime gehandhaafd blijft, graag de halte verdiept aanleggen.
- De markering is in de uitwerking een aandachtspunt.

### GVB
- GVB kan instemmen met de busvriendelijke drempels aan de kant van het Kattenburgplein.
- GVB is geen voorstander van een plateau, omdat de Kattenburgerstraat ook frequent wordt gebruikt als omleidingsroute voor de bus. Het plateau graag vervangen door busvriendelijke drempels, de snelheid van de auto wordt dan evengoed geremd.
- Volgens GVB heeft de extra zebra aan de zuidzijde van het Marineterrein in dit 30km-gebied geen toegevoegde waarde. Alleen de zebra aan de noordzijde aanleggen en voorzien van geleidelijnen richting de bushalte.
- Aan weerszijden van de weg bij de halte een abri intekenen.
- De ondergrondse afvalcontainers in de tekening opnemen.
- Bij voorkeur de halte voor de kruising leggen. Wanneer de haltes tegenover elkaar liggen, hoeft er maar één oversteekplaats te worden gerealiseerd.
- Een brede 1-3-streep bij de opstelvakken voor het Kattenburgerplein aanleggen in plaats van een smalle doorgetrokken streep.

### R&D
- R&D is akkoord met een plateau wanneer in de straat een 30km-regime wordt aangelegd.
- Indien mogelijk de bushalte aan de oostzijde verplaatsen naar voor het kruispunt, zodat blokkering van overstekend verkeer wordt voorkomen. In voorliggend ontwerp halteert de bus namelijk op de rijbaan, met blokkade van de doorgang voor autoverkeer tot gevolg.
- R&D neemt aan dat de groenstroken overrijdbaar zijn voor de nood- en hulpdiensten.
- Bij de voetgangersoversteken een L2-bord plaatsen. Wel voorkomen dat dit een obstakel wordt voor de brandweer bij het passeren van de middenstrook.
- In de huidige situatie zijn de fietspaden deels in twee richtingen te berijden. R&D gaat ervan uit dat dit zo blijft.
- Verder gaat R&D akkoord met het ontwerp.

### Cliëntenbelang Amsterdam
- Cliëntenbelang Amsterdam vindt de tekeningen nog te onduidelijk om een goed oordeel te kunnen geven.

- Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de opmerkingen van R&D.
- Graag de bus voor het plateau laten hanteren.
- Zorg voor een goede vlakke oversteekbaarheid van de zebra's naar de haltes voor mensen met een beperking en denk nog aan de geleidelijnen.

### Fietsersbond
- De Fietsersbond sluit aan bij R&D wat betreft de opmerking over blokkade van de kruising.
- Bij voorkeur de bus voor de kruising laten halteren.

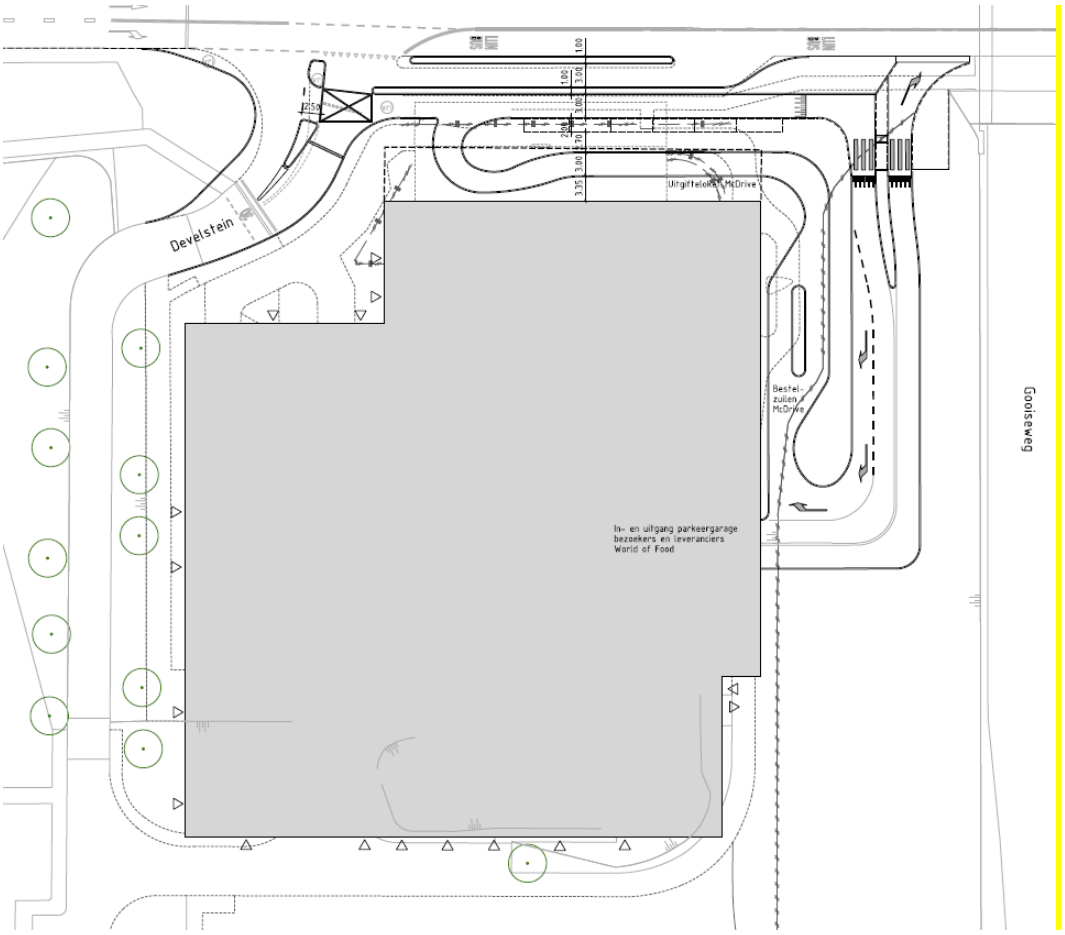
### Advies CVC
- De CVC adviseert op hoofdlijnen positief ten aanzien van het schetsontwerp kleine maatregelen Kattenburgerstraat.
- In de uitwerking aandacht voor materialisering, markering en fietspad meenemen, zodat CVC het geheel kan beoordelen. Graag een legenda opnemen.
- Het ontwerp voorleggen aan de afdeling Verkeerstactiek. Die moet een positief advies uitbrengen.
- De bushalte in beide richtingen voor het plateau leggen en de hellingshoek van het plateau zodanig maken dat deze niet te hinderlijk is voor de bus.
- In het DO geleidelijnen en abri's goed in de tekening opnemen.
- Een brede 1-3-streep bij de opstelvakken voor het Kattenburgerplein aanleggen in plaats van een smalle doorgetrokken streep.

## 7. Daalwijkdreef – Develstein: ontsluiting World of Food

In aanwezigheid van: de heren E. Sommeling (R&D), H. Groenewegen (R&D) en mevrouw A. Wellecomme (PMB).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*Voor de bestaande locatie van de World of Food wordt door de vastgoedeigenaar samen met de gemeente een plan ontwikkeld voor een complex met ruimte voor de bestaande World of Food en McDonald's/McDrive, 300 woningen, twee gescheiden parkeergarages, een voor bewoners en een voor bezoekers en leveranciers voor de World of Food.*

*De voetafdruk van het complex is aanmerkelijk groter dan het huidige gebouw en de ruimte voor de McDrive.*
*Vanuit het bestuur is als harde randvoorwaarde meegegeven dat er geen extra verkeer de D-Buurt in mag anders dan bewonersverkeer.*
*Gevolg is onder andere de realisatie van twee gescheiden parkeergarages.*
*De toegang van de bewonersparkeergarage ligt aan de zijde van de in ontwikkeling zijn Nieuw Develstein, verkeer richting de parkeergarage voor de World of Food/McDonald's vindt plaats op eigen terrein en komt daarmee niet in de woonbuurt.*




*Met het ontwerp van het gebouw als uitgangspunt, de bestuurlijke randvoorwaarde van het weren van buurtvreemd verkeer en de functie van de McDrive (zonder deze is World of Food als ondersteunend programma voor startende lokale ondernemers niet haalbaar) is een directe ontsluiting via de Daalwijkdreef de enige mogelijkheid.*
*Binnen deze kaders dient ook de bevoorrading van de McDonald's plaats te vinden, dit gebeurt met een trekker oplegger – de overige leveranciers maken gebruik van de bezoekersparkeergarage.*

*Op 6 januari 2022 is het ontwerp voorgelegd aan de Werkgroep Verkeerslichten met een negatief advies als resultaat.*
*Ondanks het negatieve advies wil het projectteam het ontwerp toch aan de Centrale Verkeerscommissie voorleggen omdat de gevolgen van het verlaten van het principe van een directe ontsluiting via de Daalwijkdreef de realiseerbaarheid onmogelijk maakt*

*Door de grote gevolgen voor het project heeft het team behoefte aan advies van de CVC op voorliggend ontwerp, om mogelijke richting voor aanpassing van dit voorstel te kunnen horen.*
*In het ontwerp (variant 2+) zijn een aantal door de WVA benoemde aandachtspunten opgelost/verzacht, zie de rode tekst in onderstaand WVA-verslag van 6 januari jl.*

*De CVC wordt gevraagd:*
*Accordering van het principe van directe ontsluiting van de World of Food/McDrive via de Daalwijkdreef.*

## Opmerkingen vooraf

- Richting McDonald's rijden ongeveer 1.500 auto's per etmaal. De verkeerscijfers voor de parkeergarage zijn nog niet bekend.

- De WVA had opmerkingen over de manier van inrijden. Het ontwerp is hierop aangepast door de L&L-plek op de huidige locatie te handhaven en de ventweg te ontsluiten om de heuvel heen.

### Ingezonden reactie
### Brandweer
*Geen op- of aanmerkingen.*

### Reactie CVC
### Fietsersbond
De Fietsersbond pleit voor een goede fietsbereikbaarheid van het terrein, met name voor de fietsbezorgers van en naar de eetgelegenheden.

### Cliëntenbelang Amsterdam
- Cliëntenbelang Amsterdam vindt het moeilijk in te schatten wat de gevolgen zijn voor de voetganger in het hele plan en vraagt aandacht voor de veiligheid van deze verkeersdeelnemer.
- De vrees voor verkeersopstoppingen op eigen terrein op de Daalwijkdreef en op de Develstein bestaat bij Cliëntenbelang Amsterdam. Daarom adviseert Cliëntenbelang Amsterdam negatief ten aanzien van voorliggend ontwerp.

### R&D
- R&D wenst de intensiteiten te vernemen wat betreft bezoekers van de McDonald's.
- De gecombineerde in- en uitrit van het McDonald's-terrein wordt als in- en uitgang gebruikt en R&D vreest voor een terugslag op de Daalwijkdreef wanneer het terrein van de McDonald's vol staat.
- Volgens R&D is het ook mogelijk om vanuit de uitrit vanaf het terrein te 'spookrijden' door gelijk linksaf de Daalwijkdreef op te draaien.
- Het uitzicht op de Daalwijkdreef bij de uitrijdende beweging is slecht en onvoldoende. Daarom pleit R&D voor een optimalisatie op dit punt.

### V&OR
- V&OR sluit aan bij de opmerkingen van R&D. In de meest extreme gevallen kan sprake zijn van een terugslag op de VRI bij Develstein. De WVA heeft negatief geadviseerd en ziet behoorlijk wat problemen op het eigen terrein en opstoppingen met auto's.
- Volgens V&OR is een positief advies van de WVA nodig voordat een ontwerp in de CVC wordt behandeld.
- Het zicht bij de uitrit is zeker niet optimaal en moet verbeterd worden.

### GVB
- GVB gaat niet akkoord vanwege de kans op blokkering van de busstrook en de kruising door inrijdend verkeer naar World of Food dat niet kan doorrijden vanwege blokkering van de rijbaan door uitgaand verkeer.
- Verder wordt onveiligheid verwacht door uitrijdend verkeer dat schuin de busbaan moet kruisen en gaat keren bij de volgende kruising, Gooiseweg oostzijde.
- GVB verwacht ook spookverkeer door uitrijdend verkeer dat tegen de richting in rijdt naar de Daalwijkdreef.

### Advies CVC
- De CVC adviseert negatief ten aanzien van het ontwerp Daalwijkdreef – Develstein: ontsluiting World of Food.
- De CVC neemt graag kennis van de intensiteiten op het terrein van de McDonald's.
- De uitrijdende beweging is qua zichthoek gevaarlijk, evenals het kruisen van de busbaan.
- Het dubbelgebruik van de ventweg op het terrein kan mogelijk opstoppingen veroorzaken op de Daalwijkdreef. De CVC vreest voor spookrijden bij de in/uitrit van de McDonald's.

## 8. De Bongerd, aansluitingen op Bongerdkade, Paradijsappelstraat e.o., VO

In aanwezigheid van: de heren R. van Galen (IB), J.P. Klaver (R&D), mevrouw K. Johnson (R&D) en mevrouw L. Djoefrie (Stadswerken).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*Bijgesloten vindt u het VO van de 4 korte zijstraten Paradijsappelstraat, Kaneelappelstraat, Sterappelstraat en Notarisappelstraat welke als de sporten van een ladder zijn gelegen tussen Gala-/Elstarstraat en Bongerdkade.*
*Richting de Bongerdkade gaan de 30km-straten over in fietspaden. Er zijn 6 appartementengebouwen gepland welke tevens een parkeergarage-ontsluiting via deze sporten van de ladder kennen. Per stallinggarage betreft het ca. 40 á 50 parkeerplekken.*

*Een eerder ontwerp is in de 1270e CVC behandeld en daarin zijn volgende opmerkingen gemaakt (achter deze opmerking staat wat het project er mee heeft gedaan):*
1. *Voor de wegen naar de parkeergarages een duidelijke rijloper aanleggen met een bandenlijn, zodat duidelijk is waar men mag rijden.*
   *-> project: de rijweg tot de parkeergarage is een standaard 30km-rijweg, met bandenlijn. NB t.p.v. de parkeergarage-entree is er voor gekozen om de bandenlijn te laten zakken, omdat het niet mogelijk is om inritblokken voor de parkeergarage-entree toe te passen. Het toepassen van inritblokken zou leiden tot een nog steilere helling tot Galastraat/Elstarstraat, mede omdat het bouwpeil van de parkeergarage en het appartementengebouw vastligt.*
2. *Om de voetganger verder van de entree van de parkeergarage en de gevel te laten lopen, maatregelen treffen, bijvoorbeeld met groen langs de gevel.*
   *-> project: dit wordt toegepast daar waar mogelijk.*
3. *In de verdere uitwerking de markering goed opnemen en alle palen in de fietspaden goed inleiden.*
   *-> project: dit is aangepast, zie VO.*

*De CVC wordt gevraagd:*
*Akkoord te gaan met het VO.*

### Opmerkingen vooraf
- De parkeergarage zelf is op maaiveldniveau en ligt dus niet verdiept.
- Daar waar het fietspad op de rijweg uitkomt, moet de fietser voorrang verlenen. In een eerder ontwerp liep het fietspad meer door. In voorliggend ontwerp is daarvan afgeweken.

### Ingezonden reactie
### Brandweer
*Geen op- of aanmerkingen.*

### Reactie CVC
### Fietsersbond
- De Fietsersbond vindt het een mooi ontwerp en is blij met de fietsroute langs de Bongerdkade. De voorkeur gaat uit naar een fietspad van 4,5 m breed, zeker gezien het vele recreatieve gebruik.
- Graag een ribbelmarkering aan de zijkant van het fietspad aanbrengen, zodat de fietser attent wordt gemaakt op het feit dat hij bijna het fietspad af rijdt.
- Het hellingspercentage van de zijstraten is met 4,5% erg hoog. Graag optimaliseren door bij de parkeergarage een vlakstand te maken, zodat de fietser even kan rusten.
- De voorkeur van de Fietsersbond gaat uit naar het oude ontwerp, met een goede aansluiting op de Appellaan. Het fietspad doortrekken, zodat het hoofdnet fiets goed aansluit. Hoofdnet fiets zou in een 30km-gebied voorrang moeten hebben.

### Cliëntenbelang Amsterdam
De hellingen in de Spaken zijn te steil en mensen met een beperking of ouderen kunnen daar (met een fiets, rolstoel of rollator) niet tegenop. Dat betekent dat deze doelgroep niet in het gebied kan gaan wonen, terwijl het type woningen juist wel heel geschikt voor hen lijkt.

### R&D
- R&D vindt het een mooi plan. Het fietspad langs de Bongerdkade is met 3,5 m breedte te smal. Daarom pleit R&D voor een fietspad van 4 m breed.
- Bij de uitrit van de parkeergarage de paaltjes verwijderen, omdat deze een obstakel zijn voor de voetganger.
- De afstand tussen de paaltjes op het fietspad is een aandachtspunt. Voorkomen moet worden dat er een auto tussendoor kan rijden.

### GVB
De 1,84 m breedte tussen de paaltjes is te veel en GVB pleit voor een maat van 1,70 m. De inleiding van de paaltjes vormgeven met een ribbelmarkering. De ruimte tussen de twee paaltjes in het midden van het fietspad oprekken.

### V&OR
- Bij de uitritten van de parkeergarages zijn groenvakken. Het groen laag houden, zodat het zicht niet beperkt wordt.
- Bij de uitrit van de parkeergarage die uitkomt op het voetpad, maatregelen treffen in verband met de veiligheid van de voetganger.
- Op de Kadoelenbrug ontbreekt de voorrangsmarkering.
- V&OR adviseert de positie van de drempels nader te bepalen, zodat deze logisch liggen ten opzichte van de kruispunten.

### Stadswerken
Gezien het huidige gebruik, de palen in het fietspad handhaven. De vrees bestaat dat de bewoners van de woonboten anders deze route met de auto gebruiken.

### Project
- Het project wijst erop dat veel opmerkingen betrekking hebben op zaken die buiten de scope liggen. Aan de ligging van de drempels en breedte van het fietspad wordt niets gewijzigd.
- Tijdens de vorige behandeling is het hellingspercentage besproken en de CVC heeft toen aangegeven akkoord te gaan, hoewel de 4% lastig is te nemen voor mensen met een beperking. De hellingspercentages zijn lastig aan te passen in verband met de gebouwen en vaststaande peilmaten.
- In voorliggend ontwerp is in samenspraak met de bewoners van de woonboten een route voor de auto afgesproken. Daarom is gekozen voor een beëindiging van het fietspad en het doorzetten van de rijbaan in de hoek met de Bongerdkade.

### Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van het aansluitingen op Bongerdkade, Paradijsappelstraat e.o., VO De Bongerd.
- De CVC berust in het feit dat het fietspad bij de Woonbotensingel gehandhaafd blijft.
- De doorgang tussen de palen op het fietspad versmallen naar 1,70 m en palen goed inleiden met ribbelmarkering.
- Laag groen bij de uitgang van de parkeergarages toepassen en zorgen dat dit groen ook laag blijft.
- De CVC berust in het feit dat de hellingspercentages 4% zijn. Het project heeft toegelicht waarom deze situatie niet gewijzigd kan worden.
- De opmerkingen van de CVC met betrekking tot de Bongerdkade vallen buiten het project. De CVC ziet wel mogelijkheden tot verbetering van de omgeving van de Bongerdkade.

## 9. Max Euweplein, aanpassing fietspad – 2e behandeling

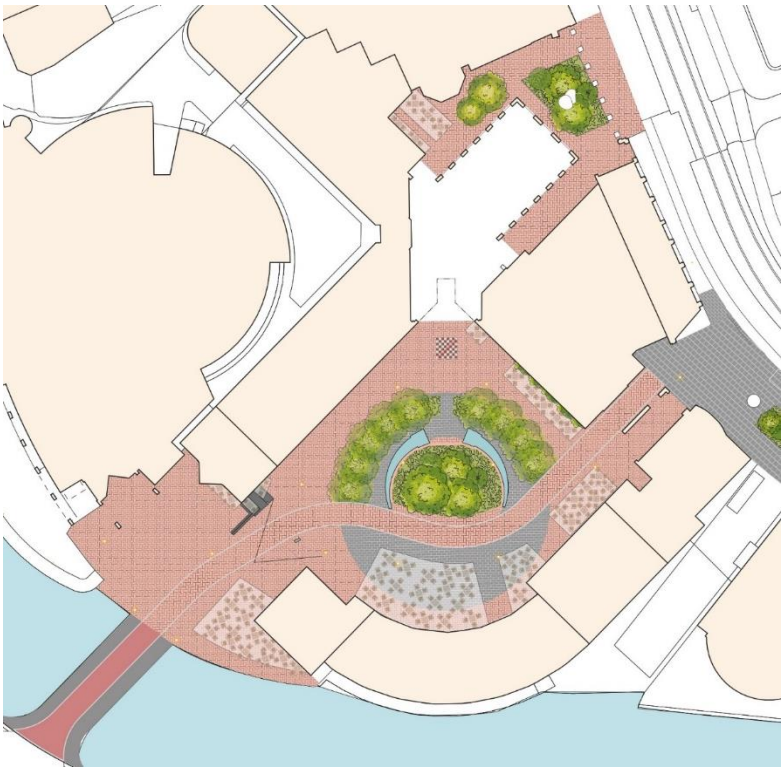
In aanwezigheid van: de heer R. van Gelder (V&OR).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*
*Naar aanleiding van klachten van bewoners en ondernemers van het Max Euweplein, heeft het bestuur van stadsdeel Centrum een beperkt budget beschikbaar gesteld voor enkele kleinere aanpassingen (quickwins) op het plein. De grootste ergernis van de bewoners en ondernemers is het conflict tussen de snelle fietsers en de voetgangers/verblijfsfunctie op- en langs het fietspad. Liever zagen ze dat het fietspad opgeheven zou worden. Omdat voor dit opheffen geen goede alternatieve route voor de fietsers beschikbaar is, willen wij voorstellen om het fietspad Max Euweplein iets af te waarderen en voornamelijk in te zetten op het vergroten van de alertheid van fietsers en verlagen van de fietssnelheid op het plein.*

*Hiervoor willen wij:*
- *Een **inritconstructie** op de kruising met de Weteringsschans aanleggen*
  *Om op deze inritconstructie een iets grotere nadruk op de route voor fietsers te leggen, geven we de fietsrichting aan met zogenaamde **punaises** in het voetpad. Voetgangers houden hier, zoals bij elke inritconstructie, hun voorrang.*
- *Rood asfalt van het fietspad Max Euweplein vervangen door **gebakken rode klinkers** om iets van het fietscomfort weg te nemen en het fietspad minder autonoom over het plein te laten lopen. Dit verlaagt de fietssnelheid zonder de fietsruimte aan te tasten.*
- *De **bandenlijn en niveauverschil** tussen fietspad en voetgangersgedeelte blijft gehandhaafd. Er blijft dus een duidelijk onderscheid tussen beide zones.*
- *Het bestratingspatroon van de klinkers dikformaat wordt **keperverband**, terwijl op het plein de bestrating is halfsteensverband ligt. Er blijft dus een duidelijk onderscheid tussen beide zones.*
- *Het fietspad op de brug richting het Vondelpark blijft rood met behoud van de witte streepmarkering.*
- *De trappartijen aan beide zijden van het fietspad nabij de brug worden vervangen door **flauwe hellingbanen** (zie fotoshop hieronder), waardoor deze toegankelijker wordt voor mensen in een rolstoel of met een kinderwagen. Bovendien is de infrastructuur hierdoor meer vergevingsgezind.*
- *Plantvakken aanbrengen onder de bestaande bomenrij op het plein, om een groener en klimaatbestendiger karakter te bereiken.*



*Fotoshop hellingbanen ipv trappartijen*



*Voorlopig Ontwerp Max Euweplein dd januari 2022*

*De CVC wordt gevraagd:*
*Akkoord te gaan met de voorgestelde maatregelen.*

## Opmerkingen vooraf

- Aan de bestaande brug wordt niets veranderd. De symbolen en strepen worden gehandhaafd.
- In het fietspad worden de klinkers in keperverband gelegd en in het voetgangersgedeelte in elleboogverband.
- Tussen voet- en fietspad zal een hoogteverschil van 6 cm worden aangebracht.

## Ingezonden reactie

### Brandweer

*Geen op- of aanmerkingen; akkoord.*

## Reactie CVC

### Cliëntenbelang Amsterdam

- Cliëntenbelang Amsterdam is tegen shared space in het gebied op de inritconstructie naar de Weteringschans. Dit is gevaarlijk voor alle voetgangers en ook voor mensen met een beperking.
- Cliëntenbelang Amsterdam is dus geen voorstander van het toepassen van een punaises om de fietsroute aan te geven.
- Graag een niveauverschil tussen voet- en fietspad aanbrengen en een duidelijk onderscheid in materialisering voor het fiets- en voetgangersgedeelte toepassen.

### Fietsersbond

- Volgens de Fietsersbond moet de voetganger alert worden gemaakt op de aanwezigheid van fietsers. Tevens moet duidelijk zijn waar de voetganger mag lopen. Een rood fietspad moet sterk contrasteren met de ruimte voor de voetganger (naar analogie van het huidige ontwerp voor het Leidseplein).
- De breedte van het fietspad is voldoende en de Fietsersbond pleit voor een asmarkering en fietssymbolen om de voetganger attent te maken op de fietsroute.

- De fietsroute doortrekken tot en zorgen voor een goede aansluiting op de fietsroute Weteringschans.
- De Fietsersbond is geen voorstander van eenzelfde kleur klinkers in het voetgangers- en fietsgedeelte.
- De Fietsersbond vreest dat de voetganger op het fietspad gaat lopen, omdat er ter hoogte van de terrassen te weinig ruimte is voor de voetganger.
- Geen poortconstructie aanleggen, deze lost volgens de Fietsersbond het voorliggende probleem niet op en is niet veilig.

**V&OR**
- V&OR pleit voor een duidelijk kleurverschil tussen het gebied voor de voetganger en fietser.
- In het fietspad grote keien toepassen in verband met het comfort.
- Bij de poortconstructie naar de Weteringschans duidelijk het fiets- en voetgangersregime aangeven.

**R&D**
- R&D sluit aan bij de opmerkingen van V&OR.
- Een kleur- en materiaalverschil aanbrengen tussen het voetgangers- en fietsgedeelte.
- Bij voorkeur keiformaat toepassen in het fietspad, met een duidelijk andere kleur dan het voetgangersgedeelte.
- Een hoogteverschil van 5 cm toepassen tussen het voetgangers- en fietsgedeelte.
- Kleine symbolen langs het fietspad kunnen helpen om de vele toeristen duidelijk te maken dat het een fietspad betreft. Een voorbeeld hiervan ligt op de De Ruijterkade ter hoogte van de Kamer van Koophandel.

**GVB**
- GVB sluit aan bij de opmerkingen van R&D wat betreft het type steen en kleurverschil.
- Bij de aansluiting op de Weteringschans het fietspad doortrekken langs de gevel.
- GVB is geen voorstander van een gedeelte shared space tussen het Max Euweplein en de Weteringschans en pleit voor een betere aansluiting op de Weteringschans.

**Advies CVC**
- De CVC adviseert op hoofdlijnen positief ten aanzien van het ontwerp Max Euweplein.
- De CVC adviseert unaniem om de inritconstructie bij de Weteringschans duidelijker en anders vorm te geven, zonder een shared space gedeelte.
- Op het plein zelf goed onderscheid maken tussen het voetgangers- en fietsgedeelte door het toepassen van verschillende kleuren en types steen.
- Eerst het gebruik monitoren en indien nodig kleine fietssymbolen plaatsen langs de rand van het fietspad, zoals bij de De Ruijterkade ter hoogte van de Kamer van Koophandel is toegepast.
- In het fietspad een keiformaat toepassen en een kleiner formaat in het voetgangersgedeelte.
- Een hoogteverschil toepassen van minimaal 5 cm tussen voetgangers- en fietsgedeelte.
- Een asmarkering in het fietspad vindt de CVC momenteel niet noodzakelijk.
- Wanneer alle opmerkingen in het ontwerp verwerkt worden, kan de CVC positief adviseren.

## 10. Vaststellen verslag 1285e CVC d.d. 18 januari 2022

De secretaris voert de wijzigingen in het verslag door.

## 11. Naar aanleiding van het verslag

Er zijn geen opmerkingen.

## 12. Actualiteiten

Er zijn geen actualiteiten.

## 13. Ter kennisname

Er zijn geen stukken ter kennisname.

## 14. Rondvraag

R&D merkt naar aanleiding van een opmerking van V&OR op dat behandeling in de WVA nodig is, voordat een ontwerp aan de CVC wordt voorgelegd. Dat advies van de WVA kan zowel positief als negatief zijn.

De voorzitter sluit de online vergadering om 14.55 uur.