Gemeente Amsterdam
Centrale Verkeerscommissie

Vastgesteld verslag

Secretariaat
[redacted]
Telefoon: [redacted]
Weesperstraat 113, 1018 VN Amsterdam
[redacted]

Vergadering: 1268e CVC
Datum: 7 september 2021
Tijd: 13.00 uur
Plaats: Online via MS Teams

Deelnemers: [redacted]	- V&OR, voorzitter	
	- R&D	
	- GVB	
	- V&OR	
	- MET	
	- extern adviseur Cliëntenbelang Amsterdam	
	- extern adviseur Fietsersbond Amsterdam	
	- notulist	
[redacted]	- R&D	(agendapunt 3.1)
	- R&D	(agendapunt 3.2, 4 en 5)
	- Cordeel	(agendapunt 4)
	- Aboma	(agendapunt 4 en 5)
	- Wonam	(agendapunt 4)
	- R&D	(agendapunt 6)
	- PMB	(agendapunt 6)
	- R&D	(agendapunt 7)
	- R&D	(agendapunt 8)
	- R&D	(agendapunt 9)
	- R&D	(agendapunt 9)
	- PMB	(agendapunt 10)
	- IB	(agendapunt 10)
	- R&D	(agendapunt 11)
	- IB	(agendapunt 11)
	- PMB	(agendapunt 11)
	- IB/MET	(agendapunt 12)
	- R&D	(agendapunt 13)
	- R&D	(agendapunt 14)

1. Opening en vaststellen agenda

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

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld:

2. Mededelingen
3.1 Hamerstuk: B174 Nassaukade – Bosboom Toussaintstraat, aangepast ontwerp
3.2 Hamerstuk: QE 243-20 Buikslotermeerplein – Olof Palmeplein
4. Karspeldreef 14 – 16, BLVC-plan, tijdelijke verkeerskundige aanpassingen
5. Hullenbergweg 1 – 3, BLVC-plan, tijdelijke verkeerskundige aanpassingen
6. Loosdrechtdreef, aansluitingen tennispark A9
7. Diemerpark: wijzigingen fietspad en parkeervoorziening Oeverzeggestraat
8. Spaklerweg, rotonde ts Amstelplein – Weesperzijde en Spaklerweg
9. Klaprozenbuurt, Klimopwegdriehoek: Klimopweg en Heggerankweg, VO
10. Herinrichting Frederik Hendrikplantsoen, noordstrook
11. Osdorpplein – Centrum Nieuw-West, tijdelijke inrichting bouwweg
12. Cornelis Lelylaan, Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan, NvU
13. B 205-21 Johan Huizingalaan – Aletta Jacobslaan
14. Lijn 19 – rapportage preventieve aanpak verkeersveiligheid (2e tranche)
15. Vaststellen verslag 1266e CVC d.d. 24 augustus 2021
16. Naar aanleiding van het verslag
17. Actualiteiten
18. Ter kennisname
19. Rondvraag.

2. Mededelingen

De heer [redacted] zal binnenkort starten als opvolger van de heer [redacted] als duovoorzitter van de CVC.

3.1 Hamerstuk: B174 Nassaukade – Bosboom Toussaintstraat, aangepast ontwerp

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

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
Naar aanleiding van de laatste behandeling in de CVC heeft het project [redacted] geconsulteerd met het oog op de toegankelijkheid. Hij benadrukte het belang van het verbreden van de steunpunten tot tenminste 2,00 m. Met voorliggend ontwerp wordt hieraan voldaan. Voorts is rekening gehouden met de rioolinspectieputten in de rijbaan ter hoogte van de steunpunten.

De CVC wordt gevraagd:
Accordering.

Opmerkingen vooraf

Is het fysiek mogelijk te maken voor de vrachtwagen om de draaicirkel van de linksafbeweging te maken vanuit richting de Bosboom Toussaintstraat of Koekjesbrug. Dit is getoetst met rijcurves; het is mogelijk.

Ingezonden reactie

Brandweer

Geen op- of aanmerkingen.

Reactie CVC

R&D

- Bij de opstelvakjes van de twee afslagvakken voor fietsers uniform rood asfalt toepassen als de fietser voorrang heeft.
- Bij de Koekjesbrug de blokmarkering in de fietsoversteek aan de buitenkant plaatsen.
- R&D vraagt aandacht voor de juiste vormgeving van de geleidelijnen.

GVB
GVB kan akkoord gaan met de linkerzijde van de tekening en stelt voor aan de rechterzijde het middeneiland iets te verschuiven in noordelijke richting. Het rechts-voor linksafvak voor de fiets komende van de Nassaukade handhaven, zodat het steunpunt meer body kan krijgen. GVB verwacht dat de fietser tussen de haaientanden en blokmarkering gaat staan in plaats van zich rechtsaf op te stellen om linksaf te gaan. GVB ziet ruimte voor verbetering. Omdat dit plan al enkele malen eerder in de CVC is behandeld, kan GVB toch akkoord met het voorliggende ontwerp en sluit zich aan bij de opmerkingen van R&D.

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

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van het hamerstuk: B174 Nassaukade – Bosboom Toussaintstraat, aangepast ontwerp.
- De linksafvakken voor fietsers consequent rood maken en de blokmarkering buiten de rode fietsoversteek plaatsen.
- Een optimalisatie toepassen op de geleidelijnen, eventueel in overleg met de stadsergonoom.

3.2 Hamerstuk: QE 243-20 Buikslotermeerplein – Olof Palmeplein
In aanwezigheid van: de heer [redacted] (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
Dit onderwerp is (het laatst) besproken in de CVC nr.:1263 d.d. 29 juni 2021 met als eindadvies: "behandelen als Hamerpunt"
Letterlijk was het advies als volgt:
- *De CVC adviseert positief ten aanzien van QE 243-20 Buikslotermeerplein – Olof Palmeplein.*
- *De CVC adviseert negatief op het plaatsen van het hekwerk. Eerst kijken of het toepassen van het verdrijvingsvlak afdoende is. Indien nodig kunnen barriers worden toegevoegd.*
- *Verder bekijken of bij de fietsstrook het heuveltje weggehaald kan worden en de biggenruggen gelijk verwijderen. Dit dient afgestemd te worden met het project van de Th. Weeversweg.*

Deze adviezen zijn in bijgevoegd ontwerp overgenomen.

De CVC wordt gevraagd:
In te stemmen met bijgevoegd ontwerp.
N.B. de blauwe lijnen komen uit het DO van project G.O /IVM Th. Weeversweg dat eveneens in de CVC op 29 juni 2021 is besproken en hier ter referentie is weergegeven.

Opmerkingen vooraf
Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Ingezonden reactie
Brandweer
Geen op- of aanmerkingen.

Reactie CVC
- R&D stelt voor om vanuit voorliggend project alleen haaientanden te plaatsen bij de uitrit.
- De pijlmarkeringen op het wegdek weghalen, omdat men niet alleen rechtdoor rijdt.
- De 1-1-markering in de richting van oost naar west voor de rechtdoorgaande beweging opfrissen, omdat men anders tegen de heuvel aanrijdt.

Cliëntenbelang Amsterdam
De biggenruggen aan de zuidkant graag weghalen, net als dat aan de noordzijde.
De voorzitter geeft aan dat dit gedeelte tijdens de vorige behandeling al is goedgekeurd.

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

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van het hamerstuk: QE 243-20 Buikslotermeerplein – Olof Palmeplein.
- De CVC verzoekt de pijlmarkeringen weg te halen en de 1-1-markering in de doorsteek op te frissen.

4. Karspeldreef 14 – 16, BLVC-plan, tijdelijke verkeerskundige aanpassingen
In aanwezigheid van: de heren [redacted] (Cordeel), [redacted] (Wonam), [redacted] (R&D) en mevrouw [redacted] (Wonam).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
Aan de Karspeldreef wordt op de hoek met de Hullenbergweg een complex van twee woontorens met 584 woningen ontwikkeld. De werkzaamheden staan gepland van eind 2021 tot eind 2024. In deze periode zal sprake zijn van een tijdelijke verkeerssituatie.
Omdat de impact op de openbare ruimte en verkeer langer duren dan één jaar, is advies van de CVC vereist.
Het betreft advies op het afsluiten van voetpaden aan de zijde van Karspeldreef en Bullewijkpad, het verplaatsen van een voetpad aan de Hullenbergweg, het versmallen van de rijbaan van Hullenbergweg en de toe- en uitrit van het bouwterrein.
zie voor een overzicht van al deze verkeersmaatregelen figuur 8 op pagina 16 van bijgevoegd BLVC-plan. Hierna een nadere toelichting.

Voetgangers
- *Versmalling trottoir Karspeldreef: aanpassingen kabels en leidingen (fase 1) en plaatsen damwanden (fase 3). Daarom verplaatsen en versmallen van trottoir naar de noordzijde van de bomenrij. Plaatsen van borden en tijdelijke verharding in de vorm van betonplaten.*
- *Verleggen voetpad Bullewijkpad: Bouwweg rondom werkzaamheden. Tweede losplaats langs Bullewijkpad. Plaatsen tijdelijk voetpad langs Bullewijkpad d.m.v. loopschotten.*
- *Verplaatsing voetpad Hullenbergweg (fase 3): Om tenminste één voetpad van 1,5 m breed te garanderen wordt direct naast de damwanden een tijdelijk voetpad aangelegd met afscheidingen.*
- *Afsluiting voetpad Hullenbergweg (fase 4): in verband met veel vrachtwagens en steigers rondom de sokkel, wordt het voetpad aan de Hullenbergweg in fase 4 afgesloten. Voetgangers worden geleid naar het voetpad direct aan de overkant van de weg.*
- *Tijdelijke verkeersmaatregelen: Begeleiding door verkeersregelaars voor tijdelijke verkeersmaatregelen*

Gemotoriseerd verkeer
- *Versmalling Hullenbergweg (fase 3): De Hullenbergweg wordt met 1 meter versmald van 7 naar 6 meter breedte, met snelheidsbeperking van 50 km/u naar 30 km/u. Afscheiding door barriers/hekken met tijdelijke gele belijning.*
- *Uitrit Karspeldreef: Naast de poort worden halfdichte hoge bouwhekken geplaatst voor maximaal overzicht op aankomend verkeer. Voetgangers worden naar de overkant van de Karspeldreef verwezen, zodat zij bouwverkeer niet kruisen. Er wordt een verharde aansluiting gemaakt op het Spoorpark vanaf het bouwterrein. Waarschuwingsborden worden geplaatst.*
- *Evenementen: In overleg met de wegbeheerder worden geen leveringen gepland tijdens evenementen met meer dan 30.000 bezoekers.*

- *Parkeren: Tijdens fase 1, 2 en 3 maken medewerkers gebruik van parkeerplaatsen elders in de stad en komen zij met openbaar vervoer naar de bouwplaats. 15 parkeerplaatsen worden beschikbaar gehouden binnen het bouwterrein. Er worden bouwlockers geplaatst. Na voltooiing van de bouwkuip met parkeergarage zullen medewerkers daar parkeren.*

De CVC wordt gevraagd:
Goedkeuring op BLVC plan met betrekking tot tijdelijke wijzigingen aan de situatie.

Opmerkingen vooraf
- De CVC ziet het ontwerp meer als een schetsplaatje, waarin de maten ontbreken. Hierdoor is beoordeling van het ontwerp moeilijk.
- Het project licht toe dat de oversteek in de Karspeldreef niet nodig is omdat er een tijdelijk voetpad wordt gerealiseerd aan de zuidzijde van de Karspeldreef.
- Langs het voetpad komt een hekwerk met een loopruimte van 1,50 tot 2 m tussen de bomen en de Karspeldreef.
- De CVC verzoekt het project om voor een volgende behandeling een goede maaiveldtekening aan te leveren, met de juiste maatvoering.

Ingezonden reactie
Brandweer
Geen op- of aanmerkingen.

Reactie CVC
R&D
- Bij de hekken moet het zicht gegarandeerd zijn. Het hek maximaal 60 cm hoog dicht maken, zodat kleine kinderen ook zichtbaar zijn.
- Het voetpad is smal, en moet daarom echt obstakelvrij zijn en een breedte hebben van 1,50 m.
- De loopschotten zijn in het kader van toegankelijkheid niet ideaal en R&D pleit voor stelconplaten. Deze kunnen vlakker neergelegd worden.
- Het project mag niet hijsen boven de openbare ruimte.

V&OR
V&OR sluit aan bij de opmerkingen van R&D en benadrukt dat het zicht bij de bouwhekken belangrijk is.

GVB
GVB sluit aan bij de gemaakte opmerkingen en is blij dat de oversteken over de Karspeldreef niet nodig zijn.

MET
MET sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.

Fietsersbond
Geen aanvullende opmerkingen.

Cliëntenbelang Amsterdam
- Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de voorgaande sprekers.
- De omleidingsroute voor voetgangers lang van tevoren aangeven, zodat mensen met een beperking hun route vroegtijdig kunnen kiezen.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van de tijdelijke verkeerskundige aanpassingen Karspeldreef 14 – 16, BLVC-plan.
- De CVC vindt het positief dat de voetgangersroute langs de Karspeldreef blijft.

- De bouwhekken niet te hoog dicht maken in verband met het zicht.
- Het trottoir obstakelvrij houden en in verband met de toegankelijkheid zijn de stelconplaten belangrijk.

5. Hullenbergweg 1 – 3, BLVC-plan, tijdelijke verkeerskundige aanpassingen

In aanwezigheid van de heren [redacted] (R&D) en [redacted] (Wonam).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
Verkeersmaatregelen worden getroffen vanwege het slopen van een kantoorgebouw en nieuwbouw van een kelder en een kantoor- en woongebouw aan de Hullenbergweg 1 – 3 in Amsterdam. Dit bouwproject biedt ruimte aan 20.350 m2 BVO kantoorruimte, 102 appartementen, horeca, een buurtkamer en een parkeergarage. De werkzaamheden starten begin 2023 en duren tot medio 2025.
Omdat de tijdelijke periode langer duurt dan één jaar is advies van de CVC vereist.
Het betreft een adviesverzoek op de verkeersmaatregelen rondom het bouwterrein van Ruby Garders. Het betreft een inrit voor bouwverkeer aan Hondsrugweg, een uitrit voor bouwverkeer aan Hullenbergweg, aanpassingen aan de voetpaden zijde Hondsrugweg en Hullenbergweg en het verleggen en aanpassen van fiets- en voetpad Bullewijkpad.
Zie voor een overzicht van al deze verkeersmaatregelen figuur 9 op pagina 22 van bijgevoegd BLVC-plan.

De CVC wordt gevraagd:
In te stemmen met bijgevoegd BLVC-plan.

Opmerkingen vooraf

De maatvoering ontbreekt op de tekening en GVB is vooral benieuwd naar de breedte van de bushalte en de lengte. De CVC heeft tijdens een vorige behandeling geadviseerd om de halte richting het westen te verplaatsen.

Ingezonden reactie

Brandweer

Geen op- of aanmerkingen.

Reactie CVC

R&D

- R&D adviseert de fietsoversteken goed in twee richtingen op te tuigen met bebording en extra pijlen op het wegdek. Bij de uitrit van het bouwterrein tevens fietssymbolen aanbrengen, zodat men ziet dat men een tweerichtingsfietspad kruist.
- Het zicht bij de bouwhekken garanderen en niet te hoog dicht maken (max 0,60m).

GVB

- GVB gaat akkoord met het totale ontwerp en adviseert het in zijn geheel te realiseren, niet alleen de in- en uitritten.
- Voor GVB is het een randvoorwaarde dat de fietsstructuur op de Laarderhoogtweg goed is.
- Verder sluit GVB aan bij de opmerkingen van R&D.

Cliëntenbelang Amsterdam

Let op de goede bereikbaarheid van het tijdelijke voetpad.

Overige CVC-leden

Geen aanvullende opmerkingen.

Advies CVC

- De CVC adviseert positief ten aanzien van de tijdelijke verkeerskundige aanpassingen Hullenbergweg 1 – 3, BLVC-plan.
- De CVC vraagt bijzondere aandacht voor de bouwweg die het tweerichtingsfietspad kruist. De oversteken goed in de bebording zetten en pijlmarkering aanbrengen op het fietspad.
- Het zicht in relatie tot de bouwhekken zijn een aandachtspunt. De hekken niet te hoog dicht maken.

6. Loosdrechtdreef, aansluitingen tennispark A9

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

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
De huidige locatie van het sportpark Strandvliet dient vanwege gebiedsontwikkeling te worden verlaten. Voor het verbeteren van de logistiek rondom de Johan Cruijf Arena, Ziggo Dome en andere publiekstrekkers, gaat er op de huidige locatie van het sportpark een Smart Mobility Hub worden gebouwd.
De gemeente heeft voor de sportverenigingen op de huidige locatie een herhuisplicht.
Voor de tennisvereniging is na onderzoek de strook grond tussen de Loosdrechtdreef en de toe- en afritten A9 (s113) het meest geschikt bevonden. Dit mede vanwege het nabijgelegen metrostation "Gaasperplas".
Het Dagelijks Bestuur (DB) van stadsdeel Zuidoost, heeft in december 2020 de beoogde locatie gereserveerd en opdracht gegeven voor het opstellen van het inrichtingsplan. Dit plan is in concept gereed en zal binnenkort ter besluitvorming aan het DB worden aangeboden.
Onderdeel van de planontwikkeling is het realiseren van een veilige ontsluiting vanaf de Loosdechtdreef. De projectplanning gaat uit van ingebruikname van het tennispark in het tweede kwartaal van 2022.
De vereniging heeft momenteel 350 leden, veelal woonachtig in Zuidoost. Naar verwachting zal de vereniging groeien naar 750 leden.
Vanwege het openbare karakter en openbaar toegankelijke sport- en spelvoorzieningen is de verwachting dat er ook buurtbewoners van het tennispark gebruik gaan maken.

De westelijke gelegen fiets- en voetgangers oversteeklocatie Loosdrechtdreef is een tijdelijke.
Op termijn (2 tot 4 jaar) is de wens op aan de noordzijde een 2-richtingen fietspad met voetpad, aan te leggen tussen het kruispunt en het Geerdinkhofpad (als versterking van de regionale fietsstructuur). Dit inclusief nieuwe fiets- en voetgangersoversteekplaatsen op het VRI-geregelde kruispunt toe- en afritten A9/Kromwijkdreef/Loosdrechtdreef/Langbroekdreef (kruispunt 345).
Het tennispark zal dan worden aangesloten op deze nieuwe route, de getekende oversteekplaats komt dan te vervallen.
De toegang voor het autoverkeer is wel definitief.

Vanwege de in een boog gelegen ligging, voorziet het ontwerp in busvriendelijke drempels kort voor de oversteeklocatie voor fietsers en voetgangers (hellingslengte 3,0 m, hoogteverschil maximaal 8 cm).
Ook wordt er bebording aangebracht en wordt er een aantal bomen verwijderd. Dit om voor zowel het autoverkeer, als fietser en voetgangers goed zicht en bewustwording te hebben op en rondom de locatie.
Het fietspad wordt 3,60 meter breed, het voetpad 3,00 meter breed. Beide worden uitgevoerd met tegelverharding, dit mede om het tijdelijke karakter aan te geven.

De aansluiting van het oostelijke parkeerterrein (auto), zal conform de overige aansluitingen op dit wegvak worden ingericht (dus niet met een inritconstructie).
Voor het verkeer vanuit westelijke richting, zal een opstelvak worden ingericht.
Achteropkomend verkeer zal dus niet worden opgehouden bij afslaande auto's.

Vanuit het oosten wordt er geen opstelvak ingericht, dit om te voorkomen dat rechtsafslaande auto het zicht belemmeren op het achteropkomende verkeer voor auto's vanaf het parkeerterrein.
Om ruimte te krijgen voor het linksafvak, wordt de noordelijke rijstrook direct na het kunstwerk over de Geerdinkhofpad uitgebogen. Na de aansluiting wordt op de oorspronkelijke ligging weer opgezocht. De aansluitbogen richting het parkeerterrein zijn R=6,00 m. De toegangsweg 6,00 meter breed.

De CVC wordt gevraagd:
Gevraagd wordt akkoord te gaan met het voorliggende ontwerp.

Opmerkingen vooraf
- Voorliggend ontwerp is nog niet afgestemd met de afdeling Verkeerstactiek van V&OR.
- De structuur binnen het park dient ook aan de CVC ter beoordeling worden voorgelegd, waaronder de aansluitingen van het fietspad en de rijbaan. De inrit van het park ligt iets verder naar links ten opzichte van de tekening. Het project zegt toe de ontsluiting van de parkeerplaats nog aan de CVC voor te leggen.
- In eerste instantie kunnen er 25 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Een uitbreiding is in de toekomst wel mogelijk.

Ingezonden reactie
Brandweer
Geen op- of aanmerkingen.

Reactie CVC
R&D
- Bij de autoaansluiting moet sprake zijn van een vlakstand vlak voor de aansluiting.
- In verband met het zicht hoeven niet alle bomen weg, een aantal kan behouden blijven. Project meldt dat de bomen op tekening nog niet geplant zijn.
- Wanneer het opstelvak ingekort wordt, kunnen er twee bomen extra geplant worden.
- De drempel aan de zuidkant bij de fietsoversteek 15m voor het conflictpunt leggen. Voor de andere drempel is het moeilijk een goede plek te vinden en R&D gaat akkoord met de locatie.

V&OR
- V&OR adviseert een aantal bomen niet te planten om de zichtlijnen te garanderen.
- Op dit plusnet auto graag terughoudend zijn met drempels. De drempel bij de fietsoversteek minimaal 15m voor het conflictpunt leggen. Indien nodig de oversteek verleggen.
- Kanalisatiestrepen toepassen bij de fietsoversteek.
- Haaientanden toepassen bij de oostelijk overstreek middenop.

GVB
GVB sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.

MET
Geen opmerkingen.

Fietsersbond
De Fietsersbond sluit aan bij de voorgaande sprekers en ondersteunt het pleidooi voor extra toegang.

Cliëntenbelang Amsterdam
Ook Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de gemaakte opmerkingen en hoopt dat op kruispunt 345 de oversteek voor langzaam verkeer met een VRI geregeld gaat worden.

Stadswerken
Stadswerken pleit voor een aansluiting voor fietsers die vanuit Driemond komen.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van de aansluitingen tennispark A9 Loosdrechtdreef.
- Zorg voor een vlakstand voor het uitrijdende verkeer richting de Loosdrechtdreef.
- Tevens zorgen voor voldoende zicht in verband met de te plaatsen bomen.
- De markering op orde brengen, mede in verband met de haaientanden en het middensteunpunt.
- De langzaamverkeersaansluiting: de drempel bij voorkeur 15 m voor het conflictpunt leggen. Aan de zuidkant is dit mogelijk, aan de noordkant is het wellicht mogelijk door te schuiven met de locatie van de fietsoversteek.
- Bij de langzaamverkeersoversteek kanalisatiestrepen toepassen.
- De CVC adviseert te onderzoeken of een extra aansluiting voor langzaam verkeer aan de oostkant mogelijk is.
- De CVC ziet het ontwerp van de aansluitingen in het park nog graag tegemoet.

7. Diemerpark: wijzigingen fietspad en parkeervoorziening Oeverzeggestraat

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

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
Vernieuwing Diemerpark:
In de toekomst zal het Diemerpark als onderdeel van de Kop van de scheg intensiever worden gebruikt. Daarnaast zijn er om meerdere thema-ontwikkelingen die om een nieuwe visie voor het geheel vragen.
Onder het project vernieuwing Diemerpark valt een belangrijk deelplan waarin het sportpark wordt uitgebreid. Het sportpark wordt hier volledig opnieuw heringericht. Het parkeren wordt opgelost aan de Oeverzeggestraat en de parkinfrastructuur om het sportpark heen zal anders georganiseerd worden.

Huidige situatie park:
Op dit moment loopt aan de zuidzijde van het huidige sportpark een belangrijke stedelijke langzaam verkeersroute (Waterkeringpad). De route verbindt delen van IJburg (Rieteilanden en toekomst IJburg2) via het park en over de Diemerzeedijk en daarna Nesciobrug met de bestaande stad.

Huidige situatie Oeverzeggestraat:
De oeverzeggestraat is een verbinding van IJbrug met de stad en vice versa die tot aan de woonblokken voor alle verkeertype geschikt is. Na de woonblokken is middels bollards het park op gezette tijden toegankelijk. In de huidige situatie is er de mogelijkheid om bij het sportpark te parkeren. In de toekomstige situatie zal dit gemotoriseerd verkeer parkeren aan de oeverzeggestraat.

Het nieuwe ontwerp Diemerpark
In de toelichting (bijlage deel1) wordt uiteengezet wat de grootste wijziging is die voorgelegd wordt. Hier wordt de huidige fietsroute door het grote binnengebied van het sportpark heen getrokken. Hiermee wordt het binnengebied gekoppeld aan de hoofdstructuren van het park en daarmee een toegankelijk onderdeel van het gehele park. De schaalvergelijking laat zien over wat voor ruimte we het hebben.

De VO inpassing parkeren aan de Oeverzeggestraat
Lager gelegen op het dijktalud is een parkeerkoffer voor 100 parkeerplekken gefaciliteerd. Met een simpele inrit met helling wordt de parkeervoorziening toegankelijk gemaakt. Het parkeerterrein is alleen toegankelijk op competitiedagen. Een bollard met verkeerlicht sluit het parkeerterrein op de overige dagen af. De parkeervoorziening is volgens standaarden en

bekeken door V&OR en R&D en in samenwerking met IB wordt een technische uitwerking gemaakt.

Adviesvraag aan de CVC
1) *Hoe wordt er gedacht over het verleggen van het fietspad door het binnengebied van het sportpark.*

Akkoord van de CVC
2) *Akkoord te gaan met de VO inpassing van de parkeervoorziening aan de Oeverzeggestraat.*

De CVC wordt gevraagd:
Ter advisering: infra sportpark
Ter akkoord: Oeverzeggestraat

Opmerkingen vooraf
- Het project geeft een korte toelichting.
- Op de momenten dat er geen competitie wordt gespeeld, kan niet op het parkeerterrein worden geparkeerd.
- De Fietsersbond wenst de fietsroute te optimaliseren, zodat de fietsers niet in conflict komen met de sporters.

Ingezonden reactie
Brandweer
- *Akkoord mits de doorgang door het park voor de nood- en hulpdiensten wordt gegarandeerd. Mochten hier nog vragen over zijn gaan wij graag in overleg.*
- *Voor vragen contact* [redacted]

Reactie CVC
R&D
- R&D kan akkoord gaan met een fietspad om de sportvelden heen, maar vindt de suggestie van de Fietsersbond voor optimalisering van de fietsroute buiten het sportpark om het onderzoeken waard.
- Het parkeerterrein is aangesloten met een helling en bij de aansluiting richting de straat moet sprake zijn van een stuk vlakstand.
- R&D raadt aan om in de bocht of aan het einde van het parkeerterrein een trap en/of hellingbaan te maken voor de voetgangers richting het sportpark.

V&OR
V&OR sluit aan bij de opmerkingen van R&D.

GVB
- GVB gaat akkoord met het ontwerp en sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.
- Het voorstel van de Fietsersbond voor de optimalisatie van de fietsroute kan onderzocht worden.
- GVB pleit voor een voldoende brede ingang van de parkeervoorziening op de Oeverzeggestraat, die als los van elkaar geregelde in- en uitrit kan dienen. GVB is geen voorstander van een om-en-om-regeling, ook omdat de Oeverzeggestraat is aangewezen als plusnet fiets.
  R&D ondersteunt het pleidooi voor een bredere inrit. Een andere mogelijkheid is zorgen voor meer bufferruimte.

MET
- MET sluit aan bij de voorgaande sprekers.
- Een dubbele of enkele inrit moet op basis van de gegevens worden aangelegd. MET sluit aan bij het voorstel van GVB.

Fietsersbond
- De Fietsersbond steunt de opmerkingen met betrekking tot het parkeerterrein.
- De Fietsersbond stelt voor de doorgaande fietser niet tussen de sportvelden door te laten rijden, maar er omheen om conflicten te voorkomen.

Cliëntenbelang Amsterdam
- Cliëntenbelang Amsterdam is het eens met de voorgaande sprekers.
- Graag in het park een type halfverharding kiezen dat goed toegankelijk is voor mensen met een beperking.
- Cliëntenbelang Amsterdam pleit voor een scheiding tussen het fiets- en voetgangersverkeer. Liefst een hoogteverschil maar desnoods een markering.
- De aansluiting vanaf het parkeerterrein in de bocht graag uitvoeren met een hellingbaan voor voetgangers.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van de wijzigingen fietspad en parkeervoorziening Oeverzeggestraat, Diemerpark.
- De CVC adviseert positief ten aanzien van het ontvlechten van het fietspad door het middengebied van het sportpark. Tevens raadt de CVC aan om de route om het park heen te beschouwen als de doorgaande route en de doorgaande fietser richting de Nesciobrug richting het Rieteiland (Diemerparklaan) zo goed mogelijk te faciliteren. Bijvoorbeeld door optimaliseren van de boogstralen.
- Belangrijk aandachtspunt is het voorkomen van te veel wachtende auto's op de Oeverzeggestraat op dit drukke plusnet fiets. Zorg voor voldoende bufferruimte bij de inrit door deze breder te maken voor in- en uitgaand verkeer.
- Aan de noordzijde van het parkeerterrein een aansluiting maken voor de voetganger, voor een kortere looproute van het parkeerterrein naar sportvelden.

8. Spaklerweg, rotonde ts Amstelplein – Weesperzijde en Spaklerweg

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

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
Naar aanleiding van het SP Amsteloever en de herinrichting van de Spaklerweg is eerder al een ontwerp gepresenteerd van de Spaklerweg inclusief aansluiting op het Amstelplein. Voorafgaand aan de herinrichting en ontwikkeling van Amsteloever is er nu de wens om alvast de rotonde volgens het ontwerp te realiseren. Daarbij kan dan tijdelijk een tweerichtingsfietspad aangebracht worden aan de gevelzijde van de Spaklerweg. De rotonde wordt dan ook tot aan de gehele herinrichting tijdelijk aangesloten op bestaande infrastructuur.

De CVC wordt gevraagd:
Akkoord op voorliggend ontwerp.

Opmerkingen vooraf
Voorliggend project sluit aan op het profiel in de tunnel.

Ingezonden reactie
Brandweer
Geen op- of aanmerkingen.

Reactie CVC
R&D
- De aansluiting komende vanaf het spoor graag haakser maken, zodat het verkeer meer afgeremd wordt.
  Het project heeft voorliggend ontwerp voorgesteld zodat een trekker met oplegger de

rotonde makkelijk kan nemen.
In dat geval gaat R&D akkoord.
- R&D pleit voor een slinger in de weg in de aanrijdende richting naar de rotonde toe in plaats van in de afrijdende richting.
- Het groen moet vanwege het zicht laag blijven, zeker op de punten waar de fietser op de rotonde aansluit.

V&OR
- V&OR sluit aan bij de opmerkingen van R&D.
- De blokmarkering en haaientanden voor het fietspad herhalen, zodat duidelijk is dat auto voorrang moet verlenen.

GVB
- GVB begrijpt de overwegingen voor een inritconstructies, maar meent dat dit de duidelijkheid niet ten goede komt. GVB stelt voor om in de richting noordwest de inritconstructie bij de fietsoversteek neer te leggen en door middel van markering de rotonde aan te geven.
- Voor de rest sluit GVB aan bij de voorgaande sprekers.

MET
- MET sluit aan bij voorgaande sprekers.
- Het voorstel van GVB om de fietsoversteek op een plateau te leggen wordt niet door MET gesteund. MET vreest dat de fietsers een kortere route gaan kiezen.

Fietsersbond
- De Fietsersbond is het eens met de gemaakte opmerkingen.
- Graag een optimalisatie toepassen in de fietsroute voor fietsers komende vanuit de Spaklerweg, gaande in de richting van het Amstelstation. Graag de bocht soepeler maken en de bocht wat afsnuiten.

Cliëntenbelang Amsterdam
Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de voorgaande sprekers.

Advies CVC
De CVC is blij met de aansluiting van het tweerichtingen fietspad Spaklerweg – Omval. De commissie kan nog geen eensluidend advies uitbrengen wat betreft de inrichting van de rotonde zelf. De CVC heeft suggesties gedaan wat betreft optimalisering van het ontwerp en verzoekt het project een aangepast voorstel aan de CVC voor te leggen.

9. Klaprozenbuurt, Klimopwegdriehoek: Klimopweg en Heggerankweg, VO
In aanwezigheid van: de heren [redacted] (R&D) en [redacted] (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
De 4 oostelijke Klaprozenweg-kavels A1 – A4 in de Klimopwegdriehoek worden gebouwd en de openbare ruimte wordt ingericht. Van kavel A1 is de bouw gestart en voor A2 ligt er een Definitief Ontwerp. De entrees van de andere twee kavels zijn indicatief aangegeven. Er zijn enkele inpandige parkeergarage-entrées getekend, welke voor de kavels A3 en A4 nog indicatief zijn.
Laad- en losvakken en fietsparkeervakken langs de Klaprozenweg en Floraweg zijn indicatief aangegeven.

De huidige inrichting van Klaprozenweg en Floraweg met middenbermen / busbaan wordt gehandhaafd, evenals de twee langzaam verkeersoversteken t.h.v. de noordwestelijke Vuurwerkerweg/Slijperweg en zuidoostelijke Heggerankweg/Hulstweg.
NB De Floraweg wordt in de tekening met Ridderspoorweg genoemd.

Kavel A1 kent aan de zuidwestzijde een entree voor de inpandige fietsenberging, naast de parkeergarage-entree.
Kavel A2 kent aan de noordoostzijde een inpandige laad- en losgelegenheid t.b.v. de Gamma-bouwmarkt. Aan de zuidwestzijde bevindt zich de parkeergarage-entree en de entree voor de fietsenberging is aan de noord- en oostzijde.

In de 1193e CVC-vergadering is het volgende genoteerd. Het project reageert daar per punt als volgt op:

1. *De CVC kan op hoofdlijnen instemmen met de investeringsnota Klaprozenbuurt.*
2. *Bij de Klaprozenweg geen parkeren toepassen. De mening van de CVC ten aanzien van het L&L langs deze weg is verdeeld. De commissie ziet bij de verdere uitwerking graag een voorstel tegemoet.*
   Reactie project: langs de Klaprozenweg zijn een aantal entrées van de diverse gebouwen gedacht, waardoor het verstandig is lalo-vakken langs de hoofdrijweg op te nemen om knelpunten op voet-/fietspaden te voorkomen.
3. *De CVC meent dat het haaksparkeren in het gebied in combinatie met het bedrijventerrein ongelukkig is gekozen. Het project dient het parkeren/L&L anders te organiseren.*
   Reactie project: hier en daar wordt een inpandige lalo gerealiseerd zoals in de noordoosthoek van kavel A2.
4. *In voorliggend project wordt een nieuw gebied ingericht en de CVC vindt een voetpad van 1,50 m te smal en pleit voor een minimale breedte van 1.80 m.*
   Reactie project: dit is aangepast

De CVC wordt gevraagd:
Akkoord te gaan met voorliggend maaiveldontwerp

Opmerkingen vooraf
Het project beantwoordt enkele vragen van de CVC.

Ingezonden reactie
Brandweer
Geen op- of aanmerkingen.

Reactie CVC
R&D
- Het fietspad in rood asfalt doortrekken over de inritconstructie. Met aan beide zijden een op- en afgaande band.
- Het fietspad naar 2,50 m breed oprekken.
- R&D stelt voor om het L&L-vak en fietsparkeren om te wisselen, zodat het L&L verder van de kruising af ligt.
- Op de Floraweg moet de bushalte ontsloten worden met een volledige oversteek en de zebra over het fietspad doortrekken.
- Wat betreft de L&L-plek in de bocht van de Ridderspoorweg graag een check uitvoeren op het zicht en indien nodig het L&L op een andere plek situeren.
- In het tweerichtingsfietspad een asmarkering aanbrengen.
- De vuilcontainers moeten toegankelijk zijn voor rolstoelen aan de inwerpzijde, graag om de containers heen voldoende ruimte maken.
- Bij de (auto)uitrit Heggerankweg steekt de gevel uit, daarom zorgen dat de voetganger niet te dicht langs de gevel gaat lopen door voorzieningen te treffen.
- Op het noordelijke deel bij blok A2 is de rijbaan (Klimopweg) te smal in relatie tot het haaksparkeren. De rijbaan minimaal 5,50 m breed maken ten koste van het voetpad of de parkeerstrook.
- De gescheiden in- en uitgang van de parkeergarage combineren, zodat er maar één uitgang is waar de voetgangers kruisen.
- Bij de in- en uitgang van de parkeergarage een inritband toepassen.

V&OR
- V&OR sluit aan bij de opmerkingen van R&D.
- Aan de noordkant heeft het fietspad een knip, graag de fietspaden beter laten aansluiten.
- V&OR vraagt aandacht voor de voorrang op de fietspaden onderling en ten opzichte van de zijwegen de fiets uit te voorrang halen.
- In een tweerichtingsfietspad asmarkering toepassen.
- Bij voorkeur geen L&L langs de Klaprozenweg (plusnet auto). Het L&L in de zijstraten plaatsen.
- De L&L-vakken zodanig lang maken dat de laadklep van een voertuig naar beneden kan.
- Bij de zijstraten moeten de bomen het zicht niet belemmeren.
- Wanneer L&L-plek en fietsparkeren omgedraaid worden, is het zicht ook een aandachtspunt.

GVB
- GVB sluit aan bij de vorige sprekers.
- Wat betreft de diagonaal bij A1 is het wellicht verstandig om het gebruik van het fietspad door fietsers in tegenrichting toe te staan.
- Bushalte Ridderspoorweg: GVB stelt voor de bushalte in te korten tot 22 m en recht te trekken, zodat een volledige abri geplaatst kan worden.
- Graag geleidelijnen toepassen.

MET
MET sluit aan bij de voorgaande sprekers.

Cliëntenbelang Amsterdam
Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de gemaakte opmerkingen en pleit voor een gehandicaptenparkeerplaats in dit gebied.

Fietsersbond
De Fietsersbond is het eens met de gemaakte opmerkingen.

Advies CVC
- De CVC adviseert op hoofdlijnen positief ten aanzien van het VO Klaprozenbuurt, Klimopwegdriehoek: Klimopweg en Heggerankweg.
- Er zijn veel voorstellen voor aanpassing gedaan: het toepassen van een inritconstructie bij alle aansluitingen op de Klaprozenweg – Ridderspoorweg waarbij het fietspad in rood asfalt wordt doorgetrokken over de inritconstructie.
- Het fietspad 2,50 m breed maken.
- Bij voorkeur L&L niet langs Klaprozenweg situeren maar in zijstraten leggen.
- In de Klaprozenweg het fietsparkeren en L&L omdraaien.
- Een asmarkering aanbrengen in het tweerichtingsfietspad en de vuilcontainers toegankelijk maken.
- De Klimopweg (noordzijde) 5,50 m breed maken.
- De voorrang regelen tussen de fietsers onderling en bij de aansluiting van het fietspad op het onderliggende weggennet.
- Zorgen voor een toegankelijke halte met volwaardige abri in de Ridderspoorweg.

10. Herinrichting Frederik Hendrikplantsoen, noordstrook
In aanwezigheid van: de heer [redacted] (PMB) en [redacted] (IB).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
Dit ontwerp betreft een nadere uitwerking van het Plan Openbare Ruimte (POR) voor de Frederik Hendrikbuurt.
De uitwerking "Frederik Hendrikplantsoen – noordstrook" betreft fase 9 van dit plan.

De CVC wordt gevraagd:
1. *In te stemmen met het ontwerp voor Frederik Hendrikplantsoen – noordstrook.*
2. *Advisering over de wens van enkele bewoners om de rijrichting langs de noordstrook om te draaien. D.w.z. i.p.v. inrijden vanuit de Nassaukade uitrijden te maken. De opgegeven reden is verwachting van toename in sluipverkeerd door de "knip" bij de toegang Singelgracht garage.*

Opmerkingen vooraf
Het project heeft gekozen voor uniformiteit met plateaus in de buurt.

Ingezonden reactie
Brandweer
Geen op- of aanmerkingen.

Reactie CVC
R&D
- R&D gaat op hoofdlijnen akkoord. Volgens de richtlijnen van Puccini zouden er drempels toegepast moeten worden. Om de uniformiteit met de rest van de buurt te handhaven gaat R&D akkoord met plateaus.
- De vuilcontainer tegenover nr. 46 moet vanaf het voetpad toegankelijk zijn.
- Wanneer het fietspad in twee richtingen wordt gebruikt, moet het breder zijn dan 2,50 m en indien mogelijk een breedte van 3 m.
- Voor het omdraaien van de rijrichting is meer onderzoek nodig. R&D verwacht dat het omdraaien van de rijrichting het misbruik van de knip in de Frederik Hendrikstraat vergroot. Dit aspect meenemen in het onderzoek.

V&OR
V&OR heeft geen aanvullende opmerkingen.

MET
- MET sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.
- Wat betreft het omdraaien van de verkeersrichting: bij de aansluiting met de Nassaukade is momenteel alleen een oversteek voor de fietser. Deze situatie wil MET graag behouden voor de tram (geen conflict auto-tram).

GVB
Geen aanvullingen.

Cliëntenbelang Amsterdam
- Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.
- Cliëntenbelang Amsterdam vraagt om de inwerpopeningen van de ondergrondse containers ter hoogte van de nummer 46, 48 en 163 A-W naar de trottoirzijde te plaatsen.

Fietsersbond
- De Fietsersbond is het eens met de voorgaande sprekers
- Bij voorkeur een fietspad van 3 m aanleggen met een asmarkering.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van de herinrichting Frederik Hendrikplantsoen, noordstrook.
- Een optimalisatie in het fietspad doorvoeren, bij voorkeur 3 m breed en anders 2,50 m.
- De vraag over het omdraaien van de rijrichting kan de CVC niet beantwoorden. Dit vraagt om meer verkeersonderzoek, zeker in relatie tot de knip in de Frederik Hendrikstraat.

11. Osdorpplein – Centrum Nieuw-West, tijdelijke inrichting bouwweg

In aanwezigheid van: de heren [redacted] (R&D), [redacted] (IB) en mevrouw [redacted] (PMB).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
In het kader van de vernieuwing van het Osdorpplein verschuiven de bouwactiviteiten naar het oosten van het gebied.
Vanaf april 2022 zullen de voorbereidende werkzaamheden starten voor de bouwblokken SDK-blok (ook wel bekend als MIX) en SuHa2C, waarna deze zullen starten met bouwen.
Hiervoor moet de (huidige) bouwweg aan de zuidkant van het Osdorpplein komen te vervallen en een nieuwe bouwweg aangelegd worden aan de zuidkant van het Stadsloket.
De in en uitgang van het bouwterrein komen daardoor te liggen in de Nicolaas Anslijnstraat.
Dit vergt een aantal aanpassingen in de inrichting van deze straat om de veiligheid te borgen en de straat leefbaar te houden.
Het gaat om een periode van ca. 5 jaar waarin deze tijdelijke inrichting in stand zal blijven.
Met deze inrichting wordt het bouwverkeer zoveel mogelijk geconcentreerd opgelost voor de komende ca. 5 jaar. Daarmee voorkomen we dat een groter gebied er last van heeft. Een bouwfilm is ter verduidelijking als bijlage toegevoegd

De volgende aanpassingen zijn benodigd om het bouwverkeer door de woonstraat heen te geleiden:

1. Verwijderen van in-uitrit- en drempelconstructies:
Op de Nicolaas Anslijnstraat bevindt zich een tweetal snelheidsremmers. De eerste is een in-uitritconstructie vanaf het kruispunt Osdorpplein - Meer en Vaart.
De tweede betreft een drempelconstructie in het midden van de Nicolaas Anslijnstraat.
Beide verhogingen komen te vervallen en worden opnieuw gestraat tot rijbaanniveau.
Het verwijderen van de in-/uitrit leidt ook tot een gedeeltelijke aanpassingen van het zuidelijke fietspad op het kruispunt.

2. Verplaatsen van ondergrondse afvalcontainers en compenseren parkeerplaatsen:
De parallelweg tussen Nicolaas Anslijnstraat en het Stadsdeelkantoorgebouw (SDK-gebouw) komt te vervallen. Deze ruimte is namelijk nodig voor het bouwterrein.
De op de parallelweg aanwezige ondergrondse containers worden daarom verplaatst tot aan het kop van de Nicolaas Anslijnstraat.
De overige ruimte wordt opgevuld met maximaal 5 parkeervakken.

3. Toevoegen in- en uitgang bouwweg
Een in- uitgang wordt toegevoegd ten zuiden van het oude SDK-gebouw.
De bouwweg heeft een breedte van ca. 8.00 meter en wordt voorzien van sluithekken.
Ook bevindt zich ten zuiden van het Osdorpplein een poort met hekken. Deze wordt enkel in het geval van een calamiteit opengesteld.

4. Toevoegen bord parkeerverbod
Om het bouwverkeer ten allen tijden te voorzien van een minimale vrije doorgang op de Nicolaas Anslijnstraat, wordt een extra parkeerverbod ingesteld.
Automobilisten mogen niet op of langs de rijbaan parkeren of stilstaan, met uitzondering op de parkeervakken.

5. Extra parkeren mindervaliden en taxi
Twee mindervalidenparkeervakken en één taxistandplaats worden toegevoegd ten zuiden van het Osdorpplein.
Deze vakken bieden parkeergelegenheid aan mindervaliden met o.a. het Stadsdeelkantoor als bestemming

6. Aanpassen geleidelijnen
In aanvulling op de bereikbaarheid van het nieuwe Stadsdeelkantoor worden ook de geleidelijnen in de tijdelijke situatie aangepast. Vanuit halte Meer en Vaart dienen de geleidelijnen aan te sluiten op de hoofdingang van het stadsdeelkantoor.

De CVC wordt gevraagd:
Akkoord op het voorliggend tijdelijke ontwerpvoorstel.

Opmerkingen vooraf
Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Ingezonden reactie
Brandweer
- *Breedtes van onze routes zijn goed maar is er een inrijverbod voor de routes naar de woningen? Zo niet dan graag even overleg hier over. Anders verwachten wij dat er daar mensen gaan parkeren.*
- *Voor vragen of overleg contact Max Huijpen.*

Reactie CVC
R&D
- De geleidelijnen langs het kruispunt zijn deels bestaand; aan oostkant is de richting van geleidelijnen niet goed. Graag de geleidelijnen afstemmen met de stadsergonoom. Project meldt dat de aansluiting Osdorpplein op Meer en Vaart buiten de projectscope valt. Dit is nog onderdeel van de Westtangent. In de werkelijke situatie zijn de geleidelijnen bij de oversteken aangebracht door dat project, maar niet op tekening verwerkt die het project heeft ontvangen.
- De zebra voor de bouwinritten aanleggen.
- De containers moeten toegankelijk zijn en dus met de inwerpopening aan de kant van het trottoir gesitueerd zijn.
- R&D adviseert een G11 bord te plaatsen waar de fiets van de rijbaan naar het fietspad wordt geleid.

Overige CVC-leden
Geen aanvullende opmerkingen.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van de tijdelijke inrichting bouwweg Osdorpplein – Centrum Nieuw-West.
- In overleg met de stadsergonoom de geleidelijnen aanleggen.
- De inwerpopeningen van de vuilcontainers graag aan de trottoirzijde plaatsen.
- Het inleidende fietspad voorzien van een bord G11.

12. Cornelis Lelylaan, Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan, NvU
In aanwezigheid van: de heer [redacted] (IB/MET).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
Het huidige station Lelylaan is 40 jaar oud en voldoet al jaren niet meer aan de huidige gebruiks- en comforteisen van de openbaar vervoerreiziger. Het is voor een (internationale) reiziger die niet bekend is op het station simpelweg onmogelijk om de weg te vinden. Ook op het gebied van sociale veiligheid zijn er al jaren grote problemen in en rond het station. Daarnaast zijn de fietsparkeervoorzieningen niet op orde. De transferkwaliteit van station Lelylaan is onder de maat. Tenslotte is de capaciteit van de tramperrons momenteel onvoldoende en in de toekomst geheel ontoereikend. Dit leidt tot onveilige situaties, zeker in het geval van calamiteiten. Ook is er sprake van een inefficiënte tramexploitatie.

Door het station te vernieuwen kunnen bovenstaande problemen worden aangepakt. Straks is het een uitnodigende locatie met een levendige omgeving. Een sociaal veilig knooppunt, waar je overzichtelijk, snel en prettig overstapt op fiets, tram, trein of bus. Een knooppunt waar de Airport Sprinter vanaf 2023 zes tot acht keer per uur stopt en waarvandaan toeristen hun weg naar het centrum van Amsterdam kunnen vinden, zonder door te hoeven reizen naar het CS.
De projectpartners, de Vervoerregio Amsterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben dit project gezamenlijk voorbereid. De andere projectpartners, naast de gemeente Amsterdam, zijn het GVB, ProRail en de NS.
Het project Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan behelst de bouw van een nieuwe overdekte fietsenstalling, de aanleg van een tramkeerlus en de vernieuwing van het stationsgebouw.

De CVC wordt gevraagd:
In te stemmen met de ter tafel liggende NvU.

Opmerkingen vooraf
In de nota staat dat op advies van de Safety Board TWI zouden worden geplaatst. Dat is incorrect. Er zullen VRI's worden geplaatst. Die wijziging wordt nog in de nota opgenomen.

Ingezonden reactie
Brandweer
Momenteel kunnen wij niet goed beoordelen wat de impact wordt op de nood- en hulpdiensten. Graag nog even overleg met de brandweer [redacted].

Reactie CVC
V&OR
V&OR vindt het fijn dat alle aspecten zijn benoemd. Vanuit de fietser en voetganger wenst V&OR zaken in de uitwerking mee te geven. Op de hoofdlijnen van de nota heeft V&OR geen verdere opmerkingen.

R&D
- Volgens R&D is sprake van een verbetering ten opzichte van de voorgaande versie. De afwijkende maatvoering benoemen en aangeven dat het daarmee niet voldoet aan de leidraad CVC.
- Maak een korte en bondige samenvatting van alle uitgangspunten en de afwijkingen in maatvoering aangeven: fietspad in rood asfalt en 2,50 m breed maken.
- De bereikbaarheid voor de nood- en hulpdiensten benoemen.
- Het technische beheer en de beheerkosten zijn aandachtspunten.
- De tramhalte moet goed ontsloten worden met een VRI.
- In de notitie wordt benoemd dat brommer- en scooterparkeren voornamelijk aan de noordzijde plaatsvinden. R&D denkt dat ook aan de zuidzijde behoefte is aan parkeren voor deze doelgroep.
- Wat betreft de noordzijde is R&D geen voorstander van een shared space. Het fietspad aan die zijde behouden, want men gaat daar fietsen.
- R&D pleit voor een studie naar de fietsontsluiting aan de oostkant, om misbruik van de VOP tegen te gaan.

GVB
- GVB geeft complimenten voor de NvU en sluit aan bij de opmerkingen van R&D.
- Het is handig om een lijst met algemene uitgangspunten te vermelden.
- GVB is voorstander van verder onderzoek naar de fietsontsluiting. Geen fiets- en voetgangersoversteek ter hoogte van de Willem Frogerstraat aanleggen in verband met de op snelheid rijdende tram. Een extra fietsoversteek aan de oostzijde bij het station draagt wel de goedkeuring van GVB.

- Zorgen voor een goede overstap van tram op metro/trein bij het station.

MET
- MET sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.
- Volgens MET is het veiliger voor de fietser om over te steken op een plek waar de tram langzaam rijdt. Bij voorkeur een oversteekvoorziening maken bij het stationsgebied.
- In de uitgangspunten meenemen of er een enkelvoudige tram gaat rijden. Bekijk of een middenoversteek mogelijk is in relatie tot de bereikbaarheid en de doorstroming.
- In een eerdere NvU is gesproken over het trameiland met een ander ontwerp. MET denkt dat de term 'trameiland' nu minder van toepassing is.

Fietsersbond
- De Fietsersbond steunt de eerder gemaakte opmerkingen.
- De Fietsersbond is bijzonder groot voorstander van de oostelijke oversteek, parallel aan het metrospoor. Niet elke fietser gaat naar het station. De doorgaande fietsers mengen zich liever niet met verkeer richting het station.

Cliëntenbelang Amsterdam
- Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de voorgaande sprekers en is voorstander van een oostelijke fietsoversteek.
- Cliëntenbelang is erg blij met de VRI's en wil zeker meedenken over de verdere afstemming van de toegankelijkheid van het gehele station zoals in deze NvU staat.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van de NvU Cornelis Lelylaan, vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan.
- De CVC is verheugd dat de NvU er nu beter uitziet ten opzichte van eerdere versies. De commissie adviseert de uitgangspunten nog concreter te maken qua maatvoering en samenvatting.
- Wat betreft de fietsstructuur houdt de CVC een pleidooi om aan de oostkant een fietsoversteek te realiseren. Het meest voor de hand liggend is een aansluiting op de zebra aan die oostkant en het project kan dit in de NvU opnemen. Een oversteek nabij de Willem Frogerstraat is volgens de CVC niet wenselijk.
- De CVC pleit voor een goede overstap van trein, metro en tram en een routering die deze overstap voor de reiziger aantrekkelijk maakt, zodat hij de goede route kiest.
- Kijk goed naar het fietsparkeren aan beide kanten van de Lelylaan, zodat in de toekomst niet alsnog maatregelen getroffen hoeven te worden om dit knelpunt op te lossen.
- Een shared space wordt niet wenselijk geacht door de CVC.

13. B 205-21 Johan Huizingalaan – Aletta Jacobslaan

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

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
Dit kruispunt is aangewezen als blackspot door het aantal ongevallen in de afgelopen periode. Daarom is een verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd. Vanuit deze analyse zijn infrastructurele maatregelen opgesteld om de verkeersveiligheid op dit wegvak te verbeteren. De analyse en de maatregelen zijn in de rapportage beschreven en uitgewerkt in de tekening.

De CVC wordt gevraagd:
- *Advies op de busdoorsteek Johan Huizingalaan noord.*
- *Advies op het wel of niet opheffen linksaf deelconflict auto met fietser/voetganger. Dit kan een maatregel zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren, maar vanuit de WVA adviseerde R&D VRI en V&OR VRI hierop negatief. Qua verliestijden doet het deelconflict opheffen niet/nauwelijks onder in vergelijking met het deelconflict wel toestaan.*
- *Advies op het voorgesteld ontwerp.*

Opmerkingen vooraf
Het project beantwoordt verschillende vragen.

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

Reactie CVC
R&D
- De busdoorsteek is mogelijk, tenzij er een tram of bus stilstaat. Deelconflicten moeten zoveel mogelijk voorkomen worden, in ieder geval die in de linksafslaande beweging. Het compacter maken van het kruispunt door onder andere de zebra op te schuiven is een voordeel, omdat men alerter is op allerlei deelconflicten.
- De geleidelijnen in de uitwerking meenemen.
- R&D gaat akkoord met een extra linksaf op de noordzijde.
- Het steunpunt aan de westzijde optimaliseren door de opstelvakken iets te verschuiven. Een andere optie is het verwijderen van de steunpunten. Dan wordt de oversteek wel langer en het is de vraag of de kruising dan nog regelbaar is.
- Rijcurvetekening: de meeste curves voldoen. Aan de zuidkant scheert een trekker met oplegger over het toch al smalle middensteunpunt. R&D adviseert de bocht af te snuiten, zodat de middenheuvel vrij blijft.

V&OR
- V&OR gaat akkoord met het voorliggende ontwerp.
- Het opheffen van het deelconflict voor linksaf kan 17 seconden tijdverlies opleveren. Graag dit nader afstemmen met de afdeling VRI.

MET
Verder geen aanvullende opmerkingen.

GVB
- In grote lijnen gaat GVB akkoord met de voorgaande opmerkingen van R&D.
- GVB adviseert echter negatief ten aanzien van het invoegen van de bus op de Johan Huizingalaan. De afslaande bus heeft een deelconflict met de fietser en voetganger en geeft verliestijd voor de bus. Het invoegen van de bus ziet GVB als een sterke verslechtering van de veiligheid, ook omdat de veiligheid van de tram niet gegarandeerd kan worden.

Cliëntenbelang Amsterdam
Sluit zich aan bij de opmerkingen van R&D.

Fietsersbond
De Fietsersbond denkt dat de zich opstellende fietsers in de noordoost- en noordwesthoek de doorgaande fietsbeweging blokkeren.

Advies CVC
- De CVC adviseert op hoofdlijnen positief ten aanzien van het ontwerp B 205-21 Johan Huizingalaan – Aletta Jacobslaan
- Knelpunt is het invoegen van de bus op de trambaan en de CVC wenst advies van de WVA met betrekking tot het regelen van de VRI. Wanneer dit regelen niet mogelijk is, moet het ontwerp misschien aangepast worden.
- De CVC adviseert vooral met de WVA te overleggen of verkeersregeltechnisch een en ander is op te lossen.

14. Lijn 19 – rapportage preventieve aanpak verkeersveiligheid (2e tranche)

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

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
In het kader van het project preventieve aanpak verkeersveiligheid tramlijn 19 zijn in opdracht van de Vervoerregio Amsterdam en Gemeente Amsterdam - Afdeling Vervoer & Openbare Ruimte voor een aantal locaties verkeersontwerpen gemaakt. Deze locaties zijn benoemd vanuit de hiervoor gehouden inventarisatie in 2020. Hiertoe is middels een tramrit en vier voetschouwen door een groep van verkeerstechnisch specialisten vanuit verschillende disciplines en gemeentelijke organisaties beoordeeld welke locaties vanuit verkeersveiligheidsoogpunt verbetering behoeven. De scope lag hierbij vooral op niet al te grote aanpassingen en in eerste instantie gerelateerd aan de tram. Echter, makkelijk hierin mee te nemen verbeterpunten voor specifiek langzaam verkeer zijn niet uit de weg gegaan. Indien de bestaande markering sleets of deels weggevaagd is kan het meegenomen worden in het project. Dit geldt dan echter niet voor het gehele kruispunt.
De ontwerpen zijn uitgewerkt op basis van de beschikbare stadskaart (GBKA) alsmede de meest recente luchtfoto's. Op sommige locaties zijn er verschillen tussen kaart en luchtfoto, waarbij de luchtfoto leidend is. Opgemerkt moet worden dat de luchtfoto door slagschaduw van bebouwing niet altijd overal even duidelijk is. Voor de beoordeling van de ontwerpen wordt er echter vanuit gegaan dat er genoeg plaatselijke kennis aanwezig is vanuit de diverse toetsingsgremia.
Op een aantal locaties is er recent een profielwijziging aangebracht of staat deze gepland op korte termijn. De betreffende bestanden zijn hiertoe in de ondergrond dan wel in de toelichting opgenomen.
Op een aantal onderdelen van het traject zijn op middellange termijn grote profielwijzigingen zijn voorzien, zoals op de Oranje Loper en op de Linnaeusstraat. Hier is om die reden - een enkele uitzondering daargelaten - met terughoudendheid geopereerd in de ontwerpvoorstellen.
Voor wat betreft het al dan niet handhaven van zebrapaden is door de werkgroep gekozen tot behoud van de bestaande locaties, tenzij er sprake is van specifiek onveilige of ongewenste situatie. De te behouden zebrapaden worden zoveel mogelijk volgens de standaard uit de Leidraad CVC ingericht.
De ontwerpen op de bladen betreffen allen infrastructurele aanpassingen en/of aanpassingen in de markering met op sommige locaties een voorstel voor aanpassing van de situering van de VRI/TWI dan wel een voorstel tot plaatsing hiervan. (Witte) markering is aangegeven in geel; fysieke aanpassingen in blauw.
Gewenste aanpassingen in de verkeerslichtenregelingen zonder aanpassing van de infrastructuur volgen een ander - meer direct - traject richting beheerder.
Toegankelijkheid - met name toepassing geleidelijnen - is meegenomen in de voorstellen indien de verkeerssituatie wijzigt (geel gestreepte lijn). Toepassing van geleidelijnen op de tramhaltes zelf volgt eveneens een ander traject.
De bladen op de volgende pagina's volgen de indeling zoals die door de VRA wordt gehanteerd. Een aantal bladen ontbreken omdat het enkel bebordingsmaatregelen betreft (18 - Weteringcircuit) of dat er via een andere route al aanpassing van een knelpunt plaatsvindt (8 Adm. de Ruyterweg - Bos en Lommerweg en 23 Linnaeusstraat - Wijttenbachstraat).

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het rapport.

Specifiek wordt de CVC gevraagd een voorkeur uit te spreken voor:
1. *Het al dan niet plaatsen van een hekwerk (in relatie tot toegankelijkheid) op een aantal tramhaltes op de Middenweg zoals toegelicht op pagina 7 van het rapport en bij de locaties zelf.*
2. *Het al dan niet toepassen van een VOP op de westelijke voetoversteek op Molenwerf (Blad 05). Vanuit MET is er namelijk voorkeur om enkel de oostelijke oversteek te voorzien van een zebrapad en de westelijke oversteek te voorzien van kanalisatiestrepen.*

De gedetailleerde uitwerking van diverse maatregelen dient nog terug te komen in de CVC.

Opmerkingen vooraf
Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Ingezonden reactie
Brandweer
- *Akkoord. De maatregelen leveren geen belemmering op voor de nood- en hulpdiensten.*
- *Verder geen op- of aanmerkingen.*

Reactie CVC
Blad 20, Sarphatistraat – Valckenierstraat

Advies CVC
De CVC adviseert positief ten aanzien van blad 20.

Blad 21 Tropencircuit
R&D
- Akkoord met de maatregelen. Bij de trambaan specifiek de voorrang aangeven met haaientanden en het rood in het fietspad doortrekken.
- Heroverweeg of alle kruismarkeringen daadwerkelijk nodig zijn.

V&OR
Akkoord met het voorstel.

MET
- De kruismarkeringen behouden, deze zijn nodig ter verhoging van de attentie.
- De VOP aan de westzijde wordt vrij weinig gebruikt, dus bestuurders verwachten geen overstekers. MET vindt deze oversteek minder veilig.
- Als het fietspad aan de zuidzijde volledig in de voorrang wordt genomen, verwacht MET dat de verliestijden oplopen. Graag compenseren zonder dat de overige verkeersdeelnemers er last van hebben. MET stelt voor de oversteek af te waarderen, de attentiewaarde is onvoldoende.

GVB
GVB kan akkoord gaan met de westelijke fietsoversteek.

Cliëntenbelang Amsterdam
De zebra's graag in één lijn leggen, de looprichting.

Fietsersbond
De Fietsersbond is het eens met de maatregelen en het toepassen van het rode asfalt. De blokmarkering buiten het rode asfalt plaatsen. Het combineren van de zebra en de blokmarkering geeft qua markering rust op de weg.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van blad 21.
- Uitgangspunt is het handhaven van de bestaande VOP's.

Blad 22 Linnaeusstraat - Eerste van Swindenstraat
Cliëntenbelang Amsterdam
Bij herplaatsen van de kaartenautomaat ervoor zorgen dat deze geen obstakel wordt.

Advies CVC
De CVC adviseert positief ten aanzien van blad 22.

Blad 24a Linnaeusstraat noordelijk deel noordzijde
R&D
Een gedwongen schuine oversteek met kanalisatiestrepen gaat niet gebruikt worden, dus die markering weglaten.

Advies CVC
De CVC adviseert positief ten aanzien van blad 24 a en b, met behoud van kanalisatiestrepen.

Blad 25 Linnaeusstraat zuidelijk deel
Cliëntenbelang Amsterdam
Het steunpunt tussen fietspad en uitgebogen rijbaan is te smal. De zebra graag doortrekken.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van blad 25a.
- Bij het invoegen van de auto op de trambaan een doorgetrokken lijn aanbrengen.

Blad 25b, Linnaeusstraat zuidelijke deel noordzijde
R&D
De bliksemschicht in relatie tot de tramrails op de juiste locatie leggen.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van blad 25b.
- Graag aandacht voor de exacte locatie van de bliksemschicht in relatie tot de tramrails.

Blad 25c Linnaeusstraat zuidelijk deel – zuidzijde
R&D
Dezelfde opmerking met betrekking tot de bliksemschicht.

Advies CVC
De CVC adviseert positief ten aanzien van blad 25c.

Blad 26a Middenweg – Hogeweg
R&D
De kruismarkering weglaten, de kans op blokkeren is klein.
Het project adviseert juist wel een kruismarkering aan te brengen bij de uitrit van een parkeergarage.

Advies CVC
De CVC adviseert positief ten aanzien van blad 26a.

Blad 26b Middenweg – Hugo de Vrieslaan noordzijde
Blad 26c Middenweg - Hugo de Vries Zuidzijde
Cliëntenbelang Amsterdam
De toegankelijkheid van de halte weegt voor Cliëntenbelang Amsterdam zwaarder dan de verkeersveiligheid. Daarom geen hek plaatsen. Zeker omdat er ook geen ongevallen bekend zijn.

R&D
R&D sluit aan bij de opmerking van Cliëntenbelang Amsterdam. Geen hek plaatsen ten gunste van de toegankelijkheid.

MET
Ter verbetering van de veiligheid een hek plaatsen. De halte voldoet al niet aan de toegankelijkheidseisen en is beperkt toegankelijk.

V&OR
V&OR is geen voorstander van een hek, omdat de halte daarmee ontoegankelijk wordt.

GVB
In het vooroverleg heeft GVB aangegeven akkoord te gaan met het voorliggend ontwerp.

Fietsersbond
De Fietsersbond kiest voor toegankelijkheid en wenst geen hek te plaatsen.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van blad 26a en c.
- De CVC geeft geen eensluidend advies wat betreft het hekwerk, maar pleit voor de toegankelijkheid en adviseert dan ook het hek achterwege te laten.

Blad 27a en b Middenweg – Kruislaan noord- en zuidzijde
Cliëntenbelang Amsterdam
Geen hekwerken plaatsen.

R&D
R&D wenst geen hekwerk te plaatsen.

V&OR
Ook V&OR is geen voorstander van een hekwerk.

MET
Ter verbetering van de veiligheid een hek plaatsen.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van blad 27 a en b.
- De CVC heeft een lichte voorkeur om de toegankelijkheid van de halte te behouden en adviseert dan ook het hek achterwege te laten.

Blad 28 Middenweg – Zaaiersweg
R&D
R&D zet vraagtekens bij het gebruik van de vele bliksemschichten.

Advies CVC
De CVC adviseert positief ten aanzien van blad 28.

Blad 29a Middenweg – Brinkstraat – Veeteeltstraat noordzijde
Cliëntenbelang Amsterdam
Er wonen veel mensen met een beperking in de buurt.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van blad 29a.
- De commissie brengt geen eensluidend advies uit, maar geeft de voorkeur aan het optimaliseren van de toegankelijkheid en wenst geen hekwerk te plaatsen.
- Wanneer er geen hekwerk wordt geplaatst, adviseert de CVC om geen bliksemschichten en kanalisatiestrepen bij de oversteken toe te passen. Wel bebording plaatsen.

Blad 29b Middenweg – Brinkweg – Veeteeltstraat zuidzijde
Cliëntenbelang Amsterdam
Cliëntenbelang Amsterdam wenst de zebra over de ventweg door te trekken.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van blad 29b.
- Wel een check uitvoeren of de zebra is doorgetrokken over de ventweg.

15. Vaststellen verslag 1266e CVC d.d. 24 augustus 2021
De secretaris voert de wijzigingen in het verslag door.

16. Naar aanleiding van het verslag
Geen opmerkingen.

17. Actualiteiten
Er zijn geen actualiteiten.

18. Ter kennisname
Er zijn geen stukken ter kennisname.

19. Rondvraag
Er zijn geen punten voor de rondvraag.

De voorzitter sluit de online vergadering om 17.15 uur