Gemeente Amsterdam
Centrale Verkeerscommissie

Vastgesteld verslag

Secretariaat

[redacted],
Telefoon: 06-[redacted]
Weesperplein 8, 1018 XA Amsterdam
centraleverkeerscommissie@amsterdam.nl

Vergadering: **1218e CVC**
Datum: **16 juni 2020**
Tijd: **13.00 uur**
Plaats: **Online via MS Teams**

Deelnemers:

[redacted]	- V&OR [redacted]
[redacted]	- R&D
[redacted]	- GVB
[redacted]	- V&OR
[redacted]	- MET
[redacted]	- Politie
[redacted]	- extern adviseur Cliëntenbelang Amsterdam
[redacted]	- extern adviseur Fietsersbond Amsterdam
[redacted]	- notulist

[redacted]	- R&D	(agendapunt 4)
[redacted]	- Stadswerken	(agendapunt 4)
[redacted]	- R&D	(agendapunt 5)
[redacted]	- IB	(agendapunt 5)
[redacted]	- IB	(agendapunt 6)
[redacted]	- IB	(agendapunt 6)
[redacted]	- IB	(agendapunt 6)
[redacted]	- IB	(agendapunt 6)

Afwezig: [redacted] - brandweer

1. Opening en vaststellen agenda

De [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. Hamerpunt

4. LV-oversteken Schoonhovendreef / Tafelbergweg
5. Van Diemenstraat – inpassen tijdelijk steunpunt voor oversteken VTG
6. Plantagebuurt (Plantage Middenlaan, Plantage Kerklaan, Roetersstraat), 30 km/u
7. Vaststellen verslag 1216e CVC d.d. 2 juni 2020
8. Naar aanleiding van het verslag
9. Actualiteiten
10. Ter kennisname
11. Rondvraag

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3. Hamerpunt

Er zijn geen hamerpunten.

4. LV-oversteken Schoonhovendreef / Tafelbergweg

In aanwezigheid van: [redacted] (R&D) en [redacted] (Stadswerken).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Stadsdeel Zuidoost heeft kruispunt Schoonhovendreef-Schaikstraat-Tolkamerstraat opgenomen in haar verkeersveiligheidsprogramma dat wordt uitgevoerd door programma Infrastructurele Verkeersveiligheidsmaatregelen van V&OR.
Het kruispunt bestaat uit vier takken waarbij de zijstraten zijn voorzien van inritconstructies. De doorgaande Schoonhovendreef is voorzien van exclusieve linksaf stroken, een middenberm en vrijliggende fietspaden (beiden in één richting bereden). Op het vrijliggende fietspad aan de zijde van de Schaikstraat sluit een tweerichtingsfietspad aan die separaat langs de Schaikstraat loopt en aansluit op het Steengroevenpad en verschillende buurten in Gein (-Zuid) ontsluit.
Fietsers en voetgangers steken over op het kruispunt Schoonhovendreef-Schaikstraat-Tolkamerstraat, waar dit niet gefaciliteerd is. De dichtstbijzijnde oversteekplaats voor fietsers en voetgangers ligt ca 300 m westelijker op de Tafelbergweg ter hoogte van het Broekzijdschepad – fietsverbinding met Abcoude.
Voor de Tafelbergweg en Schoonhovendreef geldt dat relatief snel wordt gereden (V85 55 km/u en sneller, zie bijlage snelheidsmetingen).
Voorstel: Een langzaam verkeersoversteek – ten behoeve van fietsers, in twee richtingen, en voetgangers – over de Schoonhovendreef ter hoogte van het tweerichtingsfietspad langs de Schaikstraat. Aan de zijde van de Tolkamerstraat wordt het fietspad tot de Tolkamerstraat verbreed tot 3,50 m zodat deze veilig in twee richtingen bereden kan worden.
Vanwege de hoge V85 (55 km/u) worden bij de nieuwe oversteek en de bestaande drempels voorgesteld – sinusvormig voor 50 km/u met een hoogte van 8 cm conform CROW publicatie 344.
Ter waarschuwing van het gemotoriseerd verkeer voor de nieuwe oversteek worden de borden J23 en J24 begeleid met onderbord B503.
Voor de drempels bij de nieuwe oversteek wordt voorgesteld het waarschuwingsbord J38 te plaatsen, maar deze bij de nieuw aan te brengen drempels bij de oversteek over de Tafelbergweg ter hoogte van het Broekzijdschepad achterwege te laten omdat bij de eerste door het wegbeeld, -verloop en zicht de drempels minder snel worden opgemerkt en dat dit voor de laatste geen probleem vormt..
Ter hoogte van het kruispunt Schoonhovendreef-Schaikstraat-Tolkamerstraat wordt voorgesteld de B1 borden (voorrangsweg aanduiding) te verwijderen omdat de inritconstructies dezelfde juridische status hebben.
De CVC wordt gevraagd: ter accordering.

Opmerkingen vooraf
Er zijn geen gegevens van intensiteiten beschikbaar.

Reactie CVC
R&D
- R&D stelt voor de kruising compacter te maken door de linksafvakken te verwijderen en een brede middenheuvel aan te leggen. Ter hoogte van bijvoorbeeld het plateau in de Schaikstraat het tweerichtingsfietspad beëindigen en fietsers op de rijbaan geleiden, zodat de fietser rechtdoor over kan steken naar de Tolkamerstraat Of het tweerichtingsfietspad eerder op de Schaikstraat laten aansluiten.
- De door het project voorgestelde oversteek vindt R&D onveilig, onder andere vanwege het slechte zicht op verkeer komende onder het viaduct vandaan.
- De voorgestelde locaties van de drempels in de Schoonhovendreef aanpassen op voorgestelde middengeleiders.

Politie
- De politie sluit aan bij R&D. De voorgestelde fietsoversteek ligt niet op een gunstige plaats. In het voorstel van R&D kan de auto ook gefaseerd oversteken door de aanwezigheid van een middensteunpunt.
- De politie geeft aan dat bij drempels op 50 km/u wegen aan beide zijden van de weg het bijbehorende verkeersbord J38 moet worden geplaatst.

GVB
- GVB sluit aan bij de voorgaande sprekers.
- Het voetpad langs de Schaikstraat doortrekken en in het verlengde een oversteekmogelijkheid voor voetgangers maken.
- Het voetpad dat loopt langs de zuidzijde van de Schoonhovendreef tussen het spoorviaduct en de Schaikstraat doortrekken tot aan de Schaikstraat.

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

Advies CVC
- De CVC geeft een negatief advies op de voorgestelde fiets-/voetgangersoversteek zoals deze door het project ontworpen is.
- De CVC constateert, dat de nieuw bedachte oversteek voor fietsers en voetgangers is gelegen in de nabijheid van een (spoor)viaduct. In de stad komen vergelijkbare situaties voor. Op veel van deze locaties zijn aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen getroffen gerelateerd aan de overstekende voetgangers en fietsers en het zicht op het naderende verkeer.
- De CVC meent dat deze oversteek niet veilig is. Dit omdat overstekende fietsers en voetgangers door de kolommen onder het viaduct en de bocht in de weg niet goed zichtbaar zijn voor verkeer dat onder het viaduct vandaan komt.
- De CVC heeft, mede gehoord hebbende de klachten van de bewoners over de kruising Schoonhovendreef-Schaikstraat-Tolkamerstraat, een ander voorstel. De kruising compacter maken door beide linksafslagvakken te verwijderen, waardoor brede middenheuvels gemaakt kunnen worden. Het tweerichtingsfietspad evenwijdig aan de Schaikstraat ter hoogte van de drempel op de Schaikstraat aansluiten, zodat de fietsers via de rijbaan van de Schaikstraat rechtdoor kunnen oversteken naar de Tolkamerstraat.
- De ingetekende drempels meer richting het kruisingsvlak leggen en in de uitwerking kijken of voor de overstekende voetganger een voorziening kan worden getroffen.
- De CVC adviseert te onderzoeken of aan een zijde van de Schaikstraat een voetpad kan worden aangelegd, dan wel onderzoeken of het voetpad evenwijdig aan de

Schoonhovendreef komende vanonder het viaduct kan worden doorgetrokken richting de Schaikstraat.
- Bij de 50km-drempels hoort het waarschuwingsbord verkeersdrempel te worden geplaatst.

5. Van Diemenstraat – inpassen tijdelijk steunpunt voor oversteken VTG

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

Door de indiener wordt het volgende gemeld: De Van Diemenstraat staat gepland voor herprofilering medio 2024. In 2018 en 2019 zijn eerder voorstellen aan de CVC voorgelegd om de oversteekbaarheid te verbeteren. Voor de verkeersveiligheid is het aangewezen als risicolocatie en aantal bewoners hebben initiatieven genomen voor verbeteringen. De brede school De Zeeheld ligt met zijn achterkant aan de Van Diemenstraat. De schooltoegangen zijn aan de Roggeveenstraat. Een aanzienlijk deel van de schoolkinderen + ouders komen uit de Spaarndammerbuurt.
Aan de pakhuizenzijde zijn twee ontsluitingen, één via een steeg –rechts van huisnr. 380 en één via een smal woonstraatje tussen huisnr. 412 en 422. Aan de zuidzijde zijn meerdere ontsluitingen.
Het voorstel behelst de inpassing van een tijdelijk steunpunt met een lichte uitbuiging van het wegprofiel. De positie van het steunpunt is zo gekozen dat straks met de herprofilering deze ongeveer midden in de toekomstige wegas komt te liggen. Door het krappe profiel wijkt de maatvoering af van de minimale maten uit de leidraad CVC.
Voor het beïnvloeden van het rijgedrag van de bestuurders stellen we voor een markeringsdriehoek op de rijbaan aan te brengen i.c.m. met verkeersbord J21. Uit data VIA-stat is af te leiden dat V85 ligt rond de 52 km/h en uitschieters tot 95 en 108 km/h.
Eerder besproken in CVC nr. 1148 / 1187 d.d.: 23-10-2018 / 24 september 2019.
De CVC wordt gevraagd in te stemmen.

Opmerkingen vooraf
In de vroege ochtend wordt vaak te hard gereden.

Reactie CVC
R&D
- Het middensteunpunt bij voorkeur 1,80 m breed maken.
- Het fietspad in de bocht verbreden naar 2 m.
- Komende vanuit het westen staat in het voetpad een J21 bord en R&D adviseert dit bord in het middensteunpunt te herhalen.

Project
Het project zal uitzoeken waar de gewenste ruimte voor de verbreding precies gevonden kan worden.

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

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van het principe Van Diemenstraat – inpassen tijdelijk steunpunt voor oversteken VTG.
- Aanvullend adviseert de CVC de middensteunpunten 1,80 m breed te maken, zodat mensen met een beperking of een kinderwagen zich veilig kunnen opstellen.
- Indien mogelijk het fietspad in de bocht verbreden naar 2 m. De hoogste prioriteit ligt wat betreft de CVC bij het verbreden van het middeneiland.
- De borden J21 aan beide zijden van de middensteunpunten plaatsen.

6. Plantagebuurt (Plantage Middenlaan, Plantage Kerklaan, Roetersstraat), 30 km/u

In aanwezigheid van: [redacted] (IB), [redacted] (IB) en [redacted] (IB) en [redacted] (IB).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Sinds 2017 heeft de gemeente Amsterdam het plan om de Plantagebuurt op te knappen en heeft hiervoor in meerdere sessies meerdere ontwerpvarianten besproken met de buurt. In 2019 heeft de gemeenteraad echter besloten - vanwege bezuinigingen – om dit project uit te stellen. Vooralsnog lijkt deze uitstel voor een periode van 5 jaar te zijn. De raad is wel akkoord gegaan, dat er op korte termijn wel wat aanpassingen aan het maaiveld uitgevoerd mogen worden voor o.a. verbetering van de verkeersveiligheid en heeft hiervoor nog een beperkt budget ter beschikking gesteld.
In november 2019 heeft de gemeente samen met enkele betrokken buurtbewoners een schouw gehouden waarbij sterk de wens naar voren kwam voor het instellen van een 30km/uur regime voor de volgende straten/straatdelen:

- *Anne Frankstraat*
- *Plantage Parklaan*
- *Plantage Middenlaan (deel Plantage Parklaan – Plantage Kerklaan)*
- *Plantage Kerklaan*
- *Roeterstraat*

Voor de Plantage Middenlaan tussen Plantage Kerklaan en Alexanderplein geldt het verzoek en deze CVC-aanvraag dus niet.
Stadsdeel Centrum kan zich vinden in deze wens en heeft R&D verzocht om een ontwerp. Door R&D is bijgaand ontwerp verzorgd voor het instellen van een 30km/uur regime met behoud van zowel bomen bij de smalle tramhaltes (zeer gevoelig punt voor de buurt) als voor behoud van het 2-richting autoverkeer (ook een gevoelig punt voor de buurt).
Het ontwerp voorziet in het toepassen van (betonelementen of asfaltdrempel) 30km-drempels bij de tramhaltes. En op de Plantage Parklaan zijn de twee rijbanen (van en naar de IJ-tunnel) naast elkaar gesitueerd. Dit naast elkaar situeren van de rijbanen was al onderdeel van het oorspronkelijke plan waardoor er ruimte beschikbaar komt voor uitbreiding van het Wertheimpark.
Op de Plantage Kerklaan (deel Plantage Middenlaan-Roeterstraat) evenals op een deel van de Roeterstraat kunnen geen drempels aangelegd worden vanwege de trambaan (calamiteitenroute). Op de Plantage Kerklaan is gekozen voor verbreding van de rode fietsstrook. Op het laatste deel van de Roeterstraat zijn wel weer drempels mogelijk.
Gedacht kan worden om speedbreackers (de gele blokjes) op de bruggen toe te passen (is niet verwerkt in de tekening)
Voor het deel Roeterstraat bij de basisschool De Boekmanschool is in overleg met de school een separaat ontwerp verzorgd. Belangrijk onderdeel is de instelling van een 30-km/uur regime voor de hele Roeterstraat zoals hierboven in deze flap is voorgesteld. Een ander belangrijk nieuw onderdeel – zie hiervoor de separate detailtekening op A4 - is het toepassen van knipper-leds in het asfalt, vier stuks aan beide zijden van de VOP en ook één op het fietspad. Er moet hierbij nog een keuze gemaakt worden in permanent knipperen of knipperend bij detectie van een overstekende voetganger.
Bijgevoegd ontwerp van de kruising Plantage Kerklaan – Plantage Middenlaan is akkoord bevonden door de WBA van mei 2020 en is vervolgens besproken in de WVA van 4 juni 2020. Mits ook de WVA akkoord nis gegaan met dit ontwerp, verzoek ik aan de CVC ook haar akkoord.
Actualiteit: ernstig ongeval fiets-auto op kruising Plantage Middenlaan – Plantage Parklaan Op 29 mei jl. heeft een schouw plaatsgevonden met een aantal leden van de WBA. In overleg met de aanwezigen wordt voorgesteld om de aansluiting van de Plantage Parklaan op de Plantage Middenlaan te voorzien van een inritconstructie. De aanpassing is verwerkt in een aangepast ontwerp, zie tekening versie; Plantagebuurt 30 km Korte Termijn 29052020.

Eerder besproken in CVC nr. 1153 - 27 november 2018: Betrof bijna dezelfde straten, echter nu is de Anne Frankstraat toegevoegd en is het oostelijk deel van de Plantage Middenlaan afgevallen. Toen was het verzoek voor een tijdelijke 30km-zone, nu (voorlopig) permanent. De CVC wordt gevraagd: ter accordering.

Opmerkingen vooraf

- Het kruispunt Plantage Kerklaan – Plantage Middenlaan staat genoemd als blackspot en er is onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid.
- Het project verzorgt een korte mondelinge toelichting.
- De VRI op het kruispunt Plantage Kerklaan - Plantage Middenlaan blijft behouden.
- De route voor de fietser komende vanaf de Hortus Botanicus is een aandachtspunt.

Reactie CVC

R&D

- R&D pleit voor een uniforme rijbaanbreedte in de Anne Frankstraat en Plantage Parklaan van 5,80 m breed.
- De voorkeur van R&D gaat uit naar opvullen met asfalt op de plek waar het middeneiland wordt weggehaald in de Anne Frankstraat.
- R&D kan instemmen met het behoud van de huidige (calamiteiten)halte in de Plantage Parklaan.
- Wat betreft de kruising Plantage Parklaan – Plantage Middenlaan adviseert R&D om een steunpunt te maken voor voetgangers die vanaf huisnr. 10 richting het Wertheimpark willen oversteken.
- In de variant van 29 mei 2020 stond een middensteunpunt en R&D betreurt dat deze in voorliggend ontwerp is verdwenen.
- R&D verwacht dat de fietser de fietsdoorsteek in de hoek van het Wertheimpark niet zal gaan gebruiken voor de linksafbeweging. De verwachting is, dat het links afslaande fietsverkeer in de Plantage Parklaan dit zal doen via de rijbaan van het autoverkeer. De aansluiting ter hoogte van de inritconstructie is dan wel een aandachtspunt en dient nader te worden uitgewerkt. De inritconstructie bij de Plantage Parklaan kan bijvoorbeeld breder worden gemaakt voor een logische afslag naar links.
- R&D pleit voor het rechttrekken van het fietspad komende vanuit de richting van de Hortus Botanicus ter hoogte van de kruising met de Plantage Parklaan.
- R&D twijfelt aan het nut van een plateau langs de gehele tramhaltes in de Plantage Middenlaan in een 30km-gebied en is geen voorstander van deze maatregel
- R&D stelt voor de stroken langs de haltes in asfalt uit te voeren en is geen voorstander van klinkers.
- De uitbuiging op het kruispunt Plantage Kerklaan – Plantage Middenlaan zal niet effectief gebruikt worden door de automobilist, het rechtdoor rijden levert een gevaarzetting op voor de fietser die zich in het midden opstelt. R&D stelt voor om fysieke eilandjes te maken in de hoek bij Artis, huisnr. 38 en huisnr. 25, om de fietser enige fysieke steun te geven. Vanwege het tramspoor is in de hoek bij huisnr. 30 een fysiek eilandje niet mogelijk.
- Akkoord met de plateaus die bedoeld zijn om de voetganger goed over te laten steken.

Project

- Het eiland op het kruispunt Plantage Parklaan – Plantage Middenlaan bij de voetgangersoversteek is bewust weggehaald omdat de voetganger dan de ruimte heeft om over te steken. Er is geen steunpunt gemaakt, omdat er weinig verkeer rijdt.
- Het project zal kijken of het fietspad rechtgetrokken kan worden.
- De opstelruimtes bij de opstelplekken zijn voorzien van een andere kleur, juist om op te vallen. De fietser is door de lichte buiging van het fietspad beter zichtbaar voor de auto.

- Het project neemt de suggestie van R&D wat betreft de eilandjes voor de fietsers in de hoeken van de kruising Plantage Middenlaan/-Kerklaan mee en zal bekijken of dit mogelijk is in verband met het vrachtverkeer.
- De klinkers in de fietsstrook zijn bedoeld om de 30km-zone te benadrukken, juist daar bij de te smalle tramhaltes. De rijbaan heeft op die plek een ander materiaal.

Politie
- Bij de kruising Plantage Parklaan is een rustpunt voor de voetganger wel wenselijk.
- De politie is geen voorstander van de door het project voorgestelde fietsoversteek en verwacht dat deze niet gebruikt gaat worden. Het voorstel van R&D voor een alternatieve fietsoversteek wordt door de politie gesteund.
- De politie is juist wel een voorstander van klinkerbestrating, omdat benadrukt wordt dat men een ander regime in rijdt.
- De uitbuigingen bij de Plantage Kerklaan in een andere kleur uitvoeren, zeker omdat de VRI niet altijd aan staat.
- De lange rechtstand bij het gedeelte langs de ingang van Artis onderbreken met een aantal drempels.
- De politie pleit ervoor om de rijbaan die in de Plantage Parklaan westzijde komt te vervallen ook daadwerkelijk weg te halen in het geval er aan één kant gereden gaat worden. Dan is duidelijk waar men precies moet rijden.

Fietsersbond
- Over het algemeen is de Fietsersbond het eens met de maatregelen voor het 30km-regime. Wel wenst de Fietsersbond een circulatieplan te zien, met maatregelen om het sluipverkeer tegen te gaan. Zonder dat is het voorstel ongeloofwaardig.
- Het ontwerp voor de kruising Plantage Kerklaan – Plantage Middenlaan vindt de Fietsersbond geen verbetering.
- De suggestie van R&D om fysieke steunpunten voor de fietsers te maken, juicht de Fietsersbond toe.
- Het opheffen van de fietsoversteek op de kruising Plantage Parklaan – Plantage Middenlaan wordt door de Fietsersbond gesteund.
- De Fietsersbond pleit voor het weghalen van het fysieke verdrijvingsvlak.

V&OR
- V&OR sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.
- V&OR pleit voor 30 km/u in klinkers en 50 km/u in asfalt.
- Het voorstel van R&D voor een nieuwe fietsoversteek wordt door V&OR gesteund.

Cliëntenbelang Amsterdam
- Cliëntenbelang Amsterdam sluit op hoofdlijnen aan bij de voorgaande sprekers.
- Bij alle oversteken de VOP van gevel tot gevel neerleggen en voorzien van geleidelijnen.
- Wat betreft de kruising Plantage Parklaan – Plantage Middenlaan sluit Cliëntenbelang Amsterdam aan bij de voorgaande sprekers.
- Bij de terrassen dient voldoende obstakelvrije ruimte te zijn om te kunnen lopen.
- Cliëntenbelang Amsterdam betreurt dat de tramhaltes in de Plantage Middenlaan bij Artis zo smal blijven.

GVB
- GVB sluit voor een groot deel aan bij de opmerkingen.
- In de Anne Frankstraat een rijbaanbreedte van 5,80 m realiseren, zoals R&D voorstelt.
- In de Plantage Parklaan gaat GVB een gedeelte van het spoor weghalen. GVB pleit voor het elektrificeren van een tweede wissel.
- In de Plantage Kerklaan de hele fietsstrook in rood asfalt aanleggen.

- In de Plantage Kerklaan bij het kruispunt met de Plantage Middenlaan een OFOS aanleggen, vooral omdat de fietsers toch al diagonaal oversteken.
- Wanneer er geleiders worden toegevoegd op het kruispunt Middenlaan-Kerklaan dan wordt beweging bij de uitbuiging fysiek afgedwongen. Wanneer er geen geleiders worden geplaatst, dan een rechtdoorbeweging mogelijk maken. De voorkeur gaat uit naar het plaatsen van geleiders.
- GVB gaat uit van een 50km-regime voor de trambaan.
- De fietsoversteek die nu ingetekend is van de Plantage Parklaan over de Plantage Middenlaan vervangen door een fietsstrook, met een duidelijke overgang van fietsstrook naar fietspad in de Plantage Middenlaan.
- GVB stelt voor de overgang van het 30km-gebied bij huisnr. 20 te leggen en de klinkerbestrating niet door te zetten tot aan de zebra ter hoogte van huisnr. 28.

MET
- Voor Artis is de trambaan met een 1-1-streep afgezet. Dit moet een doorgetrokken streep zijn omdat de tram tegen het verkeer in rijdt.
  Het project legt uit dat de auto gebruikmaakt van de trambaan, omdat deze anders structureel over de fietsstrook rijdt. Dit is in de huidige situatie ook al zo.
- MET pleit voor een zo haaks mogelijke kruising van de tramrails bij de fietsoversteek/ strook komende van de Plantage Kerklaan bij de Hortus.
- MET is voorstander om de 30km-zone zo laat mogelijk op de rijstrook richting VRI te laten eindigen, om te voorkomen dat de auto juist langs het smalle halteperron harder mag gaan rijden.

Advies CVC
- Als het gaat om de rijbaan in de Anne Frankstraat en de Plantage Parklaan pleit de CVC voor een uniforme breedte van 5,80 m.
- De kruising Plantage Parklaan – Plantage Middenlaan adviseert de CVC om de fietsdoorsteek komende vanaf de Plantage Parklaan over de Plantage Middenlaan te laten vervallen. Vooral uit veiligheidsoverweging en ongeloofwaardigheid. De CVC verwacht dat de fietsers deze oversteek niet zullen gebruiken. Zij zullen met het autoverkeer meerijden. De CVC vreest dat de fietsers komende vanuit de richting van de Hortus Botanicus en linksaf richting naar Plantage Parklaan willen, in tegenrichting gebruik zullen maken van deze doorsteek, daardoor diagonaal het kruispunt zullen oversteken waarbij zij uitkomen op de tegenrichting van het autoverkeer op de Plantage Parklaan. Daarom stelt de CVC voor de door het project ingetekende fietsoversteek over de Plantage Middenlaan te laten vervallen. Het project moet kiezen of de fiets gezamenlijk met de auto oversteekt, dan wel een fietsstrook aanleggen die meegaat met de bocht.
- Aandachtspunt is de aansluiting van de fietsstrook op de inritconstructie.
- De CVC stelt voor de VOP aan de noordkant over de Plantage Parklaan conform voorgaande tekening aanliggend aan het fietspad uit te voeren. De kruising compacter maken zodat een steunpunt voor de voetgangers gerealiseerd kan worden.
- Aan de nieuwe VOP's geleidelijnen toevoegen.
- De kruising Plantage Middenlaan – Plantage Kerklaan is in de rijbaan voor auto's een uitbuiging ingetekend. Het risico bestaat dat zij rechtdoor zullen rijden, met een gevaarzetting voor de overstekende fietser. De CVC adviseert eilandjes te maken op de hoeken, zodat de zich opstellende fietser veilig staat.
- De CVC heeft begrepen dat bij de VOP naar de halte niet een echte drempel is getekend. De commissie adviseert positief ten aanzien van een drempelmarkering die a-niveau met de VOP wordt aangelegd.
- Komende uit de richting van de Hortus Botanicus adviseert de CVC de 30km-zone te beëindigen ter hoogte van huisnr. 22a/24.
- Bij de overgang van 30 naar 50 km/u de klinkerbestrating eindigen en overgaan in asfalt om te accentueren dat men een ander gebied/regime in rijdt.

- Op de kruising Plantage Parklaan – Plantage Middenlaan aan de kant van de nieuwe inritconstructie het fietspad rechter trekken.
- De CVC adviseert om in de Anne Frankstraat het eiland te verwijderen. In de straat geen verschillende verhardingssoorten te gebruiken, maar in de hele rijloper één soort verharding toepassen.
- Op de kruising Plantage Middenlaan – Plantage Kerklaan bekijken of een OFOS mogelijk is.

Oversteekvoorziening Roetersstraat t.h.v. de Boekmanschool

- De vergroening zal bestaan uit losse plantenbakken van maximaal 80 cm hoog (inclusief groen). De CVC merkt op dat het groen maximaal 40 cm hoog mag zijn in verband met het zicht op overstekende kinderen.
- Snelheidsremmende maatregelen voor de fietsers zijn momenteel niet opgenomen in de Roetersstraat.
- De ledverlichting bij de zebra springt aan zodra er een voetganger oversteekt.

R&D

- De ledverlichting dichter bij de zebra leggen.
- Het groen maximaal 40 cm hoog laten worden, zodat overstekende kinderen ook nog zichtbaar zijn.
- De markering van de zebra niet op het trottoir leggen. Ter voorkoming van het fietsparkeren andersoortige markering op het trottoir aanbrengen.
- Voor de rest gaat R&D akkoord met het ontwerp.

V&OR

- V&OR sluit aan bij de opmerkingen van R&D.
- De Puccinicommissie moet oordelen over een zebra op het trottoir.

GVB

- GVB is voorstander van een markering op het trottoir om het fietsparkeren tegen te gaan, maar dit moet geen zebramarkering zijn. Geen witte strepen, een andere kleur is wel mogelijk.
- GVB pleit voor een normale breedte van de zebramarkering: 50 cm wit en 50 cm zwart.
- Voor de rest sluit GVB aan bij de gemaakte opmerkingen.

MET

Inhoudelijk heeft MET geen opmerkingen.

Cliëntenbelang Amsterdam

- Cliëntenbelang Amsterdam is het eens met de voorgaande sprekers.
- Een zebramarkering op het voetpad is verwarrend voor mensen met een visuele beperking.
- Geleidelijnen aanleggen richting de zebra.

Fietsersbond

- De Fietsersbond is geen voorstander van ledverlichting in het wegdek, aangezien dit gevaarzetting voor de fietser met zich mee kan brengen.
- De banden van de steunpunten en stoep langs de fiets-rijloper à-niveau (vergevingsgezind) uitvoeren, om eenzijdige ongelukken op deze te smalle doorsteken te voorkomen.
- Een groenvoorziening op de steunpunten kan een gevaarzetting met zich meebrengen. De Fietsersbond is daar dus geen voorstander van.

- Graag t.h.v. de oversteek op het trottoir geen obstakels vlak langs de stoeprand plaatsen. Anders zullen fietsers de (toch al te krappe) fietsdoorsteek vermijden en over de auto/trambaan gaan rijden met alle gevaarzetting van dien.

Politie
De politie is geen voorstander van zebramarkering op het trottoir.

Advies CVC oversteekvoorziening Roetersstraat t.h.v. de Boekmanschool
- De CVC gaat ervan uit dat VOP vormgegeven wordt conform standaard wat betreft de maatvoering van de witte en zwarte strepen.
- De VOP markering niet door laten lopen over het trottoir, dus alleen op het fietspad en de rijbaan.
- Het project dient goed na te denken over de wijze waarop zij het fietsparkeren tegengaat. Dit kan wel markering zijn, maar een markering niet lijkende op een VOP.
- Bij de heuvels, indien mogelijk, de band verlagen omdat sprake is van een versmalling.
- De band bij de nieuwe middenheuvel niet hoger dan 5 cm maken aan de kant van het fietspad.
- Na de VOP geen ledverlichting in het fietspad aanleggen. De ledverlichting in het fietspad richting de VOP zodanig uitvoeren dat deze geen gevaar oplevert voor de fietser. De ledverlichting dichter bij de VOP leggen.

7. Vaststellen verslag 1216e CVC d.d. 2 juni 2020
De secretaris voert de wijzigingen in het verslag door.

8. Naar aanleiding van het verslag
Er zijn geen opmerkingen.

9. Actualiteiten
Er zijn geen actualiteiten.

10. Ter kennisname
Er zijn geen stukken ter kennisname.

11. Rondvraag
Er zijn geen punten voor de rondvraag.

De voorzitter sluit de online vergadering om 15.30 uur.