Gemeente Amsterdam
Centrale Verkeerscommissie

Vastgesteld verslag

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

Vergadering: **1228e CVC**
Datum: **29 september 2020**
Tijd: **13.00 uur**
Plaats: **Online via MS Teams**

Deelnemers:

[redacted]	- V&OR, voorzitter
[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]	- IB	(agendapunt 4)
[redacted]	- R&D	(agendapunt 5)
[redacted]	- V&OR	(agendapunt 5 en 7)
[redacted]	- V&OR	(agendapunt 6)
[redacted]	- SD Noord	(agendapunt 6)
[redacted]	- R&D	(agendapunt 6)
[redacted]	- Stadswerken	(agendapunt 6)
[redacted]	- Mobilis	(agendapunt 7)
[redacted]	- R&D	(agendapunt 8)
[redacted]	- R&D	(agendapunt 8)
[redacted]	- Staal Engineering	(agendapunt 9)
[redacted]	- Port of Amsterdam	(agendapunt 9)
[redacted]	- adviseur WBA	(agendapunt 10)
[redacted]	- V&OR	(agendapunt 10)
[redacted]	- IB	(agendapunt 11)
[redacted]	- PMB	(agendapunt 12)
[redacted]	- PMB	(agendapunt 12)

1. Opening en vaststellen agenda

[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. Hamerpunten
4. GO Krasseurstraat
5. B167 19 Bilderdijkstraat – Kwakersplein
6. C. Douwesweg, Coentunnelcircuit en Molenaarsweg, belijningsmaatregelen
7. Aanpassing Nassaukade t.h.v. het Van Oldenbarneveldtplein
8. Beethovenstraat ts Mahlerlaan en Ring A10, 2-richtingenfietspad
9. Reconstructie Rigakade (Minervahavengebied)
10. Gerbrandypark, Burg. Eliasstraat en Burg. Fockstraat, kleurstelling fietsoversteken
11. Verbreding Brettenpad, DO
12. Westergasfabrieksterrein, wegonttrekking t.b.v. portiersloge
13. Vaststellen verslag 1226e CVC d.d. 15 september 2020
14. Naar aanleiding van het verslag
15. Actualiteiten
16. Ter kennisname
17. Rondvraag

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3. Hamerpunten

Er zijn geen hamerpunten.

4. GO Krasseurstraat

In aanwezigheid van: [redacted] (IB).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
De breedte van de haaksparkeervakken is aangepast naar 2,40 m 2,50 m is vooralsnog niet haalbaar in verband met de bestaande bomen. Bomen effect analyse krijg ik morgen dus misschien krijgen we wat meer ruimte als de bomen niet rendabel blijken.
Langsparkeren hebben we staan op 5 m. In de huidige situatie is dit ook 5 m. Ook deze keuze is vanwege de geringe ruimte door de aanwezige bomen.
De rijweg breedte blijft gehandhaafd.
Daarnaast hebben we in de zijstraten met huisnummers, 201 tot en met 247, 113 tot en met 151 en 25 tot en met
63 de inrichting aangepast. Voorheen kon je als je de zijstraat inreed rondrijden om het middenvak heen. Zeg van nr. 225 naar 223.
Het middenvak hebben we nu doorgetrokken naar het aanliggende trottoir (zuidzijde) en groenstrook toe.
Hierdoor is de mogelijkheid om rond te rijden via het middenvak opgeheven.
Tevens is dit ook de wens uit de buurt om meer vergroening toe te passen.
Ook vanuit gebiedsontwikkeling is het de wens om het groen met elkaar te verbinden.

De CVC wordt gevraagd; ter accordering.

Opmerkingen vooraf

- Het project zal checken welke maatvoering wordt gehanteerd bij parkeerplaatsen voor mensen met een beperking.
- Aan de hand van de bomen-effectanalyse zal de maatvoering van de parkeervakken worden aangepast.

- Het project wenst een advies ten aanzien van het feit dat er geen rondje kan worden gereden door bewoners en leveranciers.
- Het project zal in overleg met de afdeling Reiniging bekijken of de containers in de Gutserstraat verplaatst kunnen worden, zodat de vuilniswagen niet achteruit hoeft te rijden.

Reactie CVC
R&D
- R&D wenst de haaksparkeervakken aan te passen naar 4,50 m diepte, ten gunste van het trottoir.
- De haaksparkeervakken 2,50 breed maken.
- Blad 1 en 3: R&D stelt voor om bij de parkeervelden aan de oost- en westzijde een inritband aan de rijbaankant neer te leggen.
- Blad 1: ter hoogte van de Modelmakersstraat nog een drempel toevoegen tussen de twee plateaus.
- R&D stelt voor de sinusdrempel op de kruising op te schuiven tot buiten de oversteek, zodat voetgangers gelijkvloers kunnen oversteken.
- Blad 1 en 3: de rijbaanbreedte van 4,80 m in de zijstraatjes is voldoende.
- De voetpaden verbreden naar 1,80 m breed, door de rijbaan in de zijstraatjes te versmallen.
- Bij de overgang van 30 km/u naar de hoven een inritband toepassen in plaats van een halve sinusdrempel.
- Blad 2: het heuveltje bij de Modelmakerstraat weglaten en bij de aansluiting fietspad – rijbaan en de voorrang zodanig vormgeven dat de fietser voorrang moet verlenen.

Fietsersbond
- De Fietsersbond sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.
- De parkeerplaatsen 2,50 breed maken, ook als dat ten koste gaat van het aantal parkeerplaatsen.

Overige CVC-leden
De overige CVC-leden sluiten aan bij de opmerkingen van R&D.

Advies CVC
- De CVC adviseert op hoofdlijnen positief ten aanzien van het ontwerp GO Krasseurstraat.
- De haaksparkeervakken zo veel mogelijk 2,50 m breed en 4,50 m diep maken en de overgebleven ruimte ten gunste van het voetpad laten komen.
- Bij de parkeerterreinen inritbanden toepassen aan de rijbaanzijde.
- Een drempel toevoegen in de lange rechtstanden nabij de Modelmakerstraat.
- De CVC raadt aan goed te kijken naar de plateaus in relatie tot de oversteekbeweging. De drempels iets verder van de kruising af leggen, zodat de voetganger het plateau kan gebruiken voor het oversteken.
- De locatie van de vuilcontainers in de Gutserstraat verdient de aandacht.
- De rijbaan in de zijstraatjes naar de erven 4,80 m breed maken.
- Een inritband toepassen op de overgang van weg naar erf.
- De CVC adviseert geen heuvel toe te passen bij de fietsaansluiting.
- Bij de fietsaansluiting op de rijweg de voorrang regelen.

5. B167 19 Bilderdijkstraat – Kwakersplein

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

Door de indiener wordt het volgende gemeld
Het kruispunt Bilderdijkstraat-Kwakersplein is aangemerkt als blackspot op de lijst van 2019.

De fietsoversteek komt meer in de route, de gereden (niet wettelijke) snelheid ter plaatse van het kruisingsvlak wordt verlaagd door elementverharding, drempels (50 km/uur dimensionering) en door drie van de vier de heuvels fysiek uit te voeren.
Plaatselijk verlagen van de gereden snelheid op druk uitwisselpunt bevordert de verkeersveiligheid, doordat kans op en ernst van ongevallen wordt gereduceerd en de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer wordt verbeterd.

De CVC wordt gevraagd:
In te stemmen met verkeersontwerp B167-19- Bilderdijkkade- Kwakersplein variant 6.

Opmerkingen vooraf
- Het project gaat uitzoeken wat de materialisering van het uitgebogen fietspad zal zijn.
- In de uitwerking moet rekening worden gehouden met hoogteverschillen in het profiel.

Reactie CVC
R&D
- R&D adviseert negatief ten aanzien van een plateau met kanalisatiestrepen. Deze zouden voorrang suggereren.
- Komende vanaf het westen rijdt de vrachtwagen met een trailer over de geleidelijnen en de VOP in zijn afslaande beweging vanaf het Kwakersplein. Dit is onwenselijk en R&D stelt voor de inrit te versmallen. De zebra een stukje naar het zuiden verplaatsen, zodat de afrijdende beweging en de geleidelijnen meer gescheiden zijn.
- De knik in de zebra recht leggen.
- De kanalisatiemarkering voor de fiets op het kruisingsvlak achterwege laten.

V&OR
- V&OR sluit aan bij de opmerkingen van R&D.
- Wanneer de kanalisatiestrepen bij het plateau het verkeer beter geleiden, kan V&OR akkoord gaan met de kanalisatiestrepen.

Politie
De politie adviseert de kanalisatiestrepen voor de geleiding van overstekende fietsers weg te halen, anders wordt de kruising qua belijning te rommelig.

GVB
- GVB vindt dat op het kruisingsvlak veel markering staat en raadt aan de kanalisatiestrepen te laten vervallen.
- GVB stelt voor de plateaus voorbij het conflictpunt in de afrijdende beweging weg te laten. De voorkeur gaat uit naar afkruisen van de voetgangersoversteek over de trambaan.

MET
- Afrijdend vanaf het Kwakersplein de voorrang met de trambaan aanduiden met haaientanden.
- MET is geen voorstander van de VOP over de trambaan, deze graag weghalen.

Fietsersbond
- Het uitgebogen fietspad graag uitvoeren in rood asfalt. Een tegelpad kan alleen in langsverband gelegd worden en dat is voor een fietser oncomfortabel. Asfalt verleidt de fietser op het fietspad te blijven en het rode asfalt verhoogt de attentie voor de auto.
- De inrit bij de Potgieterstraat faciliteert de linksafslaande fietser niet. Het is een krappe draai. De Fietsersbond is geen voorstander van kanalisatiestrepen op het kruisingsvlak.

Cliëntenbelang Amsterdam

- Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de opmerkingen van R&D over de geleidelijnen.
- De VOP is belangrijk, anders moeten mensen 400 m omlopen. Daarom de geleidelijnen bij deze oversteek aanleggen.
- De haakse bochten in de geleidelijnen kunnen recht worden getrokken. Cliëntenbelang Amsterdam kan akkoord gaan met het eventueel verschuiven van de VOP.

Advies CVC

- De CVC adviseert op hoofdlijnen positief ten aanzien van het ontwerp B167 19 Bilderdijkstraat – Kwakersplein.
- Bij de fietsoversteek geen kanalisatiestrepen toepassen.
- Aandachtspunt is de afslaande beweging van vrachtverkeer komende vanaf het Kwakersplein – Bilderdijk richting het zuiden. Er is sprake van een conflict met de overstekende voetganger en de geleidelijnen. De CVC adviseert hierover te overleggen met de stadsergonoom. Conflict kan mogelijk worden voorkomen door de zebra iets naar het zuiden te schuiven.
- Ook graag advies inwinnen bij de stadsergonoom over de knik in de geleidelijnen aan de oostzijde.

6. C. Douwesweg, Coentunnelcircuit en Molenaarsweg, belijningsmaatregelen

In aanwezigheid van: [redacted] (V&OR), [redacted] (SD Noord), [redacted] (R&D) en [redacted] (Stadswerken).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
Op het circa 1 kilometer lange S118-traject C. Douwesweg / Coentunnelcircuit / Molenaarsweg tussen rotonde Kometensingel/Hardwareweg en kruising Verlengde Stellingweg wordt door omwonenden geluidsoverlast ervaren door te hard rijdend autoverkeer. V85 ligt op diverse meetmomenten en meetpunten rond de ca. 60 en ca. 70 km/h (memo 2020); meetmomenten januari en april 2020).
Het DB van stadsdeel Noord heeft aangegeven met oplossingen te komen.
Circa 10 jaar geleden is het 70km-profiel van de rijweg bij groot onderhoud gewijzigd naar een 50km-profiel van 6,8 meter breedte met aan de linkerzijde een bandenlijn. Het verder smallen van de rijweg naar 6,5 meter breedte met ook aan de middenbermzijde een bandenlijn zou bij een toekomstig onderhoud kunnen worden overwogen.
Voorlopig wordt in verband met financiering voorgesteld om de rijweg visueel te versmallen middels extra ononderbroken belijning aan weerszijden van elke rijloper. Verder wordt op 9 locaties voorgesteld om 1 paar 50-markering op elke rijstrook aan te brengen, op ca. 70 tot 100 meter voor de kruisingen.
Momenteel is de rijweg is 6,8 meter breed en kent ze ca. 3,2 á 3,3 meter brede rijstroken. Door het aanbrengen van extra belijning worden de rijstroken 20 á 30 cm versmald, waardoor de rechterrijstrook ca. 3,1 meter breed en de linkerrijstrook ca. 2,8 meter wordt. De middenbermzijde lijkt daarmee op de Wibautstraat met een dubbele doorgetrokken ononderbroken streep. Ter plekke van door- en oversteken op kruisingen wordt de dubbele belijning niet doorgezet: de huidige enkele 1-1 markering etc. wordt gehandhaafd om verwarring te voorkomen. Ter plekke van de onderbroken belijning van de busstroken/busbaan is het meer logisch om de dubbel doorgetrokken streep aan te brengen.
In bijgevoegde memo's zijn diverse oplossingen aangedragen en afgevallen. Het gaat om handhaving, geluidreducerend asfalt en constructies, en fysieke afscherming van de woonomgeving (memo 2019) en herinrichting, asverspringing, capaciteitsingrepen (1 rijstrook per richting) en snelheidsremmende maatregelen (flex-/busdrempels) (memo 2020).
Andere markering-oplossing zoals het aanbrengen van een krokodillenbek of psychobremsen worden eerder toegepast om snelverkeer te attenderen op een conflictpunt

zoals een oversteek van langzaam verkeer en daarmee minder geschikt in voorliggende situatie.

De CVC wordt gevraagd:
Advies op voorgestelde maatregel.

Opmerkingen vooraf
Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC
V&OR
V&OR gaat akkoord met het ontwerp en adviseert aan te sluiten bij het project Oostzanerdijk en de VRI. Graag werk met werk maken.

R&D
- De minimum maat van de rijbaan is 3,10 m breed volgens de ASVV-richtlijn en dat is in dit geval voldoende.
- De markeringslijn graag doortrekken om de middenberm heen.
- Vanwege het brede profiel heeft R&D geen bezwaar tegen een markering van 50 km/u op de rijbaan.

Overige CVC-leden
Er zijn geen aanvullende opmerkingen.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van het ontwerp C. Douwesweg, Coentunnelcircuit en Molenaarsweg, belijningsmaatregelen.
- De kantmarkering doorzetten om de middenberm heen.

7 Aanpassing Nassaukade t.h.v. het Van Oldenbarneveldtplein
In aanwezigheid van: [redacted] (Mobilis) en [redacted] (V&OR).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
Ten behoeve van de bouw van de Parkeergarage Singelgracht-Marnix (parkeergarage onder de Singelgracht tussen de Raampoortbrug en de Zaagpoortbrug), is het noodzakelijk dat er grote hoeveelheden materieel en bouwmaterialen worden aan- en afgevoerd. Een groot gedeelte hiervan zal via het water gebeuren, maar het is door diverse beperkingen niet mogelijk om alles via het water aan- en af te voeren. Daarom is het noodzakelijk dat er een laad/losvoorziening wordt gerealiseerd op de kade. Deze is noodzakelijk om materieel en materiaal in de bouwput te krijgen. Deze voorziening is de gehele bouwperiode noodzakelijk (ca. 2,5 jaar). De enige beschikbare locatie hiervoor is ter plaatse van de grote loskade tegenover het Van Oldenbarneveldtplein.

Het bouwverkeer zal met de rijrichting van de Naussaukade mee (richting het noorden) aanrijden en uitvoegen naar het werkvak. Om te voorkomen dat er verkeersonveilige situaties ontstaan, en er voortdurend verkeersstops nodig zijn om aan- en afvoer te laten plaatsvinden is het voorstel om de rijbanen te verschuiven. Zo ontstaat er een duidelijke situatie over een langere periode. De volgende situatie zal dan ontstaan:
- *Een deel van de langsparkeerstrook aan de zijde van de woningen zal komen te vervallen en de bestratingsopbouw zal worden vervangen door asfaltverharding. Tevens zal de verhoogde in-uitritconstructie van het Van Oldenbarneveldtplein en de verhoogde middengeleider van de Nassaukade tegenover het Van Oldenbarneveldplein worden verlaagd;*

- *Het fietspad langs de S100 aan de waterzijde (richting zuid/noord) wordt tussen de Raampoortbrug en de Zaagpoortbrug afgesloten en omgeleid via de Frederik Hendrikstraat. Het vrij liggende fietspad (richting noord/zuid) wordt gehandhaafd en ter plaatse van de verschoven rijbanen wordt er een barrier geplaatst tussen het fietspad en de rijbaan als extra fysieke afscheiding;*
- *Ook tussen het werkvak en de verschoven rijbanen zal een barrier worden geplaats. Hierdoor kan het bouwverkeer achter de barrier invoegen zodat er geen verkeersstop ontstaat.*

In de bijgevoegde tekening is deze verkeersituatie door Buko Infrasupport uitgewerkt. Hierbij is het uitgangspunt voor de rijcurves geweest dat er een trekker met oplegger elkaar in de slinger kunnen passeren met een snelheid van 30km/u. In verband met de verkeersveiligheid (en mede ook gezien de werkzaamheden die gaan plaatsvinden, is het voorstel ook om de snelheid tussen de Raampoortbrug en de zaagpoortbrug structureel te verlagen naar 30km/u en de adviessnelheid in de slinger voor 15km/u.

De CVC wordt gevraagd: ter advisering en accordering.

Opmerkingen vooraf

- De VRI bij het Frederik Hendrikplantsoen blijft tijdens de werkzaamheden in gebruik.
- De omleidingsroute voor de doorgaande fietser loopt via de Marnixstraat. Het bestemmingsverkeer voor fietsers krijgt een andere omleidingsroute.
- Het in- en uitrijdende vrachtverkeer wordt begeleid door een verkeersregelaar.

Reactie CVC

R&D

In plaats van een adviessnelheid 15 km/u, een adviessnelheid van 30 km/u toepassen; eventueel een snelheidsbeperking van 30 km/u alleen ter plaatse van de werkzaamheden.

Politie

- De weg is een corridor en de WWU heeft richtlijnen opgesteld voor de inrichting. Een adviessnelheid van 15 km/u op een corridor heeft een behoorlijke impact op de doorstroming. Daarom stelt de politie voor een normale snelheid van 50 km/u te handhaven.
- De politie gaat akkoord met de omleiding voor de fietsers.

V&OR

- V&OR sluit aan bij de opmerking van de politie ten aanzien van de adviessnelheid.
- Graag contact opnemen met de afdeling Verkeerstactiek, zeker omdat de maatregelen effect kunnen hebben op de doorstroming van de corridor.
- V&OR adviseert de omleidingsroute voor fietsers tijdig aan te geven.

GVB

- GVB adviseert om fietsen in noordelijke richting op de Nassaukade te voorkomen door dit vroegtijdig aan te geven.
- Voor de fietser in zuidelijke richting (fietspad westzijde) is er te weinig ruimte en GVB adviseert een minibarrier toe te passen om meer ruimte te maken.
  Het project licht toe dat het fietspad niet wordt versmald; de huidige situatie blijft gehandhaafd.

MET

- MET stelt voor het 30km/u-regime te beperken tot het werkvak in plaats van de hele straat.
- Verder sluit MET aan bij de gemaakte opmerkingen.

Cliëntenbelang Amsterdam
- Cliëntenbelang Amsterdam vindt een regime van 15 km/u juist fijn.
- Het is prettig dat de fietsers omgeleid worden en dat lopen mogelijk blijft.

Fietsersbond
De Fietsersbond vindt het fijn dat er duidelijke omleidingsroutes zijn voor de fietsers. De Fietsersbond pleit voor het duidelijk aangeven van deze omleidingsroutes.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van de aanpassing Nassaukade ter hoogte van het Van Oldenbarneveldtplein.
- De CVC adviseert negatief op de adviessnelheid van 15 km/u. De commissie raadt aan een adviessnelheid van 30 km/u aan te houden, maar kan ook leven met een maximale snelheid van 30 km/u. Deze snelheidsbeperking alleen laten gelden ter hoogte van het werkvak. Graag op dit punt afstemming zoeken met het team Verkeerstactiek van V&OR.
- De CVC wenst dat er goed aandacht wordt besteed aan de omleidingsroute voor de fietsers. De omleiding vroegtijdig aangeven, zodat de fietsers niet in een fuik rijden.

8 Beethovenstraat ts Mahlerlaan en Ring A10, 2-richtingenfietspad
In aanwezigheid van: [redacted] (R&D) en [redacted] (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
De Maurice Ravellaan ligt in de verlenging van de Gustav Mahlerlaan (Mahlerlaan), deze laan vormt al jaren het hart en (steeds meer) het bruisende centrum van het Zuidasgebied. De Mahlerlaan zal hiermee richting het oosten worden doorgetrokken. Door de rooilijn van de toekomstige panden in woongebied Ravel 2 (zuidzijde Ravellaan) door te trekken in lijn met panden aan de westzijde van de Beethovenstraat gaan de twee gebieden één geheel vormen.
Gebouw Valley (noordoosthoek Ravellaan-Beethovenstraat) zal eerder opgeleverd worden dan de Ravellaan aangelegd is.
De grote wens van vrijwel iedereen is om een 2-richtingenfietspad aan te leggen aan de oostzijde van de Beethovenstraat. Dit kan na opnieuw overleggen met projectontwikkelaar/ betrokkenen, worden gehonoreerd. Er is gekozen voor een fietspad van 3,80 m. om ook nog voldoende voetgangersruimte over te houden, op deze naar verwachting drukke plek, met volgens afspraken met projectontwikkelaar, een terras. Door een betere groeiplaats te creëren voor de bestaande Platanen moeten de bomen tijdelijk op een andere plek staan waarna ze later 1 meter verder van de gevel Valley terug gezet kunnen worden, dit levert de ruimte voor het twee richtingen fietspad op (t.o.v. het vorige ontwerp besproken in CVC).

De CVC wordt gevraagd:
Akkoord op het ontwerp.

Opmerkingen vooraf
- De obstakelvrije ruimte op het trottoir zal 3 m blijven, ook bij te terrassen.
- Ten zuiden van de Maurice Ravellaan komen er eenrichtingsfietspaden.

Reactie CVC
R&D
- Het kruis op het fietspad bij de ingang van de parkeergarage op de Maurice Ravellaan kan komen te vervallen.
- R&D geeft de voorkeur aan een fietspad van 4 m breed, maar kennelijk zijn er al afspraken gemaakt over de breedte.

- De fietsoversteken in de voorrang over de Maurice Ravellaan in rood asfalt doortrekken, zo ook aan de kant van de A10.
- De geleidelijnen verder uitwerken; er zijn enkele lijnen weggevallen. Graag afstemmen met de stadsergonoom.

V&OR
- Het rode asfalt in de fietsoversteek in de voorrang doortrekken.
- Aan de westkant in het tweerichtingsfietspad de asmarkering in het fietspad door laten lopen.
- Aan de noordkant gaat de weg van één naar twee rijstroken. De huidige markering opfrissen zodat er een duidelijke scheiding tussen de rijstroken ontstaat. Deze belijning laten aansluiten op die in de Beethovenstraat.
- Op de kruising met de Mahlerlaan staan langs de vakindeling aan de zuidkant mooie doorgetrokken strepen. Deze ook aan de noordkant plaatsen.

Politie
- Volgens de politie is het belangrijk om de fietsoversteek in rood asfalt door te trekken, wanneer deze richting in de voorrang ligt.
- De markering laten aansluiten op de bestaande belijning in de Beethovenstraat.

GVB
GVB sluit aan bij de voorgaande sprekers.

MET
MET pleit voor het verfrissen van de belijning om de vakindeling op de rijbaan te verduidelijken.

Fietsersbond
- Bij de voorrangsoversteken de blokmarkering graag buiten de fietsloper leggen.
- De Fietsersbond is blij met het tweerichtingsfietspad maar wenst dat het 4.00 m breed wordt in plaats van 3,80 m. Opvallend dat een terrasnorm van 3 m obstakelvrij als leidend is, maar dat een fietspad van 4 m niet als leidend wordt gezien.

Cliëntenbelang Amsterdam
Cliëntenbelang Amsterdam is blij met de aanleg van het fietspad en sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van het ontwerp Beethovenstraat ts Mahlerlaan en Ring A10, tweerichtingsfietspad.
- Het tweerichtingsfietspad 4,00 m breed maken, ten koste van de terrasbreedte.
- De fietsoversteken parallel aan de Beethovenstraat in rood asfalt uitvoeren en de blokmarkering buiten de fietsloper leggen.
- De markeringen opfrissen en aansluiten op de bestaande situatie.
- In de verdere uitwerking aandacht besteden aan de geleidelijnen.

9 Reconstructie Rigakade (Minervahavengebied)
In aanwezigheid van: [redacted] (Staal Engineering) en [redacted] (Port of Amsterdam).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
Uit eerder verkeersonderzoek is naar voren gekomen dat het fietsverkeer in de omgeving van de Rigakade en het gebied Houthavens aanzienlijk is toegenomen. Steeds meer fietsers

nemen de route via de Rigakade om op hun bestemming te komen. Er is geconstateerd dat de veiligheid van de fietsers, die de Rigakade gebruiken als fietsroute, door de aanwezigheid van autoverkeer en laad- en losbewegingen van vrachtauto's, in het geding is. De intentie is om de veiligheid van fietsers en autoverkeer te verbeteren door de weg structureel te wijzigen in:
− Eén rijrichting autoverkeer Rigakade vanaf Haparandaweg naar Archangelweg,
− Apart fietspad in twee rijrichtingen aan de oneven zijde van de weg,
− Drie ruime parkeerstroken voor laden en lossen vrachtverkeer aan de even zijde van de weg.
− Trottoir aan de even zijde van de weg op één niveau met parkeerstrook.

Met herinrichting van de Rigakade wordt ernaar gestreefd dat auto(vracht)verkeer, komende vanaf de Haparandaweg, ervaart dat er geen dode hoek en of conflict is met fietsverkeer bij zowel het in- als uitrijden van de Rigakade.

De CVC wordt gevraagd:
Verzoek aan de CVC om te adviseren.

Opmerkingen vooraf

- Vanwege de vele inritten is gekozen voor een tweerichtingsfietspad aan één zijde van de weg. Daarnaast is er geen ruimte om twee eenrichtingsfietspaden aan beide zijden van de rijbaan te maken.
- Met het voorliggende ontwerp wordt het L&L op de rijbaan mogelijk opgelost. Daarnaast speelt het ontwerp in op de toenemende fietsintensiteit.

Reactie CVC

R&D

- R&D is voorstander van fietspaden aan beide kanten van de weg, dan verwacht het kruisende verkeer de fietser van de reguliere rijrichting. Voor inrijdend verkeer bestaat het gevaar van de dodehoekproblematiek; dat weegt zwaarder dan een fietser uit onverwachte hoek. Daarom kan twee richtingen fietspad ook. Op de 2 richtingen fietspaden een pijlmarkering aanbrengen op de in-uitritten, zodat duidelijk is dat verkeer het tweerichtingsfietspad kruist.
- Er is gekozen voor een 30km-weg, maar de herkenbaarheid/uitstraling van de weg is 50 km/u.
- Bij de uitritten moet rekening worden gehouden met het zicht in relatie tot de bomen.
- In de groenstrook is er ruimte genoeg om een voetpad te maken van 1,80 m breed.

V&OR

- Ook V&OR geeft de voorkeur aan twee eenrichtingsfietspaden, maar kan akkoord gaan met een tweerichtingsfietspad met pijlmarkering op het fietspad en bijbehorende bebording.
- In plaats van een plateau op de kruising met de Archangelkade, een drempel voor en na de kruising leggen. Een plateau suggereert dat de fietser voorrang heeft, terwijl dat niet zo is.

Politie

- Wanneer de straat ingericht zou zijn als echte 30-km/u-straat, was onduidelijkheid voorkomen. L&L hoort wat betreft de politie niet thuis in een 30km-regime.
- De politie pleit voor snelheidsremmers in een dergelijk regime, waarbij om de 60 m een drempel ligt. Als handhaver kan de politie niet akkoord gaan met voorliggende inrichting, deze is niet handhaafbaar. De 30 km/u moet namelijk fysiek worden afgedwongen.
- De politie adviseert een 50km-regime toe te passen, met een tweerichtingsfietspad.

- De rijbaanbreedte aanpassen wanneer gekozen wordt voor eenrichtingsverkeer op de rijbaan.

GVB
- GVB kan instemmen met het tweerichtingsfietspad, maar vraagt wel aandacht voor het zicht in relatie tot de bomen.
- Wat betreft de aansluiting op de Archangelweg sluit GVB aan bij de opmerking van V&OR.
- GVB is geen voorstander van een 30km-regime, zolang de weg niet volgens de eisen is ingericht. Daarom is GVB voorstander van 50 km/u.
- De rijbaanbreedte aanpassen aan het eenrichtingsverkeer.

MET
- MET pleit voor een smallere rijbaan.
- In principe is MET niet tegen een tweerichtingsfietspad.
- De voorkeur van MET gaat uit naar een snelheid van 30 km/u voor alle auto's want het zware verkeer rijdt toch al niet harder dan 30 km/u.
  Snelheidsverschillen tussen zware en lichte auto's kunnen gevaarlijk zijn.

Fietsersbond
- De Fietsersbond begrijpt de keuze voor het tweerichtingsfietspad en kan daarmee instemmen.
- Ook is er begrip voor het dilemma ten aanzien van het snelheidsregime. Een keuze voor 30 km/u is te verdedigen.
- De doorgaande voetganger heeft een uitdaging om alle inritten te kruisen.

Cliëntenbelang Amsterdam
Cliëntenbelang Amsterdam geeft aan dat het voetpad aan de Zuidzijde minimaal 1,80m breed moet worden, en er aandacht moet zijn voor de veiligheid bij de uitritten.

Advies CVC
- De CVC adviseert op hoofdlijnen positief ten aanzien van de reconstructie Rigakade (Minervahavengebied).
- Het principe van het tweerichtingsfietspad langs de Rigakade wordt vanwege de herkenbaarheid van de fietsroute ondersteunt door de CVC.
- De CVC adviseert een inrichting conform een 50km-straat, met vrijliggend fietspad. Mocht de keuze toch vallen op een 30km-regime, dan voldoende snelheidsremmers toepassen.
- De CVC vraagt aandacht voor de aansluiting met de Archangelweg. De CVC geeft de voorkeur aan drempels op voldoende afstand van de oversteken boven een plateau.
- Wanneer gekozen wordt voor eenrichtingsverkeer, de rijbaan versmallen naar maximaal 4 m. De CVC raadt aan te zoeken naar een optimalisatie voor het L&L.
- Bij de inritten op het fietspad pijlmarkering aanbrengen om het verkeer te attenderen op het feit dat zij een tweerichtingsfietspad kruisen.
- Het voetpad verbreden naar 1,80 m, zodat deze toekomstbestendig is.
- De CVC pleit voor een duidelijke keuze tussen 30 of 50 km/u. Wanneer men kiest voor 50 km/u geen inritconstructies bij begin en eind van de weg leggen.
- Graag aandacht voor het zicht bij het fietspad in relatie tot de bomen.

10 Gerbrandypark, Burg. Eliasstraat en Burg. Fockstraat, kleurstelling fietsoversteken

In aanwezigheid van: [redacted] (adviseur WBA) en [redacted] (V&OR).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Rondom de begin 2020 gerealiseerde fietsoversteken Gerbrandypark over de Burgemeester Fockstraat en Burgemeester Eliasstraat is discussie over de toegepaste kleur van de oversteken over de rijbaan. Deze is geel en wijkt in algemene zin af van hetgeen gebruikelijk is, namelijk rood (met blokmarkering) in het geval van oversteek in de voorrang en geen afwijkende kleur (met kanalisatiestrepen) in het geval van uit de voorrang.
De gele kleur is aangebracht met de bedoeling de oversteek te verduidelijken. Een en ander is behandeld in de CVC van 26 maart 2019 waarbij op de ontwerptekeningen is aangegeven dat de oversteken in een afwijkende kleur dienen te worden aangebracht.
In het verslag wordt (onder verwijzing naar een eerdere CVC-behandeling) - voor de Burgemeester Eliasstraat) voorgesteld om ter weerszijden van de fietsoversteek betonstenen toe te passen in een afwijkende kleur; bijvoorbeeld geel.
Daarnaast stond in de oorspronkelijke schetsontwerpen behorend bij de Rapportage Quickscan Burgemeester Eliasstraat - Gerbrandypark - Protocol Ernstig (waarin tevens aanbevelingen voor de oversteek over de Burgemeester Fockstraat zijn opgenomen) voor beide oversteken middels een transparant geel gekleurde ovaal met tekst aangegeven dat hier een check op de openbare verlichting nodig is.
Al met al is het de vraag of de situatie buiten tot misverstanden omtrent de voorrang kan leiden of niet. Hiertoe is vanuit de WBA bijgevoegd memo opgesteld; gelieve hiervan kennis te nemen.
Slotadvies met betrekking tot de kleurstelling in de memo:

- *Teneinde de inrichting van de fietsoversteken te conformeren aan de algemeen toegepaste principes voor de weginrichting zoals o.a. vastgelegd in de Leidraad CVC wordt voorgesteld de kleur van de oversteken alsnog overeen te laten komen met de aansluitende rijbaan. Dit betekent concreet; Burgemeester Eliasstraat; vervangen gele klinkers door rode klinkers. & Burgemeester Fockstraat; vervangen geel asfalt door zwart asfalt.*

Over het memo heeft op 13 mei jl. nader gesproken. Resultaat van het gesprek was dat een advies over de noodzaak over bovenstaande wijzigingen door de CVC is gewenst. Ook omdat richting bewoners juist is gecommuniceerd dat de gele vlakken zijn aangelegd om de verkeersveiligheid te verhogen (gelijk aan de communicatie boodschap over blauwe kruising op de Burgemeester Roëlstraat-Burgemeester van Leeuwenlaan).
Tot op heden zijn er geen signalen uit het gebied ontvangen en zijn er in VIAstat sinds de aanpassingen ook geen ongevallen geregistreerd.

De CVC wordt gevraagd:
De CVC wordt gevraagd een uitspraak te doen met betrekking tot het al dan niet handhaven van de verkeerssituatie en hierbij te kiezen uit de volgende – hierboven reeds genoemde – opties, te weten:

1. *Handhaven van de huidige situatie met geel gekleurde oversteken.*
2. *Voorlopig handhaven van de huidige situatie met geel gekleurde oversteken en deze gedurende een nog nader te bepalen periode monitoren. Op basis hiervan nader besluiten tot al dan niet aanpassen.*
3. *Wijzigen van de situatie waarbij de kleur van de oversteken alsnog overeen te laten komen met de aansluitende rijbaan.*

Opmerkingen vooraf
Het project beantwoordt enkele vragen van de CVC.

Reactie CVC
R&D
- R&D pleit voor optie 3.
- De asmarkering in de fietsoversteek correct aanleggen.
- Pagina 13: in de voetgangersoversteek de belijning correct aanleggen.

V&OR
V&OR sluit aan bij de opmerkingen van R&D en heeft voorkeur voor optie 3.

Politie
De politie adviseert de landelijke richtlijnen aan te houden en kiest voor optie 3.

GVB
GVB sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.

MET
MET heeft een voorkeur voor optie 3.

Fietsersbond
Optie 2 heeft de voorkeur. De Fietsersbond hoopt dat binnen de discussie 30/50 de Burg. Fockstraat wordt afgewaardeerd naar 30 km/u. Dan kan de hoofdroute voor de fiets in de voorrang worden gelegd.

Cliëntenbelang Amsterdam
Cliëntenbelang Amsterdam geeft de voorkeur aan optie 2.

Advies CVC
De CVC adviseert de fietsoversteken in te richten conform de landelijke richtlijnen en de Leidraad CVC waarbij de kleur van de oversteken overeen komen met de aansluitende rijbaan (optie 3).

11 Verbreding Brettenpad, DO

In aanwezigheid van: [redacted] (IB).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
Vattenfall gaat een grote leiding (stadswarmte) leggen onder de Arlandaweg en het Brettenpad tot aan de sluis (rand WGF-terrein). Het halve pad gaat eruit, waarna Vattenfall het wegdek weer dient te herstellen naar de oorspronkelijke staat.
De gemeente heeft de kans om mee te liften met deze werkzaamheden. Het Brettenpad is nu maar 3.5 meter breed, voldoet niet aan de minimumnormen en is met name te smal voor het aantal fietsers en voetgangers dat ervan gebruik maakt. Het Brettenpad is namelijk de drukst befietste regionale fietsverbinding van Amsterdam.
In de NvU Toekomst bestendig Westerpark is het verbreden van het Brettenpad ook een van de uitgangspunten benoemd.
Tevens is vanuit de VRA de verbreding van de Metropolitane routes, waarvan het Brettenpad deel uitmaakt, ook gewenst.
Nu de kans zich voordoet spelen wij hier met het MJP Fiets daarom graag op in.
Na afstemming met diverse beheerders, groenexperts, fietsbeleid, het stadsdeel en betrokken actiegroepen zijn we tot het volgende principe gekomen.
Het pad zal aan beide zijden tot 0,75m verbreed worden, zodat het over de volledige lengte een breedte van 5m zal krijgen.
Het pad zal afwijken van de standaard fietsinfra vormgeving, omdat het niet in rood, maar in zwart asfalt zal worden uitgevoerd. Hiervoor is gekozen omdat de kleur niet past binnen het parkontwerp. Een deel van het pad wordt namelijk niet verbreed en is in het zwart uitgevoerd. Deze kleurstelling is afgestemd met V&OR, Kennis & Kaders.
Het profiel zal breder zijn dan het standaard fietsprofiel, omdat de route in de praktijk druk gebruikt wordt door zowel fietsers als sporters. Om ruimte te maken voor verschillende snelheden is een breder pad gewenst.
Veranderingen ten opzichte van vorige CVC:

- *Het Brettenpad wordt tussen de 4,5 en 4,8 meter breed*

- *Het Voetpad aan de onderkant van het talud ten noorden van het Brettenpad kan nog niet worden doorgetrokken. Er zal in fases worden gewerkt, waarbij eerst het Brettenpad wordt verbreed en vervolgens het voetpad aan de onderkant van het talud naar het westen wordt doorgetrokken. Tenslotte zal het huidige voetpad worden verwijderd. Om deze fasering mogelijk te maken wordt het huidige voetpad met 20 cm ingekort. Indien dit ruimtegebrek oplevert kan men gebruik maken van het Brettenpad, het is immers voetgangersgebied.*

De CVC wordt gevraagd: akkoord op DO.

Opmerkingen vooraf
- De lichtmasten worden niet verplaatst, omdat ze anders te dicht bij de bomen komen te staan.
- Het fietspad kan niet op alle plekken worden verbreed vanwege de bomen langs het pad.

Reactie CVC
R&D
R&D adviseert positief ten aanzien van het verbreden van het fietspad. De voorkeur gaat uit naar een zo breed mogelijk pad. Zo spoedig mogelijk het verbindende stuk voetpad aanleggen.

V&OR
- V&OR sluit aan bij de opmerkingen van R&D.
- Een obstakelvrij fietspad heeft de voorkeur.

GVB
GVB gaat akkoord met voorliggend voorstel.

MET
Bij voorkeur ook na realisatie vrijliggend voetpad een zo breed mogelijk voet-/fietspad aanleggen, ook al is dat verderop in Westerpark niet aanwezig.

Politie
De politie sluit aan bij de voorgaande sprekers.

Fietsersbond
- De Fietsersbond vindt het niet plezierig dat de lichtmasten in het voetpad staan. Alles is à niveau aangelegd en zeker bij bladval is de afscheiding niet goed zichtbaar.
- De lichtmasten vallen meer dan regelmatig uit en dan staat er een onverlicht obstakel. Dat is niet wenselijk.
- De Fietsersbond verzoekt om, indien mogelijk, het pad door te trekken tot de aansluiting met de Van Slingelandtlaan om te voorkomen dat fietsers de niet gewenste route langs het gemaal nemen.
- In het pad onderlangs is sprake van ontzettend veel wortelopdruk, dus dat is zeker in het donker geen alternatief voor voetgangers.

Cliëntenbelang Amsterdam
- Cliëntenbelang Amsterdam is niet gelukkig met voorliggende oplossing, omdat er geen onderscheid is tussen voet- en fietspad. Graag een hoogteverschil tussen voet- en fietspad aanbrengen.
- Graag onderzoeken of het pad onderlangs in relatie tot de wortelopdruk echt een alternatief is voor mensen met een (visuele) beperking.

- Cliëntenbelang Amsterdam gaat wel akkoord met het aanpassen van het Brettenpad. De route is belangrijk, dus graag zo spoedig mogelijk aanpassen.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van de verbreding van het Brettenpad, DO.
- De zichtbaarheid van de lichtmasten is een aandachtspunt. Het project dient te voorkomen dat fietsers of mensen met een visuele beperking tegen de lichtmast aan rijden of lopen. De voorkeur van de CVC gaat uit naar lichtmasten naast het pad.

12. Westergasfabrieksterrein, wegonttrekking t.b.v. portiersloge
In aanwezigheid van: [redacted] (PMB) en [redacted] (PMB).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
In opdracht van stadsdeel West is vanaf 2018 is gewerkt aan de herinrichting maaiveld van het entreegebied van het Cultuurpark Westergasfabriek (WGF). Als onderdeel hiervan is de portocabin portiersloge vervangen door een permanente portierloge en zijn de verkeersinstallaties deels aangepast en uitgebreid met kentekenherkenning, camera's en afstandslezers voor de nood- en hulpdiensten.

Medio juni 2020 is de herinrichting van het WGF gereedgekomen. Onderdeel van de herinrichting is de realisatie van de nieuwe portiersloge. Voor dit deel van het WGF-terrein wordt de wegonttrekking aangevraagd. De portiersloge komt in beheer bij Gemeentelijk Vastgoed. Het nieuw aan te maken kadastraal perceel portiersloge wordt overgedragen aan Gemeentelijk Vastgoed.
Op 1 september is het openbaar makken van het Westergasfabriekterrein in de CVC behandeld.

De CVC wordt gevraagd:
Akkoord te gaan met de wegonttrekking t.b.v. de portiersloge

Opmerkingen vooraf
Het project verzorgt een korte toelichting.

Reactie CVC
De CVC heeft geen opmerkingen.

Advies CVC
De CVC adviseert positief ten aanzien van de wegonttrekking ten behoeve van de portiersloge Westergasfabrieksterrein.

13. Vaststellen verslag 1226e CVC d.d. 15 september 2020
De secretaris voert de wijzigingen in het verslag door.

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

15. Actualiteiten
Er zijn geen actualiteiten.

16. Ter kennisname
Resterend vergaderschema 2020: op 22 december en 29 december 2020 zijn er geen CVC-vergaderingen in verband met het kerstreces.

17. Rondvraag

Er zijn geen punten voor de rondvraag.

De voorzitter sluit de online vergadering om 16.10 uur.