Gemeente Amsterdam
Centrale Verkeerscommissie

Vastgesteld verslag

Secretariaat

G. Vrieler,

Telefoon: 06- 83367873
Weesperplein 8, 1018 XA Amsterdam

centraleverkeerscommissie@amsterdam.nl

Vergadering: **1220e CVC**
Datum: **30 juni 2020**
Tijd: **13.00 uur**
Plaats: **Online via MS Teams**

Deelnemers:

Dhr. G. van Ham	- V&OR, voorzitter	
Dhr. M. Oost Indië	- R&D	
Dhr. S. de Vroege	- GVB	
Dhr. F. Verdurmen	- V&OR	
Dhr. J.H. Hendriks	- MET	
Dhr. E. Volkerink	- Politie	
Mw. N. Besemer	- extern adviseur Cliëntenbelang Amsterdam	
Dhr. J. Kerstens	- extern adviseur Fietsersbond Amsterdam	
Mw. E. Demarteau	- notulist	
Mw. C. Guman-Kwok	- IB	(agendapunt 3)
Dhr. K. van der Valk	- IB	(agendapunt 4)
Dhr. C. Blanca	- IB	(agendapunt 5)
Dhr. H. Ait-Taleb	- R&D	(agendapunt 5)
Dhr. H.K. Naaijer	- R&D	(agendapunt 6)
Dhr. E. Langerijs	- R&D	(agendapunt 7 en 16)
Dhr. S. Sprietsma	- R&D	(agendapunt 8)
Mw. C. Bakker	- PMB	(agendapunt 8)
Dhr. C. Clark	- R&D	(agendapunt 9)
Dhr. J.P. Klaver	- R&D	(agendapunt 9)
Mw. G. Getrouw	- R&D	(agendapunt 9)
Dhr. T. Abbestee	- R&D	(agendapunt 10)
Dhr. M. Derckx	- R&D	(agendapunt 10)
Mw. L. Blom	- IB	(agendapunt 11 – 14)
Mw. M. Bouwens	- R&D	(agendapunt 11 – 15)
Dhr. E. Langerijs	- R&D	(agendapunt 16)
Mw. D. Barendregt	- IB	(agendapunt 17)
Dhr. B. Kooring	- R&D	(agendapunt 17)

1. Opening en vaststellen agenda

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

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld:
2. Mededelingen
3. Herinrichting Lou Jansenplein en Anton Struikstraat no. 49 tot en met 59
4. Nieuwe Purmerweg – Purmerweg (tussen Buikslotermeerdijk en Purmerplein: aanpassing drempels
5. Christoffel Plantijnpad ts Cornelis Lelylaan en Sloterweg, incl. 3 oversteken Calandlaan, Plesmanlaan en Louwesweg
6. Universiteitskwartier: ambitie Binnengasthuisterrein voetgangersgebied met gedogen van fietsers
7. Kostverlorenstraat, aanpassen bestaande oversteek
8. Maaiveldontwerp Stationsgebied Noord
9. Asterpad Plus, incl. brug – NvU en schetsontwerp
10. Johan Muyskenkade, VO van A2 zone
11. Kruising Courbetstraat - Watteaustraat
12. Tefelenstraat, 2 verkeersdrempels, IVM
13. Stadsdeel Zuid – diverse verkeersdrempels (Guido Gezellestr.-Messchaertstr, Eerste Jan Steenstr, Sint Willibrordusstr.)
14. Stadsdeel Zuidoost – diverse verkeersdrempels (Geldershoofd, Gravestein, Eerste Kekerstr, Wisseloordplein)
15. IVM Tussen Meer
16. J.P. Heijestraat – aanleg zebrapad op verhoogd plateau
17. Nota van Uitgangspunten Marnixstraat Noord
18. Vaststellen verslag 1218e CVC d.d. 16 juni 2020
19. Naar aanleiding van het verslag
20. Actualiteiten
21. Ter kennisname:
22. Rondvraag

2. Mededelingen

Op 8 juli 2020 vindt een extra informele CVC plaats waarin de 50/30km/u-discussie aan de orde komt.

3. Herinrichting Lou Jansenplein en Anton Struikstraat no. 49 tot en met 59

In aanwezigheid van: mevrouw C. Guman-Kwok (IB).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Dit project maakt onderdeel uit van het Planmatig onderhoud Verhardingen van de afdeling Instandhouding en Heel. Bij het uitvoeren van het groot onderhoud wordt de inrichting aangepast aan het huidige beleid en waar mogelijk aan wensen van betrokkenen.
De algemene indruk van de huidige situatie is dat de inrichting van de openbare ruimte verouderd is en in een matige conditie. Geparkeerde auto's, fietsen en voertuigen vormen grotendeels het beeld van de openbare ruimte. Het Lou Jansenplein wordt veelvuldig gebruikt door spelende kinderen veelal jonger dan 10 jaar. Doordat er diverse onoverzichtelijke situaties zijn en auto's regelmatig harder rijden dan verantwoord levert dit veelvuldig gevaarlijke situaties op. Het huidige straat werk en inrichting van de openbare ruimte is toe aan vervanging. Met name de parkeervakken en trottoirs zijn in een slechte conditie.
Na voltooiing van de werkzaamheden is de openbare ruimte en weg ingericht conform de uitgangpunten van het Duurzaam Veilig beleid, Handboek Inrichting Openbare Ruimte en het Bomenbeleid.

Eerder besproken op 21 april 2020. Voorzitter G. van Ham. Het advies van 21 april is verwerkt.
De CVC wordt gevraagd: ter accordering.

Opmerkingen vooraf
Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC
R&D
- Het hek staat in het midden van het voetpad en R&D constateert dat er weinig ruimte overblijft voor de voetganger. De voetganger kan er wel gelijkvloers achterlangs lopen.
- R&D stelt voor het hek aan beide zijden te verlengen, om te voorkomen dat kinderen onverwacht de straat kunnen oversteken.
- Bij de aansluiting Lou Jansenplein Slotermeerlaan de rijbaan 4,80 m breed maken en laten verlopen richting de Slotermeerlaan.

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

Advies CVC
- De CVC geeft een positief advies ten aanzien van de herinrichting Lou Jansenplein en Anton Struikstraat no. 49 tot en met 59.
- De tijdens een eerdere behandeling gemaakte opmerkingen zijn in voorliggend ontwerp verwerkt.
- De CVC adviseert aanvullend om het hekwerk dat staat op het pleingedeelte aan beide zijden te verlengen.
- De aansluiting met Slotermeerlaan de rijbaan 4,80 m breed te maken en te laten verlopen richting de Slotermeerlaan.

4. Nieuwe Purmerweg – Purmerweg (tussen Buikslotermeerdijk en Purmerplein: aanpassing drempels
In aanwezigheid van: de heer K. van der Valk (IB).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: De aanleiding voor het aanpassen van de in december 2019 aangebrachte betonnen drempels is een melding van een bewoner van de Nieuwendammerstraat die met zijn motor is gevallen over de drempel bij het nemen van de bocht vanuit de Nieuwendammerstraat rechtsaf naar de Purmerweg. Een tweede aanleiding is het feit dat bij het aanbrengen van de huidige drempels de aanwezige asfaltverharding te veel spoorvorming vertoonde en van slechte kwaliteit was. De drempels zijn door de spoorvorming iets lager aangebracht om te voorkomen dat er hoogteverschillen tussen drempel en asfalt aan de zijkant van de drempel zouden ontstaan die weer gevaarlijk zouden zijn voor motorrijders en andere gemotoriseerde tweewielers.
De bereikte snelheidsreductie door de drempels is volgens de bewoners te laag, automobilisten rijden volgens hen over de drempel zonder snelheidsvermindering. Bewoners hebben hierover geklaagd bij de gemeente.
In de concept Rapportage Quickscan Protocol Dodelijk van de WBA n.a.v. het dodelijk ongeval op 08-05-2020 op het kruispunt Purmerweg – Hoogwoudstraat is over de snelheid het volgende opgenomen:
"De V85 ligt in de maand februari 2020 met 52,1 km/uur in oostelijke richting en 52,2 km/uur in westelijke richting iets te hoog. De gemiddelde snelheid ligt met 47,3 en 47,5 km/uur wel onder de maximum snelheid. De hoogst gemeten snelheid was 80 km/uur.
Er wordt dus te hard gereden maar, uitschieters buiten beschouwing, er is geen sprake van een ernstig snelheidsprobleem;

Ten opzichte van oktober 2019, liggen de V85 en de gemiddelde snelheid in 2020 wel wat lager. Mogelijk heeft dit te maken met de aanleg van Gumacon verkeersdrempels wat in december 2019 heeft plaats gevonden."
Eerder besproken in CVC 06-11-2018, 24-09-2019 en 15-10-2019.

De CVC wordt gevraagd: ter accordering/advisering.

Opmerkingen vooraf
Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC
R&D
- De markeringen 50 zouden niet worden aangebracht, maar deze staan nog wel op tekening. Het project zal deze fout in de tekening herstellen.
- De zuidelijke drempel bij het viaduct Buikslotermeerdijk ca 10 m voor het conflictpunt leggen. Ook de noordelijke drempel ter hoogte van de Hoornsestraat en Nieuwendammerstraat ca 10 m voor het conflictpunt leggen. Op de zuidelijke rijbaan een drempel aanleggen, welke verspringt ten opzichte van de noordelijke drempel.

Politie
- De J23-borden niet plaatsen, deze worden alleen gebruikt bij een gevaarlijk oversteekpunt en dan bij voorkeur in combinatie met kanalisatiestrepen op het wegdek.
- Verder sluit de politie aan bij de opmerkingen van R&D.

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

GVB
GVB vreest dat de bus ongemak ondervindt bij de drempel die in de bocht ligt vlak bij de Hoornsestraat. De achterste wielen van de bus rijden over de drempel heen en dat geeft discomfort.

MET
Als om een drempel heen gereden kan worden, kan op de andere rijstrook ook een drempel worden neergelegd. Dan kunnen drempels toch van een conflictpunt af komen te liggen.

Overige CVC-leden
Er zijn geen opmerkingen.

Advies CVC
- De CVC adviseert op hoofdlijnen positief Nieuwe Purmerweg – Purmerweg (tussen Buikslotermeerdijk en Purmerplein: aanpassing drempels. Aanvullend adviseert de CVC het volgende.
- De zuidelijke drempel bij het viaduct bij de Buikslotermeerdijk op een afstand van ca 10 m ten opzichte van het conflictpunt te leggen.
- De noordelijke drempel op de Hoornsestraat en Nieuwendammerstraat iets meer naar links verplaatsen tot een afstand van 4 m vanaf zijkant inrit. Op de zuidelijke rijbaan ook de drempel verplaatsen naar rechts en verspringend ten opzichte van de noordelijke drempel, om ongepast passeergedrag te voorkomen.
- Bij de Buikslotermeerdijk staat de markering 50 op het wegdek, dat is een omissie in de tekening en deze markering verwijderen.
- Geen J23-bord plaatsen. Dit bord wordt alleen geplaatst als sprake is van een gevaarlijke oversteek met kanalisatiestrepen.

- De noordelijke drempel bij de Buikslotermeerdijk op ca 15 m van het conflictpunt aanleggen.

5. Christoffel Plantijnpad ts Cornelis Lelylaan en Sloterweg, incl. 3 oversteken Calandlaan, Plesmanlaan en Louwesweg

In aanwezigheid van: de heren C. Blanca (IB) en H. Ait-Taleb (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: De aanleiding voor de werkzaamheden is groot onderhoud door de asset Verhardingen en de blackspot Q211_19 Christoffel Plantijnpad – Plesmanlaan.
Eerder besproken in CVC nr. 1200 d.d. 14 januari 2020 Quickscan Christoffel Plantijnpad-Plesmanlaan protocol dodelijk.
De CVC wordt gevraagd: ter instemming.

Opmerkingen vooraf

- De maximale breedte van het fietspad kan 4 m zijn. Breder kan gezien de historische bomen niet. Het project heeft geen signalen ontvangen met betrekking tot overlast van de hard rijdende snorfietsen.
- De oversteek bij de Sloterweg ligt buiten de scope en wordt meegenomen in de grotere opgave van de Sloterweg.

Reactie CVC

R&D

- R&D stelt voor de drempels bij de kruising met de Pieter Calandlaan op circa 15 m van het conflictpunt af te leggen.
- Bij de Plesmanlaan geldt hetzelfde voor de drempels, 15 tot 20 m van het conflictpunt af leggen.
- Bij de Louwesweg wordt de trambaan overgestoken, in de nieuwe situatie haaientanden plaatsen, zodat de fietser voorrang moet verlenen aan de tram. Ook bij de middenheuvels haaientanden aanbrengen.
- Aan de kant van de Louwesweg de middenheuvel inleiden en een zuiltje met D2-bord plaatsen.

V&OR

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

Fietsersbond

- Bij de oversteek Pieter Calandlaan, pleit de Fietsersbond voor beter zicht voor de automobilist op de fietser stad-uit (die rijdt nu eerst in dezelfde richting mee; verkeerde bajonet). Ook de fietser verliest voor het oversteken zicht op de achteropkomende automobilist. De fietsers stad-in die daar oversteken willen zo spoedig mogelijk de kruising kunnen verlaten, maar in de scherpe bocht dreigt een conflict met tegemoetkomende fietsers, wat de ontruimingstijd groter maakt. De slinger in het fietspad werkt dus gevaarzettend voor zowel fietsers stad-uit als stad-in.
  Het project legt uit dat alles conform richtlijnen is vormgegeven. Hiermee wordt qua richtlijnen voldaan aan de maatvoering.
- De Fietsersbond betreurt het dat snorfietsen worden toegelaten op het fietspad en pleit voor breedte van 4,5 m.
- De Fietsersbond betreurt het dat de kruising met de Sloterweg buiten het project valt.

MET
- MET geeft de voorkeur aan busvriendelijke drempels, met een vlakstand van 8 m.
- De zorg van de Fietsersbond met betrekking tot de Pieter Calandlaan wordt door MET gedeeld. De voorkeur van MET gaat uit naar het in stand houden van de scheve oversteek. Met een slinger in de oversteek ontstaan er conflicten op het fietspad aan de noordkant.

GVB
- GVB geeft de voorkeur aan een Gumacondrempel op Pieter Calandlaan.
- Verder sluit GVB aan bij de gemaakte opmerkingen.

Overige CVC-leden
Er zijn geen aanvullende opmerkingen.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief wat betreft het ontwerp Christoffel Plantijnpad ts Cornelis Lelylaan en Sloterweg, incl. 3 oversteken Calandlaan, Plesmanlaan en Louwesweg. Aanvullend adviseert de CVC het volgende.
- Op de kruising met het Christoffel Plantijnpad – Pieter Calandlaan en de Pieter Calandlaan – Plesmanlaan zijn normale drempels ingetekend. De CVC pleit voor busvriendelijke drempels met een vlakstand van 8 m op 15 tot 20 m voor het conflictpunt.
- Haaientanden toevoegen op meerdere conflictpunten bij de kruising Louwesweg.
- Op de kruising Louwesweg met de tram middenheuvels en een zuil met D2-bord plaatsen.

6. Universiteitskwartier: ambitie Binnengasthuisterrein voetgangersgebied met gedogen van fietsers

In aanwezigheid van: de heer H.K. Naaijer (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Het Universiteitskwartier is het gebied waar de UvA haar activiteiten wil clusteren, tussen Amstel en Hoogstraten, de Kloverniersburgwal en de Oudezijdse Achterburgwal. De UvA en de gemeente creëren hier het nieuwe hoofdadres van de universiteit. Het gebied huisvest straks de grootste Geesteswetenschap-faculteit van Europa. Om het Universiteitskwartier op die nieuwe rol voor te bereiden wordt de openbare ruimte opnieuw ingericht en worden de gebouwen van de UvA van binnen en een aantal ook van buiten grondig verbouwd. Om de veranderingen in samenhang en wederzijdse versterking plaats te laten vinden hebben UvA en gemeente afgesproken een Strategisch Masterplan op te stellen. Het plan zorgt ervoor dat het geheel meer is dan een som van losse projecten, en dat alle stakeholders weten in welke richting het gebied zich de komende jaren gaat ontwikkelen. Voor de komende 10 jaar vormt het plan het toetsingskader voor ontwerptrajecten van gebouwen en buitenruimtes, ontwikkelingen op het vlak van duurzaamheid, energievoorziening, mobiliteit en logistiek in het gebied. Het SMP is een ruimtelijk planproduct waaraan toekomstige ontwerpen en vergunningaanvragen worden getoetst. In de loop der tijd kunnen, vanwege voortschrijdend inzicht en veranderende omstandigheden (wie had de coronacrisis en de anderhalve samenleving kunnen voorspellen) nieuwe inzichten ontstaan. Daarbij blijft het SMP het referentiekader.
Delen van de openbaar toegankelijke ruimte zijn in bezit bij de UVA en delen zijn van de Gemeente Amsterdam. De ambitie hierbij is om de buitenruimte op het Universiteitskwartier hoogwaardig in te richten conform de uitgangspunten van Puccini.
Een tweede ambitie is om het een substantieel deel van het Universiteitskwartier primair voor de voetganger in te richten waarbij de fietser en een enkele auto te gast is.
De Kloveniersburgwal wordt in de toekomstplannen voor de UVA belangrijker voor fietsers en vormt ook de ontsluiting voor de inpandige, ondergrondse fietsparkeergarages welke de Universiteit gaat realiseren (ter hoogte van de Vendelstraat en de Slijkstraat). Ook is hier een

laad- en losvoorziening voor transport over water en de weg voorzien aan de kade ter hoogte van de Slijkstraat.
Voor de Oudezijds Voorburgwal en Oudezijds Achterburgwal wordt nog onderzocht in hoeverre deze autovrij kunnen worden waarbij dan alle ruimte aan de voetgangers en fietsers worden gegeven. Dit onderzoek zal in overleg plaats vinden met het programma autoluw, het project Inrijdbeperkende Maatregelen Amsterdam (IBMA) en de collega's die zich buigen over de problematiek van de (voorheen) drukte in het wallengebied.

De CVC wordt gevraagd: ter instemming.

Opmerkingen vooraf
- Er is gekozen voor hoofdnet voetganger, de fietser is ondergeschikt aan de voetganger.
- Fietsers kunnen geweerd worden door fysieke maatregelen te treffen, waardoor het voor fietsers moeilijk wordt om door het gebied te fietsen.
- Het project werkt de vormgeving nog nader uit.
- Het NvU wordt opgesteld in samenwerking met bewoners.

Reactie CVC
R&D
- Voor de doorgaande fietsers moet het door middel van fysieke maatregelen bemoeilijkt worden door het gebied te fietsen.
- Ten aanzien van de ambitie voor de Burgwallen heeft R&D geen opmerkingen.

V&OR
- V&OR kan instemmen met het verwijderen van het hoofdnet fiets en ziet graag de uitwerking tegemoet.
- Ten aanzien van de ambitie voor de Burgwallen heeft V&OR geen opmerkingen.

Politie
- Wanneer er in een voetgangersgebied veel fietsers zijn, moet er een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen voetgangers- en fietsers. Wanneer sprake is van een incidentele fietser, kan de politie akkoord gaan met het voorliggende ontwerp.
  Namelijk een voetgangerszone waarbij fietsen en laden- en lossen is toegestaan.
- Bij de Burgwallen graag aangeven wat voor verkeer er wordt verwacht gelet op de intensiteiten.

GVB
Er zijn geen opmerkingen.

MET
- Om de doorgaande (ook elektrische) fietser te weren, kan aan de kant van het Rokin een flexibel hek geplaatst worden. De fietser moet dan bewust wachten tot het hek opengaat.
- MET is het ermee eens dat het primaat bij de voetganger komt te liggen.

Fietsersbond
- De Fietsersbond verwacht veel studenten op de fiets en pleit voor het toegankelijk maken van het gebied voor fietsers.
- Een herkenbare wegindeling maken met een duidelijk onderscheid tussen voet- en fietspad.

Cliëntenbelang Amsterdam
- Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de voorgaande sprekers.

- Houd bij de inrichting rekening met rolstoelers, maar vooral met mensen met een visuele beperking, zodat zij veilig door dit voetgangersgebied kunnen lopen.

Advies CVC
- De CVC adviseert op hoofdlijnen positief ten aanzien van het ontwerp Universiteitskwartier: ambitie Binnengasthuisterrein voetgangersgebied met gedogen van fietsers.
- Het doorgaande fietsverkeer moet uit het gebied worden gehaald. In de uitwerking bekijken of in de sfeer van de materialisering onderscheid kan worden gemaakt dat de fietsers dwingt een bepaalde route te kiezen.
- Over de Burgwal heeft CVC geen opmerkingen en de commissie meent dat nader onderzoek nodig is om duidelijk een advies te kunnen geven.

7. Kostverlorenstraat, aanpassen bestaande oversteek

In aanwezigheid van: de heer E. Langerijs (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: De Kostverlorenstraat is een 50 km/h weg in de Fr. Hendrikbuurt en is een schakel tussen Van Hallstraat en Fr. Hendrikstraat. Buslijn 21 heeft aan de zuidzijde t.h.v. Rombout Hogerbeetsstraat een haltehaven. Bij deze haltehaven is in het wegprofiel een steunpunt opgenomen voor het oversteken in twee fases.
In 2019 ontving het stadsdeel meldingen van schoolouders (Westerparkschool, Van Hallstraat 621) dat de veiligheid te wensen overlaat. Bij een korte inspectie ter plaatse kwam aan het licht dat het uitzicht aan de noordzijde belemmerd wordt door geparkeerde voertuigen. Tevens hindert een bovengrondse textielcontainer het zicht en doorloop.
Snelheidsprofiel V85 rond 41 km/h en Vmax=75.
Het voorstel behelst het opheffen van 2 p-vakken aan de noordzijde en aanbrengen kanalisatiestrepen + bliksemschichten.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen.

Opmerkingen vooraf
Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC
Politie
Een J23-bord bij de voetgangersoversteek plaatsen.

V&OR
In verband met het zicht bij de oversteek 5 m vrijhouden en twee nietjes plaatsen.

Fietsersbond
Er wordt erg hard gereden, dus graag een Gumacondrempel neerleggen om de snelheid van het verkeer te remmen.
Het project is zeer terughoudend met de aanleg van drempels vanwege de oudere panden in de omgeving en de trillingen die de drempels met zich meebrengen. Er zijn geen klachten over te hoge snelheid bij het project binnengekomen.

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

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van de Kostverlorenstraat, aanpassen bestaande oversteek.

- Bij de oversteek J23-borden aan beide zijden plaatsen.
- In verband met het zicht het fietsvak in de bocht niet zo uitgebreid maken. De CVC adviseert om twee fietsnietjes te plaatsen.

8. Maaiveldontwerp Stationsgebied Noord

In aanwezigheid van: de heer S. Sprietsma (R&D) en mevrouw C. Bakker (PMB).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: ***Ondergrondse afvalcontainers.*** *In overleg met Afval & Grondstoffen zijn een paar wijzigingen doorgevoerd in het aantal containers, de fracties en de locaties. Locaties zijn door Afval & Grondstoffen met rijcurves gecheckt en akkoord bevonden. Langs de Plusnet fietsroute komen aan de zuidzijde bij kavel Z4 3 in plaats van 8 containers. 2 zijn komen te vervallen en 3 komen aan de noordzijde van het stadsdeelkantoor.*
Blindegeleidelijn. Definitief voorstel blindegeleidelijn verwerkt. Ad van der Stok is akkoord, materiaal conform Puccini.
Bromfietsplekken. In eerste instantie zou de definitieve bromfietsstalling worden ingericht op de locatie waar nu de tijdelijke stalling is (onder het viaduct, ten zuiden van de Gare du Nord). Vanwege de sociaal onveilige en stedenbouwkundig ongewenste situatie die daar zou ontstaan, zijn de definitieve bromfietsplekken elders geplaatst. Namelijk ten noorden van de Gare du Nord, deels langs de straat en deels onder het viaduct en enkele plekken langs de gevel van het staddeelkantoor. De brandweer is akkoord met deze locaties, afstemming met en V&OR loopt.
Laad- en losplekken De laad- en losplek naast de in- uitgang van de fietsenstalling is 2 meter opgeschoven t.o.v. het eerder goed gekeurde ontwerp om zo het zicht op de vertrekkende fietsers komende uit de stalling voor de auto 's beter te maken.
Wegonttrekkingsbesluit Ten behoeve van de definitieve maaiveldinrichting dient het parkeerterrein met 42 autoparkeerplaatsen en 20 bromfietsvakken ten westen van het stadsdeelkantoor aan de openbare weg te worden onttrokken.
Eerder besproken in CVC nr. 1183 d.d. 27-08-2019.

De CVC wordt gevraagd: ter instemming.

Opmerkingen vooraf

Uitgangspunt bij de autoparkeerplaatsen die worden onttrokken, en voor het Stationsgebied als geheel, is dat geparkeerd kan worden in de openbare gelegenheden in de omgeving: op de P+R Noord, langs de Elzenhagensingel en bij het Buikslotermeerplein. Mensen worden aangemoedigd met het OV te komen, omdat de metro zeer dichtbij ligt. Bromfietsvakken worden elders in de openbare ruimte van het Stationsgebied definitief aangelegd.

Reactie CVC

V&OR

Akkoord, V&OR hoopt dat het parkeren rond het stadsdeelkantoor goed geregeld wordt.

R&D

- R&D gaat ervan uit dat de middenberm in de Elzenhagensingel overrijdbaar is, zodat de auto en de nood- en hulpdiensten kunnen passeren als de vuilcontainers worden geleegd.
- In de fietsstrook langs Termini staan de fietssymbolen verkeerd om. Graag ook een fietssymbool in het midden van het wegvak toevoegen.

Cliëntenbelang Amsterdam

- Graag aan de zuidkant van het metrostation vanaf de snellift naar de ingang van het stadsdeelkantoor een geleidelijn aanleggen.
- Cliëntenbelang Amsterdam kan akkoord gaan met het aantal algemeen invalidenparkeerplaatsen in de buurt (3).

MET
MET adviseert om de L&L-plek naast de containers bij kavel Z4 langer te maken om plek te bieden aan meerdere bestelbusjes.

Overige CVC-leden
Er zijn geen opmerkingen.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van het maaiveldontwerp Stationsgebied Noord.
- CVB heeft geen advies gegeven over het wegontrekkingsbesluit omdat dit niet tot haar verantwoordelijkheid behoort.
- In overleg met de stadsergonoom bekijken of er een geleidelijn kan worden neergelegd vanaf de lift richting het stadsdeelkantoor.
- De drie containers die aan de Elzenhagensingel staan, ten noorden van Termini; de CVC gaat ervan uit dat het autoverkeer en de nood- en hulpdiensten kunnen passeren als de vuilniswagen de containers leegt.
  Deze drie containers worden mogelijk verplaatst naar een andere locatie aan de Elzenhagensingel, ten zuiden van Termini. Daarbij geldt het uitgangspunt dat nood- en hulpdiensten altijd moeten kunnen passeren (overrijdbare middenberm).

9. Asterpad Plus, incl. brug – NvU en schetsontwerp
In aanwezigheid van: de heren C. Clark (R&D) en J.P. Klaver (R&D) en mevrouw G. Getrouw (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Het projectgebied van Asterpad Plus (met langzaam verkeer-verbinding en uitneembare brug) bevindt zich in het zuidelijke deel van Buiksloterham, tussen de Asterweg en Grasweg, ter hoogte van de Chrysantenstraat. In deze concept-NVU zijn op hoofdlijn de belangrijkste uitgangspunten opgenomen voor het project en het ontwerp van het Asterpad Plus. De NVU wordt vastgesteld in het opdrachtgeversoverleg en vormt samen met het Schetsontwerp, de basis voor de verdere uitwerking naar het VO/DO. De NVU wordt niet bestuurlijk vastgesteld, maar wel het VO. Nadat de professionele stakeholders zijn benaderd wordt voorliggende kortgesloten met de omgeving.
De transformatie van Buiksloterham van een industrieel bedrijventerrein naar een duurzaam woon-/ werkgebied vordert gestaag. In het zuidelijk deel ervan zijn grote woningbouwprojecten in uitvoering. Dit leidt tot een toenemende behoefte aan fijnmazige infrastructuur voor fietsers en voetgangers en aan een prettige leefomgeving met ruimte om te spelen en elkaar te ontmoeten. Project Asterpad is een lokale fiets- en voetgangersroute vanaf de Asterweg, via een brug over het Tolhuiskanaal, naar de Grasweg. Het inrichten van de aangrenzende openbare ruimten is onderdeel van het project. Daarbij wordt ingezet op hoogwaardig stedelijk groen.
De aansluiting van het Asterpad op de Asterweg (hotel Yotel en bedrijf Greiff) is voor het laatst in de 1154e CVC (4 feb 2018) aan de orde geweest. De herinrichting van de Asterweg met fietspaden wordt begin 2021 opgeleverd. Aan de zijde van de Grasweg wordt behelst het projectgebied begrensd een groene reststrip aan de noordoostzijde van de Grasweg, zie figuur 1 in de NVU. Bij de herinrichting krijgt de Grasweg waarschijnlijk een ander profiel, een deel daarvan ligt naar verwachting op de Groene Driehoek (nu nog als tijdelijke parkeerplaats voor Shell). Afhankelijk van de situatie bij realisatie zal er gezocht moeten worden naar een (tijdelijke) logische en veilige aansluiting van het Asterpad Plus op de Grasweg. Hierover zal te zijner tijd nadere afstemming plaatsvinden. De Grasweg wordt waarschijnlijk in 2023 heringericht als 30km-weg. Het Asterpad Plus wordt in de 2e helft van 2023 gerealiseerd.
In de 1154e CVC (4 feb 2018) is de aansluiting op de Asterweg besproken.

De CVC wordt gevraagd: ter advisering.

Opmerkingen vooraf

- Het is bij het project niet bekend waarom de NvU niet bestuurlijk wordt vastgesteld.
- Het project gaat uitzoeken of sprake is van een fietspad of een bromfietspad.
- In de uitwerking zal op de brug een onderscheid worden gemaakt tussen voet- en fietspad.

Reactie CVC

R&D

- R&D heeft geen opmerkingen ten aanzien van de NvU.
- Het effectieve fietsgedeelte op de brug is door de leuningen en het hoogteverschil tussen voetpad en fietspad aan de Graswegzijde ca. 3,20 m en R&D acht dat te smal voor een fietspad.
  Het project legt uit dat de brug in de toekomst niet als hoofdverbinding wordt gebruikt. Voor een nieuwe hoofdverbinding wordt een andere brug gemaakt.
- R&D adviseert een voorziening te plaatsen aan het einde van de hellingbaan, om te voorkomen dat een rolstoeler doorschiet over de trap.
- Voor de rest adviseert R&D positief.

Politie

- De politie vraagt aandacht voor de sociale en- verkeersveiligheid. In de NvU opnemen dat het groen het zicht niet mag blokkeren en dus laag moet blijven.
- Op de brug bij voorkeur een scheiding aanbrengen tussen voetgangers en fietsers door hoogte- en kleurverschil.
- In de uitwerking is de korte vlakstand bij de aansluiting komende vanaf de brug richting de Grasweg een aandachtspunt.
- De politie gaat akkoord met de NvU.

V&OR

- Akkoord met de NvU.
- V&OR pleit voor een duidelijk verschil tussen voet- en fietspad met kleur en markering.
- Ter hoogte van de aansluiting met de Grasweg moet duidelijk zijn waar de fietser en voetganger mogen rijden/lopen.

GVB

GVB gaat akkoord met de NvU en het ontwerp.

MET

- MET gaat akkoord met de NvU.
  MET vraagt zich af of de trap werkelijk nodig is, aangezien de voetganger vaak de hellingbaan kiest. Het project geeft aan dat de voorliggende hellingbaan voldoet met een helling van 4% en een plateau in het midden.

Fietsersbond

- De Fietsersbond sluit aan bij de opmerkingen van R&D.
- Graag extra schampruimte toevoegen, de fietser richting Noord zal op de zuidelijke helling met 7,2% gaan zwalken en daarom extra ruimte nodig hebben.
- Het mogelijke conflict tussen fietsers komende vanaf de brug en rolstoelers komende vanaf de hellingbaan is een aandachtspunt in de verdere uitwerking.

Cliëntenbelang Amsterdam

- Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de voorgaande sprekers.
- Goede verlichting op de brug aanbrengen en aan weerszijde van de brug en langs de hellingbaan voor mensen met een fysieke beperking leuningen plaatsen.

Advies CVC

- De CVC adviseert positief ten aanzien van het schetsontwerp en NvU Asterpad Plus, incl. brug.
- Aanvullend adviseert de CVC om in de NvU het wel/niet toestaan van de brom- en snorfietsen op de brug en fietspaden duidelijk te maken.
- De CVC constateert dat het fietspad 4 m breed is, maar door het hekwerk en het hoogteverschil tussen fiets- en voetgedeelte bij de Grasweg is sprake van een effectieve breedte van ca 3,20 m. Dit is voor een tweerichtingsfietspad te smal en de CVC pleit voor een daadwerkelijk effectieve breedte van 4 m.
- De CVC gaat ervan uit dat sprake is van een duidelijk herkenbaar verschil tussen voet- en fietspad op de brug door hoogte- en/of kleurverschil aan te brengen.
- Bij de aansluiting met de Grasweg moet tussen voet- en fietspad een duidelijk onderscheid worden gemaakt in materialisering.
- Aandachtspunt is de fietser komende vanaf de brug die met hoge snelheid op de kruising met de Grasweg aan komt.
- De CVC gaat ervan uit dat de brug goed verlicht is en dat brug en hellingbaan ten behoeve van mensen met een fysieke beperking voorzien zijn van leuningen.
- Mensen met een rollator of rolstoel kunnen ongelukkigerwijs vanaf de helling de trap afschieten. Maatregelen treffen om dit te voorkomen.
- De CVC heeft geen voorkeur uitgesproken over de vormgeving van de bomenrij langs de gevel.
- De CVC wenst de uitwerking te beoordelen.

10. Johan Muyskenkade, VO van A2 zone

In aanwezigheid van: de heren T. Abbestee (R&D) en M. Derckx (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: De bestaande kavels met bedrijven aan de A2 zone/ J. Muyskenweg zijn voor een deel herontwikkeld. In de toekomst zullen meer kavels herontwikkeld worden. Door de kavelsgewijze aanpak is tot nu toe geen gebiedsvisie voor de openbare ruimte gemaakt. Uit het Atelier Overamstel van 7 maart 2019 kwam de wens om een eenduidig profiel te creëren voor de kades aan de Duivendrechtsevaart van zowel Amstelkwartier fase twee en drie en het Kauwgomballenkwartier als voor de kade aan westzijde van de Duivendrechtsevaart; de Joan Muyskenkade. Dit heeft geresulteerd tot een plan voor de openbare ruimte voor het gehele gebied. De wijk wordt een 30km gebied.
De bestaande woonboten krijgen een nieuwe vaste plek op 4,00m afstand van de kade. De meeste woonboten zijn door middel van loopbruggen bereikbaar; een woonboot is via een trap naar een vlonder bereikbaar.
Langs het water van de Duivendrechtsevaart en de insteekhaven wordt een doorlopend profiel gemaakt met vernieuwde kademuren en een aanliggende groenstrook. De kade wordt ontsloten door een rijweg voor verkeer in twee richtingen. Tussen rijweg en bebouwing ligt een brede stoep met voorzieningen (zoals, vuilcontainers, bezoekers-, mindervaliden- en vergunningshouders parkeervakken, fietsnietjes, verlichting en bomen). De bestaande twee tussenstraten zijn opnieuw geprofileerd. De tussenstraat langs het Van der Valk Hotel heeft een symmetrisch profiel met een rijweg in het midden en aan weerszijden stoep met voorzieningen, de tussenstraat parallel aan de De Heusweg heeft een asymmetrisch profiel. Parkeren voor bewoners en bedrijven in nieuw te ontwikkelen gebouwen zijn gesitueerd in ondergrondse parkeergarages.
De aansluitingen van deze straten op de JM-weg zijn ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie.

De bestaande ventweg ter plekke van de Ymere-kavel is komen te vervallen. Hier is een klein driehoekig plein geprojecteerd. De inrit van een ondergrondse parkeergarage komt hierop uit en sluit via een inritband aan op de bestaande ventweg. De ventweg en het aanliggende parkeerterrein aan de westzijde aan de JM-weg vallen buiten het plangebied. Het gebied is een 30km gebied. Hierin zijn volgens de geldende verkeerseisen verkeer remmende voorzieningen aangebracht in de vorm van verkeersdrempels. De inrichting van het openbare gebied is conform het handboek Puccini. De breedte van de rijweg is 4,80m. De parkeervoorzieningen voor bezoekers zijn conform de parkeernorm. Rijweg en parkeervakken zijn uitgevoerd in gebakken rode klinkers. De stoepen zijn uitgevoerd in grijze betontegels.

De CVC wordt gevraagd: goedkeuring VO.

Opmerkingen vooraf
Het is niet gelukt om het VO vooraf te bespreken met de wegbeheerder.

Reactie CVC
R&D
- In de plantoelichting staan 39 parkeerplaatsen en een optie van 2 voor mensen met een beperking. R&D stelt voor deze als algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in te richten.
- R&D vraagt aandacht voor de verdeling van de drempels. Deze niet vlak bij een bocht leggen, de automobilist remt al af voor de bocht.
- In het midden van de straat de parkeerplaats tussen de bomen minimaal 5 m lang maken.
- De parkeervakken voor langsparkeren 2,20 maken en de overgebleven ruimte ten goede te laten komen aan de voetganger.

V&OR
- V&OR kan akkoord gaan met het voorliggende ontwerp.
- Graag bij de breedte van het trottoir rekening houden met de tegelmaat.
- Voor de rest heeft V&OR geen opmerkingen.

Cliëntenbelang Amsterdam
Graag de twee parkeerplaatsen structureel aanwijzen als algemene invalidenparkeerplaatsen.

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

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van het ontwerp Johan Muyskenkade, VO van A2 zone. Aanvullend adviseert de CVC het volgende
- In de Johan Muyskenkade liggen de drempels te dicht op de bocht en de CVC adviseert de drempelverdeling in de straat opnieuw te bekijken.
- De parkeerplaatsen van 4,5 m langer maken tot 5 m. De langsparkeervakken 2,20 m maken, ten gunste van het trottoir.
- De twee optionele algemeen invalidenparkeerplaatsen definitief aanmerken voor deze doelgroep, mede gezien de hotelfunctie in de omgeving.
- In de uitwerking graag aandacht besteden aan de uitrit van de parkeergarage en het voetgangersgebied.

11. Kruising Courbetstraat – Watteaustraat
In aanwezigheid van: de dames L. Blom (IB) en M. Bouwens (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: De kruising Courbetstraat – Watteaustraat is gelegen binnen een 30 km/h zone. De Watteaustraat verloopt wat betreft de breedte van de rijloper van 4,60m naar 6,00m, richting de kruising Watteaustraat – Courbetstraat. Tevens is de bocht voorzien van een straal van circa 20 m. Door deze bovenstaande punten is het kruisingsvlak ruim gedimensioneerd, hierdoor kan de bocht met een grote snelheid genomen worden.
Door het aanpassen van de breedte van de rijloper en het aanpassen van de bocht zal het kruisingsvlak verkleind worden en zal de snelheid afnemen. De rijloper zal overal breedte krijgen van 4,60m en de bocht zal worden voorzien van een straal van 6,00m.

De CVC wordt gevraagd: ter instemming.

Opmerkingen vooraf
De parkeerautomaat blijft staan.

Reactie CVC
Cliëntenbelang Amsterdam
Cliëntenbelang Amsterdam gaat akkoord met het versmallen van de bocht en verzoekt de stoepranden op de hoeken te verlagen.

V&OR
V&OR verzoekt het project zich aan te melden bij het beheerloket.

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

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van ontwerp Kruising Courbetstraat – Watteaustraat.Aanvullend adviseert de CVC om de stoepranden te verlagen voor mensen met een beperking.

12. Tefelenstraat, 2 verkeersdrempels, IVM
In aanwezigheid van: de dames L. Blom (IB) en M. Bouwens (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: De Tefelenstraat ligt in een 30 km/h-zone en is voorzien van een veilig duurzame weginrichting voor een 30 km/zone. Desondanks zijn er veel klachten vanuit de buurt over de hoge snelheid in deze straat. De spanningen lopen tussen buurtbewoners onderling regelmatig omdat een aantal buurtbewoners ook meent te wie incidenteel te hard rijden: namelijk andere buurtbewoners uit nabij gelegen straten en bezorgdiensten. Kinderen spelen op de trottoirs bij de privé parkeerplaatsen voor de woningen. Ter hoogte van de garagebox nummer 89 steken ook regelmatig kinderen over omdat daar een poort is, die de route vormt tussen de buurt en een speelterrein. Dit levert onveilige situaties. Voor de locatie, zie de bijlage.
De bewoners willen snelheid remmende maatregelen. Zie ook de handtekeningenlijst.
Naar aanleiding van een gesprek met de stadsdeelbestuurder is besloten om snelheidsmetingen uit te voeren om na te gaan of de klachten met betrekking tot hard rijden gegrond zijn. Dit is uitgevoerd in december 2019.
Uit de meting is naar voren gekomen, dat tussen huisnummer 80 en de bocht de V85 38 km/h is. De maximum snelheid is op dit deel 62 km/uur. Hieruit kan worden geconcludeerd dat er vooral net na de haakse bocht gas wordt gegeven. Het voorstel is dan ook om een extra verkeersdrempel te plaatsen vlak voor de informele oversteek.
Tussen de meetkast bij huisnummer 80 en de brug is de V85 snelheid lager namelijk 23 km/uur. De gemeten maximum snelheid is 53 km uur.

Hieruit kan worden geconcludeerd dat het plateau wel zijn werk doet. Ter hoogte huisnummer 63 is geen meting beschikbaar (ligt verder van de meetkast) maar de tussenliggende afstand tussen de bestaande drempels is gelijk aan voorgaande.
Ook hier zijn er echter klachten over te hard rijden. Daarom wordt op verzoek van bewoners hier eveneens een drempel voorgesteld.

De CVC wordt gevraagd: ter instemming.

Opmerkingen vooraf
Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC
V&OR
V&OR verzoekt het project zich aan te melden bij het beheerloket.

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

Advies CVC
De CVC adviseert positief ten aanzien van het ontwerp Tefelenstraat, 2 verkeersdrempels, IVM.

13. Stadsdeel Zuid – diverse verkeersdrempels (Guido Gezellestr. – Messchaertstr, Eerste Jan Steenstr, Sint Willibrordusstr.)

In aanwezigheid van: de dames L. Blom (IB) en M. Bouwens (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Eerste Jan Steenstraat is een eenrichtingsweg gelegen binnen een 30 km/h-zone. De V85 ligt op 28.7 km/h en de maximale snelheid is 48 km/h. Het wegvak tussen de Hercules Segherstraat en de Ferdinand Bolstraat is circa 130m. Het voorstel is om halverwege dit wegvak een drempel aan te brengen om zodoende de snelheid te verlagen. Dit naar aanleiding van een verzoek van bewoners.
Kruising Guido Gezellestraat - Messchaertstraat ligt binnen een 30 km/h zone en SCHOOL-zone. Om de snelheid laag te houden in deze schoolzone is het voorstel om een drietal drempels (12 cm h – Puccini 30 km/uur) aan te brengen.
Sint Willibrordusstraat ligt binnen een 30 km/h-zone en is een eenrichtingsweg. De V85 is 24.6 km/m (VIAstat) en de maximale snelheid op deze locatie is 42 km/h. De afstand van de kruising Tweede Sweelinckstraat – Sint Willibrordusstraat tot aan de bestaande drempel ongeveer t.h.v nr. 56 is 90m. Om de snelheid te verlagen en hierdoor ook de tussenafstand tussen de verkeersremmende maatregelen te verkleinen is het voorstel om een extra drempel aan te brengen t.h.v van huisnummer 76-78. Dit naar aanleiding van een verzoek van buurtbewoners. Er wonen in deze buurt veel jongen kinderen. Er zou ook sprake kunnen zijn van sluipverkeer dat vanaf de Ceintuurbaan via de Sint Willibrordusstraat naar de Van Woustraat rijdt om de verkeerslichten te ontwijken.

De CVC wordt gevraagd: ter instemming.

Opmerkingen vooraf
Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC Jan Steenstraat
V&OR
V&OR verzoekt het project zich aan te melden bij het beheerloket.

R&D

Wanneer de parkeervakken aan weerskanten van de drempel leeg zijn, kan men om de drempel heen rijden.
Volgens het project is de kans klein, want de parkeerdruk in de wijk is hoog.
R&D complimenteert het project met het vermelden van de drempelafstanden.

Reactie CVC Sint Willibrordusstraat
Vanuit het oosten gezien ligt er ter hoogte van nr. 83 een drempel.

Cliëntenbelang Amsterdam
Cliëntenbelang Amsterdam verzoekt de drempels zodanig te plaatsen dat deze voor het oversteken gebruikt kunnen worden.
Het project gaat bekijken of deze wens meegenomen kan worden. De drempels lopen in verband met waterafvoer schuin af.

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

Reactie CVC Guido Gezellestraat – Messchaertstraat
De CVC heeft geen opmerkingen ten aanzien van dit ontwerp.

Advies CVC
De CVC adviseert positief ten aanzien van het ontwerp Stadsdeel Zuid – diverse verkeersdrempels (Guido Gezellestr. – Messchaertstr, Eerste Jan Steenstr, Sint Willibrordusstr.)

14. Stadsdeel Zuidoost – diverse verkeersdrempels (Geldershoofd, Gravestein, Eerste Kekerstr, Wisseloordplein)
In aanwezigheid van: de dames L. Blom (IB) en M. Bouwens (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Geldershoofd en Gravestein liggen binnen een 30 km/h-zone. Beide wegen zijn gedeeltelijk voorzien van veelal gestrate drempels. De V85 is grotendeels onder de 22 km/h (VIAstat), maar op een tweetal locaties liggen deze op respectievelijk 24,7 en 27,7 km/h. De maximale snelheid ligt op deze locaties op 44 en 47 km/h liggen. Vanuit de buurt zijn er klachten over hard rijden.
Voorstel is dan ook om een tweetal drempels aan te brengen om de snelheid te verminderen: Een drempel/plateau ter hoogte van de "onderdoorgang" van de flat (Gravestein) die in verbinding staat met aan de overzijde het voetpad.
De andere drempel bij de flat Geldershoofd ter hoogte van bocht om de lengte van 94m tussen de bestaande drempel en bocht te verkleinen tussen de verkeersremmende maatregelen.
Eerste kekerstraat is gelegen binnen een 30 km/h-zone. Deze rechte weg is halverwege voorzien van een sprong (bocht) en er is een drempel/plateau aanwezig ter hoogte van de gebouwen. De V85 ligt is ter hoogte van de twee gewenste drempels 28,5 en 26,3 km/h, terwijl de maximale snelheid op deze locaties 44 km/h zijn. Er zijn signalen uit de buurt dat er hard wordt gereden. Het is de wens van de buurt dat hier iets aan wordt gedaan.
Voorstel om een tweetal drempels aan te brengen om de snelheid te verlagen.
Wisseloordplein is gelegen binnen een 30 km/h-zone. De V85 ligt op 22,1 km/h en is in combinatie met de vele parkeerbewegingen aan de hoge kant. De maximum snelheid ligt hier op 45 km /uur. Door een drempel aan te leggen in het wegvak dat een lengte heeft van circa 90m, zal de snelheid hier verminderen.

De CVC wordt gevraagd: ter instemming.

Opmerkingen vooraf
Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC
De CVC heeft geen opmerkingen ten aanzien van de drempels in de genoemde straten.

Advies CVC
De CVC adviseert positief ten aanzien van het ontwerp Stadsdeel Zuidoost – diverse verkeersdrempels (Geldershoofd, Gravestein, Eerste Kekerstr., Wisseloordplein).

15. IVM Tussen Meer
In aanwezigheid van: mevrouw M. Bouwens (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Op de Tussenmeer 1 en 2 is al jaren sprake van verstoring van de openbare ruimte, gepleegd door motorvoertuigen (auto's, motoren en brommers).
Sinds de gebiedsherontwikkeling is het een levendig en economisch ontwikkeld gebied geworden. Hierdoor trekt het gebied ook steeds meer bezoekers (naast haar eigen bewoners) en ontstaat er drukte in de openbare ruimte. Deze drukte in de openbare ruimte geeft ook veel overlast. Het gebied kent naast een mooie transformatie nog altijd een aantal hardnekkige jeugd- en criminaliteitsproblematiek.
De problematiek op de Tussenmeer betreft voornamelijk patsergedrag en risico slachtoffers van loverboy praktijken (patsers, het showen met dure auto's) en wheelies met de motoren en het creëren van onveilige verkeerssituaties. Daarnaast wordt de Tussenmeer 1 en 2 als boulevard beschouwd waar vrouwen kunnen worden opgepikt door mannen in de auto. De terrassen van horecaondernemers aan de Tussenmeer worden ook gebruikt als contactlokatie met het rijdend publiek. Om indruk te maken elkaar en het terraspubliek wordt op dit wegvak hard gereden en in rondjes gereden. Dit creëert een onveilige verkeerssituatie.
Om de problematiek en overlast in te perken is een pilot opgesteld voor de zomervakantie.
Onderdeel van deze pilot zijn twee tijdelijke verkeersmaatregelen:
1.Het afzetten van de oversteken bij de Wolbrantskerkweg en de Hoekenes. Dit wordt gedaan door middel van verplaatsbare hekken en verkeersbegeleiders, zodat toegang voor nood- en hulpdiensten mogelijk blijft.
2.Het instellen van een keerverbod ter hoogte van de Tussenmeer-Osdorpplein.
Deze maatregelen moeten het in rondjes 'racen' tegengaan. De pilot is voor een periode van 6 weken vanaf 4 juli, op de donderdag-, vrijdag-, zaterdag-, en zondagavond. (Hierbij is de donderdagavond nog onder voorbehoud van budget.)
De CVC wordt gevraagd: ter accordering/advisering.

Opmerkingen vooraf
De verkeersregelaar blijft ook gedurende de nacht aanwezig.

Reactie CVC
Cliëntenbelang Amsterdam
Indien nodig dienen de verkeersregelaars ook het AOV toegang te verlenen.

GVB
GVB vraagt aandacht voor de omleidingsroute van de nachtbus in het laatste weekend van de pilot. Op de overige data kan het voorkomen dat er een ongeplande omleiding via de Wolbrantskerkweg gaat, bussen dienen dan ook toegang te krijgen.
GVB vraagt om de kruising Clauskinderenweg ook af te zetten.

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

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van het ontwerp in verband met Tussen Meer.
- Aandachtspunt is de omleidingsroute van de nachtbus in een van de weekenden, hier dient het project rekening mee te houden.

16. J.P. Heijestraat – aanleg zebrapad op verhoogd plateau

In aanwezigheid van: de heer E. Langerijs (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Het gaat om een zebra in de J. P. Heijestraat bij Wilhelminastraat. Voor deze straat geldt een 30 km/h regime.
Het is een aanlooproute voor de A.M.G. Schmidt school aan de Pieter Langendijkstraat. (melding van de bewoonster). Plus het is een winkel- en horecastraat met veel oversteekbewegingen. Exact aantal niet bekend maar van enige betekenis.
JP Heijestraat is een 30 km/h weg in asfalt en drempels met vrijliggende fietspaden en p-stroken aan beide zijden. Op de fietspaden geldt onverplicht fietspad.
Data snelheden: V85 rond de 33 km/h en max 61 km/h.
Tellingen uit 2012 Auto ca. 5000 mvt/etmaal (prognose 2025 ± 3500) en fiets 6000.
De CVC wordt gevraagd: ter instemming.

Opmerkingen vooraf
Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC
R&D
- R&D gaat akkoord met de aanleg van een zebra, zeker omdat de straat met vrijliggende fietspaden geen typische 30km-straat is.
- Om het fietsparkeren net voor de VOP tegen te gaan in de heuvel tussen rijbaan en fietspad een tegel ‘verboden fietsparkeren’ neerleggen.
- Tussen boom en containers staan nog twee nietjes bij het plateau en R&D adviseert in verband met het zicht om deze aan de andere zijde naast de container te plaatsen.

Cliëntenbelang Amsterdam
- Akkoord, maar in verband met het zicht zijn de nietjes vlak bij de zebra niet handig.
- Cliëntenbelang Amsterdam verzoekt geleidelijnen aan te leggen richting de zebra.

Fietsersbond
- De Fietsersbond denkt dat de zebra niet veilig is als daarvoor geen drempel wordt aangelegd.
- De Fietsersbond sluit aan bij de opmerkingen van R&D over de fietsnietjes.

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

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van de aanleg van een zebrapad op verhoogd plateau, J.P. Heijestraat.
- Aanvullend adviseert de CVC om bij het plateautwee fietsnietjes aan beide zijden niet te plaatsen in verband met het zicht. Als alternatief kunnen de nietjes aan de andere zijde van de containers en boom worden geplaatst.
- De CVC verzoekt geleidelijnen aan te leggen en het fietsparkeren in de heuvel tussen rijbaan en fietspad tegen te gaan. Een tegel ‘verboden fietsparkeren’ neerleggen.

17. Nota van Uitgangspunten Marnixstraat Noord

In aanwezigheid van: mevrouw D. Barendregt (IB) en B. Kooring (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: De Marnixstraat is als onderdeel van de Binnenring een belangrijke verbindingsroute voor fietsers en openbaar vervoer. Op het noordelijk deel van de Marnixstraat, tussen Bloemgracht en Brouwersgracht, is de ruimte voor fietsers beperkt en rijden motorvoertuigen hard door de gestrekte ligging van de straat. Om de knelpunten in de straat op te lossen, is een ingrijpende herinrichting nodig. Daarom is een NvU opgesteld, met als belangrijkste punten:
Om de knelpunten op te lossen, is ruimte nodig. Deze ruimte wordt gevonden door het opheffen van de parkeerstrook aan de westzijde van de Marnixstraat. Het gaat in totaal om zo'n 103 parkeerplekken. Compensatie van de opgeheven parkeerplaatsen vindt plaats in de Singelgrachtgarage-Marnix.

1. *Aan de oostzijde van de Marnixstraat komt een flexibele strook die wordt gebruikt voor (gehandicapten) parkeerplaatsen, laden en lossen, fietsparkeren en groen.*
2. *Het huidige spoor in de Marnixstraat wordt verschoven om de ruimte tussen de gevels optimaal in te kunnen richten. Hierbij wordt gebruik gemaakt van gepland spooronderhoud.*
3. *De fietser krijgt meer ruimte door het aanbrengen van een fietsstraat of het realiseren van vrijliggende fietspaden van 2,5 meter. De fietsstraat heeft hierbij de voorkeur, omdat:*

- *Auto's te gast meerijden op de fietsstraat en daardoor gedwongen zijn maximaal 30 km/u te rijden, mede door verkeersdrempels;*
- *Fietsers comfortabel door kunnen fietsen, omdat een fietsstraat meer ruimte geeft om in te halen dan een fietspad;*
- *Er geen conflicten tussen openbaar vervoer en auto's zijn op een vrij liggende OV baan, waardoor de betrouwbaarheid en doorstroming van het OV verbetert;*
- *Nood- en hulpdiensten meer ruimte hebben op een vrije OV-baan.*

4. *Trottoirs worden iets smaller dan in de huidige situatie. De effectieve doorloopruimte wordt wel beter omdat er meer fietsparkeer voorzieningen komen op de flexibele strook. Aan de oostzijde ligt het trottoir op dezelfde hoogte ligt als de flexibele strook, waardoor de uitwijkruimte vergroot wordt.*
5. *Indien op termijn een 30 km/u regime voor het OV wordt ingevoerd, dan heeft dat geen gevolgen voor de inrichting van een OV-baan met tramsporen. Op dit moment geldt in de Marnixstraat het vigerend Plusnet OV snelheidsregime van 50 km/u. De gemeenteraad heeft tijdens de vaststelling van Agenda Autoluw op 23 januari 2020 moties aangenomen om de haalbaarheid van een 30 km/u regime binnen de ring te onderzoeken.*

Het college van B en W heeft op 19 mei jl. de Concept Nota van Uitgangspunten (NvU) voor de Marnixstraat Noord vrijgegeven voor inspraak van 1 juni tot 1 augustus 2020.
Op 25 juni 2019 is de CVC gevraagd om de haalbare varianten te toetsen op verkeersveiligheid. Dit advies is gevraagd vooruitlopend op een terugkoppelbijeenkomst voor buurtbewoners (zie verder onder afstemmingsinformatie).
De CVC heeft daarbij een voorkeur uitgesproken voor de variant fietsstraat, omdat deze het meest recht doet aan de verkeersveiligheidseisen. De variant fietspad werd als minder veilig beoordeeld, tenzij er eenrichtingsverkeer ingesteld wordt op het gedeelte tussen Bloemgracht – Marnixplein aan de zijde waar de parkeerplaatsen komen. Dit voorkomt ongewenste kruisende bewegingen over de OV baan naar de zijde waar geparkeerd kan worden.

De CVC wordt gevraagd definitief advies uit brengen op basis van voorliggend Concept Nota van Uitgangspunten Marnixstraat Noord.

Opmerkingen vooraf

Het project beantwoordt de vragen van de CVC.

Reactie CVC

R&D

- R&D vindt het een nette en duidelijke NvU.
- Uitgangspunt voor het ontwerp: onder OV staat bij het realiseren van de busbaan een breedte van 6,60, maar in het dwarsprofiel staat 6,50. Graag uniform maken.
- Punt 5.6 autoverkeer: Wanneer de fietspadvariant wordt gekozen, rijden de auto's op de trambaan en kunnen de auto's geen 30 km/u rijden en de tram 50 km/h. Dit aspect in de NvU graag preciseren.
- R&D heeft een lichte voorkeur voor de variant van de fietsstraat. Deze doet meer recht aan de doorstroming van het OV en de snelheid in de fietsstraat kan lager zijn. De rijbaanbreedte op 3,50 m houden en het voetpad verbreden. R&D sluit de fietspadvariant niet uit.

V&OR

- Ee fietsstraat van 3,70 breed en een versmald voetpad is volgens V&OR een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie.
- V&OR heeft een lichte voorkeur voor de fietsstraat, maar dat betekent niet dat de fietspadvariant wordt uitgesloten. In die variant heeft de voetganger meer ruimte.
- V&OR twijfelt of het fietsparkeren gaat functioneren op de wijze die het project voorstelt.
- In de NvU duidelijk maken wat er gebeurt met de VRI bij de Nieuwe Willemsstraat.
- V&OR is voorstander van een 30km-regime van gevel tot gevel. Dat is duurzaam veilig en duidelijk voor iedereen.
- Verder gaat V&OR akkoord met de NvU.
- De afdeling Verkeerstactiek wenst inzichtelijk te krijgen wat de effecten zijn op de doorstroming op de Nassaukade. Men vreest dat er extra verkeer op de corridor komt als de Marnixstraat wordt ingericht als fietsstraat.

Politie

- De politie gaat niet akkoord met een snelheidsverschil tussen auto en tram. De leidraad CVC adviseert vanuit duurzaam veilig eenzelfde snelheidsregime te hanteren in de hele straat, omdat de snelheid tussen fietser en tram anders te groot is.
- Bij voorkeur van gevel tot gevel een snelheidsregime van 30 km/u voor alle verkeersstromen maken. De politie maakt bezwaar tegen een uitzondering in het snelheidsregime van de tram.
- Het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen toevoegen in de NvU.
- Het inrichten van de Marnixstraat als fietsstraat schept meer duidelijkheid vanwege toepassing op andere delen van de ring (Weteringschans en Sarphatiestraat). De Politie heeft daarom een lichte voorkeur voor deze variant.

GVB

- GVB heeft een duidelijke voorkeur voor de fietsstraat, dit komt de doorstroming van de tram het meest ten goede.
- Bij voorkeur een snelheidsregime van 50 km/u op de trambaan. GVB meent dat het snelheidsverschil tussen fietser en tram geen probleem is, omdat de trambaan maar sporadisch wordt overgestoken. Trambanen van 50 km/h worden op andere locaties ook overgestoken, waar dat niet tot extra problemen leidt.
- Indien er sprake is van 30 km/h van gevel tot gevel is het essentieel dat er een vrije trambaan wordt aangelegd Anders gaat de snelheid van de tram achteruit door de verlaagde maximale snelheid én door de mix van autoverkeer met het openbaar vervoer.
- GVB is voorstander van de fietsstraatvariant.

MET
MET geeft de voorkeur aan fietsstraten met een verhoogd liggende vrije trambaan waar een snelheidsregime van 50 km/u geldt voor de tram.

Fietsersbond
- De Fietsersbond meent dat er geen echte fietsstraat gerealiseerd kan worden zonder maatregelen die het autoverkeer substantieel verminderen.
- De Fietsersbond verwacht dat veel fietsers zullen oversteken om de fietsparkeervoorziening te bereiken en dan is een snelheid van 50 km/u op de trambaan niet wenselijk.
- De Fietsersbond is van oordeel dat de fietspadvariant beter tegemoetkomt aan de belangen van fietsers en daarmee aan de beleden ambities van het project.
- Een regime van 30 km/u van gevel tot gevel heeft de voorkeur van de Fietsersbond.

Cliëntenbelang Amsterdam
- Cliëntenbelang Amsterdam vindt het vreemd dat de voetganger niet profiteert van het opheffen van de parkeerplaatsen. De trottoirbreedte aan de oneven zijde gaat erop achteruit, zeker vanwege de aanwezigheid van geveltuintjes. De breedte van 1,80 m wordt minder vanwege de obstakels op het trottoir.
- De voorkeur gaat uit naar een regime van 30 km/u van gevel tot gevel.
- Cliëntenbelang Amsterdam is voorstander van een fietsstraat, omdat de toegankelijkheid van de haltes verbetert en de oversteekbaarheid ook.

Project
De maatvoering in de profielen heeft betrekking op de smalste gedeelten in de Marnixstraat (noordelijke en zuidelijke deel). De rest van de straat is breder.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van de Nota van Uitgangspunten Marnixstraat Noord en complimenteert het project met een goede en duidelijke NvU.
- De CVC heeft gesproken over het snelheidsregime, omdat uitgezonderd de tram een snelheid van 30 km/u in de straat wordt voorgesteld. De CVC (uitgezonderd GVB en MET) heeft bij vergelijkbare voorstellen elders in de stad al eerder een voorkeur uitgesproken voor een regime van 30 km/u van gevel tot gevel. Aangezien er een gemeentelijke motie is ingediend, moet er duidelijkheid komen met betrekking tot de discussie rond dit onderwerp. In het kader van veiligheid gaat de voorkeur van de CVC uit naar 30 km/u van gevel tot gevel, derhalve inclusief een snelheid van 30 km/u voor de tram. De vervoerspartijen, GVB en MET, blijven voorstander van 50 km/u voor de tram.
- De meerderheid van de CVC geeft de voorkeur aan de fietsstraatvariant, waarbij aangetekend wordt dat de Fietsersbond een uitgesproken voorkeur heeft voor de fietspadenvariant. Deze voorkeur wordt ingegeven door veiligheid.
  De CVC sluit, ondanks haar voorkeur voor de fietsstraatvariant, de fietspadenvariant niet uit.
- De CVC verzoekt, mede ingegeven door het team Verkeerstactiek van V&OR, de gevolgen van voorliggende variant inzichtelijk te maken als het gaat om de effecten op de Nassaukade als corridor.

18. Vaststellen verslag 1218e CVC d.d. 16 juni 2020
De secretaris voert de wijzigingen in het verslag door.

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

20. Actualiteiten

Er zijn geen actualiteiten.

21. Ter kennisname

Er zijn geen stukken ter kennisname.

22. Rondvraag

Er zijn geen punten voor de rondvraag.

De voorzitter sluit de online vergadering om 17.07 uur.