Gemeente Amsterdam

Centrale Verkeerscommissie

Vastgesteld verslag

Secretariaat

[redacted]

Telefoon: [redacted]
Weesperplein 8, 1018 XA Amsterdam

[redacted]

Vergadering:	**1221e CVC**
Datum:	**7 juli 2020**
Tijd:	**13.00 uur**
Plaats:	**Online via MS Teams**

Deelnemers:

[redacted]	- V&OR, voorzitter
[redacted]	- R&D
[redacted]	- GVB (vanaf agendapunt 5)
[redacted]	- V&OR
[redacted]	- MET
[redacted]	- Politie
[redacted]	- extern adviseur Cliëntenbelang Amsterdam
[redacted]	- extern adviseur Fietsersbond Amsterdam
[redacted]	- notulist
[redacted]	- IB (agendapunt 3)
[redacted]	- IB (agendapunt 3)
[redacted]	- IB (agendapunt 4)
[redacted]	- PMB (agendapunt 5)
[redacted]	- R&D (agendapunt 6 en 7)
[redacted]	- gebiedsbeheerder (agendapunt 8)
[redacted]	- R&D (agendapunt 8)
[redacted]	- R&D (agendapunt 9)
[redacted]	- R&D (agendapunt 10, 11 en 16)
[redacted]	- V&OR (agendapunt 10)
[redacted]	- IB (agendapunt 11 en 12)
[redacted]	- IB (agendapunt 12)
[redacted]	- R&D (agendapunt 12)
[redacted]	- R&D (agendapunt 13)
[redacted]	- V&OR (agendapunt 14 en 15)
[redacted]	- IB (agendapunt 15)

1. Opening en vaststellen agenda

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

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld:

2. Mededelingen
3. Hamerpunt: Herinrichting Jekerstraat
4. Schepenlaan, bocht richting Kamperfoelieweg en Banne Buikslootlaan, bocht richting Kamperfoelieweg
5. Th. Weeversweg, voetgangersoversteek t.h.v Zuidgorsstraat
6. UO ontsluiting Sluisbuurt
7. VO Bedrijvenstrook Zeeburg – Bob Haarmslaan e.o.
8. LV-oversteek Tafelbergweg - Schoonhovendreef
9. Hoogoorddreef, uitrit Holiday Inn-terrein
10. Digitale reclamevitrines i.p.v. Mupi's langs corridor auto (6 locaties
11. VO Frederik Hendrikplantsoen, uitgang Singelgrachtgarage
12. DO IAOV 5 – Rivierenbuurt
13. VO Voetgangersbrug ts de Boelelaan en Rosy Wertheimstraat
14. Quickscan protocol ernstig-221-20 Plantage Middenlaan – Plantage Parklaan
15. Kleine Wittenburgerstraat
16. Quickscan protocol dodelijk-222-20 Postjesweg VOP t.h.v. De Orteliusstraat
17. Vaststellen verslag 1219e CVC d.d. 23 juni 2020
18. Naar aanleiding van het verslag
19. Actualiteiten
20. Ter kennisname:
21. Rondvraag

2. Mededelingen

GVB zal rond 13.30 uur deelnemen aan de vergadering. MET neemt tot die tijd waar.
Op 8 juli is de informele CVC om van gedachten te wisselen over het project 50/30.

3. Hamerpunt: Herinrichting Jekerstraat

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

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Waternet voert Groot Onderhoud uit in de Rivierenbuurt. Voor een aantal straten voert de gemeente ook aanpassingen aan de maaiveldinrichting uit.
Eén van deze woonstraten is de Jekerstraat. Om tot een toekomstbestendig ontwerp van deze straat te komen, met een verkeersveilige inrichting, blijkt het niet mogelijk om 2-richtingsverkeer (voor auto) te behouden. Er is daarvoor te weinig rijbaanbreedte. Ons voorstel is daarom om van de Jekerstraat een 1-richting straat te maken.
De straat wordt verkeersveiliger met een 1-richtingsweg:

- *De straat wordt conform Duurzaam Veilig ingericht;*
- *Langsparkeervakken worden verbreed naar 2,10 meter. Geparkeerde auto's hebben zo voldoende ruimte en steken niet uit op de rijbaan;*
- *Er worden vele keerbewegingen voorkomen;*
- *In de nieuwe situatie wordt de rijbaan relatief breed voor een 1-richtingsweg: ongeveer 4,30 m. Deze breedte is voldoende breed voor een auto om een stilstaande bezorgbusje/verhuisbus/etc. te passeren.*
- *De fietsers op de rijbaan komen minder in de knel;*
- *Het verkeersbeeld wordt overzichtelijker, doordat auto's, motoren en brommers nog slechts uit één richting komen;*
- *De boomwortels zijn bij een aantal bomen haast vergroeid met de trottoirbanden. Wanneer we deze trottoirbanden vervangen, kunnen ze niet op dezelfde plek teruggebracht worden zonder schade aan dikke wortels te veroorzaken. Daarom zetten*

we deze trottoirbanden iets van de bomen af (ong. 10 cm), zodat de trottoirbanden fatsoenlijk terug te plaatsen zijn zonder daarbij schade aan de wortels aan te richten.
Het is onmogelijk om zonder het kappen van de bomen te voldoen aan het minimale wegprofiel bij een 2-richtingsweg inclusief langsparkeren aan beide zijde van de weg.
Het opheffen van de parkeerplaatsen is niet mogelijk vanwege de hoge parkeerdruk.
De verkeerscirculatie in de buurt is afgestemd met verkeerskundigen René Riemersma (V&OR) en Sjoerd Linders (R&D). Beiden zien geen overwegende bezwaren in de oplossing om in de Jekerstraat eenrichtingsverkeer te introduceren.
Eerder besproken in CVC nr. 1211 d.d.:21-04-2020: De CVC kan nog niet tot een geheel positief advies komen. Aanpassingen gedaan.

De CVC wordt gevraagd: ter accordering.

Opmerkingen vooraf
Het project licht toe dat sprake is van een woonerf op dit doodlopend stukje straat. Zo kan het in de toekomst gemakkelijk omgevormd worden in plantsoen.

Reactie CVC
R&D
- Tegenover nr. 59 de kop van het parkeervak groter maken ten behoeve van een goed zicht naar links.
- Wanneer in de toekomst het gebied wordt omgevormd naar meer groen, kan R&D akkoord gaan met het voorliggende voorstel.

Cliëntenbelang Amsterdam
Cliëntenbelang Amsterdam pleit voor het obstakelvrij houden van de oversteken. De fietsenrekken staan te dicht op de oversteken, waardoor geparkeerde fietsen de doorgang blokkeren. Hetzelfde geldt voor de ruimte rond de gehandicaptenparkeerplaats.

Fietsersbond
- De Fietsersbond is het eens met de gemaakte opmerkingen.
- De algemene invalidenparkeerplaats opschuiven en aan de andere kant een parkeerplaats opheffen, zodat de toegang tot het speelterrein vrij blijft.

Overige CVC-leden
De overige CVC-leden hebben geen opmerkingen en gaan akkoord met het voorliggende ontwerp.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van de herinrichting Jekerstraat.
- De kop van het parkeervak tegenover nr. 59 vergroten ter verbetering van het zicht.
- Bij de invalidenparkeerplaats voldoende afstand realiseren ten opzichte van het fietsparkeren. Hetzelfde geldt voor de oversteken.
- De ingang naar de speeltuin optimaliseren wanneer dit mogelijk is in verband met de parkeerbalans.

4. Schepenlaan, bocht richting Kamperfoelieweg en Banne Buikslootlaan, bocht richting Kamperfoelieweg
In aanwezigheid van: de heer [redacted] (IB).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: De aanleiding voor dit project is het vervangen van de bestaande deklaag op de Schepenlaan. Omdat we graag werk met werk maken zijn separaat de projecten, aanpassing kruising Spyridon Louiseweg en de verplaatsing van

beide bushaltes aan het project Schepenlaan toegevoegd. Beide toevoegingen zijn al reeds behandeld in de CVC en is nu ook niet meer nodig.
Wat ik wel graag wil laten controleren, accorderen is de bocht Schepenlaan richting Kamperfoelieweg en de bocht Banne Buikslootlaan richting de Kamperfoelieweg. De wens vanuit bestuur is om deze bochten overzichtelijker en veiliger te maken. Beide bochten zijn in principe een kopie van elkaar. De aanpassingen t.o.v. de huidige situatie is het aanbrengen van een middengeleider/druppel in beide bochten. Dit moet er toe leiden dat de bochten overzichtelijker worden en veiliger. Voor de gebruiker en gebruiker die beide bochten over moet steken.

De CVC wordt gevraagd: ter accordering.

Opmerkingen vooraf
Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC
R&D
- De zebra vlak bij de bocht *op de Schepenlaan* voorzien van psychobremsen, om meer aandacht op de zebra te vestigen. Bij de zebra de juiste bebording toepassen en de geleidelijnen aanleggen.
- Bij de Banne Buikslootlaan ook de zebra optuigen zoals bij Schepenlaan.
- De knik bij de overgang vanaf de Banne Buiksloot soepeler laten verlopen.

Overige CVC-leden
De overige CVC-leden sluiten zich aan bij voorgaande opmerkingen en gaan akkoord met het ontwerp.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van het ontwerp Schepenlaan, bocht richting Kamperfoelieweg en Banne Buikslootlaan, bocht richting Kamperfoelieweg.
- Bij beide zebra's psychobremsen toepassen, geleidelijnen aanleggen en de bebording op orde brengen.
- Bij de Banne Buikslootlaan de knik in de rijbaan soepeler laten verlopen.

5. Th. Weeversweg, voetgangersoversteek t.h.v. Zuidgorsstraat
In aanwezigheid van: mevrouw [redacted] (PMB).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Door de bouw van woningen op terrein voormalig verzorgingshuis Het Schouw worden de bestaande ondergrondse inzamelplekken uitgebreid. Een daarvan is de inzamelplek aan de Th. Weeversweg. Daar wordt de bestaande locatie van1 bak uitgebreid naar 3 bakken.
Eerder voorstel van 12 mei is afgewezen door CVC. Nadien zijn alle mogelijke alternatieven bekeken, waarbij één versie over bleef.
De andere bekeken alternatieve locaties zijn verkeersveilig onacceptabel of zijn ongunstig in gebruik voor bewoners (zie bijlage 2; Bekeken alternatieven OISA aanbiedlocaties.
De variant die nu ter beoordeling voorligt, is een verbeterde uitwerking van het voorstel van 7 mei jl.; geactualiseerd op leegmomenten/-tijden, aanpassing rond leeglocatie, aanpassen oversteek Th. Weeversweg.
Inzameling verwacht ca. 5x per week 3 minuten nodig te hebben voor legen van de 3 containers. Het legen gaat, zoals gebruikelijk bij schoollocaties, buiten de venstertijden van de school en dus ook buiten de spitstijden verkeer. Legen zal voor deze groepen geen hinder opleveren.
Het stadsvervoer, 3 lijnen, rijden in een dienst van 7 minuten. De kans is groot dat een van de lijn bussen en Inzameling gelijktijdig op deze locatie zijn. Door de huidige tussenberm in

tekorten en te versmallen (van 5 naar 2,5m) èn een lip aan het voetpad aan de nieuwbouw zijde te maken ontstaat er een oversteek van een rijbaan met voldoende ruimte om alle verkeerstromen veilig te laten plaats vinden. En de oversteek blijft voor alle verkeer, ook voor de voetgangers, overzichtelijk. De schoolkinderen die met de bus komen krijgen vanuit de school oversteekhulp.
Eerder besproken op 7 mei 2020, de toen getoonde versie is afgewezen omdat er onvoldoende zicht op de oversteek plek is, zowel voor verkeer vanuit de Zuidgorsstraat als voor verkeer, o.a. bus, vanaf de IJdoornlaan. Daarbij moest de voetganger twee wegdelen oversteken naar de tussenberm en dat is niet veilig.

De CVC wordt gevraagd: ter accordering.

Opmerkingen vooraf
De vuilniswagen moet in rechtstand de bakken kunnen legen. De rijcurve is gecontroleerd. Met de vuilophaaldienst is afgesproken dat de containers buiten het aan- en uitgaan van de school worden geleegd.

Reactie CVC
R&D
- R&D adviseert positief en verzoekt een check op de rijcurve van de wegrijdende vuilnisauto uit te voeren. De wagen moet niet met de neus over het middensteunpunt gaan scheren.
- Een kruismarkering aanbrengen in het vak voor de vuilnisauto.
- R&D pleit voor een schoolzonegebied en raadt aan deze alsnog aan te leggen.
- Bij de oversteek een VOP aanleggen.
  Het project geeft aan dat de CVC eerder negatief adviseerde ten aanzien van een VOP, omdat deze te dicht bij de bocht zou liggen.

GVB
- GVB wenst een check op de inrijdhoek van de halte, deze moet voldoen aan het PvE toegankelijke bushalte.
- GVB is geen voorstander van een zebra, vanwege de busroute maar begrijpt de wens voor een zebra wel op deze schoolroute.

V&OR
- V&OR sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.
- De aanleg van een VOP moet onderbouwd worden met cijfers, zeker omdat in de nabije omgeving oversteekbegeleiding aanwezig is.

Politie
- De politie is voorstander van een VOP in verband met de aanwezigheid van de school en een bushalte.
- Graag bebording E7 plaatsen bij de L&L-haven voor de vuilniswagen. Kruismarkering in de haven plaatsen om parkeren van auto's tegen te gaan.

MET
- MET sluit aan bij opmerkingen van GVB.
- De opstelplaats voor de vuilnisophaaldienst zal mogelijk ook als K&R gebruikt gaan worden voor de school aan de overzijde. Dit is ongewenst.

Cliëntenbelang Amsterdam
- Voor kinderen en mensen met een visuele beperking is de oversteek belangrijk. Graag inrichten volgens de richtlijnen met een zebra van 4 m breed en geleidelijnen.

- De parkeerdruk voor busjes die leerlingen naar school brengen en halen is hoog en Cliëntenbelang Amsterdam verwacht dat die problemen ook in het nieuwe ontwerp zullen blijven bestaan.

Fietsersbond
Er zijn geen aanvullende opmerkingen.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van het ontwerp Th. Weeversweg, voetgangersoversteek ter hoogte van Zuidgorsstraat.
- De rijcurve voor de uitrijdende vuilnisauto en die van de inrijdende bus naar de halte checken.
- Misbruik van de L&L-strook door de geparkeerde auto tegengaan door de bebording op orde te brengen en kruismarkering aan te brengen.
- De CVC adviseert te onderzoeken of een zebra mogelijk is. Er is een haltepaar aanwezig en het is de gewoonte deze te ontsluiten met een zebra. De aanleg van de zebra goed onderbouwen.

6. UO ontsluiting Sluisbuurt
In aanwezigheid van: de heer [redacted] (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Het principe is al eerder behandeld goedgekeurd. Eind dit jaar wordt overgegaan tot uitvoering en daarom wordt het UO aangeboden aan de CVC.
De inrit van het noordelijke voorrangsplein is desgevraagd verkleind en versimpeld, echter doordat het noordelijke voorrangsplein als ontsluiting van het bouwverkeer voor Sluisbuurt gebruikt gaat worden is er besloten om de inritconstructie nog niet aan te leggen. (+/- 5 jaar).
In de tekening is de definitieve situatie weergegeven, hierbij is het afhankelijk van de positie van de bushaltes of hier een volledige voetgangersoversteek in de geleidelijnen gerealiseerd wordt.
De bushaltes die in eerdere vergaderingen zijn beoordeeld zijn in dit UO buiten beschouwing gelaten.
Het plaatsen van een bushaltepaar tussen de pleinen of op de brug is nog steeds mogelijk. Indien hier in een voorkeur voor wordt uitgesproken zal dit weer aangeboden worden aan de CVC.
De snorfiets blijft op de Zuiderzeeweg op fietspad conform het geldende verkeersbesluit.
Eerder besproken in 1179e CVC, d.d. 25 juni 2019
De CVC wordt gevraagd: ter accordering.

Opmerkingen vooraf
- De geleidelijnen van de zuidelijke ontsluiting zijn in het UO verwerkt.
- De aanleg van bushaltes wordt niet direct meegenomen, maar binnen het ontwerp wel mogelijk gemaakt.

Reactie CVC
R&D
- Ervoor zorgen dat het autoverkeer in principe geen gebruik maakt van de rammelstrook.
- Bij het punt waar de fietser de rijbaan op komt in de Eef Kamerbeekstraat meer rugdekking geven.
  Het project geeft aan dat sprake is van een bestaande situatie.
- De markeringen bij de voorrangspleinen uniform maken, zodat de situatie duidelijk is voor de weggebruiker.

- R&D is niet gelukkig met het feit dat de rijbaan vanaf de IJburglaan juist op het punt waar de bromfiets de rijbaan op komt, wordt geknepen.
- Een 30km/u-markering aanbrengen in de Eef Kamerbeekstraat bij de overgang van 50 naar 30 km/u en de drempel iets verderop leggen.

V&OR
V&OR adviseert de belijning bij de bromfietsdoorsteek aan te passen.

Politie
- De politie steunt het voorstel van V&OR om belijning aan te brengen op het punt waar de bromfiets de rijbaan op komt.
- Qua markering de voorrangspleinen identiek inrichten.
- De voorkeur van de politie gaat uit naar schuin geplaatste haaientanden. Dat voorkomt een conflict tussen het linksafslaand en invoegend verkeer.

GVB
- GVB sluit aan bij de voorgaande sprekers.
- De overgang naar de Eef Kamerbeekstraat 30/50 km/u nog duidelijker aangeven.

MET
- MET sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.
- MET is enigszins verwonderd dat de voorrangskruisingen niet groot genoeg gemaakt kunnen worden om de haaientandmarkering haaks te plaatsen.

Fietsersbond
- De Fietsersbond is het eens met de gemaakte opmerkingen.
- Aandachtspunt is de bandenlijn op de doorgaande route. Zeker het hoogteverschil kan voor ongevallen zorgen. Dit aandachtspunt zou in de Puccinicommissie besproken moeten worden, omdat de hoogteverschillen zorgen voor meer onderhoud en discomfort.

Cliëntenbelang Amsterdam
- Blij dat er geleidelijnen worden aangelegd.
- Cliëntenbelang Amsterdam betreurt dat de oversteek van oost naar west afhankelijk is van de bushalte.

Advies CVC
- De CVC adviseert op hoofdlijnen positief wat betreft het ontwerp UO ontsluiting Sluisbuurt.
- De CVC heeft geen eensluidend advies ten aanzien van de positie van de haaientanden op de voorrangspleinen. Qua vormgeving hebben haaientanden in een rechte lijn de voorkeur, maar om een conflict tussen in- en uitrijdend verkeer te voorkomen, is het raadzaam de haaientanden schuin neer te leggen.
- Bij de entree van de Eef Kamerbeekstraat een markering 30 op het wegdek aanbrengen, om het begin van het 30km-gebied aan te geven.
- Ter hoogte van de IJburglaan de overgang van de bromfiets op de rijbaan soepel laten verlopen met markering.

7. VO Bedrijvenstrook Zeeburg – Bob Haarmslaan e.o.
In aanwezigheid van: de heer [redacted] (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: De Bedrijvenstrook is een stedelijk bedrijventerrein van ca. 7 ha waar, door optimaal ruimtegebruik, een stedelijk karakter kan ontstaan. Grote variatie aan ruimtelijke eenheden, een gefaseerde ontwikkeling en

mogelijkheden voor verschillen in ontwikkelingsstrategie dragen bij aan een zeer gevarieerd maar vooral flexibel bedrijventerrein. Variatie in eenheden biedt ruimte aan een werkplaats van de ambachtsman, de loodgieter en de apk-garage, maar ook voor bouwbedrijven en voor toeleveranciers. Naast stadsverzorgende bedrijven is de locatie vanwege de ligging tussen de stad en de A10 en de tramverbinding met de stad geschikt als locatie voor de vervanging van de P+R (Park + Ride) in de Baaibuurten die op termijn gaan verdwijnen.
Er zijn 2 entrees voor autoverkeer naar het bedrijventerrein: beiden sluiten zij aan op de IJburglaan die in verbinding staat met IJburg, de Piet Heintunnel en de op- en afritten naar de A10. De IJburglaan is een 50 km per uur- weg. Vanaf de entrees aan de IJburglaan betreedt men de 30km-zone.
Bij de Marie Baronlaan en de Bob Haarmslaan is gekozen om een vrijliggend tweerichtingenfietspad aan leggen. Binnen een 30 km/h zone is het gebruikelijk om langzaam en snel verkeer te mengen. Er is gekozen om dit op het eerste deel van de Marie Baronlaan en de Bob Haarmslaan niet te doen omdat hier relatief veel verkeersbewegingen zijn richting het tankstation, P+R en toegang tot het gebied.
De Marie Baronlaan wordt 6m breed, de overige straten 5,80m conform richtlijnen.
De tussenstraat wordt ingericht als 'erf', deze wordt dan ook met een inritconstructie aangesloten op de betreffende erftoegangsweg.
Op de Bob Haarmslaan moet nog een poortconstructie komen, type wordt nader bepaal. De Huidige Bob Haarmslaan is 6,50m breed, bij voorkeur wordt deze een breed als de Marie Baronlaan (6m).
Parkeren en L&L geschiedt zoveel mogelijk op eigen terrein.
De CVC wordt gevraagd: ter accordering/advisering.

Opmerkingen vooraf
Het project komt nog met een voorstel voor de ontsluiting van het P&R-terrein.

Reactie CVC
R&D
- In de Bob Haarmslaan de eerste drempel verder van de kruising af leggen.
- Indien er weinig vrachtverkeer is op de Bob Haarmslaan, dan kan de rijweg smaller worden – 5,80 à 6,00 meter.
- De zijstraten zijn aangesloten met een inritconstructie, dat is niet nodig in een 30/30-situatie. Maar R&D kan hier wel mee akkoord gaan om zo het langzaam verkeer bescherming te bieden.
- Gezien de vele inritten is R&D voorstander van een fietspad aan de westzijde / andere kant van de Bob Haarmslaan.
- Wanneer de fiets op de Bob Haarmslaan in de voorrang blijft, dan de fietsoversteek aan de noordzijde / nabij de bocht op een plateau leggen met bijbehorende markering.
- De Marie Baronlaan een uniforme breedte van 5,80 m geven.
- Het einde van het fietspad in de Anthonie van Akenstraat de voorrang regelen met haaientanden.
- Het toekomstige erf moet wel voldoen aan de inrichtingseisen.
  Het project licht toe dat sprake is van een smalle steeg met achteringang naar de voorzieningen.
- De fietsoversteek bij de Marie Baronlaan in de voorrang op plateau leggen om de voorrang duidelijk aan te geven.
  Het project stelt voor het rode asfalt door te trekken, omdat het hier gaat om een calamiteitendoorgang van RWS met heel beperkt gebruik..

V&OR
- V&OR is voor het in rood asfalt doortrekken van het fietspad zoals het project voorstelt.
- Het fietspad aan het einde van de Bob Haarmslaan op een plateau doortrekken over de rijbaan.

- Haaientanden plaatsen op het fietspad dat in een haakse hoek ligt.
- Bij de T-splitsing het fietspad voor een beter zicht haakser aan laten sluiten.
- Het VO en DO moeten door de WVA beoordeeld worden.

Politie
- De politie sluit aan bij de opmerkingen van R&D wat betreft het fietspad aan het einde van de Bob Haarmslaan.
- Het rode asfalt van het fietspad doortrekken bij de calamiteitendoorgang.
- Bij het fietspad aan het einde van de Anthonie van Akenstraat haaientanden plaatsen, in plaats van een uitritconstructie.

MET
- MET sluit aan bij de opmerkingen van R&D.
- MET is voor het behoud van de inritconstructie in verband met het vrijliggende fietspad in de Bob Haarmslaan. Het omklappen van het fietspad levert volgens MET problemen op onder andere bij de brug.
- Aan de oostzijde de oversteken en aansluiting voor de fiets behouden op de kop van de straten, zoals deze nu is ingetekend.
- Het fietspad in rood asfalt doortrekken over de calamiteitendoorgang van RWS.
- Wat betreft de fietsoversteek IJburglaan – Bob Haarmslaan bekijken of deze goed aansluit op de ter plekke gewijzigde situatie. Graag overleggen met het aanpalende project.

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

Advies CVC
- De CVC adviseert positief op het VO Bedrijvenstrook Zeeburg – Bob Haarmslaan e.o.
- Aan het einde van de Bob Haarmslaan de oversteek van het tweerichtingsfietspad op het plateau in de voorrang leggen met bijbehorende markeringen.
- Het fietspad over de calamiteitenweg van RWS in rood asfalt doortrekken.
- De rijbaanbreedte van de Marie Baronlaan graag overal op de zelfde breedte brengen, te weten 5,85 m breed.
- CVC adviseert te onderzoeken of de rijbaan van de Bob Haarmslaan versmalt kan worden.
- Haaientandmarkering aanbrengen aan het einde van het fietspad op de Anthonie van Akenstraat.
- Tot slot op de kruising IJburglaan – Bob Haarmslaan zorgen voor een goede aansluiting. Indien nodig een en ander afstemmen met de WVA.

8. LV-oversteek Tafelbergweg – Schoonhovendreef

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

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Stadsdeel Zuidoost heeft kruispunt Schoonhovendreef-Schaikstraat-Tolkamerstraat opgenomen in haar verkeersveiligheidsprogramma dat wordt uitgevoerd door programma Infrastructurele Verkeersveiligheidsmaatregelen van V&OR.
Het kruispunt bestaat uit vier takken waarbij de zijstraten zijn voorzien van inritconstructies. De doorgaande Schoonhovendreef is voorzien van exclusieve linksaf stroken, een middenberm en vrijliggende fietspaden (beiden in één richting bereden). Op het vrijliggende fietspad aan de zijde van de Schaikstraat sluit een tweerichtingsfietspad aan die separaat langs de Schaikstraat loopt en aansluit op het Steengroevenpad en verschillende buurten in Gein (-Zuid) ontsluit.

Fietsers en voetgangers steken over op het kruispunt Schoonhovendreef-Schaikstraat-Tolkamerstraat, waar dit niet gefaciliteerd is. De dichtstbijzijnde oversteekplaats voor fietsers en voetgangers ligt ca 300 m westelijker op de Tafelbergweg ter hoogte van het Broekzijdschepad – fietsverbinding met Abcoude.
Voor de Tafelbergweg en Schoonhovendreef geldt dat relatief snel wordt gereden (V85 55 km/u en sneller, zie bijlage snelheidsmetingen).

Voorstel
Een langzaam verkeersoversteek – ten behoeve van fietsers, in twee richtingen, en voetgangers – over de Schoonhovendreef ter hoogte van het tweerichtingsfietspad langs de Schaikstraat. Aan de zijde van de Tolkamerstraat wordt het fietspad tot de Tolkamerstraat verbreed tot 3,50 m zodat deze veilig in twee richtingen bereden kan worden.
Vanwege de hoge V85 (55 km/u) worden bij de nieuwe oversteek en de bestaande drempels voorgesteld – sinusvormig voor 50 km/u met een hoogte van 8 cm conform CROW publicatie 344.
Ter waarschuwing van het gemotoriseerd verkeer voor de nieuwe oversteek worden de borden J23 en J24 begeleid met onderbord B503.
Voor de drempels bij de nieuwe oversteek wordt voorgesteld het waarschuwingsbord J38 te plaatsen, maar deze bij de nieuw aan te brengen drempels bij de oversteek over de Tafelbergweg ter hoogte van het Broekzijdschepad achterwege te laten omdat bij de eerste door het wegbeeld, -verloop en zicht de drempels minder snel worden opgemerkt en dat dit voor de laatste geen probleem vormt.
Ter hoogte van het kruispunt Schoonhovendreef-Schaikstraat-Tolkamerstraat wordt voorgesteld de B1 borden (voorrangsweg aanduiding) te verwijderen omdat de inritconstructies dezelfde juridische status hebben.
Eerder besproken in de CVC op 16 juni 2020.
De CVC wordt gevraagd: ter accordering.

Opmerkingen vooraf
De gebiedsbeheerder blijft moeite houden met het feit dat fietser en auto gecombineerd oversteken. Dat staat haaks tegenover de regeling in de rest van het gebied waar fietser en auto gescheiden rijden.

Reactie CVC
R&D
Alle opmerkingen gemaakt in de vorige CVC-behandeling zijn verwerkt en R&D gaat akkoord met het ontwerp.

Politie
Hoe wordt de fietsoversteek aan de overkant bij de Tolkamerstraat vormgegeven? Het project zal dit uitzoeken.

Cliëntenbelang Amsterdam
Cliëntenbelang Amsterdam geeft de voorkeur aan een zebra.

CVC-leden
De overige CVC-leden gaan akkoord met het ontwerp.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van het ontwerp LV-oversteek Tafelbergweg – Schoonhovendreef.

9. Hoogoorddreef, uitrit Holiday Inn-terrein
In aanwezigheid van: de heer [redacted] (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: In het ArenA Poort gebied, als onderdeel van de Ontwikkelingsstrategie (eerder in de CVC behandeld), wordt in de nabije toekomst veel wonen toegevoegd. Drager voor het langzaam verkeer zal de Haaksbergweg zijn, die hiervoor verkeersluw moet worden; ten faveure van de fiets en voetganger. Eén van de maatregelen om dit te bereiken is het laten vervallen van de in/uitrit van het Holiday Inn-terrein (P7).
De bereikbaarheid van het Holiday Inn-terrein en dat van het Kas-bankkantoor is gewaarborgd vanaf de Entree, maar wordt kwetsbaar met maar één toegang,
Om die bereikbaarheid op orde te houden, (met het laten vervallen van de in- en uitrit op de Haaksbergweg) wordt voorgesteld om het terrein aan de Hoogoorddreef een uitrit te geven. Deze uitgang wordt als rechtsaf-eruit vorm gegeven; de busbaan (Plusnet) wordt derhalve niet gepasseerd. Indien vanuit het oogpunt van het nooddiensten verkeer dit gewenst is, zou deze uitgang eveneens als calamiteiten-ingang kunnen worden ingericht. Zo ontstaat de situatie dat verkeer inrijdt via de Entree en uitrijdt via de Hoogoorddreef richting Holterbergweg, alwaar naar alle richtingen kan worden weggereden.
De Hoogoorddreef behoort op de plek van de geplande uitrit noch tot Plusnet Auto, noch tot Hoofdnet Auto. Uitrijden via de Entree kan eveneens blijven plaatsvinden.
In een niet-evenementen-situatie zou boven omschreven systematiek, met inrijden vanaf De Entree en uitrijden op de Hoogoorddreef, prima dienst kunnen doen. Een complicerende factor echter is de evenementensituatie, waarbij volgens het huidige uitrijdmodel in sommige situaties dit deel van de Hoogoorddreef (tussen Holterbergweg en Hondsrugweg) voor autoverkeer wordt afgesloten. Op zulke momenten zou het Holiday Inn-terrein dus voor het uitrijden alleen zijn aangewezen op de Entree, hetgeen voldoende is voor het kantoor- en hotelgebruik, maar minder handig is bij gebruik voor evenmentenparkeren, omdat de Entree in elke uitrijdsituatie kritisch is belast.
Het uitrijdmodel staat echter onder druk vanwege tal van mogelijke toekomstige ontwikkelingen, waarbij o.a. de Hondsrugweg mogelijk niet meer beschikbaar is (wordt wellicht park) en de Hoogoorddreef mogelijk geknipt wordt bij de passage van de sporen. Het kan dus zijn dat voornoemd deel van de Hoogoorddreef wel weer in het verkeer komt na afloop van evenementen.
Wat betreft het aantal inrijdpoortjes wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van het bijgevoegde rapport van Goudappel; hierin is de evenementensituatie ook betrokken
De WVA ís akkoord gegaan met de uitrit, maar alleen bij plaatsing van een keerverbod op de Hoogoorddreef voor het kruispunt met de Holterbergweg, plaatsing van de slagboom op eigen erf en voldoende ruimte tussen slagboom en voetpad (zie verslag verderop). Van deze aspecten wordt nu uitgegaan. Eerder werd door de WVA geadviseerd om de uitrit gedwongen in het rechter rechtsafvak uit te laten komen, ter voorkoming van afdekzicht. Dit is weergegeven als principe 2.

De CVC wordt gevraagd: of de CVC akkoord kan gaan met een uitrit van het Holiday Inn-terrein op de Hoogoorddreef in een dagelijkse situatie, in de wetenschap dat deze bij evenementen wordt afgesloten.;
Indien antwoord bij 1 "ja" is: uitwerking gewenst volgens principe 1 of 2?
Indien antwoord bij 1 "ja" is: Is uitrit ook als calamiteiten-inrit wenselijk?

Opmerkingen vooraf
Momenteel is sprake van goed zicht bij het afrijden van het parkeerterrein.

Reactie CVC
R&D
- R&D gaat akkoord met het principe van rechts uitrijden.
- Een lichte voorkeur voor optie 2, gezien de weefbeweging.

- Over het gebruik van de uitrit als de calamiteitenroute voor nood- en hulpdiensten zal de politie een uitspraak moeten doen.
- R&D is het eens met het keerverbod op de kruising.

Politie
- De politie heeft een voorkeur voor optie 2, omdat de auto dan in het rechter vak voor rechtsaf uitkomt.
- De calamiteiteninrit moet mogelijk voor de brandweer beschikbaar komen. Zij willen graag van twee kanten kunnen aanrijden.
- Akkoord met het keerverbod, met het bord F07.

GVB
GVB geeft de voorkeur aan optie 2.

V&OR
- V&OR heeft een lichte voorkeur voor optie 1, omdat alle rijbanen beter bereikbaar zijn.
- V&OR gaat akkoord met het keerverbod.

MET
MET sluit aan bij de opmerkingen van de politie.

Fietsersbond
Ook de Fietsersbond sluit aan bij de politie.

Cliëntenbelang Amsterdam
Wanneer het zicht vanaf het parkeerterrein goed is, kan Cliëntenbelang Amsterdam akkoord gaan met het ontwerp.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van de uitrit van Holiday Inn op de Hoogoorddreef
- De CVC heeft een lichte voorkeur voor optie 2.
- De CVC adviseert positief ten aanzien van het keerverbod.
- Over het gebruik van de uitrit als calamiteitenroute voor de nood- en hulpdiensten dient het project te overleggen met de brandweer.

10. Digitale reclamevitrines i.p.v. mupi's langs corridor auto (6 locaties)
In aanwezigheid van: de heren [redacted] (R&D) en [redacted] (V&OR).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: In afgelopen jaar kreeg SD West tientallen aanvragen voor de vervanging van de mupi door digitale reclamevitrine. Deze vervanging loopt via de WABO-procedure omdat het bouwwerk vaak in strijd is met de bouwvoorschriften van het vigerend bestemmingsplan. De afmetingen zijn nagenoeg gelijk aan de bestaande, ca. 0,10 m breder en 0,20 m hoger. Dikte gelijk. Het zijn geen bewegende beelden, door de digitalisering is een vorm van lichtuitstraling. Nu zijn aan de orde 6 stuks die langs Auto Corridor zijn gelegen en bij kruispunten die een Blackspot zijn. Eén staat zelfs als nr. 3 in de lijst. Bij de Overtoom-Nassaukade was in 2018 een Blackspot.

Onze beoordeling op verkeersveiligheid en –techniek is gebaseerd op:
- *Is er sprake van uitzicht belemmering;*
- *Beperking van de vrije doorloopruimte, minimaal 2,0 m en ondergrens 1,80 m;*
- *Voldoende schrikafstand van kant weg > 0,50 m en kant fietspad > 0,325 m;*
- *En in de directe nabijheid van trambaan, doorverwijzen naar Safety Board;*
- *Overige vorm van hinder of overlast.*

De CVC wordt gevraagd: Aanvullende toetsinstrumenten inzake verkeersveiligheid en -hinder voor de vervanging / vernieuwing van mupi tot digitale reclamevitrine, staande in de verkeers-/verblijfsruimte.

Opmerkingen vooraf

- De mupi's staan vermoedelijk 24/7 aan.
- De huidige mupi's worden vervangen, waarbij gebruik wordt gemaakt van stilstaande beelden. Er wordt een slag gemaakt van analoge naar digitale mupi's.

Reactie CVC

R&D

- R&D vraagt aandacht voor de uitstraling van het licht en schaduwwerking van de mupi in relatie tot de erachter overstekende voetganger.
- De mupi moet het zicht op een VRI niet blokkeren.
- Voldoende schampruimte maken bij de mupi op de Stadhouderskade – NH Hotel. Eventueel bekijken of het verschuiven van de zuil mogelijk is.
- Bij de locatie Nassaukade – Rozengracht twijfelt R&D of er voldoende doorloopruimte overblijft.
- Akkoord met de mupi op de Stadhouderskade – Leidsebosje.
- R&D vraagt aandacht voor het zicht bij de mupi op de locatie Stadhouderskade – Leidsebrug.

V&OR

Bij de mupi Stadhouderskade 1079 (nabij Vondelstraat) is de zichtlijn in relatie tot zebra en VRI een aandachtspunt.

Politie

- De politie sluit aan bij de opmerking van V&OR met betrekking tot het zicht van mupi 1079.
- De politie gaat akkoord met het plaatsen van de mupi's, mits het aantal lumen hetzelfde blijft als het huidige aantal.

GVB

GVB sluit aan bij de opmerkingen van R&D.

MET

- MET sluit aan bij de gemaakte opmerkingen, hoewel sommige mupi's (in de huidige situatie) niet op een fijne plek staan en het zicht of de doorgang belemmeren.
- De tl-verlichting heeft een andere uitstraling dan led. Led laat de omgeving donkerder lijken en MET vraagt hier aandacht voor.
- Er moet een goede oplossing komen om bij uitval van de VRI het conflict op te lossen. MET vertrouwt erop dat de beheerder van de VRI en wegbeheerder zullen zorgen voor een veilige situatie, ook voor de tram.

Cliëntenbelang Amsterdam

- Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de opmerkingen over het zicht.
- Voor mensen met een visuele beperking kan de mupi gevaarlijk zijn, omdat zij met de taststok er onderdoor kunnen gaan. Mogelijk botsen zij dan tegen de mupi aan. Daarom de MUPI altijd uit het looppad plaatsen.

Fietsersbond
- Bij voorkeur de mupi niet plaatsen op eilanden, aangezien deze dan in de loop- en zichtlijnen liggen.
- In verband met de loopruimte rekening houden met de hoeveelheid voetgangers in de straat.
- De Fietsersbond pleit voor het vrijhouden van de loopruimte op de locatie Nassaukade – Rozengracht.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van de digitale reclamevitrines i.p.v. mupi's langs corridor auto (6 locaties).
- In algemene zin is de felheid van de ledverlichting een aandachtspunt.
- Er moet voldoende loopruimte overblijven en bij het plaatsen van de mupi rekening houden met de zichtlijnen.
- Wat betreft de locatie NH Hotel bekijken of de mupi 5 of 6 m terug kan worden gelegd, zodat er voldoende schampruimte overblijft. Ook bij de locatie Leidsebrug kijken naar een optimalisatie in verband met het zicht op de VRI.
- De CVC vraagt aandacht voor de mensen met een visuele beperking. Zorg ervoor dat de mupi niet zomaar in de looproute komt te staan.

11. VO Frederik Hendrikplantsoen, uitgang Singelgrachtgarage

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

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Ten behoeve van de in- uitritconstructie van de parkeergarage komt er een aanpassing op het F. Hendrikplantsoen en de rijbaan van het F. Hendrikplantsoen. Autorijbaan krijgt een knip bij de F. Hendrikstraat zodat alleen autoverkeer naar de parkeergarage hier nog rijdt.
Verdere uitgangspunten:
- *In de vlakstand bij de uitgang van de garage komt een portaal/slagboom waarop wordt aangegeven dat de garage vol is. In de garage zelf staan de toegangsslagbomen.*
- *Het plantsoen is ontworpen en besproken met de buurtbewoners, in principe is dat ontwerp gereed. Mocht een andere fietsroute uit veiligheid nodig zijn, is daarover overleg mogelijk.*
- *De bus zal op de verharde trambaan gaan rijden.*
- *De garage heeft 800 parkeerplaatsen en is voor 80% voor bewoners, 20% voor bezoekers. Een even groot aantal parkeerplekken wordt opgeheven in de omgeving.*

Eerder besproken in CVC nr. 1193 d.d.: 5-11-2019.
De CVC wordt gevraagd: ter accordering.

Opmerkingen vooraf
De TWI is niet mogelijk vanwege medegebruik op de trambaan. De Safety Board heeft gesproken over een TWI of VRI. Er moet een oplossing komen voor het afslaande autoverkeer versus de tram en bus. De WVA heeft negatief geadviseerd wat betreft een TWI, omdat niet alle medegebruikers van de trambaan een transponder hebben.

Reactie CVC
MET
- MET vindt het niet acceptabel dat er geen ondersteunende oplossing komt voor dit conflict.
- De linksafslaande beweging naar de garage moet op een veilige manier mogelijk zijn; misschien voldoet een VRI-achtige oplossing.
- MET sluit een spiegel als mogelijkheid niet uit. Toepassing van deze maatregel moet onderzocht worden.

GVB
- GVB pleit voor het uitvoeren van een VRI toets. Als de toerit naar de parkeergarage inderdaad onveilig is, zou vanuit de VRI toets op basis van het verkeersveiligheidscriterium uit moeten komen dat een VRI gewenst is. Een spiegel is wat GVB betreft geen afdoende oplossing, maar deze optie moet wel zorgvuldig afgewogen worden.
- Mocht er een VOP komen, dan ligt deze vlak na een VRI als een ongeregelde zebra. GVB raadt aan de VOP dan te betrekken bij de VRI.
- Wat GVB betreft is het vinden van een oplossing noodzakelijk, anders zal sprake zijn van ernstige conflicten waar de vervoerders veel last van zal krijgen.

R&D
- R&D raadt aan een VRI-toets te houden om te kijken of die geplaatst moet worden daarbij ook de verkeersveiligheid meenemen.
- De zebra meenemen in de afwegingen voor een VRI.

V&OR
- V&OR sluit aan bij de gemaakte opmerkingen en pleit voor een goede oplossing van dit knelpunt.
- Mensen maken soms een verkeerde inschatting en daarom is V&OR geen voorstander van een spiegel.

Politie
De politie is geen voorstander van een spiegel, maar wel van een VRI. De politie gaat akkoord met het ontwerp onder voorwaarde dat er een VRI komt.

Cliëntenbelang Amsterdam
Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.

Fietsersbond
- De Fietsersbond is voorstander van een VRI, waarbij het fietspad voor de parkeergarage langs meegeregeld kan worden.
- Binnen alle andere oplossingen blijft een conflict ontstaan tussen de auto naar de parkeergarage en de trambaan/fietser.

Advies CVC
- De CVC adviseert op hoofdlijnen positief ten aanzien van het VO Frederik Hendrikplantsoen, uitgang Singelgrachtgarage.
- Voorwaarde is wel dat het autoverkeer uit de garage en de trambaan conflictvrij geregeld kan worden. Opties zijn een TWI zonder medegebruik van de tram/busbaan of de aanleg van een VRI. Om de laatste mogelijkheid te onderzoeken moet een VRI-toets plaatsvinden.
  De CVC adviseert daarbij de verkeersveiligheid nadrukkelijk in oogschouw te nemen, dit is voor de commissie een doorslaggevende voorwaarde.

12. DO IAOV 5 – Rivierenbuurt

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

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Na het vastgestelde voorkeursvarianten uit de NvU zijn de ontwerpen voor Investeringsagenda OV traject 5 uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp, hier voorgelegen.

De ontwerpen omvatten als volgt:
Betreffende DO tramhaltes Waalstraat
Het betreft hier de tramhalte 'Waalstraat' op de kruising van de Churchill-laan en de Waalstraat.
De tramhalte van het noordelijke en zuidelijke deel van de Churchill-laan dient lijn 12 in beide richtingen. De haltes worden aan beide zijden verbreed, conform de Wet toegankelijkheid. Hiervan wordt de noordelijke halte wordt 31 meter lang en 2,10 meter breed verhoogd tot 24 centimeter. De zuidelijke halte wordt opgeheven en vervangen door een nieuw te realiseren halteperron op de oostelijke Churchilllaan. Het halteperron wordt 31 meter lang en 2,10 meter breed, met een instaphoogte van 24 centimeter.
Om de verbreding mogelijk te maken worden bestaande parkeerplaatsen opgeschoven richting de gevel. Voor de aanwezige bomen, 3 aan de noordzijde en 2 aan de zuidzijde, betekent dit een bomenkap. Zij zullen compenseert worden rondom de bestaande locatie. Doordat de oude bushaltes hier verdwijnen zullen hier acht nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De voetgangersoversteekplaats op de westelijke Churchill-laan wordt vervangen door kanalisatiestrepen. De nieuwe haltes zijn ontsloten door voetgangersoversteekplaatsen aan de oostzijde. Dit in combinatie met een wijziging van de huidige steunpunten en de verplaatste zuidelijke tramhalte zal de doorstroming en betrouwbaarheid van het OV verbeteren.
Het wegprofiel aan de noord- en zuidzijde wordt dusdanig aangepast dat de huidige maatvoering van rijbaan, fietspad en parkeerplaatsen gehandhaafd blijft. Dit betekent dat het naastgelegen voetpad met 50 centimeter versmald wordt.

Betreffende DO tramhaltes Maasstraat
Het betreft hier de tramhalte 'Maasstraat' op de kruising van de Churchilllaan en de Maasstraat.
De tramhalte van het noordelijke en zuidelijke deel van de Churchilllaan dient lijn 12 in beide richtingen. De haltes worden aan beide zijden verbreed, conform de Wet toegankelijkheid. Hiervan wordt de noordelijke halte wordt 31 meter lang en 2,10 meter breed verhoogd tot 24 centimeter. De zuidelijke halte wordt opgeheven en vervangen door een nieuw te realiseren halteperron op de oostelijke Churchilllaan. Het halteperron wordt 31 meter lang en 2,10 meter breed, met een instaphoogte van 24 centimeter.
Om de verbreding mogelijk te maken worden bestaande parkeerplaatsen opgeschoven richting de gevel. Voor de aanwezige bomen, 2 aan de noordzijde en 3 aan de zuidzijde, betekent dit een bomenkap. Zij zullen compenseert worden rondom de bestaande locatie. Doordat de oude bushaltes hier verdwijnen zullen hier acht nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De voetgangersoversteekplaats op de oostelijk Churchill-laan blijft hier gehandhaafd, vanwege de aanwezige VRI. Deze VRI wordt afgesteld op doorstroming van de tram. De nieuwe haltes zijn ontsloten door voetgangersoversteekplaatsen aan de westzijde. Dit in combinatie met een wijziging van de huidige steunpunten en de verplaatste noordelijke tramhalte zal de doorstroming en betrouwbaarheid van het OV verbeteren.
Het wegprofiel aan de noord- en zuidzijde wordt dusdanig aangepast dat de huidige maatvoering van rijbaan, fietspad en parkeerplaatsen gehandhaafd blijft. Dit betekent dat het naastgelegen voetpad met 50 centimeter versmald wordt.

Betreffende DO Tramhaltes Scheldestraat
Het betreft hier de tramhalte 'Scheldestraat' op de kruising van de Churchilllaan en de Scheldestraat, tussen de Amstelkade en de Deurloostraat.

Met het opheffen van de tramhalte, ontstaat hier een obligatie naar de omgeving tot aanpassing van het wegprofiel en het noordoostelijke deel van de kruising. Dit omvat de volgende werkzaamheden:

- *Verwijdering van het halteperron 'Scheldestraat' op de Churchilllaan.*
- *Verwijderen van halte-inrichting van halte 'Scheldestraat' op de Scheldestraat*
- *Aanpassing steunpunt voormalige halteperron 'Scheldestraat' op de Churchilllaan*
- *Aanpassing steunpunt gelegen tussen rijbaan en fietspad.*
- *Verleggen vrij liggend fietspad op Churchill-laan*
- *Verbreden voetpad gelegen tussen fietspad en gevel op de Churchilllaan*
- *Aanpassen VRI*
- *Aanpassen markering op nieuwe inrichting kruispunt, noord- en oostzijde.*

<u>Betreffende DO Tramhaltes Ferdinand Bolstraat:</u>
Het verwijderen van de combihalte 'Cornelis Troostplein' op de Ferdinand Bolstraat, tussen de Lutmastraat en de Lizzy Ansinghstraat.
Met het opheffen van de combihalte, ontstaat hier een verplichting naar de omgeving tot aanpassing van het wegprofiel. Dit omvat de volgende werkzaamheden:

- *Verwijdering van de combihaltes 'Cornelis Troostplein' aan de oost- en westzijde.*
- *Aanpassen van het steunpunt voormalige halteperron 'Cornelis Troostplein' aan de oost- en westzijde.*
- *Aanbrengen nieuwe markering ten aanzien van aanpassingen aan het wegprofiel (rijbaan en fietspad).*

Het realiseren van een nieuwe toegankelijke combihalte 'van Hilligaertstraat' op de Ferdinand Bolstraat t.h.v. woonzorgcentrum d'Oude Raai.
De combihalte zal tramlijn 12 en nachtbus 246 in beide richtingen bedienen. De halteperrons worden versprongen rond het kruispunt aangelegd, halterend voor de kruising. Hiervan wordt de beide halteperrons 31 meter lang en 2,10 meter breed en 24 centimeter hoog.
In de bijgevoegde DO tekening is de huidige omgeving ingetekend. Hierbij valt de versmalling van het voetpad t.h.v. de entree van d'Oude Rai op. Dit woonzorgcentrum is nu bezig met een verbouwing, waarbij de entree dichter bij de gevel gelegen komt en de breedte van het voetpad hier 2.40m wordt.
Eerder besproken in CVC nr.: 1108 d.d. 14-11-2017
De CVC wordt gevraagd: ter accordering.

Opmerkingen vooraf

- Er wordt waarschijnlijk een abri zonder zijpaneel geplaatst en bij drukke haltes komen DRIS-panelen. Cliëntenbelang Amsterdam wil deze graag op de tekening zien.
- Wanneer de halte op hoogte is neergelegd, zou de loopplank niet uitgelegd hoeven te worden voor mensen met een beperking.
- Voor de locatie van de abri zijn de uitgangspunten voor de inrichting van de halte gebruikt. De locatie van de abri verschilt, omdat onderscheid is gemaakt gezien de route van de voetgangers om de halte te verlaten.

Reactie CVC

GVB

GVB gaat op hoofdlijnen akkoord met het ontwerp en vraagt aandacht voor het aanbrengen van een speciale band in de combihalte. Hiernaast wordt aandacht gevraagd voor het aanpassen van de configuratie van de inmeldlussen bij de VRI geregelde kruispunten. Waar de haltes komen te vervallen liggen kansen voor het optimaliseren van de doorstroming van de tram. .

MET
- Op hoofdlijn akkoord met het vervallen van de halte en de twee aangepaste haltes.
- Bij de aanpassing van de haltes het PvE tramhaltes toepassen. Wanneer het project daarvan afwijkt, moet dat met argumenten bekleed worden.
- De speciale combiband genoemd door GVB is nog niet beschikbaar voor de stad en word binnenkort in een proefopstelling uitgeprobeerd.

R&D
- R&D is het eens met de opmerking van GVB over de combiband.
- De wensmaat voor de steunpunten bij de Maasstraat en Waalstraat is 1,80 m breed.
- Bij de Maasstraat de rijcurve voor de linksafbeweging richting de Churchilllaan controleren.
- Halte Scheldestraat: de slinger in het fietspad vervangen door een gedeelte van het fietspad vorm te geven als fietsstrook en het fietspad na de boom beginnen. Wanneer dat echter niet mogelijk is, dan voldoet voorliggend ontwerp.
- De stopstreep meer richting de zebra leggen.
- Halte Ferdinand Bolstraat graag de rijcurves controleren.
- Het plateau in de Van Hilligaertstraat is mogelijk.
- R&D stelt voor het stuk 1-1-streep voorbij de Van Hilligaertstraat te vervangen door een doorgetrokken lijn, zodat de auto meer zijn eigen baan houdt.

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

Politie
De politie sluit aan en gaat akkoord met het ontwerp.

Cliëntenbelang Amsterdam
- Graag ervoor waken dat de afstand tussen het perron en de tram niet groter wordt dan 5 cm diep en 5 cm hoog.
- De geleidelijnen bij de halte Ferdinand Bolstraat recht aan laten sluiten op de huidige geleidelijnen.
- Voor de rest sluit Cliëntenbelang Amsterdam aan bij de gemaakte opmerkingen.

Fietsersbond
- De Fietsersbond sluit aan bij de voorgaande sprekers.
- Helaas is niet de gelegenheid benut om bij de haltes een aantal parkeerplaatsen op te heffen, dan zou de halte breder gemaakt kunnen worden.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van het DO IAOV 5 – Rivierenbuurt.
- Bij de Ferdinand Bolstraat vraagt de CVC aandacht voor de combihalte en het halteren van de nachtbus. Hier graag een goede oplossing voor bedenken.
- De CVC pleit voor het toevoegen van inmeldlussen in de Maasstraat en Scheldestraat.
- In de Maasstraat en Waalstraat de steunpunten verbreden naar 1,80 m breed.
- Een toets uitvoeren naar de rijcurves bij Scheldestraat en Ferdinand Bolstraat en de stopstreep in de Scheldestraat naar voren verplaatsen.
- De positie van het fietspad in relatie tot de boom bij de halte Scheldestraat is een aandachtspunt. Graag een andere oplossing bedenken.
- De geleidelijnen in de Ferdinand Bolstraat in het verlengde van elkaar leggen.

13. VO Voetgangersbrug ts de De Boelelaan en Rosy Wertheimstraat

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

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Projectgebied Gershwin is bijna gereed. BPD en AM wonen (samen ontwikkelcombinatie Zuidschans) twee van de ontwikkelaars van het gebied, bieden Zuidas een kunstwerk in de vorm van een brug aan. Een voetgangersbrug is al geruime tijd een wens van bewoners van Zuidas en Buitenveldert en al sinds 2011 van stadsdeel Zuid. Vorig jaar is deze wens nog herhaald in een brief van de stadsdeelcommissie Zuid aan B&W.
De kunstenaar Martijn Sandberg heeft de leuning van de brug ontworpen. Deze bronskleurige leuning wordt gevormd door een reliëf waarin op een subtiele manier de letters OPGELET! KUNSTWERK! OPGELET! te lezen zijn. Een belangrijk uitgangspunt van de brug was de symmetrische vorm van de brug. De aanlanding van de kunstbrug (locatie, vorm, hoogte) van de kademuur is afgestemd met kunstenaar, bruggenbouwer, ontwikkelaar en het ontwerp van de kademuur en maaiveld aan de zijde van Gershwin. De voetgangersbrug sluit a niveau aan bij het maaiveld aan weerszijden en is daardoor ook voor ouderen en mindervaliden goed te bewandelen. Het hellingspercentage van de brug is 6.5% over een hoogteverschil van 58 cm en valt binnen de richtlijnen van CROW die zijn opgesteld voor langzaam verkeer bruggen.
Dit project maakt onderdeel van de Herinrichting van de De Boelelaan midden (tussen Beethovenstraat en Parnassusweg). Op 20 mei 2020 is de NvU van de De Boelelaan midden door de gemeenteraad vastgesteld. Hierin is de hoofdopzet van de inrichting vastgelegd. Binnenkort word de NvU verder uitgewerkt in een voorlopig ontwerp en wordt samen met de buurt de inrichting van de groenstrook langs de De Boelegracht vorm gegeven. In deze fase komen we terug met het project naar de CVC. Omdat de brug eerder wordt gerealiseerd, wordt dit gedeelte vooruitlopend op het gehele maaiveld ontworpen. De inrichting van de hele De Boelelaan midden moet zich hier naadloos in kunnen voegen. Het alvast tijdelijk aangelegde voetpad langs de De Boelelaan midden is gemaakt van halfverharding.
De brug landt aan de noordkant (de zijde van Gershwin) aan in de Rosy Wertheimstraat. Momenteel wordt hier de openbare ruimte aangelegd als sluitstuk van de gebiedsontwikkeling van Gershwin. De woongebouwen rond deze straat zijn ontwikkeld door de aanbieders van de kunstbrug (Zuidschans, bestaande uit BPD en AM wonen). Dit deel van de Rosy Wertheimstraat wordt ingericht volgens het DO openbare ruimte Gershwin als een voetgangersgebied. Alle straten die uitkomen op de De Boelegracht hebben een zelfde basisontwerp met onder andere een halfverdiepte bak. De invulling van deze laatste bak wordt bepaald met behulp van een participatieproject. De brug landt in het midden van de Rosy Wertheimstraat aan.

De CVC wordt gevraagd: ter accordering/advisering.

Opmerkingen vooraf

De binnenmaat van de brug is 1,70 m exclusief leuningen.

Reactie CVC

R&D

- R&D geeft de voorkeur aan een minimale breedte van 1,80 tussen de leuningen.
- De losse spijltjes zijn minder handig voor mensen met een beperking. Graag leuningen op de brug aanbrengen.
- Het weren van fietsers is een aandachtspunt.

V&OR

- Ook V&OR wenst 1,80 m tussen de leuningen op de brug.
- Verder gaat V&OR akkoord met het ontwerp.

Politie
Het mogelijke misbruik door de fietser monitoren en indien nodig maatregelen nemen.

GVB
Ook GVB pleit voor het weren van de fietsers.

MET
MET vindt de brug te smal om goed te kunnen functioneren als voetgangersroute. Dit is geen algemeen toegankelijke brug. Bij drukte kan men elkaar niet passeren.

Cliëntenbelang Amsterdam
Cliëntenbelang Amsterdam pleit voor een beter verloop van het hellingspercentage van maximaal 5%, zodat mensen met een beperking de hellingbaan kunnen nemen. De brug is te smal om elkaar goed te kunnen passeren.

Fietsersbond
- In de Haarlemmerliede is een bromfietsbrug van 1,70 m breed die goed functioneert, zo merkt de Fietsersbond op.
- Verder gaat de Fietsersbond akkoord met het ontwerp.

Opmerking CVC
- De CVC is niet gelukkig met de situatie, omdat deze niet aan alle normen voldoet. Daarom adviseert de CVC te onderzoeken of een breedte van 1,80 m tussen de leuningen kan worden gerealiseerd. De CVC kan echter node akkoord gaan met het ontwerp, ervan uitgaande dat er geen sprake zal zijn van een drukke looproute.
- Aandachtspunt is misbruik door fietsers. Graag monitoren en bij de herinrichting van de De Boelelaan eventuele maatregelen treffen om het misbruik door fietsers tegen te gaan.

14. Quickscan protocol ernstig-221-20 Plantage Middenlaan – Plantage Parklaan
In aanwezigheid van: de heer [redacted] (V&OR).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Vrijdag 8 mei 2020, omstreeks 09.00 uur gebeurde een ongeval tussen een personenauto en een fietser op het kruispunt Plantage Middenlaan – Plantage Parklaan.

De bestuurder van de fiets bereed het fietspad van de Plantage Middenlaan komende uit de richting van de Nieuwe Herengracht en gaande in de richting van de Plantage Kerklaan. De personenauto bereed de rijbaan van de Plantage Parklaan komende uit de richting van de Nieuwe Keizersgracht en gaande in de richting van de IJ-tunnel. Bij het oprijden van het vrij liggende fietspad aan de zuidzijde van de Plantage Middenlaan ontstond een aanrijding tussen de personenauto en de fietser. De fietser (man, 26 jaar) raakte als gevolg van de aanrijding zwaar gewond.
Dit kruispunt maakt deel uit van project "korte tot middellange termijn maatregelen Plantagebuurt", wat in de CVC is besproken op 16 juni 2020.
De CVC heeft met betrekking tot dit kruispunt diverse adviezen gegeven. Belangrijkste adviezen waren het niet realiseren van de fietsdoorsteek van Plantage Parklaan noordzijde richting de Plantage Parklaan zuidzijde. De fiets komende vanuit de noordelijke richting dient met het autoverkeer mee te rijden richting de nieuw voorgestelde in-/uitritconstructie en daar haar weg te vervolgen. Daarnaast werd geadviseerd om de VOP over de Plantage Parklaan noordzijde dichter tegen de oost-west fietsoversteek van de Plantage Middenlaan aan te leggen waardoor een steunpunt in de VOP is te realiseren. Het project neemt deze adviezen mee in een aangepast ontwerp en volgt hierbij haar eigen traject.

De CVC wordt gevraagd: ter instemming.

Opmerkingen vooraf
De heer Kooring vervangt de heer [redacted] bij de bespreking van de Quickscan.

Reactie CVC
De CVC heeft geen opmerkingen ten aanzien van de Quickscan.

Advies CVC
De CVC adviseert positief ten aanzien van de rapportage Quickscan protocol ernstig-221-20 Plantage Middenlaan – Plantage Parklaan.

15. Kleine Wittenburgerstraat
In aanwezigheid van: de heren [redacted] (V&OR) en [redacted] (IB)

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Na overleg met de Buurtbewoners en de directie van de school, overeengekomen om een voetgangersoversteekplaats te realiseren over de Kleine Wittenburgerstaat (aan de ene zijde gelegen tussen ingangen van beide scholen, aan de andere zijde aan het grote speelplein. Ingang van de Alan Turingschool ligt aan de Poolstraat, ingang de Boe ligt aan de Kleine Wittenburgerstraat. Met deze voetgangersoversteekplaats wordt er een veilige situatie voor de schoolkinderen gerealiseerd. In de huidige situatie is er alleen een drempel aanwezig.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen.

Opmerkingen vooraf
Het project beantwoordt enkele vragen van de CVC.

Reactie CVC
R&D
- R&D adviseert om de kinderen vanaf het plein beter te begeleiden naar de zebra door minder groen weg te halen en de palenrij te verlengen.
- De bebording 15 km/u naast de markering ‘school’ plaatsen.
- R&D is geen voorstander van de stippen op het wegdek.

V&OR
- V&OR sluit aan bij de opmerking van R&D over een betere geleiding naar de groenstrook.
- De stippen niet aanleggen.
- Verder gaat V&OR akkoord met het ontwerp.

Politie
- De politie adviseert negatief ten aanzien van de witte stippen. Daarmee wordt afgeweken van de leidraad.
- Bij de zebra een L2-bord plaatsen.
- De kinderen beter geleiden richting de zebra.

Cliëntenbelang Amsterdam
- Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de voorgaande sprekers.
- Een geleidelijn aanleggen om te voorkomen dat mensen met een visuele beperking met de taststok tussen de paaltjes blijven hangen.

Fietsersbond
De Fietsersbond gaat akkoord met de te nemen maatregelen en pleit voor voldoende schampruimte ten opzichte van de paaltjes.

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

Advies CVC
- De CVC adviseert op hoofdlijnen positief ten aanzien van het ontwerp Kleine Wittenburgerstraat.
- De geleiding van de kinderen van het plein naar de zebra verbeteren en zorgen dat zij niet willekeurig kunnen oversteken. De palenrij aan de pleinzijde verlengen en het groene gedeelte terugbrengen.
- Bij de zebra de juiste bebording aanbrengen en het bord schoolzone plaatsen.
- De zebra voorzien van geleidelijnen.
- De CVC adviseert negatief ten aanzien van de witte stippen. Graag uniformiteit aanbrengen in de schoolzone.

16. Quickscan protocol dodelijk-222-20 Postjesweg VOP t.h.v. de Orteliusstraat
In aanwezigheid van: de heer [redacted] (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Op zaterdag 13 juni gebeurde omstreeks 18.04 uur een ongeval tussen een taxi-bus en een overstekende voetganger op de voetgangers oversteekplaats (VOP) over de Postjesweg ter hoogte van het kruispunt met de Orteliusstraat. De bestuurder van de taxi-bus bereed de rijbaan van de Postjesweg komend vanuit oostelijke richting (stad uit). De voetganger (man, 90) stak op de VOP de Postjesweg over van de zuidelijke naar de noordelijke weghelft. De voetganger is op de tweede helft van de VOP aangereden door de taxi-bus en met zwaar letsel vervoerd naar het VUMC. Het slachtoffer is daar later op 16 juni 2020 aan zijn verwondingen overleden.
De CVC wordt gevraagd in te stemmen.

Opmerkingen vooraf
Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC
De CVC heeft geen opmerkingen.

Advies CVC
De CVC adviseert positief ten aanzien van de quickscan protocol dodelijk-222-20 Postjesweg VOP t.h.v. de Orteliusstraat.

17. Vaststellen verslag 1219e CVC d.d. 23 juni 2020
De secretaris voert de wijzigingen in het verslag door.

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

19. Actualiteiten
Er zijn geen actualiteiten.

20. Ter kennisname

Er zijn geen stukken ter kennisname.

21. Rondvraag

De Fietsersbond ziet dat in fietspaden steeds vaker paaltjes worden geplaatst die niet goed zijn ingeleid. Bijvoorbeeld op de Brouwersgracht. Het stadsdeel reageert niet op de signalen van de Fietsersbond. Sommige ontwerpen zijn ook niet in de CVC behandeld.
De Fietsersbond zal foto's mailen naar de voorzitter.
De voorzitter neemt het signaal mee naar het project Bruggen en Kades.

De voorzitter sluit de online vergadering om 17.10 uur.