Gemeente Amsterdam

Centrale Verkeerscommissie

Vastgesteld verslag

Secretariaat
5.1, 2, e , e /5.1, 2, e
Telefoon: 5.1, 2, e /5.1, 2, e
Weesperplein 8, 1018 XA Amsterdam
centraleverkeerscommissie@amsterdam.nl

Vergadering:	**1242e CVC**
Datum:	**19 januari 2021**
Tijd:	**13.00 uur**
Plaats:	**Online via MS Teams**

Deelnemers:	Dhr. 5.15.1, 2, e	- V&OR, voorzitter	
	Dhr. M. Oost Indië	- R&D	
	Dhr. 5.1, 2, e	- GVB	
	Dhr. 5.1, 2, e	- V&OR	
	Dhr. 5.1, 2, e	- MET	
	Dhr. 5.1, 2, e	- Politie	
	Mw. 5.1, 2, e	- extern adviseur Cliëntenbelang Amsterdam	
	Dhr. 5.1, 2, e	- extern adviseur Fietsersbond Amsterdam	
	Mw. 5.1, 2, e	- notulist	
	Mw. 5.1, 2, e	- IB	(agendapunt 3)
	Dhr. 5.1, 2, e	- IB	(agendapunt 4)
	Dhr. 5.15.1, 2, e	- R&D	(agendapunt 4, 6 en 7)
	Dhr. 5.1, 2, e	- G&O	(agendapunt 4)
	Mw. 5.1, 2, e	- PMB	(agendapunt 5)
	Mw. 5.1, 2, e	- R&D	(agendapunt 5)
	Dhr. 5.1, 2, e	- R&D	(agendapunt 5)
	Mw. 5.5.1, 2, e	- R&D	(agendapunt 6, 7 en 8)
	Dhr. 5.5.1, 2, e	- IB	(agendapunt 6, 7 en 8)
	Dhr. 5.1, 2, e	- V&OR	(agendapunt 9)

1. Opening en vaststellen agenda

De heer 5.1, 2, e opent de online vergadering om 13.00 uur en heet iedereen welkom.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld:
2. Mededelingen
3 Hamerstuk Geldersekade tussen Bantammerbrug en Nieuwmarkt, DO

4. Herprofilering Burgemeester Röellstraat
5. Buiksloterham, westelijke ontsluiting tussen Klaprozenweg en Papaverweg
6. Aanpassing Heathrowstraat en Naritaweg, nieuwbouw Floating Gardens (SITA-kavel)
7. Herinrichting Teleportboulevard t.p.v. O-kavel en verkeerskundig ontwerp Lutonhof (Sloterdijk Centrum)
8. Concept Plan Openbare Ruimte (POR) van Sloterdijk Centrum
9. IVM Rotonde Korte Muiderweg – Leeuwenveldseweg + Bouhuijstunnel en kruising Stationsweg – Herensingel (Weesp)
10. Vaststellen verslag 1240e CVC d.d. 5 januari 2021
11. Naar aanleiding van het verslag
12. Actualiteiten
13. Ter kennisname
14. Rondvraag

2. Mededelingen

De schriftelijke reactie van de Brandweer is in het verslag verwerkt.

3. Hamerstuk Geldersekade tussen Bantammerbrug en Nieuwmarkt, DO

In aanwezigheid van: mevrouw 5.1, 2, e (IB).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
Het onderwerp is besproken in de CVC van 15 december 2020 met als eindadvies "behandelen als hamerpunt".

Het advies van de CVC om daar waar het trottoir smaller is dan 1,20 meter de trottoirband te laten zakken naar 2 cm hoog wordt overgenomen en in de technische uitwerking van het maaiveldontwerp verwerkt.

Het advies van de CVC om alle fietsenrekken schuin te plaatsen in plaats van recht, zodat op straat meer ruimte ontstaat, wordt niet overgenomen, omdat daarmee het aantal fietsparkeerplaatsen zodanig afneemt dat een onwenselijke situatie ontstaat. De verwachting is dat dan fietsen aan lantaarnpalen en op de stoep worden geplaatst, wat overlast of hinder veroorzaakt in de openbare ruimte.
In afstemming met Programma Fietsparkeren en portefeuillehouder 5.1, 2, e is voorgesteld om de situatie te behouden waarbij fietsnietjes haaks op de kademuur staan, maar waarbij de fietsnietjes meer richting de kademuur geplaatst worden. De voorbanden van de fietsen staan hierbij op de dekzerk van de kademuur. Bij de technische uitwerking van het maaiveldontwerp wordt onderzocht of smallere fietsnietjes toegepast kunnen worden. Uit de praktijk blijkt dat er netter geparkeerd wordt bij toepassing van smallere nietjes. Een voorbeeld van het gebruik van smallere nietjes is te zien op de smalle stoep ter hoogte van de Oudezijdsvoorburgwal/Damstraat. Tenslotte willen wij nog meegeven dat het plaatsen van de fietsnietjes richting de kademuur geen gevolgen heeft voor voetgangers, aangezien er geen ruimte is en was om langs het water te lopen.
Met deze ontwerpoplossing blijft de capaciteit voor het aantal fietsparkeerplaatsen behouden, en wordt voldaan aan de opmerking van de CVC om meer ruimte te creëren voor het in- en uitparkeren. Tevens blijft de overlast van losstaande fietsen beperkt.

De CVC wordt gevraagd: een positief advies uit te brengen op het DO maaiveld voor Geldersekade 84-126.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Ingezonden reactie
Brandweer
Geen opmerkingen, akkoord.

Reactie CVC
GVB
Ter hoogte nr. 104 zijn twee fietsenrekken niet verder richting de kademuur geschoven. Het project geeft aan dat deze rekken op dezelfde manier als bij nr. 98 verder richting de kademuur worden geschoven. Dan is GVB akkoord met het ontwerp.

R&D
- R&D sluit aan bij de opmerking van GVB en pleit voor smallere fietsnietjes. De ervaring leert dat fietsers hun fiets dan netter stallen.
- Eerder is afgesproken om bij de pothuizen waar het trottoir smaller is dan 1,20 m het trottoir te verlagen. Omdat dit vrijwel over de gehele lengte van toepassing is en er dan sprake is van een golvende trottoirband, adviseert R&D over de hele lengte in de straat een hoogteverschil van 2 cm aan te brengen.

Fietsersbond
- De Fietsersbond sluit aan bij de opmerkingen van R&D.
- De 2 cm hoge band is voor oudere mensen slecht te zien en mogelijk struikelen zij dan. Daarom pleit de Fietsersbond voor een trottoir met band à-niveau over de gehele lengte. Het project licht toe dat het stadsdeel geen voorstander is van een profiel à-niveau. Zij wenst een hoogteverschil tussen rijbaan en voetpad.

Cliëntenbelang Amsterdam
Mensen met een visuele beperking hebben die 2 cm hoogteverschil wel nodig om de weg te kunnen vinden.

Overige CVC-leden
Geen opmerkingen.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief ten aanzien van het DO Geldersekade tussen Bantammerbrug en Nieuwmarkt.
- De CVC gaat ervan uit dat de fietsnietjes bij nr. 104 nog verder richting de kademuur geplaatst worden.
- Graag smallere fietsnietjes toepassen.
- Gezien het feit dat het trottoir op vele gedeelten smal is, adviseert de CVC over de gehele lengte van de straat een hoogteverschil van 2 cm toe te passen tussen trottoir en rijbaan.

4. Herprofilering Burgemeester Röellstraat

In aanwezigheid van: de heren 5.1, 2, e (IB), 5.15.1, 2, e (R&D) en 5.1, 2, e (G&O).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
De belangrijkste aanleiding is de wens om het gebied als geheel, samen met de herontwikkeling van de aangrenzende buurten te versterken en beter te laten aansluiten op de stad binnen de ring. Nieuw-West is sterk in ontwikkeling. De Burgemeester Röellstraat heeft veel potentie door de verdichtingsmogelijkheden en de verbeterslag die gemaakt kan worden in de kwaliteit van de openbare ruimte.

Het einddoel van de opdracht is de herprofilering van de Burgemeester Röellstraat om deze om te vormen tot aantrekkelijke stadslaan en ruimte te creëren voor nieuwbouw aan de Noordzijde als onderdeel van de gebiedsontwikkeling van de aanliggende buurten (Louis Couperusbuurt, Dichtersbuurt en Lodewijk van Deysselbuurt).

Op basis van een analyse van de opgave en verschillende ontwerpverkenningen is gekomen tot een oplossingsrichting (voorkeursscenario) dat bestaat uit de volgende hoofdlijnen:

1. *Een standaard profiel voor de gehele straat met 4-dubbele bomenrijen, hagen langs de trambaan die in gras ligt en bloemrijke bermen rond de rijweg.*
2. *Het hiertoe verplaatsen van de trambaan tussen Van Leeuwenlaan en het Röellcircuit.*
3. *Geen aanpassingen aan het Röellcircuit zelf.*
4. *Het meenemen van het deel ter hoogte van het metrohalte Jan van Galenstraat tot aan de Jan Tooropstraat.*

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met concept Nota van Uitgangspunten.

Opmerkingen vooraf

- V&OR pleit voor overleg met de juiste wegbeheerder, omdat de Burgemeester Röellstraat plusnet auto is. Daarom meent V&OR dat het ontwerp nog niet beoordeeld kan worden, omdat er nog geen overleg is geweest met de wegbeheerder.
- De politie geeft aan dat er geen overleg is geweest, dus die input is niet opgenomen.
- Het project licht toe dat sprake is van een globale NvU en de belanghebbende partijen zullen betrokken worden bij de verdere uitwerking in het VO.
- MET is ook een wegbeheerder vanwege de trambaan en er heeft geen overleg plaatsgehad. De NvU wordt vastgesteld door het bestuur en dan kan niet gesproken worden over een globale NvU.
- Het fietspad aan de noordkant is twee richtingen. Aan de zuidkant is sprake van eenrichtingsverkeer.

Ingezonden reactie

Brandweer

Op pagina 35 is een model aangegeven waarbij één rijrichting een breedte heeft van 3,50 meter zonder uitwijkmogelijkheden. Dit lijkt me niet wenselijk voor zo'n drukke weg als ook de trambaan niet overrijdbaar is. Mocht er voor een variant worden gekozen dat de trambaan verplaatst wordt, dan zouden wij graag willen dan deze overrijdbaar wordt gemaakt voor een zwaar brandweervoertuig. Eventueel met grastegels. Graag even overleg daarover.

Reactie CVC

Politie

- De politie sluit aan bij de opmerking van de brandweer en vindt het niet acceptabel dat er geen uitwijkmogelijkheden zijn voor de nood- en hulpdiensten.
- In de NvU staat de vormgeving van de overgang van 30 naar 50 km/u niet beschreven. De politie wenst ook een cijfermatige onderbouwing waarom voor een 30km-profiel wordt gekozen.
- Het project moet goed nadenken over de maatvoering van fietspaden, zeker gezien de hagen naast de trambaan. Als er onvoldoende oversteekmogelijkheden zijn voor fietsers, verwacht de politie dat fietsers op de eenrichtingsfietspaden tegen de richting in gaan rijden.
- In de NvU moet een duidelijke afweging worden gemaakt ten aanzien van de VOP's. Ook hier moet een onderbouwing aan ten grondslag liggen wat betreft de noodzaak van een VOP. Voordat de NvU aan het bestuur wordt voorgelegd, moet hier duidelijkheid over zijn.

- De politie is voorstander van het verleggen van de trambaan, zo wordt openbare ruimte terugverdiend en creëert het project een verkeersveilige situatie.
- Gezien alle opmerkingen kan de politie nog geen positief advies geven ten aanzien van de NvU en wenst een verdere uitwerking terug te zien voordat het document door het bestuur wordt goedgekeurd.

V&OR
- V&OR moedigt het project aan om volledig te zijn in de stukken en de persoon te benoemen die vanuit V&OR betrokken was bij het opstellen van de NvU. Dan had die persoon in het vooroverleg van V&OR zijn inbreng kunnen geven en had V&OR een standpunt kunnen innemen.
- Wat betreft de uitgangspunten onderschrijft V&OR de opmerkingen van de politie en brandweer.
- V&OR pleit voor een apart hoofdstuk ten aanzien van verkeersveiligheid, onder andere op de Van Leeuwenlaan. Een aantal kruisingen en een wegvak in het gebied zijn een black spot en daarom raadt V&OR aan om het hoofdstuk verkeersveiligheid in overleg met de WBA aan te vullen. En om in de nadere uitwerking de ontwerpen met betrekking tot die delen ook te bespreken met de WBA.
- V&OR vindt de NvU nog niet volwaardig en adviseert negatief.
- In het onderzoek naar een servicestrook langs plusnet auto moet Team Verkeerstactiek van V&OR worden betrokken.

R&D
- R&D constateert dat voorop het document NvU staat, zonder concept, en beschouwt het dan als een volledig NvU.
- Pagina 27, deel A: Lambertus Zijlplein – Colijnstraat. Variant 1 is uitgetekend; variant 2 niet. R&D adviseert te benoemen waarom variant 2 niet is uitgewerkt. Ook benoemen wat de gevolgen zijn als het talud blijft, want het project gaat ervan uit dat het talud verdwijnt.
- Wees consequent in de schrijfwijze van de straatnaam Burgemeester Röellstraat.
- Pagina 31; variant 2 heeft veel groen in het midden naast de trambaan, maar R&D wenst het groen meer richting de gevel, zodat de bewoners ervan kunnen genieten.
- R&D sluit aan bij de opmerkingen van de Politie over de en nood- en hulpdiensten en fietspaden. Tevens sluit R&D aan bij de opmerkingen van V&OR betreffende de WBA.
- Vermeld bij de profielen ook consequent de maatvoering.
- Hoofdstuk 7: noem de parkeergarages en het feit dat zij in de nieuwe huizenblok moeten voldoen aan de Nen-normen.
- Bij het kopje ‘fietser’ vermelden dat de fietspaden aan een bepaalde breedte moeten voldoen en benoem of de snorfiets wel/niet op het fietspad rijdt.
- Onder het kopje ‘groen’ aangeven dat de hagen bij de oversteken verlaagd of weggehaald moeten worden om bij het oversteken het zicht te garanderen.
- Bij de conclusie worden een aantal zaken herhaald die op andere plekken en samenvatting ook zijn vermeld.
- Volgens R&D is de NvU niet compleet genoeg om van een positief advies te voorzien.

GVB
- Bij de hagen langs de trambaan wenst GVB minimaal een strook van 60 cm voor het ontruimen van de tram in geval van calamiteiten.
- GVB ondersteunt de opmerkingen van R&D over de haag, oversteekbaarheid en zicht.
- Pagina 7: de minimale lengte voor de tramhalte is 31 m. GVB pleit op het oostelijke gedeelte van de Röellstraat (tussen het Röellcircuit en Jan Tooropstraat) voor een haltelengte van 62 m, zodat er (in geval van calamiteiten) twee trams kunnen halteren.

- Er wordt met de haltes geschoven om deze toegankelijk te maken. Bij het Röellcircuit klopt de tekst of tekening niet waar wordt voorgesteld om stad-in de halte van lijn 13 te verplaatsen naar de westzijde van het Röellcircuit.
  Het project geeft aan dat de tekst leidend is, de tekening is onjuist.
- Bij de reconstructie van het plein is gekozen voor tram-/bushaltes in een molenwiek. Deze variant blijft de voorkeur houden van GVB. De halte stad-in aan de oostkant van het circuit behouden en niet verplaatsen naar de westzijde.
- Wat betreft het fietspad sluit GVB aan bij de gemaakte opmerkingen.
- In zijn geheel kan GVB tot een positief advies komen wat betreft de NvU.

MET
- Uitgangspunten: pagina 25, hoofdstuk 5, punt 7 wordt genoemd dat de delen E en D moeten voldoen aan de eisen voor plusnet auto. Volgens MET hoort deel C daar ook bij. Bij punt 8 geldt het voor deel C, dat is ook plusnet auto.
- Punt 12: wat betreft de vier halteperrons bij het circuit pleit MET voor de Molenwiekvariant.
- Punt 29: MET is geen voorstander van een flexibele servicestrook langs plusnet auto.
- Punt 32: voor de vrije ruimte naast een groot gedeelte van een stilstaande tram moet een afstand van minimaal 2,25 m vanuit hartspoor van de trambaan worden aangehouden.
- Het project dient maatregelen te treffen waardoor bij het betonnen onderbed van de spoorconstructie geen wortelopdruk kan plaatsvinden. In verband met bladeren op de rails is MET niet blij met de bomen langs de trambaan.
- Punt 33: wanneer er een aparte NvU wordt gemaakt voor de Jan van Galenstraat, dan wil MET daar input voor leveren.
- De bushaltes bij het metrostation behouden ten behoeve van een vervangende busexploitatie als de tram of metro niet rijdt.]
- Punt 34: een minimale haltebreedte van 2,70 m is gewenst.
- Punt 35: de haltelengtes in de delen E en D minimaal 62 m lang maken, zoals GVB voorstelt.
- Punt 38: rood asfalt in het fietspad met een minimale breedte van 2,50 m.
- Punt 41: de groene hagen op minimaal 2,25 m vanuit hartspoor plaatsen in verband met de ontruimingsruimte.

Cliëntenbelang Amsterdam
- Binnen de randvoorwaarden komt de voetganger er volgens Cliëntenbelang Amsterdam niet best vanaf. Graag de maatvoering van het trottoir specificeren, zodat beoordeeld kan worden of deze geschikt is voor mensen met een beperking.
- Cliëntenbelang Amsterdam wenst een veilige oversteekbaarheid in deze drukke straat, met niet al te lange omlooproutes en veilig bereikbare haltes. Deze aandachtspunten ontbreken in de randvoorwaarden.
- Cliëntenbelang Amsterdam kan niet instemmen met deel E, met onder andere de metrohalte Jan van Galenstraat daar dit voor ons heel belangrijke onderdeel van dit herprofileringsplan nog helemaal verder uitgewerkt moet worden.

Fietsersbond
- De Fietsersbond is blij om te lezen dat kunst wordt toegepast om langzaam verkeer te stimuleren. De Fietsersbond denkt echter dat verlichting in het wegdek van het fietspad het beoogde doel niet bevordert. Denk liever aan een artistiek vormgegeven goede openbare verlichting ter hoogte van station Jan van Galen zodat de route sociaal veilig is en de zichtproblemen minimaal zijn.
- De Fietsersbond constateert dat er een grote behoefte is om aan beide zijden van de Röellstraat in twee richtingen te fietsen en pleit voor een voldoende breed tweerichtingsfietspad aan beide zijden.

- Er moet sprake zijn van een goede fietsbereikbaarheid van de aanliggende wijken vanaf de Röellstraat.
- De Fietsersbond is geen voorstander van het opheffen van het solitaire fietspad en het aanleggen van een fietsstraat tussen de Colijnstraat en het Lambertus Zijlplein, bewoners zijn ook tegen een fietsstraat.

Advies CVC

- De CVC heeft veel inhoudelijke opmerkingen gemaakt. Het project heeft aangegeven dat sprake is van een globale NvU, maar in de ogen van de CVC is de NvU nog te globaal. Er ontbreekt nog een aantal wezenlijke dingen en de nood- en hulpdiensten hebben aangegeven problemen te hebben met één rijstrook die aan beide kanten niet overrijdbaar is, waardoor er geen uitwijkmogelijkheden zijn voor de nood- en hulpdiensten. Voor de nood- en hulpdiensten is dat een groot probleem en de CVC adviseert om hierover nader te overleggen met de brandweer.
- Aan de uitgangspunten een paragraaf verkeersveiligheid toevoegen.
- In het verdere uitwerking van het proces graag een en ander afstemmen met de WBA.
- De CVC heeft haar zware twijfels uitgesproken over het tweerichtingsfietspad aan de ene zijde en aan de andere kant het eenrichtingsfietspad. De onderbouwing voor deze keuze ontbreekt. De commissie verwacht dat fietsers op het eenrichtingsfietspad tegen de richting in gaan rijden, omdat de bestemming aan die kant van de wijk ligt. Fietsers kunnen op het langgerekte stuk ook niet oversteken. De CVC heeft dan ook een voorkeur voor tweerichtingsfietspaden aan beide zijden van de weg, waarbij wordt aangetekend dat dit in de huidige situatie ook al het geval is.
- De maatvoering van het fietspad is niet overal vermeld en de CVC pleit voor rood asfalt, waarbij de CVC ervan uitgaat dat snorfietsen ook op het fietspad rijden.
- De oversteekbaarheid is een aandachtspunt, zeker in relatie tot de hagen.
- De CVC mist een opmerking over de nachtbus en GVB kan niet instemmen met de voorgestelde halteligging van het circuit.
- De wegbeheerders geven aan niet voldoende aangehaakt te zijn, net als de nood- en hulpdiensten. Dit globale NvU kan sterker worden gemaakt door vooroverleg met alle disciplines. De CVC acht een dergelijk overleg cruciaal.
- Alles overwegende kan de CVC nog niet positief adviseren wat betreft de NvU.

5. Buiksloterham, westelijke ontsluiting tussen Klaprozenweg en Papaverweg

In aanwezigheid van: de dames 5.1, 2, e (PMB) en 5.1, 2, e (R&D), de heer 5.1, 2, e (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
Het projectgebied Buiksloterham op de Noordelijk IJ-oever transformeert naar een duurzaam gebied voor wonen en werken. Daarvoor is onlangs de Herijking Investeringsbesluit Buiksloterham 2020 bestuurlijk vastgesteld. Meegroeiend met de transformatie, wordt de infrastructuur gefaseerd aangepast. Een onderdeel van deze ontwikkeling is de aanleg van de Westelijke Ontsluiting (dit is de werknaam). De Westelijke Ontsluiting is opgesplitst in een noordelijk en zuidelijk deel. Het noordelijk deel wordt als eerste uitgevoerd vanwege de ontwikkeling van het aanliggende kavel 1A. Vanwege een grondruil met de betrokken ontwikkelaar van kavel 1 is de planning van het noordelijk deel naar voren geschoven. Voor het zuidelijk deel wordt momenteel de bestemmingsplanwijziging in gang gezet.

Het noordelijk deel betreft de verbinding tussen de Klaprozenweg en de Papaverweg en is gereed in 2024. De kruising op de Papaverweg is tijdelijk van aard en zal pas definitief worden zodra het zuidelijke deel van de Westelijke Ontsluiting en de Papaverweg definitief wordt aangelegd. Het zuidelijke deel van de Westelijke Ontsluiting is ca. 2026 gereed en de Papaverweg staat voor 2026 – 2030 op de planning. In de volgende CVC zullen we specifiek

aandacht besteden aan de tijdelijke kruising Westelijke Ontsluiting Noord met Papaverweg. Wel nemen we eventuele opmerkingen graag mee.

De CVC wordt gevraagd: ter accordering.

Opmerkingen vooraf
In het Buiksloterkanaal liggen traditionele woonschepen en die kunnen niet onder de brug door om naar de werf te komen. Het project licht toe dat dit NvU gaat over de brug over het Papaverkanaal en niet over de brug over het Johan van Hasseltkanaal.

Ingezonden reactie
Brandweer
Alle drie de varianten zijn wat de brandweer betreft akkoord. Wij hebben geen voorkeur.

Reactie CVC
Politie
- De politie maakt zich zorgen over het zicht voor verkeer dat van de brug in de Klaprozenweg af komt en pleit voor een VRI bij de kruising met de Klaprozenweg.
- Het is relevant of deze weg gebruikt gaat worden als bouwweg voor het ontwikkelen van het achterliggende gebied. Dan adviseert de politie een eenrichtingsfietspad aan beide zijden van de weg aan te leggen, om te voorkomen dat er over het voetpad gefietst gaat worden.
- De politie stelt voor om tijdens de bouwwerkzaamheden een 50 km/u te laten gelden en als een en ander is afgerond, kan afwaardering van de weg naar 30 km/u onderzocht worden.

V&OR
- V&OR merkt op dat de VRI op de kruising met de Klaprozenweg nog moet worden getoetst in de WVA. In de NvU opnemen dat een VRI op die kruising gewenst is.
- V&OR is voorstander van een vrijliggend fietspad met voetpad aan beide zijden van de weg.
- Het blijft een ontsluitingsweg met een 50km-regime, dit heeft de voorkeur. Als toch gekozen wordt voor 30km/u, dan bijbehorende snelheidsmaatregelen treffen.

R&D
- R&D complimenteert het project met de duidelijke en overzichtelijke NvU.
- Bij voorkeur twee keer een eenrichtingsfietspad aanleggen zoals het project voorstelt.
- R&D sluit aan bij de opmerking van de politie om eerst een 50km-regime toe te passen en als de bouw afgerond is, te kijken of de weg kan worden afgewaardeerd naar 30km/u.
- In de NvU opnemen hoeveel het hoogteverschil is tussen de weg en het hoogste punt van de brug.

GVB
- GVB sluit aan bij de opmerking van de politie over het toepassen van een snelheidsregime.
- Een fietspad aan beide zijden van de weg heeft de voorkeur van GVB. Wel moet de mogelijke invloed van de fietspaden op de kruising met de Klaprozenweg in beeld worden gebracht. Is hier regeltechnisch sprake van een groot verschil in doorstroming, dan kan het zijn dat GVB een ander standpunt inneemt.
- De realisatie van twee bushaltes aan de oostzijde van de westelijke ontsluiting op de Klaprozenweg is nog speculatief.
- Graag in de NvU opnemen dat de bushaltes moeten voldoen aan de eisen voor toegankelijkheid.

MET
MET sluit aan bij de opmerkingen van R&D.

Fietsersbond
- De Fietsersbond sluit aan bij de voorgaande sprekers en is voorstander van twee keer een eenrichtingsfietspad.
- In het kader van toekomstbestendigheid van de fietsroutes streven naar een fietspadbreedte van 3 m in plaats van 2.

Cliëntenbelang Amsterdam
- Ook Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.
- Een eenrichtingsfietspad aan beide zijden van de weg en brug met een duidelijk voetpad ernaast, heeft de voorkeur.
- Graag een geringe helling van maximaal 4% aanleggen richting de brug.

Project
De drie varianten zullen aan omwonenden worden voorgelegd, waarbij wordt aangegeven dat de CVC een duidelijke voorkeur heeft voor eenrichtingsfietspaden aan beide zijden van de weg. Mocht in die variant majeure wijzigingen worden doorgevoerd, dan wordt dat nieuwe ontwerp voorgelegd aan de CVC.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief op het concept NvU Buiksloterham, westelijke ontsluiting tussen Klaprozenweg en Papaverweg.
- Voor de aansluiting met de Klaprozenweg, ongeacht welke variant gekozen wordt, het ontwerp aan de WVA voorleggen.
- Als het gaat om de variantenkeuze, heeft de CVC unaniem de voorkeur voor een eenrichtingsfietspad aan beide zijden van de weg.
- Het project heeft een voorkeur uitgesproken voor een 30km-weg met drempels en een brede rijbaan. De CVC meent dat snelheidsremmers ongewenst zijn in deze bouwweg. Daarom adviseert de CVC om in aanvang uit te gaan van 50km/u, zonder drempels. Wanneer de bouw voorbij is, kan de weg afgewaardeerd worden naar 30km/u, met bijbehorende maatregelen.
- In de NvU opnemen dat de haltes moeten voldoen aan de eisen voor toegankelijkheid.
- Tevens het te overbruggen hoogteverschil bij de brug vermelden.

6. Aanpassing Heathrowstraat en Naritaweg, nieuwbouw Floating Gardens (SITA-kavel)

In aanwezigheid van: mevrouw 5.1, 2, e (R&D) en de heren 5.1 5.1, 2, e (IB) en 5.1 5.1, 2, e (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
De Sita-kavel is een van de projecten binnen Sloterdijk Centrum waar sloop-nieuwbouw is toegepast. Het nieuwe gebouw (genaamd Floating Gardens) krijgt 192 woningen, een school met kinderdagverblijf met een ondergrondse parkeergarage voor auto's (46 plekken), scooter (25 plekken)- en fietsparkeerplekken (580) (onderzocht met telling). Het hotel naast dit gebouw gaat in de toekomst ook herontwikkelen. Hier zullen, naast het behouden van de hotelfunctie, ook woningen gerealiseerd gaan worden. In de huidige situatie is er nu een mogelijkheid om te parkeren op het terrein van het hotel (100 autoparkeerplekken).

De Sita-kavel ligt in een 30 km zone. De Heathrowstraat zal de ontsluitingsweg zijn richting de ondergrondse parkeergarage (het sculptuur). Wanneer je langs dit sculptuur rijdt kun je

het parkeerterrein van het hotel bereiken. Verder loopt deze straat dood en zal dit dus een straat worden waar alleen bestemmingsverkeer zal komen.
Het fietspad langs de Heathrowstraat zal een verlenging worden van het plusnet fietspad Arlandaweg. Dit ontwerp is eerder vastgesteld in de CVC (1123e verslag op 13 mei 2018). Vanaf de knipnaad (zie tekening maaiveldontwerp, lichtgrijze kleur aan oostzijde gebouw) richting zuiden is eigen terrein Synchroon (ontwikkelaar). Hier geldt een recht van overpad richting de ondergrondse parkeergarage voor de woningen en de parkeerplekken van het Hotel. We hebben vanuit de gemeente in overleg met de ontwikkelaar meegegeven waar aan moet worden voldoen (brandweer, laden- en lossen, verhuizen).

Toelichting:
Een woonerf (shared space) gemaakt waar 15km/h is toegestaan en een lage intensiteit is voor gemotoriseerd verkeer, namelijk alleen bestemmingsverkeer richting de ondergrondse parkeergarage en de parkeerplekken voor het hotel. Het plein wordt uitgevoerd in betontegels 30x30/15x30. Dit plein is hét plein voor de school dus we willen hier rust creëren door een verkeersveilig plein maken. De betontegels zorgen voor een uitstraling waar de auto weet dat hij te gast is.
De Heathrowstraat is en blijft een tweerichtingsweg waar 30 km/h gereden wordt. De intensiteit is lager waardoor er is gekozen voor gebakken klinkers. De veiligheid wordt gewaarborgd door de noord-zuidrichting (Naritaweg) éénrichtingsverkeer maken richting het Barajasplantsoen (zuid-noord dus). Inritconstructie toepassen richting Arlandaweg om veiligheid te waarborgen. Steunpunt Arlandaweg aangepast om aansluiting Heathrowstraat en Arlandaweg goed op te lossen. We sluiten aan op de bestaande situatie. (Parallel loopt een traject om het fietspad anders te ontsluiten door aanpassing op de N200).

Bij de Naritaweg richting het noorden maken we eenrichtingsweg om conflicten te verminderen. Ook willen we de intensiteit van het verkeer in dit gebied naar zo min mogelijk brengen om veiligheid rondom de schoolzone te realiseren, en eenduidigheid te maken. Aan de oostzijde Naritaweg kort parkeren op trottoir toestaan om kinderen af te zetten en op te halen op piekmomenten (start en eindtijd school). Trottoir totaal 3,70 meter breed aan oostzijde. Op de piekmomenten trottoir 1,80 meter breed. Trottoir westzijde verhard tot eigendomsgrens 1.50 meter breed maar volledig beloopbaar door gras. Reden voor minimale maat is in verband met de erfgrens. Aan oostzijde is dit breder omdat dit het trottoir is wat doorloopt richting het Barajasplantsoen. Woningen en huidige ondergrondse afvalcontainers zijn ook aan deze oostzijde. De westzijde (verhard 1,50 meter) is de zijde waar de kantoren zijn gevestigd. Wanneer er in gesprek wordt gegaan met de desbetreffende kavel zullen wij vragen om ten minste 30 cm extra te verharden zodat het trottoir op 1.80 cm breed komt aan westzijde.
De plusnetfiets verbinding van de Arlandaweg trekken we door richting het Sportpark Spieringhorn. We hebben dit gerealiseerd met zichtlijnen, de fietser voorrang te geven d.m.v. een plateau op de Heathrowstraat en hierbij voldoende opstelruimte te maken voor de auto (met een inritconstructie). Vanuit de adviseur onderwijshuisvesting hebben wij informatie gekregen dat dit dé belangrijkste (verwachte) looproute is naar school vanuit het noorden. Daarom is op het plusnet fietspad een zebrapad en twee drempels toegevoegd om veiligheid te waarborgen voor overstekende voetgangers.

Voor laden+lossen/verhuizen is er geen plek gerealiseerd op het woonerf (shared space). In verband met de veiligheid en draaicirkel is dit niet mogelijk. Wel is het mogelijk om in de nabije omgeving kort stil te staan (Barajasweg/Naritaweg/Barajasplantsoen) Hierbij is rekening gehouden met verkeersveiligheid.
Dam + aansluiting plusnet fietspad richting Sportpark Spieringhorn valt onder ander project en loopt parallel aan het aanpassen van fietsnetwerk vanuit de N200. Dit is nog niet uitgevoerd. We zullen op de toekomstige situatie aansluiten. Plan Sita-kavel + openbare ruimte gereed eind 2024. Onduidelijk wanneer het ontwerp Arlandaweg gereed is. In verband met capaciteit wordt hier nu niet aan gewerkt.

De CVC wordt gevraagd: akkoord op het principe-ontwerp.

Opmerkingen vooraf

- Het project stelt aanpassingen in de openbare ruimte voor en vermeldt in de flap dat de wegbeheerder niet van toepassing is. V&OR merkt op dat de wegbeheerder altijd betrokken moet worden. Dit geldt ook voor agendapunt 7 en 8.
- Het project stelt een shared space voor waar 15 km/u mag worden gereden.
- De parkeergarage is met een slagboom toegankelijk.
- Door een ander soort bestrating op het entreeplein wordt aangegeven dat de auto in een ander gebied komt.
- Voor de vuilophaal van de school wordt een plek gereserveerd vlakbij het bord ‘erf’. Dit is niet dichtbij de school zelf, maar de school heeft ermee ingestemd.
- Het parkeerterrein is niet gedimensioneerd voor touringcars en het project gaat ervan uit dat die daar dan ook niet rijden.

Ingezonden reactie

Brandweer

Geen opmerkingen, akkoord.

Reactie CVC

R&D

- De inritconstructie op de Heathrowstraat richting de Naritaweg dichter bij het fietspad neerleggen zodat de voorrangsituatie duidelijk is.
- R&D hoort veel inrichtingsvoorstellen die niet bij een erf horen en twijfelt of het juiste regime is gekozen.
- Naar verwachting gaan auto’s op het erf steken en keren, dat is ongewenst in een omgeving met veel kinderen. Ook de auto’s richting parkeergarage rijden in een gebied waar veel kinderen zijn.
- Het gebied lijkt niet geschikt voor een erf, gezien de maatregelen die getroffen worden om het verkeer de goede kant op te leiden. R&D adviseert om voor de school een trottoir te maken.

Politie

- De politie heeft ernstige twijfels ten aanzien van de inrichting. In een erf mag de auto overal rijden en in een 30km-regime is sprake van een duidelijke rijloper en een voetpad.
- Bij de Naritaweg twee drempels aanleggen voor het dubbel bereden fietspad. De inritconstructie suggereert dat men een gebied ingaat waar een ander snelheidsregime van toepassing is.
- Volgens de politie is de locatie van de K&R op de Naritaweg niet mogelijk, aangezien de auto in overtreding is als hij op de K&R staat die is vormgegeven als een voetpad.

GVB

- GVB steunt de opmerking met betrekking tot drempels in plaats van een inritconstructie op de kruising Naritaweg – Heathrowstraat.
- Voor het fietspad drempels aanleggen zoals de politie voorstelt.
- De K&R-plekken liggen erg ver van de school en GVB verwacht niet dat ouders daar vaak gebruik van zullen maken. Maak echte parkeerplaatsen die met een tijdslimiet gebruikt kunnen worden als K&R.
- GVB stelt voor het 30 km-regime door te trekken vanuit de Heathrowstraat en een rijloper te maken richting het privéparkeerterrein en de parkeergarage. Een en ander afscheiden met een band naast de school.

MET
MET sluit aan bij de voorgaande sprekers.

Cliëntenbelang Amsterdam
Ook Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.

Fietsersbond
De Fietsersbond pleit voor het fietspad in de voorrang en is geen voorstander van de K&R-locatie gezien de verkeersveiligheid van zowel de fietsers als overstekende kinderen. De oversteek van schoolkinderen kan beter via een meer westelijke zebra ter hoogte van de schoolingang.

V&OR
Ook V&OR pleit voor een duidelijke keuze qua weginrichting met een rijloper en voetpaden. De inrichting is nog niet duidelijk genoeg en daarom kan V&OR nog niet positief adviseren.

Advies CVC
- De CVC kan op voorliggend ontwerp nog niet positief adviseren. Dit heeft te maken met het systeem van de omgeving bij de school en de inrichting van de openbare ruimte. Het project stelt voor een erf te maken, maar de inrichting heeft veel weg van een shared spacegedeelte. Met molgoten wordt de rijloper aangegeven. De CVC meent dat de inrichting op twee gedachten hinkt. Deze inrichting als shared spacegebied is voor met name de schoolkinderen niet veilig, omdat een groot aantal voertuigen het gebied in rijdt. Dit betreft auto's richting de parkeergarage en het privéparkeerterrein, maar ook de ouders die overal op het terrein mogen rijden. De CVC meent dat de K&R in de Naritaweg te ver van de school ligt en dat deze daarom niet tot nauwelijks gebruikt zal worden. De ouders mogen immers ook het shared spacegebied inrijden om daar hun kinderen af te zetten. Dit is namelijk dichter bij de ingang van de school. De CVC adviseert om de 30km-inrichting in de Heathrowstraat door te trekken tot de parkeergarage en -terrein, zodat een duidelijk onderscheid wordt gemaakt met het voetgangersgedeelte.
- De CVC adviseert om het tweerichtingsfietspad niet in te leiden met een plateau. Voor het fietspad een drempel neerleggen, maar wel van beide kanten het fietspad voorzien van haaientanden.
- Wanneer er toch een K&R komt op de Naritaweg, is het verboden om deze op het voetpad te leggen. Graag met de bijbehorende bebording een parkeervak maken.
- De CVC adviseert de VOP meer richting de ingang van de school te leggen, zodat kinderen eerst het trottoir langs de gevellijn volgen, het fietspad via de VOP oversteken en dan meteen op het schoolplein uitkomen.
- Tevens een schoolmarkering op het fietspad aanbrengen.

7. Herinrichting Teleportboulevard ter plaatse van O-kavel en verkeerskundig ontwerp Lutonhof (Sloterdijk Centrum)

In aanwezigheid van: mevrouw 5.1, 2, e (R&D), de heren 5.1, 2, e (R&D) en 5.1, 2, e (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
Herinrichting Teleportboulevard voor ingang Hemboog Station Sloterdijk
Door woningbouwontwikkelingen op de O-kavel zullen er circa 650 woningen bij komen en moeten we ruim 600 fietsparkeerplekken realiseren. Daarnaast is het noodzakelijk om de fietsparkeerplekken van NS te handhaven (circa 450 plekken).
Door de ontwikkelingen op de O-kavel komen er circa 650 woningen bij op deze plot. De aanleiding tot herinrichting van de Teleportboulevard komt voort uit het feit dat aan deze zijde blok 5 en 10 worden gerealiseerd. Daarnaast hebben we te maken met het Hemboog

Station van NS dat uitkomt op de Teleportboulevard. De hoofdingang van blok 10 bevindt zich aan de Teleportboulevard en de hoofdingang voor blok 5 aan de westzijde (Radarweg). Daarnaast komt de ingang van de supermarkt (welke gelegen is onder blok 5+10) ook aan de Teleportboulevard (zie tekening groene cirkel). Hier worden overigens geen autoparkeerplekken voor opgenomen. Door de komst van 650 woningen op deze kavel moeten er ruim 600 fietsparkeerplekken gerealiseerd worden in de openbare ruimte. Daarnaast is het noodzakelijk om de fietsparkeerplekken van de NS te handhaven (circa 450 plekken). Fietsparkeerplekken zullen geoptimaliseerd moeten worden t.b.v. NS en bezoekers O-kavel blok 5 en 10. Daarnaast voegen we 6 ondergrondse afvalcontainers toe aan de Teleportboulevard.
De Teleportboulevard is momenteel een rijweg voor de ondergrondse parkeergarage van het hotel Holiday Inn. Hier zijn 70-80 autoparkeerplekken gerealiseerd. De Teleportboulevard dient ook als rijroute voor het laad en- en losverkeer van de supermarkt (Spar) en restaurant Marmaris aan het Orlyplein. Dit betekent dat de Teleportboulevard alleen door bestemmingsverkeer gebruikt wordt.
Ons voorstel is om van de Teleportboulevard een woonerf te maken waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte een grote rol speelt. Dit is gekoppeld aan het Orlyplein, het Hemboog Station, de benodigde fietsparkeerplekken, het brede trottoir voor voetgangers en de inpassing van 6 ondergrondse afvalcontainers. Door de huidige Teleportboulevard iets naar het noorden te verschuiven ontstaat er meer ruimte voor fietsparkeerplekken. De vrije doorloop tussen het Hemboog Station en de fietsparkeerplekken op het trottoir is 3,20 meter.

Doordat de ingangen van de woningen van Blok 5 en 10 op de O-kavel aan de noord- en westzijde gerealiseerd worden zullen de ondergrondse afvalcontainers, in verband met de richtlijn m.v.t. de maximale loopafstand, op de Teleportboulevard moeten komen. In totaal komen er vijf ondergrondse afvalcontainers en een grofvuilplek. De afvalwagen kan hier langs rijden vervolgens via het Orlyplein uitrijden naar de Radarweg. Deze route wordt nu ook al gebruikt als laad en losroute. Er is tevens onderzocht of het mogelijk is om een draaicirkel op de Teleportboulevard te realiseren maar in dat geval kan de veiligheid niet worden gegarandeerd voor alle soorten afvalwagens. Hierdoor zouden er steekbewegingen kunnen ontstaan. Dit leidt tot onveilige situaties. Vandaar dat er nu een voorstel ligt om de afvalwagen de huidige laad- en los route te laten rijden. Er zullen langs de uitritconstructie markeringen komen voor scooters De uitritconstructie dient gehandhaafd te worden en vrij van obstakels.
Op dit moment zijn er nog zes autoparkeerplekken op de Teleportboulevard waaronder vier fiscale plekken met een laadpaal en twee parkeerplekken bestemd voor zogenoemde 'autodate'. De vier fiscale plekken zullen komen te vervallen. De autodate plekken zullen we verplaatsen. Dit is in overleg met V&OR afgestemd.

<u>Verkeerskundig ontwerp Lutonhof</u>
De aanleiding voor het voorstel heeft te maken de verschillende woningbouwontwikkelingen op de O-kavel in Sloterdijk Centrum. Hier worden in totaal zeven nieuwbouw kavels ontwikkeld waardoor er circa 650 woningen worden gerealiseerd. Dit betreft kavel 5+10 (Crossroads), kavel 6 + kavel 8 + kavel 9A (MOtown, kavel 9B (Lycka, en kavel 7 (wordt op later moment getenderd). Onder kavel 6 en 8 komt een gezamenlijke parkeergarage voor de bewoners van blok 6,8 en 9A met 23 autoparkeerplekken, 35 motor parkeerplekken en 467 fietsparkeerplekken. Voor de bewoners van blok 5+10 worden er inpandige fietsparkeerplekken gerealiseerd die ontsloten worden onder de Hemboog aan de noordzijde van de O-kavel. Voor blok 5 bestaat dit uit 680 inpandige fietsparkeerplekken en voor blok 10 komen hier 144 inpandige fietsparkeerplekken. Hier worden geen autoparkeerplekken gerealiseerd voor de bewoners. Blok 9B heeft 154 inpandige fietsparkeerplekken gerealiseerd voor bewoners en 16 plekken voor scooter/bakfiets. Ook voor de bewoners van Blok 9B geldt dat er geen autoparkeerplaatsen voor bewoners komen. Op basis van het zeer lage aantal autoparkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt voor bewoners, kan dus worden geconcludeerd dat er hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op de O-kavel verwaarloosbaar

klein zal zijn. Voor Blok 7 zijn 43 marktwoningen gepland in de toekomst. Het is nog onduidelijk of hier inpandige autoparkeerplaatsen worden gerealiseerd. Samengevat betekent het dat er 23 autoparkeerplekken zullen komen onder blok 6-8. Hierdoor is de hoeveelheid rijbewegingen minimaal vanaf de Zaventemweg.

Bovengenoemde wijzigingen zijn groot ten opzichte van de huidige situatie. In de huidige situatie is de O-kavel een braakliggend terrein. Hier is nu dus geen verharding toegepast. Door de ontwikkelingen op de O-kavel moeten de toekomstige gebouwen worden ontsloten. De personenauto zal via de Zaventemweg naar het pocketpark (Lutonhof) rijden (zie tekening blauwe lijn). Deze ontsluiting is eerder langs de CVC gekomen (vastgesteld verslag 1044). Hier wordt een woonerf gerealiseerd door middel van gebakken rode klinkers. De personenauto zal richting de parkeergarage onder Blok 6 en 8 rijden en rijdt via dezelfde route weer uit richting de Zaventemweg (zie tekening rode lijn).

Fietsers kunnen gebruik maken van het twee-richtingenfietspad die aansluit op de Arlandaweg Dit zal de aansluiting worden voor het gehele gebied. Dit fietspad wordt gefaciliteerd aan de oostzijde van 9B en zal 4 meter breed zijn. Deze wordt uitgevoerd in rood asfalt en door middel van een overgang het pocketpark inlopen. Door de vele fietsparkeerplekken in de parkeerbak onder Blok 6+8 zal de intensiteit van het fietspad langs 9B hoog zijn. Wij willen er op aansturen dat fietsers het pocketpark inkomen door middel van dit fietspad. Te verwachten is dat de bewoners van de O-kavel veelal richting de stad zullen gaan. Hierdoor is een goede aansluiting op de Arlandaweg essentieel.

Voor de bezoekers van de O-kavel zal fietsparkeerplekken in de openbare ruimte worden gefaciliteerd. Dit wordt conform Puccini ingericht, namelijk door middel van een witte band met aan het begin en einde een fietsnietje. Deze parkeerplekken worden gerealiseerd in de tussenstraat van Blok 6+8, de tussenstraat van Blok 8+9A en onder de Hemboog.

De groene lijn laat de rijcurve zien voor vervoersmiddelen die incidenteel bij de technische ruimte in Blok 5 moeten komen. Voor de technische ruimte van de overige Blokken is het mogelijk om stil te staan in het Lutonhof. Daarnaast hebben we in het gehele gebied rekening gehouden met de nood- en hulpdiensten. De brandweer heeft meegekeken met het ontwerp en is akkoord.

De afvalbakken zijn gerealiseerd in de openbare ruimte aan de oostzijde van het pocketpark. De afvalwagen zal vanaf de Zaventemweg inrijden door middel van een inritconstructie naar de afvalcontainers. Het uitrijden van de afvalwagen gaat over dezelfde uitgang als de personenauto. Hierdoor wordt het pocketpark zo min mogelijk belast met gemotoriseerd verkeer. De zuidzijde van het pocket park blijft vrij van gemotoriseerd verkeer, maar is uiteraard wel bereikbaar voor nood- en hulpdiensten.
Door de hoogteverschillen op de O-kavel is het voor gemotoriseerd verkeer niet mogelijk om het Lutonhof op een andere manier te bereiken. De inritconstructie vanaf de Zaventemweg is dus de enige mogelijkheid. Hierbij maken we gebruik van een reeds bestaande route die door auto's verder op ook gebruikt wordt.

De keuze voor de inrit richting het Lutonhof vanaf de Zaventemweg is bewust gemaakt aan deze zijde. Er is zodanig gekeken naar deze locatie dat de bus er minimaal tot geen hinder van ondervindt.

De CVC wordt gevraagd:
1. Het voorlopig ontwerp Lutonhof in Sloterdijk Centrum
2. *De herinrichting van de Teleportboulevard inclusief rijroute afvalwagen*.

Opmerkingen vooraf

- Het project wordt verzocht straatnamen toe te voegen aan de kaart.

- De breedte van het fietspad is volgens de bestaande situatie.
- De voorrang tussen fietsers onderling is geregeld.

Ingezonden reactie
Brandweer
Geen opmerkingen, akkoord.

Reactie CVC
R&D
- R&D vindt het erfregime prima voor dit gebied. Wel het erf duidelijker vormgeven en goed aangeven waar de auto wel en niet mag rijden.
- Ook dient voorkomen te worden dat auto's vanuit blok 9b richting het zuiden rijden.
- In plaats van 90 cm brede, 1,80 m brede noppentegels aanleggen. Dit kan meegenomen worden bij het verleggen van de Teleportboulevard.

V&OR
- V&OR sluit aan bij de opmerkingen van R&D.
- De route van de vuilnisauto omdraaien, dat is verkeersveiliger.
  Het project legt uit dat de zichtlijnen bij de kolommen het omdraaien van de rijrichting belemmeren.
- Hoe wordt de supermarkt bevoorraad?
  Het project licht toe dat de vrachtwagen inrijdt bij de kruising Zaventemweg – Lutonhof en dan tussen de pilaren door achteruitrijdt onder de Hemboog door.

Politie
- De politie vreest voor een conflict tussen de auto en het druk bereden tweerichtingenfietspad langs de Radarweg bij de uitritconstructie. De veiligheid van de fietser op dat punt moet gewaarborgd worden. Een ander conflict zit in de bocht van het fietspad, de kolommen beperken het zicht.
- In een erf mogen voetgangers en auto's zich vrij bewegen, dus het is niet logisch als er voetpaden liggen in een erf. De politie raadt het project aan goed na te denken waar daadwerkelijk de auto mag rijden.
- Ander punt van zorg is dat er maar voor één of twee blokken parkeerruimte gemaakt wordt. De politie vreest voor een handhavingsprobleem omdat mensen overal hun auto gaan parkeren.
- Bij de route voor de vuilniswagen mag het onderbord 'uitgezonderd ontheffingshouders' komen te vervallen.
- Bij de inritconstructie als men het erf oprijdt geen belijning aanbrengen.

GVB
- GVB adviseert de meest noordelijke inritconstructie op de Zaventemweg aan de noordkant smaller te maken.
- Bij de andere inrit ten noorden van de Arlandaweg een uitneembaar paaltje plaatsen om te voorkomen dat een auto vanaf blok 9b richting de Zaventemweg rijdt.
- GVB wenst een duidelijke route voor het autoverkeer in het gebied.

MET
MET heeft geen aanvullende opmerkingen.

Cliëntenbelang Amsterdam
- Alle woningen moeten bereikbaar zijn voor het AOV.

- De hoogteverschillen in het gehele gebied zijn een uitdaging voor mensen met een beperking. Naar de Radarweg zijn bijvoorbeeld alleen maar trappen. Cliëntenbelang vraagt het project hier nog goed aandacht aan te besteden.
- Bij de nieuwe zebra over de verschoven Teleportboulevard goed bekijken of de geleidelijnen wel aansluiten op de gidslijnen. Datzelfde geldt voor de zebra vanaf de ingang Hemboog Station Sloterdijk.

Fietsersbond

- De Fietsersbond sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.
- Wat betreft het fietspad langs de Teleportboulevard richting het station is de zichtbaarheid bij de kruising met de ventweg een aandachtspunt in verband met de kolommen.
- De scooterparkeerplekken liggen dicht bij het station en de Fietsersbond stelt voor op die plek fietsparkeerplekken te maken. De scooterparkeerplekken kunnen iets verderop aangelegd worden.
- Graag voorzieningen treffen voor het fietsparkeren bij de supermarkt.
- Kunnen de fietsers richting de eigen fietsenstalling in het woonblok tussen de blokken door rijden?
  Dat wil het project ontmoedigen om te voorkomen dat de voetgangers aangereden worden. Vandaar dat de route richting blok 9b wordt gefaciliteerd voor de fietsers.
- De Fietsersbond maakt zich grote zorgen wat betreft de voorrangssituatie op het fietspad Arlandaweg met de Zaventemweg. Door het toenemende autoverkeer komt de fietser in de knel en ontstaat gevaarzetting. Daarom is het logisch om de Zaventemweg uit de voorrang te halen, de bus moet dan maar genoegen nemen met enig rijtijdverlies.

Advies CVC

- De CVC adviseert op hoofdlijnen positief, inclusief het feit dat het een erfinrichting gaat worden.
- De CVC gaat ervan uit dat de lijnen, op tekening aangegeven als rijbaan in het erf, niet op straat gerealiseerd gaan worden.
- Het project dient zich nog te beraden hoe te voorkomen dat de auto komende uit de parkeergarage rechtsaf gaat slaan en doorrijdt naar de inrit van de vuilniswagen en zo de Zaventemweg op gaat.
- Het project dient zich te beraden hoe het parkeren op het Lutonhof tegen te gaan.
- De in-/uitrit bij de Lutonweg smaller tekenen omdat de Zaventemweg doodlopend is.
- De noppentegels voor de fietspaden en Teleportboulevard 1,80 m breed maken.
- Daar waar de Teleportboulevard het fietspad langs de Radarweg kruist, aandacht besteden aan het zichtprobleem.

8. Concept Plan Openbare Ruimte (POR) van Sloterdijk Centrum

In aanwezigheid van: de heer 5.1, 2, e (R&D) en mevrouw 5.1, 2, e (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
Aanleiding: In het kader van de nieuwe Investeringsnota Sloterdijk-Centrum is er voor het hele gebied een Stedenbouwkundige Visie, een Beeldkwaliteitsplan en een Plan Openbare Ruimte opgesteld (POR). In deze stukken wordt de beoogde ontwikkeling van Sloterdijk-Centrum in de komende 20 jaar beschreven. Het gaat hier om de transformatie van een voormalig enigszins perifeer kantorengebied naar een veel gemengder hoogstedelijk centrumgebied. Tot 2040 worden hier mogelijk 7500 nieuwe woningen bijgebouwd. Onderdeel van dit ontwikkelplan is een (gedeeltelijke) aanpassing van het verkeerssysteem. Op blz. 14 van het POR wordt het huidige systeem beschreven, en een doorkijkje gegeven naar de mogelijke situatie in 2040. Omdat het heel moeilijk, zo niet onmogelijk is de toekomstige mobiliteitsontwikkeling voor de komende 20 jaar te voorspellen, wordt het

beoogde toekomstbeeld met de nodige reserves gepresenteerd. In de loop van het ontwikkelproces zullen bij de verschillende herinrichtingsprojecten, op basis van aanvullend onderzoek, met de dan geldende verkeersprognoses, concrete aanpassingen aan het verkeerssysteem verder worden uitgewerkt. Deze concrete aanpassingen zullen stuk voor stuk in de CVC worden ingebracht. Het hier gepresenteerde is voorlopig niet meer dan een globale visie op een mogelijke toekomstige inrichting.

Toelichting:
Naast een visie op de ontwikkeling op lange termijn is er ook in de vorm van een aantal verder uitgewerkte profielen een wat concreter beeld gegeven van de mogelijke ontwikkelingsrichting op de wat kortere termijn (tot 2025). Maar ook deze profielen hebben nog helemaal niet de status van Voorlopig Ontwerp. Pas in de diverse toekomstige inrichtingsplannen voor de deelgebieden worden de aanpassingen concreet.

De CVC wordt gevraagd:
Ter advisering, graag commentaar en uiteindelijk akkoord op de geformuleerde principes in het concept Plan Openbare Ruimte.

Opmerkingen vooraf

- Het project vraagt de CVC om mee te denken met voorliggend wensbeeld, zodat de input van de commissie kan worden meegenomen. De verdere uitwerking wordt nog aan de CVC voorgelegd.
- Overleg met de nood- en hulpdiensten wordt aangemoedigd, ook omdat in het project veel doodlopende straatjes liggen.

Ingezonden reactie

Brandweer

Er is aangegeven in de CVC-leden-flap dat er nog overleg komt met de brandweer. Dat wachten wij even af.

Reactie CVC

MET

MET is geen voorstander van een parkomgeving op de Arlandaweg en vreest dat mensen op onbedoelde plaatsen de trambaan gaan oversteken. De tram moet wel 50 km/u kunnen blijven rijden.

GVB

- GVB sluit aan bij de opmerking van MET.
- GVB gaat ervan uit dat de bussen tussen de Barajasweg en Kimpoweg blijven rijden en pleit voor asfalt en een 7 m brede rijbaan.
- De Radarweg (pagina 3) heeft de rijbaan met een breedte van 5,5 m, dat is niet wenselijk op een traject met een doorgaande busverbinding. De minimale wegbreedte moet 6,5 m zijn en bij voorkeur 7 m. GVB vraagt nadrukkelijk aandacht voor de busroute.
- Op het gedeelte tussen de Arlandaweg en Naritaweg zag GVB een klinkerprofiel. Wanneer een gedeelte van het gebied als ontsluitingsfunctie wordt aangemerkt, dan is 30km/u niet acceptabel voor het OV. Ook een klinkerbestrating is ongewenst.
- GVB informeert wat er in 2040 gaat gebeuren met de Brettenroute ten westen van de Radarweg. Een stuk fietspad is essentieel voor de bereikbaarheid van de Brettenroute. Het project legt uit dat de hoofdfietsroute langs de Arlandaweg blijft bestaan. Deze buigt af naar Spieringhorn en sluit aan op het bestaande fietspad bij de Haarlemmertrekvaart. Hetzelfde geldt voor het fietspad langs de Barajasweg zuid.

R&D
- Op pagina 13 wordt gesproken over een Radarweg met twee rijbanen met een groene middenberm.
  Het project legt uit dat dat te maken heeft met de fasering. Aangezien die nog niet bekend is, wordt de huidige situatie ingetekend.
- De keuze voor deze oost-west fietspaden in een 30 km/h gebied snapt R&D wel. De keuze voor fietspaden in noord-zuid richting lijkt minder logisch. Indien een of meerdere van de huidige fietspaden in noord-zuidrichting, bijvoorbeeld Kingsfordweg nodig zijn omdat dit een belangrijke fietsroute is/wordt, dan deze handhaven. Ook langs de Barajasweg loopt een fietspad en als gekozen wordt voor een 30km-profiel moet hier misschien wel ingezet worden op fietsers op de rijbaan.
- In de dwarsprofielen staan veel verschillende breedtes voor de fietspaden. R&D pleit voor iets meer uniformiteit en te kiezen voor één of twee breedtes voor het fietspad.

V&OR
- Als er busroutes zijn, pleit V&OR voor een minimale rijbaanbreedte van 6,5 m.
- De ontsluitingsroutes voor het vrachtverkeer zijn een aandachtspunt, deze moeten breed genoeg zijn zodat twee grote voertuigen elkaar kunnen passeren.
- Voor de rest sluit V&OR aan bij de gemaakte opmerkingen.

Politie
- De politie sluit aan bij de voorgaande sprekers.
- Wat is nut en noodzaak van het fietspad als er een 30km-profiel wordt aangelegd? De hoofdnetten voor de fiets laten doorlopen, maar de politie stelt voor op de overige plekken fietser en auto te mengen.
- Hanteer volgens de leidraad de juiste maatvoeringen voor 30 en 50km/u.

Fietsersbond
- Over het algemeen is de Fietsersbond blij met het voornemen plus- en hoofdnet fiets te behouden en waar nodig, uit te breiden.
- De Fietsersbond maakt zich zorgen over het fietsparkeren bij het station. In het kader van de havenstadontwikkeling verwacht de Fietsersbond een toenemende behoefte aan fietsparkeren aan de noordkant van het station en daarom pleit de Fietsersbond voor een goede voorziening van het fietsparkeren aan die kant.
- Ook vraagt de Fietsersbond aandacht voor de bus op de Barajasweg richting het station die tweemaal heel ongelukkig de Brettenroute kruist. Richting de toekomst pleit de Fietsersbond voor het zo spoedig mogelijk weghalen van de bus van de Barajasweg. Dat is veiliger voor de fietsers.

Cliëntenbelang Amsterdam
- Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de voorgaande sprekers en is verheugd dat op pagina 18 een aantal uitgangspunten is genoemd voor mensen met een beperking.
- Het AOV moet mensen in het hele gebied voor de deur af kunnen zetten.
- Cliëntenbelang Amsterdam pleit voor een goede bereikbaarheid van alle OV-haltes en ook dienen de haltes te voldoen aan de eisen voor toegankelijkheid.

Advies CVC
De CVC heeft op hoofdlijnen gereageerd op het concept Plan Openbare Ruimte. Elke deelnemende partij uit de CVC heeft haar inhoudelijke reactie gegeven.

9. IVM Rotonde Korte Muiderweg – Leeuwenveldseweg + Bouhuijstunnel en kruising Stationsweg – Herensingel (Weesp)

In aanwezigheid van: de heer 5.1, 2, e (V&OR).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
Uitgangspunten voor de gewenste verkeerstromen van- en naar- en in de tunnel
a. Oostzijde tunnelbuis: 1 richting fietsverkeer zuid-noord. Geen tweerichting fietsverkeer, geen voetgangersverkeer
b. Westzijde tunnelbuis: 1 richting fietsverkeer noord-zuid. Geen tweerichting fietsverkeer, bestaande voetgangerszone

Uitgangspunten rotonde Leeuwenveldseweg-Korte Muiderweg
Verbeteren verkeersveiligheid door de conflictpunten langzaam verkeer met gemotoriseerd veiliger te maken. Daarnaast verbetering van de overzichtelijkheid van de verkeersafwikkeling van het langzaam verkeer door instellen eenrichtingsverkeer voor fietsers op deze rotonde. Hiermee wordt tevens verhinderd dat men de oostbuis van de tunnel gaat berijden (wat nu iedereen doet omdat het een tweerichtingsfietspad is)

Uitgangspunten verbetering T-splitsing Herenweg-Stationsweg
Aanpassing T-splitsing Herensingel-Stationsweg om de oversteekbaarheid met name te verbeteren voor het langzaam verkeer en tevens de snelheid van het gemotoriseerd verkeer van en naar de tunnel omlaag te brengen. Verhoging van de attentiewaarde van de oversteekbewegingen ter plaatse voor het gemotoriseerd verkeer van en naar de tunnel. Verbetering van de voorrangsituatie op de T-splitsing zelf.

Aanleiding:

2018	*In het Coalitieakkoord 2018-2022 staat dat in 2018 het onderzoek voor deze locatie moet zijn afgerond en de realisatie in 2020.*
7-11-2018:	*Motie 2018 / 33 Fietsveiligheid Stationsweg – Herensingel: om de veiligheid van fietsers en voetgangers uit Leeuwenveld die zich richting centrum begeven te verbeteren, onderzoekt of het mogelijk is om hiervoor een veilige oversteek aan te leggen op de kruising Stationsweg/Herensingel en hiervoor voor 1 april 2019 een plan te presenteren aan de raad [unaniem aangekomen]*
26-3-2019:	*Beantwoording motie 2018/ 33: Toezegging Burgemeester en Wethouders om kwartaal 2019 met een plan te komen [26 maart 2019].*
2020	*In de begroting 2020 van Weesp (p.29) is voor 2021 aangegeven dat deze locatie wordt gerealiseerd.*
Mei 2020	*De wethouder verkeer en vervoer is geïnformeerd over de mogelijke varianten.*
Mei 2020	*De wethouder verkeer en vervoer is geïnformeerd over de mogelijke varianten.*
8-11-2020	*Aanleveren staf verkeer & vervoer*
14-11-2020	*Staf verkeer en vervoer*
20-11-2020	*College van B&W*
11-11-2020	*Gemeenteraad*

Op de iets langere termijn speelt mogelijk de afweging tussen het in stand houden van de rotonde dan wel het realiseren van een met verkeerslichtengeregelde kruising. Om het bestuur in staat te stellen deze afweging te maken wordt gewerkt volgens de PBI systematiek van Amsterdam. Naar verwachting zal de benodigde startnotitie in de eerste helft van 2021 gereed zijn

Voor alle 3 delen geldt dat deze niet staat geregistreerd als blackspot. Echter vanuit de buurt bestaan grote zorgen over de veiligheid. Deze zorgen worden hieronder technisch /

verkeerskundig onderbouwd en zijn zoals hierboven te zien al door de Gemeenteraad erkend. Opgemerkt wordt dat er geen telgegevens of ongevalcijfers bekend zijn. Ook is er geen toegang tot VIASTAT.

De CVC wordt gevraagd:
Akkoord te gaan met de nieuwe ontwerpuitgangspunten en hier bijgevoegde oplossing op de rotonde Korte Muiderweg (deel 1) – Leeuwenveldseweg + Bouhuijstunnel (deel 2) + kruising Stationsweg – Herensingel (deel 3).

Opmerkingen vooraf
Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Ingezonden reactie
Brandweer
Geen opmerkingen, akkoord.

Reactie CVC
R&D
- R&D maakt zich zorgen over het conflict tussen de fietser op de Herensingel die van het fietspad afkomt en de afslaande auto richting Stationsweg. De fietser komt van rechts en de voorrang moet goed geregeld zijn.
- Wanneer de Amsterdamse richtlijnen ook van toepassing zijn in Weesp, dan de zebra over het fietspad doortrekken. Ook bij de rotonde de zebra doortrekken over het fietspad.
- Op de rotonde haaientanden plaatsen voor de zebra in de aanrijdende richting.
- De blokmarkering buiten de fietsoversteek plaatsen.
- Voor verkeer dat afslaat op de rotonde in alle rijrichtingen haaientanden plaatsen.
- De boog voor linksaf slaand verkeer Leeuwenveldseweg – Bouhuijstunnel meer met de rotonde mee laten lopen aan de linkerkant van de rotonde.
- R&D stelt voor het groen tussen de Bouhuijstunnel en het Muiderhof/Stationsplein te verharden en verbreden, zodat de voetganger door kan lopen langs de Bouhuijstunnel. Indien nodig/mogelijk het trottoir aan huizenzijde wat versmallen.

V&OR
- V&OR sluit aan bij de opmerkingen van R&D.
- De route voor de voetganger duidelijk met bewegwijzering aangeven.
- De voorkeur van V&OR gaat uit naar een echte rotonde, maar eenrichtingsverkeer voor de fietser op de rotonde is prima.

Politie
- De politie betreurt dat niet is gekozen voor een echte rotonde. De voorgestelde oplossing is echter veiliger dan de voorgaande situatie.
- Graag goed bewegwijzeren waar de voetganger moet gaan lopen.
- De politie steunt het voorstel van R&D om het voetpad door te laten lopen.
- De voorrang regelen voor fietsers komende van het fietspad. Met bebording de voorrang regelen.

GVB
- GVB ziet het uit de voorrang halen van de fietser op de kruising Herensingel (fietspad) – Stationsweg niet als de meest kansrijke oplossing. Het gaat om een doorgaande fietsverbinding voor fietsers richting Muiden.
- Het project is tegemoetgekomen aan de wens om de route van de voetganger te verbeteren via de westelijke tunnel. De doorgaande voetgangersverbinding loopt echter

nog steeds via de hellingbaan en de trap en het zou wenselijk zijn deze door te laten lopen.
- GVB gaat akkoord met het ontwerp.

MET
MET heeft geen aanvullende opmerkingen.

Cliëntenbelang Amsterdam
- Cliëntenbelang Amsterdam is blij met het voetpad bij de rotonde richting het medisch centrum.
- De rolstoeler die aan de oostzijde van de tunnel moet zijn, moet via de hellingbaan aan de westzijde door een woonwijk met veel hoogteverschillen omrijden om vervolgens bij de kruising ten zuiden van de tunnel over te steken, om vervolgens de route aan de oostzijde terug te kunnen afleggen.
- In de uitwerking goed nadenken over de uitwerking van de hellingbaan. Deze moet voldoen aan de eisen voor toegankelijkheid.

Fietsersbond
- De Fietsersbond sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.
- Bij de meest zuidoostelijke zebra over het fietspad komende uit de tunnel ervoor zorgen dat de voetganger zijn weg kan vervolgen op een voetpad in plaats van in het gras.

Advies CVC
- De CVC adviseert positief op hetgeen voorligt: Rotonde Korte Muiderweg – Leeuwenveldseweg + Bouhuijstunnel en kruising Stationsweg – Herensingel (Weesp).
- Aanvullend adviseert de CVC bij de kruising Stationsweg - Herensingel, de voorrang voor de fiets op het vrijliggende fietspad van de Herensingel goed te regelen.
  Met name vanwege een mogelijk conflict tussen de afslaande fietsers richting Muiden ten opzichte van de afslaande auto's richting de Stationsweg/ventweg. De voorrangssituatie voor de fietsers moet duidelijk zijn.
- Alle zebra's over de fietspaden doortrekken en ook over de ventweg bij de Stationsweg.
- Met betrekking tot de Bouhuijstunnel signaleert de CVC een probleem als het gaat om de begaanbaarheid. De vraag is of de route voor de voetganger die aan de westkant het voetpad volgt, geschikt is voor mensen met een beperking (rolstoelers). Wanneer die de gewenste route volgen, komen zij in een woonwijk waar veel hoogteverschillen overbrugd moeten worden. De situatie met de hellingbaan en trap in relatie tot het doortrekken van het voetpad langs de Bouhuijstunnel nog nader bekijken en de mogelijkheid van het doortrekken van het voetpad onderzoeken.
- Bij de rotonde ontbreken een paar essentiële haaientanden.
- De blokmarkering buiten de rijloper van de fietsoversteek leggen.
- De VOP over de rijbaan bij de Bouhuijstunnel, bij het regionaal medisch centrum, komt aan de zuidoostzijde op een groenstrook uit. Daar moet een oplossing voor gevonden worden zodat de overstekende voetganger zijn weg goed kan vervolgen.

10. Vaststellen verslag 1240e CVC d.d. 5 januari 2021
De secretaris voert de wijzigingen in het verslag door.

11. Naar aanleiding van het verslag
Geen opmerkingen.

12. Actualiteiten
Er zijn geen actualiteiten.

13. Ter kennisname

Er zijn geen stukken ter kennisname

14. Rondvraag

Er zijn geen punten voor de rondvraag.

De voorzitter sluit de online vergadering om 17.00 uur.