



# Gemeente Amsterdam

## Centrale Verkeerscommissie

### Vastgesteld verslag

#### Secretariaat

████████████████████  
████████████████████  
Weesperplein 8, 1018 XA Amsterdam  
[centraleverkeerscommissie@amsterdam.nl](mailto:centraleverkeerscommissie@amsterdam.nl)

Vergadering: 1244<sup>e</sup> CVC  
Datum: 2 februari 2021  
Tijd: 13.00 uur  
Plaats: Online via MS Teams

#### Deelnemers:

████████████████████  
████████████████████  
████████████████████  
████████████████████  
████████████████████  
████████████████████  
████████████████████  
████████████████████  
████████████████████

- V&OR, voorzitter
- R&D
- GVB
- V&OR
- MET
- Politie
- extern adviseur Cliëntenbelang Amsterdam
- extern adviseur Fietsersbond Amsterdam
- notulist

████████████████████  
████████████████████  
████████████████████  
████████████████████  
████████████████████  
████████████████████  
████████████████████  
████████████████████  
████████████████████  
████████████████████  
████████████████████  
████████████████████  
████████████████████  
████████████████████  
████████████████████  
████████████████████  
████████████████████  
████████████████████  
████████████████████

- Marktkwartier (agendapunt 3)
- R&D (agendapunt 4)
- PMB (agendapunt 5)
- R&D (agendapunt 5 en 10)
- IB (agendapunt 6-9)
- V&OR (agendapunt 6-9 en 12)
- R&D (agendapunt 9 en 10)
- R&D (agendapunt 9)
- Stadswerken (agendapunt 9)
- IB (agendapunt 11)
- IB (agendapunt 12)
- Witteveen & Bos (agendapunt 12)
- De Omleiding / BLVC.nl (agendapunt 13)
- De Omleiding / BLVC.nl (agendapunt 13)
- R&D (agendapunt 14 en 15)
- R&D (agendapunt 14 en 15)
- R&D (agendapunt 14 en 15)

██████████	- PMB	(agendapunt 16)
██████████	- R&D	(agendapunt 16)
██████████	- IB	(agendapunt 16)

## **1. Opening en vaststellen agenda**

De heer ██████████ 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 Zeebergweg tijdelijke aansluiting Foodcenter
4. B 184-20 Alexanderplein, Mauritskade
5. Distelweg west, tijdelijke fietsstroken van pontaanlanding tot Ton van Duinhovenweg
6. Damrak, inrijbeperkende maatregelen (IBMA)
7. Rokin, inrijbeperkende maatregelen (IBMA)
8. Singel tussen Leidsestraat en Vijzelstraat (Bloemenmarkt), inrijbeperkende maatregelen (IBMA)
9. Stationseiland, inrijbeperkende maatregelen (IBMA) Centraal Station, IJzijde
10. Kadeherstel Prinsengracht 432 – 444, concept DO
11. Purmerweg, VOP
12. Oostenburg, tijdelijke fiets- en voetgangersbrug en -verbinding
13. Maliebaan en Bertrand Russellstraat, tijdelijke maatregelen in verband met nieuwbouwproject AMST (blokken B+C)
14. Groot onderhoud Jan van Galenstraat tussen Admiraal de Ruijterweg en Willem de Zwijgerlaan
15. KIM Admiraal de Ruijterweg – Jan van Galenstraat
16. Concept investeringsnota Lodewijk van Deyssebuurt
17. Vaststellen verslag 1242<sup>e</sup> CVC d.d. 19 januari 2021
18. Naar aanleiding van het verslag
19. Actualiteiten
20. Ter kennisname
21. Rondvraag.

## **2. Mededelingen**

De brandweer heeft schriftelijk gereageerd en de reactie zal in het verslag worden opgenomen.

R&D geeft aan dat sommige pdf-bestanden een dusdanige grootte hebben dat deze niet digitaal te bekijken zijn. Graag een maximum instellen voor de grootte van bestanden.

## **3. Hamerstuk Zeebergweg, tijdelijke aansluiting Foodcenter**

In aanwezigheid van: ██████████ (Marktkwartier).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Het ontwerp is besproken in de CVC van 15 december 2020 met als eindadvies “behandelen als hamerpunt”.*

*Het Foodcenter aan de Jan van Galenstraat wordt herontwikkeld in een kleiner slimmer ingericht bedrijvendeel aan de noordzijde en een woongebied aan de zuidzijde.*

*Voor de ontsluiting van het bedrijventerrein wordt een nieuwe ontsluiting gemaakt aan de noordzijde, de Zeebergweg. Daarbij wordt een scheiding gemaakt tussen de verschillende verkeersstromen*

*De definitieve ontsluiting is reeds eerder besproken in de CVC nr. 1166 d.d. 12 maart 2019 en CVC nr. 1200 d.d. 14 januari 2020.*

*Aanleiding thans is de aanleg van een tijdelijke in- en uitrit op de Zeebergweg tijdens de eerste bouwphase aan de noordzijde van het Foodcenter. Deze tijdelijke ontsluiting wordt gerealiseerd ter plaatse van de toekomstige definitieve ontsluiting.*

*De huidige entree naar het Foodcenter komt te vervallen.*

*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de aanpassingen op variant 2. Bij het fietsdoorsteekje van 2,5 meter breed is afronding van de bogen toegepast en in het fietspad in het verlengde van het Vredenhofpad is de bandenlijn doorgetrokken, zodat de fietser niet bij de uitgang van het Foodcenter uitkomt. De paaltjes op het fietspad hoeven daardoor niet geplaatst te worden.*

### **Opmerkingen vooraf**

Komende vanaf het Vredenhofpad rechtsaf, rijdt men het terrein van het Foodcenter op. Er is op het Vredenhofpad geen doorgaand verkeer, alleen bestemmingsverkeer (bewoners).

### **Ingezonden reactie**

#### **Brandweer**

*Geen opmerking, akkoord.*

### **Reactie CVC**

#### **Politie**

De politie ziet geen meerwaarde in de bebording 'verplichte rijrichting' en stelt voor de borden L8 en L9 te plaatsen 'doodlopende weg'.

### **GVB**

De overgang van het fietspad naar het Vredenhofpad is onduidelijk. Het B6-bord plaatsen bij de aansluiting van de doorsteek van het fietspad op het Vredenhofpad, om de voorrang duidelijk te regelen. Komend vanaf het Vredenhofpad een G12-bord plaatsen, zodat de auto weet dat hij het fietspad niet op mag rijden.

### **Fietsersbond**

- De Fietsersbond sluit aan bij de opmerkingen van GVB.
- Bij het doorsteekje richting de Zeebergweg haaiantanden plaatsen voor fietsers die de rijbaan op gaan.

### **MET**

- Op de weg naar het foodcenter de doorgetrokken streep ter hoogte van de aansluiting met het Vredenhofpad onderbreken voor het kruisende verkeer. Volgens de politie mag die doorgetrokken streep in een haakse beweging doorkruist worden.
- De verhoogde middengeleider in de Vredenhofweg is bolgestraat. MET vraagt of die ook doorkruist mag worden.  
Het project legt uit dat de middengeleider vrijwel plat is. In de praktijk is dit geen probleem voor het bestemmingsverkeer; de woonbootbewoners.

### **Overige CVC-leden**

De overige CVC-leden hebben geen opmerkingen.

### **Advies CVC**

- De CVC adviseert positief ten aanzien van de tijdelijke aansluiting Foodcenter Zeebergweg. Aanvullend adviseert de CVC het volgende.
- De borden met 'verplichte rijrichting' laten vervallen. Aan het begin van de toerit naar het foodcenter L8- en L9-borden 'doodlopende weg' plaatsen. Hetzelfde geldt voor het punt waar het fietspad overgaat naar de Vredenhofweg.
- Waar het fietspad eindigt op het Vredenhofpad, de voorrang middels haaiantanden regelen, zodat de fietser voorrang moet verlenen.
- Haaiantanden aanbrengen in het fietsdoorsteekje in de bocht Vredenhofweg/Zeebergweg zodat de fietser voorrang moet verlenen.

#### **4. B 184-20 Alexanderplein, Mauritskade**

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

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Vanuit de WBA is deze locatie aangewezen als blackspot. Onduidelijk is of veel van deze ongevallen plaats hebben gevonden voor de herinrichting. Het vermoeden is van wel door de ongevallenstatistieken uit ViaStat.*

*Daarom is er gekeken naar het verbeteren van de huidige situatie met minimale ingrepen.*

*In het verleden zat er een steunpunt in de fietsoversteek.*

*In dit voorstel wordt deze teruggebracht.*

*Dit biedt voordelen indien de VRI (onverhoopt) uit staat. Alsmede wordt het schuin oversteken van de fietsers hiermee ontmoedigd.*

*De CVC wordt gevraagd: akkoord op ontwerp.*

#### **Opmerkingen vooraf**

Binnen het ontwerp wordt getracht het schuin oversteken van de fietsers te bemoeilijken. Het gaat om de beweging van de fietsers komende vanaf de brug links afslaand richting de Linnaeusstraat.

#### **Ingezonden reactie**

##### **Brandweer**

*Geen opmerking, akkoord.*

##### **Reactie CVC**

De CVC heeft geen aanvullende opmerkingen.

##### **Advies CVC**

De CVC adviseert positief ten aanzien van het ontwerp B 184-20 Alexanderplein, Mauritskade.

#### **5. Distelweg west, tijdelijke fietsstroken van pontaanlanding tot Ton van Duinhovenweg**

In aanwezigheid van: [REDACTED] (PMB) en [REDACTED] (R&D).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*In Buiksloterham wordt op veel kavels gebouwd. We zien ook steeds meer fietsverkeer, onder andere door meer opgeleverde woningen zoals in Cityplot (zuidelijk van de kruising Ridderspoorweg en Distelweg).*

*Bewoners uit Buiksloterham hebben laten weten dat zij de Distelweg-west onoverzichtelijk vinden en dan met name voor fietsers.*

*Om fietsers een betere plek op de Distelweg-west te geven, stelt project Buiksloterham voor om tijdelijke fietsstroken tussen Ton van Duinhovenhof en pontaanlanding aan te leggen.*

*De planning is om de fietsstroken in april 2021 aan te leggen. Er liggen ook reeds (niet rode) fietsstroken op de Distelweg-oost, tussen Asterweg en Chrysantenstraat. Tot medio 2021 rijdt GVB-bus 38 via Grasweg en Distelweg-west. Via deze route rijdt de komende jaren ook bouwverkeer naar Overhoeks.*

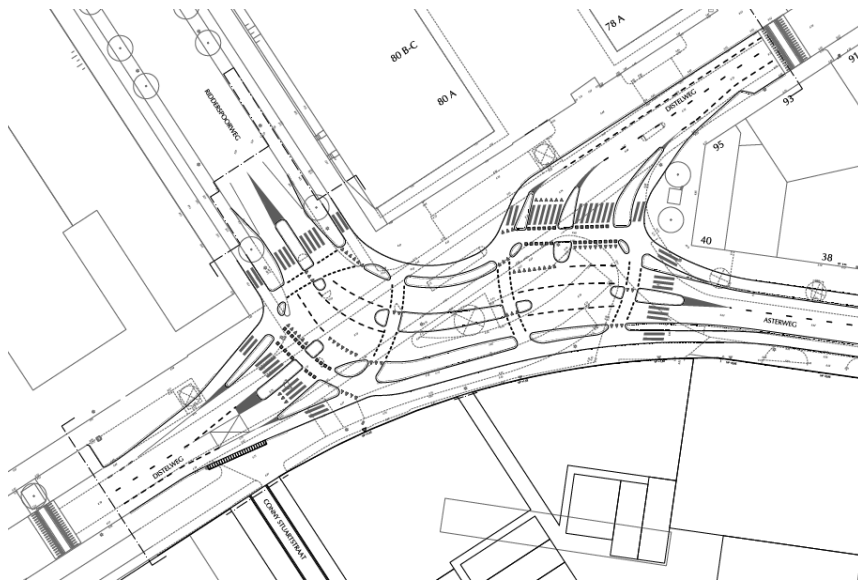
*Rond de kruising Ridderspoorweg zijn in de Distelweg begin 2018 reeds rode fietsstroken tussen twee 50km-drempels gerealiseerd, als tijdelijk inrichting tot de werkzaamheden aan de Asterweg en kruising Ridderspoorweg-Distelweg gereed zijn.*

*Deze tijdelijk inrichting (met ook op het oostelijke deel tot Chrysantenstraat fietsstroken zonder rode markering) is in de 1090<sup>e</sup> CVC van 6 juni 2017 akkoord bevonden.*

De Distelweg-westzijde willen we tijdelijk inrichten met niet-rode fietsstroken, zoals de Distelweg-oostzijde. De herinrichting van de Asterweg en kruising met de Ridderspoorweg wordt medio 2021 afgerond.

De Distelweg dient volgens de planning te zijn heringericht op 2027. In 2026 wordt de westelijke gelegen noord-zuid verbinding (tussen pontaanlanding en Klaprozenweg) Westelijke Ontsluitingsweg gerealiseerd (NVU Westelijke Ontsluitingsweg-noord besproken in de CVC van 19 januari 2021).

De kruising en de Asterweg is diverse malen in de CVC behandeld, waarbij de kruising voor het laatst in de 1154<sup>e</sup> CVC geaccordeerd. Bij de herinrichting van de kruising Asterweg-Distelweg-Ridderspoorweg wordt vanaf de Asterweg tot de huidige 50km-drempels gewerkt, waarbij de fiets op de Distelweg op de rijweg fietst. Door project Asterweg wordt er dus niet gewerkt aan de Distelweg tussen 50km-drempel / Ton van Duinhovenhof en pontaanlanding.



Figuur 1: DO Distelweg tussen de 50km-drempels, na herinrichting Asterweg (geacc. 1154<sup>e</sup> CVC)



Figuur 2: Distelweg-oost, met 50km-drempel en figuur 3: Distelweg-west met impressie van fietsstroken achter de 50km-drempel (rode stippellijn) richting pontaanlanding

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met voorgestelde maatregel.

### **Opmerkingen vooraf**

- Mogelijk komt het project separaat terug met een voorstel voor het eilandje dat ten behoeve van de oversteek terugkomt.
- De maten van een fietsstrook van 1,5 meter en een rijstrook van 2,5 meter op de tekening zijn incorrect.
- Omdat er de komende jaren veel bouwverkeer zal rijden, liggen op dit gedeelte geen drempels. Een gedeelte van de Grasweg wordt over drie jaar heringericht en rond die tijd worden de woningen in het gebied opgeleverd. Dit kan mogelijk meer (auto)verkeer met zich meebrengen.

### **Ingezonden reactie**

#### **Brandweer**

*Geen opmerking, akkoord.*

### **Reactie CVC**

#### **MET**

In de bocht de fietsstroken niet aanbrengen, alleen fietsstroken in de rechtstand aanleggen. In de bocht kan namelijk een vrachtwagen met oplegger uitzwaaien over een fietsstrook.

### **Overige CVC-leden**

De overige CVC-leden sluiten aan bij het voorstel van MET en hebben verder geen opmerkingen.

### **Advies CVC**

- De CVC adviseert positief ten aanzien van het ontwerp tijdelijke fietsstroken van pontaanlanding tot de Ton van Duinhovenweg, Distelweg west. Aanvullend adviseert de CVC het volgende.
- De fietsstroken alleen in de rechtstand aanbrengen. De CVC vreest dat de fietser in de bocht in de knel komt als een vrachtwagen met oplegger uitzwaait over een fietsstrook.

## **6. Damrak, inrijbeperkende maatregelen (IBMA)**

In aanwezigheid van: ██████████ R. van Gelder (IB) en P. Smit (V&OR).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*In opdracht van de gemeenteraad verzorgt Amsterdam anti-aanrijvoorzieningen op diverse drukbezochte plekken in de openbare ruimte. Dit naar aanleiding van aanslagen met voertuigen in onder andere Nice en Berlijn. Eén van die plekken is het voetpad van de winkelzijde van het Damrak.*

*De bescherming van de voetgangers hier bestaat uit een rij van verstevigde zitbanken, verstevigde palen, voorzien van een natuurstenen sleeve en op een viertal plekken een rij van twee of meerdere verzinkbare palen. En dat allemaal op het voetpad, veelal aan de rand van het fietspad. Alle elementen staan uit elkaar met een tussenruimte van maximaal 1,40 meter.*

*Om wat straatmeubilair in de openbare ruimte te beperken, worden de persafvalbakken en Mupi's aangepast. Zo worden de bakken iets dieper uitgevoerd, zodat de achterzijde van de bak over een verstevigde paal geplaatst kan worden. Ditzelfde geldt voor de Mupi's.*

*De verzinkbare palen volgen de vastgestelde laad/lostijden (zes dagen per week van 07:00 – 11:00 uur). Voor de Primark -welke in nacht wordt bevoorraad- vindt nog nadere afstemming plaats.*

*Omdat alles in het voetpad plaatsvindt, verandert er voor fietsers e.d. niets.*

*Het enige wat verandert is dat tijdens de laad/lostijden met verzinkbare palen op vier locaties er drie "inritten" en ook drie "uitritten" ontstaan in plaats van nu één lange in- & uitrit.*

*Bij elke locatie van de verzinkbare palen komt een rood-oranje-groenlicht/intercom/camera en lezer voor de transponder. Een en ander conform de Kavelstraat/Nieuwendijk.*

*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met bijgaand definitief ontwerp.*

### **Opmerkingen vooraf**

- Op het Damrak zijn vier toegangen voor het laad- en losverkeer en het project bekijkt nog waar de transponders van de Vezips komen te liggen. Dit zal met GVB worden afgestemd.
- Het project verwacht geen stilstaand verkeer op de trambaan en het fietspad.
- De oversteek Oudebrugsteeg met VOP en VRI ontbreekt op de tekening. Ook de VOP ter hoogte van het Beursplein ontbreekt op tekening. Ook de geleidelijnen bij deze oversteekplaatsen ontbreken. De VOP's en de doorgangen naar de voetgangersgedeelten moeten obstakelvrij zijn.
- R&D vindt het vreemd dat het L&L-regime wordt omgedraaid, terwijl dat onderwerp in het verleden uitgebreid is besproken.
- Het project legt uit dat de ruimte tussen de paaltjes in de Bloemenmarkt, Rokin en Singel 1,40 m is. Dit staat wellicht niet correct op de tekeningen van deze drie projecten.
- Binnen het overleg van de driehoek is bepaald dat alleen aan de kant van de winkelzijde inrijbeperkende maatregelen worden getroffen. Aan de kant van de Bijenkorf niet.

### **Ingezonden reactie**

#### **Brandweer**

*Geen opmerking, akkoord.*

### **Reactie CVC**

#### **R&D**

- Volgens R&D kunnen de voeten van iemand die op de bank zit uitsteken over het fietspad. Daarom stelt R&D voor de bank te voorzien van een leuning, zodat mensen met hun gezicht naar de gevel zitten. Een andere optie is de bank versmallen of een schampruimte van 85 cm ten opzichte van het fietspad aanhouden.
- Op de kopse kanten de geleidelijnen tussen de paaltjes doortrekken bij de VOP's.

#### **GVB**

- GVB pleit voor een goede bereikbaarheid voor de nood- en hulpdiensten die het gebied in moeten rijden.
- GVB wil graag betrokken worden bij het bepalen van de locaties voor de lussen bij de Vezips.
- Kan de inrit ter hoogte van nr. 12 verplaatst worden? De inrit ligt dicht op de kruising waardoor uitvoegend laad- en losverkeer niet kan invoegen op de rijbaan bij een stilstaande tram of wachtend autoverkeer voor de verkeerslichten bij de Prins Hendrikkade. Het project benoemt het nadeel van de achteruitrijdende vrachtwagen die dan via het Damrak het gebied moet verlaten op het moment dat de inrit wordt verlegd. GVB is toch voorstander van het verplaatsen van de inrit. V&OR wil voorkomen dat in dit drukke voetgangersgebied vrachtverkeer achteruit moet rijden en is geen voorstander van het verplaatsen van de inrit.

#### **MET**

MET sluit aan bij de opmerkingen van GVB.

### **Cliëntenbelang Amsterdam**

- Cliëntenbelang Amsterdam constateert dat de maatregelen, zeker de vaste palen weer extra obstakels betekenen in de openbare ruimte. Dat is bijzonder lastig voor mensen met

een (visuele) beperking. Cliëntenbelang verzoekt dan ook deze vaste palen goed in te leiden.

- Voorts verzoekt Cliëntenbelang Amsterdam om de vezips in de looprchting in te leiden.
- De oversteken en geleidelijnen bij de Oudebrugsteeg en het Beursplein vrij van obstakels houden.

### **Fietsersbond**

- De Fietsersbond maakt zich zorgen over illegaal L&L-verkeer op het fietspad. Wellicht kunnen er paaltjes geplaatst worden om de fietsers te behoeden voor een aanslag.
- De Fietsersbond verzoekt de stoerprand te verlagen, zodat fietsers kunnen uitwijken via het voetpad.  
De overige CVC-leden-zijn hier geen voorstander van gezien het drukke voetgangersgebied.

### **Overige CVC-leden**

De overige CVC-leden hebben geen opmerkingen.

### **Advies CVC**

- De CVC adviseert op hoofdlijnen positief ten aanzien van de inrijbeperkende maatregelen (IBMA) Damrak. Aanvullend adviseert de CVC het volgende.
- De CVC constateert dat er met het plaatsen van paaltjes geen rekening is gehouden met twee voetgangersoversteken ter hoogte van het Beursplein en de Oudebrugsteeg. De CVC verzoekt deze in te tekenen dusdanig dat de oversteken en geleidelijnen vrij van obstakels zijn dan wel dat een goede doorgang voor voetgangers gewaarborgd is.
- De palen en vezip's zijn een barrière voor mensen met een fysieke beperking en de CVC verzoekt deze in te leiden of geleidelijnen te gebruiken om langs de paaltjes te kunnen lopen.
- Ter hoogte van het Victoriahotel ligt de vezip dicht bij de VRI. In het geval er een rij wachtende auto's voor het verkeerslicht staat dan bestaat het risico dat een vrachtwagen die het voetgangersgedeelte van het Damrak verlaat, stil komt te staan op de trambaan waardoor deze de doorstroming van het OV belemmert. Wanneer de vezip meer naar het zuiden wordt geschoven, moet het vrachtverkeer achteruitrijden op het Damrak. De meerderheid van de CVC is geen voorstander van achteruitrijdend vrachtverkeer, wat een verkeersonveilige situatie met zich meebrengt. Ook speelt de vraag hoe vaak het zal voorkomen dat een geofende chauffeur de trambaan zal blokkeren. Wellicht kan de vezip iets verschoven worden, maar liever niet in verband met de veiligheid van de voetgangers op het Damrak.
- Wat betreft de zitbanken constateert de CVC dat er te weinig schampruimte is ten opzichte van het fietspad. De gewenste afstand is 85 cm tussen bank en fietspad. Het kan ook onmogelijk gemaakt worden dat mensen aan de achterkant gaan zitten door een leuning te plaatsen. Ook kan de bank meer richting de gevel worden geschoven.
- In verband met de aanleg van lussen in de trambaan, voor de bediening van de vezip's, een en ander afstemmen met GVB.
- De CVC pleit voor helderheid met betrekking tot de afstand tussen de palen, 1,60 of 1,40 m.
- De CVC wenst een aangepast ontwerp te behandelen.

## **7. Rokin, inrijbeperkende maatregelen (IBMA)**

In aanwezigheid van: [REDACTED] (IB) en [REDACTED] (V&OR).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*In opdracht van de gemeenteraad verzorgt Amsterdam anti-aanrijvoorzieningen op diverse drukbezochte plekken in de openbare ruimte. Dit naar aanleiding van aanslagen met*

voertuigen in onder andere Nice en Berlijn. Eén van die plekken is het voetgangersruimte van de terraszijde van het Rokin.

De bescherming van de voetgangers hier bestaat uit een rij van verstevigde zitbanken, verzinkbare palen, verstevigde vaste palen voorzien van een natuurstenen sleeve of verstevigde palen in een haag rondom de terrassen. De verzinkbare palen volgen de vastgestelde laad/lostijden (zes dagen per week van 07:00 - 11:00 uur).

Bij elke locatie van de verzinkbare palen komt een rood-oranje-groenlicht/intercom/camera en lezer voor de transponder. Een en ander conform de Kavelstraat/Nieuwendijk.

Omdat alles in de voetgangersruimte plaatsvindt, verandert er voor fietsers e.d. niets.

De toegang voor autoverkeer bij de Wijde Lombardsteeg en de parkeergarage van het NRC-gebouw blijven in stand.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met bijgaand concept definitief ontwerp.

### **Opmerkingen vooraf**

- In tegenstelling tot wat er op de tekening staat wordt een maat van 1,40 m gehanteerd tussen de paaltjes.
- Hoewel de fietsparkeerplekken op het Rokin niet op tekening staan, worden deze wel gehandhaafd.
- In de driehoek is met de politie bepaald aan welke kant van de straat de beschermende maatregelen worden genomen.

### **Ingezonden reactie**

#### **Brandweer**

*Geen opmerking, akkoord.*

### **Reactie CVC**

#### **MET**

Aan de zuidzijde moet het mogelijk zijn om een kraan te plaatsen, zodat bij de metro-ingang de roltrap in en uit gehesen kan worden. Deze kraan moet daar wel kunnen komen en MET verzoekt om daar in het ontwerp rekening mee te houden.

#### **R&D**

R&D pleit voor ruimte voor de overstekende voetganger van oost naar west ten opzichte van de fietsenrekken.

### **Overige CVC-leden**

De overige CVC-leden hebben geen aanvullende opmerkingen.

### **Advies CVC**

- De CVC adviseert positief wat betreft de inrijbeperkende maatregelen (IBMA) Rokin. Aanvullend adviseert de CVC het volgende.
- Bij beide metro-ingangen kan het voorkomen dat de roltrap vervangen moet worden. De CVC verzoekt het project om te kijken of een kraanwagen in relatie tot de vezip-opening de ingangen van het metrostation kan bereiken, zowel aan de noord- als de zuidkant.
- Ter beoordeling de fietsenrekken intekenen op de tekening.
- De oversteekbaarheid voor de voetganger van oost naar west is een aandachtspunt.

## **8. Singel tussen de Leidsestraat en Vijzelstraat (Bloemenmarkt), inrijbeperkende maatregelen (IBMA)**

In aanwezigheid van: [REDACTED] (IB) en [REDACTED] (V&OR).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*In opdracht van de gemeenteraad verzorgt Amsterdam anti-aanrijvoorzieningen op diverse drukbezochte plekken in de openbare ruimte. Dit naar aanleiding van aanslagen met voertuigen in onder andere Nice en Berlijn. Eén van die plekken is de Bloemenmarkt aan de Singel.*

*De Bloemenmarkt wordt behalve op beide koppen afgeschermd bij de Sint Jorisstraat en de Geelvincksteeg. De bescherming van de voetgangers hier bestaat uit rijen van verstevigde palen voorzien van een natuurstenen sleeve aangevuld op elk van de twee koppen van de markt met een verzinkbare paal. Alle elementen staan uit elkaar met een tussenruimte van maximaal 1,40 meter.*

*Bij elke locatie van de verzinkbare palen komt een rood-oranje-groenlicht/intercom/camera en lezer voor de transponder. Een en ander conform de Kavelstraat/Nieuwendijk.*

*De verzinkbare palen volgen de laad/lostijden (07:00 – 12:00 uur), maar gaan ook na 19:00 uur omlaag. Hiermee staan de palen op drukke tijden tussen 12:00 en 19:00 uur omhoog.*

*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met bijgaand concept definitief ontwerp.*

### **Opmerkingen vooraf**

- Door alle lijnen op de tekening van de K&L, is de tekening volgens V&OR moeilijk te beoordelen. V&OR pleit voor een duidelijke maaiveldtekening.
- De discussie rond de afstand tussen de palen moet opgehelderd zijn; 1,60 of 1,40 m breed.

### **Ingezonden reactie**

#### **Brandweer**

*Geen opmerking, akkoord.*

#### **Reactie CVC**

De CVC-leden-leden hebben geen aanvullende opmerkingen.

### **Advies CVC**

- De CVC adviseert positief ten aanzien van het ontwerp Singel tussen de Leidsestraat en Vijzelstraat (Bloemenmarkt), inrijbeperkende maatregelen (IBMA).
- De CVC pleit voor helderheid met betrekking tot de afstand tussen de palen, 1,60 of 1,40 m en dit geldt ook voor de inrijbeperkende maatregelen op het Damrak en Rokin.

## **9. Stationseiland, inrijbeperkende maatregelen (IBMA), Centraal Station, IJzijde**

In aanwezigheid van: de [REDACTED] (IB), [REDACTED] (R&D), [REDACTED] (Stadswerken), [REDACTED] V&OR [REDACTED] (R&D).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Tijdens de vorige behandeling in de CVC op 20 oktober 2020 was de mening over het wel of niet toepassen van steunpunten voor de voetganger verdeeld. Dit kwam onder andere door onduidelijkheden in de maatvoering. Dit zou vragen om een verbreding van het fietspad opdat er een minimaal steunpunt van 1,40 meter mogelijk zou zijn.*

*Het project hecht aan de steunpunten in verband met de oversteekbaarheid van de voetganger. Voorliggend is een voorstel om het gehele fietspad te verbreden tot 5,40 meter (incidenteel 5,20 meter. Zie tekening) waarbij de steunpunten een breedte van 1,40 meter krijgen en de fietspaden een breedte van 2 meter.*

*Gelet op de opmerking van de Fietsersbond bij de behandeling van IJ-pleinveer dat een steunpunt in het 3,5 meter 'brede' fietspad voor de oversteekbaarheid van de voetganger. Daarom is ook gekeken naar de mogelijkheid om ook daar het fietspad te verbreden. De verbreding wordt ingezet al voor het kruispunt met de ventweg De Ruijterkade noord. Aan de overzijde op het "pontplein" is het fietspad dan al breder. In dit deel verbreed fietspad wordt dan (ook) een steunpunt aangebracht om de oversteekbaarheid voor voetgangers te verbeteren. De overgang van fietspad naar share space voor de ponten blijft op dezelfde plaats liggen (inritband). Om het fietspad te verbreden moeten wel de verkeerslichtmasten bij het kruispunt met de ventweg bij het fietspad worden verplaatst.*

*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met beide voorgelegde tekeningen met steunpunten voor de voetganger met een breedte van 1,40 meter bij de VOP's en fietspaden van 2 meter ter plaatse van de steunpunten en een fietspad van 5,40 meter breed achter het CS en ter plaatse van project IJpleinveer.*

### **Opmerkingen vooraf**

- De steunpunten zijn verbreed naar 1,40 m en de fietspaden naar 2 m. Het doorgaande fietspad wordt dan 5,40 m breed.
- De maatvoering van de uitstaphalte blijft behouden.

### **Ingezonden reactie**

#### **Brandweer**

*Nog niet akkoord. Wij hebben nog vragen met betrekking tot de bereikbaarheid van de winkels onder het busplatform. Graag nog even contact met mijn collega Marc Tibbertsma.*

### **Reactie CVC**

#### **GVB**

- GVB constateert dat ter hoogte van de keerlus er nog een gat is wat betreft de IBMA en adviseert om de paaltjes haaks op het fietspad door te trekken tot aan het fietsplatform en daarna ten noorden van het voetpad naar de oostkant ervan.
- GVB wenst alleen de VOP bij de middentoegang te handhaven en adviseert de andere twee VOP's te laten vervallen.

#### **R&D**

De middelste oversteekplek behouden met een VOP en steunpunt. De andere steunpunten laten vervallen.

#### **V&OR**

- V&OR sluit aan bij de opmerking van R&D. Gezien de drukte op het fietspad niet overal heuvels neerleggen.
- In de middelste VOP wel een steunpunt aanleggen. De andere VOP's gezien de drukte met voetganger wel handhaven, maar zonder steunpunten.

#### **MET**

MET sluit aan bij de opmerkingen van R&D.

#### **Politie**

- De politie memoreert dat de mening van de CVC tijdens de vorige behandeling van het ontwerp verdeeld was met betrekking tot het toepassen van een steunpunt. In de flap

staat echter dat de CVC unaniem voor zou zijn. Het project moet goed onderbouwen waarom het wel voor een steunpunt kiest. Volgens de politie geeft een steunpunt schijnveiligheid. Mocht het project toch kiezen voor een steunpunt, dan de kopse kant zodanig hoog maken dat de fietser er niet overheen kan rijden.

- De wensmaat van 1,60 m tussen de paaltjes aanhouden.
- Met betrekking tot het aantal VOP's, wenst de politie de huidige situatie te behouden. Daar zijn de gebruikers aan gewend.

### **Cliëntenbelang Amsterdam**

Cliëntenbelang Amsterdam wenst bij alle oversteken steunpunten van 1,40 m breed. De steunpunten aan de kopse kant omhoog brengen.

### **Fietsersbond**

De Fietsersbond sluit aan bij de gemaakte opmerkingen en stelt voor geen 10 m maar 6 m brede zebrapaden te maken.

De overige CVC-leden sluiten hierbij aan.

### **Advies CVC**

- De CVC kan nog niet tot een geheel positief advies komen wat betreft de inrijbeperkende maatregelen (IBMA), Centraal Station, IJzijde, Stationseiland.
- Aan de IJzijde van het Centraal Station liggen drie VOP's en de CVC wenst alleen de middelste VOP vorm te geven met een middenheuvel. De kopse kant van de oversteek verhogen met 5 cm. De VOP's ter hoogte van west- en oosttunnel zonder middenheuvel aanleggen.
- Alle zebra's niet 10, maar 6 m breed maken.
- Bij de nieuwe pontaanlanding is ook een middenheuvel ingetekend en de CVC adviseert deze in te leiden.
- Ter hoogte van de keerlus lijkt een gat te zitten in de antiterreurmaatregelen. De paaltjes meer richting de trottoirband bij de halte aansluiten.

## **10. Kadeherstel Prinsengracht 432 – 444, concept DO**

In aanwezigheid van: ██████████ (R&D) en ██████████ (R&D).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Op dit deel van de Prinsengracht dient de kade te worden vernieuwd ter hoogte van het voormalige Paleis van Justitie. Het is de bedoeling dat het maaiveld tussen Leidsegracht en Leidsestraat van waterzijde tot gevelzijde ook wordt vernieuwd.*

*Op deze locatie wordt het Rosewood-hotel geopend en de openbare ruimte wordt er op aangepast. Voor het hotel wordt een 2 meter breed trottoir en een 3,40 meter brede eenrichtingsrijweg gerealiseerd. Ter hoogte van de entree wordt een valet parking parkeerplaats tussen de nieuwe bomenrij gerealiseerd.*

*De entree kent een trappartij welke het trottoir aanzienlijk zou versmallen, waardoor hier is gekozen voor een plateau in de rijweg.*

*Ter hoogte van de entree / valet parking is in overleg met de projectontwikkelaar gekozen voor een 19 meter lang plateau.*

*De 1239<sup>e</sup> CVC had opmerkingen op dit plateau, zie hieronder.*

*Opmerkingen uit de 1239<sup>e</sup> CVC:*

- *De CVC adviseert op hoofdlijnen positief ten aanzien van het kadeherstel Prinsengracht 432 – 444, concept D.*
- *De CVC adviseert negatief op het shared space-achtige gedeelte voor het hotel. De situatie is niet duidelijk, het lijkt voetgangersgebied en dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Het project wordt geadviseerd om de rijloper duidelijker aan te geven.*

*Reactie project:*

*Het project heeft het plateau gehandhaafd om de snelheid af te remmen, maar stelt voor om als begrenzing tussen rijbaan en voetpad een strook 20x20 cm natuursteen tegels toe te passen, zoals ook in de naastgelegen Leidsestraat is toegepast tussen trambaan en voetpad. De tegel heeft de breedte van de band aan de waterzijde en is van dezelfde natuursteen. Verder worden anders dan in het eerdere voorstel in rijbaan en voetpad nu wel een verschillen bestratingsverband en steenformaat toegepast. Wij denken dat het onderscheid zo voldoende duidelijk is, terwijl er ook een fraaie en chique oplossing gerealiseerd wordt voor het vijfsterrenhotel.*

- De CVC verzoekt het project een aangepast ontwerp ter nadere advisering aan haar voor te leggen.

*Reactie project:*

*Hierbij de aangepaste tekening.*

*De CVC wordt gevraagd: positief te adviseren met betrekking tot het concept DO.*

**Opmerkingen vooraf**

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

**Ingezonden reactie****Brandweer**

*Geen opmerkingen, akkoord.*

**Reactie CVC****R&D**

R&D heeft een voorkeur voor variant 1, met tegels. Dat is voor het autoverkeer duidelijker.

**Politie**

Vorige keer was het bezwaarlijk dat er geen onderscheid was tussen de rijloper en het voetgangersgebied. Dat is er nu wel. De politie heeft een voorkeur voor variant 1, waar een betere bandenlijn in zit.

**V&OR**

Variant 1 heeft de voorkeur.

**GVB**

GVB sluit aan bij R&D en heeft een voorkeur voor variant 1.

**MET**

MET sluit aan bij de opmerkingen van R&D, voorkeur voor variant 1.

**Cliëntenbelang Amsterdam**

Cliëntenbelang heeft de voorkeur voor variant 1 daar deze veel duidelijker is.

**Fietsersbond**

De Fietsersbond verzoekt om de hardstenen inritbanden te verruven.  
Het project licht toe dat er ruwe natuursteen gebruikt zal worden.

**Advies CVC**

- De CVC adviseert unaniem positief ten aanzien van het concept DO Kadeherstel Prinsengracht 432 – 444.
- Er is unaniem een voorkeur voor variant 1 in verband met de betere zichtbaarheid van de rijloper.

## **11. Purmerweg, VOP**

In aanwezigheid van: [REDACTED] (IB).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Er komen klachten binnen over de slechte oversteekbaarheid van de Purmerweg. Daarom is er toegezegd door de portefeuillehouder dat er een onderzoek wordt gedaan of het mogelijk is om een extra voetgangersoversteek op een verkeersveilige locatie op de Purmerweg te realiseren. In een eerdere fase zijn er al maatregelen voorgesteld om de verkeersveiligheid te vergroten.*

*De Purmerweg en de Nieuwe Purmerweg zijn gebiedsontsluitingswegen, met een snelheidslimiet van 50km/u. De Purmerweg is voorzien van parallelwegen, waar uitwisseling van verkeer plaats kan vinden. Mogelijkheden om de Purmerweg over te steken voor langzaam verkeer moeten zo veel mogelijk gebundeld zijn op een opvallende locatie, zodat het verkeer op de Purmerweg goed geattendeerd wordt op de oversteek en zo de verkeersveiligheid niet negatief te beïnvloeden.*

*De wens van de bewoners is een VOP aan te brengen op het viaduct, deze is al meerdere malen besproken in de CVC en negatief beoordeeld.*

*Door kanalisatiestrepen en ondersteunende bebording aan te brengen kan de bestaande oversteek op het viaduct wel benadrukt worden op aanwezigheid.*

*Vanuit de wijk bestaat de behoefte om tussen het viaduct Ringsloot en de bushalte een oversteek te voorzien. De oversteek op de brug wordt ingericht als fietsersoversteek. De snelheid van het verkeer ligt daar te hoog om een veilige voetgangersoversteek te voorzien. De oversteek lijkt met name gewenst door bewoners uit de achterliggende wijken die hun hond uit willen laten in het park aan de westzijde van de Ringsloot. Mensen kiezen graag de kortste weg en de oversteek bij de bushalte lijkt te ver omlopen te zijn. De oversteek op de brug is niet veilig in te richten als VOP. Daarom bestaat de wens om tussen de brug en de bushalte een extra VOP te voorzien.*

*In de huidige situatie ligt er dus al een VOP tussen de twee bushaltes op de Purmerweg.*

*Omdat de Nieuwe Purmerweg deel uitmaakt van het Hoofdnet Bus, is het niet wenselijk nog een VOP aan te brengen. Op een VOP moet de bus namelijk voorrang geven aan voetgangers, waardoor het een nieuwe snelheidsbeperking zou zijn in de busroute. De oversteek kan wel veilig ingericht worden als normale oversteek, door gebruik te maken van kanalisatiestrepen. Voetgangers moeten dan voorrang verlenen aan rijdend verkeer.*

*Er liggen op dit wegdeel (tussen bushalte en brug) twee kruisingen met de parallelweg. Een oversteek kan worden gecombineerd met zo'n kruising. Omwille van de afstanden tussen de overstekes is ervoor gekozen de oversteek te plaatsen ten westen van de meest westelijk gelegen kruising parallelweg-Purmerstraat. Dit komt dan neer op een tussenafstand van ongeveer 165m tussen de overstekes. De oversteek wordt voorzien van een middenberm, ingericht conform de Leidraad CVC.*

*Omdat de Nieuwe Purmerweg behoort tot het Hoofdnet Bus, is het nog belangrijker om te voldoen aan de voorschriften die gelden voor de rijbaanbreedte. Omdat de gewenste rijbaanbreedte 3,50m bedraagt, is het noodzakelijk werkzaamheden te verrichten in de buitenberm van de Purmerweg. Omdat dit dus ook een as verschuiving in de rijbaan betekent, die gepaard moet gaan met bochtstralen van R=100m, gaat het aanleggen van de oversteek ook ten koste van enkele objecten in de buitenberm:*

- *De oversteek gaat ten koste van 5 bomen,*
- *Er zal één lichtmast verplaatst moeten worden, omdat deze te dicht op de rijbaan komt te staan.*
- *Tot slot zal de oversteek ten koste gaan van twee langspaarkeerplaatsen.*

*De CVC wordt gevraagd:*

*Akkoord te geven op bijgevoegd ontwerp en de goedkeuring voor het nemen van verdere stappen ten behoeve van realisatie.*

### **Opmerkingen vooraf**

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

### **Ingezonden reactie**

#### **Brandweer**

*Geen opmerkingen, akkoord.*

### **Reactie CVC**

#### **R&D**

R&D gaat akkoord met het ontwerp en vraagt aandacht voor de flinke hoeveelheid verkeersborden.

#### **Politie**

- De politie is wel voorstander van de voorgestelde verkeersborden, omdat deze dit gevaarlijke punt juist duidelijker maken.
- De inleidende bebording met betrekking tot de rijstroken is niet correct. De eerste twee borden geven andere rijrichting dan de volgende twee. Volgens het project is dat overgenomen uit een naastgelegen project en zal dit gecorrigeerd worden.

#### **V&OR**

Geen opmerkingen, akkoord.

#### **GVB**

GVB kan instemmen met de vormgeving van het project en stelt voor om de drempel op de parallelweg en de voetgangersoversteek in elkaars verlengde te leggen.

#### **MET**

MET wenst de fietsoversteek uit de blokmarkering te halen. Ook vraagt MET zich af waarom de oversteek voor fietser en voetganger zo ver uit elkaar liggen.

Het project licht toe dat het een bestaande situatie is, die blijft behouden.

### **Cliëntenbelang Amsterdam**

- Volgens Cliëntenbelang Amsterdam is het zicht richting het westen bij de nieuwe oversteek slecht. Daarom twijfelt Cliëntenbelang Amsterdam ten aanzien van de veiligheid van de oversteek.
- Het voorstel van GVB om de voetgangersoversteek te verschuiven, wordt door Cliëntenbelang Amsterdam gesteund.
- In het plan wordt gesproken over het mogelijk toepassen van hekjes bij een oversteek. Cliëntenbelang Amsterdam is daar eigenlijk op tegen omdat hekjes vaak de doorgang voor mensen in een rolstoel en met een scootmobiel belemmeren.

### **Fietsersbond**

De Fietsersbond heeft geen aanvullende opmerkingen.

### **Advies CVC**

- De CVC geeft een unaniem positief advies ten aanzien van de VOP Purmerweg.
- Aanvullend adviseert de CVC de oversteek iets naar het westen te verschuiven, zodat deze aansluit op de drempel in de parallelweg.

- Wanneer geen sprake is van een majeure wijziging, hoeft het project niet terug te komen met een aangepaste tekening.

## **12. Oostenburg, tijdelijke fiets- en voetgangersbrug en -verbinding**

In aanwezigheid van: ██████████ (Witteveen & Bos) ██████████ (V&OR) en ██████████ (IB),

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Oostenburg wordt de komende jaren ontwikkeld tot een nieuwe wijk, waarbij circa 1.800 nieuwe woningen worden gerealiseerd. Daarnaast wordt er diverse horeca en bedrijvigheid in het gebied toegevoegd.*

*Op dit moment worden op Oostenburg de kavels 9 tot en met 12 en het omliggende openbare gebied gesaneerd en voorzien van vooraanleg riolering en kabels en leidingen in de openbare ruimte. De bestaande fiets- en voetgangersverbinding (Rumphiusstraat), die vanaf de Conradstraat naar Oostenburg loopt, blijft tijdens deze werkzaamheden gehandhaafd. Het betreft een fiets- en voetgangersverbinding die hoofdzakelijk gebruikt wordt voor bestemmingsverkeer van het INIT-gebouw.*

*Rond Q4-2020 zal er gestart worden met de voorbereidende werkzaamheden (sonderingen en aanbrengen bodemlussen) op kavel 11 naast de Rumphiusstraat. Ook tijdens deze werkzaamheden kan de bestaande fiets- en voetgangersverbinding veilig gehandhaafd blijven.*

*Echter, zodra de bouwwerkzaamheden op kavel 11 Q2-2022 starten, is het in verband met de introductie van bouwverkeer met betrekking tot de verkeersveiligheid niet meer mogelijk dat de bestaande fiets- en voetgangersverbinding Rumphiusstraat gehandhaafd blijft. Daarnaast zal de toekomstige fiets- en voetgangersverbinding tussen Conradstraat en het Stadswerf Oostenburg Ontwikkeling (SOO-)kavel, die de gemeente zelf zal aanleggen als definitieve fiets- en voetgangersverbinding tussen Conradstraat en Oostenburg, naar verwachting pas medio/eind 2022 gereed zijn en derhalve bij de start van de bouwwerkzaamheden op kavel 11 niet beschikbaar zijn.*

*Om in de tussentijd een veilig functionerende fiets- en voetgangersverbinding te waarborgen, zal de huidige verbinding daarom verplaatst moeten worden. Op basis van analyse binnen het projectteam Oostenburg, met de BLVC-gebiedscoördinator Oostenburg en diverse overige (gemeentelijke, omgevings- en K&L-)partijen, is de meest logische locatie om deze verbinding te verplaatsen naar het verlengde van de Eerste Leeghwaterstraat. Daarbij zal door middel van een tijdelijke brug over het water heen, een tijdelijke fiets- en voetgangersverbinding tussen Oostenburg en de Czaar Peterstraat worden gerealiseerd. De tijdelijke brug landt op Oostenburg aan op de kruising Jacob Bontiusplaats-Isaac Titsinghkade.*

*In verband met veiligheid op de tijdelijke verbinding en met name op de tijdelijke brug zal de brug niet toegankelijk zijn voor snor- en bromfietsen en worden deze snor- en bromfietsen omgeleid via de Conradstraat-Dijkgracht.*

*Aan de zijde van Oostenburg zullen de benodigde aanpassingen voor de inrichting openbare ruimte beperkt zijn. Aan andere (gemeentelijke) zijde van de Oostenburgervaart zal wel het een en ander in de openbare ruimte moeten worden aangepast, om een veilige verbinding mogelijk te kunnen maken.*

*De tijdelijke fiets- en voetgangersverbinding zal gehandhaafd blijven, tot het moment dat de door de gemeente Amsterdam te ontwikkelen brug bij het SOO-kavel gerealiseerd is (verwachting medio/eind 2022). Dat betekent dat tijdelijke route en brug naar verwachting circa een half jaar zal blijven liggen. Zodra de gemeentelijke brug gereed is, zal de tijdelijke fiets- en voetgangersverbinding inclusief tijdelijke brug verwijderd worden.*

*De CVC wordt gevraagd: ter accordering.*

**Opmerkingen vooraf**

- Het project moet duidelijk aangeven of snorfietsen op de rijbaan rijden of op het fietspad.
- Het onderbord wordt als niet duidelijk ervaren door GVB.

**Ingezonden reactie****Brandweer**

*Wij kunnen op tekening niet zien dat hier rekening is gehouden met de bereikbaarheid voor onze laddervoertuigen. Als dit niet het geval is, zou er dan alsnog naar gekeken kunnen worden?*

**Reactie CVC****Politie**

Het bord 'snorfietsen toegestaan' en de tekst 'uitgezonderd voetgangers' weghalen.

**R&D**

R&D gaat akkoord met het ontwerp en sluit aan bij de opmerking van de politie.

**V&OR**

V&OR sluit aan bij de opmerkingen van de politie.

**GVB**

- GVB wenst een check op het zicht van fietsers op het fietspad bij de aansluiting met de Conradstraat in relatie tot de geparkeerde voertuigen en containers.
- GVB stelt voor het bord "Bromfietsen niet toegestaan" met omleidingsroute in de tijdelijke situatie weg te halen en verwacht dat bromfietsen vanzelf een andere route gaan zoeken.

**MET**

Sluit aan bij de opmerking van GVB en gaat akkoord met het ontwerp.

**Cliëntenbelang Amsterdam**

Volgens Cliëntenbelang Amsterdam is het de toegangsroute tot hun gebouw. Hoe breed is de ruimte voor de voetgangers tussen de elektriciteitskast en de daarnaast staande lantaarnpaal? Nadat het project heeft toegelicht dat de obstakelvrije ruimte 2 m is, kan Cliëntenbelang Amsterdam akkoord gaan met het ontwerp.

**Fietsersbond**

Akkoord. Er zijn geen aanvullende opmerkingen.

**Advies CVC**

- De CVC adviseert positief ten aanzien van de tijdelijke fiets- en voetgangersbrug en -verbinding, Oostenburg.
- Aanvullend adviseert de CVC dat het de bedoeling is dat zowel brom- als snorfietsen geen gebruik maken van de brug. Er kan volstaan worden met een bord 'verplicht fietspad', met een onderbord 'snorfiets niet toegestaan'. Het verwijsbord met daarop de alternatieve routing voor de snorfiets lijkt de CVC overbodig. Het onderbord 'uitgezonderd voetgangers' onder het G11-bord kan ook komen te vervallen.

### **13. Maliebaan en Bertrand Russellstraat, tijdelijke maatregelen in verband met nieuwbouwproject AMST (Blokken B+C)**

In aanwezigheid van: [REDACTED] (De Omleiding / BLVC.nl) [REDACTED]  
(De Omleiding / BLVC.nl).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Aan het Julianaplein worden tegenover het Amstelstation twee woonblokken gerealiseerd door ontwikkelaar MRP Development met de naam AMST.*

*Voor de aanleg van de bouwkuip en de fundering voor de nieuwbouw van Blokken B&C van project AMST (deel 1 van het bouwproces) is momenteel al extra werkruimte gecreëerd door het fiets- en voetpad aan de noordzijde van de Hugo de Vrieslaan tussen de Bertrand Russellstraat en het Julianaplein af te sluiten. Fietsers en voetgangers worden omgeleid via de zuidzijde van de Hugo de Vrieslaan en via de Bertrand Russellstraat.*

*Naar verwachting start fase 2 van het project in september van dit jaar.*

*Tijdens deze fase, die naar verwachting ongeveer twee jaar duurt, vindt de daadwerkelijke bouw van de woonblokken plaats. Voor deze werkzaamheden is ook aan de noordzijde, bij de Maliebaan, extra werkruimte en een uitrit voor werkverkeer nodig. De Maliebaan wordt in de normale situatie gebruikt door fietsers en voetgangers (beide modaliteiten in twee richtingen).*

*In samenwerking met de bouwer is nagedacht over de verschillende manieren waarop we in fase 2 om kunnen gaan met het knelpunt tussen fietsers, voetgangers, werkruimte en werkverkeer aan de noordzijde van het werkterrein. Dit heeft geleid tot verschillende varianten. Uit bespreking met de WVA en vooroverleg met de CVC is een voorkeursvariant naar voren gekomen, die we in voorliggende flap toelichten. Hierna volgt nog extra informatie ten aanzien van de bouwlogistiek.*

#### **Ter akkoord / advisering: Voorkeursvariant: Maliebaan open, bouwverkeer via Bertrand Russellstraat**

*Op de meegestuurde BLVC-tekening 20-2505-451v3 is de voorkeursvariant in beeld gebracht. Deze variant heeft de volgende eigenschappen:*

- *De Maliebaan blijft open, waardoor fietsers en voetgangers, net als in de huidige situatie, hier gebruik van kunnen blijven maken, alsmede van de oversteek bij het Julianaplein. Dit kan doordat de bouwketen boven de Maliebaan worden gebouwd en doordat een bouwinrit op de Bertrand Russellstraat ervoor zorgt dat benodigde ruimte in de oksel (rode ovaal in Afbeelding 1 hieronder) van de Maliebaan niet nodig is.*
- *Doordat de Maliebaan openblijft, zijn er geen omleidingen nodig noch (VRI-) aanpassingen aan de oversteek Maliebaan – Julianaplein.*
- *Door het open blijven van de Maliebaan ontstaat er een conflictsituatie tussen fietsers en voetgangers op de Maliebaan en het bouwverkeer dat uitrijdt via BU1. Dit conflict wordt beheerst door:  
1- het uitrijden altijd onder begeleiding van een verkeersregelaar te laten plaatsvinden,  
2- gebruik te maken van 2 slagbomen of schuifhekken en  
3- de bouwhekken in de buurt van BU1 transparant te laten zijn (toepassing van Cityfence-hekken, die aan de bovenzijde open zijn) en op het werkterrein geen materialen of materieel naast deze hekken te plaatsen.*
- *Bouwverkeer maakt gebruik van de Bertrand Russellstraat, in afwijking op het BLVC-kader (NB: dit is tevens de route die bevoorradingsverkeer voor supermarkt Jumbo in de nieuwe situatie na oplevering van de gebouwen zal gebruiken). Hierdoor kan het werkterrein bij de Bertrand Russellstraat kleiner blijven en hoeft de straat niet versmald te worden. Door het instellen van inrit BI1 is laden en lossen op de Bertrand Russellstraat niet meer nodig en kan dit binnen het werkterrein plaatsvinden.*



Afbeelding 1: Variant A, uitsnede BLVC-tekening bij Maliebaan

Ter informatie: Bouwlogistiek – in/uitritten en kranen

De locaties van de bouwinritten van het werkkerrein hangen samen met de voor het werk in te zetten hijskranen. Voor het werk zijn drie kranen nodig. Naar verwachting zullen deze drie kranen tijdens de ruwbouw evenveel worden gebruikt. Het is daarom het meest praktisch en best uitvoerbaar als elke kraan een afzonderlijke in- en uitrit krijgt.

Per kraan zullen er ± 1.000 – 1.250 vrachten nodig zijn voor de ruwbouw. Voor binnengevels (HSB-elementen) en buitengevels (vliesgevels) zit dit aantal op ongeveer 50 vrachten per kraan.

In onderstaande tabel is meer informatie opgenomen over het aantal transporten per dag per kraan. LET OP: dit is excl. betonstorten en HS elementen aanbrengen. Gedurende deze periode (cyclussen meerdere keren van twee dagen) zijn er veel meer transporten.

Op de bijgevoegde BLVC-tekening staan de verschillende in/uitritten voor elke kraan aangegeven, alsmede de verkeersmaatregelen die bij elke in/uitrit genomen worden.

	opbouw			ruwbouw								ruw+afbouw			afbouw									
Maanden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
gem aantal vrachten	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	8	8	8	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
excl beton storten																								
excl HS elementen																								

Tabel 1: Gemiddeld aantal dagelijkse vrachten per maand

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de voorkeursvariant van fase 2, zoals verbeeld op BLVC-tekening met nummer 20-25-5-451v3.

**Opmerkingen vooraf**

- De oversteek op de Bertrand Russellstraat zou over één rijstrook gaan. Ook de verbrede middengeleider, zoals besproken tijdens een eerdere behandeling, komt niet terug op de tekening.
- De bouwkeet is aan de onderkant verlicht en er is uitvoerig gesproken over de locatie van de bouwkeet in relatie tot de breedte van het voetpad aan de noordkant. Het voetpad aan de zuidkant blijft behouden.

**Ingezonden reactie**

**Brandweer**

Geen opmerking, akkoord.

## Reactie CVC

### GVB

GVB is verheugd dat de Maliebaan voor de fietser beschikbaar blijft. Wel merkt GVB op dat de vormgeving bij de voetgangers- en fietsoversteek over de Hugo de Vrieslaan anders is, dan eerder besloten. GVB hecht aan het vasthouden van de eerdere maatvoering.

### Fietsersbond

Ook de Fietsersbond is blij met het behoud van de bereikbaarheid van de fietser.

### Overige CVC-leden

Akkoord. Er zijn geen opmerkingen.

### Advies CVC

- De CVC adviseert positief ten aanzien van de tijdelijke maatregelen in verband met nieuwbouwproject AMST (Blokken B+C), Maliebaan en Bertrand Russellstraat.
- De CVC gaat ervan uit dat de huidige situatie op de Hugo de Vrieslaan ook in deze fasering blijft liggen. Het project heeft aangegeven dat dit wel de bedoeling is, hoewel dit niet op tekening staat.

## **14. Groot onderhoud Jan van Galenstraat tussen Admiraal de Ruijterweg en Willem de Zwijgerlaan**

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

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Tussen 30 augustus en 15 oktober 2021 zal het groot onderhoud op de Jan van Galenstraat plaatsvinden. Het gaat om het deel tussen de Admiraal de Ruijterweg en de Willem de Zwijgerlaan. Ter hoogte van de Admiraal de Ruijterweg sluit het project aan op de KIM-locatie, behandeld als apart CVC-stuk*

*Tijdens het groot onderhoud kunnen kleine wijzigingen worden meegenomen zoals wijzigingen van markeringen dan wel het opschuiven van bandjes of een kleine verkeersveiligheidsmaatregel. Het is een kans mee te liften en de situatie veiliger te maken.*

### Ontwerpmotivatie

*Onderstaand alle betreffende maatregelen en onderbouwing per hoek.*

*Verbreden/Verlengen steunpunt (t.h.v. Bestevâerstraat)*

- *Van 1,85 meter naar 2,75 meter: verbetert verkeersveiligheid*
- *Verschuiven VOP ten behoeve van blinden/mindervaliden: Vrije doorloop en geen conflict met bomen*
- *Wijzigen inleidende sergeantmarkering, in verband met verbrede steunpunt*

*Verlengen middeneiland (ter hoogte van Reinier Claeszenstraat)*

- *Veilige opstellocatie fietsoversteek: 2,50 m breed steunpunt*
- *Nieuwe opstellocatie linksafslaand autoverkeer: 5 meter opstellengte ten behoeve van doorgaand autoverkeer Jan van Galenstraat*

*Aanbrengen kruismarkering*

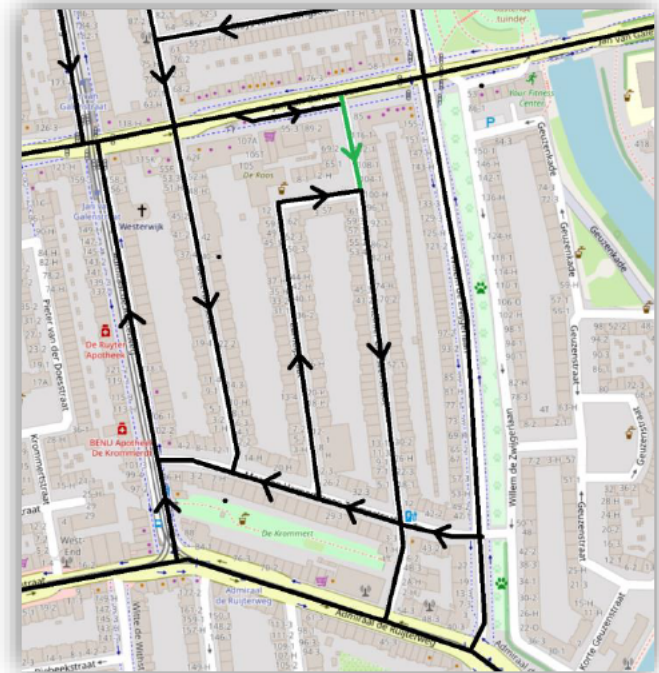
- *Kruismarkering voormalige haltekom: de voormalige haltekom zal beschikbaar moeten blijven voor laad-/losverkeer. Om parkerend autoverkeer te voorkomen wordt kruismarkering aangebracht. Dit in combinatie met verkeersbesluit + bord.*

**Wijzigen rijrichting****Instellen éénrichtingsverkeer Reinier Claeszenstraat**

Om de verkeersveilige overstek voor zowel fietsers als autoverkeer op de Jan van Galenstraat mogelijk te maken is het voorstel het eerste deel – net als de rest van de Reinier Claeszenstraat – éénrichting, richting het zuiden te maken. Dit voorkomt verkeersonveilige bewegingen.

Op dit moment staat het geparkeerd autoverkeer nagenoeg in zijn totaliteit al richting het zuiden geparkeerd.

Autoverkeer richting Centrum, Noord en Nieuw-West kan via de Admiraal de Ruijterweg rijden.

**Kruising Jan van Galenstraat – Willem de Zwijgerlaan:**

- Realisatie drie opstelstroken, om de verkeersveiligheid van de overstekende bewegingen op de kruising te verbeteren. De linksaf- en rechtsafstrook hebben beide een lengte van 26 meter. Voldoende volgens VRI-rapport;
- Verlengen inritband: de AH-citytrailer moet – mocht hij deze beweging willen maken – worden voorzien van een inritband die lang genoeg is voor zijn rijcurve. De band zal met 6 meter worden verlengd.
- VOP 5m > 4 m. breed: in het beste scenario wordt de westelijke VOP op de kruising teruggebracht naar een breedte van 4 meter. Op die manier kunnen de opstelstroken met een meter worden verlengd én kent de westelijke fietsersoversteek een breedte van 2,5 meter.
- Kleine wijzigingen markeringen: kruismarkering, haaiantanden, blokmarkering e.d.

De CVC wordt gevraagd: akkoord op voorgesteld ontwerp

**Opmerkingen vooraf**

- In de Reinier Claeszenstraat is eenrichtingsverkeer voorgesteld, maar het stadsdeel geeft de voorkeur aan tweerichtingsverkeer.
- Het project stelt voor het steunpunt in te korten, waardoor de afslaan beweging realistischer is.

**Ingezonden reactie****Brandweer**

Geen opmerkingen, akkoord.

**Reactie CVC****R&D**

- Bij de Jan van Galenstraat nummer 107 en 110 de geleidelijnen richting de gevel doortrekken.
- R&D wenst de middenheuvel in de Jan van Galenstraat, op het kruispunt met de Willem de Zwijgerlaan aan de noordkant te verbreden, maar begrijpt dat dit niet mogelijk is vanwege de draaicirkel van het rechts afslaan vrachtverkeer van noord naar west.

## **Politie**

- De voorkeur van de politie gaat uit naar het omdraaien van de rijrichting in de Reinier Claeszenstraat. Wanneer dat niet mogelijk is, graag de oude situatie op de Jan van Galenstraat behouden.
- Bij de fietsoversteek in de Jan van Galenstraat ontbreekt het B1-bord. Zorg ervoor dat de bebording aan beide zijde uniform is.
- De politie adviseert geen haaiantanden te plaatsen bij de kruismarkering in de zuidwesthoek.
- De voorkeur van de politie bij de Reinier Claeszenstraat gaat uit naar de rechts in, rechts uit beweging.

## **V&OR**

- V&OR sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.
- De psychobremmen bij de Bestevaerstraat op de Jan van Galenstraat terug laten komen.
- Ook V&OR is voorstander van de rechts in, rechts uit beweging bij de Reinier Claeszenstraat, zodat de doorstroming op de Jan van Galenstraat dan niet wordt verstoord.

## **GVB**

- GVB sluit aan bij de voorgaande sprekers.
- In voorliggend voorstel is het linksafslagvak in de Jan van Galenstraat ingekort. GVB stelt voor dit afslagvak te verlengen en te starten direct na de doorsteek, zodat de lengte van de wachtrij in het vak voor het rechtdoorgaand verkeer korter wordt.
- Het stopbord op het verlengde middeneiland in de Reinier Claeszenstraat mag worden verwijderd. Volgens de politie is het door de buurt geplaatst.
- GVB geeft de voorkeur aan eenrichtingsverkeer op de Reinier Claeszenstraat.

## **MET**

Aan de noordzijde bij de fietsoversteek Willem de Zwijgerlaan de blokmarkering aan de buitenkant van de rijloper leggen. Tevens vraagt MET aandacht voor de juiste positie van de haaiantanden.

## **Cliëntenbelang Amsterdam**

Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de voorgaande sprekers en is voorstander van de rechts in, rechts uit beweging bij de Reinier Claeszenstraat mocht deze straat toch voor tweerichtingsverkeer ingericht blijven.

## **Fietsersbond**

Er zijn geen aanvullende opmerkingen.

## **Advies CVC**

- De CVC geeft op hoofdlijnen een positief advies ten aanzien van het ontwerp groot onderhoud Jan van Galenstraat tussen Admiraal de Ruijterweg en Willem de Zwijgerlaan. Aanvullend adviseert de CVC het volgende.
- Ter hoogte van de Jan van Galenstraat-Bestevâerstraat de geleidelijnen doortrekken naar de gevel.
- De CVC verzoekt om in de nieuwe situatie de psychobremmen terug te brengen op de kruising Jan van Galenstraat- Bestevâerstraat.
- De CVC gaat bij de Reinier Claeszenstraat uit van eenrichtingsverkeer, komende vanaf de Jan van Galenstraat zoals nu in het ontwerp wordt voorgesteld. Wanneer de Reinier Claeszenstraat tweerichtingsverkeer blijft, is volgens de CVC in het voorliggende ontwerp sprake van gevaarstelling en wordt het project verzocht om een aangepast ontwerp aan de CVC ter advisering voor te leggen. Dit heeft mede te maken met de lengte van het

linksafslagvak. Wanneer sprake is van tweerichtingsverkeer, kan rechts in, rechts uit een goede oplossing zijn.

- De CVC verzoekt om bij de fietsdoorsteek een B6-bord en haaiantanden te plaatsen.
- Een B1-bord plaatsen bij de fietsoversteek over de Jan van Galenstraat.
- Op de kruising Jan van Galenstraat/Willem de Zwijgerlaan het linksafslagvak zo lang mogelijk maken. Dat mag ten koste gaan van de inleidende heuvel.
- De overige opmerkingen met betrekking tot markering dient het project te verwerken in het ontwerp.

## **15. KIM Admiraal de Ruijterweg – Jan van Galenstraat**

In aanwezigheid van: [REDACTED] (R&D), [REDACTED] (R&D) en [REDACTED] (R&D).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*In het kader van het meerjarenplan Fiets (MJP Fiets 2018-2022), maatregel 11 “meer ruimte en kortere wachttijden voor fietsers bij de drukste kruispunten” is een aantal kruispunten aangewezen waar we op zoek zijn naar meer ruimte voor de fiets. Dit zonder enige beperkingen voor alle auto/OV-bewegingen en het behoud/verbetering van het voetgangerscomfort.*

*In het ontwerp wordt de QSPE 194 Jan van Galenstraat – Admiraal de Ruijterweg meegenomen. Dit project is nader toegelicht in de bij het ontwerp toegevoegde stukken.*

*In het ontwerp wordt het groot onderhoud Jan van Galenstraat ts Admiraal de Ruijterweg en Willem de Zwijgerlaan meegenomen.*

*Deze wordt als apart CVC-stuk behandeld.*

*De uitvoeringsperiode van het gecombineerde werk is van 30 augustus tot 15 oktober.*

### Ontwerpmotivatie:

*Onderstaand alle betreffende maatregelen en onderbouwing per hoek.*

#### *Noordwesthoek*

- *Vergroten radius rechtsafslaande beweging fietspad naar R=8: t.b.v. fietscomfort & verkleinen conflictkans fietsers*
- *Verkleinen radius rechtsafslaande beweging auto*
  - o *Inleidend R=8*
  - o *Uitgaand R=20*
- *Creëert meer opstelruimte fiets (4m breed)*
- *Aanbrengen kruismarkering, verkleint conflictkans fietsers*
- *Verleggen zebra westzijde, bredere fietsoversteek*
- *Tegen elkaar aanleggen zebra/fietsoversteek westzijde, bredere fietsoversteek*

#### *Zuidwesthoek*

- *Verplaatsen doorsteek fiets (naar rechts verschuiven): verkleinen slingerbeweging naar het zuiden*
- *Verleggen fietspad richting zuid: verkleinen slingerbeweging naar het zuiden, extra opstelruimte fietser richting oost, breder steunpunt*
- *Aanbrengen kruismarkering: verkleint conflictkans fietsers*
- *Verleggen zebra zuidzijde: creëert meer opstelruimte fiets (4m breed)*
- *Tegen elkaar aanleggen zebra-fietsoversteek zuidzijde: bredere fietsoversteek*

#### *Zuidoosthoek*

- *Toepassen maatregelen QSPE194 (zie bijlagen): n.a.v. ernstig ongeval*
- *Tegen elkaar aanleggen zebra/fietsoversteek oostzijde, bredere fietsoversteek*

#### *Noordoosthoek*

- *Verkleinen radius rechtsafslaande nachtbus (R=8): creëert meer opstelruimte fiets (3,5m breed)*
- *Aanbrengen kruismarkering: verkleint conflictkans fietsers*
- *Tegen elkaar aanleggen zebra/fietsoversteek noordzijde: bredere fietsoversteek*

### *Kruisingsvlak*

- *Wijzigen markering: verleggen haaiantanden, doorgetrokken markering & 1-1 markering*
- *Toevoegen markering: Haakse 1-1 markering ten behoeve van sturing linksafslaand autoverkeer Admiraal de Ruijterweg. Dit voorkomt conflicten*

*De CVC wordt gevraagd: akkoord over het voorgesteld ontwerp.*

### **Opmerkingen vooraf**

Het project heeft gekeken naar verbreding van de middensteunpunten, dit is soms niet mogelijk in verband met de rijcurve van zwaar verkeer.

### **Ingezonden reactie**

#### **Brandweer**

*Geen opmerkingen, akkoord.*

### **Reactie CVC**

#### **R&D**

- In de tekeningen met rijcurves van de Admiraal de Ruijterweg is te zien dat vrachtwagens niet voor elkaar langs kunnen draaien. R&D stelt voor om het kopje van het tussensteunpuntje in de Jan van Galenstraat westzijde in te korten.
- In de uitwerking de geleidelijnen meenemen.
- Het woord 'lijnbus' in de Admiraal de Ruijterweg net voor de fietsoversteek leggen. Het project heeft hiernaar gekeken, maar dan moeten de haaiantanden voor de fietsoversteek komen te vervallen en dat past dus niet. In dat geval gaat R&D akkoord met het ontwerp.
- R&D stelt voor de steunpunten in de Jan van Galenstraat zo breed als mogelijk te maken, indien mogelijk 1,80 m.

#### **Politie**

- Conform leidraad CVC de haaiantanden in de zuidwest- en noordoosthoek voor de kruismarkering laten vervallen.
- Op de Admiraal de Ruijterweg ontbreken de haaiantanden voor de fietsoversteek op de rijweg/tramrails.

#### **V&OR**

V&OR sluit aan bij de gemaakte opmerkingen en steunt het voorstel om de middenheuvels te verbreden.

#### **GVB**

- GVB sluit aan bij de voorgaande sprekers.
- GVB vreest voor een conflict tussen de afslaande nachtbus vanaf de Jan van Galenstraat en de halterende tram in de Admiraal de Ruijterweg noord. Wellicht kan de boogstraat verkleind worden ten koste van de opstelruimte voor de fietser. Mogelijk dat in de toekomst een dagbus dezelfde route gaat rijden.

#### **MET**

- Op de Jan van Galenstraat westzijde staat één pijl voor rechtdoor en aan de oostzijde staan twee pijlen voor diezelfde richting. MET adviseert uniforme pijlmarkering aan te brengen.
- In de Jan van Galenstraat staan de borden D04 en B01; deze ontbreken aan de oostzijde.
- Aan de noordzijde Admiraal de Ruijterweg staat een C12-bord, dat moet volgens MET een C2-bord zijn.

**Fietsersbond**

- De Fietsersbond betreurt dat de bandenlijnen bij de oversteken worden doorgetrokken.
- Verder heeft de Fietsersbond geen opmerkingen.

**Cliëntenbelang Amsterdam**

Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij R&D wat betreft het verbreden van de middensteunpunten.

**Advies CVC**

- De CVC geeft een positief advies ten aanzien van de KIM Admiraal de Ruijterweg – Jan van Galenstraat. Aanvullend adviseert de CVC het volgende.
- De CVC verzoekt te kijken of de middenheuvels in de Jan van Galenstraat oost- en westkant verbreed kunnen worden.
- In de uitwerking de geleidelijnen intekenen.
- Er zijn opmerkingen gemaakt over haaiantanden en de correcte bebording afstemmen met de politie.
- Er is gesproken over de nachtbus in de Jan van Galenstraat oost die afslaat richting het noorden en mogelijk in conflict komt met de tegemoetkomende tram. Die kans wordt redelijk summier geacht. De CVC kan niet in de toekomst kijken of daarop ontwerpen, zeker omdat nog niet duidelijk is of een dagbus in deze straat gaat rijden. Dit aspect wordt teruggelegd bij het project, om te beschouwen of dit leidt tot een aanpassing van het ontwerp.

**16. Concept investeringsnota Lodewijk van Deyssebuurt**

In aanwezigheid van: [REDACTED] (PMB) en de [REDACTED] (IB) en [REDACTED] (R&D).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Aanleiding van het voorstel is de grootschalige fysieke en sociale vernieuwingsopgave in de Van Deyssebuurt. Onderdeel hiervan is de gedeeltelijke herstructurering van de wijk en herinrichting van de openbare ruimte. De wijk wordt aan een van de zijden begrensd door de Burgemeester Röellstraat. Het plan is deze op te schuiven, waardoor bouwgrond beschikbaar komt. De NvU hiervoor is separaat in de CVC geagendeerd.*

*Binnen de buurt zelf wordt voor met name de Van Deyssestraat ingezet op het verkeersluwer maken van deze straat. Twee dilemma's daarbij zijn: we plannen ook de verplaatsing binnen de buurt van een basisschool naar de Van Deyssestraat, en de entrees naar de parkeerplaatsen op eigen terrein van de nieuwbouw tussen Roëllstraat en Van Deyssestraat worden ontsloten vanaf de Van Deyssestraat, omdat dat niet kan vanaf de 50km-weg Roëllstraat met vrijliggend fietspad. Verder worden enkele straten opgeheven, andere breder gemaakt en stoepen geïntroduceerd in straten waar deze (sinds de jaren '50/'60) nu nog ontbreken. Tot slot is het plan om in de Burgemeester van Leeuwenlaan op termijn langsparkeren in plaats van het huidige dwarsparkeren te realiseren.*

*De CVC wordt gevraagd: adviseren op de concept investeringsnota Lodewijk van Deyssebuurt.*

**Opmerkingen vooraf**

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

**Ingezonden reactie****Brandweer**

*Geen opmerking, akkoord*

## **Reactie CVC**

### **R&D**

- In de investeringsnota ontbreekt een hoofdstuk over verkeer, ook wordt niet gesproken over de uitgangspunten ten aanzien van een snelheidsregime.
- De dwarsprofielen Lodewijk van Deyssestraat: in het ontwerp staat een maatvoering die niet correct is volgens de CROW-richtlijnen. R&D adviseert te zorgen voor een gelijke breedte van de parkeervakken aan beide zijden van de straat, bij voorkeur 2 m breed.
- Pagina 79, de Van Moerkerkenstraat huidige en ontwerpprofielen: volgens de richtlijnen de rijbaan een breedte van 4,80 m maken en niet smaller.
- Op pagina 81 is de breedte van de rijbaan met 5,80 correct, maar gevraagd wordt welk snelheidsregime het project kiest. Blijven de fietsers op de rijbaan. In het algemeen staat in de investeringsnota weinig over het snelheidsregime.
- R&D suggereert het toepassen van een knip in de Lodewijk van Deyssestraat om ongewenst verkeer te weren.
- Ook moet goed nagedacht worden over de doorgaande fiets- en voetgangersroutes in het gebied, zeker in relatie tot de oversteken over de Burgemeester Röellstraat. R&D adviseert vooral dit punt af te stemmen met het project Burgemeester Röellstraat.

### **Politie**

- De politie ziet graag dat in de impressie de rijloper duidelijk wordt aangegeven.
- Volgens de politie moet het project een duidelijke keuze maken in snelheidsregime en het profiel dient daarop te worden aangepast. In de Lodewijk van Deyssestraat is snelheid volgens de bewoners een issue en dan is het noodzakelijk om de gewenste snelheid fysiek af te dwingen.
- Pagina 40: de Lodewijk van Deyssestraat is een belangrijke ontsluitingsroute voor de auto. Wanneer deze straat wordt ingericht als 30 km/u, dan moet goed naar de inrichting worden gekeken.  
Het project legt uit dat de garages via deze straat bereikbaar moeten blijven voor bewoners. Voor de buurt is het dus een belangrijke ontsluitingsroute en blijft het een 30km-sstraat.

### **Fietsersbond**

- De Fietsersbond vindt het een mooi plan en wenst het Eendrachtspark autovrij te houden. Een knip maken in de Lodewijk van Deyssestraat en alleen bestemmingsverkeer toelaten, dan is die straat ook goed begaanbaar voor fietsers.
- Ook wenst de Fietsersbond dat de buurt ontsloten moet kunnen worden voor fietsers vanaf de Burgemeester Röellstraat. Graag ten behoeve van de fietsers doorsteekjes maken, zodat zij die straat in kunnen rijden.

### **V&OR**

- De maatvoering van parkeervakken is met 1,80 m voor de huidige auto's krap, daarom wenst V&OR een breedte van 2 m voor de parkeervakken.
- Aan de investeringsnota een hoofdstuk verkeersveiligheid toevoegen, zeker aangezien de aansluiting met de Burgemeester Röellstraat een black spot is.
- Wanneer gedacht wordt aan een knip in de Lodewijk van Deyssestraat, wenst V&OR een aantal verkeersmodellen te beoordelen die het effect op de buurt weergeven.

### **Cliëntenbelang Amsterdam**

- In de nota staat weinig over mensen met een beperking en voetgangersbeleid. Er is wel grote behoefte aan een rolstoelvriendelijke buurt, zeker omdat in de buurt ook nieuwe rolstoelwoningen gepland zijn.

- Cliëntenbelang Amsterdam pleit voor een obstakelvrije doorgang op het trottoir, zeker richting de haltes en voorzieningen in de buurt.
- Voorts vraagt Cliëntenbelang Amsterdam aandacht voor goede voorzieningen ten behoeve van het fietsparkeren, zodat overal links en rechts geparkeerde fietsen niet teveel de doorgang belemmeren.
- Graag ook het groen toegankelijk maken voor mensen met een beperking.

### **GVB**

GVB merkt op dat de buurt ingesloten wordt door twee doorgaande wegen: de Burgemeester Röellstraat en de Slotermeerlaan. Daarom is afstemming met het project Burgemeester Röellstraat nodig. Ook de Slotermeerlaan heeft een ontsluitingsfunctie voor de buurt. GVB raadt aan dit te benoemen in de investeringsnota. Een eventuele aanpassing van de circulatie in de Lodewijk van Deyssestraat kan van invloed zijn op de kruising met de Slotermeerlaan.

Het project geeft aan in contact te staan met aanpalende projecten, zoals het project Burgemeester Röellstraat.

### **MET**

MET heeft geen aanvullende opmerkingen en sluit aan bij GVB.

### **Advies CVC**

- De CVC vraagt om meer aandacht voor het verkeer in de nota. De CVC adviseert om in de voorliggende Investeringsnota een specifieke paragraaf verkeer en verkeersveiligheid op te nemen. In de paragraaf verkeer kunnen dan bijvoorbeeld per modaliteit verkeerskundige zaken benoemd worden zoals dat ook in een NvU gebruikelijk is. In dit hoofdstuk kan het project ook uitspraken doen over het snelheidsregime, de voetganger, oversteekbaarheid, fietsen en L&L-problematiek. Tevens kan een analyse worden toegepast of de verkeersveiligheid een issue is binnen het projectgebied.
- De juiste rijbaanbreedte toepassen, die bij het beoogde snelheidsregime hoort. Reserveer voldoende ruimte voor alle modaliteiten, bijvoorbeeld parkeervakken.
- De CVC heeft kennisgenomen van de opmerking dat in de Lodewijk van Deyssestraat zaken als shared space getekend staan, terwijl dat niet de bedoeling is. De CVC adviseert om dit voor de juiste beeldvorming te corrigeren op de tekening. Mede omdat het ontwerp de inspraak in gaat.
- De CVC verzoekt het project om een eventueel volgende NvU of nadere ontwerptekeningen weer ter advisering aan haar voor te leggen.

### **17. Vaststellen verslag 1242e CVC d.d. 19 januari 2021**

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**

Er zijn geen punten voor de rondvraag.

De voorzitter sluit de online vergadering om 16.40 uur.