

[redacted]
Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 11 maart 2021 12:38
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: terugkoppeling vooroverleg CVC

Hoi [redacted] en [redacted]

Even vooruit lopend op het overleg straks:

1. Beetje gek dat de CVC deze maatregel eerst goedkeurt maar nu acceptabel vind.
2. Er zijn andere typen Gumacon, Gumatec en Leicon drempels die wel beter remmen en nog steeds bus vriendelijk zijn.
3. Een fietser, brommer of motorrijden kan uitglijden over de richel om zij/hij deze niet ziet..
4. Een auto kan nog steeds over een richel rijden en daarmee de drempel ontwijken.

Volgens mij blijven er 3 oplossingen.

1. We laten de situatie bestaan met als verklaring dat het gaat om de snelheidsverschillen tussen fiets en auto te verminderen en dat wanneer er een fietser is de auto de drempel niet kan ontwijken via het fietspad. Daarbij kunnen we aangeven dat wij fysieke maatregelen kunnen treffen maar dat de politie over de handhaving gaat.
2. We halen de drempels weg met als verklaring dat het beoogde effect niet is gehaald.
3. We nemen een radicale oplossing en plaatsen een bus sluis met VEZIP en accepteren dat Nieuw Sloten tijdelijk meer verkeer krijgt maar dat dit door de andere weginrichting acceptabel is.

Alle andere oplossingen blijft naar mijn idee rommelen in de marge met veel voor- en tegenstanders en dus veel energie zonder dat het echt gaat helpen en zonder dat het bijdraagt aan de structurele oplossing. De discussie moet stoppen en we moeten toekomen aan de structurele oplossing.

--

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Programmanager mobiliteit en wonen | Kwartiermaker infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen

Gemeente Amsterdam

T [redacted]
M [redacted]@amsterdam.nl

Plein 40-45 1
1064 SW, Amsterdam

Werkdagen: Ma, Di, Wo, en Do.

Op dit bericht is een proclamer van toepassing
amsterdam.nl/proclamer

Van: [redacted]@amsterdam.nl>
Verzonden: woensdag 10 maart 2021 21:38
Aan: [redacted]@amsterdam.nl>

CC: [redacted]@amsterdam.nl>

Onderwerp: Re: terugkoppeling vooroverleg CVC

Rani kunnen we morgen ook nog even navragen, wat er precies besproken is. Ze is bij stuurgroep en was bij de cvc

Op 10 mrt. 2021 21:03 schreef [redacted]@amsterdam.nl>:

Ja ik heb ook zo mijn bedenkingen. Dit zorgpunt wil ik wel expliciet aan CVC erbij voorleggen als ze het bespreken.

Morgen ook maar even in stuurgroep bespreken.. (daarom [redacted] ook even in CC gezet).

We kunnen niet nog een keer met een niet werkende maatregel aankomen...

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Ambtelijk Opdrachtgever
Verkeer & Openbare Ruimte
[redacted]

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 10 mrt. 2021 om 20:58 heeft [redacted]@amsterdam.nl> het volgende geschreven:

Ik weet niet of dit de situatie nu verbetert. De auto kan nog tussen drempel en richel door maar de fiets kan dan niet meer naar rechts uitwijken in geval van nood. Als de auto de richel raakt, dan maakt ie een onvoorspelbare beweging. En de hoogte van de richel, daar zou je zomaar met je trapper klem kunnen komen. Ik weet het niet, ben erg benieuwd naar het ontwerp. Wil je de maatregel doorzetten dan is het wel handig hier feedback over op te halen bij bezwaarmakers/sdcie. En mijn oog valt op de zinsnede dat het niet zo duur is. Dat waag ik te betwijfelen. En de cvc frummelt ook uitspraken over de sloterweg oost erin, dat vind bijzonder want dat is de vraagstelling helemaal niet.

As de richel wel werkt dan raken we ongewild in een discussie over waterbed-effect in nieuw sloten.

Ik vind terugdraaien van de maatregel ook een serieuze optie.

Op 10 mrt. 2021 18:09 schreef [redacted]@amsterdam.nl>:

Ik ben erg benieuwd hoe dat eruit gaat zien....

Als het niet smaller wordt, blijven ze toch gewoon langs de drempel kunnen rijden...? Als het alleen optisch is en automobilisten na een paar keer zien/proberen weten dat je er gewoon langs kunt vraag ik me af of het effect heeft...

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Ambtelijk Opdrachtgever
Verkeer en Openbare Ruimte
Tel: [redacted]

Verstuurd vanaf mijn iPad

Op 10 mrt. 2021 om 17:50 heeft [redacted] van het [redacted]@amsterdam.nl> het volgende geschreven:

Let op: de verhoogde banden versmallen het niet voor de fietser, daarom geen paaltjes, het mag ook nooit hoger zijn dan zo'n 30cm. Maar voor een auto is het dan niet leuk om er tegenaan te rijden, zodat die met 1 wiel over de drempel rijdt en dan meestal ook afremt. De fietsstrook wordt dus NIET smaller, maar voor een auto lijkt het optisch wel smaller, en dat is nou juist goed om auto's niet te laten slalommen.

Van [redacted] <[\[redacted\]@amsterdam.nl](mailto:[redacted]@amsterdam.nl)>

Verzonden: woensdag 10 maart 2021 17:38

Aan [redacted] <[\[redacted\]@amsterdam.nl](mailto:[redacted]@amsterdam.nl)>

CC: [redacted] <[\[redacted\]@amsterdam.nl](mailto:[redacted]@amsterdam.nl)>; [redacted] <[\[redacted\]@amsterdam.nl](mailto:[redacted]@amsterdam.nl)>; [redacted] <[\[redacted\]@amsterdam.nl](mailto:[redacted]@amsterdam.nl)>; [redacted] <[\[redacted\]@amsterdam.nl](mailto:[redacted]@amsterdam.nl)>; [redacted] <[\[redacted\]@amsterdam.nl](mailto:[redacted]@amsterdam.nl)>

Onderwerp: Re: terugkoppeling vooroverleg CVC

[redacted],
Nee ze bedoelen banden tussen berm en fietsstrook
Volgende week ontwerp klaar.

Verstuurd vanaf mijn iPad

Op 10 mrt. 2021 om 17:31 heeft [redacted] <[\[redacted\]@amsterdam.nl](mailto:[redacted]@amsterdam.nl)> het volgende geschreven:

Ho [redacted]

Even voor mijn beeld: wat wordt bedoeld met verhoogde banden langs de fietsstrook?

Wordt bedoeld verhoogde banden:

A: tussen de fietsstrook en de rijbaan? (Om te voorkomen dat auto's over fietsstrook langs drempel rijden?

B: tussen de fietsstrook en de berm? (Om rijbaan in zijn totaliteit te versmallen (dus ook fietsstrook te knijpen) zodat auto's wel over fietsstrook kunnen blijven rijden maar met 1 band nog drempels raken

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Ambtelijk Opdrachtgever
Verkeer en Openbare Ruimte
Tel: [redacted]

Verstuurd vanaf mijn iPad

11

11

CC: [redacted]
[redacted]@amsterdam.nl>

Onderwerp: terugkoppeling
vooroverleg CVC

Dame, Heren,

Even een korte terugkoppeling van het
vooroverleg met de CVC (waar [redacted] bij
aanwezig was)

1. Allen vinden de huidige situatie
onacceptabel en zelfs slechter
dan zonder drempels
2. Gumacon drempels (maar ook
vergelijkbare types van andere
fabrikanten) zijn wel
busvriendelijk maar remmen qua
snelheid eigenlijk onvoldoende
3. Al snelheid remming heel
belangrijk is zou je een ander
type drempel moeten
aanleggen, maar die kosten al
snel 13.000 per stuk
4. Het beste is om nu naast de fiets
suggestiestroken verhoogde
banden (dus geen paaltjes) aan
te leggen, die niet afschrikken
voor fietsers, maar wel auto's
dwingen om ten minste met 1
band de drempel te nemen en af
te remmen. Hiervoor maakt
[redacted] voor medio
volgende week een ontwerpje.
De kosten hiervoor zijn ook wel
te overzien
5. Advies is om op de Sloterweg-oost
(waar op basis van het advies
CVC van 1 december ook was
geadviseerd de 2 chicanes weg
te halen en te vervangen door
drempels op 1 locatie daar die
andere drempel van 13,000 neer
te leggen (zijn ok geen huizen
daar, dus geen last van
trillingen). Als dat succesvol is
zou je dan kunnen overwegen
als 4) niet goed werkt over te
gaan op andere drempels (zeker
voor de eindsituatie)

6. Advies om opnieuw ontwerp van banden formeel door de CVC te laten vaststellen.

Dit betekent dat er volgende week een concept ontwerpje ligt, dat weer even door de groep vooroverleg CVC wordt gecheckt, dat kan dan door [redacted] en aannemer worden geraamd, dan zou eigenlijk voor aanleg nog een ritje CVC moeten komen om het netjes in te lijsten alvorens te gaan uitvoeren.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

X Projectadviseur Autoluw Sloten en
Nieuw-Sloten
X Verkeer en Openbare Ruimte
X Gemeente Amsterdam
Weesperstraat 113, 1018 VN
Amsterdam
Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam

Telefoon [redacted]

E-mail

[redacted]@amsterdam.nl