



Gemeente Amsterdam

Centrale Verkeerscommissie

Concept verslag

Secretariaat

Mw. U. Hoogeveen, Nieuwevaart 5-9, kamer
3.05

Telefoon: 020-556.5274

Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam

centraleverkeerscommissie@ivv.amsterdam.nl
intranet.amsterdam.nl/cvc

Vergadering: 900° CVC
Datum: 30 augustus 2011
Tijd: 13.00 uur
Plaats: Nieuwevaart 5 – 9
Kamer 3.20

Aanwezig:	Mw. U. Hoogeveen	- DIVV, voorzitter (plv)	
	Dhr. R. van den Ban	- DIVV	
	Dhr. M. Oost Indië	- DRO	
	Dhr. H. van Wijk	- GVB	
	Mw. E. Demarteau	- notulist	
	Dhr. E. Langerijs	- SD West	(agendapunt 3.4 t/m 5 en 14)
	Dhr. R. Smiers	- DIVV	(agendapunt 4)
	Dhr. P. van der Zedde	- IBA	(agendapunt 5 t/m 9)
	Dhr. W. de Lange	- DIVV	(agendapunt 7 t/m 9)
	Dhr. K. Vink	- SD Nieuw West	(agendapunt 6)
	Dhr. B. Vroon	- IBA	(agendapunt 7)
	Dhr. M. Moaddine	- IBA	(agendapunt 7 en 8)
	Dhr. R. Kooper	- SD Zuid	(agendapunt 7 t/m 9)
	Dhr. M. Nulle	- DRO	(agendapunt 9 en 10)
	Dhr. H. Hoonakker	- SD Zuid	(agendapunt 10)
	Dhr. H. Kuijpers	- IBA	(agendapunt 11)
	Dhr. R. Riezenbeek	- SD Oost	(agendapunt 12)
	Dhr. R. Bannink	- SD Oost	(agendapunt 12)
	Mw. S. van Baar	- DIVV	(agendapunt 13)
	Dhr. R. Kooks	- Fugro/ Geo-service	(agendapunt 13)
	Dhr. P. Habets	- PMB	(agendapunt 15)
	Dhr. H. Naaier	- DRO	(agendapunt 15)
	Mw. A. Korteweg	- SD Centrum	(agendapunt 15)
Afwezig:	Dhr. G. van Ham	- DIVV	
	Dhr. M. Brancart	- DIVV	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	

1. Opening en vaststellen agenda

Mevrouw Hoogeveen opent de vergadering om 13:00 uur en heet iedereen welkom.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen
3. Hamerpunten:
 - 3.1. Quickscan Haarlemmerweg – Vredeshofweg – definitief ontwerp
 - 3.2. Quickscan IJburglaan – A 10 westzijde – definitief ontwerp
 - 3.3. Quickscan Zuiderzeeweg Noord – Liergauw - definitief ontwerp
 - 3.4. Fietsstraat Erasmusgracht
 - 3.5. Fietspad Ringspoor
4. Fietsstraat Bredius
5. Oversteek Spaarndammerdijk – Hembrugstraat
Bepaling basisprofiel Cornelis Lelylaan
7. Quickscan Stadhouderskade - Ferdinand Bolstraat (protocol)
8. Quickscan locatie Stadhouderskade/ Hobbemastraat
9. Victorieplein
10. Black spot Julianaplein – Hugo de Vrieslaan
11. Westpoortweg – toevoegen afslagvak
12. Veilige Verkeersroute Jeruzalem
13. Halteaanpassing halteplaatsen Bos en Lommerplein
14. Admiraal De Ruyterweg – aanpassen bushalte
15. VO Stationseiland en Prins Hendrikkade
16. Ter kennisname
17. Verslag 899^e CVC d.d. 19 juli 2011
18. Naar aanleiding van het verslag
19. Actualiteiten
 - 19.1 Burgemeester Roëlstraat
20. Rondvraag
 - 20.1 Herinrichting Burg. de Vlughtlaan tussen de Haarlemmerweg en Slotermeerlaan.

2. Mededelingen

De heren Van Ham en Tollenaar zijn wegens vakantie afwezig. De heer Brancart is ook afwezig wegens andere bezigheden.

3. Hamerpunten

3.1. Quickscan Haarlemmerweg – Vredeshofweg – definitief ontwerp

Reactie CVC

GVB

Het GVB geeft aan dat er een lijnbus via de rechtsafstrook rechtdoor rijdt. Wellicht is een ontheffing nodig waarin staat dat de bus bevoegd is om over het verdrijvingvlak te rijden.

DRO

DRO wenst een duidelijkere asstreep op het fietspad (een 1-1 of 0,5 streep).

DIVV

Geen aanvullende opmerkingen.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het voorliggende ontwerp, met in achtneming van de gemaakte opmerkingen.

3.2. Quickscan IJburglaan – A 10 westzijde – definitief ontwerp

Reactie CVC

GVB

- In het vorige CVC-verslag staat dat het GVB een bord 'trambaan vrijhouden' wenst. Deze graag alsnog toevoegen.

- Het algemene waarschuwbord 'tramrails' moet vervangen worden door een J14 bord. DIVV geeft aan dat het betreffende bord motorrijders wijst op slipgevaar.
- Het GVB wenst een goed onderhoud van de kruismarkering door de verantwoordelijke wegbeheerder, zeker omdat stadsdelen zich niet bekommeren om deze markering. Het GVB onderhoudt alleen de koptekens.
De secretaris van de CVC zal uitzoeken wie verantwoordelijk is voor het onderhoud van de kruismarkering.

DIVV

- In het rapport staat vermeld dat de bewegwijzering mogelijk verbetering zou behoeven, maar DIVV ziet geen concrete maatregelen op dit punt.
- DIVV vraagt opnieuw aandacht voor aanvullende bewegwijzering, zodat ruim van tevoren aandacht is voor het feit dat er een afslag is richting zuid.

DRO

Geen aanvullende opmerkingen.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het voorliggende ontwerp, met in achtneming van de gemaakte opmerkingen.

3.3. Quickscan Zuiderzeeweg Noord – Liergauw - definitief ontwerp

Reactie CVC

DRO

DRO stelt voor om het A4 bord dat bij de rotonde staat eerder te plaatsen.

Het GVB en DIVV hebben geen aanvullende opmerkingen.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het voorliggende ontwerp, met in achtneming van de gemaakte opmerking.

3.4. Fietsstraat Erasmusgracht

In aanwezigheid van: De heer E. Langerijs (SD West).

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het voorliggende ontwerp.

3.5. Fietspad Ringspoor

In aanwezigheid van: De heer E. Langerijs (SD West).

Reactie CVC

DRO

Hoe wordt voorkomen dat brommers gebruik gaan maken van het fietspad?

Project

Volgens het project zijn er voldoende alternatieve routes voor de brommer.

GVB

- De fietser vanuit de zijstraat moet bij de oversteek over de Bos en Lommerweg voorrang verlenen en dus moeten er haaiantanden worden geplaatst bij het fietspad.
- Over de trambaan moeten kanalisatiestrepen worden geplaatst bij de fietsoversteek.
- Op de trambaan moet het woord 'lijnbus' worden toegevoegd.

DRO

- DRO kan akkoord gaan met de tijdelijke situatie.
- Wanneer de tramhalte hetzelfde blijft, kan DRO akkoord gaan.
- DRO wenst een breder fietspad (2,5 meter) op de Lelydalenweg westkant, ten laste van het zeer brede voetpad. Een fietspad van 1.50 en 1.80 meter is te smal.

DIVV

- Ook DIVV wenst een fietspad van 2,5 meter.
- DIVV vraagt aandacht voor voldoende opstelruimte op de steunpunten op de Leeuwendalersweg.

Advies/besluit CVC

- De CVC kan akkoord gaan met de tijdelijke situatie, maar vraagt wel aandacht voor de breedte van het fietspad.
- De eindsituatie (DO) wenst de CVC te behandelen in een volgende bijeenkomst.

4. Fietsstraat Bredius

In aanwezigheid van: de heren E. Langerijs (SD West) en R. Smiers (DIVV).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Voor de locatie Bredius is in 2010 een stedenbouwkundig plan vastgesteld. Dit plan behelst sloop/nieuwbouw met programma van woningen, sportvoorziening en gebouwde parkeervoorziening één laag.

Hoofdnetten Auto, OV en Fiets zijn onderdeel van de Nieuwe Hemweg en de nieuwe ontsluitingsweg zal als route van het Hoofdnet Fiets gaan fungeren door de gestrektheid. De nieuwe weg wordt onderdeel van het verblijfsgebied Zaanstraat e.o. en valt onder het 30 km/h regime. De Zaanstraat wordt binnenkort aangepakt en het nieuwe profiel krijgt de status fietsstraat met rijloper in rood asfalt en aan beide zijden een strook met streetprint in asfalt. Dit profiel wordt doorgetrokken naar de nieuwe ontsluitingsweg. De maatvoering is volgt opgebouwd vanuit de gevel:

voetpad – 3,0 m

parkeerstrook – 2,0 m

“schrik”-strook – 0,60 m

rijloper rood asfalt – 2,80 m Breedte rijweg – 4,0 m

“schrik”-strook – 0,60 m

parkeerstrook – 2,0 m

uitstapstrook – 1,0 m

De toekomstige circulatie (zie bijlage) gaat uit van uitrijden via de Nieuwe Hemweg en sluit ongeregeld aan. De verkeersbelasting op Nieuwe Hemweg in 2015 is ca. 12.000 mvt/etm (2 richtingen). Het uitrijdend verkeer (± 1000 mvt/etm) kan tussen de hiaten oprijden.

Voor de tijdelijke situatie kan bouwverkeer uit één richting enkel inrijden. Hierbij speelt intensiteiten geen cruciale rol. De positie v/d poort staat op ca. 15 m uit het voetpad zodat bij dichte poort het vrachtverkeer niet deels op fietspad of rijbaan staat. Het fietsverkeer in 2-richtingen blijft in de voorrang.

De CVC wordt gevraagd:

- In te stemmen met profiel ontsluitingsweg als fietsstraat;
- in te stemmen met tijdelijke aansluiting bouwverkeer Nieuwe Hemweg;
- Idem voor ontsluitingsweg op Nieuwe Hemweg.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen aanvullende opmerkingen.

Reactie CVC

Fietsstraat

DRO

DRO vindt de fietsstraat te smal. Dat is niet volgens de leidraad.

DIVV

- Ook DIVV vindt het profiel te smal en dit is niet volgens de richtlijnen voor een tweerichtingfietsstraat vormgegeven.
- DIVV stelt voor om de schampstrook smaller te maken. 4 Meter rood asfalt, eventueel met streetprint.

GVB

Geen opmerkingen.

Project

- Het project heeft wat betreft de breedte van de fietsstraat vastgehouden aan de maat van de rode loper en daar is het fietspad 1.80 meter breed.
- Het project is bezig met het opstellen van een richtlijn voor een fietsstraat.
- Er gaan twee pilots starten, waaronder de voorliggende locatie en de Prinses Irenestraat.
- In de richtlijnen is een minimale breedte van 3,5 meter voor de fietsstraat opgenomen.

Advies/besluit CVC

- De CVC is van mening dat een fietsstraat van 2.80 meter te smal is en wenst een minimale breedte van 3,5 meter.
- Een volgend ontwerp wenst de CVC te behandelen.

Tijdelijke bouwontsluiting

DIVV

- DIVV pleit voor bebording om aan te geven dat alleen bouwverkeer toegang heeft.
- Ook wenst DIVV gele belijning, zodat duidelijk is waar het bouwverkeer naar toe moet gaan.

Het GVB en DRO hebben geen opmerkingen.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord, met de toevoeging van gele markering voor bouwverkeer.

Definitieve ontsluiting

DRO

DRO betreurt het dat er geen andere oplossing kan worden gevonden. In het voorliggende ontwerp zijn veel doorsteken door de middenberm.

DIVV

DIVV kan node akkoord gaan, omdat er geen andere oplossing is.

GVB

Geen opmerkingen.

Advies/besluit CVC

Met de opmerking dat er veel incidenten zijn op de Nieuwe Hemweg gaat de CVC akkoord met het voorliggende ontwerp.

5. Oversteek Spaarndammerdijk – Hembrugstraat

In aanwezigheid van: De heren P. van der Zedde (IBA) en E. Langerijs (SD West).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Naar aanleiding van een bij DIVV binnengekomen klacht van een buurtbewoner met betrekking tot de oversteeksituatie op de Spaarndammerdijk ter hoogte van de Hembrugstraat is door de WBA aan IBA verzocht te kijken wat de mogelijkheden zijn. Hierbij ons advies alsmede schetsontwerp.

Ongeregelde VOP wordt afgeraden:

- *Hoge intensiteit autoverkeer met relatief hoge snelheid*
- *Onverwachte plek (wegvak)*
- *Geen drukke oversteek*
- *Geregelde oversteekmogelijkheid bij Spaarndammerstraat.*

Geregelde VOP wordt eveneens afgeraden:

- *Te weinig voetgangers (criterium om geregelde VOP te maken is meer dan 100 voetgangers per uur).*
- *Extra hinder doorstroming (HNA tevens corridor)*

Voorstel:

- *Steunpunt midden op (vergelijkbaar met situaties verderop in de straat) volgens bijgaand schetsontwerp.*
- *Gefaseerd oversteken voor voetganger en fiets.*
- *Gaat weliswaar enigszins ten koste van opstelcapaciteit richting Spaarndammerstraat maar is haalbaar.*

De WVA zegt hierover in zijn advies:

De beschikbare opstellengte van het autoverkeer op de Spaarndammerdijk voor het nabijgelegen met verkeerslichten geregelde kruispunt Spaarndammerstraat – Tasmanstraat wordt iets korter door de geplande middenheuvels. Er zal daardoor vaker een blokkade van de getoetste oversteek ontstaan t.g.v. het opgestelde verkeer voor dat kruispunt. Door het plaatsen van een extra fietslicht op de Spaarndammerstraat, om de oversteek van de vele fietsers met een voorstart te kunnen faciliteren, kan de capaciteit van dit kruispunt enigszins worden verhoogd. Hierdoor neemt de eerder genoemde benodigde opstellengte iets af.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het aanbrengen van een vluchtheuvel ter hoogte van de Hembrugstraat conform bijgevoegd schetsontwerp.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

GVB

Het is een goede maatregel, alleen jammer dat de doorstroming van het verkeer er enigszins door wordt beïnvloed. Hat GVB vindt het wel goed dat de halte goed bereikbaar is.

DRO en DIVV hebben geen aanvullende opmerkingen.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat zonder aanvullende opmerkingen akkoord.

6. Bepaling basisprofiel Lelylaan

In aanwezigheid van: De heren P. van der Zedde (IBA), K. Vink (SD Nieuw West) en W. de Jager (DIVV).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

In het kader van het project herprofilering Cornelis Lelylaan west is een korte analyse gedaan van het gewenste nieuwe profiel. Voordat we met de uitwerking starten, horen we graag of de CVC kan instemmen met de in de notitie opgenomen uitgangspunten en het basisprofiel voor de Lelylaan, alsmede de op- en afrit naar de Louis Bouwmeesterstraat. Kort gezegd komt het basisprofiel voor dit deel van de Cornelis Lelylaan neer op het volgende.

Uitgaande van rijbanen van 7.00m breed en fietspaden van 2.00m breed en schampstroken waar er ruimte is van eveneens 2.00m breed is het basisprofiel:

- *Westelijk deel zonder fietspaden: rijbanen van 7.00m.*
- *Westelijk deel met fietspaden: - rijbanen van 7.00m; - schampstroken van 2.00m; - fietspaden van 2.00m.*
- *Viaduct Huizingalaan: handhaven huidige situatie met enkelstrooks rijbanen.*
- *Oostelijk deel stad uit met fietspaden: - dubbelstrooks rijbaan van 7.00m overgaand in enkelstrooks rijbaan van 3.50m, aansluitend op huidige situatie op de viaduct; - schampstrook van 2.00m; - fietspad van 2.00m.*

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het basisprofiel voor dit deel van de Cornelis Lelylaan, alsmede de op- en afrit naar de Louis Bouwmeesterstraat.

Opmerkingen vooraf

Het gaat om vervanging van het bestaande profiel en er is een schetsontwerp gemaakt.

Reactie CVC

DRO

- DRO mist een aantal zaken in het NvU, zoals de verbinding met de omgeving, de bebouwing en een visie op de fietsontsluiting.
- Voor het project is het een gemiste kans als zij de toekomstontwikkelingen niet meeneemt.

GVB

- Het GVB sluit zich aan bij de opmerkingen van DRO.
- Waarom wordt afgeweken van de leidraad CVC?

DIVV

- DIVV zou het eerder een toetsing noemen dan een quickscan. Omdat het om een vervangingsproject gaat, zou DIVV graag de juiste benaming willen gebruiken.
- Voor de CVC is het lastig om een uitspraak te doen op basis van het voorliggende document, zonder dat de CVC het VO of DO kan beoordelen.
- Een VO of DO is nodig voor het geven van een goed advies.

GVB

Het GVB vraagt zich af of de tramhaltes in het voorliggende profiel op de gewenste hoogte kunnen worden gemaakt.

Project

- Het project legt uit dat de notitie is bedoeld om de uitgangspunten voor vervanging vast te stellen. Om bij behandeling van het VO een principiële discussie te voorkomen over de uitgangspunten meende het project dat het handig is om het NvU nu vast te stellen.
- Het gaat om een vervanging en geen reconstructie.
- Het op hoogte brengen van de haltes valt buiten het project.

Advies/besluit CVC

- De CVC meent onvoldoende informatie te hebben om iets te kunnen zeggen over deze notitie en wenst het project succes met het opzetten van een VO.
- Tenzij het ontwerp niet afwijkt van de richtlijnen, komt het niet terug in de CVC.

7. Quickscan Stadhouderskade – F. Bolstraat (protocol)

In aanwezigheid van: De heren W. de Lange (DIVV), P. van der Zedde (IBA), B. Vroon (IBA), M. Moaddine (IBA) en R. Kooper (SD Zuid).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Ongeval op maandag 1 augustus 2011 rond 10.30 uur. De bestuurder van een scootmobiel reed over het noordelijk fietspad van de Stadhouderskade richting de kruising met de Ferdinand Bolstraat. Op deze kruising is hij door tramlijn 24 aangereden, komend vanaf het Weteringcircuit. Ambulancepersoneel heeft het slachtoffer naar het ziekenhuis overgebracht waar hij later is overleden.

Op grond van de werkwijze zoals vastgelegd in het Protocol Dodelijke ongevallen heeft de WBA (Werkgroep Blackspots Amsterdam) besloten tot het houden van een Quickscan. Dat wil zeggen dat er op basis van een schouw ter plaatse met een aantal deskundigen en onderzoeksgegevens met betrekking tot de verkeersveiligheid (voor zover voorhanden) een analyse plaatsvindt van de verkeers(veiligheids)situatie en er tevens aanbevelingen worden gedaan ter verbetering hiervan, met de nadruk op verbetering van de verkeersveiligheid.

De CVC wordt gevraagd kennis te nemen van de rapportage en akkoord te gaan met de voorgestelde te nemen maatregelen.

Opmerkingen vooraf

- In de WBA is de notitie ook besproken en daar is de discussie ontstaan of maatregelen wel of niet snel meegenomen kunnen worden.
- Een DO komt nog terug in de CVC, met 1 op 200 tekeningen.

Reactie CVC**GVB**

Het GVB heeft wegens vakantie van de intern deskundige geen standpunt kunnen vormen.

DIVV

- DIVV weet dat er tijdelijke maatregelen zijn gesuggereerd.
- Bij het DO wil DIVV het uiteindelijke ontwerp beoordelen.

DRO

DRO vraagt zich af of er een linksafvak gemaakt moet worden voor de fietsers die vanuit de Stadhouderskade linksaf richting de Ferdinand Bolstraat rijden.

Project

- Het project geeft aan dat de fietsers al eerder achterlangs bij het Marie Heinekenplein rijden.
- De opmerkingen van het GVB, gemaakt tijdens de schouw, zijn in het voorstel meegenomen.

Advies/besluit CVC

- De CVC stemt in met het voorliggende ontwerp, met in achtneming van de gemaakte opmerkingen.
- Bij voorkeur worden de linksafslaande fietsers op de Stadhouderskade richting de Ferdinand Bolstraat gefaciliteerd.

- Het DO wil de CVC graag behandelen.

8. Quickscan Stadhouderskade – Hobbemastraat

In aanwezigheid van: de heren M. Moaddine (IBA), R. Kooper (SD Zuid), P. van der Zedde (IBA) en W. de Jager (DIVV).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Op zondag 23 mei 2010 omstreeks 04.20 uur heeft een ongeval plaats gevonden tussen een fietser en personenwagen ter hoogte van de fietsoversteek over de Stadhouderskade vanaf de Hobbemastraat. De fietser is later op de dag overleden.

De door WBA (Werkgroep Blackspots Amsterdam) aanbevolen verkeerskundige aanpassingen uit de door de CVC goedgekeurde Quickscan-rapportage zijn opgenomen in de bijgeleverde tekening, tekeningnummer 6864-02-01.

Het stadsdeel is betrokken geweest bij de uitwerking van de Quickscan-rapportage.

Kort omschrijving van de oplossingen:

Naar aanleiding van het ongeval zoals hiervoor is gemeld, worden de volgende verkeerskundige aanbevelingen uitgewerkt op de tekening:

- markeringswerkzaamheden:

- 1. Aanbrengen haaiantandenmarkering op Hobbemastraat inclusief doortrekken over trambaan;*
- 2. Aanbrengen doorgetrokken lijn (dikte 0,30 cm) tussen rijstrook stad in en de trambaan op de Stadhouderskade, inclusief verdrijfstrepen;*
- 3. Aanbrengen as-markering, na de VOP, tussen de rijstroken op de Stadhouderskade;*
- 4. Blokmarkering omzetten in kanalisatiestrepen, fietsoversteek dwars op de Stadhouderskade;*
- 5. Versmallen rijstrookbreedte op de Stadhouderskade;*
- 6. Fietsoversteekplaats dwars over de Hobbemastraat uitvoeren in rood asfalt;*
- 7. Hobbemastraat: verkeersbord B6 "Verleen voorrang" gemonteerd aan VRI-mast handhaven en herhalen op een verkeersbordpaal direct voor het kruisingsvlak;*
- 8. Stadhouderskade: stad in, verkeersbord B1 "Voorrangsweg", plaatsen/ aanbrengen verkeersbord inclusief verkeersbordpaal bij de opstelstroken;*
- 9. Stadhouderskade: stad uit, direct voor de VOP en fietsoversteekplaats verkeersbord B1 "Voorrangsweg" monteren op aanwezig parkeerverwijssystem (verkeersbord lager monteren).*

Reactie en openstaande punt uit de Stadsdeel Verkeerscommissie:

De tekening is behandeld in de verkeerscommissie van Stadsdeel Zuid. De volgende opmerking is gemaakt:

- Rechtdoor gaande fietsverkeer scheiden van rechtsaf fietsverkeer.
Reactie IBA: Opmerking is in afwijking op de goedgekeurde rapportage van de quickscan rapportage door de CVC.*

Wij vragen hierbij het advies van de CVC over de gemaakte opmerking.

Overige:

Ter hoogte van aan te brengen doorgetrokken markering (+ verdrijfstrepen op de trambaan) tussen de trambaan en het autoverkeer op de Stadhouderskade, zal tijdens de voorbereiding van het project gezocht worden naar technische mogelijkheden om het doorrijden van auto's de trambaan op te ontmoedigen door b.v. het aanbrengen wegdekreflectoren (e.a. is afhankelijk van beschikbaar vrije ruimte tussen wegdekreflectoren en onderkant tram).

De volgende verkeerskundige aanpassing uit Quickscan rapportage "VRI-mast voor rechtsafslaande fietsers verwijderen en plaatsen verkeersbord VR06 'rechtsaf voor fietsers vrij' aan de rechterzijde van het fietspad" is niet verwerkt op de tekening, uit onderzoek is gebleken dat het verwijderen van VRI-mast voor rechtsafslaand fietsverkeer en het toepassen van verkeersbord VR06 op deze locatie in strijd is met de richtlijnen en

conflicteert met overstekende voetgangers. Dit knelpunt wordt opnieuw behandeld in de WBA inclusief de voorstellen van te treffen maatregelen.

Los van het knelpunt van rechtsafslaande fietsers worden de overige maatregelen 1 tot en met 9 verder uitgewerkt voor de uitvoering.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het voorliggend ontwerp.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

DIVV

- Voor een goed rijverloop van de fietser vraagt DIVV aandacht voor de blokmarkering bij de fietspaden.
- De Fietsersbond verzoekt het project om de blokmarkering naar buiten te brengen voor een goed fietsverloop. DIVV vraagt het project te zoeken naar de meest optimale situatie.
- DIVV wil de voorziening voor het rechtsafslaande fietsverkeer en de breedte van het fietspad nog nader beschouwen.
- DIVV suggereert om één of twee geleideblokken weg te halen.

Project

De WBA discussieert nog over de voorziening voor het rechtsafslaande fietsverkeer en de breedte van het fietspad.

DRO

Geen opmerkingen.

GVB

- Het GVB wenst in de verdrijvingvlakken het woord 'tram' aan te brengen, zodat voor de overige weggebruikers duidelijk is dat het om een trambaan gaat.
- De tram vanaf het Leidseplein heeft voorrang op de fietsers tijdens buitengebruikstelling van de VRI. De fietsers moeten door de blokmarkering niet het idee hebben dat zij voorrang hebben.
- Het GVB meent dat er een conflict met de fietser mogelijk is omdat veel verkeer vanuit de Hobbemastraat rechtsaf de Stadhouderskade op gaat.

Stadsdeel

Het stadsdeel pleit voor extra aandacht voor een rechtsaffer richting de Hobbemastraat, omdat in de praktijk veel fietsers die route nemen.

Advies/besluit CVC

- De CVC stelt voor dat het project met de gemaakte opmerkingen goed naar het ontwerp kijkt.
- Tevens verzoekt de CVC het project om de mogelijkheid van een rechtsaffer op het fietspad te bekijken. Dit is afhankelijk van behandeling in de WBA.

9. Victorieplein

In aanwezigheid van: De heren M. Nulle (DRO), W. de Jager (DIVV) en R. Kooper (SD Zuid).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Op verzoek van stadsdeel Zuid heeft de WBA een analyse uitgevoerd naar de verkeersveiligheid van het Victorieplein (Vrijheidslaan, Churchillaan en Rooseveldlaan). De

bevindingen zijn weergegeven in bijgevoegde rapportage. Voorgesteld wordt de markeringen aan te passen. Tevens kan mogelijk de situatie worden verduidelijkt door één opstelvak van de Churchillaan op te heffen, maar om eventuele negatieve gevolgen hiervan op de verkeerssituatie inzichtelijk te krijgen, wordt eerst een proef middels tijdelijke maatregelen voorgesteld.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met het Voorlopig Ontwerp van de Stadionweg – Beethovenstraat.

Opmerkingen vooraf

- Als de tijdelijke maatregelen functioneren, worden deze definitief.
- Indien de tijdelijke maatregelen niet afdoende zijn, worden deze verwijderd.

Reactie CVC

DRO

- DRO pleit er voor om het linksafvak vanaf de Rooseveltlaan naar de zijstraat langer te maken. Tevens dient de markering aangepast te worden.
- DRO kan akkoord gaan met de voorgestelde maatregelen.
- Ook kan DRO instemmen met het positioneren van een auto tussen de haaiantanden en het fietspad.
- DRO is voorstander van de proef met het opstelvak.

GVB

- De wijzigingen in de VRI's moeten in de WVA behandeld worden, om te kijken of het aan de standardeisen voldoet.
- De haaiantanden voor de tram in de Churchillaan ontbreken.
- Het project moet goed kijken naar de tramwaarschuwingslichten in verband met de kruisende fietser en de voorrangsregeling.
- Het GVB gaat akkoord met de proef.
- Het GVB stelt voor over de trambaan geen rood asfalt op het fietspad te leggen en kanalisatiestrepen te plaatsen.

DIVV

- DIVV is ook voorstander van de proef.
- Tevens kan DIVV instemmen met het voorstel van het GVB wat betreft het laten vervallen van het rode asfalt op de trambaan.
- Wanneer er om een logische reden is gekozen voor een gele achtergrond op de borden van de zebra, dan kan DIVV daar mee instemmen.

Stadsdeel

Het stadsdeel legt uit dat op meerdere plekken wordt gewerkt met een gele achtergrond van de borden bij de VOP's.

Advies/besluit CVC

- De CVC is voorstander van de proef.
- De CVC pleit voor een kleiner verdrijvingvlak, zodat er een grotere rechtsaf richting de zijstraat ontstaat.
- Het fietspad over de trambaan niet in rood asfalt uitvoeren en voorzien van kanalisatiestrepen.
- De WVA moet het ontwerp behandelen.

10. Black spot Julianaplein – Hugo de Vrieslaan

In aanwezigheid van: De heren M. Nulle (DRO) en H. Hoonakker (SD Zuid).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Het kruispunt Julianaplein – Hugo de Vrieslaan is aangemerkt als blackspot. Tevens maakt het kruispunt onderdeel uit van het herinrichtingsplan Amstelstation. Naar verwachting zal de definitieve herinrichting op zijn vroegst 2014 starten, waardoor de verwachte levensduur van de WBA maatregelen twee á drie jaar is en mogelijk langer. In de stadsdeelverkeerscommissie zijn de volgende opmerkingen geplaatst:

--Verhoog de VOP en de fietsroute conform eerder advies (niet verwerkt, in verband met beperkte termijn maatregelen).

--Leg haaiantanden aan op het fietspad komende vanaf de Overzichtsweg, zodat fietser weet dat hij voorrang moet verlenen (verwerkt).

--Rechtsafslaande bocht op de rijweg van Amstel naar de Overzichtsweg beter vormgeven (zodat er 1 auto kan staan) zodat duidelijk wordt dat fietser voorrang heeft (niet verwerkt vanwege rijcurve trekker met oplegger, er is opstelruimte voor 1 personenauto, oversteek verder van rijloper is niet wenselijk).

---Fietsoversteek breder (van 3 m naar 4 m) (niet verwerkt, is 3,60 meter).

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met voorgestelde maatregelen, waarbij voor de periode tot definitieve inrichting van het Julianaplein, de route Julianaplein – Hugo de Vrieslaan wordt aangemerkt en vormgegeven als voorrangsroute.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

GVB

- Het GVB maakt zich zorgen over de doorstroming in verband met de hoeveelheid rechtsafslaand verkeer richting het Julianaplein.
- Aandachtspunt is de afslaande fietser vanaf de Overzichtsweg. De situatie kan verwarrend zijn voor de rechtdoorgaande auto.

DIVV

- De politie heeft bezwaar tegen het langer handhaven van de huidige situatie. DIVV kan instemmen met de tijdelijke oplossing tot de totale reconstructie van het gebied.
- DIVV wenst een verkeerskundig onderzoek met simulatie, zodat er cijfermatige onderbouwing beschikbaar is om te kunnen weerleggen dat er verkeersopstoppingen komen.
- DIVV vraagt zich af of heuvel 2 naar het noorden toe belemmerend is voor de afrijdende bussen. Het GVB denkt dat dit geen probleem is.
- De Fietsersbond acht een T-kruising op deze locatie een goede oplossing. DIVV vindt dat echter een te grote wijziging, zeker in verband met de reconstructie.
- Ook stelt de Fietsersbond voor om het fietspad bij heuvel 2 breder te maken. DIVV stelt voor dat het project kijkt of deze suggestie in de reconstructie kan worden meegenomen.

DRO

DRO vindt het een prima voorstel.

Advies/besluit CVC

Met in achtneming van de gemaakte opmerkingen kan de CVC akkoord gaan met het voorliggende ontwerp.

- Het project wordt verzocht goed te kijken naar de fietsstromen.
- Tevens dient het project een simulatie te maken om aan te tonen dat er geen opstoppingen ontstaan.

11. Westpoortweg – toevoegen afslagvak

In aanwezigheid van: De heer R. Kuijpers (IBA).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Op de Westpoortweg rijdt zeer veel vrachtverkeer. Het vrachtverkeer heeft veel tijd nodig om op snelheid te komen. Een gedeelte van dit verkeer haalt om deze reden het groen niet en daardoor ontstaan ongewenste wachtrijen. Om dit op te lossen wordt er vanuit Wodan een optimalisatie gemaakt door een exclusief rechtsafvak te creëren. Het aanleggen van een exclusief rechtsafvak heeft diverse gunstige effecten, namelijk:

- *Verbeterde verkeersveiligheid door minder lange wachtrijen en langzaam optrekkende voertuigen (vrachtauto's);*
- *Verbeterde doorstroming door extra capaciteit rechtdoor (van oost naar west);*
- *Minder lange wachtrijen en extra capaciteit voor (vracht)verkeer rechtsaf richting Australiëhavenweg noord (comfort verhogend).*

Uit berekeningen volgt dat de minimale opstelvaklengte voor het afslagvak 55 meter moet zijn. De gemiddelde wachtrijlengte op de rechtdoorgaande beweging bedraagt 80 meter, dus om het rechtsafvak te kunnen bereiken is een rechtsafvak van 80 meter benodigd.

De CVC wordt gevraagd van het voorliggend ontwerp goed te keuren.

Opmerkingen vooraf

In verband met de VRI-masten is de heuvel vergroot en de cursim wordt met de juiste bocht weergegeven.

Reactie CVC

DIVV

- DIVV pleit er voor de VRI's bij de stopstrepen te plaatsen.
- Tevens wenst DIVV een gelijke breedte van de rijstroken.

DRO

Geen opmerkingen.

GVB

Geen opmerkingen.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het voorliggende ontwerp, met in achtneming van de gemaakte opmerkingen.

- Het DO wenst de CVC als hamerstuk te behandelen.

12. Veilige verkeersroute Jeruzalem

In aanwezigheid van: R. Biezenbeek (SD Oost) en dhr. R. Bannink (SD Oost).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Als gevolg van de bouw van een nieuwe brede school aan de Van 't Hofflaan in de wijk Jeruzalem (stadsdeel Oost) zullen vanaf januari 2012 enkele honderden kinderen, al dan niet onder begeleiding van ouders, per fiets naar deze school in het midden van de wijk gaan. De eerste jaren zullen de leerlingen voor een groot deel afkomstig zijn uit de wijken aan de overzijde van de Middenweg, omdat de school nu hier is gevestigd. Er is breed aandacht gevraagd voor de veiligheid van deze jonge groep verkeersdeelnemers bij het ontwerp van de openbare ruimte rondom de school, maar ook voor de fietsoversteken van de Hugo de Vrieslaan en de Middenweg is aandacht gevraagd. Het betreft een viertal oversteken, twee aan de Middenweg en twee aan de Hugo de Vrieslaan.

De CVC wordt gevraagd te adviseren over randvoorwaarden, eisen en voorstel voor aanpassingen zoals genoemd in bijgaande memo.

Opmerkingen vooraf

- De bijgeleverde tekeningen vindt de CVC te klein, waardoor zij geen goed oordeel kan vellen.
- Het project wil de randvoorwaarden bespreken en niet zozeer inhoudelijk discussiëren.
- De CVC heeft het stedenbouwkundig plan met verkeerscirculatie eerder goedgekeurd.
- Naar verwachting zullen door de verplaatsing van de school in de eerste jaren veel leerlingen uit de omliggende wijken komen. Een aantal oversteken zijn om die reden meegenomen in het ontwerp.
- In stadsdeel Oost wordt gewerkt volgens de nieuwe werkwijze. Het VO behandelt de CVC en de SDVC keurt het DO goed.

Reactie CVC

DRO

- De tekeningen zijn slecht leesbaar en daar kan DRO geen oordeel over vormen.
- DRO is het wel eens met de uitgangspunten.

GVB

- Het GVB is benieuwd naar de mening van de SDVC.
- Het project dient wat betreft de rijcurve rekening te houden met een 15 meter bus.
- De maatregelen moeten voldoen aan de leidraad van de CVC.

DIVV

- DIVV kan instemmen met de uitgangspunten van de nota.
- DIVV vindt het moeilijk om te beoordelen op basis van schetsontwerp.
- Wel vraagt DIVV zich af of het uitbreiden van parkeervakken mogelijk is vanwege het hoofdnet fiets.

Project

- De SDVC heeft de gepresenteerde oplossingen goedgekeurd.
- Het DO behandelt de SDVC.
- Het project moet op 4 januari 2012 afgerond zijn, want dan gaat de school open.
- Het project onderzoekt nog de mogelijkheid van meer opstelruimte voor de fietsers bij de kruispunten.
- De breedte van het wegvak is voldoende breed om parkeervakken te kunnen realiseren.
- De ouders krijgen ook aanwijzingen hoe zij de beste fietsroute kunnen kiezen.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met de uitgangspunten.

- Met belangstelling heeft de CVC geluisterd naar het plan en steunt dit positief.
- Het DO wordt in de SDVC gepresenteerd.

13. Halteaanpassing Bos – en Lommerplein

In aanwezigheid van: De heer R. Kooks, Fugro/ Geo-service en mevrouw S. van Baar (DIVV).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Amsterdam heeft gecombineerde tram-/bushaltes die van rijkswege toegankelijk moeten zijn voor alle gebruikers, zowel voor reizigers met een auditieve, visuele of mobiliteitsbeperking. In dit kader moeten de betreffende haltes worden aangepast.

Halteaanpassingen voldoen aan eisen gesteld in CROW publicatie 233

Halteaanpassingen => Herinrichting halte naar +20cmBS halte incl. nieuwe lengte, inrichting enabri's.

Ontsluiting oversteken t.b.v. visueel minder validen => Verbinden nieuwe geleidetegels halte met bestaande geleidetegels oversteek.

- De CVC wordt gevraagd advies te geven of er een hekwerk moet worden geplaatst op de halte 'stad in' ja of nee.
- De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan voor de andere voorgenomen halteaanpassingen halte Bos en Lommerplein stad in en halte Bos en Lommerplein stad-uit.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen aanvullende opmerkingen.

Reactie CVC

GVB

- Het GVB is geen voorstander van hekken op de halte.
- Wel kan het GVB akkoord gaan met het voorliggende voorstel.
- Het GVB constateert dat de halte niet lang genoeg is om een tram en gelede bus tegelijk te laten halteren. De achterkant staat dan niet langs de verhoogde halte. Daarom stelt het GVB voor om de halte te laten beginnen bij de zebra.

DIVV

- DIVV vraagt zich af waarom er bij de ene halte wel en bij de andere halte geen hekwerk wordt geplaatst.
- DIVV kan instemmen met het voorliggende ontwerp.
- DIVV kan akkoord gaan met geen hekwerk op de halte stad in.

DRO

- Ook DRO is voorstander van geen hekwerk stad in.
- De oversteek op de Bos en Lommerweg aan de westzijde van de weg zou aangepast worden naar aanleiding van een quickscan.

Project

- Bij een 14 cm hoge halte moet een hekwerk komen. Het afschot is dan 2% en dat voldoet aan de toegankelijkheidsnormen.
- Het project acht het de meest veilige oplossing om stad in geen hekwerk te plaatsen en willekeurig oversteken toe te staan.
- Het project is op de hoogte van het verplaatsen van de zebra. In verband met de wissel kan de halte niet worden verlengd.
- Het verschuiven van de zebra maakt voor de halte niets uit.
- Helaas is er niet genoeg ruimte voor een volledige halte voor tram en gelede bus.

Advies/besluit CVC

- De CVC is voorstander van geen hekwerk stad in. Stad uit wel een hekwerk.
- De CVC suggereert om de halte direct vanaf de VOP te laten stijgen, waardoor deze eerder op hoogte is.

14. Admiraal de Ruyterweg – aanpassen bushalte

In aanwezigheid van: De heer E. Langerijs (SD West).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Vanaf 6 juni 2011 worden er herprofileringwerkzaamheden uitgevoerd aan de Admiraal de Ruijterweg (hoofdnet OV en fiets). In 2009 is besloten om het gedeelte tussen de H.M. Trompstraat (werkgrans Stadsdeel) en de Jan Evertsenstraat (WODAN) ook met de herprofileringwerkzaamheden mee te nemen. In dit gedeelte bevindt zich de haltekom die na overleg en met goedkeuring van het GVB aangepast kan worden naar een situatie om de (stads)bussen lijn 18 en spitsbus 247, op de rij/trambaan te laten halteren.

Vanaf de Jan van Galenstraat (stad-in) is er een inrijdverbod voor het autoverkeer. Het betreft hier een vrije tram/busbaan. Er zijn wel autoparkeerplekken aan deze zijde van de Admiraal de Ruijterweg aanwezig. Om deze plekken te bereiken moet er een U-turn over de trambusbaan gemaakt worden vanuit richting stad-uit.

Dit autoverkeer maakt samen met de tramlijnen 12 en 14 gebruik van het weggedeelte waar de halte gesitueerd is. Buslijnen 18 en 247 maken gebruik van deze halte.

Het aantal verkeersbewegingen is minimaal.

Het aantal stops van de buslijn 18 is (tussen 07.00 uur en 18.00 uur) 6x per uur

Het aantal stops van de buslijn 247 is (tussen 04.00 uur en 05.00 uur) 3 x.

Tramlijn 12 en 14 passeren $2 \times 6 = 12$ keer per uur de halte.

Voordelen:

- *chauffeur hoeft de bus niet meer de "kom" in te manoeuvreren.*
- *overzichtelijker en duidelijker dus veiliger voor al het verkeer en gebruikers.*
- *meer ruimte bij in- uitstappen. In oude situatie halte dicht op fietspad.*
- *toegankelijker voor de buspassagiers door gebruik van hoge Holzinbanden.*
- *constructie komt overeen met de halte-situatie aan de overzijde van de weg (uniformiteit).*
- *Doordat er geen uitrijdbeweging van de bus meer is, is de kans op aanrijding verkleind / opgeheven.*

Nadelen:

- *tram en autoverkeer moeten eventueel wachten op de tram/rijbaan halterende bus.*

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met het ingediende plan.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

GVB

Geen opmerkingen.

DRO

Geen opmerkingen.

DIVV

DIVV vraagt zich af of de halte toekomstvast is.

Project

Het project bevestigt dat de halte toekomstvast wordt vormgegeven.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het voorliggende ontwerp.

15. VO Stationseiland en Prins Hendrikkade

In aanwezigheid van: De heren P. Habets (PMB) en H. Naaier (DRO) en mevrouw A. Korteweg (SD Centrum).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

In 2010 is het voorlopig maaiveldontwerp Stationseiland - Prins Hendrikkade diverse malen besproken in de centrale verkeerscommissie. Naar aanleiding van deze besprekingen zijn diverse wijzigingen doorgevoerd op het maaiveldontwerp. Begin 2011 heeft een maatschappelijke consultatie plaatsgevonden over het maaiveldontwerp. Verschillende betrokken partijen hebben hierbij hun visie op de toekomstige verkeersstructuur en het toekomstige maaiveld van het plangebied naar voren gebracht. Naar aanleiding van deze reacties zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd op het maaiveldontwerp. De wijzigingen die invloed hebben op de verkeersstructuur zijn in dit document weergegeven en worden ter beoordeling voorgelegd aan de centrale verkeerscommissie.

Laden en lossen t.b.v. het Victoriahotel aan de Prins Hendrikkade

De goederenontvangstruimte van het Victoriahotel ligt in de Hasselaersteeg. Van hieruit worden het hele Victoriahotel en het nieuw te ontwikkelen Art'otel bevoorrad. Het Victoriahotel is van mening dat de bevoorradingswagens direct naast het hotel in het voetgangersgebied aan de gevelzijde van het fietspad moeten kunnen halteren. De hotels vinden het bezwaarlijk dat tijdens het laden en lossen met goederenkarren telkens het fietspad moet worden overgestoken, met alle overlast vandien. Ook komt er zeer regelmatig een bierwagen die bevoorradingslangen gebruikt die dan over het drukbereden fietspad moet worden gelegd. Vanuit het ruimtelijk ontwerp is er grote voorkeur om de verschillende verkeersstromen zo veel als mogelijk te bundelen. In dit geval trambaan en fietspad zo dicht mogelijk bij of naast elkaar om een versnipperd voetgangersgebied te voorkomen.

Oorspronkelijk ontwerp laden en lossen hotel Victoria

Het laad- en losverkeer rijdt vanaf de Martelaarsgracht zuidzijde rechtsaf de Prins Hendrikkade op. De laad en losstrook ligt hier tussen de trambaan en het fietspad, ten zuiden van de calamiteitenhaltes van de tram. Afrijden gaat naar het oosten, terug naar het calamiteiten tramspoor en vervolgens over de voetgangersroute van de Rode Loper.

Voorstel aanpassing ontwerp VO maaiveld

Het project stelt voor het fietspad direct ten zuiden van de calamiteitenhaltes voor de tram te leggen. Op deze manier is het voetgangersgebied minder versnipperd en neemt de bruikbare ruimte toe. Laad- en losverkeer rijdt via de trambaan vanuit de Martelaarsgracht zuidzijde, rechtsaf de trambaan volgend en dan direct voor de calamiteitenhalte rechtsafbuigend het fietspad over.

Laden en lossen gebeurt in het voetgangersgebied nabij de Hasselaersteeg. Afrijden gaat weer kruisend over het fietspad naar de calamiteitentrambaan en dan verder naar het oosten, over de voetgangersroute van de Rode Loper. Laden en lossen gebeurt alleen tijdens venstertijden (buiten ochtend en avondspits?).

Het project is van mening dat het uiteindelijk veiliger lijkt om enkele malen met een vrachtwagen het fietspad over te steken dan heel veel keren met laad- en loskarren. De oversteekplekken voor het kruisende vrachtverkeer zijn zodanig gekozen dat wachtende fietsers voor de kruisingen geen last hebben van de vrachtwagens. Alternatieve routes worden voorkomen door de plaatsing van straatmeubilair en noodzakelijke masten zodat er maar één mogelijke route over blijft.

Taxiroute t.b.v. het Victoriahotel aan de Prins Hendrikkade

Voor het Victoriahotel is het als groot 4-sterren hotel noodzakelijk dat taxi's vlakbij de entree kunnen halteren. Is dit niet meer mogelijk dan levert het hotel niet meer de service die hoort bij een 4-sterrenhotel en zullen ze een ster kwijt raken. Naar aanleiding van de maatschappelijke consultatie is er een voorstel uitgewerkt voor 2 taxihalteplekken naast de

rijbaan op brug 303, net op zichtafstand van de entree van het hotel. Dit voorstel is door DIVV verworpen. Voor het hotel was dit ook geen optimale situatie.

Oorspronkelijk ontwerp taxiplekken hotel Victoria

In het maaiveldontwerp was nog geen locatie voor taxihalteplekken voorzien.

Voorstel aanpassing ontwerp VO maaiveld

Een taxihalteplek voor het Victoriahotel als onderdeel van het VO maaiveld 2010 wordt door de politiek als een randvoorwaarde gezien. Het project pleit voor een taxilus die bereikbaar is via het tramspoor vanuit de zuidzijde van de Martelaarsgracht. De taxi's rijden over het zuidelijke –calamiteiten- tramspoor en halteren op dit spoor, voor de voetgangersroute over de Rode Loper maar voorbij de plek waar de trams vanaf het westelijk tramemplacement de Prins Hendrikkade oprijden. Op deze manier hinderen in- en uitstappende passagiers niet de rijdende trams vanuit het westelijk tramemplacement (bij maximaal 2 à 3 taxi's). Taxi's keren hier voor de voetgangersroute Rode Loper en rijden via het exploitatiespoor weer terug naar de Prins Hendrikkade West of de Martelaarsgracht. Met het Victoriahotel zullen afspraken gemaakt worden over het gebruik van de taxilus. Zij willen hier graag op een positieve manier in meedenken. Het wordt expliciet geen taxistandplaats. Enkel kort halteren voor afzetten of oppikken van passagiers voor het hotel is toegestaan.

Indien het calamiteitenspoor nodig is voor de tram zijn er twee mogelijkheden:

- 1. Of de taxi en de tram maken beiden gebruik van het calamiteitenspoor en moeten soms op elkaar wachten;*
- 2. Of de taxi's buigen direct na de kruising met de Martelaarsgracht de laad- en losroute naar het hotel op en halteren in het voetgangersgebied. Afrijden gebeurt dan wel via de trambaan richting het westen.*

Doorsteken van de voetgangersstroom op de Rode Loper door taxi's is in alle gevallen niet toegestaan.

Shared Space 'Pontplein' De Ruijterkade

Verschillende partijen vragen aandacht voor het fietsknooppunt naast de Pont-aanlanding aan de IJ-zijde. Hier komen de nieuwe route door de langzaamverkeerpassage [LVP] en de doorgaande route langs het IJ samen. Dit is ook het punt waar vele fietsers, brommers en voetgangers samen komen op weg van en naar de ponten en de nieuwe IJ-hal. Gevreesd wordt voor wanordelijke situaties, fietsers en voetgangers die afsnijden en elkaar in de weg zitten omdat nog net de vertrekkende pont moet worden gehaald.

Oorspronkelijk ontwerp VO maaiveld

Uitgangspunt was een driesprong in het fietspad waarbij de fietspaden nabij de kruising extra worden verbreed om meer ruimte te geven aan de afslaande en kruisende fietsers. De voetgangers werden geacht om de stroom fietsers heen te gaan. D.m.v. het strategisch plaatsen van straatmeubilair was getracht te voorkomen dat fietsers via het voetgangersgebied zouden afsnijden.

Door de beperkte ruimte tussen de IJ-hal en het fietspad is de hoeveelheid voetgangersruimte gering en naar verwachting onvoldoende op piekmomenten.

Voorstel aanpassing ontwerp VO maaiveld

Als oplossing is o.a. een fietsrotonde aangedragen. Het standpunt van het project is dat hier onvoldoende ruimte voor is, dat er voor de voetgangers nog minder ruimte overblijft en dat fietsers, zeker als een pont op het punt van vertrekken staat, de rijrichting zullen negeren en tegen de richting in zullen fietsen met alle negatieve gevolgen van dien.

Het project pleit ervoor om juist de chaos in het gebied als uitgangspunt te nemen en daarom te kiezen voor een inrichting conform de zgn. 'shared space' principe. Door zo min mogelijk het verkeer te regelen of te scheiden maar juist te mengen, houden verkeersdeelnemers meer rekening met elkaar. Het voorstel is om het gebied rond de pontaanlanding vorm te geven als een pleinachtige ruimte waar voetgangers en fietsers

gezamenlijk gebruik van maken. De fietspaden houden dan ook voor het plein op. Wel kan d.m.v. een lichte markering of aangepaste bestrating een route aangegeven worden voor de fietsers. D.m.v. een juiste plaatsing van straatmeubilair kunnen voetganger- en fietserstromen gestuurd worden. Om te voorkomen dat fietsers en brommers met te hoge snelheid het gebied doorkruisen wordt gezocht naar een bestrating welke voor voetgangers goed te belopen is maar waarbij het voor fietsers en brommers vervelend is om snel over heen te gaan. Bijvoorbeeld door stroken afwijkende ['hobbelige'] bestrating toe te passen die een 'rammelend effect' zullen hebben. Deze materialisering zal tijdens de volgende fase van het project verder uitgewerkt worden. De shared space zone kan mogelijk uitgebreid worden tot en met de westelijke tunnel in het stationsgebouw. [Om brommers vanaf de pont naar de kiss en ridestreek te leiden is het nodig een bord te plaatsen op de plek waar de brommers de lus op kunnen. Eventueel kunnen brommer aan het einde van de K&R strook nog worden terug geleid naar de rijbaan. Brommers van de rijbaan afleiden zal wel nabij de lvp moeten gebeuren anders moet teveel worden teruggedreden en dat doen brommers niet]

Taxistandplaats IJ-zijde

In het maaiveldontwerp is een verplaatsing van de taxistandplaats naar de noordzijde van het Centraal Station voorzien. Nader overleg met DIVV-taxi's heeft geleid tot een verdere aanscherping van de randvoorwaarden voor deze nieuwe taxistandplaats. Met name een opstelplek voor taxibusjes werd gemist in het ontwerp.

Oorspronkelijk ontwerp VO maaiveld

Er waren twee opstelstroken voor taxi's voorzien van waaruit vier halteplekken voor de taxi's konden worden bereikt waar de passagiers in kunnen stappen.

Voorstel aanpassing ontwerp VO maaiveld

Het project stelt in overleg met DIVV voor om de opstelplek voor taxi's te vergroten van twee naar drie rijen. Deze nieuwe derde rij kan hierbij gebruikt worden voor taxibusjes.

Het in- en uitrijden van de verschillende rijbanen in het opstelvak wordt geregeld middels slimme elektronica, verkeerslichten en slagbomen. De taxi's rijden uit op volgorde van binnenkomst.

Door de ligging van een gemaal van Waternet en de spanten van de nieuwe kap over het busstation en de kiss en ridelussen gaan de drie opstelrijen terug naar twee rijen. Dit is ook de reden waarom de baan voor taxibusjes korter is dan de andere twee rijen.

De taxi's rijden vanuit de opstelvakken via de kiss en ridelus naar de drie halteplekken waar passagiers in kunnen stappen. Er is gekozen hier van vier naar drie halteplekken te gaan om grotere vakken te kunnen realiseren die, ook door taxibusjes, onafhankelijk van elkaar gebruikt kunnen worden en waar voldoende ruimte is voor passagiers, koffers, etc. Twee zitbanken aan weerszijden van de taxihalteplekken worden aangebracht ten bate van de passagiers van de taxi's maar ook om te voorkomen dat fietsers door dit (shared space) gebied gaan fietsen. [Mocht in voorkomende gevallen de standplaats helemaal volstaan met taxi's dan is het niet toegestaan voor taxi's om voor de standplaats op de De Ruijterkade op te stellen.

Materialisering Stationseiland - Prins Hendrikkade

Stationseiland

Het Stationseiland is een bijzonder gebied binnen de stedenbouwkundige structuur van Amsterdam. Hiernaast is het Stationseiland de belangrijkste reizigersentree naar de stad. 350.000 reizigers zullen in de toekomst dagelijks gebruik maken van dit gebied. Voor al deze reizigers is het Stationseiland het visitekaartje van de stad en voor velen de eerste kennismaking met de stad. Een zorgvuldig ingerichte en kwalitatief hoogstaande inrichting is hierdoor belangrijk.

Binnen stadsdeel Centrum wordt de inrichting van het maaiveld op een standaard wijze uitgevoerd conform het handboek inrichting openbare ruimte [HIOR]. Dit HIOR geeft echter

ook bijzondere plekken aan waar afgeweken kan worden van de standaard inrichting. Dit geldt ook voor het Stationseiland. Binnen de stad Amsterdam wordt in opdracht van de stadsdelen [incl. Centrum] gewerkt aan de ontwikkeling van de 'Puccinimethode'. Hierin is het Stationseiland aangewezen als één van de weinige 'bijzondere plekken'. Op een bijzondere plek kan en mag afgeweken worden van de standaard materialisering die in het overgrote deel van de stad zal gelden.

Met het HIOR en de Puccinimethode als uitgangspunt is naar de materialisering van het Stationseiland gekeken. Het belangrijkste is hierbij een bijzondere materialisering van het voetgangersgebied in een grijs natuursteen en de fietspaden in zwart asfalt. Ook in de trambanen komt natuursteen. Het voorstel om op de fietspaden zwart asfalt toe te passen ligt in lijn met het masterplan uit 2005. Het past ook bij de benadering van het Stationseiland als bijzonder gebied. De combinatie van grijs natuursteen en zwart asfalt zorgt voor een rustig en aantrekkelijk beeld.

Het belangrijkste uitgangspunt voor alle verkeersdeelnemers is en blijft echter veiligheid en herkenbaarheid.

- Alle fietspaden op het Stationseiland zijn vrijliggend en liggen in het verlengde van vrijliggende fietspaden buiten het eiland. Hierdoor kan geen verwarring ontstaan voor de fietser waar het fietspad ligt.
- Het toe te passen materiaal [asfalt] wijkt herkenbaar af van de omliggende (elementen) verharding in de voetgangersgebieden.
- De fietspaden op het eiland liggen niet in direct contact met de rijbanen voor autoverkeer, op een kleine doorsteek voor brommers aan de IJ-zijde, en een doorsteek bij de IBIS-weg na.
- Het uitgangspunt is het realiseren van een hoogteverschil tussen fietspaden en het omliggende voetgangersgebied van 5-8 centimeter door middel van natuurstenen trottoirbanden van 15 cm breed. Op deze wijze wordt de verkeersfunctie extra benadrukt voor de voetganger.

Prins Hendrikkade

De Prins Hendrikkade wordt uitgevoerd conform het HIOR. Dit betekent concreet een maaiveld van rode baksteen, hardstenen trottoirbanden en fietspaden van rood asfalt. Ook de trambanen worden uitgevoerd in baksteen.

Elementenverharding tussen de sporen

Elementenverharding in trambanen is een controversieel onderwerp. Het sluit het best aan bij het historische karakter van de binnenstad. Zeker nu de grachtengordel is aangewezen als Unesco werelderfgoed. Elementenverharding tussen de tramsporen brengt echter ook hogere beheerkosten met zich mee. In de 2e helft van 2011 worden praktijkproeven gedaan met baksteen en natuursteen in de Marnixstraat om te kunnen beoordelen of een aangepaste techniek tot een voor alle partijen aanvaardbaar resultaat kan leiden. Afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek zal een definitieve keuze voor materiaal en afmeting hiervan gemaakt worden voor toepassing binnen het projectgebied Stationseiland Prins Hendrikkade.

Aan de CVC wordt gevraagd:

- In te stemmen met laden en lossen voor Victoria hotel
- In te stemmen met halteren taxi's voor Victoria hotel
- In te stemmen met het toepassen van Shared Space ter hoogte van het pontplein
- In te stemmen met de taxistandplaats aan de IJ-zijde
- In te stemmen met de materialisering van het Stationseiland

Opmerkingen vooraf

- Binnenkort wordt het voorstel voorgelegd aan de wethouder en voor die tijd wordt de mening van de CVC gevraagd.

- Op diverse onderdelen heeft afstemming plaatsgevonden met DIVV. De reactie van de diverse diensten zijn meegenomen in de nota.

Reactie CVC

Laden en lossen Victoria hotel

DIVV

- DIVV kan akkoord gaan met het voorstel voor laden en lossen, mits er voldoende duidelijk wordt gemaakt dat het alleen voor het hotel is bestemd.
- Als ander verkeer ook van de route gebruik gaat maken, moet het project op voorhand definiëren wie toegang heeft.
- Het project moet regelen dat taxi's niet dezelfde route kiezen.

DRO

- DRO kan akkoord gaan met het voorstel wat betreft laden en lossen. Wel vraagt DRO zich af waarom de vrachtwagens door mogen rijden en de taxi's moeten draaien.
- Het ligt voor de hand om het vrachtverkeer rechtsaf het Damrak op te laten rijden, maar dat is een ander project.
- DRO ziet mogelijkheden om de taxi een U-turn te laten maken.

Project

Het is de vraag of de vrachtwagens de bocht kunnen maken. Ook is er een zichtprobleem met de tegemoetkomende trams.

GVB

Het GVB heeft kort voor de vakantie van de deskundige de informatie ontvangen en heeft geen gelegenheid gehad om te reageren. Wanneer Wouter Mater terug is wil het GVB het voorstel alsnog becommentariëren.

Advies/besluit CVC

- De CVC, uitgezonderd het GVB, kan akkoord gaan met het voorstel voor laden en lossen.
- Het project wordt verzocht om te onderzoeken of de keerbeweging van vrachtwagens mogelijk is.

Taxihalteplek bij het hotel

DIVV

- DIVV vraagt zich af hoe voorkomen kan worden dat de halteplek een taxistandplaats wordt. Welke voorstellen doet het project daarvoor, want het halteren van taxi's moet voorkomen worden.
- DIVV kan zich vinden in de taxistandplaats, mits er goede afspraken worden gemaakt over de handhaving.

Project

- Het project geeft aan dat er met het hotel afspraken worden gemaakt over het halen en brengen van passagiers.
- Ook wordt met het hotel afgesproken dat zij een snorder wegstuurt.
- Het fysiek onmogelijk maken van toegang tot de taxihalteplek wordt lastig.
- Verdere uitwerking van dit punt komt in de DO-fase aan de orde.

DRO

- DRO sluit zich aan bij de opmerkingen van DIVV.
- Tevens suggereert DRO om de taxi en het laden en lossen dezelfde richting op te laten rijden.

- Voorkomen moet worden dat de taxi de wegrijdroute van het laden en lossen gaat gebruiken.

Advies/besluit CVC

De CVC, met uitzondering van het GVB, gaat akkoord met het voorliggende voorstel.

- Handhaving blijft een groot probleem bij de taxihalteplek.
- De CVC wenst inzicht in het punt van handhaven en de maatregelen die het project neemt als handhaven niet werkt.

Shared space ter hoogte van pontaanlanding IJ-zijde.

DRO

- DRO is voorstander van het uitproberen van de shared space.
- Wel vreest DRO voor een conflict tussen voetgangers en de snorfietzen die uit de tunnel komen.
- DRO stelt voor om het gebied van shared space door te trekken over de pontsteiger.

Project

Het project wil aan het einde van het fietspad een drempel maken om de snelheid van de snorfietzen te remmen.

DIVV

- DIVV heeft camerabeelden van dit gebied en die kan het project gebruiken bij het verdere ontwerp.
- DIVV dringt aan op een duidelijke afscheiding bij de overgang van de geregelde verkeersstromen en de shared space.
- Op het punt waar de brommers de shared space binnenkomen moet een drempel neergelegd worden.
- Ook DIVV is voorstander van het betrekken van de pontsteiger bij de shared space.
- DIVV suggereert om een extern bedrijf een ontwerp te laten maken voor dit gebied en wellicht een ontwerpwedstrijd aan het geheel verbinden. Zo kan vanuit verschillende invalshoeken tot een juist ontwerp worden gekomen.

Advies/besluit CVC

De CVC is voorstander van het uitproberen van de shared space en wacht in spanning op de resultaten.

- Wel stelt de CVC voor om drempels toe te voegen bij de kiss & ride-overgangen en de overgang van geregelde naar ongeregelde situatie.
- De CVC stelt voor om een ontwerpwedstrijd te verbinden aan shared space-gebied.
- Ook wenst de CVC de pontsteiger te betrekken bij de shared space.

Taxistandplaats aan de IJ-zijde.

DIVV

DIVV vraagt zich af of de taxi en taxibusjes aparte stromen zijn.

Project

- Er zijn twee opstelruimtes gemaakt, zodat er ook een plek is voor de taxibusjes die apart worden opgeroepen. Die plek is echt bedoeld voor groepen die een taxibusje wensen.
- Er komt een taxihostenes voor de klanten, die ook in de gaten houdt wat er op de standplaats gebeurt.
- De fysieke toegang van de standplaats komt in de uitwerking aan de orde.

DRO

DRO is akkoord met het voorliggende ontwerp.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het ontwerp voor de taxistandplaats aan de IJ-zijde.

Materialisatie Stationseiland – Prins Hendrikkade

Opmerkingen vooraf

- In het verleden is discussie geweest over de kleur van de fietspaden.
- Er is gekozen voor zwart asfalt.
- De noordelijke fietsroute ligt los van de rijbaan voor de auto en in de langzaamverkeerpassage is ook geen autoverkeer.
- Tussen het fiets- en voetpad zit een hoogteverschil.

Reactie CVC

DRO

DRO kan akkoord gaan met de voorgestelde materialisatie.

DIVV

- DIVV is geen voorstander van zwart asfalt, omdat er dan te weinig scheiding is tussen de verschillende verkeersstromen. Er is te weinig contrast geredeneerd vanuit de veiligheid.
- DIVV geeft de voorkeur aan rood asfalt voor het fietspad.
- Wat betreft de elementen tussen de tramsporen, geeft DIVV de voorkeur aan asfalt in streetprint.

GVB

- Het GVB wenst een fietspadkleur die contrasteert met die van de rijbaan.
- Het GVB pleit voor een goed kleurverschil tussen de tram en de overige weggedeelten.

Project

- Er komt een elementverharding van natuursteen in de trambaan die ook geschikt is voor de route van de nachtbus.
- De trambaan wordt duidelijk zichtbaar, met een hoogteverschil ten behoeve van de blinden en slechtzienden.

Advies/besluit CVC

Binnen de CVC is geen overeenstemming voor wat betreft de materialisatie en daarom kan de CVC nog geen definitief advies geven over de materialisatie.

16. Ter kennisname

Er zijn geen stukken ter kennisname.

17 Vaststellen verslag 899^e CVC d.d. 19 juli 2011

Het verslag wordt in de volgende CVC behandeld.

18. Naar aanleiding van het verslag

Het verslag wordt in de volgende CVC behandeld.

19. Actualiteiten

19.1 Burgemeester Roëlstraat

Op de Burgemeester Roëlstraat is een uitvoeger gekomen voor de bus, komende vanaf het Roëlcircuit. Deze uitvoeger is echter te smal en de bus heeft geen goed zicht op het overige verkeer. Er wordt nagedacht over een nieuw ontwerp.

Uit het verslag van de CVC is niet duidelijk of er een goedgekeurd ontwerp is.

De secretaris van de CVC zal uitzoeken welke tekening voorlag tijdens de besluitvorming in de CVC.

20. Rondvraag

20.1 Herinrichting Burg. de Vlugtlaan tussen de Haarlemmerweg en Sloterveerlaan

Volgens het GVB is de Burg. de Vlugtlaan geactualiseerd, maar moeten een aantal punten nog worden aangepast. De haltes zijn tekort en ook heeft het GVB nog een aantal wijzigingen op het ontwerp. Het GVB heeft hierover contact met DIVV, maar heeft nog geen reactie ontvangen. Het betreft een e-mail van Han van Wijk aan Geert van Ham met betrekking tot de bushaltes op dit traject.

De secretaris van de CVC zal nagaan wie binnen DIVV verantwoordelijk is voor het project.

De voorzitter sluit de bijeenkomst om 17.20 uur.