



# 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:** 901<sup>e</sup> CVC  
**Datum:** 13 september 2011  
**Tijd:** 13.00 uur  
**Plaats:** Nieuwevaart 5 – 9  
Kamer 3.20

<b>Aanwezig:</b>	dhr. G. van Ham	- DIVV, voorzitter	
	Dhr. M. Oost Indië	- DRO	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Dhr. R. van den Ban	- DIVV	
	Dhr. A. Wiersma	- DRO	
	Mw. E. Demarteau	- notulist	
	Mw. E. van Herk	- Westerdokseiland IJzijde	(agendapunt 4)
	Dhr. J. Tel	- SD West	(agendapunt 4)
	Dhr. M. Nulle	- DRO	(agendapunt 5, 6, 8, 9)
	Dhr. G. Stroecken	- SD zuid	(agendapunt 8 en 9)
	Dhr. C. Hompe	- IBA	(agendapunt 10)
	Dhr. G. Walstra	- IBA	(agendapunt 10)
	Dhr. B. Maas	- DIVV	(agendapunt 11)
	Dhr. R. Suk	-	(agendapunt 11)
<b>Afwezig:</b>	dhr. M. Brancart	- DIVV	

### 1. Opening en vaststellen agenda

De heer Van Ham opent de vergadering om 13:00 uur en heet iedereen welkom.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen Vraag over Zuidas (mw. Karlijn Doedens)
3. Hamerstukken
- 3.1. Black spot Van Baerlestraat / Paulus Potterstraat - DO
- 3.2. Black spot Stadionweg / Apollolaan – DO
- 3.3. Black Spot Hoofdweg / Postjesweg – DO
4. Westerdoksdijk inrit bij Stenen hoofd
5. Inpassing gehandicaptenparkeerplaats SD kantoor Bos en Lommer
6. Vrijliggende Fietspaden Hoofdweg
7. Diemerzeedijk fietspad
8. Groot onderhoud Beethovenstraat

9. VO Black spot Stadionweg – Beethovenstraat
10. Fietsstraat Prinses Irenestraat
11. Plan van Aanpak Planstudie HOV-Westtangent
12. Format Nota van Uitgangspunten
13. Vergaderschema CVC 2012
14. Ter kennisname
15. Vaststellen verslag 899<sup>e</sup> CVC d.d. 19 juli 2011
16. Naar aanleiding van het verslag
17. Vaststellen verslag 900<sup>e</sup> CVC d.d. 30 augustus 2011
18. Naar aanleiding van het verslag
19. Actualiteiten
20. Rondvraag

## **2. Mededelingen**

Mevrouw Carlijn Doenders heeft een aantal vragen gesteld over het actieplan Zuidas. Vanuit de Zuidas is een actieplan Weginfrastructuur Zuidas opgesteld. In dit plan is opgenomen op welke manier de knelpunten, die uit de verkeersstudie Zuidas Flanken en de MER in ruimtelijk opzicht aangepakt kunnen worden, met daarbij een globale planning en kostenraming.

Het gaat om een actieplan en onderliggend verkeersonderzoek, met de vraag of de CVC een nadere toelichting wenst.

Het GVB wenst een toelichting, omdat de laatste tijd toch veel is gewijzigd. De ontwikkelingen hebben invloed op de doorstroming van het OV in de Zuidas.

De voorzitter wil ook weer de stand van zaken weten, omdat er zoveel is veranderd.

De CVC wenst een toelichting en zal het stuk daarom agenderen.

## **3. Hamerpunten**

### **3.1. Black spot Van Baerlestraat / Paulus Potterstraat - DO**

#### **Reactie CVC**

#### **DRO**

De streep 1-1 markering langs de blokmarkering moet komen te vervallen.

#### **GVB**

- Het GVB is bezig met het vervangen van de sporen en pleit er daarom voor de markering in één keer goed aan te brengen.
- DIVV zal intern een en ander afstemmen en bekijken of de markering samen met de werkzaamheden van het GVB kunnen worden uitgevoerd.

#### **Advies/besluit CVC**

Met inachtneming van deze opmerking gaat de CVC akkoord met het voorliggende ontwerp.

### **3.2. Black spot Stadionweg / Appollolaan – DO**

#### **Reactie CVC**

#### **DRO**

- De streep 1-1 markering langs de blokmarkering dient verwijderd te worden.
- De blokmarkering op de noordwestpoot van de kruising Appollolaan-Stadionweg dient meer uit elkaar te worden gelegd.

#### **Advies/besluit CVC**

Met inachtneming van deze opmerking gaat de CVC akkoord met het voorliggende ontwerp.

### 3.3. Black Spot Hoofdweg / Postjesweg – DO

#### Reactie CVC

##### DIVV

- De heuvels zijn volgens de Fietsersbond heel groot. DRO legt uit dat de grootte van de heuvels wordt bepaald door de trekmasten van de tram die op de heuvels staan.
- De haaiantanden voor de VOP voor rechtsafslaand verkeer vanaf de Hoofdweg naar de Postjesweg kunnen komen te vervallen.
- Zebra's over de Hoofdweg blijven zes meter breed.

##### DRO

DRO leidt uit de tekening af dat er tegels in het fietspad komen en dat moet asfalt zijn.

#### Advies/besluit CVC

Met inachtneming van deze opmerking gaat de CVC akkoord met het voorliggende ontwerp.

### 4. Westerdoksdiijk inrit bij Stenen hoofd

In aanwezigheid van: mevrouw E. van Herk (Assistent-projectmanager Westerdokseiland IJzide en Westelijk Stationseiland) en de heer J. Tel (SDWest).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Op dit moment kun je het Stenen Hoofd vanaf het Barentzplein bereiken door gebruik te maken van een 'linksaffer' op de Westerdoksdiijk. In het kader van de herprofilering van de Westerdoksdiijk komt deze linksaffer te vervallen en wordt de middengeleider doorgetrokken. Om het Stenen Hoofd bereikbaar het houden voor bestemmingsverkeer wordt voorgesteld om een inrit ter plaatse van het Stenen Hoofd te maken.*

*Uitgangspunt is dat er vrachtverkeer met lading, bestemd voor evenementen en dergelijke, op het terrein moet kunnen komen om te laden en te lossen.*

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met het bijgevoegde voorstel voor een inrit ter plaatse van het Stenen Hoofd.

#### Opmerkingen vooraf

- De SDVC heeft een aantal vragen gesteld, die het project zal beantwoorden.
- Het project zal nog nader bekijken hoe om te gaan met het coulisse-effect van de bomen.
- Ook heeft het GVB verzocht om de busbaan te verlengen, zodat het rechtsafslaande verkeer er gebruik van kan maken.
- Daarnaast is een vraag gesteld over het aantal evenementen en dat zullen er zes per jaar zijn.
- Het terrein wordt alleen tijdens evenementen gebruikt en niet voor parkeren; dat laatste is niet toegestaan.
- Hoe het project parkeren gaat voorkomen, komt in de verdere uitwerking aan de orde.
- Het is de bedoeling dat het terrein fysiek wordt afgesloten zolang er geen evenement is.

#### Reactie CVC

##### DIVV

- DIVV vraagt zich af of het project heeft gekeken naar een eventueel conflict met het fietspad.
- Welk materiaal wordt gebruikt voor de inrit?
- Hoe voorkomt het project de coulissewerking van de bomen? DIVV stelt voor om twee bomen weg halen.
- DIVV pleit voor half verharding, zodat het terrein niet te veel uitnodigt om op te gaan staan.
- DIVV vindt de oplossing zonder het terughalen van de busbaan beter.

- DIVV is geen voorstander van verlenging van de lijnbusstrook in verband met de veiligheid op het fietspad.
- Attentiepunt zijn de bochtstralen.

#### **GVB**

- Het GVB sluit zich aan bij DIVV wat betreft de afsluiting en bomen. De afsluiting moet vooraan bij de inrit staan.
- Het GVB is wel voorstander van de verlenging van de busbaan.
- Het project moet de inrit iets anders vorm geven, zodat de auto via de busbaan kan afrijden.

#### **DRO**

- DRO is het met DIVV eens en is ook geen voorstander van verlengen van de busbaan in verband met de veiligheid van de fietsers.
- DRO denkt dat het project een verlaagde band moet maken in plaats van een inritconstructie.
- Bij voorkeur wil DRO twee bomen weghalen in verband met de zichtproblemen.
- De suggestie van het GVB om de uitrijdende auto gebruik te laten maken van de busbaan zou het project zo moeten vormgeven dat de inrijdende vrachtwagen rechts af niet dichterbij het fietspad komt.

#### **Project**

- Het project neemt de vragen en opmerkingen van de CVC mee.
- De nadere uitwerking komt terug in de CVC.

#### **Stadsdeel**

Het stadsdeel kan zich aansluiten bij de opmerkingen van de CVC.

#### **Voorzitter**

Het autoverkeer vanuit het westen moet niet over de middenberm kunnen rijden. Ook pleit de voorzitter voor zo min mogelijk linksafslaande bewegingen om te voorkomen dat de corridor verstoord wordt.

#### **Advies/besluit CVC**

De CVC gaat akkoord met het principe van de in- en uitgang.

- Buiten de evenementen om moet de in- en uitgang fysiek zijn afgesloten, zodat deze niet structureel gebruikt kan worden.
- De CVC adviseert om twee bomen te laten vervallen, in verband met het zicht ten opzichte van de rijbaan en het dubbelbrede fietspad.
- Wanneer het project de suggestie overneemt om het uitrijdende verkeer te combineren met een stukje verlenging van de busbaan, moet het zodanig ontworpen worden dat het ingaande verkeer niet dichterbij het fietspad komt.

### **5. Inpassing Gehandicaptenparkeerplaats SD kantoor Bos en Lommer**

In aanwezigheid van: de heer M. Nulle (DRO).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Gehandicapte Adviesraad West heeft in het verleden een verzoek ingediend voor een GPP t.h.v. stadsdeeltkantoor aan het Bos en Lommerplein. De weg maakt onderdeel uit van Hoofdnet OV en Fiets. Snelheidsregime 50 km uur met een hoge verkeersbelasting. De inpassing van GPP wijzigt het wegverloop voor het verkeer in westelijke richting met 1:10 (acceptabel) en snoept iets af van het rechtsaf opstelvak. GPP ligt direct na de kruising en tussen twee VRI's.*

*Uit oogpunt van Duurzaam Veilig strijdig met de principes, daarentegen legt de toegankelijkheid voor gehandicapten met een voertuig ook veel gewicht in de schaal. Via de P-garage Gulden Winckelplantsoen is de toegankelijkheid gehandicapten voor een groot deel v/d dag gewaarborgd.*

De CVC wordt gevraagd te adviseren op het voorgestelde plan.

### **Opmerkingen vooraf**

- Vanuit de gehandicaptenbond was het verzoek om een invalidenparkeerplaats te maken bij het stadsdeelkantoor.
- Het stadsdeel heeft onderzocht en geconstateerd dat dit mogelijk is.
- De SDVC had bedenkingen in verband met duurzaam veiligheid.
- De WBA had geen bezwaar tegen de parkeerplek.
- De WVA adviseert negatief.

### **Reactie CVC**

#### **DRO**

- DRO vindt een invalidenparkeerplaats op deze plek niet verkeersveilig.
- Door de hekken is het geen gemakkelijke oversteek.
- DRO is geen voorstander van een invalidenparkeerplaats op deze locatie.

#### **DIVV**

- DIVV sluit zich aan bij DRO en is ook geen voorstander.
- Er is een voorziening binnen in de parkeergarage. Daar moet het project beter naar verwijzen.
- Er zijn ook nog andere parkeerplekken voor invaliden in de buurt die beter zijn.

#### **GVB**

- Ook het GVB meent dat deze locatie voor een invalidenparkeerplaats verkeersonveilig is.
- Het rechtsafslaand verkeer naar de A10 toe wordt ook beperkt door deze parkeerplaats.
- De VOP is verkeersonveilig.
- Ook het GVB adviseert negatief ten aanzien van de invalidenparkeerplaats.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC kan niet akkoord gaan met het voorliggende ontwerp.

- De CVC is op basis van de verkeersveiligheid unaniem tegen dit voorstel, inhoudende een AIPP ter hoogte van stadsdeel kantoor Bos en Lommer.
- Invaliden kunnen niet goed en veilig uitstappen op deze drukke weg.
- Ook voor de overstekende voetganger is het een verslechtering geworden, gezien de situering van de voetpaden die niet meer tegenover elkaar lopen. De middenheuvel met de hekkjes is smal, terwijl het een drukke oversteek is.
- De CVC houdt ook rekening met het feit dat de WBA ook unaniem negatief heeft geadviseerd.

## **6. Vrijliggende Fietspaden Hoofdweg**

In aanwezigheid van: de heer M. Nulle (DRO).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Het doorzetten van vrijliggende fietspaden langs gebiedsontsluitingsweg met 50 km regime is conform de Duurzaam Veilig principes. Het plan behelst het opheffen van de fietsstroken, verschuiven van de parkeerstroken en inpassen van vrijliggende fietspaden ts p-strook en voetpad. Qua profielopbouw identiek aan het deel tussen Erasmusgracht en JvGalenstraat. Enkel bij het tankstation aan de evenzijde zal het fietspad voor een stukje overgaan in fietsstrook. Alleen tegen zeer hoge verwervingskosten kon het vrijliggend fietspad*

doorlopen.

*De trambaan en rijstroken voor doorgaand verkeer blijven ongewijzigd. Maatvoering nieuw profiel:*

- voetpad 2,20 m;
- fietspad 1,80 m;
- systeemstrook (o.a. fietsenrekken) 1,90 m;
- p-strook 2,00 m;
- rijstrook 3,50 m.

*Bijgesloten is het voorstel krs Mercatorplein. De ontwerpknip ligt op de zebra t.h.v. huisnr. 313. D.w.z. het wegvak Hoofdweg met vrijliggende fietspaden sluit naadloos aan het kruisvlak. Naar verwachting is de regelbaarheid v/d krs met één opstelvak in noord-zuid richting haalbaar. een en ander zal opnieuw door WVA op 8 sept beoordeeld worden.*

De CVC wordt gevraagd

- In te stemmen met de vrijliggende fietspaden Hoofdweg;
- In te stemmen met één opstelvak in zuidelijke richting Hoofdweg;

### **Opmerkingen vooraf**

- Op de grote tekening is de stippellijn bij de tramhalte op de Hoofdweg bewust weggehaald, omdat de WVA nog onderzoek doet.
- De WVA wil het rechtsafvak alleen opheffen als het regelbaar is.
- De CVC concludeert dat de door het project ingebrachte variant, waarbij op de kruising Hoofdweg- Jan Evertsenstraat een afslagvak is weggehaald, nog in onderzoek is bij de WVA. Dat is voor de CVC reden om de kruising niet te behandelen.
- De CVC besluit dus het stuk Hoofdweg met huisnummer 343 tot en met de Jan van Galenstraat te behandelen.

### **Reactie CVC**

#### **GVB**

Het GVB wil een vloeiender verloop van het rechtdoor vak.

#### **DRO**

- DRO is voorstander van het aanleggen van de fietspaden.
- Het fietspad is wel smal en DRO pleit voor een breedte van twee meter, zeker omdat het een drukke fietsroute is. Het fietspad verbreden ten koste van de rijbaan.

#### **DIVV**

DIVV wenst ook een breder fietspad en sluit zich aan bij de opmerking van DRO.

### **Project**

Volgens het project is een breder voetpad moeilijk, omdat 2.40 meter voor een voetpad al niet erg breed is.

De voorzitter gaat er vanuit dat er een niveauverschil zit tussen voet- en fietspad.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC gaat akkoord met de vrijliggende fietspaden op dit stuk Hoofdweg.

- De CVC geeft de voorkeur aan een twee meter breed fietspad ten koste van de rijbaan, danwel de schampstrook of het voetpad benutten.
- De CVC concludeert dat het project een variant heeft ingebracht, waarbij op de kruising Hoofdweg-Jan Evertsenstraat een afslagvak is weggehaald. Dit is nog in onderzoek bij de WVA en dat is voor de CVC een reden om die kruising niet te bespreken.

## **7. Diemerzeedijk fietspad**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

De Diemerzeedijk, gelegen in het Diemerpark, is recreatief fiets- en voetpad. Het maakt onderdeel uit van het hoofdnet fiets. Het huidige pad is 7m breed en opgedeeld door middel van wegdekreflectoren in een voetpad van 2m en een fietspad van 5m. De overige paden in het Diemerpark zijn 5m breed, vanwege esthetische redenen is er voor de Diemerzeedijk gekozen om het 7m breed te maken.

Het Diemerpark is omgesloten met een damwand i.v.m. de sanering. Deze damwand loopt gedeeltelijk onder de buitenzijde van het fietspad, hierdoor zijn er zettingverschillen waardoor het asfalt kapot scheurt. Door het fietspad te versmallen komt het fietspad bijna volledig vrij te liggen van de damwand.

Het pad wordt nu versmalt naar 5m. Op verzoek van het stadsdeel verkeerscommissie is besloten om de wegdekreflectoren niet meer terug te plaatsen aangezien deze als hinderlijk worden ervaren. Er komt nu geen scheiding meer tussen fiets- en voetpad. Omdat het fietspad niet verlicht is (het park is onderdeel van de ecologische hoofdstructuur), komen er voor een betere zichtbaarheid van de weg kantstrepen.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met het voorgestelde ontwerp.

### **Opmerkingen vooraf**

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

### **Reactie CVC**

De leden van de CVC hebben geen aanvullende opmerkingen.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC gaat akkoord met het voorliggende ontwerp.

## **8. Groot onderhoud Beethovenstraat**

In aanwezigheid van: de heren G. Stroecken (SD zuid) en M. Nulle (DRO).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Geen herinrichting, zoals eerder nagestreefd is. Hierover kon geen ontwerpconsensus worden verkregen. Daarom nu technisch noodzakelijk groot onderhoud waarbij naar de kruisingen met de Apollolaan en de Stadionweg profielwijzigingen worden voorgesteld.*

*Door opheffing van één van de twee opstelvakken voor autoverkeer wordt richting de Apollolaan een fietsstrook gerealiseerd. Linksafslaan op de kruising blijft mogelijk, vanuit het gecombineerde opstelvak voor de kruising (en een exclusief linksafvak op de kruising). Ook naar de kruising met de Stadionweg wijkt het exclusieve opstelvak voor linksafslaand verkeer ten gunste van meer ruimte voor fietser en voetganger.*

*Dit ontwerp is afgestemd op het VO black spot Stadionweg – Beethovenstraat, eveneens geagendeerd voor dit CVC-overleg. Slechts ten aanzien van de positionering van de vluchtheuvel in de VOP dient deze fijnafstemming nog plaats te vinden. De VOP zorgt voor verbeterde ontsluiting van de tramhalte. Tramhaltes zelf worden niet aangepast.*

*Door de bandenlijn ter hoogte van Beethovenstraat 80-82 terug te leggen kan hier ondanks een lichte knik in het tramspoor een rijwegbreedte van 2,60 m. worden gerealiseerd (rijwegbreedte loopt hier in huidige situatie terug tot 2,20 meter waardoor fietsers in de knel kunnen komen).*

*Het stadsdeel brengt diverse laad- en loshavens aan die met venstertijden gebruikt zullen worden voor de bevoorrading van de winkeliers. De locaties van de loshavens kunnen nog wijzigen t.o.v. de locaties aangegeven in bijgaande ontwerp-tekening.*

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

### **Opmerkingen vooraf**

- Het project heeft met alle partijen binnen Amsterdam gewerkt aan een herinrichting, uiteindelijk bleek dit ruimtelijk niet in een ontwerp te vertalen. De bomen staan een vrijliggend fietspad en goede maat van de rijbaan in weg.
- Verder heeft het project ook geen goede inschatting kunnen maken van de toekomstige infrastructurele capaciteit die station Zuidas gaat vragen.
- Het stadsdeel wil als enige gaan investeren en dit is dan ook niet het moment om te herinrichten.
- Wel heeft het stadsdeel met de winkeliers afgesproken om te investeren in het verblijfsklimaat.
- Omdat er technisch onderhoud nodig is, moet het project dus bekijken wat met behoud van het bestaande profiel mogelijk is om in de veiligheid te investeren.
- Het project wil in ieder geval het laden en lossen aanpakken door het instellen van venstertijden.
- De fietsstroken zullen zich qua kleurstelling onderscheiden van de rijbaan.
- Naar de kruising toe wordt extra in de veiligheid geïnvesteerd door een opstelvak voor auto's te maken.
- Bij de Apollolaan wil het project een fietsstrook aanleggen met een extra parkeerplaats.
- Richting de Stadionweg wenst het project een profiel aan te leggen dat past bij het hoofdnet fiets, met een breder trottoir dat politiek gewenst is.
- De WVA heeft de kruising met de Apollolaan niet behandeld. De bestaande opstelling van twee rijstroken in beide richtingen wordt gehandhaafd, maar er wordt wel een vrijliggend fietspad aangelegd. Het project verwacht wel meer veiligheid met dit profiel. De groentijden van rechtdoor kunnen worden afgestemd, waardoor er een betere doorstroming ontstaat.
- De kruising met de Stadionweg heeft de WVA wel besproken. Het voetpad en de fietsstrook zijn verbreed. De tramhalte is ongewijzigd gebleven. De WVA vindt de tramhalte te smal om een VRI op te plaatsen om mensen van en naar de halte te kunnen begeleiden.

### **Reactie CVC**

#### **GVB**

- Het GVB betreurt het dat het stadsdeel heeft besloten om geen herprofilering te doen.
- Het GVB heeft grote vraagtekens of de doorstroming gegarandeerd blijft.
- Door de komst van de fietsstrook verwacht het GVB dat auto's meer over de trambaan gaan rijden.
- Ook verwacht het GVB dat het laad- en losverkeer toch de fietsstrook zal gebruiken, of er naast zal gaan staan. Dit belemmert de doorstroming.
- Het GVB is voorstander van een vrijliggend fietspad bij de kruising.
- Volgens het GVB verhinderen de bomen een goede indeling van de gehele weg.

#### **DRO**

- DRO sluit zich aan bij de opmerkingen van het GVB.
- Op de fietsstrook ontbreken de fietssymbolen.
- Gezien de breedte van de rijbaan, weet DRO niet of dit een goed plan is. Een fietsstrook geeft schijnveiligheid voor de fietser, want de auto kan er niet langs als er een tram aankomt.
- Het aanleggen van laad- en losplaatsen juicht DRO wel toe.



## **DIVV**

- DIVV wijst erop dat het hier om een red route gaat, dus de verkeersveiligheid verdient extra de aandacht. De weg moet zodanig ingericht worden dat deze voldoet aan de duurzaam veilig principes.
- De fietsvoorziening is te smal, maar er is ook geen ruimte voor de auto en hierdoor komt de fiets in de verdrukking.
- DIVV vraagt nadrukkelijk aandacht voor de langzame verkeersdeelnemer en pleit voor een bredere fietsstrook.
- Als het project kiest voor een 50 km-weg, moet het de verkeersstromen gaan scheiden.
- De Fietsersbond wil een bredere fietsstrook, daar waar de autorijbaan smal is. De vrije ruimte van tram moet het project anders aangeven.
- De verbetering bij de Apollolaan is volgens de Fietsersbond goed.

## **Advies/besluit CVC**

De CVC heeft de volgende opmerkingen:

- De twee kruisingen met de Stadionweg en Apollolaan heeft de CVC buiten beschouwing gelaten, omdat de WVA die nog behandelt.
- De CVC betreurt het dat deze gebiedsontsluitingsweg niet heringericht wordt. Op die manier zou deze red route ingericht kunnen worden volgens de duurzaam veilig principes.
- Voor de fietser is sprake van schijnveiligheid, gezien de krappe maatvoering van de rijbaan en fietsstrook.
- De CVC verwacht dat de auto de fietsstrook of trambaan zal gaan gebruiken vanwege de smalle fietsstrook. Gezien de drukke tramroute is dit niet wenselijk en ook is de doorstroming van het OV in het geding.
- De CVC vindt de huidige situatie verkeersveiliger. De doorstroming in de bestaande situatie is ook beter dan in het voorliggende ontwerp.

## **Project**

- Het project geeft aan dat de rijbaan even breed blijft.
- Overall ligt een fietsstrook van 1.50 meter breed. Alleen bij het laatste stuk naar de Apollolaan niet.
- Ook het stadsdeel betreurt het dat er geen vrijliggende fietspaden kunnen worden aangelegd.
- Het project wil de bomen behouden, omdat deze ook bijna een monumentale status hebben.
- Over ongeveer 13 jaar wil het project samen met de partners investeren in een toekomstvast ontwerp, want dan zijn de bomen afgeschreven.
- Op dat moment is ook meer bekend over de ontwikkelingen binnen de Zuidas.
- De variant van meerijden over de trambaan vond bij de partners DIVV en het GVB geen gehoor, vandaar het voorstel van een inrichting met fietsstroken.

## **Voorzitter**

- De voorzitter merkt op dat de CVC een zorgvuldig traject wil lopen. Zeker omdat het een red route betreft, moet de WBA het ontwerp ook bekijken.
- Het GVB, SRA en DIVV zijn tegen het principe van meerijden over de trambaan, vanwege de doorstroming en de ontwikkelingen met betrekking tot de Zuidas.
- Het is uiteindelijk de politiek die een afweging moet maken tussen de verkeersveiligheid en de doorstroming van het OV.
- De bomen worden niet meer vervangen en hopelijk komt er in 2025 een moment dat de weg heringericht kan worden. Het voorliggende ontwerp is dus tijdelijk voor 15 jaar.

## **9. VO Black spot Stadionweg – Beethovenstraat**

In aanwezigheid van: de heren G. Stroecken (SD zuid) en M. Nulle (DRO).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Het schetsontwerp van de blackspot Stadionweg – Beethovenstraat is in de CVC van 14 september 2010 goedgekeurd. Dit schetsontwerp is uitgewerkt tot VO- niveau.*

*Momenteel liggen twee principeoplossingen voor betreft de fietsopstelruimte aan de oostzijde van het kruispunt. De variant met opvangfietspaden heeft als voordeel dat sprake is van kortere ontruimingstijden en fysieke dekking voor de fietsers, maar heeft als risico dat bij hoge fietsintensiteiten de wachtende fietsers de doorgang voor kruisende fietsers en voetgangers kunnen blokkeren. De variant “knepperslingers rondom heeft dit nadeel niet doordat de stopstreep voor fietsers uit zuidelijke en oostelijke richting op de huidige plekken blijven liggen, maar biedt minder dekking en langere ontruimingstijden ten opzichte van de variant met opvangfietspaden. De WVA wordt op 8 september over beide varianten advies gevraagd.*

*Verder zijn ten opzichte van het schetsontwerp de volgende wijzigingen verwerkt:*

- *Middenheuvel Beethovenstraat NZ verplaatsen zodat fietsers fysieke dekking krijgen en het conflict tussen voetgangers en fietsers uit de regeling wordt gehaald;*
- *Aansluiting op herprofilering Beethovenstraat, waarbij het plan is om het linksafvak op te heffen (voorgestelde profielwijziging wordt als apart agendapunt behandeld);*
- *Bredere openingen fietsoversteken t.b.v. opstelruimte (conform advies CVC);*
- *VOP westzijde 6 meter (conform advies CVC).*

De CVC wordt gevraagd een voorkeur uit te spreken voor één van de twee voorliggende varianten en hier mee in te stemmen.

### **Opmerkingen vooraf**

- De CVC wordt gevraagd een advies te geven hoe aan te sluiten bij de Beethovenstraat.
- De WVA heeft voor de variant met de knepperslinger gekozen, ondanks dat deze minder gunstig is voor de doorstroming

### **Reactie CVC**

#### **DIVV**

- DIVV wenst de stopstreep zo ver mogelijk naar voren te positioneren (Beethovenstraat stad in).
- De fietsgeleiding vanuit de Beethovenstraat stad in anders tekenen. Rechter naar de rijlijn toe.
- De halte in de Beethovenstraat 30 cm verbreden ten koste van de rijbaan en fietsstrook. Dan kan het project de VOP in tweeën delen en dit bevordert de bereikbaarheid.

#### **DIVV**

- DIVV geeft de voorkeur aan de variant zonder de knepper. Wanneer aantallen een groot knelpunt zijn, zou de knepperslinger wel de voorkeur hebben.
- De Fietsersbond vindt de rugdekking van de fietser van zuid naar noord mooi, maar alleen als het fietspad wordt doorgetrokken naar de Beethovenstraat.
- Bij de kruising misschien ook een OFOS voor de VOP.
- Kijkend naar de aantallen, moet het project de meest optimale variant kiezen.

#### **GVB**

- De opvangpunten zijn duidelijker dan de knepperslinger.
- Een verbinding tussen de halte en de VOP over de Beethovenstraat noord is nodig.
- Het GVB vraagt aandacht voor het rechtdoorgaande verkeer van noord naar zuid.
- Het project moet de rijcurve van de bus die over de Beethovenstraat meerijdt en rechtsaf gaat, controleren.

## DRO

- De voorkeur van DRO gaat uit naar de knepperslingervariant.
- DRO is voorstander van de voorgestelde aanpassing van de WVA, wat betreft het rechter trekken van het fietspad.
- De toegankelijkheid van de halte is goed, maar DRO stelt voor de VOP in tweeën te delen.

## Voorzitter

- De voorzitter mist een analyse wat betreft de exacte locatie van de black spot.
- De WVA is doorgegaan op de kneppervariant en heeft een aantal zaken toegevoegd.
- Welke variant lost het verkeersveiligheidsprobleem op?
- De voorzitter wil goede afwegingen en de beargumentering weten achter de varianten. Wat is het verkeersveiligheidsprobleem, met voor- en nadelen?
- Het project wijkt af van het oorspronkelijke schetsontwerp dat de CVC goedgekeurd heeft.

## Project

- De grote kans op fiets - fietsconflicten heeft ervoor gezorgd dat er een andere variant is gemaakt. De uitwerking wijkt af van het CVC-advies en het standpunt van de WVA.
- Het project stelt voor het ontwerp nogmaals te bespreken in de WVA voor een goede onderbouwing met argumenten. Daarna komt het project weer terug in de CVC.

## Advies/besluit CVC

De CVC keurt het voorliggende ontwerp niet goed.

- Vanuit de WVA is een nadere uitwerking gekomen op de kneppervariant.
- Beide varianten dient de WBA te bespreken.
- De CVC wil een heldere afweging hebben, gerelateerd aan het oplossen van de black spot problematiek.

## 10. Fietsstraat Prinses Irenestraat

In aanwezigheid van: de heren C. Hompe (IBA) en G. Walstra (IBA).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Naar aanleiding van de CVC behandeling in juni zijn de concept richtlijnen voor het inrichten van fietsstraten op het Hoofdnet Fiets gewijzigd. Hieronder staan de nieuwe richtlijnen weergegeven.*

*Het uitgangspunt van het fietsbeleid blijft de reguliere duurzaam-veilig inrichting conform het beleidskader Hoofdnetten 2005.*

*Een aantal wegvakken op Hoofdnet Fiets zijn gelegen in 30 km zones. Daar waar de ruimte in deze zones het niet toelaat om vrijliggende fietspaden te realiseren, maar waar wel veel fietsers (komen te) fietsen kunnen ook fietsstraten worden aangelegd:*

### Argumenten om fietsstraten te realiseren:

1. Fietsstraten zijn veiliger
2. Herkenbaarheid van fietsroutes vergroten
3. Fietsstraten verhogen het comfort
4. Fietsstraten zijn sneller

### Richtlijnen voor fietsstraten

A. Lage auto-intensiteit (< 2000 motorvoertuigen per etmaal).

- Het gaat vooral om een vraagvolgende aanpak en in het kader van nieuwe gebiedsontwikkeling over verwachte fiets- en auto-intensiteiten.

B. Hoge fietsintensiteit (> 2000 fietsers per etmaal).

- Kortom, fietsers zijn in de meerderheid.

C. Alleen in verblijfsgebieden waar de maximum snelheid 30km per uur is en ook ingericht is als een 30 km/uur gebied

D. Wordt in de 30km zone in de voorrang gezet.

E. Niet op routes waar bussen rijden of veel vrachtverkeer rijdt.

F. Geen haaks parkeren; bij langsparkeren is een rabat- of schampstrook verplicht.

G. De breedte van een fietsstraat is niet kleiner dan een normaal fietspad voor twee richtingen.

#### *Uitvoering*

H. Worden bij voorkeur uitgevoerd in rood asfalt.

- Herkenbaarheid is hierbij zeer belangrijk.

I. 1 Type bord in Amsterdam: 'fietsstraat, auto te gast'.

#### **Onderzoek**

In de CVC behandeling is aangegeven dat er twee pilot straten zouden worden aangewezen om ervaring op te doen met het fenomeen Fietsstraat. Bij deze twee pilots worden onderzoeken uitgevoerd om te analyseren in hoeverre de argumentatie om fietsstraten te realiseren in de praktijk geldt. De Prinses Irenestraat zou dan als eerste pilot ingericht kunnen worden.

Voorgesteld wordt eerst een akkoord te verkrijgen over het ontwerp. Na de realisatie en het afsluiten van de bestaande fietsverbinding tussen Groene Zoom en de Beethovenstraat zal het onderzoek uitgevoerd worden. De opzet van het onderzoek zal tzt aan de CVC worden voorgelegd.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met de voorgestelde inrichting van de Prinses Irenestraat als pilot fietsstraat, de kruising Beethovenstraat – Prinses Irenestraat en het westelijke fietspad van de Beethovenstraat.

#### **Opmerkingen vooraf**

Uiteindelijk wordt er nog een onderzoek gedaan naar het functioneren van de fietsstraat.

#### **Reactie CVC**

##### **DRO**

- DRO kan het profiel goedkeuren.
- Bij de Beethovenstraat moeten de uitneembare paaltjes zo worden geplaatst, dat de fietsers er geen last van hebben.
- DRO pleit voor een bredere fietsoversteek over de Beethovenstraat, zodat opstellende fietsers iets meer ruimte hebben.
- Ook wenst DRO twee drempels toe te voegen, zodat de afstand tussen de drempels kleiner wordt.
- In de bocht in de Prinses Irenestraat moet de asfaltruimte iets groter worden gemaakt.
- DRO vraagt zich af hoe het project aansluit op het fietspad in het Beatrixpark.

##### **DIVV**

- DIVV vraagt of in het eerste gedeelte van de Prinses Irenestraat een parkeerverbod van kracht is.
- Ook informeert DIVV of de bromfietser meerijdt.
- Hoe worden de drempels uitgevoerd? DIVV geeft de voorkeur aan rood asfalt, met een goede sinusvorm.
- DIVV vraagt zich af of de draaicirkel van de ingang werkelijk nodig is.
- DIVV twijfelt aan de inrichting en pleit voor zwart asfalt met streetprint.

#### **Project**

- Er is een parkeerverbodzone tot aan de parkeergarage.

- Bromfietzers mogen niet door het park rijden. De Prinses Irenestraat is voor de auto en brommer een doodlopende straat. Voor het fietsverkeer is het een doorgaande route.
- De klinkerdrempels worden voorzien van een sinusvorm.

### **GVB**

- Het GVB sluit zich bij DRO aan wat betreft het aantal drempels.
- Voorts is het GVB het niet eens met de bebording, omdat niet wettelijk is geregeld wat een fietsstraat is.
- Er moet kleurverschil zijn tussen het asfalt en de klinkers er naast.
- Een fietsstraat moet inhouden dat de fietser kan doorfietsen, maar de Beethovenstraat is een voorrangsweg.
- De eilandjes tussen autoverkeer en trambaan moeten breder, zodat een fietser daar veilig kan staan.
- Het GVB wil de fietsoversteek goed in de bebording voor fietser en auto.

### **Project**

Het project stelt voor de tussenstukjes op het fietspad niet in rood asfalt uit te voeren.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC gaat akkoord met het voorliggende ontwerp.

- De CVC pleit voor de aanleg van meer drempels.
- Bredere fietsdoorsteek.
- Het project moet de parkeersituatie verduidelijken.
- Duidelijke bebording bij de oversteek
- Geen rood asfalt op de doorsteekjes.
- De CVC wil aangetakt worden op de evaluatie.

## **11. Plan van Aanpak Planstudie HOV-Westtangent**

In aanwezigheid van: de heren B. Maas (DIVV) en R. Suk.

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*De aanleiding voor het uitvoeren van het project HOV Westtangent is het verbeteren van de huidige OV-verbinding tussen Station Sloterdijk, de Westelijke Tuinsteden en Schiphol. Met de HOV Westtangent ontstaat de mogelijkheid om snel en efficiënt met het openbaar vervoer tussen Sloterdijk, Nieuw-West, Haarlemmermeer en Schiphol te reizen. Eind 2010 is de Verkenningenstudie Westtangent vastgesteld door de betrokken partijen en door de Stadsregio Amsterdam gepromoveerd naar de planstudiefase. In de verkenningenstudie (bijlage 1, rapportage te vinden op website DIVV) is onderzoek gedaan naar nut en noodzaak van een HOV Westtangent en is een keuze gemaakt tussen verschillende varianten. Uiteindelijk is een HOV bus als beste vervoermiddel uit het onderzoek gekozen en is een vrij directe verbinding tussen Station Sloterdijk – Osdorpplein en Schiphol Plaza als voorkeur benoemd. Er zijn nog verschillende concrete tracékeuzes mogelijk. In de planstudiefase zal een definitieve tracékeuze moeten worden gemaakt aan de hand van een MKBA-light en een nota van uitgangspunten inclusief schetsontwerpen. De schetsontwerpen zullen later dit jaar worden afgerond. Hoewel er nog geen definitieve tracékeuze en schetsontwerpen zijn gemaakt willen we u toch een beeld schetsen van de huidige stand van zaken. Graag vernemen wij of er bijzonderheden zijn waar wij nog rekening mee dienen te houden.*

### **De deeltracés**

*De voorkeursvariant uit de verkenningenstudie heeft nog drie keuzemogelijkheden van tracés. Naast de keuze deeltracés zijn er vier vaste tracés (no regret). Het gaat om de tracédelen: Station Sloterdijk (en Arlandaweg), Plein 40-45 – Slotermeerlaan, Meer en Vaart*

en van Schiphol Noord tot Schiphol Plaza. In tekening 1 (bijlage 2) zijn de 10 tracédelen weergegeven.

### **Gewenste en noodzakelijke maatregelen**

*In de verkenningenstudie is onderzocht welke maatregelen nodig en mogelijk zijn om tot een volwaardige HOV-verbinding te komen (kolom 2 van bijlage 3). In bijlage 4 zijn de maatregelen in kaart gebracht. Deze maatregelen worden in de planstudiefase, in de Nota van Uitgangspunten, verder uitgewerkt. Tevens wordt onderzoek gedaan naar de minimaal noodzakelijk maatregelen om een hoogwaardige bus te kunnen realiseren. Dit onderzoek sluit aan bij de wens om in het kader van de bezuinigingen op het openbaar vervoer expliciet te zoeken naar sobere maatregelen met redelijk veel effect.*

*In de planstudiefase wordt nu onderzoek gedaan naar de gewenste en noodzakelijke maatregelen op de verschillende deeltracés. Inmiddels zijn de eerste resultaten van een quickscan naar de minimaal noodzakelijke maatregelen (sobere uitvoering) gereed. De quickscan is concept en nog niet behandeld in de begeleidingsgroep. Het heeft daarom nog geen enkele bestuurlijke status en is daardoor enkel ter kennisname. De inhoudelijke behandeling van de schetsontwerpen in de CVC zal later in het proces plaatsvinden. In de quickscan is gezocht naar minimaal noodzakelijke infrastructurele maatregelen om tot een hoogwaardige busverbinding te komen. De maatregelen voor sobere HOV per tracédeel zijn in de derde kolom van bijlage 3 terug te vinden en in kaart gebracht (bijlage 5). Tot slot is in bijlage 6 een concept overzicht te vinden van alle VRI's die aangepast of geplaatst dienen te worden.*

De CVC wordt gevraagd

- Kennis te nemen van de Verkenning HOV Westtangent.
- Kennis te nemen van de eerste conceptresultaten van de Planstudiefase HOV Westtangent zijnde de quickscan naar de minimaal noodzakelijke infrastructurele maatregelen.
- Akkoord gaan met het behandelen van de conceptschetsontwerpen HOV Westtangent per afzonderlijk tracédeel in het najaar van 2011.

### **Opmerkingen vooraf**

- De varianten worden uitgewerkt en vervolgens gepresenteerd in de CVC.
- B&W en de gemeentelijke commissie zijn akkoord gegaan met de voorstellen.
- De CVC dringt er op aan om de commissie in het gehele traject te blijven raadplegen. Op die manier kan de CVC de infrastructurele consequenties tegen het licht blijven houden.
- De keuze van de route van de bus, wil het project maken op HOV-waarden.
- Stadsdeel Nieuw West is betrokken via de begeleidingsgroep. De gemeente Haarlemmermeer, provincie e.d. zitten ook in die groep. De SDVC zal ook in het traject betrokken worden.

### **Reactie CVC**

#### **DRO**

- DRO vraagt zich af wat Schiphol Rijk is.
- Hoe zit het met prioriteit als de HOV de tram kruist?
- DRO vindt het fijn geïnformeerd te zijn en heeft verder geen opmerkingen.

#### **DIVV**

Ook DIVV is blij met de informatie en heeft verder geen opmerkingen.

#### **GVB**

- Het GVB mist de uitgangspositie van een HOV-lijn. Daarnaast vraagt het GVB zich af of het tracé mogelijk is, zeker op de smalle gedeeltes.

- Als er een HOV-lijn wordt aangelegd, moet het profiel wijzigen.
- Bij de aanleg van de Callandlaan is gezegd dat de trambaan een bepaalde snelheid moet behouden. Hiertoe zijn maatregelen getroffen, zoals een hek en dat kan niet blijven staan als er een HOV-baan komt.
- Wellicht hindert de HOV het overige verkeer, vooral in de Callandlaan.
- Het GVB zet bij grote delen van het tracé vraagtekens of de HOV er wel kan rijden, met name vanwege de gevolgen voor het tramverkeer.

### **Project**

- Schiphol Rijk is het zuidoostelijke gedeelte van Schiphol.
- Als uitgangspunt is er expliciet voor gekozen om een HOV aan te leggen die niet op de Zuidtangent lijkt.
- De eisen voor HOV staan in de studie. Het GVB had het prettig gevonden als die eisen waren bijgevoegd.
- Uit het project deeltracé's blijkt dat technisch gezien de HOV mogelijk is. De Slotermeerlaan is daar een uitzondering op, maar het project gaat daarvoor maatregelen voorstellen.
- In een Nota van Uitgangspunten worden de voor- en nadelen benoemd.
- Het project moet er in het ontwerp voor zorgen dat de doorstroming van de tram niet in gevaar komt. Voor de OV-reiziger moet het per saldo beter worden.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC neemt kennis van de Verkenning HOV Westtangent en gaat akkoord met het behandelen van de conceptschetsontwerpen HOV Westtangent per afzonderlijk tracédeel in het najaar van 2011.

## **12. Format Nota van Uitgangspunten**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*In de 897° CVC in juni jl. is gesproken over de pilot die in september zal worden gestart met de nieuwe werkwijze van de CVC. Die nieuwe werkwijze is als volgt afgesproken: De CVC toetst aan het begin van het proces op gedegen uitgangspunten/ programma's van eisen en neemt vervolgens meer afstand van gedetailleerde toetsingen.*

*Om die gedegen toetsing op uitgangspunten te kunnen waarborgen is er een format voor een Nota van Uitgangspunten ontwikkeld. Deze kunnen de stadsdelen en projecten gebruiken bij het indienen van plannen bij de CVC.*

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met het gebruik van de format Nota van Uitgangspunten als basis voor de toekomstige projecttoetsing.

### **Reactie CVC**

#### **DRO**

- Er is de nota 'Voetganger Keizer' en dat zou meer in de voorliggende uitgangspunten moeten worden meegenomen.
- Op blz. 7 wordt gesproken over de avondspitsintensiteit, terwijl de ochtendspits minstens zo belangrijk is. Het project ontwerpt meestal op twee uur ochtend- en avondspits. Bijzondere spitsen bij bijvoorbeeld evenementen moeten apart worden bekeken.

### **Voorzitter**

Volgens de voorzitter zijn er meer nota's en richtlijnen waar rekening mee moet worden gehouden. Veel afwegingen worden echter pas in het ontwerp gemaakt en dan past het niet om die richtlijnen te noemen in een NvU.

## **DIVV**

DIVV stelt de volgende tekstuele wijziging voor: Blz. 5: Na het opstellen van het NvU deze **eerst** behandelen in de SDVC voor behandeling in de CVC.

## **GVB**

Geen opmerkingen.

## **Advies/besluit CVC**

Met deze opmerkingen wordt het format Nota van Uitgangspunten door de CVC vastgesteld.

### **13. Vergaderschema CVC 2012**

De CVC wordt gevraagd het vergaderschema vast te stellen.

## **Reactie CVC**

31 juli 2012 vervalt in verband met de zomervakantie.

## **Advies/besluit CVC**

Het vergaderschema 2012 wordt met deze opmerking vastgesteld.

### **14. Ter kennisname**

Er zijn geen stukken ter kennisname.

### **15. Vaststellen verslag 899<sup>e</sup> CVC d.d. 19 juli 2011**

De secretaris voert de wijzigingen in het verslag door.

### **16. Naar aanleiding van het verslag**

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

### **17. Vaststellen verslag 900<sup>e</sup> CVC d.d. 30 augustus 2011**

De secretaris voert de wijzigingen in het verslag door.

### **18. Naar aanleiding van het verslag**

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

### **19. Actualiteiten**

#### **GVB**

In SDVC zuid kwam de VOP ter sprake bij de Buitenveldertselaan en Van de Boechhorstraat en het GVB wenst ook de omgeving van de VOP in kaart te brengen. Het GVB vraagt wat de ontwikkelingen zijn op dat punt. DIVV weet dat het onderwerp binnenkort aan de orde komt.

### **20. Rondvraag**

Er zijn geen punten voor de rondvraag.

De voorzitter bedankt de aanwezigen voor hun inzet en sluit de vergadering om 16.20 uur.