



Gemeente Amsterdam

Centrale Verkeerscommissie

Vastgesteld verslag

Secretariaat

U.Hoogeveen, Nieuwevaart 5-9, kamer 3.05

Telefoon: 020-556.5274

Fax: 020-556.5705

Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam

centraleverkeerscommissie@ivv.amsterdam.nl

intranet.amsterdam.nl/cvc

Vergadering: 894^e CVC

Datum: 10 mei 2011

Tijd: 13.00 uur

Plaats: Nieuwevaart 5 – 9

Kamer 3.21

Vastgesteld in de 895^e CVC van 24 mei 2011

Aanwezig:	Dhr. G. van Ham	- DIVV, voorzitter	
	Dhr. M. Oost Indië	- DRO	
	Dhr. A. Wiersma	- DRO (tot en met agendapunt 7)	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Dhr. M. Brancart	- DIVV	
	Mw. U. Hoogeveen	- DIVV – secretaris CVC	
	Mw. E. Demarteau	- notulist	
	Dhr. P. van der Zedde	- IBA	(agendapunt 4 en 5)
	Dhr. R. van den Ban	- DIVV	(agendapunt 4 en 6)
	Dhr. E. Sommeling	- IBA	(agendapunt 5)
	Dhr. F. Verdurmen	- DIVV	(agendapunt 5)
	Dhr. F. Mulder	- IBA	(agendapunt 5)
	Dhr. M. Nulle	- DRO	(agendapunt 6)
	Dhr. R. Kooper	- stadsdeel Zuid	(agendapunt 6 en 8)
	Mw. M. Marechal	- DRO	(agendapunt 7)
	Dhr. H. Haverkamp	- stadsdeel Zuidoost	(agendapunt 7)
	Mw. R. Begeer	- stadsdeel Zuid	(agendapunt 8)

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
3. Hamerpunten
4. Quickscan Amsteldijk t.h.v. Rivierstaete
5. De Ruyterkade - Westertoegang - Droogbak
6. Blackspot Van Baerlestraat – Paulus Potterstraat
7. Fietspad noordzijde Meibergdreef tussen Muntbergsweg en A2
8. De Lairessestraat
9. Vaststellen verslag 893e CVC d.d. 26 april 2011
10. Naar aanleiding van het verslag
11. Ter kennisname

12. Actualiteiten
13. Rondvraag

2. Mededelingen

De voorzitter heet mevrouw Hoogeveen van harte welkom. Zij wordt de nieuwe secretaris van de CVC.

De heer Tollenaar deelt mee dat op 5 mei 2011 een aanrijding heeft plaatsgevonden tussen een tram en een invalidervoertuig op de Buitenveldertslaan en de De Debussylaan. Uit onderzoek is gebleken dat de bellen op de kruising tijdens het ongeval niet in werking waren. DIVV heeft de bellen na telefonisch contact op zondag snel gerepareerd en het GVB dankt hen daarvoor.

3. Hamerpunten

Er zijn geen hamerpunten.

4. Quickscan Amstedijk t.h.v. Rivierstaete

In aanwezigheid van de heren P. van der Zedde (IBA) en R. van den Ban (DIVV).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Dodelijk ongeval op maandag 11 april 2011, omstreeks 16.00 uur. Een motorrijder rijdend van noord naar zuid op de Baden Powellweg rijdt op de kruising met de Tussenmeer een voetganger aan op de zuidelijke voetgangersoversteek. De voetganger (een man van 77 jaar) loopt in westelijke richting. Hierbij komt de voetganger om het leven. De motorrijder is ongedeerd.

Volgens meerdere ooggetuigen had de motorrijder groen licht en de voetganger rood licht. De snelheid van de motorrijder lag voordat hij ging remmen rond de 30/40km per uur. De weersomstandigheden waren zonnig. 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 onderzoeksgegevens met betrekking tot de verkeersveiligheid en een schouw ter plaatse met een aantal deskundigen 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.

Aandachtspunt:

Tijdens de WBA-bespreking is – mede naar aanleiding van ervaringen op andere blackspots - geconstateerd dat de beheerders/projectpartners en als het op toetsing aankomt de verkeerscommissies soms weinig grip/zicht lijken te hebben op de plaatsing van straatmeubilair (masten,abri's, mupi's, etc.) in relatie tot zicht-eisen. In de analyses blijkt herhaaldelijk dat er zichtproblemen zijn ten gevolge van foutief geplaatst straatmeubilair. De CVC/DIVV wordt gevraagd hier nog eens specifiek aandacht voor te vragen bij de beheerders en projectpartners.

De CVC wordt gevraagd kennis te nemen van de rapportage en hiermee akkoord te gaan.

Opmerkingen vooraf

DIVV constateert dat er op de foto een invalidenparkeerplaats staat, die niet als zodanig gebruikt wordt. Deze parkeerplaats wordt als uitrit gebruikt. Er mogen echter – zoals in het Beleidskader Hoofdnetten is vastgesteld - geen parkeervoorzieningen aangelegd worden aan hoofdnet auto.

Het project heeft geconstateerd dat er voldoende lantaarnpalen zijn geplaatst

Reactie CVC

GVB: vraagt zich af of de openbare verlichting voldoende is.

dRO: geen opmerkingen

dIVV: geen opmerkingen

.

Advies/besluit CVC

De CVC onderschrijft de conclusie van de rapportage.

5. Westerdoksdijk - De Ruyterkade – Droogbak

In aanwezigheid van de heren E. Sommeling (IBA), F. Mulder (IBA), F. Verdurmen (DIVV) en P. van der Zedde (IBA).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Dit project is in de voorgaande fase door DRO ingebracht. Momenteel is IBA bezig met de technische uitwerking.

De CVC wordt gevraagd om voorliggend ontwerp goed te keuren.

Opmerkingen vooraf

- De kruising met de Westerdokskade is door de CVC in een eerdere bijeenkomst zonder inritconstructie goedgekeurd, terwijl deze optie wel weer in voorliggende tekening is verwerkt.
- Het project geeft aan dat de inritconstructie in overleg met het stadsdeel en DRO in de tekening is verwerkt.
- Het stadsdeel is akkoord, maar wenst een compactere tekening.
- De inritconstructie is aangebracht om het onderscheid te maken tussen de 50 en 30 km-zone.

Reactie CVC

Tekening 1 – Westerdokssluis - Westertoegang

DRO

- DRO is geen voorstander van een inritconstructie, omdat onduidelijk is hoe het verkeer zich dient te gedragen.
- De fietser die vanaf de Westerdokskade oversteekt naar de De Ruyterkade moet worden gefaciliteerd.
- Er hoort geen middenheuvel op een inritconstructie te worden aangebracht.
- DRO prefereert een normale kruising met haaiantanden.
- Verder wenst DRO de laad- en losplaats voor touringcars, gelegen voor de KvK, meer op te schuiven in verband met het zicht van auto en fietser op elkaar.

DIVV

- DIVV vraagt zich af of is gecontroleerd of de huidige slagbomen kunnen worden verplaatst.
- Tevens dient het project te controleren of de slagbomen aan beide zijden van de brug worden vernieuwd.
- De inritconstructie geeft een rommelig beeld en DIVV geeft de voorkeur aan een compactere kruising met haaiantanden.
- De toegang voor de 30 km-zone moet het project meer naar achteren situeren.

Project

- Volgens het project kan de laad- en losstrook niet worden opgeschoven in verband met de breedte van de rijbaan en de schampstrook tussen rijbaan en fietspad. De laad- en losstrook kan wel worden ingekort.
- Verder geeft het project aan dat de geschetste situatie niet mogelijk is met de bestaande slagbomen. In het kader van het project 'beweegbare bruggen op afstand' komen er andere slagbomen.

De voorzitter wil de inritconstructie een kans geven, maar dan moet het project de kruising compacter tekenen.

Na discussie kan DRO akkoord gaan met een inritconstructie als de oversteek voor de fietser goed wordt aangegeven.

GVB

- Het GVB is het er niet mee eens dat een goedgekeurd ontwerp van de CVC, zonder inritconstructie wordt gewijzigd.
- Voor een goede fietsoversteek moet de inritconstructie vervallen.
- Het GVB vindt het vreemd dat in een 30 km-gebied een vak zit met een linksaf pijl.
- Het GVB wenst de lichten dichterbij de brug toe, evenals de stopstrepen.
- Daarnaast betreurt het GVB dat er geen plaats is voor een halte ter hoogte van de KvK.
- De laad- en losplaats voor de touringcars moet verder af liggen van de fietsoversteek in verband met de zichtlijnen.

Advies/besluit CVC

De CVC heeft de volgende opmerkingen bij de voorliggende tekening:

- De CVC wenst de kruising Westerdoksdijk – Westerdokskade niet te voorzien van een inritconstructie.
- De CVC wenst geen oversteek voor de fietser bij de KvK.
- Een aangepaste tekening wenst de CVC te behandelen.

Tekening 2 – De Ruyterkade - Westertoegang

Reactie CVC

DRO

- De fietsoversteek aan de oostzijde van de kruising is heel druk en daarom wenst DRO een bredere oversteek van minimaal 4,5 meter.
- Richting oostzijde van de Westerdoksdoorgang wenst DRO een fietspad van 4 meter.
- DRO constateert dat de rijcurves vanaf de Westertoegang rechtsaf niet passend zijn voor vrachtwagen en bus samen.
- Het project dient de belijning voor de overstekende fietser richting IJzijde aan te passen, zodat de voorrang duidelijk is op het moment dat de VRI is uitgeschakeld.

DIVV

DIVV is voorstander van het dichtzetten van de fietsoversteek ter hoogte van de ingang bij de Kamer van Koophandel. Het zal tot gevaarlijke situatie leiden als fietsers tussen de opgestelde touringcars moeten oversteken. Er is op die manier geen zicht van het verkeer op de fietser en visa versa. DIVV verwacht dat fietsers aan de zuidzijde van de weg over de stoep naar de ingang zullen rijden.

GVB

- Ook het GVB gaat niet akkoord met de rijcurves.
- De rijcurve richting de Droogbak is niet voldoende breed. Het GVB pleit daarom voor het verkleinen van de middenheuvels en doorgetrokken lijnen.

Advies/besluit CVC

De CVC is niet akkoord met voorliggende tekening:

Zowel het busstation in- en uitrijdend moet het project de middenheuvel en de zijanten van de middenheuvel aanpassen zodat de bussen de curve kunnen nemen.

De haaiantanden voor verkeer vanaf de Westertoegang richting busstation moeten in een knik worden gelegd opdat duidelijk wordt dat fietsverkeer voorrang krijgt op dat verkeer, maar niet op doorgaand verkeer op de De Ruyterkade.

Tekening 3 – Westertoegang - Droogbak**DRO**

- DRO pleit er voor om de VOP over de oostelijke rijbaan meer naar de kruising toe te leggen.
- Het fietspad langs de PH-Kade op de brug moet – ondanks dat er winig ruimte is - een tweerichtingsfietspad worden.
- Het project moet de bocht linksaf vanaf de Droogbak naar de Westertoegang zodanig regelen met de VRI dat bus en auto niet tegelijk oprijden..
- DRO kan akkoord gaan met het verhoogde kruisingsvlak op de Singel.
- De verplichte linksaf beweging vanaf de Westertoegang naar de Prins Hendrikkade moet meer fysiek vorm worden gegeven.

GVB

- De halte richting CS wenst het GVB 2 lengtes lang, omdat er met geleden bussen wordt gereden.
- De halte richting west staat niet op de tekening en het GVB wenst daar wel een halte.
- Het GVB wenst een goede bewegwijzering voor verkeer dat onder de Droogbak door komt, om te voorkomen dat verkeer vanuit het linker linksafvak in de busbaan terechtkomt.

DIVV

- DIVV mist de toegankelijkheid van de bushaltes.
- Verder sluit DIVV zich aan bij de door DRO en het GVB gemaakte opmerkingen.

Advies/besluit CVC

- De CVC adviseert het project om af te stemmen met het aangrenzende project.
- Het project dient de bochtstralen te controleren.
- Tevens moet het in- en uitrijden van onder de onderdoorgang worden gecontroleerd.
- De CVC gaat uit van een tweerichtingsfietspad op de brug aan de zuidzijde van de Prins Hendrikkade.
- Het project dient de VOP over de oostelijke rijbaan meer naar de kruising toe te leggen.

6. Blackspot Van Baerlestraat – Paulus Potterstraat

In aanwezigheid van de heren M. Nulle (DRO), R. van den Ban (DIVV) en R. Kooper (Zuid).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

De kruising Van Baerlestraat – Paulus Potterstraat is aangemerkt als blackspot. Vanwege hoge intensiteiten van de verschillende verkeersstromen, is geconcludeerd dat met uitsluitend infrastructurele maatregelen geen wezenlijke verbeteringen kunnen worden behaald. Denkbare aanpassingen ten behoeve van de verkeersveiligheid zullen namelijk tot andere problemen leiden of bestaande problemen verergeren. Om de problematiek aan te kunnen pakken, wordt aanbevolen om de hoeveelheid verkeer terug te dringen, bijvoorbeeld door het verminderen van het aantal (streek)bussen of aanpassingen in de

buurtverkeerscirculatie. Dit zijn echter kruispuntoverstijgende maatregelen die buiten het werkveld van de WBA vallen. Voor de korte termijn wordt aanbevolen de fietsoversteken rood te markeren om deze te verduidelijken, zoals aangegeven in bijgevoegde schets.

Bijgevoegd rapport en schetsontwerp zijn akkoord bevonden in de stadsdeelverkeerscommissie, met uitzondering van het voorstel voor de buurtverkeercirculatie.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met bijgevoegde rapportage en schetsvoorstel voor korte termijnmaatregelen.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

GVB

- Het GVB kan akkoord gaan met de kortetermijnmaatregelen.
- Wat betreft de langetermijnoplossing, dient gekeken te worden naar de zware belasting van de kruising. De kruising is nu onregelbaar en dat brengt roodlichtnegatie met zich mee.

DRO

- DRO kan instemmen met de kortetermijnmaatregelen.
- Wel verzoekt DRO nogmaals te kijken naar de meest optimale verkeerscirculatie.
- DRO sluit zich aan bij de opmerkingen van het GVB betreffende de lange termijn.
- Wanneer een aantal bussen op deze drukke route zou vervallen, komt dat ten goede aan de regelbaarheid van de kruisingen.

DIVV

DIVV sluit zich aan bij de opmerkingen van het GVB en DRO.

Advies/besluit CVC

De CVC kan instemmen met de korte termijn infrastructurele maatregelen.

- De CVC kan instemmen met het weren van taxi's van de trambaan. Het project dient de taximaatregel af te stemmen met de politie wat betreft de ontheffing, waaraan goede argumenten ten grondslag moeten liggen.
- Het project moet in overleg met het stadsdeel over de langetermijnmaatregelen nadenken. Op dat moment komt ook aan de orde welke problemen een drukke busroute met zich meebrengt. De CVC is voorstander om de knelpunten te inventariseren die deze drukke busroute met zich meebrengt.

7. Fietspad noordzijde Meibergdreef tussen Muntbergseweg en A2

In aanwezigheid van mevrouw M. Marechal (DRO) en de heer H. Haverkamp (stadsdeel Zuidoost).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Dit fietspad is een ontbrekende schakel in de verbinding tussen Gaasperdam en Ouderkerk aan de Amstel. De Meibergdreef maakt deel uit van het Hoofdnet Fiets. Na aanleg van dit fietspad kunnen fietsers ongelijkvloers de Meibergdreef oversteken. De aanleg van een Koudeleiding van Nuon op het tracé van het voetpad is een mooie aanleiding om het voetpad opnieuw vorm te geven en het fietspad aan te leggen. Het fiets-/voetpad wordt

aangelegd in rood asfalt inclusief de oversteek over de Snijdersbergweg. De route wordt voorzien van verlichting en er worden aan weerszijden bomen gepland. De verkeerslichteninstallatie op het kruispunt Meibergdreef / Snijdersbergweg is doorgerekend in het project Snijdersbergweg. Het aanleggen van een fietsoversteek over de Snijdersbergweg naast de reeds aanwezige VOP heeft geen gevolgen voor de regeling. Ook de variant waarin de Tafelbergweg wordt verbreed heeft geen gevolgen voor de verkeerslichtenregeling. Het kruispunt met de Schepenbergweg wordt uitgevoerd op een plateau zodanig dat de fietser voorrang heeft.

De CVC wordt gevraagd het voorliggende ontwerp te accorderen.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen.

Reactie CVC

DIVV

DIVV is verheugd dat het fietspad wordt aangelegd en akkoord.

DRO

- De Snijdersbergweg is met vijf opstelvakken voor de auto overgedimensioneerd.
- Verder kan DRO instemmen met het voorliggende ontwerp.

GVB

Het GVB kan instemmen met voorliggende tekening.

Advies/besluit CVC

De CVC kan unaniem akkoord gaan met het voorliggende ontwerp.

8. De Lairessestraat

In aanwezigheid van de heer R. Kooper (stadsdeel Zuid) en mevrouw R. Begeer (stadsdeel Zuid).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

In De Lairessestraat is geen vrijliggend fietspad en geen vrijliggende trambaan. Door de smalle rijbaan, rijden automobilisten deels over de trambaan of over de fietsstrook. In de straat bevinden zich vier kruisingen met verkeerslichten. Daarnaast zijn er twee kruisingen zonder verkeerslichten en twee T-splitsingen.

De afdeling Beheer van stadsdeel Zuid heeft opdracht gegeven om groot onderhoud te plegen in de De Lairessestraat. De opdracht gaat in principe uit van het één op één vervangen van het asfalt op de rijbanen en de fietsstroken. Daarnaast wordt het asfalt in de parkeerstroken vervangen door gebakken klinkers. De trottoirs krijgen nieuwe betontegels (30x30).

Het stadsdeelbestuur vindt het aanleggen van vrijliggende fietspaden in 50 km straten, vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen, echter belangrijk. Het grote aantal oversteekbewegingen van voetgangers, fietsers en ander verkeer in combinatie met de belangrijke verkeersfunctie (50 km zone) voor autoverkeer en met name het openbaar vervoer, leiden jaarlijks op sommige kruispunten en wegvakken van de De Lairessestraat tot een aantal verkeersongevallen. Het gaat met name om de kruispunten met de Jacob Obrechtstraat, de Cornelis Schuytstraat en het Valeriusplein. De hoofdtoedracht is over het algemeen het niet verlenen van voorrang van snelverkeer (auto, bus en tram) aan fietsers. De grootste groep van slachtoffers bestaat uit fietsers tussen de 12 en 15 jaar.

Tijdens een overleg is door de portefeuillehouder daarom gevraagd om behalve de grootonderhoudvariant (variant 1) tevens een variant uit te werken waarbij vrijliggende fietspaden worden gerealiseerd. Deze variant (variant 2) is in april 2011 behandeld in de stadsdeel verkeerscommissie (SdVC), die unaniem hun voorkeur uit hebben gesproken voor deze variant.

In de VO/DO-fase komt het project terug bij de CVC voor een nadere uitwerking van het ontwerp. Het verzoek aan CVC is om akkoord te gaan met één van de varianten.

(Opmerking: van variant 1 is geen tekening bijgevoegd. Het gaat hierbij om het behoud van de huidige situatie die als bekend wordt geacht.)

De CVC wordt gevraagd de voorkeur uit te spreken voor een van de varianten en daarmee akkoord te gaan.

Opmerkingen vooraf

- Er is een bomenonderzoek gedaan en geconstateerd dat de bomen niet gekapt mogen worden.
- Met een fietspad achter de bomen om, blijft te weinig ruimte over voor een voetpad.
- Het GVB was niet aanwezig bij de behandeling van het ontwerp in de SDVC. De overige SDVC-leden waren akkoord met het ontwerp van een vrijliggend fietspad.

Reactie CVC

DIVV

- DIVV is voor vrijliggende fietspaden, zeker gezien de verkeersveiligheid.
- DIVV meent dat OV niet met het autoverkeer zou moeten meerijden.
- Nader onderzoek is nodig naar gebouwde parkeervoorzieningen, zodat de parkeerplaatsen op straat in de toekomst opgeheven kunnen worden.
- Aandachtspunt is de toegankelijkheid van de haltes in de toekomst in verband met de aanleg van het vrijliggende fietspad.

GVB

- Het GVB betreurt het dat de rest van het wegprofiel niet wordt aangepast; dit staat een goede wegindeling in de weg.
- Het GVB is tegenstander van meerijden van het autoverkeer op hoofdnet rail. Dit is nadelig voor de doorstroming.
- De ruimte die naast de trambaan en de parkeerplaatsen overblijft voor bussen is erg krap.
- Aandachtspunt bij verdere uitwerking is de correcte onderliggende tekening, vooral ook bij het Valeriusplein.

DRO

- DRO is voorstander van een vrijliggend fietspad, maar vraagt zich af of het past in het voorliggende profiel.
- Het project dient te controleren of de bussen elkaar kunnen passeren.

Project

- Momenteel zijn er geen financiële middelen voor een parkeergarage, zodat parkeren op straat noodzakelijk is.
- In de huidige situatie rijdt het OV ook al mee met het autoverkeer. Het GVB meldt dat dat niet zo is.

- Het stadsdeel heeft budget voor het groot onderhoud of de aanleg van een vrijliggend fietspad.

De voorzitter merkt op dat het voor de hele straat het beste zou zijn om het parkeren weg te halen. Wanneer het parkeren bij de haltes vervalt, verdwijnt het conflict van passerende zware voertuigen.

Advies/besluit CVC

- De CVC ondersteunt de zoektocht van het stadsdeel naar een vrijliggend fietspad.
- In de maatvoering worden een aantal problemen geconstateerd, waardoor de doorstroming en de verkeersveiligheid door de smalle schampstroken in het geding is.
- Bij de aanleg van toegankelijke haltes is er te weinig ruimte.
- Een oplossing is het (deels) opheffen van parkeerplekken of het kappen van de bomen.

9. Vaststellen verslag 893^e CVC d.d. 26 april 2011

De secretaris van de CVC voert de wijzigingen door in het verslag.

10. Naar aanleiding van het verslag en de actielijst

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

11. Ter kennisname

Er zijn geen stukken ter kennisname.

11. Actualiteiten

Er zijn geen actualiteiten.

12. Rondvraag

DRO heeft onderzoek gedaan naar de grootte van de middenstreep op tweerichtingsfietspaden ter plaatse van de oversteek. Hierover bestaat in diverse publicaties geen eenduidigheid.

DIVV zal bij het CROW nagaan welke richtlijn zij gebruikt, zodat deze in de CVC-leidraad kan worden opgenomen.

De voorzitter bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering om 15.55 uur.