



# 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](mailto:centraleverkeerscommissie@ivv.amsterdam.nl)

[intranet.amsterdam.nl/cvc](http://intranet.amsterdam.nl/cvc)

Vergadering: 895° CVC

Datum: 24 mei 2011

Tijd: 13.00 uur

Plaats: Nieuwevaart 5 – 9

Kamer 3.20

Vastgesteld in de 896° CVC op 7 juni 2011

<b>Aanwezig:</b>	Dhr. G. van Ham	- DIVV, voorzitter	
	Dhr. M. Oost Indië	- DRO	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Dhr. M. Brancart	- DIVV	
	Mw. E. Demarteau	- notulist	
	Dhr. R. Zwanziger	- stadsdeel West	(agendapunt 4)
	Dhr. E. Langerijs	- stadsdeel West	(agendapunt 4)
	Dhr. R. van den Ban	- DIVV	(agendapunt 4 t/m 10)
	Dhr. J. Dijk	- stadsdeel Centrum	(agendapunt 5)
	Dhr. B. Kroeger	- stadsdeel Centrum	(agendapunt 5)
	Dhr. P. van der Zedde	- IBA	(agendapunt 6 t/m 10)
	Dhr. H. Hoonakker	- stadsdeel Oost	(agendapunt 7)
	Dhr. P. Kroon	- Havens Amsterdam	(agendapunt 8)
	Dhr. L. Duin	- stadsdeel Nieuw West	(agendapunt 9 en 10)
<b>Afwezig:</b>	Dhr. A. Wiersma	- DRO	

#### 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. Erasmusgracht met stukje fietsstraat tussen Einsteinweg (A10) en Hoofdweg
5. Verplaatsing/afsluiting taxistandplaats Leidseplein
6. Solitaire VOP Diepenbrockstraat – Herman Heijermansweg
7. Quickscan Zuiderzeeweg – Amsterdamsebrug
8. Quickscan Westpoortweg – Abidjanweg
9. Blackspot rotonde Plesmanlaan – Baden Powellweg
10. Definitieve Ontwerpen Solitaire VOPS Hoofdnet Auto – Cluster 2 - Nieuw-West
11. Vaststellen verslag 894e CVC d.d. 10 mei 2011
12. Naar aanleiding van de verslagen

13. Ter kennis name
14. Actualiteiten
15. Rondvraag

## **2. Mededelingen**

De fietsersbond heeft per e-mail een tweetal vragen over respectievelijk De Ruijterweg en de Arlandaweg (busstation) gesteld. DIVV zal op deze vragen reageren.

## **3. Hamerpunten**

Er zijn geen hamerpunten.

## **4. Erasmusgracht met stukje fietsstraat tussen Einsteinweg (A10) en Hoofdweg**

In aanwezigheid van de heren R. Zwanziger en E. Langerijs (stadsdeel West).

*In uw vergadering van 29 maart jl. is het DO Erasmusgracht met vrijliggend fietspad behandeld. Eén van de kritiekpunten was de onduidelijke voorrangssituatie bij de Hoofdweg.*

*Voor verbeteren van de belevingswaarde voor het langzaam verkeer, is de opgave van een wandel- en fietspromenade langs de Erasmusgracht te ontwerpen. Deze ontwerpogave betreft het realiseren van voetpad met voldoende maat en 2-richtingen fietspad (samenvoegen van de 2 eenrichtingspaden). Rekening houdend met een toekomstige fietsroute richting FoodCenterAmsterdam/ Centrum langs het Erasmuspark.*

*Het consequent vasthouden aan vrijliggende fietspaden in 30 km zone is voor deze specifieke situatie geen optie. Gelet op de geringe auto intensiteiten (<1000 mvt/etm) en beperkte profielruimte wordt nu een fietsstraat 4 m breed voorgesteld. Dit betekent dat de fietser het primaat heeft (door rood asfalt) en de auto te gast is. Gevolg meer ruimte voor de voetpaden, geen verlies aan pp en logische voorrangssituatie op de krs Hoofdweg. Bij de overgang van fietsstraat naar vrijliggend fietspad en v.v. wordt geen specifieke voorangsregeling getroffen, hier gelden de regels voor een gelijkwaardige kruising. Kijkend naar de toekomst, is de fietsstraat een logische keuze voor dat deel Erasmusgracht aan de oostzijde van de Hoofdweg tot Mercatorstraat. Want voor dit deel gelden dezelfde problematiek en omstandigheden als aan de westzijde.*

*N.a.v. de gemaakte opmerkingen in CVC van 29 maart jl. is het DO op de volgende punten aangepast. De berijdbaarheid v/d kruispunten zijn getoetst op vrachtwagens (standaard motorwagen en brandweperladdervoertuig). Sowieso zijn deze woonstraten niet geschikt voor trekker met oplegger. Bij de fietsdoorsteken zijn ruimere bochtstralen toegepast, evenzo asmarkering op het 2-richtingen fietspad. De kruising Hoofdweg blijft ongeregeld met uitritconstructies van de Erasmusgracht en dichtzetten voor autoverkeer is geen optie omdat dit elders leidt tot ongewenste keerbewegingen. De bereikbaarheid komt ernstig onder druk te staan. Door de twee verkeersgeleiders kan het fietsverkeer in etappes oversteken.*

*De Erasmusgracht is onderdeel van het hoofdnet Fiets. Voor het wegvak tussen Orteliusstraat en Hoofdweg is een fietsstraat ontworpen. Hiermee wordt het volgende principe profiel gerealiseerd:*

*Gevel*

*Voetpad 2,70 meter*

*Parkeren 2,00 meter*

*Fietsstraat* 4,00 meter (rood asfalt met asmarkering 0,3-2,7 m)  
*Parkeren* 2,00 meter  
*Voetpad* 2,40 meter (restmaat)  
*Water*

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met de profielwijziging van de Erasmusgracht tussen Einsteinweg (A10) en Hoofdweg.

### **Opmerkingen vooraf**

- Formeel bestaat een fietsstraat nog niet. Binnen de centrale stad is een motie aangenomen om te starten met een pilot fietsstraat. DIVV is bezig met de ontwikkeling van een PvE voor de fietsstraat en de CVC moet dit goedkeuren.
- De CVC vraagt het project om in contact te treden met de verantwoordelijke persoon binnen DIVV om een en ander af te stemmen.

### **Reactie CVC**

#### **DRO**

- DRO wenst de samenvoeging van auto en fiets bij de Orteliusstraat meer naar de kruising toe te schuiven en de fiets voorrang te geven.
- DRO wenst een fietsstraat van 3.60 meter breed en een schampstrook aan beide zijden tussen de fietsstraat en parkeervakken.
- De schampstrook moet in een andere kleur worden uitgevoerd dan het asfalt van de fietsstraat.
- Volgens DRO is de Hoofdweg vorig jaar aangepast en op voorliggende tekening is niet de correcte ondergrond gebruikt.
- Aan de noordwestkant van de kruising wenst DRO een bredere heuvel om een fietser goed over te laten steken.
- De middenstreep mag komen te vervallen in het fietsstraat gedeelte.

#### **DIVV**

- De fietsersbond kan akkoord gaan met het ontwerp.
- DIVV heeft geen aanvullende opmerkingen.

#### **GVB**

- Voordat de fietsstraat kan worden aangelegd, moeten eerst wettelijke eisen zijn vastgesteld.
- Het GVB ondersteunt de opmerking van DRO om de samenvoeging meer naar de kruising te situeren.
- Het GVB wenst haaiantanden op de kruising met de Orteliusstraat om meer duidelijkheid te scheppen voor de overstekende fietser betreffende de voorrang.
- Het GVB wil een kleinere inrit bij de kruising met de Hoofdweg.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC keurt voorliggende tekening nog niet goed en heeft de volgende opmerkingen:

- Een PvE met betrekking tot de fietsstraat is momenteel in ontwikkeling binnen DIVV.
- Het PvE fietsstraat moet de CVC nog goedkeuren.
- Het project moet contact opnemen met de betreffende medewerker binnen DIVV om zoveel mogelijk te anticiperen op het toekomstige PvE fietsstraat.
- De werkgrens van dit project loopt tot de kruising met de Hoofdweg. De CVC heeft een aantal zorgpunten en gaat er vanuit dat die kruising nog in CVC terugkomt als onderdeel van de totaal geprojecteerde fietsroute.

- Het punt waar fiets en auto samenvoegen wenst de CVC meer naar de kruising met de Orteliusstraat te leggen.
- Tussen fietspad en auto wenst de CVC een schampstrook.
- De middenstreep dient te verdwijnen.
- Een aangepaste tekening wenst de CVC als hamerpunt te behandelen.

## **5. Verplaatsing/afsluiting taxistandplaats Leidseplein**

In aanwezigheid van de heren R. van den Ban (DIVV) J. Dijk (stadsdeel Centrum) en B. Kroeger (stadsdeel Centrum).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*De huidige situatie in de avond- en nachturen op de taxistandplaats Leidseplein geeft er aanleiding toe de toegang tot de huidige standplaats af te zetten en de standplaats te verplaatsen naar buiten het gebied van het Kleine Gartmanplantsoen. De bewoners van het Kleine Gartmanplantsoen hebben veel overlast van de taxi's, met name door het getoeter. Effectief optreden hiertegen blijkt lastig. Het 's avonds/'s nachts verplaatsen van de standplaats (het afsluiten van de route naar het Kleine Gartmanplantsoen) betekent dat taxi's op het Leidseplein een draai moeten maken over de tram/busbaan om de Stadhouderskader weer op te draaien. In de huidige situatie doen taxi's dit ook al, conform scenario a in bijgevoegde tekening.*

De CVC wordt gevraagd akkoord gaan met de drie scenario's.

### **Opmerkingen vooraf**

- Hoe de fysieke afsluiting vorm krijgt, is nog niet bekend.
- Een uitwerking van de opties komt nog in de CVC ter behandeling.
- De SDVC heeft het plan nog niet bekeken.
- De politie wil eerst intern overleggen, voordat zij hun standpunt kenbaar maken.
- De stadsdeel portefeuillehouder wil het plan zo spoedig mogelijk uitvoeren.
- De CVC geeft aan dat de juiste consultatieronde gepleegd moet worden, voor behandeling in de CVC. Het project moet eerst in de SDVC behandeld worden.
- Het stadsdeel heeft de voorkeur voor optie C mede omdat dit in het kader van de klaxonerende taxichauffeurs het minst overlast geeft ende meest verkeersveilige variant is.
- De voor- en nadelen van de verschillende varianten moeten nog bestudeerd worden.

### **Reactie CVC**

#### **DRO**

- DRO vraagt zich af hoe personenauto's toegang krijgen tot de Leidse Kruisstraat en Weteringsschans.  
Het project geeft aan dat de afsluiting alleen geldt voor taxi's.
- DRO geeft de voorkeur aan optie A en optie C als mogelijk alternatief.
- Optie B keurt DRO af, omdat de taxi hier gelijk moet draaien over het tramkruis. Dit veroorzaakt een verkeersonveilige situatie.
- Optie A geniet de voorkeur omdat er een goede buffercapaciteit is waardoor wordt voorkomen dat de taxi's op de Stadhouderskade komen te staan. Ook verloopt het instappen en weggrijden op deze locatie volgens DRO vlotter.
- Optie C geniet niet de eerste voorkeur, omdat DRO vreest dat de buffer zal uitlopen tot op de Stadhouderskade.

#### **DIVV**

- Ook DIVV heeft de voorkeur voor optie A vanwege de buffer.

- DIVV is geen voorstander van optie B of C omdat ook een uur na de voorgestelde afsluiting nog trams en nachtbusen rijden. Het kruizen van de tram/busbaan levert verkeersonveilige situaties op.
- Bij optie C denkt DIVV dat andere bewoners last zullen hebben van het getoeter.
- Optie B geniet niet de voorkeur omdat er veel fietsers rijden en taxi's kruisen de nachtbusen.

### **GVB**

- Het GVB heeft de voorkeur voor optie A. De taxi komt uit in de huidige taxistandplaats en dit is duidelijker voor de passagiers.
- Optie B en C zijn verkeersonveilig en keurt het GVB af. Tram en bus houden geen rekening met een kerende taxi en zullen hier door verrast worden.
- Het is een risico dat de taxi bij optie B en C ook buiten de afsluittijden gaat keren.
- Optie B en C kruisen een drukke looproute richting de nachtbus en daar is een kerende beweging van de taxi niet wenselijk.
- Het GVB wenst de huidige 'overdag' situatie ook aan te houden in de nacht. Dit is ook duidelijker voor gebruikers van de taxi's.
- Optie B en C vragen een andere inrichting en bij optie A is de taxistandplaats al ingericht.

### **Advies/besluit CVC**

- De CVC heeft unaniem de voorkeur voor optie A vanwege de verkeersveiligheid.
- Er worden zo min mogelijk verkeersstromen gekruist.
- In optie B en C worden meer OV-routes, fietsers en looproutes gekruist.
- Bij optie A wordt gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur.
- Optie B wordt unaniem afgekeurd, omdat dit het meest drukke kruisingsvlak kruist.
- De CVC is geen voorstander van optie C, omdat de taxibuffer op de Stadhouderskade langer zal worden en die weg is belangrijke corridor.
- Volgens de CVC kan optie A worden uitgetoet om te kijken hoe het werkt.

## **6. Solitaire VOP Diepenbrockstraat – Herman Heijermansweg**

In aanwezigheid van de heer P. van der Zedde (IBA).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Deze VOP is besproken en (met inachtneming van opmerkingen) goedgekeurd in de CVC-vergadering van 15 maart 2011.*

*In de vergadering is afgesproken dat deze VOP in verband met de gemaakte opmerkingen (die verwerkt zijn) als hamerstuk wordt ingebracht.*

De CVC wordt gevraagd definitief akkoord te gaan met de VO/DO tekeningen.

### **Opmerkingen vooraf**

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

### **Reactie CVC**

#### **DRO**

- DRO wenst het Herman Heijermanspad voor de overstekende fietser beter aan te sluiten op de Herman Heijermansweg.
- Bij de VOP aan de zuidzijde moeten de blindengeleidetegels verder worden doorgetrokken, om de mensen de goede kant op te geleiden.

**DIVV**

- De opmerking uit een vorige CVC dat de inrit kleiner zou worden, is niet verwerkt in de tekening.

Het project geeft aan dat de inrit niet veranderd is in verband met de boogstralen.

**GVB**

Het GVB sluit zich aan bij de opmerking over de blindengeleidetegels.

**Advies/besluit CVC**

De CVC gaat akkoord met het ontwerp, met het verzoek om de blindengeleidetegels door te trekken tot om de hoek.

**7. Quickscan Zuiderzeeweg - Amsterdamsebrug**

In aanwezigheid van de heren P. van der Zedde (IBA), R. van den Ban (DIVV) en H. Hoonakker (stadsdeel Oost).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Verkeersongeval op vrijdag 25 maart omstreeks 13.00 uur. Een 65-jarige man raakt op deze datum betrokken bij een ongeval op het (brom)fietspad stad-in op de Zuiderzeeweg op de noordzijde van de Amsterdamsebrug. De bromfietser passeerde ter hoogte van de westelijke opgang drie voetgangers richting stad en raakte de meest links lopende persoon. Hierna kwam de bromfietser ten val en had op dat moment geen zwaar letsel. De voetganger had lichtletsel. De bromfietser is echter op 28 april 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 Quick Scan. Dat wil zeggen dat er op basis van onderzoeksgegevens m.b.t. de verkeersveiligheid (voor zover voorhanden) 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.*

**Opmerkingen vooraf**

- Naar aanleiding van een ongeval is er een schouw gehouden met de betrokken diensten.
- Er zijn een aantal knelpunten geconstateerd wat betreft de fietspaden.
- Het fietspad wordt vaak als voetpad gebruikt door campinggasten die naar de haltes toe lopen.
- Door de SDVC is het principebesluit genomen om de bromfiets op de rijbaan toe te laten. Dat heeft vooral te maken met het profiel van de weg.
- Voorlopig rijdt de bromfiets op het fietspad, mede vanwege het wegprofiel en de snelheid van de auto. Een aanpassing van de rijbaan is nodig om de bromfietser daar ook op te laten rijden.
- Vanwege de doorvaarthoogte is er ook een renovatieplan voor de brug, maar er bestaat enige onduidelijkheid over dit plan.
- De weg is hoofdnet fiets en de verkeerssituatie zal alleen maar drukker worden, omdat er in IJburg wordt bijgebouwd en het Zeeburgereiland wordt ontwikkeld.
- Vanuit de blackspot-aanpak zijn een aantal korte termijn maatregelen genoemd, zoals borden vervangen of verplaatsen.

- Het project stelt voor om een brede discussie op te starten met DIVV, RWS, het stadsdeel en andere betrokkenen voor een goede toekomst gerichte inrichting van het profiel.

## **Reactie CVC**

### **GVB**

- Jaren geleden is al onderkend dat dit een heel groot verkeerskundig knelpunt zou zijn, maar RWS moet de brug onderhouden of vernieuwen.
- De huidige brug komt niet meer tegemoet aan het toenemend aantal fietsers en voetgangers. De voetganger wordt momenteel helemaal niet gefaciliteerd.
- Het GVB vindt het ongewenst dat de huidige wegsituatie blijft omdat het Zeeburgereiland steeds meer volgebouwd wordt.

De voorzitter vindt het noodzakelijk dat in beeld wordt gebracht welke plannen er zijn met betrekking tot deze brug.

De bebording moet goed aangepast worden en de fietsen moeten van het brughek los worden gemaakt.

De wegingdeling moet duidelijk weergegeven worden.

DIVV en DRO sluiten zich aan bij bovengenoemde punten.

### **Stadsdeel**

- Het stadsdeel zou het profiel op de brug ook graag aanpassen, maar is daarin afhankelijk van RWS.
- Ook maakt het stadsdeel zich zorgen over de wegingdeling, omdat er eerdere ongelukken zijn gebeurd in de IJburglaan. Dit is in het verlengde van de brug.
- Gezien de toenemende verkeersdruk in verband met de groei van IJburg wenst het stadsdeel ook een duidelijke wegingdeling. Dit knelpunt wenst het stadsdeel groot stedelijk op te pakken.
- Bij de ontwikkeling van woningbouw moeten passende infrastructurele maatregelen worden genomen.
- Het stadsdeel heeft de bebording al aangepast.

### **Advies/besluit CVC**

- De CVC gaat akkoord met het starten van de procedure en het aangaan van het gesprek met betrokken partijen.
- De CVC is voorstander van het goed plaatsen en schoonmaken van borden.
- Het algemene verkeersveiligheidsprincipe van goede scheiding van verkeersstromen moet worden toegepast.
- Tussen fiets- en voetpad moet sprake zijn van een duidelijk kleurverschil. Om de 50 meter moet een duidelijk fiets- of voetgangerssymbool worden neergezet.
- De CVC kan akkoord gaan met de tijdelijke maatregelen en pleit voor goede maatregelen en profiel in de definitieve situatie.
- Het project kan terugkomen met een uitgewerkt voorstel.

## **8. Quickscan Westpoortweg - Abidjanweg**

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

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Verkeersongeval op vrijdag 8 april 2011 omstreeks 17.30 uur. Een 83-jarige vrouw raakt op deze datum als passagier betrokken bij een ongeval op de kruising Westpoortweg -*

*Abidjanweg. De personenwagen waarin zij zat reed in zuidelijke richting via de rechter rijstrook en kwam in aanrijding met een links afslaande personenwagen naar de Abidjaanweg. De betreffende auto (2 – zie figuur 2) volgde direct op een andere linksafslaande auto (1). Deze auto's stonden direct naast elkaar opgesteld op het middenvlak van de kruising. De vrouw is op 16 april 2011 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 onderzoeksgegevens met betrekking tot de verkeersveiligheid (voor zover voorhanden) 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.*

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

### **Opmerkingen vooraf**

In overleg met betrokken partijen is dit voorstel opgesteld.

### **Reactie CVC**

#### **DIVV**

DIVV kan akkoord gaan met de voorgestelde maatregelen.

#### **DRO**

- DRO stelt een aanpassing van de markering voor met witte koppen.
- Verder constateert DRO dat er snelwegmarkeringen zijn gebruikt op de Westpoortweg. De voorzitter geeft aan dat het blijft bij een constatering en die markering wordt niet aangepast.

#### **GVB**

- Het GVB kan instemmen met de voorgestelde maatregelen.
- Aandachtspunt in de toekomst is een voormelding voor afslaand verkeer bij een gesloten spoorwegovergang.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC is akkoord met de voorgestelde maatregelen en het protocol.

## **9. Blackspot rotonde Plesmanlaan – Baden Powellweg**

In aanwezigheid van de heren P. van der Zedde (IBA), R. van den Ban (DIVV) en L. Duin (stadsdeel Nieuw West).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Het (voormalige) stadsdeel Osdorp heeft naar aanleiding van ingediende klachten over de verkeersveiligheid op de dubbelstrooks-rotonde Plesmanlaan – Baden Powellweg DIVV benaderd om te kijken naar mogelijke verbeteringen.*

*De klachten waren als volgt verwoord.*

*De pijlmarkering vanuit Baden Powellaan is niet goed aangegeven. Het rechtdoorgaande verkeer vanuit Baden Powellaan wordt verondersteld links op te stellen, waardoor het invoegend verkeer vanaf de rijrichting Plesmanlaan/Langsom verondersteld dat auto's driekwart en niet rechtdoor gaan. Er staat op de linkerrijbaan immers een links- en*



*rechtsafslaande pijl op het wegdek gemarkeerd. Kort samengevat betekent dit dat er een conflictsituatie meer is op de rotonde (als het rechtdoorgaande verkeer rechts wordt opgesteld, dan is er een conflictsituatie voor de rotonde). Een conflictsituatie op de rotonde is volgens mij gevaarlijker dan een conflictsituatie voor een rotonde (aangegeven met haaiantanden en B06 bord). Bovendien zijn de verkeersintensiteiten hoger voor de linksafslaande stroom (vanuit Baden Powellaan), dan voor de rechtsafgaande stroom. Terwijl de invoegstrook bij de linksafslaande stroom kort is. Is het niet beter de rechtdoorgaande stroom rechts op te stellen?*

*De rotonde is formeel geen blackspot, getuige het ongevallenoverzicht (zie laatste pagina).*

*Een en ander heeft geleid tot een actie door de WBA (Werkgroep Blackspots Amsterdam) die besloten heeft tot een schouw, analyse en ontwerpverkenning.*

*Op de rotonde is sprake van ongelukkige kruis- en weefbewegingen die verbetering behoeven. Qua capaciteit is een 1-strooksrotonde uitgesloten. Bovendien is er – afgezien van bezwaren ten aanzien van fietsverkeer hiertegen - op dit moment geen geld voor een grootscheepse aanpassing naar bijvoorbeeld een turbo-rotonde volgens de richtlijnen van het CROW of een conventionele kruising met verkeerslichten (die hier voorheen lag).*

*Een en ander heeft na diverse ontwerpverkenningen uiteindelijk geleid tot het bijgevoegde “Kurkentrekker”- ontwerp waarover de WBA en de Verkeerscommissie Oost zich positief hebben uitgesproken.*

*De binnencirkel fungeert als verdeelring; de buitencirkel verliest die functie en wordt gebruikt voor exclusieve rechtsaffers, wat op zich geen vreemde maatregel is op verkeersontwerptechnisch gebied en (in een weliswaar andere vormgeving) standaard wordt toegepast op turborotondes. Hoe een en ander in de praktijk functioneert, kan wegens gebrek aan voorbeelden alleen maar proefondervindelijk worden ervaren door voorlopig de markering met wegeverf aan te brengen en direct na aanleg regelmatig ter plaatse een waarneming te doen. Mocht in commissie blijken dat de maatregel voldoet, dan kan een en ander definitief in thermoplast (en met verlengde tussensteunpunten op de aansluitingen) worden uitgevoerd. In geval de maatregel niet voldoet, kan de wegeverf weer worden verwijderd.*

*Voor wat betreft de doorstroming heeft er een berekening plaatsgevonden waaruit blijkt dat de doorstroming door deze ingreep verbetert (zie bijlage).*

De CVC wordt gevraagd positief te adviseren op het schetsontwerp.

### **Opmerkingen vooraf**

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

### **Reactie CVC**

#### **GVB**

- De rotonde is niet helemaal symmetrisch en bevat een te korte afslagstrook voor de auto die vanuit Badhoevendorp komt aanrijden en die naar de Plesmanlaan wil rijden.
- Het GVB wenst de markering op de kruising met Vrije Geer aan te passen, zodat de bocht beter is te nemen. Het verdrijvingvlak iets afsnuiten.

DIVV en DRO hebben geen aanvullende opmerkingen.

## **Advies/besluit CVC**

Met in achtneming van de gemaakte opmerking kan de CVC akkoord gaan met de voorgestelde maatregelen.

### **10. Definitieve Ontwerpen Solitaire VOPS Hoofdnet Auto- Cluster 2 – Nieuw-West**

In aanwezigheid van de heren P. van der Zedde (IBA), R. van den Ban (DIVV) en L. Duin (stadsdeel Nieuw West).

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*In opdracht van DIVV heeft IBA in 2009/2010 onderzoek gedaan naar het functioneren van ongeregelde solitaire voetgangersoversteekplaatsen (vops) op wegvakken van het hoofdnet auto. De VOP's zijn beoordeeld op functioneren en inrichtingswijze.*

*Dit heeft geleid tot een serie schetsontwerpen die in 2010 zijn behandeld en goedgekeurd in de diverse SDVC's en vervolgens de CVC.*

*Destijds is afgesproken dat de definitieve ontwerpen zouden worden voorgelegd aan de nieuwe verkeerscommissies in de stadsdelen en ook weer de CVC.*

*In dat kader treft u bijgaand het definitieve ontwerp aan voor de volgende locaties:*

*Stadsdeel Nieuw West:*

- *Pres.Allendelaan - Platostraat*
- *Slotermeerlaan - Jan de Louterstraat*
- *Slotermeerlaan - Socratesstraat*
- *Meer en Vaart – Ruimzicht*
- *Baden Powellweg - Jan van Zutphenstraat*
- *Meer en Vaart – Osdorpplein*
- *Johan Huizingalaan - Hemsterhuisstraat*
- *Johan Huizingalaan - Justus Lipsiusstraat*
- *Johan Huizingalaan - Louis Chrispijnstraat*
- *Johan Huizingalaan – Louis Bouwmeesterstraat*

De CVC wordt een positief advies gevraagd op het uitgewerkte definitief ontwerp.

### **Opmerkingen vooraf**

Er zijn geen aanvullende opmerkingen.

### **Reactie CVC**

#### **Pres.Allendelaan – Platostraat**

##### **DIVV**

- DIVV heeft begrepen dat er vanwege de ontwikkeling van nieuwbouw aan de zuidkant en een speelgelegenheid aan de noordkant veel oversteekbewegingen zullen komen. Dit aspect moet in de toekomst worden meegenomen.

DRO en het GVB hebben geen opmerkingen.

### **Stadsdeel**

Het stadsdeel geeft aan dat er een natuurspeeltuin staat gepland en die zal eind 2011 gereed zijn.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC gaat akkoord met het voorliggende ontwerp.

### **Slotermeerlaan - Jan de Louterstraat**

#### **Reactie CVC**

#### **DRO**

Volgens DRO staan op de tekeningen van de bestaande situatie onderdelen van de nieuwe situatie; nogal verwarrend.

#### **GVB**

Het GVB wil graag een inleiding voor de heuvels die de bus tegenkomt in oostelijk en westelijke richting.

#### **DIVV**

Geen opmerkingen.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC gaat akkoord met het voorliggende ontwerp:

- De heuvels op de Slotermeerlaan aan west- en oostzijde inleiden.

### **Slotermeerlaan – Socratesstraat**

#### **DRO**

DRO vraagt zich af waarom de fietsers niet bij de kruising oversteken.

#### **Project**

- Bij de oversteek aan de noord kant krijgen de voetgangers de ruimte en kunnen de fietsers meeprofiteren.
- Aan de zuidkant wordt niets gedaan in het kader van het VOP-project, bovendien worden de bomen aangetast als er een fietsoversteek wordt gemaakt.

#### **DIVV**

DIVV wil haaiantanden bij de fietsoversteek toevoegen.

#### **GVB**

Geen opmerkingen.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC kan akkoord gaan met het voorliggende ontwerp.

- De haaiantandmarkering en D2 markering en woord lijnbus toevoegen.

### **Meer en Vaart – Ruimzicht**

#### **DIVV**

DIVV vraagt zich af of dit de juiste plek is voor een VOP, zeker als de bushaltes in de toekomst worden aangepast.

DRO en het GVB hebben geen opmerkingen.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC gaat akkoord met het voorliggende ontwerp.

## **Baden Powellweg - Jan van Zutphenstraat**

### **DIVV**

DIVV mist de hoogtematen van het platform.

### **Project**

Het platform is 8 cm hoog.

DRO en het GVB hebben geen opmerkingen.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC gaat akkoord met het voorliggende ontwerp.

## **Meer en Vaart – Osdorpplein**

### **DIVV**

In het kader van de concessie 2012 is rekening gehouden met de buffering van bussen. De bushalte moet uitgebreid worden tot drie plekken.

DIVV zal de betreffende informatie aan het project leveren, die kijkt wat de gevolgen zijn.

DRO en het GVB hebben geen opmerkingen.

### **Advies/besluit CVC**

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

## **Johan Huizingalaan – Hemsterhuisstraat**

### **DRO**

DRO wenst korte looplijnen voor de visueel gehandicapte. Deze looplijnen consequent aan de binnenkant neerleggen.

### **GVB**

De palen van het L2 bord staan pal naast verlichtingsmast. Graag beide voorzieningen combineren.

### **DIVV**

Geen opmerkingen.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC gaat akkoord met het voorliggende ontwerp.

## **Johan Huizingalaan - Justus Lipsiusstraat**

### **DRO**

DRO vraagt zich af waarom een aantal kunststof palen niet wordt verwijderd.

### **Project**

Het project zal nagaan wat er met de kunststof palen gebeurt.

### **GVB**

Aan de buitenste geleiding moet een enkele geleidelijn correct op tekening komen.

### **DIVV**

Geen opmerkingen.

### **Advies/besluit CVC**

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

### **Johan Huizingalaan - Louis Chrispijnstraat**

#### **Opmerkingen vooraf**

- De abri op de halte aan de zuidkant verhuist naar de noordkant.
- De SDVC heeft gevraagd om een halte die lang genoeg is voor het halteren van twee bussen.
- Het project zou de halte willen ophogen, maar het is de vraag of dit kan worden meegenomen in het VOP-project.  
De voorzitter geeft aan dat deze locatie dan wel toekomstproof is. Financiering kan het project met DIVV afstemmen.

### **Reactie CVC**

Het GVB wenst de halte aan de westzijde ook twee bussen lang te maken, omdat er veel buslijnen rijden en er is een kans dat er twee bussen tegelijk halteren.

### **DRO**

De inleiding tot de geleidelijn ontbreekt hier.

### **DIVV**

Geen opmerkingen.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC gaat akkoord met het voorliggende ontwerp.

- De oosthalte wordt verplaatst ten noorden van de oversteek en beide haltes worden verlengd en opgehoogd.

### **Johan Huizingalaan – Louis Bouwmeesterstraat**

#### **DRO**

De psychobremsen zouden ook op de bushaan geplaatst moeten worden.

### **GVB**

Het GVB sluit zich aan bij de opmerking van DRO.

### **DIVV**

Geen opmerkingen.

### **Advies/besluit CVC**

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

### **11. Vaststellen verslag 894<sup>e</sup> CVC d.d. 10 mei 2011**

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

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

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

### **13. Ter kennisname**

Er zijn geen stukken ter kennisname.

#### **14. Actualiteiten**

##### 1. Maatvoering muur t.o.v. de trambaan Rokin

In de 765e CVC is de maat van de muur van de parkeergarage ten opzichte van de trambaan (Rokin) behandeld. Dat project wordt nu uitgevoerd. Afdeling Metro van de Dienst Noord-Zuidlijn vraagt zich af wat zij moeten maken. Er is geen duidelijke maat voor de muur in de CVC-leidraad. Het is de inrit van de parkeergarage die afgeschermd moet worden. Dat muurtje staat op 1.10 meter uit de fahrkant van de rail.

De CVC wenst de meest maximale ruimte, maar minimaal 90 cm te besteden aan de ontruimingsruimte. DIVV zal dit punt intern bespreken.

##### 2. Nieuw eindpunt lijn 16 en 24

Het GVB heeft gehoord dat de vijver die gepland stond in de eindlus op de Boelelaan wordt vervangen door horeca. Het GVB is hier tegen, omdat dit verkeersgevaarlijke situaties kan opleveren.

DIVV heeft op 31 mei 2011 overleg over dit project omgeving Boelelaan en aansluiting A10. Het GVB moet hier voor worden uitgenodigd, zodat het knelpunt als bespreekpunt kan worden geagendeerd in het overleg van de 31e.

Voorts wijst het GVB er op dat de aansluiting van een fietspad bij het ROC-gebouw op het het dubbelbereden fietspad aan de zuidzijde van de Boelelaan voor het ROC-gebouw niet in rood asfalt is uitgevoerd. Tevens sluit het fietspad niet aan op een ander fietspad dat uitkomt op een fietspad waar brommers zijn toegestaan.

De voorzitter geeft aan dat dit aandachtspunt in de locale SDVC moet worden besproken.

#### **12. Rondvraag**

Er zijn geen punten voor de rondvraag.

De voorzitter sluit de vergadering om 16.00 uur.