



Gemeente Amsterdam

Centrale Verkeerscommissie

Vastgesteld verslag

Secretariaat

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

Telefoon: 020-556.5274

Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam

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

Vergadering: 898° CVC
Datum: 05 juli 2011
Tijd: 13.00 uur
Plaats: Nieuwevaart 5 – 9
Kamer 3.20
Verslag is vastgesteld in de 899° CVC.

Aanwezig:	Dhr. G. van Ham	- DIVV, voorzitter	
	Dhr. M. Oost Indië	- DRO	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Dhr. M. Brancart	- DIVV	
	Dhr. A. Wiersma	- DRO (vanaf agendapunt 5)	
	Mw. E. Demartea	- notulist	
	Dhr. P. van der Zedde	- IBA	(agendapunt 4, 5 en 6)
	Dhr. W. de Jager	- DIVV	(agendapunt 4)
	Dhr. D. Koomen	- IBA	(agendapunt 5)
	Dhr. C. Bruijns	- Zuidas	(agendapunt 6)
	Dhr. R. te Meij	- IBA	(agendapunt 6)
	Dhr. J. Klaver	- IBA	(agendapunt 7)
	Mw. L.Kosse	- DIVV	(agendapunt 7 en 8)
	Dhr. T. Ang	- DHV	(agendapunt 8)
	Dhr. S. Hondeman	- DHV	(agendapunt 8)
	Dhr. S. Sprietsma	- DRO	(agendapunt 9)
	Dhr. S. Wuurman	- SD Centrum	(agendapunt 9)
	Dhr. W. Rappange	- DRO	(agendapunt 9)

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:
 - 3.1. Aangepast ontwerp Ontmoetingsplein Gijsbrecht van Amstelpark
 - 3.2. Stadionweg – Minervaplein – aanleg middenheuvelds
 - 3.3. Gewijzigd ontwerp Linnaeuskade
4. Quickscan Pampuslaan / Bert Haanstrakade
5. Radarweg Noord
6. Herprofilering De Boelelaan / Mahlerlaan kenniskwartier

7. Busstation Buikslotermeerplein
8. HOV-Schiphol Noord/ Amsterdam Zuid busbaan en haltes
9. Rode Loper – Damrak gactualiseerd profiel
10. Ter kennisname
11. Verslag 897 CVC d.d. 21juni 2011
12. Naar aanleiding het verslag
13. Actualiteiten
- 13.1 Kruising De Boelelaan – Van der Boechorststraat
14. Rondvraag

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3. Hamerpunten

3.1. Aangepast ontwerp Ontmoetingsplein Gijsbrecht van Amstelpark Reactie CVC

DRO

- DRO wenst een hoogteverschil van 5 cm tussen fiets- en voetpad. Gezien het bijzondere karakter van de omgeving kan DRO echter akkoord gaan met een hoogteverschil van 2 cm.
- DRO wil tussen de bruggen een fietspad van 3,50 meter breed.
- Ook moet er een middenstreep op het fietspad worden aangebracht.

DIVV en het GVB zijn het eens met de opmerkingen van DRO.

Advies/besluit CVC

Met verwerking van de gemaakt opmerkingen gaat de CVC akkoord met het voorliggende ontwerp.

- Op het fietspad moet een middenmarkering worden aangebracht.
- Tussen de bruggen een fietspad van 3,50 meter breed.

3.2. Stadionweg – Minervaplein – aanleg middenheuvels

DRO

- DRO kan akkoord gaan met de voorgestelde situatie.
- In de detailtekening is de verkeerde maat van de drempel gebruikt. Deze moet 3 meter zijn in plaats van 3.40 meter.

DIVV en het GVB hebben geen opmerkingen.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het voorliggende ontwerp.

3.3. Gewijzigd ontwerp Linnaeuskade

De CVC constateert dat er nog veel inhoudelijke opmerkingen zijn.

- Het ontwerp dient in een volgende CVC in aanwezigheid van de wegbeheerder en ontwerper te worden behandeld.

4. Quickscan Pampuslaan Bert Haanstrakade

In aanwezigheid van: dhr. P. van der Zedde (IBA) en dhr. W. de Jager (DIVV).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Door de wethouder Verkeer van de Centrale Stad is aan het DB van het stadsdeel Oost toegezegd een verkeersveiligheidsonderzoek te houden op het kruispunt Pampuslaan/Bert Haanstrakade. Dit in het kader van een breder onderzoek naar verbetering van de verkeersdoorstroming op de IJburglaan. Dit initiatief verzoek is opgepakt door de WBA (Werkgroep Blackspots Amsterdam) die besloten heeft 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

De SDVC heeft aanvullende opmerkingen gemaakt en deze zijn aan de CVC kenbaar gemaakt via de e-mail.

Reactie CVC

DIVV

- Er zou op korte termijn een VRI komen en dat is bij DIVV verkeerssystemen niet bekend. De WVA heeft eerder geconstateerd dat er geen VRI nodig is.
- De Fietsersbond geeft aan dat er meer aandacht moet komen voor het uiterlijk van het fietspad, rood asfalt en een middenmarkering en dergelijke.
- DIVV kan akkoord gaan met de voorgestelde maatregelen.

GVB

- Het GVB is akkoord met de voorgestelde maatregelen.
- Wel moet in de toekomst de toename van de hoeveelheid verkeer op deze kruising worden bekeken.

DRO

- DRO vraagt zich af of het gehele hekwerk daadwerkelijk overbodig is, want het is een afscherming van een steil talud.
- Er ontbreken enige haaiantanden op het fietspad.

Project

- De voorgestelde maatregelen zijn op de huidige situatie geënt.
- In de SDVC is geconstateerd dat het kruispunt niet goed in elkaar zit voor langzaam verkeer.
- Het projectbureau IJburg houdt zich bezig met de route voor langzaam verkeer. Ook bekijkt het bureau op termijn de fietsroute.
- Met het stadsdeel is afgesproken dat maatregelen versneld worden ingevoerd. Het ontwerp van een logische fietsroute gaat voorbij aan de rol die de WBA speelt.
- In overleg met DIVV Kunstwerken zal het hek verplaatst worden.

Advies/besluit CVC

De CVC is akkoord met het voorliggende ontwerp, met de volgende opmerking.

- De CVC attendeert erop dat uit van DIVV verkregen informatie blijkt dat het plaatsen van een VRI op termijn niet aan de orde is. Uit onderzoek blijkt dat de VRI ook niet wenselijk is.
- In de toekomst moet de toename van de hoeveelheid verkeer op deze kruising worden bekeken.

5. Radarweg Noord

In aanwezigheid van: dhr. D. Koomen (IBA) en dhr. P. van der Zedde (IBA).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Het door DRO gemaakte schetsontwerp van de Radarweg Noord is, met inachtneming van opmerkingen, op 1 maart 2011 in de CVC goedgekeurd. De belangrijkste opmerkingen betroffen:

- *Controle op boogstralen;*
- *Duidelijke bewegwijzering;*
- *Duidelijkheid over de VOP's.*

In het plan van DRO bestaat de Radarweg uit 2x2 rijstroken waarbij in beide richtingen één rijstrook is ingericht als vrije busbaan. Van de westelijke rijstroken is de linker rijstrook ingericht als busbaan, van de oostelijke rijstroken is de rechter rijstrook ingericht als busbaan.

Bij de verder uitwerking van het ontwerp bleek dat de aan de rechterzijde gelegen vrije busbaan van de oostelijke rijstroken een onrustige en gevaarlijke inrichting oplevert. Deze vrije busbaan dient op korte afstand diverse malen te worden doorkruist door het auto- en bromfietsverkeer (Teleportboulevard, uit- en invoegen van de ventweg, opstelvak Hanedastraat). Bovendien geeft deze busbaan in zijligging, ter hoogte van de aansluiting met de Teleportboulevard, een conflict tussen rechts afslaand autoverkeer en recht doorgaand busverkeer.

In overleg met DRO-Verkeersontwerp en -VRE is in het voorliggende ontwerp de vrije busbaan van de oostelijke rijstrook verplaatst naar de linkerzijde van de rijbaan. Het auto- en bromfietsverkeer hoeft hierdoor de busbaan, ter hoogte van de uit- en invoegen van de ventweg en in- en uitrijden van de Teleportboulevard en Hanedastraat, niet meer te doorkruisen. Door middel van de VRI bij de solitaire VOP zal het busverkeer een voorstart krijgen ten opzichte van het auto- en bromfietsverkeer (vergelijkbaar met de situatie op de Johan van Hasseltweg richting het Meeuwenei). De bussen krijgen hierdoor ruim baan voor het oprijden van de vrije busbaan ter hoogte van het kruispunt met de Basisweg. Vanaf het einde van de ventweg tot aan de opstelvakken van het kruispunt met de Basisweg wordt de weg ingericht als een weefvak en kan de bromfietser op een veilige manier het fietspad oprijden. Bovendien ontstaat er extra opstelcapaciteit voor het rechtdoor gaande autoverkeer.

IBA heeft in de verdere uitwerking van het DRO-ontwerp het volgende geconstateerd en aangepast:

- *De ruime opzet van het kruispunt Radarweg/Hanedastraat/Kastrupstraat (bogen tot 25,0 m). Snelheden zijn voor afslaand verkeer erg hoog, dit terwijl ze voorrang dienen te geven aan de (brom-)fietsers en voetgangers. Er zijn krappere bogen toegepast en de oversteek aan de westzijde wordt aangelegd op een plateau (aansluiting 50 km/h) en een uitritconstructie aan de oostzijde;*
- *De solitaire VOP halverwege de Radarweg is afgestemd met de WVA. Op grond van een voetgangerstelling in de ochtendspits (tenminste 120 voetgangers in een uur), alsmede de hierboven genoemde benodigde voorstart is het uitgangspunt voor een geregelde VOP. Op het naastliggende fietspad en ventweg wordt geen VRI geplaatst.*

- *De oversteek op de ventweg (snelheidsregime 30 km/h) wordt aangelegd op een plateau. Bij het inrijden van deze ventweg is ook een 30-km/h-drempel toegevoegd aan het ontwerp.*

De CVC wordt gevraagd het voorliggende ontwerp goed te keuren.

Opmerkingen vooraf

- Met een busbaan aan de rechterkant was er een groot conflict met afslaan auto's richting de parkeergarage.
- Het voorstel van het omkeren van de busbaan is voorgelegd aan DIVV en DRO.
- Het ontbrak aan tijd om de consultatieronde correct te volgen. Voor zover het project weet, is Westpoort akkoord met het principe.
- Een specifieke doorrekening qua kruisingen is niet nodig.
- Het ontwerp komt nog terug in de WVA, maar zij draagt het principe van de tekening.
- Westpoort wil in het gebied in één keer op 50-km wegen de brommer toestaan.

Reactie CVC

DIVV

DIVV is geen voorstander van drempels op de ventweg in verband met de bussen.

GVB

- Het verschuiven van de busstrook is niet overlegd met het GVB en is ook niet besproken in de WVA of SDVC. Hierdoor hebben beide commissies hun mening niet kunnen geven.
- De cursims Radarweg naar Kastrupstraat en vanaf de Basisweg naar Radarweg zijn niet te maken zonder dat de bus de trottoirband aanrijdt. Het GVB kan niet akkoord gaan met de te smal vormgegeven rijbaan.

DRO

- DRO sluit zich aan bij het GVB wat betreft de cursim.
- Bij de Kastrupstraat en Hanedastraat eerst haaiantanden plaatsen en dan inritconstructie.
- DRO vraagt zich af waar de brommers wisselen van rijbaan en bromfietspad.
- DRO is akkoord met het omwisselen van de busbaan.

Project

- Het project deelt tekeningen uit waarop de cursims staan getekend. Overal waar de cursim van de bus niet goed genoeg is, zal het project meer ruimte creëren.
- De drempels in de ventweg hebben als doel snelheid te remmen en touringcars te weren. Het project zal kiezen voor een lage variant van de drempel.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het principe, zoals getekend.

- Wel vraagt de CVC aandacht voor het goed in- en uitvoegen. Een gedetailleerde tekening moet in de WVA aan de orde komen.
- Het plan dient ook aan de SDVC voorgelegd te worden.
- Het project en GVB stemmen de bochtstralen af. Uitgangspunt is dat hoofdnet auto ook voor groot verkeer goed toegankelijk moet zijn.
- Drempels in de ventweg mogen maximaal 8 cm hoog zijn.

- De inritconstructie waar de brommers het bromfietspad opgaan moet helder vormgeven worden middels een afscheiding.
- De CVC wenst een aangepast ontwerp als hamerstuk te behandelen.

6. Herprofilering De Boeelaan / Mahlerkwartier

In aanwezigheid van: dhr. P. van der Zedde (IBA), dhr. C. Bruijns (Zuidas), dhr. R. ter Meij (IBA).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Verschillende zaken vormen de aanleiding van het project:

- *einde levensduur is bereikt voor het traject van de De Boeelaan tussen van der Boechorstraat en de Buitenveldertselaan.*
- *OR functievrij opleveren eerste kwartaal 2013 bij plot A1 (zie tekening)*
- *Het fietsverkeer aan de noordzijde van de De Boeelaan moet verbeterd worden zowel in de tijdelijke als in de definitieve inrichting.*
- *De verkeerskundige afwikkeling op de Amstelveenseweg / De Boeelaan / Mahlerlaan te verbeteren met oog op de ontwikkeling van het Kenniskwartier.*

Tijdens deze voorbehandeling willen wij de leden van de CVC informeren en advies vragen op de beoogde aanpassing van de infrastructuur. Het voorlopig ontwerp is een uitwerking op grote lijnen van het vastgestelde uitvoeringsbesluit met bijbehorende plankaart. Dit project is het vervolg op de verlegging van de tramlus lijn 16/24, project dat in 2010 door de VC en de CVC behandeld werd.

Met deze nieuwe behandeling willen wij met u het noordelijke fietspad, de doorsteek van de De Boeelaan ter hoogte van de VU en de herprofilering van de Amstelveenseweg, de op-en afritten A10, de herprofilering van de Mahlerlaan op grote lijnen bespreken. Uw advies, voor zo ver mogelijk, wordt meegenomen in de uitwerking van de VO. Het VO wordt vervolgens in de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam, in de VC van het Stadsdeel en in de CVC ter accordering aangeboden. Een verkeersveiligheidsaudit wordt op dit moment door een externe partij uitgevoerd.

De CVC wordt gevraagd te adviseren op het voorlopig ontwerp.

Opmerkingen vooraf

- Het ontwerp is niet in de SDVC behandeld en dat wenst de CVC wel.
- Het project wilde advies van de CVC op het schetsontwerp.
- De resultaten van de audit zijn nog niet bekend. Daarna is bekend op welke punten de veiligheid kan worden verbeterd.
- Het project wil anticiperen op de nieuwbouw die in de komende jaren gereed komt.
- Vanwege de crisis zijn er nog enkele onzekerheden ten aanzien van bepaalde bouwplannen in het gebied.
- De voorzitter geeft aan dat ook nog onzekerheden bestaan ten aanzien van de ontwikkeling van het OV en de rijkswegen. Het is de vraag of de maat voldoende is.
- De kruising De Boeelaan – Amstelveenseweg is in de voorgestelde vormgeving nodig, omdat er een grote parkeergarage bij komt. De gebiedsontwikkeling gaat in een langzamer tempo, maar het verkeer zal wel toenemen.
- Het project heeft een doorlooptijd van vier jaar en de Mahlerlaan wordt daarin gefaseerd meegenomen.

Reactie CVC

DIVV

- DIVV vreest dat er nu te veel autoareaal wordt aangelegd. Het is de vraag of de voorgestelde profielen toekomstproof zijn. De voorliggende profielen zijn vooral gericht op de toename van het autoverkeer.
- DIVV wenst een grotere afweging van het geheel, waarin de ontwikkelingen op het gebied van OV, autoverkeer én langzaam verkeer worden meegenomen. Ook de ontwikkelingen rond de Buitenveldertselaan en de derde afrit moeten in de afweging worden meegenomen.
- De verkeersveiligheid voor langzaam verkeer is zwaar onderbelicht.
- Een aantal opmerkingen, die de CVC in het verleden al heeft gemaakt, zijn niet terug te vinden in het voorliggende ontwerp.
- DIVV wil de resultaten van de audit meenemen in het ontwerp.

GVB

- Er is hier erg gedacht aan het autoverkeer en het per auto bereikbaar maken van allerlei locaties.
- Het is niet duidelijk hoe het project denkt over het per OV bereikbaar maken van locaties.
- De toekomstige ontwikkelingen op het gebied van OV, zoals het project SAAL, moet het project ook meenemen in de plannen.
- Het GVB vraagt ook aandacht voor de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers.
- De voorzitter merkt op dat het profiel in de huidige situatie al een knelpunt is. Er zijn blackspots en in de toekomst worden woningen en kantoren ontwikkeld. Dat is de reden om infrastructuur aan te passen, maar de vraag is in welk tempo en op welk moment de aanpassing moet plaatsvinden. Er kan een basisplan worden gevormd en na bespreking met de belanghebbende partijen kan worden gekeken naar de uitvoering.
- Er is vooroverleg met DIVV en het GVB nodig voordat het project verder gaat met ontwerpen.

DRO

Is het eens met de meeste gemaakte opmerkingen.

Advies/besluit CVC

De CVC kan zich in algemene zin vinden in het principe dat een project anticipeert op ontwikkelingen in de infrastructuur. De CVC kan echter op dit moment niet akkoord gaan met het voorstel omdat:

- het project zich te veel op de auto infrastructuur richt en te weinig op het openbaar vervoer en langzaam verkeer;
- de verkeersveiligheid van de langzaam verkeersdeelnemers is onderbelicht terwijl deze prioriteit moet krijgen;
- het project dient te overleggen met DIVV en het GVB;

De CVC wenst het VO te zijner tijd te behandelen.

7. Busstation Buikslotermeerplein

In aanwezigheid van: dhr. Klaver (IBA) en mw. L. Kosse (DIVV).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

In het kader van de integrale omgevingsvergunning heeft DIVV onlangs van Projectbureau Noord/Zuidlijn het verzoek gekregen om het integrale ontwerp van de stationshal en busstation Buikslotermeerplein af te ronden. DIVV heeft IBA gevraagd het civieltechnische VO van de stationshal en het busstation Buikslotermeerplein te maken. Rond 2015 zijn stationshal en busstation Buikslotermeerplein gereed.

Het busstation Buikslotermeerplein is in 2007 in de SdVC Noord, WVA en (812^e) CVC besproken. Op 9 juni 2011 is een vernieuwd ontwerp in de SdVC Noord behandeld, dit is op 16 juni in de WVA behandeld. In dit ontwerp zijn een aantal zaken nader uitgewerkt t.o.v. het ontwerp uit 2007: toegangspoortjes, blindegeleidelijnen, overkapping met V-kolom op de bushaltes, rijcurven op de kruisingen en de situatie waarin nog geen 24 meter bussen rijden. De 4 haltes voor 24 meter bussen worden in voorliggend ontwerp niet onmogelijk gemaakt (de overkapping wordt zo geplaatst dat de haltes aangepast kunnen worden). Er worden haltes gerealiseerd voor gelede bussen met een lengte tot 18 meter.

Zaken welke zijn gewijzigd ten opzichte van het ontwerp van december 2007:

- § Westelijke haltes 2 t/m 8 zijn 3,00 meter breed (ten behoeve van brede halte 1). Halte 11 loopt taps toe omdat een inrijdende bus alleen op deze wijze voldoende afstand van de bebouwing (kavel N3) kan houden. Bussen maken gebruik van ondersteunende markering om goed aan te kunnen rijden ter plekke van de halte;*
- § Omliggende kavels worden voorlopig nog niet bebouwd, er wordt een damwand / L-wand langs de rand van het busstation gerealiseerd;*
- § Looplijnen blinden en slechtzienenden langs de randen van het busplatform, waarbij blindegeleidelijn (vanaf halte 1 naar halte 8 en vanaf halte 11 naar halte 18) over de koppen van de haltes loopt;*
- § De koppen van de 8 westelijke haltes zijn op een lijn gelegd, er is een ontwerp voor een 'tijdelijke situatie' waarin nog geen 24 meter bussen rijden (stedenbouwkundig wenselijk, korte oversteek reizigers, de oversteek voor blinden en slechtzienenden over de koppen van de haltes vertoont geen knik, achter elke halterende bus is ruimte voor een tweede bus);*
- § Overkapping boven de oostelijke en westelijke haltes, waarbij rekening is gehouden met de locatie van de deuren van de bussen. (de V-kolommen op halte 8 zijn zo geplaatst dat deze halte in de toekomst geschikt kan worden gemaakt voor 24 bussen zonder de constructie voor de overkapping aan te passen);*
- § Geen calamiteiten halte aanbrengen, bussen kunnen in noodgevallen wel 'halteren' in de doorgang tussen de busplatforms. Een U-turn in geval van calamiteiten vanaf het linksafvak aan de oostzijde van het busstation is fysiek gezien mogelijk, zie tekeningen 6918-01-04.*
- § Er kan niet aan de eerdere CVC-wens worden tegemoet gekomen om hogere rijnsnelheden (30 km/h) over de kruisingen te rijden. Zie tekeningen 6918-01-02 en 03.*

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met voorliggend ontwerp met haltes geschikt voor gelede bussen met een lengte tot 18 meter.

Opmerkingen vooraf

- Het platform is groot genoeg om 24 meter bussen te laten rijden, hoewel deze niet in de nabije toekomst gaan rijden.
- De gemeente wil een kap boven het platform, de vormgeving is nog niet bekend. De plek van de kolommen is wel bekend en een aangepaste tekening is nagezonden.
- De kruispunten zijn in de WVA besproken en akkoord bevonden.
- De SDVC vond de ruimte om te draaien op het busplatform krap.
- Boven het voetgangersdeel wil het GVB een constructie, zodat passagiers droog kunnen staan.
- DIVV vraagt zich af hoe toekomstvast het ontwerp is, omdat busroutes anders gaan lopen.
Het project heeft geen signaal gekregen dat er minder bushaltes op het platform moeten komen.

Reactie CVC**DRO**

Om de kolom heen (halte 8 aan de achterzijde) moet voldoende vrije ruimte zitten, zodat mindervaliden de bus kunnen verlaten.

GVB

- Het GVB wil samen met het project, gebruikers busstation en SRA in gesprek om de exploitatie van het busstation te bespreken. Het project organiseert dit gesprek. Met name de hoogte van het dak in verband met het plaatsen van displays aan de kapconstructie is een aandachtspunt.
- Het GVB wenst toch een overkapping aan het gebouw, omdat passagiers daar zullen wachten op de bus.
- Ook vraagt het GVB zich af hoe het gebouw of de toegang tot de metro wordt afgesloten; dit is een aandachtspunt voor het project.
- Het GVB blijft van mening dat het platform krap is, dat krappe cursims tot gevolg heeft.

DIVV

DIVV gaat akkoord met het voorliggende ontwerp.

Advies/besluit CVC

Met verwerking van de gemaakte opmerkingen, gaat de CVC akkoord met het voorliggende ontwerp.

- De CVC gaat ook akkoord met de nagezonden tekening van de kolommen.
- Het GVB wijst er nogmaals op dat het busstation te krap is. Het bestuur heeft al over deze kwestie besloten.
- Het GVB wenst nader in overleg te gaan ten aanzien van een aantal constructieve zaken met betrekking tot de overkapping.

8. HOV-Schiphol Noord/ Amsterdam/ Zuid busbaan en haltes

In aanwezigheid van: mw. L. Kosse en dhr. S. Hondeman (DHV) en dhr. T. Ang (DHV).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

- *Op 8 oktober 2009 is het VO van dit project in de verkeerscommissie van Stadsdeel Slotervaart besproken.*
- *Op 17 november 2009 is het VO in de CVC besproken en heeft men positief geadviseerd.*
- *Op 10 mei 2011 is het DO gepresenteerd aan SD, SRA, RWS*
- *Op 26 mei 2011 is het DO in het vooroverleg CVC besproken.*
- *Op 21 juni 2011 is het DO in de verkeerscommissie van Stadsdeel Nieuw West besproken.*

Het totaalproject is in twee delen (bushaltes en busbaan) geknipt omdat dit tweede deel vertraging heeft opgelopen. Het eerste deel betreft de aanleg van HOV bushaltes op 6 locaties waarvan 1 locatie in het stadsdeel Nieuw-West en 5 locaties in stadsdeel Zuid. Hiervoor is het DO van de bushaltes in de VC op 2 november 2010 behandeld en op 23 november 2010 in de CVC behandeld. Het DO van de bushaltes is zowel in VC en CVC positief behandeld. Het tweede deel (dit deelproject) betreft de aanleg van de busbaan met 2 bushaltes aan de toe- en afrit A4/A10. Op dit moment wordt advies gevraagd over dit deelproject, de busbaan.

Het concept DO is op 10 mei 2011 besproken met Rijkswaterstaat, Stadsregio Amsterdam en stadsdeel Nieuw-West. De belangrijkste opmerkingen waren:

- *niet noodzakelijk om lichtmasten aan te brengen;*
- *wens van RWS om geen verkeersgeleiderail aan te brengen;*

- het uitwijken van de bus voor wat betreft bochtverbreding is voorzien in de rijbaanbreedte. Daarnaast is buiten de kantstrookbelijning nog 60 cm asfalt voorzien voordat de berm aanvangt;

- slagboom en spitsstrook signalering aanbrengen;
- afwatering busbaan;
- afsluiting onderhoudspad.

Het concept DO is op 26 mei 2011 in een vooroverleg met CVC besproken. Het verslag is in toegevoegd als bijlage.

Het concept DO is op 21 juni 2011 besproken in CV van stadsdeel Nieuw-West. De belangrijkste opmerkingen waren:

- blokmarkering toepassen bij uitvoegstroken;
- hek bij toegang onderhoudspad zo ver mogelijk vanaf de busbaan;
- verlichting voetpad;
- parkeerterrein wordt nader overleg gevoerd tussen DIVV en beheerder.

De opmerkingen zijn nog niet verwerkt in het voorliggende concept DO en worden na de opmerkingen van dit CVC overleg verwerkt.

De CVC wordt gevraagd positief te adviseren op het DO.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen aanvullende opmerkingen.

Reactie CVC

GVB

- Het GVB vindt de route zonder verlichting niet optimaal veilig, ondanks het feit dat SRA in het rapport stelt dat verlichting niet noodzakelijk is.
- Het doorsteekje moet goed aangegeven worden voor de buschauffeur, zodat die er attent op is dat er een auto aan kan komen.

Project

- RWS acht verlichting niet nodig. De verlichting langs de A10 straalt ook af op de busbaan. Daarnaast heeft de bus zelf ook verlichting. Er is dus altijd licht in de omgeving.
- Het doorsteekje komt in de verdere uitwerking aan de orde.

DRO

Op de tekening met de haltes staan te veel geleidetegels. Een scheiding tussen het verharde gedeelte en groenstrook is ook een goede geleiding.

DIVV

- DIVV sluit zich aan bij de opmerking van DRO.
- De haltes voldoen aan de eisen voor toegankelijkheid.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het voorliggende ontwerp.

- De oversteek moet goed vormgegeven worden.
- Het project dient de geleidelijnen aan te passen.

9. Rode Loper – Damrak geactualiseerd profiel

In aanwezigheid van: dhr. S. Sprietsma (DRO), dhr. S. Wuurman (SD centrum) en dhr. W. Rappange (DRO).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Tijdens de inspraak over de Rode Loper is gevraagd een oplossing te onderzoeken met verschoven haltes bij Bijenkorf en Beursplein te onderzoeken. Dit vanuit het mogelijke risico op een slechte doorstroming voor autoverkeer rond de ingang van de parkeergarage naast de Bijenkorf.

Getekend zijn een oplossing met een halte 'stad in' aan de westzijde tegenover de Bijenkorf en een halte 'stad uit' aan de oostzijde ter hoogte van het Beursplein.

De halte aan de westzijde heeft in de twee voorstellen een breedte van 2,5 meter en een lengte van 62 meter. De andere halte heeft een breedte van 2,0 meter.

De voetgangersoversteekplaatsen zijn gesitueerd op de zuidelijke koppen van de twee haltes. De halte bij het Beursplein is zo gesitueerd dat de voetgangersoversteekplaats uitkomt op het plein en er ruimte is voor een 3,5 meter brede fietsoversteek naar een eventuele fietsenstalling.

Het verschil tussen de twee tekeningen is dat in het model waarin auto en tram op Damrak steeds gescheiden zijn de fiets aan de oostzijde een fietsstrook krijgt. Ter plaatse van de in/uitrit naar de Bijenkorfgarage en Beursplein komt een heuveltje om de fietser te beschermen.

Het grote voordeel van uit het ontwerp en het functioneren van de openbare ruimte van de twee voorstellen is dat de voetgangersruimte evenwichtiger verdeeld wordt: In het inspraakontwerp is er sprake van smallere voetpaden langs de bijenkorf en aan de westzijde nabij de Dam. Verder kan een mogelijk incidenteel optredende wachtrij voor de ingang van de parkeergarage bijenkorf ingehaald worden via de trambaan (in het eerdere model kan dit niet door de ligging van de tramhalte). Tevens is het mogelijk om later alsnog een rechtsafvak te maken naar de parkeergarage. Tenslotte is ook de tramhalte stad-in (richting Dam) verbreed naar 2,5 meter.

Opmerkingen vooraf

- Naar aanleiding van een inspraakreactie van Q-Park is een aangepast ontwerp gemaakt. De CVC heeft negatief geadviseerd ten aanzien van dit ontwerp, omdat de halte te kort was. Ook ontbrak de maatvoering in het schetsontwerp en stonden bomen in de weg.
- DRO komt nu met een aangepaste tekening, die weer afwijkt van het voorstel van Q-Park.
- Deze tekening past binnen de gewenste maatvoering en daarom ligt het opnieuw voor ter beoordeling van de CVC.
- Het project presenteert twee varianten: variant 1 de meerijdivariant en variant 2 de niet-meerijdivariant. Feitelijk ligt alleen de verplaatste halte voor ter beoordeling.
- Naar aanleiding van het vooroverleg is de tekening aangepast en de meest recente tekening wordt op tafel gelegd.

Reactie CVC

GVB

- Het GVB heeft haar standpunt afgestemd met SRA en beide zijn tot de conclusie gekomen dat het voor het OV zeer onwenselijk is de halte op het Beursplein te leggen. De bereikbaarheid van het OV moet altijd aan een plein of kruising verbonden zijn.
- Op de huidige halte stappen op een werkdag richting CS 6000 mensen uit en 3000 in. Meer dan de helft loopt richting de Dam en minder dan de helft loopt de steeg in of loopt richting de Bijenkorf. Op een zaterdag en zondag zijn de aantallen ongeveer gelijk.
- Bij de halte richting de Munt stappen 6500 mensen in en 2500 uit.

- Het is onlogisch om de halte te verplaatsen, want passagiers moeten ook de ongeregelde VOP oversteken. Zij lopen achter de tram om, terwijl er een tram komt van de andere kant; dat is geen verkeersveilige situatie.
- Voetgangers kruisen een opstelstrook voor de parkeergarage.
- Bij de huidige halte is een geregelde oversteek. Tevens zijn er twee VOP's waardoor de overstekende passagiers zich verdelen.
- Het GVB is tegen het verplaatsen van de halte. De halte doet geen recht aan de kwaliteit van het OV.
- Het GVB meent dat op de huidige locatie een halte kan worden gemaakt als er geschoven wordt in het profiel. Een versmalde rijbaan (3,5 meter). De leunsteun verwijderen bij de halte, dan wordt deze fysiek al breder.
- Een aanliggend fietspad is veiliger en er blijft voldoende voetgangersruimte over.

DRO

- DRO vindt de verschoven halte wel een goede locatie.
- Aandachtspunt zijn de overstekende passagiers.
- Met een verschoven halte is de veiligheid van de fietsers tussen de Dam en de halte verbeterd.
- De eigenaar van de parkeergarage moet zorgen voor een goed toegangssysteem tot de parkeergarage.
- Het project moet zorg dragen voor het beter benutten van de twee toeritten.

DIVV

- De ruimte voor het trottoir blijft een knelpunt als de bestaande halte blijft gehandhaafd.
- Met een aanliggend fietspad creëert het project meer ruimte voor de voetganger en fiets.
- DIVV wenst dat het fietspad helemaal doorloopt tot aan de kruising met de Prins Hendrikkade.
- De voetganger aan de westkant krijgt voldoende ruimte en DIVV wenst ook meer ruimte voor de fietser.

Project

- Q-Park en de Bijenkorf wensen een afslagvak. Het project stelt voor om bij de Bijenkorf een aanliggend fietspad en een van halte 2,50 meter breed te maken.
- Het voetpad aan de kant van de Rode Leeuw verbreden. Ook wenst de Rode Leeuw een voorrijdstrook voor de taxi. Het project denkt dat de taxi passagiers op het Beursplein kan laten uitstappen.
DIVV denkt dat de taxi stopt waar hij wil.
DRO heeft de mogelijkheden voor een stopplaats voor taxi's op het Beursplein meegenomen in de overweging om te komen tot de keuze voor een fietspad.
- Het volledige project komt nog een keer in de SDVC aan de orde, omdat zij volledig onbekend is met de Roder Loper als project.
- De voorzitter geeft aan dat het project een goede oplossing moet zoeken voor de ongeregelde oversteek achter de tram langs.
Het GVB geeft aan dat SRA zeker protest zal aantekenen tegen deze VOP, want zij vreest voor ongelukken.
- In zuidelijke richting ligt er een vrijliggend fietspad, in noordelijke richting lukt dat niet. Het project zal nagaan of sprake is van een 'red route'. In dat geval moet de hele fietsroute worden beschouwd.
- De voorzitter meent dat het project kan redeneren vanuit een stedenbouwkundig aspect met een uniforme inrichting. In de Rode Loper zitten echter veel specifiek in te richten vakken. De indeling op het Rokin ligt vast door het besluit over de parkeergarage.

Advies/besluit CVC

De CVC heeft de tekeningen van de verschoven halte beoordeeld en gemotiveerd waar het afwijkt ten opzichte van de vorige variant van Q-Park.

- Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt kiest de meerderheid van de CVC voor de variant met het vrijliggende fietspad langs de Bijenkorf.
- Vanuit het oogpunt van exploitatie en beleving van het gebruik van de tram wenst het GVB de halte op de huidige plek te handhaven. Dit standpunt neemt het GVB mede namens SRA in.
- De oversteek over het Damrak is een gevaarlijk punt waarvoor een oplossing gevonden dient te worden. Als gekozen wordt voor de verschoven halte, is de VOP achter de tram langs een aandachtspunt.
- Het project dient te zorgen voor het beter benutten van de twee toeritten tot de parkeergarage.
- De meerderheid van de CVC kiest voor de variant met een vrijliggend fietspad langs de Bijenkorf en verzoekt het project te onderzoeken of het mogelijk is het vrijliggende fietspad door te trekken tot aan de Prins Hendrikkade. Hierdoor kan een goede afweging worden gemaakt tussen voldoende ruimte voor fietsers én voetgangers.
- Discussie over het snelheidsregime is niet relevant. In de praktijk wordt er al 30 km gereden.
- Het project wordt verzocht te onderzoeken of sprake is van een 'red route'.

10. Vaststellen verslag 897^e CVC d.d. 21 juni 2011

De secretaris voert de wijzigingen in het verslag door.

11. Naar aanleiding van het verslag

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

12. Ter kennisname

Er zijn geen stukken ter kennisname.

13. Actualiteiten**13.1 Kruising De Boelelaan – Van der Boechorststraat**

De uitvoering buiten is niet volgens de tekening die de CVC heeft behandeld. Het GVB wijst er op dat de cursim niet mogelijk is vanwege de middenheuvel, hierdoor kan de bus de bocht niet goed nemen.

DIVV zal het knelpunt intern aan de orde stellen.

14. Rondvraag

De voorzitter sluit de vergadering om 17.25 uur.