



Gemeente Amsterdam

Centrale Verkeerscommissie

Vastgesteld verslag

Secretariaat

A. Prins, 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: 825^e CVC

Datum: 3 juni 2008
(vastgesteld in 826^e CVC van 17 juni 2008)

Aanwezig:	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Dhr. A. van der Woerd	- DIVV	
	Dhr. E. Volkerink	- Politie	
	Mw. E. Demarteau	- notulist	
	Dhr. H. Aniba	- Strukton	(agendapunt 3.1)
	Dhr. R. Otte	- Noordwaarts	(agendapunt 4)
	Dhr. B. Vroon	- IBA	(agendapunt 4)
	Dhr. W. Koreman	- IBA	(agendapunt 5)
	Dhr. M. Mannaert	- Haven Amsterdam	(agendapunt 5)
	Dhr. T. Habraken	- VenhoevenCS Architecten	(agendapunt 5)
	Dhr. F. van Alphen	- IBA	(agendapunt 6)
	Dhr. R. Carton	- Oostwatergraafsmeer	(agendapunt 6 en 7)
	Dhr. W. Hupkens	- Oostwatergraafsmeer	(agendapunt 7)
	Dhr. J. Dijk	- Westerpark	(agendapunt 9)
	Dhr. D.I. Terpstra	- DRO	(agendapunt 10)

1. Opening en vaststellen agenda

De voorzitter opent de bijeenkomst om 13:00 uur en heet iedereen welkom.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen;
3. Hamerpunten;
- 3.1 Oosterdoksdam: opstelplaats bouwverkeer;
- 3.2 Henk Sneevlietweg – A10 - fileproof;
4. Botonde Nieuwe Purmerweg en principe van toekomstige aansluiting van de Singelweg op de botonde;
5. Carrascoplein: langzaam verkeersbrug in de Teleportboulevard;
6. City Cargo: loslocatie Mauritskade;
7. Uitrit op de Middenweg ter hoogte van huisnr. 160;
8. GVB – vervoersplan 2009 – het nachtnet in de schijnwerpers;
9. Locaties ondergrondse containers langs hoofdnet in stadsdeel Westerpark (plaatsingsplan);
10. Standaardmarkering Amsterdamse kruispunten;
11. Ter kennisname;

- 11.1 Uitslag B&W vergaderingen d.d. 14 mei 2008 en 20 mei 2008;
12. Vaststellen verslag 824^e CVC d.d. 20 mei 2008;
13. Naar aanleiding van het verslag;
14. Actualiteiten;
15. Rondvraag.

2. Mededelingen

Bij de actualiteiten wenst het GVB de Amstelveenseweg en het Amstelstation te behandelen.

3. Hamerpunten

3.1 Oosterdoksdam: opstelplaats bouwverkeer

In aanwezigheid van de heer H. Aniba (Strukton – Civiel projecten).

Aanleiding

Voor de bouw van de parkeergarage Oosterdokseiland en in een latere fase ook de nog te bouwen kavels op het dak van deze garage zal veel transport van bouwmaterialen moeten plaatsvinden. Behoeft is aan een opstelplaats op de Oosterdoksdam om grote vertragingen te voorkomen in aanvoer van deze materialen. Gedacht moet worden aan ondermeer trailers met prefab betonelementen en trucks met betonmortel.

Op 8 april, de 821ste bijeenkomst, is het voorstel besproken en de commissie heeft extra eisen met betrekking tot de maatvoering geformuleerd en vraagt om aanpassing van de schampstrook bij het fietspad.

Op 20 mei, de 824ste bijeenkomst is het voorstel als hamerpunt behandeld. N.a.v. het commentaar, dat toen ter vergadering werd gegeven, is de tekening voor de opstelplaats Oosterdokseiland nog aangepast. In de tekening is extra ruimte toegevoegd, tussen het fietspad en de buswachtplaats.

De wens is de huidige laad- en loshavens zijde voormalig Botel wordt omgebouwd tot opstelplaats voor bouwverkeer. Hiertoe zal het doorrijdprofiel in zijn geheel in westelijke richting worden verplaatst conform de maatschets in de bijlage.

De huidige doorrijbreedte zal niet worden verkleind.

De CVC wordt gevraagd met het voorstel (aangepaste tekening) in te stemmen.

Reactie en advies/besluit CVC

DIVV pleit er voor dat goed aandacht wordt besteed aan de bebording bij de VOP, wellicht is ook markering nodig.

De CVC kan akkoord gaan met voorliggend voorstel.

3.2 Henk Sneevlietweg

Aanleiding

Naar aanleiding van de behandeling van het ontwerp in de CVC van 6 mei jl. is de ontwerptekening aangepast op basis van de gemaakte tekeningen. Tevens is op verzoek van de CVC een dwarsprofiel opgenomen.

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

Reactie en advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp.

4. **Botonde Nieuwe Purmerweg en principe van toekomstige aansluiting Van de Singelweg op de botonde**

In aanwezigheid van de heren R. Otte (Noordwaarts) en B. Vroon (IBA).

Aanleiding

Op 22 april 2008 is het ontwerp van de botonde Nieuwe Purmerweg met aansluiting op de Nieuwe Leeuwarderweg in de CVC behandeld. Bij deze behandeling is aangegeven dat de CVC een doorkijk wil hebben naar de uiteindelijke situatie (principeaansluiting op het Singelprofiel).

De verdere uitwerking van deze eindsituatie wordt meegenomen in de stedenbouwkundige gebiedsuitwerking van Elzenhagen-Zuid (2008-2009). Bij de totstandkoming van het ontwerp van de infrastructuur zullen te zijner tijd de SDVC en CVC hierover om advies en akkoord gevraagd worden.

Op de bijgevoegde tekening zijn tevens de noodzakelijke wijzigingen aangebracht naar aanleiding van de opmerkingen van de CVC tijdens de behandeling van het ontwerp op 22 april. Voor de hoogtemaatvoering van de noordelijke op- en afritten wordt in het DO een overleg gepland met het stadsdeel en DIVV beheer.

De CVC wordt gevraagd kennis te nemen van de principeaansluiting van het toekomstig Singelprofiel op de botonde Nieuwe Purmerweg en de aangebrachte wijzigingen in het tijdelijke ontwerp naar aanleiding van de opmerkingen in de CVC van 22 april 2008.

Opmerkingen vooraf

Elzenhagen-Zuid moet bouwkundig nog vorm worden gegeven; waar de definitieve aansluiting komt is dus nog niet bekend. Deze aansluiting komt in de verdere stedenbouwkundige plannen nog terug.

Reactie CVC

DRO

- DRO vindt dat de linksaffer op het middenterrein te dicht naar de botonde zit. Dit zorgt mogelijk voor congestie op de botonde en is daarom een stedenbouwkundig aandachtspunt.
- De fietsoversteek in de aansluiting over de Singel in het verlengde van de Meerdijk is een rare situatie. Zeker omdat het fietspad 100 meter verderop ophoudt. De heer Otte geeft aan dat het fietspad in de toekomst wellicht een verdere functie krijgt, als Elzenhagen-Zuid wordt ontwikkeld.

GVB

- Als eerste wijst het GVB erop dat de nu voorliggende tekening niet in de verkeerscommissie is behandeld.
- In vergelijking met de vorige tekening heeft er een grote wijziging plaats gevonden. In de vorige tekening sloot de Purmerweg recht op de botonde aan. Nu wordt de singel aangesloten op de botonde en bij de Purmerweg is een uitritconstructie. Ook het GVB voorziet congestie op de botonde door de linksaffer naar de Purmerweg.
- Het GVB wil nog een ander ontwerp zien voor de aansluiting van de brug op de botonde.
- Voor een bus is de Singel te smal getekend. In de toekomst zal het nieuwe gebied wel voorzien worden van een busroute en daarom moet de Singel breder worden gemaakt.

Politie

- De politie deelt de zorg wat betreft de doorstroming op de botonde door de linksaffer naar de Buikslotermeerdijk.
- Er moet goed gekeken worden naar de status van de Nieuwe Purmerweg ten opzichte van Elzenhagen-Zuid, in verband met de voorrangssituatie.

DIVV

DIVV sluit zich bij de voorgaande sprekers aan.

Advies/besluit CVC

De CVC neemt kennis van voorliggend ontwerp en signaleert in deze fase nog een aantal grote knelpunten. Hiermee moet in de verdere ontwerpfase rekening worden gehouden.

Aandachtspunten:

- Doorstroming op de botonde en het hoofdnet bij de linksaffer.
- De verwerking van zwaar verkeer in de toekomst en een mogelijke busroute.
- Goed kijken naar de status van de wegen.

De heer Otte gaat er vanuit dat de kale versie, gepresenteerd in de vorige CVC, door de leden wordt goedgekeurd. Hij stelt voor om de aandachtspunten mee te nemen in het stedenbouwkundig ontwerp. De CVC gaat akkoord met de vorige uitwerking.

5. Carrascoplein: langzaam verkeersbrug in de Teleportboulevard

In aanwezigheid van de heren W. Koreman (IBA), T. Habraken (architect) en M. Mannaert (Haven Amsterdam).

Aanleiding

De Langzaam Verkeersbrug Carrascoplein maakt deel uit van de toekomstige ontwikkeling van het Teleport-gebied. Door de verplaatsing van het busstation naar het Carrascoplein voldoen de bestaande viaducten niet meer, aangezien er onvoldoende doorrijhoogte voor een tram-/busbaan onder de bestaande viaducten is. Het maaiveld kan door de aanwezigheid van een groot aantal betonnen poeren van het Ringlijnviaduct onder dit maaiveld niet voldoende verlaagd worden. Er dient daarom een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding gecreëerd te worden in de Teleportboulevard, tussen het Orlyplein aan de westzijde en het verlengde van de Kimpoweg aan de oostzijde. De doorrijhoogte op deze brug onder het viaduct van de Ringlijn bedraagt 2500 mm.

Deze nieuwe Langzaam Verkeersbrug is niet alleen een verbinding die onderdeel uitmaakt van het hoofdnet fiets, maar het is ook een bestemming voor de verschillende verkeersstromen. De brug heeft verschillende aantakkingen, waardoor de brug niet alleen voor doorgaand verkeer gebruikt wordt, maar juist grotendeels voor bestemmingsverkeer. Uit verkeersanalyse blijkt dat een groot deel van de toekomstige verkeersstroom de brug niet zozeer als doorgang, maar als een bestemming gebruikt: vanuit zowel de oost- als de westzijde gebruiken de mensen de brug om richting het busstation en station Sloterdijk te komen.

Het project constateert dat hierdoor op de Langzaam Verkeersbrug een situatie ontstaat waarin veel verschillende verkeersstromen elkaar kruisen. Er zijn fietsers die afslaan richting de nieuwe (toekomstige) fietsenstalling, die plaats biedt aan 1500 tot 2000 fietsen, en de doorgang naar station Sloterdijk. Tevens zijn er voetgangers die oversteken vanuit het Hemboogstation en vanuit het Aristo-gebouw.

Het Project ziet de Langzaam Verkeersbrug derhalve als uitzondering in de lange lijnen van het hoofdnet fiets, als een doorgang en bestemming tegelijkertijd. In een dergelijke situatie is het volgens het Project niet wenselijk om door middel van een rood fietspad een duidelijke voorrang te geven aan de fietsers op de Langzaam Verkeersbrug, aangezien hierdoor gevaarlijke situaties ontstaan daar waar de stromen elkaar kruisen.

Gezien het bovenstaande heeft het Project zich genoodzaakt gezien om in het nu voorliggende ontwerp/inrichting Teleportboulevard op viaduct/brug, op de volgende punten af te wijken van de leidraad CVC:

1. In een dergelijke situatie is het volgens het Project wenselijker om de fietser geen voorrang te geven in de vormgeving, maar juist te tonen dat de fietser hier ter plaatse te gast is op het domein van de voetganger
Daarom wordt door het Project voorgesteld voor om het brugdek te behandelen als een groot zebrapad. Enerzijds worden hiermee duidelijk de verschillende domeinen van fietsers en voetgangers gemarkeerd en tegelijkertijd worden mogelijk gevaarlijke situaties (kruisingen en oversteekplaatsen) gemarkeerd door een transformatie in de belijning van het patroon. Dit patroon wordt niet op het brugdek geverfd, maar erin opgenomen, waardoor het er niet af kan slijten en het onder alle omstandigheden zichtbaar is.

2. Tevens wordt door het Project voorgesteld om geen hoogteverschil aan te brengen tussen het fietspad en de voetgangersstrook. In enkele situaties als bij de Langzaam Verkeersbrug, waar sprake is van veel kruisende verkeersbewegingen, biedt het hoogteverschil een extra risico op valpartijen van zowel fietsers als voetgangers. Door wel duidelijk de verschillende terreinen af te bakenen (door middel van de belijning in het dek), maar geen barrière op te werpen (door middel van een hoogteverschil) bestaat de mogelijkheid om in noodgeval uit te wijken, wat de verkeersveiligheid mede ten goede zal komen.

Tenslotte meldt het Project dat ten opzichte van de bespreking in de Verkeerscommissie Westpoort d.d. 18 september 2007 zijn in het ontwerp enkele aanpassingen doorgevoerd ter verduidelijking van de situatie:

- het patroon ter onderscheid van fietsers en voetgangers is duidelijker aangegeven op het brugdek (in kleur en vorm);
- er is een duidelijke scheiding tussen de beide richtingen van het fietspad aangegeven
- er is een print van een fietssymbool voorzien op het fietspad;
- de verlichting van de brug is zuiver sfeerverlichting, de functionele verlichting wordt verzorgd vanuit het verlichtingsplan voor het gehele Carrascopelein.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het ontwerp/inrichting Teleportboulevard op viaduct/brug, in afwijking van de leidraad CVC.

Reactie CVC

GVB

- Volgens het GVB nodigt de brug uit om tegen de brugleuning aan te rijden, met name in de west-oost richting.
- Het GVB is geen voorstander van de witte strepen op het voetpad en pleit voor kleuronderscheid tussen fiets en voetpad. Daarom gaat het GVB niet akkoord met de beschildering op de brug.
- Het GVB neemt aan dat de brug hoog genoeg is voor de onderdoorgang van bus en tram. Ook neemt het GVB aan dat er voldoende hoogte is om hekken te maken ter bescherming van de bovenleiding. Het GVB vraagt wat de doorrijhoogte onder het viaduct is.
- Minder validen of mensen met een kinderwagen moeten flink omlopen om bij het tram/busstation te komen.
- In verband met de looproute moet de trap breder en een lift in het midden, waardoor er een betere geleiding ontstaat naar de bussen.
- Het GVB kan niet akkoord gaan met voorliggend ontwerp. Zij gaat ook niet akkoord met de geplande zitelementen.

Politie

- De politie pleit voor een fietsroute met rood asfalt en rijstrookpijlen voor de richting.
- Qua verkeersveiligheid is het een onduidelijke wegsituatie.
- De politie heeft de voorkeur voor een goede scheiding tussen fiets en voetpad, een hoogteverschil is dan minder essentieel.
- De politie kan niet akkoord gaan met het huidige ontwerp.

DIVV

- DIVV heeft veel moeite met het ontwerp.
- Niet duidelijk is waar de bromfietsers mogen rijden.
- Hoogteverschil tussen fiets en voetgangersgedeelte is noodzakelijk.
- Er ontbreekt een dwarsprofiel met maten.
- DIVV pleit voor rood asfalt op het hoofdnet fiets.
- Volgens de fietsersbond hoort er op een tweerichting fietspad geen ononderbroken streep.
- De fietsersbond pleit voor een hoogteverschil, zodat onderscheid tussen fiets en voetpad duidelijk is voor minder valide.
- Het hekwerk met horizontale spijlen nodigt uit tot het plaatsnemen van fietsen.
- De SGOA vindt de menging van fiets en voetganger een hachelijke situatie.
- De sfeerverlichting in het brugdek is volgens de SGOA verblindend voor slechtzienden.

DRO

- Ook DRO is voorstander van een duidelijke scheiding tussen fiets en voetganger. Dit is belangrijker dan een fietspad in rood asfalt.
- DRO wijst op het nieuwe symbool van een damesfiets, dit zal verwarring scheppen bij de weggebruiker.
- In de lengte van de brug lijkt een verdieping te zitten, die weer omhoog komt. Dit is voor de fietser niet comfortabel.
- Bij de aansluiting met het Aristogebouw moet de trap evenwijdig aan de brug lopen. De hoogte is een aandachtspunt bij het tramspoor.
- DRO wijst op de mogelijke verbinding van een hoge brug naar het station. Dat is wel een randvoorwaarde voor deze brug. In de passage zit een toegang naar de fietsenstalling. Niet bekend is of en wanneer de passage er daadwerkelijk komt.

Advies/besluit CVC

De CVC kan om de volgende redenen niet akkoord gaan met de gevraagde afwijking van de leidraad:

- Er moet een hoogteverschil komen tussen fiets en voetganger.
- Conform de leidraad moet kleurverschil tussen fiets en voetpad worden aangebracht.
- Vanuit de fietsersbond en de SGOA zijn enkele knelpunten naar voren gebracht.
- Het ontwerp voldoet niet aan de uitgangspunten.

Naar aanleiding van bovenstaand advies/besluit vindt tussen het Project en de CVC nog een discussie plaats, waarbij o.a. het volgende wordt opgemerkt:

- De heer Koreman meldt dat wat betreft de hoogte rekening is gehouden met calamiteiten en strooiwagens. De doorrijhoogte onder het viaduct van de Ringlijn, 2500 mm., is afgestemd met Westpoortbeheer. Kleine onderhoudsvoertuigen van Westpoortbeheer, met een maximale hoogte van 2,48 m., kunnen onder het Ringlijnviaduct door. Nood- en hulpdiensten kunnen vanaf het Orlyplein de brug oprijden. Verlaging van de brug ter plaatse van het Ringlijnviaduct, om meer doorrijhoogte te creëren, is niet mogelijk. Onder de brug kruist nl. bus- en tramverkeer; en het is niet mogelijk om het busstation onder de brug lager te leggen, vanwege de aanwezigheid onder maaiveld van een groot aantal betonnen poeren van het Ringlijnviaduct.
- De heer Mannaert wil graag de mening van de brandweer over dit ontwerp weten.
- De voorzitter vindt dat het duidelijk is dat wat betreft de brugconstructie ook afstemming nodig is met de nooddiensten.
- De heer Habraken legt uit dat niet is gekozen voor een kleurstelling op het fietspad, vanwege de vele kruisende bewegingen op een afstand van 100 meter. Rood asfalt zou juist leiden tot een snelweg voor de fietsers, die een onveilige situatie tot gevolg heeft. Vanwege de vele afslagen is ook geen hoogteverschil aangebracht tussen fiets en voetganger. Met het hoogteverschil zou ook de vrije ruimte niet gehaald worden.
- Het GVB vraagt nogmaals aandacht voor de toegankelijkheid van het busstation.
- De politie hecht minder aan het hoogteverschil, mits door kleurstelling en belijning wel een onderscheid wordt gemaakt tussen fiets en voetpad. Een fysieke afscheiding tussen fiets en voetpad is ook mogelijk.

(N.B. De secretaris CVC meldt dat op 18 juni j.l. m.b.t. het Carrascopelein; langzaam verkeersbrug, een e-mail correspondentie heeft plaatsgevonden tussen DIVV, Brandweer, Politie en Haven Amsterdam. In dat verband is de mening van de Brandweer over het betreffende voorliggende ontwerp gevraagd. In een reactie daarop heeft de Brandweer het volgende opgemerkt:

- Belijninginrichting van de brug: geen opmerkingen;
- Doorrijhoogte van de brug: bij een doorrijhoogte van 2,5 meter kan geen enkel brandweer voertuig van Amsterdam gebruik maken van de brug. Het is voor de Brandweer belangrijker, dat er onder de fietsbrug een doorgang gevonden kan worden (min 4,20 meter). Volgens de tekening van de brug moet dit geen probleem zijn, dus ingeval van een calamiteit zal de Brandweer vanaf het maaiveld optreden)

6. City Cargo Amsterdam: loslocatie Mauritskade

In aanwezigheid van de heren F. van Alphen (IBA) en R. Carton (Oost-Watergraafsmeer).

Aanleiding

De gemeente Amsterdam heeft City Cargo Amsterdam een concessie verleend om gedurende tien jaar goederen te vervoeren over het spoor. De ontwikkeling van de plannen gebeurt door City Cargo tot en met het DO. Daarna neemt dIVV het stokje over tot en met de realisatie (behandeling in verkeerscommissies, vergunningen, contractstukken opstellen voor de aannemer enz.

Voor u ligt de uitwerking van de eerste locatie aangepast aan de wensen van de CVC d.d. 8 april en de wensen van het stadsdeel. De WVA is akkoord gegaan met het oorspronkelijke plan mits er één extra opstelplaats gerealiseerd kon worden in het rechtsafvak naar de Plantage Middenlaan (er is circa 10 m. opstellengte bij gekomen).

Verwerkt commentaar:

- wissel verplaatsen tot buiten het fietspad. Is gebeurt door verplaatsen persrichel op circuit en het circuit aan de binnenkant te verbreden;
- Voor de vormgeving van de in-/uitrit wordt gedacht aan een poortconstructie. Aangegeven op tekening;
- t.b.v. uitrijden (beperking dode hoek) wordt er een spiegel geplaatst. Discussie was of dit voldoende was. Niet echt goed uitgekristalliseerd;
- plan wordt getoetst in de WVA in verband met kortere voorsorteervakken. Dit gebeurt. Zie tekst hier boven;
- Inrijden iets soepeler maken (wens Stadsdeel VC). Is verwerkt door iets afschuinen van de heuvel.

Acties na akkoord plan: **a.** GVB maakt definitief sporenplan; **b.** Overleg met politie met betrekking tot bebording losplaats.

Akkoord te gaan met bijgevoegd ontwerp.

Opmerkingen vooraf

- Het PvE is met verwerking van de opmerkingen uit de vorige CVC aangepast.
- In de ontheffing voor taxi's moet een passage opgenomen worden, dat de ontheffing niet geldt voor de vrachtram.
- De aangepaste versie van de Mauritskade is nog niet behandeld in de verkeerscommissie.

Reactie CVC

GVB

- Het GVB mist op de tekening bij het PvE verkeerslichten en stopstrepen voor de cargo en gewone tram.
- Ook vraagt het GVB aandacht voor de belijning, in verband met de keuze van de bestrating. Afgezien van de aslijnen tussen de trambanen moet er ook een kantbelijning komen ter hoogte van de stop van de citycargo. Voor taxi en overige gebruikers moet duidelijk zijn dat zij daar niet in mogen rijden.
- Overleg met politie is nodig voor de bebording bij de inrit.
- Het ontwerp is voorbesproken bij het IBA en alle opmerkingen zijn verwerkt.
- Aandachtspunt is nog de stopstreep en de kantlijn.
- Het negenoog voor de passagierstram is niet goed zichtbaar, omdat de cargotram hier voor staat. Met name medegebruikers moeten bedacht zijn op het rood zijn van dit sein.

Politie

De politie twijfelt of de opstellengte van het rechtsafvak voldoende is. Volgens de WVA is de lengte van het rechtsafvak echter wel voldoende.

DRO

- DRO wijst er op dat gekeken moet worden of de tramsporen op het gewenste tramspoor aansluiten.

- De kantstreep moet een doorgetrokken lijn zijn.
- DRO vindt het jammer dat de simulatie, die getoond is bij de WVA niet bij de stukken is gevoegd.
- Graag afstemming met het stadsdeel en DIVV wat betreft het Singelgrachtprofiel. Tevens afstemming met de rest van het project Mauritskade.
- DRO vindt het aanliggende stuk fietspad niet wenselijk.
- Inrijden van de e-cars is mogelijk, mits de geleiding voor het doorgaand verkeer goed wordt aangegeven. Het overige verkeer moet langs de los en laadplaats geleid worden.
- DRO meent dat bij het uitrijden van de vrachtram een dode hoek wat betreft het zich aanwezig is. Daarom pleit DRO voor aanvullende maatregelen voor het veilig weg rijden van de vrachtram.
- DRO geeft aan dat de doorsteek van het circuit versmald uitsteekt. De rijweg van het circuit lijkt te smal voor vrachtauto's en dit is een aandachtspunt.

DIVV

Geen opmerkingen.

De heer Carton vraagt waarom een uitrit poortconstructie is toegepast. Volgens hem is alleen bij inrijden een verhoging nodig, om te voorkomen dat iedereen er in rijdt. Bij het uitrijden is geen verhoging nodig.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat, onder verwijzing van de bovengenoemde opmerkingen, nog niet akkoord met het voorliggende ontwerp. Daarom spreekt de CVC met de indieners het volgende af:

- Het PvE wordt nog een keer, met een aangepaste tekening, aan de CVC voorgelegd.
- Na behandeling in de verkeerscommissie van het stadsdeel, zal het DO nogmaals in de CVC worden behandeld.

7. Uitrit op de Middenweg ter hoogte van huisnr. 160

In aanwezigheid van de heren W. Hupkens (Oost-Watergraafsmeer) en R. Carton (Oost-Watergraafsmeer).

Aanleiding

Bezwaren tegen een verleende garagevergunning en een (in tweede instantie) negatief oordeel van de stadsdeelverkeerscommissie vormen mogelijk aanleiding intrekking.

De CVC wordt gevraagd te beoordelen of het toestaan van een stallingsplaats met uitrit op de Middenweg 160 een (al dan niet) acceptabel effect heeft op de verkeersveiligheid in deze omgeving.

Opmerkingen vooraf

- Het stadsdeel wil de mening van de CVC horen, omdat de eigen verkeerscommissie in tweede instantie anders heeft geoordeeld.
- De voorzitter geeft aan dat de CVC in speciaal geval als beroepsorgaan kan functioneren, omdat het hier ook hoofdnet fiets betreft.

Reactie CVC

Politie

- De politie adviseert negatief. Zij zijn ter plaatse geweest en met name het smalle voetpad is een punt van bezwaar. Het gaat om een combinatie van smal voetpad en druk bereden fietspad.
- Voor de bewoner is een parkeerplaats aan de achterzijde van het pand een alternatief.
- De politie kan niet akkoord gaan, vooral vanwege het verkeersveiligheidsargument.

DIVV

DIVV is geen voorstander van het voorstel, ook vanwege de verkeersveiligheid. De auto staat al midden op het fietspad om bij het uitrijden te zien of er iets aan komt.

DRO

- Naast de reeds genoemde opmerkingen is DRO ook nog bevreesd voor een extra keerbeweging over de weg heen.

- Omdat het om meerdere inritten naast elkaar gaat, zou het een precedentwerking kunnen scheppen.

GVB

- Ook het GVB noemt verschillende verkeersonveilige situaties op, die zouden kunnen ontstaan bij het uitrijden, zoals het slechte zicht bij in- en uitrijden, wat de doorstroming van het openbaar vervoer kan hinderen. Vervolgens zal het in-, respectievelijk uitrijden, bijna niet kunnen plaatsvinden, zonder dat het voertuig over de doorgetrokken streep tussen de rijweg en de vrije baan moet rijden. Bovendien wordt op dit trajectgedeelte geen in- en uitrit verwacht.
- Het GVB merkt op dat indien er een uitrit gemaakt zou worden, de brandkraan, die daar ter plaatse staat, dan verplaatst zou moeten worden.

Advies/besluit CVC

Onder verwijzing naar bovenstaande opmerkingen, geeft de CVC een negatief oordeel over het aanbrengen van deze uitrit. In het kort samengevat komt het op het volgende neer:

- Belangrijk argument is de verkeersveiligheid voor de zwakkere verkeersdeelnemer.
- Daarnaast speelt de verkeersveiligheid van de rijbaan ten opzichte van OV mee.
- Ook kan het OV geblokkeerd raken, dus er is ook een doorstromingsargument.

8. GVB- Vervoerplan 2008 – het nachtnet in de schijnwerpers

Aanleiding

Het GVB dient elk jaar een vervoerplan in bij de stadsregio naar aanleiding van de ontwikkelingen in het tram, bus en metroverkeer.

Het Concept Vervoerplan 2009 ligt nu voor.

Voor het dagnet zijn bij de bus een aantal kleine lijnwijzigingen voorgesteld naar aanleiding van het gereedkomen van de infrastructuur resp. n.a.v. de vraag van passagiers.

Voorts zijn helaas nog de omleidingen van de tramlijnen 24 en 25 van kracht in verband met de bouw van de NZ/lijn.

Naar aanleiding van de verdere bebouwing en drukte op tramlijn 26 van/naar IJburg wordt voorgesteld deze lijn frequenter te laten rijden.

Het GVB stelt voor het nachtnet te wijzigen. De wijzigingen zijn allen aangegeven in het vervoersplan 2009. De nachtlijnen zullen op wens van de stadsregio voorzien worden van een N voor het lijnnummer, de directe "omnummering" naar Vetag/Vecom is reeds opgegeven door het GVB aan DIVV verkeerssystemen.

Het vernieuwde nachtnet is nog niet goedgekeurd door de stadsregio.

De CVC wordt gevraagd: kennis te nemen van en zo mogelijk opmerkingen mee te geven.

Opmerkingen vooraf

Het vervoersplan wordt voorgelegd aan de CVC, omdat er wellicht een aantal infrastructurele gevolgen aan zitten. Die zaken komen in de nadere uitwerking aan de orde. Het conceptplan ligt nu in de CVC voor ter beoordeling.

Vervolgens geeft de heer Tollenaar een korte toelichting op onderdelen uit het vervoersplan.

Het GVB heeft met de aanpassing van dit plan geen echte grote infrastructurele knelpunten, ook geen knelpunten bij verkeerslichten.

Advies/besluit CVC

De CVC neemt kennis van het vervoersplan 2008 van het GVB.

9. Locaties ondergrondse containers langs hoofdnets in stadsdeel Westerpark (plaatsingsplan);

In aanwezigheid van dhr. J. Dijk (Westerpark).

Aanleiding

Stadsdeel Westerpark wil overgaan op ondergrondse containers. Hiertoe is een plaatsingsplan opgesteld voor de eerste fase, te weten de Frederik Hendrikbuurt en het Marcantieiland. Bij de plaatsing is rekening gehouden met zowel de ondergrondse als de bovengrondse infrastructuur, de aanwezigheid van bomen en de op te heffen parkeerplaatsen, alsmede compensatie daarvoor.

Op 8 mei 2008 zijn de containers in alle straten voorgelegd aan de Verkeerscommissie Westerpark. De containers gelegen aan de hoofdnetten Auto, Fiets en OV worden nu aan de Centrale Verkeerscommissie voorgelegd.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de voorgestelde locaties voor de plaatsing van de containers.

Opmerkingen vooraf

- Plaatsing van containers langs het hoofdnet moet zoveel mogelijk worden vermeden, tenzij het niet anders kan. Getracht is het hoofdnet te ontzien, maar de afdeling reiniging heeft ook te maken met afstanden, loopgebied en dergelijke. Op basis hiervan zijn de locaties gekeken. Er is zoveel mogelijk rekening gehouden met het hoofdnet.
- De heer Dijk zal de exacte tijd opvragen hoe lang het duurt voordat de container geleegd is.
- Het GVB heeft grote bezwaren tegen de tijd van 10 minuten, omdat het rijverkeer dan geblokkeerd wordt en de auto's over de trambaan gaan rijden.
- Als de CVC negatief adviseert over een locatie, vanwege een verkeersonveilige situatie, kan de locatie nog gewijzigd worden.
- Tijdstip van wijziging moet ook meegenomen worden in de beoordeling. Ledigen van de container moet niet in de spits plaats vinden.
- De politie geeft aan dat bepaalde locaties geen probleem zullen zijn voor de doorstroming, omdat men daar over de trambaan mag rijden.

Reactie CVC

De locaties worden per nummer behandeld.

Nr. 20, 21 en 23: de CVC gaat met node akkoord, omdat het OV hinder kan ondervinden van het verkeer dat over de trambaan gaat rijden.

Nr. 22 en 24: niet akkoord, liggen te dicht bij de rotonde.

Nr. 29: niet akkoord vanwege de verkeersonveilige situatie in de bocht en passerende auto's. De gestrektheid van het fietspad wordt hier teniet gedaan.

Nr. 39: niet akkoord, te dicht op de rotonde. Bovendien kunnen de lage bussen de trambaan niet op, vanwege het ventiel van de koelvloeistof.

Nr. 44: niet akkoord, de bus kan niet bij de halte komen.

Nr. 40/45, 42/46, 42/47 en 43/48: niet akkoord, vanwege de lage bussen die niet op de trambaan kunnen komen.

Nr. 53: de container niet binnen de corridortijden leeg maken. Moet goede afspraken over leegtijden buiten de corridortijden, gaat de CVC met node akkoord.

Nr. 54: met node akkoord, ook al is het de nieuwe inrichting.

Nr. 55: niet akkoord vanwege het veiligheidsaspect dat auto's aan de andere kant van de heuvel de vuilnisauto gaan passeren.

Nr. 56: niet akkoord op basis van verkeersveiligheid, gezien het uitrijdend verkeer uit de zijstraat.

Nr. 57: met node akkoord.

Nr. 58: niet akkoord in verband met het ophogen van de bushalte in de toekomst.

Nr. 59: niet akkoord gezien de verkeersonveiligheid in de bocht, heuvel en fietsstrook.

Nr. 60: akkoord, wanneer de container iets verder van de kruising af wordt geplaatst.

Nr. 62 en 63: akkoord.

Advies/besluit CVC

- De tekening komt nog een keer terug met de nieuwe locaties.
- De opmerkingen van de CVC worden meegenomen.
- De exacte lostijden worden opgevraagd.

10. Standaard markering Amsterdamse kruispunten:

In aanwezigheid van D.I. Terpstra (DRO).

Aanleiding

Eerder is een voorstel voor een standaard markering van kruispunten in Amsterdam besproken in de CVC. Het commentaar uit deze vergadering is zoveel mogelijk in de voorliggende notitie verwerkt.

Aan de CVC wordt het volgende gevraagd:

- akkoord te gaan met het voorstel;
- afspraak voor vervolg.

Opmerkingen vooraf

- Deze algemeen regelingen zijn nog niet gecommuniceerd naar de stadsdelen.
- Detailtekeningen B zullen groter worden gemaakt, zodat te zien is of de haaiantanden voor de zebra liggen.
- In de inleiding zal verwezen worden naar de regelgeving voor bebording. Dit staat ook in de leidraad.
- De CVC kan akkoord gaan met het voorstel om de zebra gebogen met de weg mee te laten gaan.

Reactie CVC

GVB

Het GVB brengt een verkeerssituatie met een afbuigende tram en het plaatsen van haaiantanden onder de aandacht. Het GVB zou ter plekke willen bekijken of de nu voorliggende grondregels toegepast kunnen worden. Er zijn meerder punten in de stad waar dit probleem speelt. Het GVB zal een tekening van deze verkeerssituatie aanleveren.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend voorstel. Er zal nu een communicatieplan worden gemaakt.

11. Ter kennisname

11.1 Uitslag B&W vergaderingen d.d. 14 mei en 21 mei 2008

Geen opmerkingen.

12. Vaststellen verslag 824^e CVC d.d. 20 mei 2008

De secretaris zal de tekstuele wijzigingen doorvoeren.

13. Naar aanleiding van het verslag

Er zijn opmerkingen n.a.v. het verslag

14. Actualiteiten

Amstelveenseweg

De tekeningen voor de wenstracéprocedure zijn niet gelijk aan de tekeningen die in de CVC zijn behandeld. De door de CVC voorgestelde aanpassingen zijn dus niet meegenomen.

Het GVB heeft schriftelijk laten weten niet akkoord te zijn met de nu gebruikte tekeningen.

De voorzitter van de CVC had ook opgemerkt dat de tekeningen niet kloppen en hij zal dit punt bespreken met IBA.

Amstelstation

Het GVB heeft gemerkt dat in de tijdelijke en definitieve situatie geen hoge band gebruikt kan worden. Voor de tijdelijke halte is dit toelaatbaar, maar voor de definitieve situatie is het wel een knelpunt. Het GVB vindt het niet juist dat de haltes nu op 12 cm worden gebracht. In feite zijn tekeningen goedgekeurd, die niet in de praktijk uitgevoerd worden.

De voorzitter van de CVC zal in de gaten houden of het IBA dit aandachtspunt meeneemt.

15. Rondvraag

DRO wil graag de Bijlmerevaluatie agenderen. In de Bijlmer werd slordig gehalteerd met bussen, wegens te smalle haltes. Er is een workshop gehouden in opdracht van DIVV. De goten worden versmald tot drie meter zodat de chauffeur gedwongen wordt meer langs de band te halteren. Ook kunnen de haltes breder gemaakt worden. Dat traject is in de Bijlmer gaan spelen.

Vervolgens wordt door IBA bij ieder busstation de goten op drie meter gezet, want dat zou uit de evaluatie Bijlmer komen. Het kan niet zo zijn dat een evaluatie van één project zonder CVC behandeling als standaard wordt gebruikt.

Het GVB heeft de curven opgevraagd van station Sloterdijk. Daar zijn de rijcurves, zelfs met 10 km erg krap.

De voorzitter geeft aan dat hij bezig is de evaluatie op te vragen.

De voorzitter sluit de vergadering om 16.30 uur met dank aan de aanwezigen voor hun bijdrage.