



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: 814^e CVC

Datum: 15 januari 2008

Aanwezig:	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. A. Wiersma	- DRO	
	Dhr. E. Volkerink	- Politie	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Dhr. B. Otte	- DIVV	
	Mw. E. Demarteau	- notulist	
	Dhr. K. van Douwen	- stadsdeel Noord	(agendapunt 4)
	Dhr. R. de Roos	- DIVV	(agendapunt 4)
	Dhr. R. Lolkema	- DRO in opdracht van PMB	(agendapunt 5)
	Dhr. D.I. Terpstra	- DRO	(agendapunt 6)
	Dhr. P. Swart	- stadsdeel Zeeburg	(agendapunt 7)
	Dhr. H.M. Haverkamp	- stadsdeel Zuidoost	(agendapunt 8)
	Dhr. E. van Leeuwen	- stadsdeel Zuidoost	(agendapunt 8)

1. Opening en vaststellen agenda

De heer Van Ham opent de vergadering om 13.00 uur en heet iedereen welkom. De heer Tollenaar wil de situatie met het zebrapad en de tram op de Dam bespreken bij punt 12.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen;
3. Hamerpunten;
4. Vorticellaweg;
5. Aansluiting Europaboulevard op de noordzijde van de A10;
6. Herinrichting Dijkgracht; nieuwe variant met een inrichting als erf;
7. Voetgangersoversteekplaats kruising Insulindeweg – Soembawastraat/Semarangstraat;
8. Gooiseweg/Karspeldreef (op- en afritten Gooiseweg);
9. Ter kennisname

Ons Amsterdam: maandblad van de gemeentelijke commissie Heemkennis, 3^e jaargang No.2. februari 1951 (dit februarinummer is in zijn geheel gewijd aan het toenmalige 125-jarig bestaan van de Verkeerspolitie);

- 9.2 Factsheet DIVV, afd. Verkeersonderzoek, december 2007 – 'Autobezit en het rijbewijs';
- 9.3 Uitslagen B&W vergaderingen op 5 december 2007, 12 december 2007 en 19 december 2007;
- 10. Vaststellen verslag 813^e CVC d.d. 18 december 2008;
- 11. Naar aanleiding van het verslag;
- 12. Actualiteiten;
- 13. Rondvraag.

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3. Hamerpunten

Er zijn geen hamerpunten.

4. Vorticellaweg

In aanwezigheid van de heren K. van Douwen (Noord) en R. de Roos (IBA).

Aanleiding

De verkeersdoorstroming van Vorticellaweg richting IJdoornlaan wordt gehinderd door de grotere verkeersstroom op de IJdoornlaan. Om, voor de korte termijn, de doorstroming vanaf de Vorticellaweg te verbeteren, wordt voorgesteld een links- en rechtsafopstelvak te creëren. Om oversteken in 2 fasen mogelijk te maken, wordt in de middenberm van de IJdoornlaan een opstelgelegenheid gemaakt voor linksafslaand verkeer naar Kadoelen.

Cursim-uitgangspunten:

Cursim 1 (trekker – oplegger): De rechtsaf-beweging is getoetst met een snelheid aangepast aan de bocht. De ontwerpsnelheid van 15 km/h dient te worden aangepast naar 12,5 km/h.

Cursims 2, 4 en 5 (trekker – oplegger): Bij het oversteken van de ongeregelde kruising is een snelheid van 10 km/h aangehouden.

Cursims 3 en 6 (brandweerwagen): De linksaf-bewegingen zijn getoetst met een ontwerpsnelheid van 15 km/h.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met voorgestelde oplossing

Opmerkingen vooraf

Het project loopt al enige tijd en de ingreep is vrij beperkt. Het betreft een doorstromingsaspect, waarbij het verkeer op de Vorticellaweg hinder ondervindt van het verkeer op de IJdoornlaan.

Met het benzinestation zijn afspraken gemaakt over extra ruimte, voor een betere aansluiting. In overleg met stadsdeel Noord is overeenstemming bereikt met de exploitant van het benzinestation.

Dit heeft er toe geleid dat er een links en rechtsafvak gecreëerd kan worden, met een afbuiging op de IJdoornlaan. Op die manier is het ook mogelijk om in twee fasen over te steken.

Er zijn rijcurves voor verschillende typen voertuigen, waardoor de aangehouden snelheden laag liggen.

Verder is sprake van een voorrangsituatie.

Reactie CVC

Op termijn (2014-2020) staan er verkeerslichten gepland op dit knelpunt. Voorliggende kwestie is dus een tijdelijke oplossing.

DRO

De bocht vanuit de Vorticellaweg rechtsaf is erg krap, gezien de curve. De suggestie is de rijbaan, richting oosten, 3,50 meter te maken, en het linksafvak tot 3,00 m. te versmallen.

GVB

Het GVB gaat akkoord.

Politie

De haaiantanden in het middenstuk moeten aan beide zijden geplaatst worden.

DIVV

DIVV is het eens met het voorstel van DRO.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met de voorgestelde oplossing, met de opmerking:
Breedte rijstroken aanpassen en een actuele tekening komt als hamerstuk nogmaals aan de orde.

5. Aansluiting Europaboulevard op de noordzijde van de A10

In aanwezigheid van de heer R. Lolkema (DRO in opdracht van PMB).

Aanleiding

In verband met de autonome verkeersaanwas, de aanleg van de Noord-Zuidlijn en de programmatische uitbreiding van de kop Zuidas dienen de Europaboulevard, het Europaplein en het Scheldeplein hergeprofileerd te worden.

Het Europaplein en de Europaboulevard zijn eerder in de Verkeerscommissie van Zuideramstel en de CVC behandeld en akkoord bevonden.

Op de voorliggende tekening is de (tijdelijke) aansluiting ingetekend van de Europaboulevard op de bestaande huidige situatie. Het betreft de aansluiting aan de noordzijde van de A10.

T.b.v. de verkeerslichten op de kruising met de weg naar het Van der Ende Theater en de Rai parkeergarage is de hiervoor noodzakelijke rijstrookverdeling aangegeven.

Aangezien er moet worden aangesloten op de bestaande situatie waarbij de onderdoorgang van het fietspad niet wordt aangepakt is voorliggend voorstel aangegeven. Hierbij worden de drie rijstroken boven het fietsviaduct aan de oostzijde van de Europaboulevard in noordelijke richting uitgebreid naar zes rijstroken.

Aan de westzijde van de Europaboulevard blijft het huidige profiel gehandhaafd.

In deze tijdelijke situatie blijft de middenberm met de tram ongewijzigd en wordt de berm nog niet verbreed t.b.v. de bomen in het oorspronkelijke plan.

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

Opmerkingen vooraf

- De verkeerscommissie in het stadsdeel is akkoord gegaan met het voorstel.
- In de nieuwe variant is bij de ingang naar het Van de Ende parkeerterrein 1 strook gemaakt. Daarbij wil men aansluiten op de bestaande situatie bij de oprit A10 noord/zuid.
- De fietstunnel zal niet aangepast worden.
- De westzijde van de Europaboulevard blijft ongemoeid.

Reactie CVC

DRO

- DRO wil vanaf 15 meter een doorgetrokken streep tussen de rechtsaf en rechtdoorvakken. Zowel aan de oost als westkant.
- Ten behoeve van het verkeer rechtsaf op de westkant van de Europaboulevard 1 rijstrook combineren voor rechtdoor en rechtsaf. De schuine blokmarkering moet dan weg.

GVB

- De fietstunnel dient eigenlijk langer gemaakt te worden voor een goed profiel.
- Bij het aanrijden naar het RAI terrein toe een lange aaneengesloten streep, zodat het verkeer niet op het laatste moment kan switchen of keren.
- Op het Europaplein is een heuvel tussen rechtsaf en rechtdoor; vandaar dat er goede bewegwijzering noodzakelijk is.
- Verbetering van de markering.
- Voetgangers, die lopen vanaf het Van der Ende terrein naar de tramhalte, moeten voor het oversteken van de weg naar het zebra-pad geleid worden. Het moet onmogelijk gemaakt worden dat zij de rijbaan in het midden oversteken.
De heer Lolkema zal dit laatste advies meenemen.

Politie

De politie heeft geen opmerkingen.

DIVV

Akkoord, de toevoegingen zijn prima

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorgestelde plannen en heeft een aantal opmerkingen gemaakt ten aanzien van de wegmarkering. Zowel aan de west als oostkant een doorgetrokken lijn. Het voorstel komt met aangepaste tekening nog als hamerstuk terug in de volgende bijeenkomst.

6. Herinrichting Dijksgracht: nieuwe variant met een inrichting als erf

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

Aanleiding

Op 10 april 2007 is de Dijksgracht besproken in de CVC. Het voorstel ging uit van een inrichting als erftoegangsweg: een rijbaan van 4,10 m en een (smal) trottoir met bomen aan de zuidzijde van het profiel. In de CVC is een opmerking gemaakt over de (te krappe) maatvoering van het kruispunt Kattenburgerstraat – Dijksgracht. Verder is de vraag gesteld of de Dijksgracht, aansluitend op het eerder voorgestelde stuk erf-inrichting rond het kopgebouw, niet in zijn geheel als erf kan worden ingericht. Recent heeft inspraak plaats gevonden en het grootste deel van de bewoners wil ook graag dat de Dijksgracht in zijn geheel als erf word ingericht.

In het nu voorliggende ontwerp voor de Dijksgracht is de Dijksgracht ingericht als erf. Tevens is de maatvoering op het kruispunt met de Kattenburgerstraat aangepast.

Dijksgracht - erf

De Dijksgracht wordt een erf. Tussen de band aan de noordzijde en het water komt één verhard vlak. In dit vlak komt aan de zuidzijde van het profiel een rij bomen. Aan de noordzijde komen parkeervakken (aangegeven met een P-tegel). De snelheid van het autoverkeer wordt geremd door de inrichting/wegbeeld, het ter plaatse van de bomen relatief smalle profiel van 3,75 m en aanvullend een aantal fietsvriendelijke drempels. Deze drempels lopen ook aan de zijkanten af naar het maaiveld. Elkaar tegemoetkomend autoverkeer zal tussen twee bomen in, elkaar moeten passeren. De passeerhavens uit het vorige ontwerp komen te vervallen.

Aansluiting Mariniersbrug

De maatvoering op het kruispunt met de Kattenburgerstraat is aangepast van 4,5 meter (3m rijbaan + 1,5 fietsstrook) naar 5 meter (3,2m rijbaan + 1,8m fietsstrook). Hiervoor wordt het profiel van de Kattenburgerstraat extra uitgebogen naar het westen. Dit omdat anders het voetpad aan de oostzijde te smal wordt. De slagboomkast(en) moeten als gevolg van deze extra maat worden verplaatst.

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

Opmerkingen vooraf

Eerdere opmerkingen over het kruispunt zijn verwerkt in voorliggend ontwerp. De rijbaan is verbreed naar 3.20 meter, met een fietsstrook van 1.20.

De slagboomkasten moeten verplaatst worden.

Op verzoek van IVV is er een erf situatie gecreëerd. De bewoners ondersteunen dit voorstel. Met de erfinrichting vervalt het parkeren. Over parkeren binnen de vakken kunnen met de bewoners goede afspraken worden gemaakt.

Het stadsdeel stelt voor om een gebied met parkeervergunningen te maken.

De drempels zullen in de breedterichting bol worden gemaakt, zodat de fietsers er langs kunnen.

Drempels zijn om de 80 meter gepland.

Reactie CVC

DRO

Geen opmerkingen.

GVB

- Bij een erfinrichting hoort een verspringing in de weg of het moet een 30km zone. Er zijn veel tegenstrijdige belangen, mede vanwege de fietsroute. De heer Tepstra geeft aan dat bij een erf de verkeersinrichting niet is ingedeeld. Ook geeft een verkeersbord aan dat er stapvoets moet worden gereden op een erf.
- Een groot voertuig is gedwongen om op de fietsstrook te rijden. Dit kan worden voorkomen door de heuvel iets soepeler te laten verlopen, zodat ook de bus kan passeren.
- Onder het viaduct vandaan komende, moet een doorgetrokken streep staan.

Politie

- De politie pleit voor her en der obstakels, om het erfkarakter te versterken. Drempels kunnen vervallen als er obstakels worden neergezet die stapvoetsrijden bevorderen.

DIVV

- Namens de fietsersbond wordt gepleit voor drempels op de gangbare afstand, dus om de 70 meter. De heer Terpstra wil graag bij de bomen uitkomen, dus om de 60 of 80 meter.
- De fietsstrook met een ononderbroken markering aangeven. Tevens rood asfalt met fietssymbolen.
- Haaiantanden midden op de kruising iets verder, zodat linksafslaand verkeer daadwerkelijk voor de haaiantanden komt te staan.
- De voorkeur voor het exacte verloop van de middenheuvels wordt op de tekening door DIVV aangegeven.

De bovenstaande discussie m.b.t. de drempels gehoord hebbende, stelt de voorzitter voor om de huidige tekening aan te houden, maar de drempels om de 60 meter neer te leggen

Advies/besluit CVC

- Voor wat betreft de Dijkgracht, gaat de CVC akkoord
- De CVC adviseert om de drempels op een kortere afstand van elkaar te plaatsen
- Het ontwerp komt terug in de volgende CVC waarbij de kruising van de Dijkgracht met de Rapenburgerstraat verder uitgewerkt is, omdat grote voertuigen gedwongen worden gedeeltelijk op het fietspad te rijden en de bocht niet kunnen maken.

7. Voetgangersoversteekplaats kruising Insulindeweg – Soembawastraat/ Semarangstraat

In aanwezigheid van P. Swart (Zeeburg).

Aanleiding

Hoofdnet O.V.

De voetgangersoversteek halverwege de tram-/bushalte wordt verwijderd en er wordt een nieuwe V.O.P. met zebra's aangelegd aan de oostzijde van de kruising, in het kader van "Tussen school en thuis". De kruising wordt hiermee compleet.

De bestaande haltekoppen worden 1,50 verlengd, het kopteken wordt verplaatst tot 5 m vanaf de nieuwe zebra, de twee abri's worden verplaatst. De lengte van de tram-/bushalte wordt 62 m, gemeten vanaf het kopteken.

Het verhogen van de gehele tram-/bushalte is niet in dit project meegenomen.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de voorgestelde VOP.

Opmerkingen vooraf

In het kader van 'School thuis' wordt de oversteek verplaatst en tegelijkertijd wordt een zebra-pad aangelegd.

Er komen twee prefab drempels in de straat, deze zijn niet meegenomen in de kruising omdat de Insulindeweg een paar jaar geleden is opgeknapt. Dit is een maatregel die achteraf wordt genomen.

Reactie CVC

DRO

- DRO merkt op dat de wijziging voor een geringe tijd zal zijn, omdat er in 2010 een verhoogde halte noodzakelijk is.
- DRO kan in principe akkoord gaan, maar vindt het zonde van de tijdelijke maatregel.
- De halte is uitermate krap en DRO betreurt het dat de halte niet wordt verhoogd. De heer Swart legt uit dat de vernieuwing van de Insulindelaan ter sprake is geweest. Nu wordt voorgesteld de verlenging en een VOP aan te brengen. Dit staat los van de verhoging van de halte. Het advies is om met programma-eigenaar Erik Bouwman of Sandra van Baar in gesprek te gaan over de verhoging.
- DRO heeft een voorkeur voor sinusvormige drempels, omdat de prefab drempels gevaarlijk zijn voor motoren.

GVB

- Jammer dat de halte niet gelijk op hoogte wordt gebracht.
- Belangrijkste factor is de oversteek naar school. Deze moet op dezelfde plek. Tussen het kopteken en het zebrapad is 5 meter, dan de hellingbaan maken en de halte op 20 meter leggen. De weg kan smaller en dan wordt hoogte gewonnen voor de halte.
- DIVV geeft aan dat deze halte niet op de nominatie staat voor ophoging of regulier onderhoud. De voorzitter stelt voor om de voorgestelde verandering te beoordelen en het advies te geven dat het stadsdeel met IVV in gesprek gaat voor een snelle verhoging van de halte. Het GVB gaat akkoord met dit voorstel, maar niet akkoord met de halte. Gezien de stand van zaken is een halte van 1,60 m. te smal.

Politie

De politie heeft ook de voorkeur voor sinusvormige drempels.

DIVV

- DIVV ziet de voordelen van het zebrapad en kan akkoord gaan.
- In de voetgangersoversteek gidslijnen aanbreng voor slechtzienden en bij de abri een noppenteken plaatsen. De heer Swart zal dit advies meenemen.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met voorliggend ontwerp met de volgende opmerkingen: Synusvormige drempels intekenen en kijken of spoedige ophoging van de halte mogelijk is.

8. Gooiseweg – Karspeldreef (op- en afritten Gooiseweg)

In aanwezigheid van de heren H.M. Haverkamp (Zuidoost) en E. van Leeuwen (Zuidoost).

Aanleiding

In het kader van reconstructie en ontwikkeling van het Bijlmerpark wordt de aansluiting van de Karspeldreef naar de Gooiseweg anders vormgegeven. Het halve klaverblad wordt vervangen door een Haarlemmermeeroplossing, zoals reeds gerealiseerd aan de Bijlmerdreef en eerder besproken in de CVC.

Op 14 december 2004 (vastgesteld verslag 744e CVC) is de CVC akkoord gegaan met het definitieve ontwerp van het kruispunt Gooiseweg – Karspeldreef, met in achtneming van de gemaakte opmerkingen.

Afgesproken is dat de definitieve versie van de tekeningen nog aan de CVC worden voorgelegd. In de definitieve tekeningen zijn de volgende zaken verwerkt.

- *Er is een kombesluit ingesteld en een maximum toegestane snelheid van 70 km is van toepassing op de Gooiseweg en 50 km op de Karspeldreef. De afritten zijn 50 km. per uur en de opritten 70 km. per uur.*

- *Uitgangspunt voor de Karspeldreef is een VRI regeling voor het kruispunt.*
- *De RONA richtlijnen zijn gehanteerd bij de hellingpercentage en de indeling is afgerond volgens advies van IVV.*
- *De voetboog is 250 m.*
- *De topboog is 500 m.*
- *Bebording begin en einde bebouwde kom (H01B en H 02B)*
- *Bebording begin en einde autoweg (G03 en G04)*
- *Bebording maximum snelheid)*
- *Toepassen trottoirband 130/150 bij 250 mm bij op en afrit Gooiseweg en bij middengeleiders*
- *Toepassen trottoirband 130/150 x 250 mm bij verkeersgeleiding op-en afritten.*

Ten opzichte van de vorige versie, blijft het gedeelte van de Karspeldreef ten westen van de op- en afritten naar de Gooiseweg twee maal twee rijstroken en is tevens de buurtontsluiting naar het Bijlmerpark uitgewerkt, conform vastgesteld SpvE Bijlmerpark en DO Bijlmerpark.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de definitieve versie van de tekening van de op- en afritten Gooiseweg.

Opmerkingen vooraf

- In de toekomst zal de Zuidangent wellicht meerijden over de Karspeldreef. Er komt geen vrije busbaan. Verkeersmodellen en simulatie hebben uitgewezen dat meerijden geen probleem is, maar toen is wel uitgegaan van een 2x2 rijstrook op de Karspeldreef.
- Parkeren gebeurt bovenop het verenigingsgebouw en heeft geen consequenties op de capaciteit van de kruising.
- Er is bewust gekozen voor een middenberm, zodat er geen kruisend of terugrijdend verkeer is.
- Een verkeersprognose van de kruising is beschikbaar. De heer Van Leeuwen zal deze prognose aan de CVC sturen.

Reactie CVC

DRO

- De pijlmarkering vanuit het westen is verwarrend en de situatie moet overzichtelijker worden.
- Vanuit het westen in het rechtervak een combinatie van rechtdoor/rechtsaf in plaats van een dubbele rechtsaf.
- Linkervak linksaf een hamerkop en geen rechtdoorvak meer.
De heer Haverkamp zal de suggesties meenemen en afzetten tegen het verkeersonderzoek.

GVB

Het GVB mist de verkeersprognose.

Politie

De politie is voor een zo eenvoudig mogelijke wegindeling, geen overdaad aan pijlen.

DIVV

- Aan beide zijden van de kruising een vrije rechtsaffer naar de oprit heeft de voorkeur.
- Op korte afstand van elkaar zitten op dit gedeelte een aantal aansluitingen. De verkeerssituatie is druk, en niet overzichtelijk door de diverse rijstrookindelingen.
- Het nieuwe viaduct kan met 1 rijstrook verbreed worden, zodat men makkelijker rechtsaf kan slaan. Het project meldt dat er geen nieuwe viaducten zijn.
- De opeenvolging van rijstroken kan leiden tot kop/staart botsingen.

Advies/besluit CVC

De CVC wil graag een vrije rechtsaffer komende vanuit de oostkant. Er is een aantal opmerkingen gemaakt over de pijlindeling. Het volgende voorstel zal beoordeeld worden aan de hand van een verkeersmodel.

9. Ter kennisname

9.1 Ons Amsterdam: maandblad van de gemeentelijke commissie Heemkennis 3^e jaargang No 2. februari 1951 (dit februarinumnummer is in zijn geheel gewijd aan het toenmalige 125-jarige bestaan van de Verkeerspolitie)

9.2 Factsheet DIVV afd. Verkeersonderzoek, december 2007 – ‘Autobezit en het rijbewijs

9.3 Uitslagen B&W vergaderingen 5 december 2007, 12 december 2007 en 19 december 2007

Geen opmerkingen.

10. Vaststellen verslag 813^e CVC d.d. 18 december 2007

Het verslag wordt met enkele wijzigingen vastgesteld.

11. Naar aanleiding van het verslag

Actielijst en signaallijst worden doorgenomen. De secretaris van de CVC zal de lijsten actualiseren.

12. Actualiteiten

De tramhalte op de dam bij de Bijenkorf heeft geen duidelijk zebrapad (te kort). Er zijn continue (bijna) aanrijdingen. Het betreft het zebrapad tussen het buitenste been van het linker en rechterspoor. Het zebrapad loopt niet genoeg door over de tramrails. Voor voetgangers is daardoor niet duidelijk waar de veilige ruimte is waar ze kunnen gaan staan. Doortrekken van het zebrapad, zelfs tot in de middenheuvel zou het probleem verhelpen.

De CVC is unaniem van mening dat de situatie aangepast moet worden.

Afgesproken wordt dat het GVB een brief met situatiefoto naar IVV stuurt. De heer Van Ham zal actie ondernemen richting stadsdeel centrum.

13. Rondvraag

Het GVB vraagt naar de stand van zaken van de Spaarndammerdijk.

In het CVC is de aansluiting op de Tasmanstraat goedgekeurd. Binnengekomen zijn de geactualiseerde randvoorwaarden en DRO heeft een schetsontwerp gehad. Ook de aansluiting van het benzinestation is binnen. Het stadsdeel gaat de planvorming oppakken en mw. C. Cuppen is de projectleider. Zij gaat de ontwerpgroep weer opstarten. DIVV participeert in dit project en het onderwerp zal in het CVC worden besproken.

Het GVB maakt zich zorgen over de situatie rond de bruggen in de Utrechtsestraat. De Keizersgracht wordt verhoogd en er is nog steeds geen ontwerp, terwijl het spoor op 1 januari 2009 moet worden vervangen.

De heer Van Ham heeft dezelfde zorgen en zal de projectleidster met spoed vragen om een voorstel.