



# 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: 815<sup>e</sup> CVC

Datum: 29 januari 2008

<b>Aanwezig:</b>	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. A. Wiersma	- DRO	
	Dhr. E. Volkerink	- Politie	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Dhr. P. van der Zedde	- DIVV	
	Mw. E. Demarteau	- notulist	
	Dhr. E. Blom	- Oud Zuid	(agendapunt 4)
	Dhr. M. Strating	- Oud Zuid	(agendapunt 4)
	Dhr. R. Schraven	- Rijksmuseum	(agendapunt 4)
	Dhr. T. Vreeswijk	- Oost-WGM	(agendapunt 5)
	Dhr. R. Kooks	- Fugro Inpark BV	(agendapunt 5)
	Dhr. B. Otte	- DIVV	(agendapunt 6)
	Dhr. B. Visser	- haven Amsterdam	(agendapunt 6)
	Dhr. G. Hobma	- Rijkswaterstaat	(agendapunt 6)
	Dhr. P. Dingemane	- haven Amsterdam	(agendapunt 6)
	Dhr. H. Haverkamp	- Zuidoost	(agendapunt 7)
	Dhr. R. Legdeur	- PMB	(agendapunt 8)
	Dhr. M. van Essen	- PMB	(agendapunt 8)
	Dhr. S. Honselaar	- Centrum	(agendapunt 8)
	Mw. L. Djoefrie	- Centrum	(agendapunt 8)
	Mw. M. Breeman	- Centrum	(agendapunt 8)
	Dhr. A. van der Woerd	- DIVV	(agendapunt 9)

## 1. Opening en vaststellen agenda

De heer Van Ham opent de vergadering om 13.00 uur en heet iedereen welkom.

De heer Tollenaar geeft aan dat bij agendapunt 8, de Rode Loper geen overleg heeft plaatsgevonden met het GVB. Daarom wil hij kort commentaar leveren en verwijzen naar de binnen het GVB verantwoordelijke personen, waar vooroverleg mee moet worden gepleegd.

De voorzitter adviseert om dit standpunt bij het betreffende agendapunt naar voren te brengen.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen;

3. Hamerpunten
- 3.1 Aansluiting Europaboulevard op de noordzijde van de A10
4. BLVC hoofdlijnen plan op het nieuwe Rijksmuseum
5. De middenweg: groot onderhoud en verkeerstechnische verbeteringen:
  - Tussen de Kamerling Onneslaan en de Hugo de Vrieslaan
  - Tussen de Hugo de Vrieslaan en de Kruislaan
6. Combinatie Systeemontwerp S101 en de verlegde Vlothavenweg
7. Meibergdreef - Holendrecht-dreef
8. Rode Loper:
  - Nadere uitwerking van de door de CVC gestelde vragen betreffende De Rode Loper bij de behandeling van het Masterplan Rode Loper;
  - Presentatie (door dhr. R. Legdeur) alternatief profiel Vijzelstraat/Vijzelgracht ingebracht vanuit het maatschappelijk veld: Vereniging Vrienden van de Vijzelstraat en Vijzelgracht ter advisering;
9. Dodelijk ongeval Veemkade
10. Ter kennisname
  - Er zijn geen stukken ter kennisname
11. Vaststellen verslag 814<sup>e</sup> CVC d.d. 15 januari 2008;
12. Naar aanleiding van het verslag;
13. Actualiteiten;
14. Rondvraag.

## 2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

## 3. Hamerpunten

- 3.1 Aansluiting Europaboulevard op de noordzijde van de A10

### **Aanleiding**

*In de CVC vergadering van 15-01-2008 is het bovengenoemde punt behandeld en zijn er enkele opmerkingen gemaakt. Deze opmerkingen zijn verwerkt in de tekening en is hiermee gestuurd. De vraag was om de gewijzigde tekening als hamerpunt op te sturen.*

*De genoemde opmerkingen in de vergadering van 15-01-2008 waren:*

- *Blokmarkering tussen rechtsafvak en rechtdoorvak voor een groot deel als een ononderbroken lijn maken. Dit voor het wegvak aan de westzijde van de Europaboulevard.*
- *Bovengenoemd punt geldt ook voor het gedeelte aan de oostzijde van de boulevard tussen het afslaande verkeer naar de Rai en naar Endemol.*
- *Gedeelte van blokmarkering weghalen op oostelijk gedeelte in verband met het beter voorsorteren van het verkeer.*

*Tevens werd opgemerkt om te voorkomen dat voetgangers vanaf Endemol komend rechtstreeks de rijbaan oversteken om naar de tramhalte te gaan.*

*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het ontwerp (af te hameren).*

### **Reactie en advies/besluit CVC**

- DRO geeft aan dat er nog twee knelpunten spelen. Namelijk het stuk uitneembare bovenleiding in de doorsteek naar de kruising met P1 en de ontsluiting van het parkeerterrein. DRO zal kijken of de masten ongemoeid kunnen blijven. Omdat dit consequenties heeft voor het profiel komt dit onderwerp in een andere CVC terug als hamerpunt.
- Het GVB geeft aan dat de relatie tussen signalering en wegvakindeling nader bekeken moet worden.
- De politie wijst er op dat er twee inrijvakken beschikbaar zouden zijn voor de bereikbaarheid voor het toekomstige Van de Ende parkeerterrein.

De voorzitter constateert dat DRO het hamerstuk in een andere CVC in gewijzigde vorm nogmaals zal indienen.

#### **4. BLVC hoofdlijnenplan op het nieuwe Rijksmuseum**

In aanwezigheid van de heren E. Blom en M. Strating (Oud Zuid), R. Schraven (Rijksmuseum).

##### **Aanleiding**

*Voor de uitvoering van het project het nieuwe Rijksmuseum, Stadhouderskade 42, zal de aannemer gedeeltelijk gebruik moeten maken van de openbare ruimte. De invloed van de bouwwerkzaamheden op het omringende gebied zal gedetailleerd worden beschreven in het nog op te stellen BLVC plan, Vooruitlopend hierop geeft het BLVC 'hoofdlijnenplan' kort en bondig weer de plannen van de aannemer tot op heden om de renovatie en de nieuwe werken van het nieuwe Rijksmuseum op een efficiënte manier uit te voeren, rekeninghoudend met de complexe verkeersstromen en op de omringende openbare wegen. Deze plannen zijn ook in vooroverleg besproken met functionarissen van overheidsinstanties.*

*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het BLVC hoofdlijnenplan op het nieuwe verkeersbesluit.*

##### **Opmerkingen vooraf**

- De heer Schraven deelt een overzichtsbestek uit waarbij alle punten nog zijn aangeduid. Hij zal dit ook nog per mail aan de secretaris sturen. Discussiepunt is de aanpak van de Jan Luijkenstraat. Deze straat blijft beschikbaar als fietspad, zeker als geste richting de fietsersbond omdat de onderdoorgang zo lang dicht blijft.
- De heer Blom deelt het definitieve verkeersbesluit uit voor de tijdelijke afsluiting van de doorgang. Bij de nota zit de beantwoording van de twee zienswijzen. Het verkeersbesluit is bekrachtigd door het DB en de zienswijzen zijn niet ontvankelijk verklaard. Het besluit betreft de tijdelijke maatregelen in de openbare ruimte ten behoeve van de werkzaamheden.
- De voorzitter geeft aan dat de CVC gevraagd wordt akkoord te gaan met de tijdelijke maatregelen, die langer dan één jaar duren. Het voorliggende plan wordt getoetst en de verkeersbesluiten worden door het stadsdeel genomen.

##### **Reactie CVC**

##### **DRO**

###### **Fase 1**

- Het fietspad op de Hobbemakade moet naast de schutting verbreed worden tot een minimum van 2 meter in verband met schampriimte.
- De hoek noord/zuid/oost is uitgebreid behandeld in de WVA en DRO is akkoord gegaan met in achtname van de opmerkingen in die notulen.
- Naar verwachting zullen er geen problemen zijn met het aantal inrijdende vrachtwagens, maar het vrachtverkeer moet wel ongehinderd het terrein op kunnen rijden.
- Uitrijden noord-oosthoek akkoord, echter wel met verkeersregelaar.

###### **Fase 2**

Op de 4<sup>e</sup> tekening kan men bij de uitrit Hobbemakade rechtsaf rijden. Naar de verwachting van DRO gaat men ook linksaf slaan, hetgeen niet gewenst is.

De heer Schraven geeft aan dat er vanuit gegaan is dat men alleen rechtsaf gaat, zeker omdat deze poort al twee jaar wordt gebruikt en men rijdt altijd rechtsaf.

##### **GVB**

Het GVB kan zich aansluiten bij de opmerkingen van DRO.

##### **Politie**

- De politie geeft aan dat dit het resultaat is van vele overleggen waar zij al aan deel hebben genomen.
- De politie kan instemmen met de opmerkingen van DRO.

## DIVV

Het fietspad voor het Rijksmuseum langs de Stadhouderskade tot aan de Hobbemakade is getekend als een tweerichtingsfietspad en dat is niet juist.

Dit wordt volgens de heer Schraven momenteel zo gebruikt.

DIVV verzoekt dan om tot de museumbrug richting oost 1 richting aan te geven.

## Discussie Jan Luijkenstraat

De heer Blom geeft aan dat de straat bij afsluiting doodlopend zou worden, hiervoor moet het bestuur toestemming geven. Dit betekent ook dat auto's achteruit de straat uit moeten rijden. Opheffing van de parkeerplaatsen aan de Stadhouderskade zal leiden tot inkomstendering. De andere helft van de straat is dan bereikbaar via de Hobbemakade. Dit laatste stuk wil het stadsdeel voor de fietsers gebruiken. De afsluiting is dus halverwege en op de Stadhouderskade.

## GVB

- Achteruitrijden richting de Hobbemakade is niet mogelijk in verband met de tramlijnen, bussen en toeristen. Bij achteruitrijden is de situatie onoverzichtelijk en gevaarlijk.
- De kruising van fietspad en voetpad zal in de praktijk niet werken. Leg beiden naar buiten en dan is er ruimte voor de auto en hoeft de voetganger niet meer te kruizen.  
De politie geeft aan dat dit voorstel al is gedaan in de verkeerscommissie en toen is daar niet op doorgegaan.

## Advies/besluit CVC

Het ontwerp komt in gewijzigde vorm, met verwerking van de opmerkingen als hamerstuk terug.

Wat betreft de Jan Luijkenstraat moeten de mogelijkheden om het verkeer te faciliteren goed worden onderzocht. Er moet een goede scheiding zijn tussen de zwakkere verkeersdeelnemers (voetganger en fietser) en de auto. Achteruitrijden in de Jan Luijkenstraat wordt afgeraden.

## 5. De Middenweg: grootonderhoud en verkeerstechnische verbeteringen:

- Tussen de Kamerlingh Onneslaan en de Hugo de Vrieslaan
- Tussen de Hugo de Vrieslaan en de Kruislaan

In aanwezigheid van de heren T. Vreeswijk (Projectleider - Oost-WGM) en R. Kooks (werkvoorbereider - Fugro Inpark BV)

## Aanleiding

*Het is de bedoeling van stadsdeel Oost- watergraafsmeer om de gehele Middenweg in de komende jaren op aspecten Veiligheid, fietscomfort en onderhoud te verbeteren.*

*Het totale project 'Groot Onderhoud Middenweg' loopt vanaf de Linnaeuskade tot en met de Ring A10.*

*Geplande werkzaamheden 'Groot onderhoud Middenweg' – kruising K. Onneslaan tot de H. de Vrieslaan*

*Op het gedeelte van de Middenweg tussen de K. Onneslaan – H. de Vrieslaan hebben behalve het stadsdeel ook diensten en bedrijven groot werk gemeld. Tevens wil het GVB hier zijn sporen uit elkaar leggen, tram/busbaanbreedte, dit zal invloed hebben op het bestaande profiel.*

*Het stadsdeel is van mening om de werkzaamheden 'van kruising naar kruising' uit te voeren, dit om de bereikbaarheid en ontsluiting van de omliggende buurten zolang mogelijk optimaal te houden.*

*Dit betekent dat wanneer er werkzaamheden zijn ter plaatse van de kruising K. Onneslaan – Middenweg en kruising H. de Vrieslaan - Middenweg, deze in een zo kort mogelijke tijdsfase uitgevoerd dienen te worden. Denk hierbij aan avond/nachtwerk en eventueel weekendwerk.*

*Geplande werkzaamheden 'Groot onderhoud Middenweg' – kruising H. de Vrieslaan tot en met kruising Kruislaan*

*Op het deel tussen de H. de Vrieslaan – Kruislaan hebben behalve het stadsdeel ook diensten en bedrijven groot werk gemeld. Het GVB wil hier zijn sporen uit elkaar leggen, tram/busbaanbreedte, dit zal invloed hebben op het bestaande profiel. De herprofilering van het C. Huygensplein (GSU: jan 2009 – april 2010) is een apart project. Toch zal enig overleg nodig zijn.*

*Het stadsdeel is van mening om de werkzaamheden 'van kruising naar kruising' uit te voeren, dit om de bereikbaarheid en ontsluiting van de omliggende buurten zolang mogelijk optimaal te houden. Dit betekent dat wanneer er werkzaamheden zijn ter plaatse van de kruising H. de Vrieslaan – Middenweg en kruising Kruislaan – Middenweg, deze in een zo kort mogelijke tijdsfase uitgevoerd dienen te worden. Denk hierbij aan avond/nachtwerk en eventueel weekendwerk.*

*De wordt gevraagd CVC akkoord te gaan met de voorgenomen "Groot onderhoud werkzaamheden Middenweg ts K. Onneslaan en de Kruislaan" waaronder:*

*Punten in het kader van de verbetering fietsveiligheid, veiligheid in het algemeen en leefbaarheid op dit gedeelte van de Middenweg:*

- *Verbeteren oversteekbaarheid kruispunten*
- *Verbeteren uitritten, zijstraten naar middenweg (CROW)*
- *Verbeteren parkeerplaatsen in het kader van de veiligheid*
- *Verbeteren snelheidsbeteugeling op de Middenweg door de rijbaan te versmallen*
- *Verbeteren fietsoversteken*
- *Voorzieningen, ontsluiting van de diverse kruisingen en parkingangen van park Frankendaal voor de visueel minder validen*
- *Verbreden schampstrook tussen rijweg en fietspad t.b.v. de bomen*

*Punten in het kader van het onderhoud:*

- *Frezen en nieuw aanbrengen deklaag*
- *Plaatselijk herstel asfalt tussen- en onderlagen*
- *Verbeteren afwateringsprofiel*
- *Vervangen tegels en opsluitingen*
- *Aanbrengen groeiplaats verbetering bomen*
- *Opschonen van bermen en groen*
- *Verrichten bomenonderhoud*

### **Opmerkingen vooraf**

- De kruising met de K. Onneslaan wordt beter toegankelijk gemaakt voor minder validen. De haltes worden in deze verbetering meegenomen. De parkingang wordt ook voor minder validen ontsloten door een extra doorsteek ter hoogte van de Linnaeushof.
- Volgens de wens van de verkeerscommissie wordt ter hoogte van Linnaeushof een eiland gemaakt, ter bescherming van de fietsers.
- Om de snelheid op de middenweg te beteugelen wordt de wegbreedte smaller gemaakt.
- Bij de Hugo de Vrieslaan tot de Kruislaan is gekozen de weg te versmallen door middel van een verdrijvingmarkering langs de spoorbaan.
- Ter hoogte van het C. Huygensplein wordt de oversteek aangepakt, welke is gericht op de nieuwe inrichting van het plein. Destijds heeft de CVC geadviseerd om de voetgangersoversteek minimaal 1.75 m breed te maken en de toegang tot de ophaan te minimaliseren.
- Richting de Kruislaan is ook weer een verdrijvingvlak in verband met de wegbreedte.
- Bij de Kruislaan zijn de haltes ook toegankelijk gemaakt voor minder validen.

### **Reactie CVC**

#### **DRO**

- De kruising met de Hogeweg is voor de fietsers niet goed. DRO doet de suggestie om het fietspad langs de Middenweg door te trekken tot na de kruising met de Hogeweg en op de Hogeweg een opvangfietspad te maken, waardoor de getekende OFOS achterwege kan blijven en de situatie overzichtelijker wordt.
- De halte van 1.90 is erg krap voor een hoge halte, deze zou DRO het liefst breder zien. Ook is niet duidelijk hoeveel ruimte er aan de achterkant over blijft.
- Het fietspad heeft vanaf de K. Onneslaan verschillende breedtes. Het verzoek is dan ook om één breedte te hanteren.
- Bij het Linnaeushof moet de rijbaanbreedte gecheckt worden op rijcurves van het vrachtverkeer.

- Bij de Wethouder Frankenweg en de Hoflaan zou in de rijlijn van de vrachtwagen ook een uitrijdconstructie moeten zitten.
- Bij het C. Huygensplein is met een maatvoering van 3.20 m. voor de rijbaan en 2.10 m. voor de fiets geen parkeervak mogelijk.

### **GVB**

- Het GVB zit in het hele tracé verschillende lengtes van de haltes, gerekend vanaf het kopteken. Zeker bij groot onderhoud wordt ook gekeken naar de lengte van de haltes. Bij ophogen van de haltes worden deze in het profiel, in verband met de helling er naar toe, 5 meter langer. Met de huidige lengte past de tram of bus er niet op. Het verzoek is de haltes langer te maken. DIVV stelt aan de hand van de discussie voor om het zebrapad bij de begraafplaats terug te brengen naar 4 meter en dan het kopteken te verplaatsen. In deze situatie is geen sprake van een hoofdnet auto, dus de VOP hoeft geen 6 meter te zijn. Bij een VOP van 4 meter kunnen de haltes langer blijven.
- Bij het stuk tussen de oversteek van de Hoflaan en de Kruislaan ontbreken een aantal persichels. Het GVB heeft er bezwaar tegen een profiel te ontwikkelen waarin makkelijk een verkeersfout gemaakt kan worden door over de trambaan te rijden.
- Ter hoogte van de Röntgenstraat moet de markering anders, omdat het nu mogelijk is dat de auto over de trambaan kan rijden. Middels geleiding moet aangegeven worden waar de auto er weer af moet.
- De oversteek bij de Linnaeushof richting de Hogeweg is onduidelijk.
- Waarom is er geen uitrijdconstructie gemaakt achter de vroegere PTT centrale? De heer Kooks geeft aan dat daar in de huidige situatie al geen uitrijdconstructie was en dat is aangehouden. Voor de fietsroute wordt getracht één geheel aan te houden. Het stadsdeel zal de opmerkingen van het GVB meenemen.

### **Politie**

- De politie heeft een algemene opmerking van het doortekenen van de VOPS over de fietspaden.
- In de Hoflaan, de slinger met de fietser en de uitrijdconstructie moet teruggelegd worden als er sprake is van een VRI. Zonder VRI moet de inritconstructie tegen de rijbaan van de Middenweg worden aangelegd. De heer Kooks geeft aan dat de Van het Hoflaan 1 richtingverkeer is. De voetganger zit niet in de VRI.
- Vreemd dat het voetpad bij de kruising Kruislaan vlakbij de Jennerstraat 1.38 m is. De heer Kooks geeft aan dat dit de huidige situatie is. Nu worden alleen de materialen vervangen.
- Bij de Hugo de Vrieslaan is de linksafstrook naar de Wethouder Frankeweg 3.05 m en rechtdoor 2.85 m. De politie zou dit graag omdraaien.

### **DIVV**

- De tramhalte bij de Kamerlingh Onneslaan is 10 cm te breed volgens de leidraad CVC en moet zijn 6.40 meter. Waarom is een andere maatvoering gebruikt? Graag aanpassing in maatvoering.
- Bij de kruising met de Wethouder Frankenweg de markering midden op de linksafstrook graag iets opschuiven.
- Bij de Kruislaan, de stad uit graag specifiek kijken naar de verkeersstromen en de ingetekende sergeantmarkering. DIVV en het stadsdeel spreken af hier samen naar te kijken.

### **Advies/besluit CVC**

Gezien de bovenstaande opmerkingen gaat de CVC nog niet akkoord met het ontwerp. Afsproken wordt dat het stadsdeel de opmerkingen van de CVC zal verwerken en dat het voorstel dan nogmaals aan de CVC wordt voorgelegd. Waar het advies van de CVC niet kan worden opgevolgd zal daar het stadsdeel een motivatie voor moeten worden gegeven.

## **6. Combinatie Systemontwerp S101 en de verlegde Vlothavenweg**

In aanwezigheid van de heren B. Otte (DIVV), B. Visser (haven Amsterdam, projectleider), G. Hobma (Rijkswaterstaat) en P. Dingemanse (Haven Amsterdam).

## Aanleiding

*In verband met voorbereidingen op de aanleg van de 2<sup>de</sup> Coentunnel en de verbreding van de A10 wordt een deel van het kruispunt Vlothavenweg/Nieuwe Hemweg verlegd naar het oosten. In de toekomst blijft alleen de oprit naar de A10 intact. De kruising moet voor de aanleg van de 2<sup>de</sup> Coentunnel plaatsvinden om het havengebied bereikbaar te houden.*

*Haven Amsterdam is op verzoek van RWS betrokken bij het vooruitlopend verleggen van de Vlothavenweg (uitvoering 2008). Hiertoe heeft HA Arcadis gecontracteerd als ontwerpende partij.*

*Rijkswaterstaat heeft samen met DRO een systeemontwerp van de S101 ontworpen, welke als basis dient voor de opdrachtnemer van de DBFM-overeenkomst van de 2<sup>de</sup> Coentunnel.*

*Deze opdrachtnemer zal dit systeemontwerp nader uitwerken tot een DO en vervolgens gaan realiseren. De aanleg hiervan is derhalve veel later in de tijd en momenteel is er nog geen DO detailniveau van de S101 beschikbaar.*

*Op basis van het systeemontwerp S101 en het DO Vlothavenweg uitspraak kan worden gedaan door de CVC, betreffende de voorgenomen wijzigingen van het kruispunt Vlothavenweg (uitgangspunt; de aangeleverde gecombineerde tekening schaal 1:500.).*

*Van de CVC wordt een uitspraak gevraagd over het systeemontwerp van de S101 en het kruisingvlak van de Vlothavenweg met de nieuwe Hemweg.*

## Opmerkingen vooraf

- Voor de verbreding van de A10 en de 2<sup>e</sup> Coentunnel is het noodzakelijk de aansluiting te verplaatsen en deels te herontwerpen. De sporen op de Vlothavenweg en een deel van de Vlotweg worden ook aangepast. Dit deel wordt voorafgaand aan het Coentunnelproject uitgevoerd. De CVC wordt nu gevraagd een uitspraak te doen over de aansluiting van de Vlotweg op de nieuwe Hemweg. In het voorstel is een richting voor een oplossing gegeven, later worden de details uitgewerkt. Momenteel gaat het puur om het verloop van de rijbanen.
- Aan het consortium is meegegeven dat alle relevante Amsterdamse gremia voor verkeer geraadpleegd moeten worden. Dit onderwerp zal in het CVC dus ook vaker langs komen.
- Door DRO zijn een aantal berekeningen gemaakt met betrekking tot de verkeersbewegingen. Dat is de basis voor het huidige ontwerp. De haven en het spooreplacement van de Westhavenweg zijn ook in het geheel meegenomen. Ook daar zijn veel verkeersbewegingen. Voorliggend ontwerp geeft aan hoe de verkeersstromen het beste kunnen lopen. Ze zijn doorgerekend wat betreft doorstroming en vervolgens is met Rijkswaterstaat gediscussieerd over de inrichting van het kruispunt.
- Rijkswaterstaat wil het kruispunt verleggen en dimensioneren in verband met de openstelling van de 2<sup>e</sup> Coentunnel in 2010. De gemeente wil liever uitgaan van een dimensionering wat betreft de verwachte verkeersstroom in 2020, waarbij de capaciteit op een aantal punten groter is.
- Het kruispunt is door Rijkswaterstaat vorm gegeven en de vergroting is vrij eenvoudig te realiseren. Momenteel ligt er al een reservering voor een aantal rijstroken. Dit ontwerp kan de Rijkswaterstaat situatie van 2012 aan.
- Bij de afrit Coentunnel aan de westzijde zal een VRI geplaatst moeten worden. Voor de andere knooppunten is vanuit het oogpunt van doorstroming geen VRI nodig. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid wel. De gemeente is op dit punt beslissingsbevoegd. DIVV geeft aan dat vanuit de verkeersveiligheid een VRI gewenst is.

## Reactie CVC

### DRO

DRO mist de maatvoering en een goede, duidelijke tekening met breedtes ed. Op basis van de huidige tekening kan DRO geen goede beoordeling maken.

### GVB

- Ook het GVB mist op de tekening diverse onderdelen en kan dus geen commentaar geven. Er is te weinig informatie om een goede beoordeling te geven. Verder wordt de samenhang met de omgeving gemist.
- Het GVB wijst op de wissel ligging en het fietspad ter hoogte van de wissel in de NS-spoor.

## Politie

De politie heeft in andere overleggen haar zorgen al geuit. De tekening is bekend en de politie zou graag een heel ander ontwerp willen zien met een andere kruising.

## DIVV

- DIVV mist het overzicht en de input waarop deze tekening is gebaseerd. De input van de verkeersgegevens moet zichtbaar zijn.
- De kruising Hemweg – Vlotweg is een grote black spot waar het zichtprobleem een rol speelt in de verkeersveiligheid.
- Wat betekent het toenemend aantal treinbewegingen voor het overige verkeer?
- De middenberm vanaf de Vlothavenweg is met een opstelruimte van 10 meter te kort voor een trailer.
- Een fietsoversteek over een dubbele rijstrook geeft een behoorlijk zichtprobleem voor de fietsers.

## Advies/besluit CVC

- De CVC uit haar grote zorgen over de black spots en de kruisingen.
- Op basis van de aangeleverde informatie kan de CVC niet tot een oordeel komen en kan daarom niet akkoord gaan met voorliggend ontwerp.
- Door meer vooroverleg met alle partijen moet tot een meer samenhangend plan worden gekomen.

De heer Dingemans geeft aan dat de rest van het kruispunt al in aanbesteding is. Als de CVC dit ontwerp in samenhang wil zien, moet gewacht worden op het ontwerp van de aannemer.

De voorzitter geeft aan dat ook dat ontwerp behandeld wordt in de CVC. Momenteel kan niet tot een oordeel gekomen worden, omdat het ontwerp niet kan worden gezien in samenhang met de overige knelpunten.

De heer Dingemans geeft aan dat in gesprek moet worden gegaan met Rijkswaterstaat, omdat ook kabels en leidingen moeten worden verlegd in verband met de 2<sup>e</sup> Coentunnel.

De heer Otte geeft aan dat het commentaar en de principes van de CVC duidelijk zijn. Een duidelijke aansluiting met de Vlothavenweg kan wel meegenomen worden in de overwegingen en het verdere ontwerp.

## 7. Meibergdreef - Holendrecht dreef

In aanwezigheid van de heer H. Haverkamp (Zuidoost).

### Aanleiding

*In het kader van de stedelijke vernieuwing en verdere ontwikkeling worden de stroken ter weerszijde van de Meibergdreef en Holendrecht dreef ontwikkeld voor vooral woningbouw; het is de bedoeling dat de Holendrecht dreef dan op maaiveldniveau komt te liggen.*

*Daarnaast zijn er rond het station Holendrecht ontwikkelingen (NS-station, uitbreiding AMC etc.) waardoor het o.a. gewenst is het busstation te vernieuwen.*

*Daar de planvorming ten oosten van de trein/metrosporen nog niet is afgerond, maar de ontwikkelingen aan de westzijde sneller gaan lopen, is het noodzakelijk om de Meibergdreef en het busstation qua besluitvorming naar voren te trekken.*

*Het gaat dus nu uitsluitend om het rode gedeelte van de tekening; in grijs (wellicht wat moeilijk zichtbaar) is het huidige plan voor de stroken ter weerszijde aangegeven, de zwarte getallen geven het aantal woningen aan dat binnen een (grijs) blok zal worden gebouwd. Ook het nieuwe profiel van de Holendrecht dreef en de ontwikkelingen daar staan in grijs aangegeven.*

*De Meibergdreef zal een profiel krijgen van 2x2 rijstroken; voor de Holendrecht dreef is een profiel bedacht met 2x1 rijstrook en een overrijdbare middenberm.*

*Meibergdreef:*

*De grootste stroom verkeer komt van de A2/A9 en de Muntbergweg. Bij de Paasheuvelweg gaat veel verkeer linksaf (ochtendspits); bij deze kruising zijn verkeerslichten noodzakelijk. Aan de zuidzijde komt een nieuwe ontsluiting naar AMC; dit zal echter een wat ondergeschiktere aansluiting zijn, wel zullen ambulances hiervan gebruik maken.*

*Na de aansluiting van de Paasheuvelweg is de intensiteit zodanig afgenomen dat (in oostelijke richting) met een rijstrook volstaan kan worden. Door toch 2 rijstroken tot aan het busstation aan te*



*leggen kan de kruising met de Paasheuvelweg beter geregeld worden en ontstaat een voor de gebruikers duidelijke weg. In westelijke richting komt het verkeer met een rijstrook onder het spoorviaduct door en wordt er aan de linker zijde een tweede strook (in eerste instantie voor afslaande en invoegende bussen) aangelegd. Bij de Paasheuvelweg kan het rechtdoorgaande verkeer daardoor op eenvoudige wijze van twee opstelvakken gebruik maken.*

*De aansluitingen van het nieuwe busstation zijn niet van verkeerslichten voorzien.*

*De omvang van het busstation is conform de door DIVV en SRA opgestelde prognoses.*

*Tegenover het busstation komt een nieuwe aansluiting t.b.v. de nieuwe woningbouw (in- en uitrijdend); aangezien het wenselijk is om het woninggebied als 30 km/u zone aan te leggen is deze in-/uitrit als uitritconstructie ontworpen. Een tweede in-/uitgang van het woongebiedje bevindt zich aan de Paasheuvelweg, ook deze aansluiting is door middel van een inritconstructie vormgegeven. Een derde ontsluiting van het woongebiedje vindt plaats via de Pietersbergweg.*

*Voorrijden/Kiss & ride station:*

*Rondom het station worden op verschillende plaatsen Kiss&Ride plaatsen aangelegd (in het woongebiedje nabij de noordelijke toegang van het station, nabij het busstation langs de Meibergdreef en ten oosten van de sporen bij de zuidelijke toegang naar het station, in combinatie met het nieuwe winkelcentrum); deze moet nog verder worden uitgewerkt. Het voorstel voor de K&R locatie nabij het busstation staan op tekening.*

*Het onderwerp is op 23-01-2008 in de AVC behandeld, ter vergadering zal een terugkoppeling worden gegeven van de standpunten van de AVC.*

*De CVC wordt gevraagd In principe akkoord te gaan met het principe van de inrichting van het busstation en met het principes van de aansluiting van het busstation op de Meibergdreef.*

## **Opmerkingen vooraf**

- DRO had gehoopt een plan te hebben voor de Meibergdreef en de Holendrecht-dreef. Op korte termijn wordt het ontwerp voor het nieuwe busstation behandeld en met de winterdienstregeling van de NS, in december moet alles rijden. Dan moet het NS-station, de bushalte en de metrohalte gerenoveerd zijn. Naar verwachting zal het busstation half december gereed zijn, maar de Meibergdreef zal dan nog niet aangesloten zijn. Dus zal er sprake zijn van een tijdelijke aansluiting met het busstation.
- In de verkeerscommissie zijn veel opmerkingen gemaakt en daarom wordt een nieuwe tekening uitgedeeld. De veranderingen in de tekening worden kort genoemd.

## **Reactie CVC**

### **DIVV**

- DIVV zou graag een rotonde willen hebben bij de uitgang van het busstation. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid geeft dat een betere situatie. Daarom graag een uitwerking van een versie met een rotonde met een langzame verkeersoversteek.  
De heer Rappange geeft aan dat niet naar de vorm van ontsluiten is gekeken. Het profiel van de Meibergdreef en Holendrecht-dreef zijn niet hetzelfde.
- DIVV wil weten of de capaciteit van het busstation voldoende is.  
Volgens de SRA is de capaciteit voldoende. Er is meer bufferruimte gecreëerd met verlengde perrons.
- DIVV pleit er voor om de structuur van langzaam verkeer goed te bekijken. Aan de zuidkant verdwijnt het fietspad en DIVV kan niet goed in dit profiel beoordelen wat het effect is.  
De heer Rappange geeft aan dat de fietsstructuur in de verdere uitwerking nog aan de orde zal komen. De fietsersbond wenst een fietspad aan beide zijden van de dreef.

### **GVB**

- Het GVB is niet akkoord met de indeling van het busstation en wil overleg over de stand van de haltes. Verder ook over de afstand tussen de haltes en hun lengte. Verder ontbreekt er een buffer. Ook heeft het GVB de wens om van halte naar halte te willen rijden. Daarom is goed overleg gewenst.

- Bij aansluiting op de Meibergdreef is het GVB geen voorstander van een rotonde bij het busstation. Veel uitrijdende bussen en daarmee kan de rotonde stuk gereden worden. Bovendien heeft een rotonde invloed op de rijtijden van de bus.
- Een bus komende van het oosten, dat naar het busstation rijdt, komt beroerd te staan in het linksafvak om het busstation in te rijden. De bus staat dan deels op de rijweg en een gelede bus blijft op de rijweg staan.

### **Politie**

De politie sluit zich aan bij DIVV wat betreft de fietsroute.

### **DRO**

DRO wordt verzocht rekening te houden met de gemaakte opmerkingen op het plan. CVC verzoekt tevens een rotondevariant uit te werken.

### **Advies/besluit CVC**

DRO wordt verzocht rekening te houden met de gemaakte opmerkingen op het plan. CVC verzoekt tevens een rotondevariant uit te werken.

### **8. Rode Loper:**

- **Nadere uitwerking van de door de CVC gestelde vragen betreffende De Rode Loper bij de behandeling van het Masterplan Rode Loper;**
- **Presentatie (door dhr. R. Legdeur) alternatief profiel Vijzelstraat/Vijzelgracht ingebracht vanuit het maatschappelijk veld: Vereniging Vrienden van de Vijzelstraat en Vijzelgracht ter advisering.**

In aanwezigheid van de heren R. Legdeur (projectmanager PMB), M. van Essen (toehoorder en trainee), S. Honselaar (Centrum), mevrouw L. Djoefrie (Centrum), mevrouw M. Breeman (Centrum). De heer Van Dussen is verhinderd.

### **Aanleiding**

*Bij de verdere uitwerking van de plannen voor de herinrichting van de Rode Loper is een Nota van Uitgangspunten opgesteld.*

*De Nota is tot stand gekomen in overleg tussen stadsdeel stadsdeel, dienst IVV en dienst Ruimtelijke Ordening.*

*Dit project valt onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid van de wethouder Verkeer en Openbaar Vervoer van de Centrale stad en de portefeuillehouder Openbare Ruimte en Verkeer van stadsdeel Centrum.*

### **A. Vragen CVC**

*Op hoofdlijnen heeft de CVC het Masterplan Rode Loper, de voorloper van de Nota van Uitgangspunten goedgekeurd. De CVC heeft wel aangegeven dat nog nader onderzoek diende plaats te vinden op een aantal aspecten, te weten:*

- *Het rechtsafvak naar de Bijenkorfgarage;*
- *Het touringcarhalteren op Rokin en Damrak;*
- *Toepassing van bestratingmateriaal op Damrak en Rokin, in afwijking van de kwaliteitseisen uit het Beleidskader Hoofdnetten;*
- *De menging van auto en tram (stad uit) op de Vijzelstraat en Vijzelgracht.*

### **Toelichting:**

**ad 1 Afslagstrook Bijenkorf**

Naar aanleiding van de vragen in de CVC is besloten een onderzoek te laten uitvoeren door bureau Ecorys naar de afslagstrook naar de Bijenkorf in het bijzonder, alsmede naar de verkeersafwikkeling op Rokin en Damrak. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden in de periode van dinsdag 23 oktober tot en met zondag 4 november 2007.

Bijgevoegd is het verslag van dit onderzoek en het advies van de verkeersadviseur van stadsdeel Centrum, dhr. A. Vijfhuizen.

De conclusie luidt dat de Bijenkorfafslagstrook in het profiel van het Damrak zoals voorgesteld in de conceptnota van Uitgangspunten niet hoeft te worden gehandhaafd.

Bij besprekingen in de verkeerswerkgroep van het project Rode Loper is veel gesproken over de 'winst' die gepaard gaat met het weghalen van de afslagstrook:

- Het is mogelijk om ook aan de oostzijde van het Damrak bredere trottoirs te maken
- Het is mogelijk om de tramhalte aan de oostzijde te verbreden tot 2.20 m., zonder de sporen te hoeven te verleggen (het verleggen heeft grote financiële consequenties).

Op de bijgevoegde tekening van het Damrak is het profiel nader uitgewerkt.

**ad 2 Het touringcarhalteren op Damrak en Rokin**

Op bestuurlijk niveau is aangegeven dat het opheffen van de touringcarplaatsen op Damrak en Rokin mogelijk is indien er alternatieven zijn ontwikkeld. Geconstateerd is dat binnen het plangebied van de Rode Loper deze alternatieven niet voorhanden zijn, alsmede dat deze problematiek stadsdeele overstijgend is. In het kader van de concept-NvU zullen deze alternatieven nog niet voorhanden zijn. Voor onderzoek is gezien de uitvoeringsplanning van de Rode Loper nog voldoende tijd.

In de fase van het ontwerp zal dit punt nader worden uitgewerkt. Aan de afdeling Strategie en Beleid van DIVV zal worden verzocht om mogelijke alternatieven te onderzoeken.

Vooralsnog wordt in de conceptnota van Uitgangspunten wel vastgehouden aan het verdwijnen van de touringcarvoorzieningen. Op de tekening van het Damrak zijn deze voorzieningen dus niet ingetekend met de kanttekening dat ze later wel ingetekend kunnen worden.

**ad 3 Toepassing bestratingmaterialen**

Aangezien zowel DIVV als stadsdeel Centrum het bijzondere verblijfskarakter van het plangebied onderstrepen, is door de ambtelijke opdrachtgever van DIVV en de ambtelijke opdrachtgever van stadsdeel Centrum, afgesproken dat men in gesprek zal blijven over de definitieve materiaalkeuze: afwijking ten opzichte van de regelgeving is mogelijk indien de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft. In de tussentijd worden nieuwe ontwikkelingen betreffende verhardingsmogelijkheden tussen de sporen nauwlettend gevolgd.

Een advies over de materiaalkeuze zal in het kader van de volgende fase aan u worden gevraagd.

**B. Presentatie alternatief profiel Vijzelstraat en Vijzelgracht**

(Mondelinge toelichting door dhr. R Legdeur.)

Naar aanleiding van de vragen in de CVC is in het projectteam nagedacht hoe te onderzoeken of de menging van auto en tram (stad uit) gevolgen heeft voor de vervoerscapaciteit van de tram. De toekomstige verkeerssituatie is alleen modelmatig te beoordelen aangezien de feitelijke situatie te zeer wordt beïnvloed door de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn. Daarnaast is hier sprake van onzekerheden die samenhangen met besluiten over de toekomstige lijnvoering openbaar vervoer alsmede de toekomstige verkeerscirculatie binnenstad.

Tegelijkertijd zijn er ook bestuurlijke signalen dat bij de planvorming rekening gehouden moet worden met een verdere terugdringing van het autoverkeer in het kader van de fijnstof problematiek en naar een verdergaande prioritering van het langzaam verkeer.

Aan de CVC wordt het volgende gevraagd:

**Punt A**

1. In te stemmen met het weghalen van de afslagstrook voor de Bijenkorf uit het profiel van het Damrak ten gunste van het verbreden van het trottoir bij de Bijenkorf en ten gunste van de verbreding van de tramhalte oostzijde.

## 2. In te stemmen met de vervolgpcedure voor het touringcarhalteren

### Opmerkingen vooraf

- Tekening 1: Het profiel is uitgetekend overeenkomstig de vastgestelde richtlijnen van de CVC.
- Het GVB geeft aan dat het vervelend is dat niet van tevoren is gesproken met het GVB. Ook wordt betreurd dat stadsdeel Centrum geen verkeerscommissie heeft en het GVB pleit voor de instelling van deze commissie. Het GVB kan zich voorstellen dat de tekeningen alsnog met bepaalde mensen van de CVC worden besproken, waarna het in de gehele commissie nogmaals aan de orde kan komen.

De heer Legdeur geeft aan dat er meerdere overleggen zijn geweest met het GVB. Ook is meerdere keren gesproken over de standpunten, lengte van de tramhaltes, de ruimte tussen de haltes en de voorzieningen voor de nachtbussen. Bij alle onderwerpen is aangegeven wat de knelpunten zijn en ook is aangegeven waar tegemoet gekomen kan worden aan de wensen van het GVB. Met het GVB is uitvoerig gesproken en er is notitie gemaakt van hun opmerkingen.

- Er zal geanticipeerd worden op de situatie van de Prins Hendrikkade medio 2009. Voor de definitieve ontwerpen voor die locatie moet nog besluitvorming plaats vinden. Er is geen voorziening gemaakt voor de touringcars, omdat deze momenteel niet in het beleid past. In het werkgebied is geen alternatief voor de touringcar.

### Reactie CVC

#### DRO

- DRO is qua profiel akkoord.
- De situatie met de touringcar is ongewenst, maar zolang er geen alternatief is moet er wel een voorziening zijn.

#### GVB

- Het GVB is niet akkoord met het profiel, zeker wat betreft de asstreep op de trambaan. Over het laden en lossen bestaat onduidelijkheid.  
De heer Ronselaar zal een tekening aanleveren wat betreft het laden en lossen.
- Het GVB pleit voor een fysieke afscheiding tussen de trambaan en het voetpad.
- Het zou prettig zijn als de nachtbus richting de stad naar CS toe op de trambaan mag rijden. Hier zou geen plaats voor zijn en stadsdeel Centrum zou hier ook geen voorzieningen voor nemen. In de nacht worden veel mensen vervoerd en in het profiel op de tekening is daar van niets terug te vinden. Vandaar dat het GVB niet akkoord kan gaan met het profiel.
- Reactie van dhr. S. Honselaar: het laden en lossen blijft zoals het nu is, het profiel voldoet qua maatvoering aan de richtlijnen en de uitgangspunten zoals op de tekening vermeld.

#### Politie

De politie is akkoord met het profiel en een situatie met touringcarhalteplaatsen is ongewenst.

#### DIVV

DIVV is akkoord met het basisprofiel, mits er een alternatief gevonden wordt voor de touringcars. Zolang deze nog niet is gevonden, moeten de bestaande faciliteiten worden gehandhaafd. DIVV zal de discussie over alternatieve locaties stimuleren.

### Advies/besluit CVC

- De CVC is akkoord met het profiel op hoofdlijnen, verdere detaillering volgt.
- De situatie met de touringcars is ongewenst, maar in het kader van de verkeersveiligheid en doorstroming moet deze voorlopig gehandhaafd blijven tot er een alternatief is.

### Opmerkingen vooraf

Tekening 2:

- Het profiel voor de bus blijft hetzelfde, met eventuele voorzieningen op de voetpaden. Ook de maatvoering is hetzelfde als op tekening 1.
- Er is geen taxistandplaats meer voor de beurs. Voorstel is deze te verplaatsen naar de kop van het natte Damrak, in de Oude Brugsteeg.

- Bij de Oude Brugsteeg is een VOP gepland. In dit profiel zijn geen steunpunten voor de overstekende voetgangers opgenomen. Dit hangt samen met de discussie over 30 of 50 km. Voorliggende tekening is gebaseerd op 50 km.
- Bij de Beurs van Berlage moet laden en lossen plaats vinden op de stoep.

### **DRO**

- DRO steunt de VOP bij de Oude Brugsteeg.
- DRO kan geen uitspraak doen over de taxistandplaats.

### **Politie**

- De politie wenst een geregelde VOP, dus met een VRI. Ook moet de VOP iets meer verplaatst worden richting CS, dan is het meer in de lijn van de looproute. Tevens is een vluchtheuvel gewenst.
- De politie heeft een voorkeur voor kanalisatiestreden indien geen VRI wordt geplaatst.

### **DIVV**

- Bij 50 km is een steunpunt gewenst, zodat de zwakkere verkeersdeelnemers gefaseerd over kunnen steken. Bij een geregelde VOP kan het steunpunt wellicht weg gelaten worden.
- DIVV wenst een berekening van het effect van een geregelde VOP met betrekking tot de doorstroming van het verkeer.
- De taxistandplaats kan op een andere plek, zodat deze weg kan bij het Damrak.

### **GVB**

Het GVB is voor een steunpunt en een regeling bij de VOP. De VOP is wel nodig in verband met de vele voetgangers die daar oversteken. Wanneer de VOP ongeregeld blijft, kan tram er niet door vanwege de vele overstekers.

### **Advies/besluit CVC**

- De CVC adviseert om goed te kijken naar de leidraad CVC. Ook verdient de aanleg van een VRI nadere bestudering.
- Geen taxistandplaats op het Damrak: akkoord.

### **Opmerkingen vooraf**

Tekening 3:

- Het profiel is tot en met het Beursplein hetzelfde als de andere tekeningen.
- De afslag bij de Bijenkorfgarage is komen te vervallen.
- Met dezelfde uitgangspunten als de andere tekeningen is prioriteit gegeven aan de voetgangers.
- De tramhalte is 2.20 m aan weerskanten en bij de Oude Brugsteeg wordt een poortconstructie toegepast.
- Ook hier wordt de mogelijkheid van 30 of 50 km bekeken.
- Bij het Beursplein moet een poortconstructie nog worden ingetekend.

### **DRO**

- DRO kan akkoord gaan met de uitritconstructie.
- Het afslagvak wordt in de toekomstige situatie overbodig.
- DRO kan akkoord gaan met de tekeningen.

### **Politie**

De VOP rechts op de tekening ligt vrij dicht bij de andere VOP. Met verplaatsing meer richting CS krijgt de eerste VOP een meerwaarde. Dus meer richting de passage bij de C&A. De effecten van het vervallen rechtsafvak zullen in de praktijk moeten blijken.

### **DIVV**

DIVV is voor handhaving van de afslagstrook naar de Bijenkort en stelt voor een proef te houden en deze te doen begeleiden door een onafhankelijk bureau. Daarbij niet alleen focussen op de doorstroming, maar ook op de verkeersveiligheid. Tevens kan meegenomen worden of de traag open en dichtgaande deuren van de parkeergarage voor vertraging zorgen.

## **GVB**

- Het GVB kan de tekeningen moeilijk beoordelen. De hoogte van de halte is niet duidelijk. Wanneer aan de ene kant geen 20+ wordt toegepast, dan aan de andere kant van de halte ook niet.
- Voorkeurhoogte rijwegkant is 10 cm.
- Het GVB is niet overtuigd van de capaciteitsberekening van de parkeergarage. Als de garage vol is kan filevorming ontstaan op de rijbaan. Daarom is het moeilijk om een uitspraak te doen over de afslagstrook naar de parkeergarage.
- Bij het oversteekpunt bij de Bijenkorf moet de zebra niet alleen tussen de benen van het spoor getekend worden, maar er ook overheen.

## **Advies/besluit CVC**

- DIVV wenst een onderzoek met betrekking tot het afsluiten van de afslagstrook bij de Bijenkorf. De politie en DRO hebben geen bezwaar tegen het verdwijnen van deze strook. De wens is om een proef te doen en de opzet van de proef komt nog aan de orde in het CVC.
- De meerderheid van de CVC gaat akkoord met het profiel.
- De tweede VOP zal worden betrokken bij de discussie over 30/50km.

## **Presentatie Vijzelstraat**

De heer Legdeur geeft vervolgens een toelichting met betrekking tot de Vijzelstraat. De presentatie zal digitaal aan de deelnemers van de CVC worden toegezonden, zulks in overleg met Bureau B&B.

Punten die uit de discussie naar voren komen:

- Bij de uitwerking van het gemeentemodel zal het commentaar van alle betrokken partijen worden meegenomen. Graag een eerste reactie van de CVC.
- Doel van het onderzoek van B+B is vooral het vergroten van de ruimte voor de voetganger.
- Bij tramhaltes op de bruggen kan niet worden uitgegaan van een haltelengte van 2x een combino.
- Meerijden van de auto met de tram blijft in zijn algemeenheid een knelpunt, vooral wat betreft de capaciteit van het betreffende wegvak
- Reductie op de snelheid heeft veel invloed op de veiligheid, maar is een nadeel voor de snelheid van de tram.
- Een onderzoek naar de capaciteit van de Vijzelstraat/Vijzelgracht kijkt niet alleen naar samenvoegen auto en tramverkeer, maar ook naar de toegestane maximum snelheid.
- DIVV ziet niet veel heil in een strengelspoor bij de tramsituatie dan wel strengelspoor tussen de haltes. Een dubbelspoor bij het gemeentearchief en een dubbele halte is wel interessant.

De heer Legdeur concludeert dat de door B+B ontwikkelde modellen op grote bezwaren stuiten. Het naar aanleiding van deze modellen door DRO uitgewerkte voorstel van haltes ter plaatse van het gemeentearchief (waarbij het autoverkeer voor de halte langs rijdt) lijkt inpasbaar. Het uitwerken van een dergelijke variant dient eerst bestuurlijk te worden geaccordeerd.

## **9. Dodelijk ongeval Veemkade**

In aanwezigheid van de heer A. van der Woerd.

### **Aanleiding**

*Op maandag 31 december 2007, omstreeks 23.30 uur, reed een auto met vier inzittenden in het water van het IJ. Een passagier is hierbij om het leven gekomen. Bij dit ongeval raakten nog twee personen zwaar gewond. De bestuurder reed met zijn auto over een ponton achter de Passagiersterminal Amsterdam. Deze ponton sluit op twee punten aan op de Veemkade. De hekken die toegang bieden tot de ponton stonden open. De bestuurder van de auto wilde op het ponton keren, maar reed daarbij in het gat tussen de ponton en de kade. Na een schouw ter plaatse is gebleken dat er geen hekken staan tussen de ponton en de kade.*

*Met name in het donker en bij slechte weersomstandigheden is het gat tussen de ponton en de kade slecht zichtbaar. In overleg is besloten om de hekken door te trekken langs de kade en het ponton.*

*Genoemde ongevallocatie ligt in het stadsdeel Zeeburg.*

*In het kader van het "protocol afhandeling dodelijke/zwaar letsel ongevallen" wordt de CVC verzocht advies te geven over de noodzaak om een zgn. quick scan uit te voeren.*

### **Reactie CVC**

Er is volgens de politie sprake van een ernstig ongeval, daarom is het ingebracht bij het CVC. Op basis van de uitspraak van de rechter zal blijken of sprake is van openbare weg. Burgemeester Cohen heeft aan de gemeentelijke ombudsman gevraagd om onderzoek te doen. Daarom is overleg met het kabinet van de burgemeester nodig.

### **Advies/besluit CVC**

De heer Van der Woerd neemt contact op met het kabinet van de burgemeester. Daarna kan bepaald worden of een quickscan van de CVC nodig is. In het volgende CVC overleg komt dit punt nogmaals aan de orde.

### **10. Ter kennisname**

Er zijn geen stukken ter kennisname

### **11. Vaststellen verslag 814<sup>e</sup> CVC d.d. 15 januari 2008**

Het verslag komt in de volgende commissie aan de orde.

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

Dit punt is wegens tijdgebrek niet aan de orde gekomen.

### **13. Actualiteiten**

Dit punt is wegens tijdgebrek niet aan de orde gekomen.

### **14. Rondvraag**

Dit punt is wegens tijdgebrek niet aan de orde gekomen.

De voorzitter sluit om 17.45 uur de vergadering.