



# 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: 816° CVC

Datum: 12 februari 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. A. Spronk	- Noord	(agendapunt 4)
	Dhr. R.J.H. Schoorstra	- Noord	(agendapunt 4)
	Dhr. R.J.H. Schoorstra	- Noord	(agendapunt 5)
	Dhr. E. van Leeuwen	- Zuidoost	(agendapunt 6)
	Dhr. J. Brewster	- Zuidoost	(agendapunt 6)
	Dhr. H. Haverkamp	- Zuidoost	(agendapunt 6)
	Dhr. H. Koelmans	- Zuideramstel	(agendapunt 7)
	Dhr. R. Legdeur	- PMB	(agendapunt 8)
	Dhr. M. van Essen	- PMB	(agendapunt 8)
Dhr. S. Honselaar	- Centrum	(agendapunt 8)	
Mw. M. Breeman	- Centrum	(agendapunt 8)	

---

#### 1. Opening en vaststellen agenda

De voorzitter opent de bijeenkomst en heet iedereen welkom. De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen
  - vergaderdata CVC tijdens vakantieperiodes:
  - CVC Special d.d. 15 april 2008
3. Hamerpunten
  - 3.1 Aansluiting Europaboulevard op de noordzijde van de A10;
  - 3.2 Kruising Postjesweg
4. IJdoornlaan: tijdelijke verkeerssituatie tussen Bannenbuikslootlaan en Statenjachtstraat
  5. Medegebruik busbaan Oostzanerdijk (langs A8) voor tijdelijk gronddepot Noorder IJ-plas;
  6. Karspeldreef – Gooiseweg (op afritten Gooiseweg)
  7. Herstructurering parkeerterrein P 15 Beethovenstraat

8. Nota van Uitgangspunten Rode Loper:
9. Ter kennisname
  - Utrechtsestraat: brug Keizersgracht en Prinsengracht
  - Uitslagen B&W vergadering d.d. 9 januari 2008, 16 januari 2008, 23 januari 2008 en 30 januari 2008
10. Vaststellen verslagen 815° CVC d.d. 15 januari 2008 en 29 januari 2008;
11. Naar aanleiding van het verslag;
12. Actualiteiten;
13. Rondvraag.

## 2. Mededelingen

De heer Van der Zedde deelt mede dat hij de volgende vergadering voor het laatst aanwezig is. Hij heeft een nieuwe functie gekregen bij het IBA. De commissieleden worden uitgenodigd voor een drankje na de volgende vergadering.

Vergaderdata CVC tijdens vakantieperiode  
6 mei 2008, 1 juli 2008 en 12 augustus 2008. 15 juli en 29 juli 2008 komen te vervallen.

CVC Special d.d. 15 april 2008

Onderwerpen voor de special zijn een fietsspecial en het project toegankelijkheid bushaltes. Wat betreft het project toegankelijkheid bushaltes is het doel om goed draagvlak creëren bij het stadsdeel en het CVC kan een standpunt innemen, nadat ze geïnformeerd zijn. Gezien de fase van het plan van aanpak is het een goed moment om het project toegankelijkheid bushaltes te agenderen voor de special. Van tevoren worden goede afspraken gemaakt over de maatvoering. De heer Prins zal de zaal reserveren voor de special. De heer Van Ham zal de projectleiders uitnodigen. De special wordt in klein comité, de heren Van Zedde, Tollenaar en Van Ham, voorbereid.

Op verzoek van de projectleidster wordt de special verzet naar 18 maart 2008. Op die manier kan de input van de CVC nog gebruikt worden in het HIA.  
De CVC leden gaan akkoord met deze datum.

In oktober kan dan een fietsspecial gemaakt worden in de CVC.

De vergadering op 25 maart 2008 zal een half uur later, dus om 13.30 uur beginnen.

## 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.*
- *De tekening is eveneens zodanig gewijzigd dat de portalen t.b.v. de uitneembare bovenleiding kunnen blijven staan.*

*In de stadsdeelverkeerscommissie voorafgaand aan de CVC van 15 januari is afgesproken om slechts één vak richting Van der Ende theaters te maken i.p.v. de twee welke in eerdere tekeningen*

was aangegeven. Deze wijziging was al aangebracht in de tekening van 15 januari maar voor de volledigheid hier nog een keer genoemd.

*Tevens werd opgemerkt dat er aandacht geschonken moet worden aan het feit dat voetgangers vanaf Endemol komend rechtstreeks de rijbaan oversteken om naar de tramhalte te gaan. Dit dient als het even kan voorkomen te worden.*

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

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

DRO wenst dat de geschilderde markering aan de oostzijde van de Europaboulevard ter hoogte van de kruising met het parkeerterrein Van de Ende fysiek wordt aangebracht. De heer Van der Zedde zal nagaan of dit ook voor de westzijde van toepassing is. De CVC gaat akkoord met voorliggend voorstel.

## **3.2 Kruising Postjesweg – Witte de Withstraat**

### **Aanleiding**

Op de Postjesweg wordt het laatste stuk ontbrekend vrijliggend fietspad aangelegd. Op verzoek van het GVB wordt de halteplaats met 30cm verbreed. Het profiel wijzigt hierdoor.

*Het profiel is op 25 september 2007 besproken in de CVC. De CVC heeft toen een aantal opmerkingen gemaakt, deze heeft het stadsdeel verwerkt in het ontwerp. Dit ging met name over het verschuiven van het zebrapad in de Witte de Withstraat en de aansluiting van het zebrapad op de Postjesweg.*

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het ontwerp voor de Postjesweg.

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

De CVC vindt het een gemiste kans dat de halte niet wordt opgehoogd. DIVV wenst dat het zebrapad bij de Postjesweg wordt doorgetrokken over het fietspad. Het verzoek van DRO is om het zebrapad meer aan te sluiten op de hoek, waardoor het zebrapad rechter loopt. DIVV zal aan het stadsdeel doorgeven dat de ontwerptekeningen van de Witte de Withstraat nog worden verwacht. Het GVB mist de haaiantanden op de Postjesweg. Met deze opmerkingen gaat de CVC akkoord met voorliggend voorstel.

## **4. IJdoornlaan: tijdelijke verkeerssituatie tussen Bannebuikslootlaan en Statenjachtstraat**

In aanwezigheid van de heer A. Spronk (Noord) en de heer R.J.H. Schoorstra (Noord).

### **Aanleiding**

De woonwijk Banne ondergaat een transformatie van aandachtswijk naar een stedelijk gebied met een nieuw centrum langs de IJdoornlaan. Dit vindt plaats in het kader van Stedelijke Vernieuwing.

Het plan Centrum gebied behelst een strook nieuwbouw langs de IJdoornlaan tussen Bannebuikslootlaan en Statenjachtstraat. De nieuwbouw bestaat uit (winkel)voorzieningen in de plinten en daarboven woontorens. De entrees zijn gelegen aan en op de IJdoornlaan en worden ontsloten door een nieuwe ventweg parallel aan de hoofdrijbaan van de IJdoornlaan. Voor bewoners en autobezoekers winkels ligt onder de plint een parkeerlaag en deze worden ontsloten via de lokale straten op niveau maaiveld van de Banne.

De IJdoornlaan is een belangrijke oost-west gebiedsontsluitingsweg voor het SDN en heeft een lengte van ca. 5 km. Deze weg heeft twee aansluitingen op de Ringweg A10, in het westen afrit Landsmeer S117 en oosten afrit Nieuwendam S115.

Het wegvak maakt onderdeel uit van het Hoofdnet Auto en OV. Afstemming met de functioneel beheerder, dienst IVV, is noodzakelijk voor waarborg doorstroming en verkeersveiligheid.

Voor verkeersontwerp aanhouden Leidraad CVC, februari 2007.

Naast de verkeersfunctie heeft de weg ook een belangrijke functie in de ruimtelijke structuur van SDN. In 2006 is daarvoor een beleidsnota 'Streefbeeld IJdoornlaan' vastgesteld met als doel een eenduidig beeld na te streven.

Aan de dienst RO-VRI is opdracht gegeven de regelbaarheid van de kruisingen te onderzoeken voor de tijdelijke situatie en eindbeeld met en zonder Bongerdweg + tunnel. Het uitgangspunt voor de tijdelijke situatie, tijdsperiode 2009 – 2012, is handhaven van VRI met aanpassing van de opstelvakken en – lengtes.

Voor het eindbeeld is het uitgangspunt enkelstrooks - rotondes als kruispuntvorm voor de twee kruisingen. Omdat de IJdoornlaan de uitstraling van een stadsweg krijgt, is er rekening gehouden met oversteken voor langzaam verkeer op een beperkt aantal takken. Het is mogelijk dat na inpassing van nieuwe bushaltes nabij de rotondes de oversteekpunten wijzigen.

Fasering wegvak IJdoornlaan op hoofdlijn: Voor het gemak is een tweetal fases aangehouden:

Huidig wegprofiel

Tijdelijk wegprofiel met 5 m veiligheidszones uit toekomstige gevellijn

Ad.1. Huidig wegprofiel is bestaande situatie. Geen enkele ingreep

Ad. 2. Door zone vervalt de zuidelijke rijstrook. Door opofferen middenbermen en strook aan noordzijde is een tijdelijk profiel van 7 m. mogelijk met ingekorte opstelvakken. Nagaan de regelbaarheid van de kruispunten. Beide halteplaatsen vervallen.

Bomen in middenbermen en (nabij) strook noordzijde zijn niet handhaafbaar. Kapvergunning in gang zetten.

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

### **Opmerkingen vooraf**

Er is voortgeborduurd op de inrichting van de Bannebuikslootlaan. Aandachtspunt is het fietsverkeer op de kruising met de Statenjachtstraat. Door het bouwblok is het bestaande fietspunt komen te vervallen. Fietsers worden buitenom geleid en dat is in het profiel weergegeven.

Voor de voetganger is geen speciale voorziening getroffen, omdat er van uitgegaan wordt dat die de oude route kiest.

In de eindsituatie wordt gedacht aan twee rotondes en daarom wordt gekeken of hier in de tijdelijke situatie al op kan worden geanticipeerd.

De middenbermen worden in verband met de bouwactiviteiten gebruikt als rijstroken. Één en ander blijft wel binnen de bestaande grondlichamen.

### **Reactie CVC**

#### **DIVV**

Het fietspad aan de oostkant richting het Buikslotermeerplein is krap (2,5 meter) als ook voetgangers van dit pad gebruik maken. Gezien de tijdelijke situatie van 3 of 4 jaar zou DIVV het fietspad graag 3 meter breed zien.

Op het kruisingsvlak moet de belijning worden aangebracht.

Wanneer de verkeerslichten uit zijn, moet het zicht vanuit de Statenjachtstraat door het bouwhek voldoende zijn.

De stopstreep moet meer naar voren worden aangebracht.

Een rotonde zou vanuit verkeersveilig oogpunt goed zijn in de tijdelijke situatie.

#### **DRO**

DRO zou de rotondes in de tijdelijke situatie pas aanleggen als zeker is dat deze in de eindsituatie ook mogelijk zijn.

Op de tekening moet duidelijk aangegeven worden dat de bushalte blijft bestaan.

DRO deelt de zorgen van DIVV over de breedte van het fietspad.

**GVB**

Ook het GVB maakt zich zorgen over de breedte van het fietspad gezien de duur van de tijdelijke situatie.

In de eindsituatie moet goed gekeken worden naar de uitstaphalte van de bus bij de IJdoornlaan. In het midden van de tekening moet bij de bushalte worden toegevoegd dat deze tijdelijk vervallen. In de definitieve situatie zal de busvoorziening terugkomen, waarbij passagiers gebruik moeten kunnen maken van het tunneltje.

Het GVB geeft in verband met het zicht de voorkeur aan een VRI boven een tijdelijke rotonde.

**Politie**

De politie maakt zich zorgen over de menging van fiets en voetganger.

**Advies/besluit CVC**

De CVC gaat niet akkoord met het huidige fietspad. De maatvoering is voor een fietspad in 2 richtingen onvoldoende en het fietspad moet minimaal 3 meter zijn.

Er moeten geen sprake zijn van menging van fiets en voetgangers. Dus een goede verwijzing voor de voetgangers is noodzakelijk.

In de eindsituatie moeten de tijdelijk vervallen bushaltes terugkomen.

Een rotonde in de tijdelijke situatie is akkoord wanneer het zicht goed is en deze rotonde in de eindsituatie ook staat gepland. Het ontwerp hiervan, zowel tijdelijk als definitief dient nog wel te worden geagendeerd voor de CVC.

**5. Medegebruik busbaan Oostzanerdijk (langs A8) voor tijdelijk gronddepot Noorder IJ-plas**

In aanwezigheid van de heer R.J.H. Schoorstra (Noord).

**Aanleiding**

Stadsdeel Noord, Waternet en het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam (OGA) zijn bezig met het opstellen van een inrichtingsplan voor de Noorder IJ-plas (NIJP). Naast het verondiepen van de plas om de waterkwaliteit en de natte flora en fauna te verbeteren, wordt ook de inrichting van het droge deel van het NIJP-gebied onder handen genomen. Het geheel leidt tot een gebied met een recreatieve functie en hogere natuurwaarde.

In de notitie 'Aanvraag motivatie medegebruik busbaan Oostzanerdijk (langs A-8) voor tijdelijk gronddepot Noorder IJ-plas' wordt achtereenvolgens ingegaan op:

Verondieping van de Noorder-IJplas

Ontsluiting van het depot

Maatregelen.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met medegebruik busbaan Oostzanerdijk.

**Reactie CVC****DRO**

Voor DRO is de situatie met de aansluiting van de busbaan op de Molenaarsweg onduidelijk.

**GVB**

Het GVB vindt het vreemd dat dit ontwerp eerst in de CVC wordt besproken, voordat het in de verkeerscommissie van het stadsdeel wordt behandeld. Bovendien wordt er van uitgegaan dat het GVB niet over deze weg rijdt en die veronderstelling is niet juist.

Er is onvoldoende informatie over wat er aan de weg gedaan wordt, of deze geschikt is voor vrachtwagens met grondvervoer. Ook is niet bekend hoe de weg wordt schoongehouden.

**Politie**

De politie wenst meer informatie over de kruising met fiets en voetgangers en de consequenties daarvan.

**DIVV**

Het plan voor de fietssnelweg en het verband met het gronddepot moet bekeken worden.  
De connectie met het project op de Molenaarsweg (deklaagprogramma) moet bekeken worden.  
Het accent ligt wat DIVV betreft op goed overleg met alle betrokken partners.

**Advies/besluit CVC**

De CVC heeft onvoldoende informatie om tot een oordeel te kunnen komen.  
Het ontwerp moet eerst in de verkeerscommissie van het stadsdeel behandeld worden.  
In verband met de Molenaarsweg dient eerst overlegd te worden met het GVB en de heer Van de Broek van DIVV.  
Een aantal praktische punten zoals kruising met fietspaden, kruising met de Molenaarsweg en de slagboom verdienen de aandacht.

**6. Karspeldreef – Gooiseweg (op afritten Gooiseweg)**

In aanwezigheid van de heer H.M. Haverkamp (Zuidoost), E. van Leeuwen en J. Brewster (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 744° 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 uitgewerkte tekeningen, die op 15 januari 2008 zijn behandeld in de CVC 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 hellingpercentages 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 G 04)*
- *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.*

*Vanwege de tijdsperiode tussen het tijdstip van behandeling in de CVC in 2004 en 2008 is het ontwerp aangepast aan de actualiteit. Hoewel onzekerheid bestaat over het realisatietijdstip van de Zuidtangent, is het ontwerp dusdanig aangepast om een goede doorstroming op de Karspeldreef te bevorderen. Met dynamische verkeersmodellen is aangetoond dat de Zuidtangent mee kan rijden. Daarvoor zijn in de toekomst extra rijstroken nodig om het de gewenste reistijd voor de Zuidtangent te halen. Het huidige kruispunt is tot stand gekomen op meegestuurd verkeersonderzoek. Van DIVV. Er is voldoende ruimte onder het viaduct om de rijbaan metertijd uit te breiden ten behoeve van de doorstroming van de Zuidtangent.*

*Naar aanleiding van behandeling in de CVC van 15 januari 2008 (zie verslag 816° CVC) zijn de volgende zaken verwerkt op tekening*

- *Pijlmarkering in de zuidelijke rijbaan van de Karspeldreef is aangepast en het verloop is vloeiender getekend*
- *Aan de oostzijde is een extra invoegstrook getekend naar de oprit van de Gooiseweg in noordelijke richting. Hiermee wordt doorstroming op de Karspeldreef bevorderd.*

Verkeersonderzoek is bijgevoegd.

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

## **Reactie CVC**

### **DRO**

Volgens berekeningen is het rechtsafvak op de Karspeldreef komende vanuit het westen tekort. Deze moet 78 meter zijn. Aandachtspunt is het verkeer dat stil komt te staan op deze plek. Bij de bushalte staat een pijl met 2x linksaf, wijzigen in een dubbele linksaf.

### **GVB**

Geen opmerkingen.

### **Politie**

Geen opmerkingen.

### **DIVV**

Geen opmerkingen.

## **Advies/besluit CVC**

De CVC is akkoord.

## **7. Herstructurering parkeerterrein P15 Beethovenstraat**

In aanwezigheid van de heer H. Koelmans (Zuideramstel).

### **Aanleiding**

#### Huidige situatie

Het parkeerterrein P15 (ca 600 pp) ligt ten noord-oosten van de kruising.

De Boelelaan/Beethovenstraat en is een openbaar parkeerterrein. Het parkeerterrein wordt momenteel ontsloten via de De Boelelaan en wordt tevens gebruikt door AFC (Amsterdamse Football Club), USC (Universitair Sport Centrum), restaurant Lotz en de RAI tijdens evenementen. In de noord-westhoek van P15 is een werf voor de werkzaamheden van de Zuidas, deze wordt ontsloten via de Bouwweg (evenwijdig aan de A10), die gerealiseerd is voor de werken van Vivaldi en loopt via de Beethovenstraat.

Het fietspad aan de oostzijde van de Beethovenstraat (tussen de Gustav Mahlerlaan) en de Strawinskylaan) is niet in gebruik, aan de westzijde ligt een 2-richtingen fietspad. Tekening van de bestaande situatie is bijgeleverd.

#### Aanleiding

Als de nieuwe Boeegracht moet worden doorgetrokken langs de Boelelaan, wordt de ingangspartij van de parkeerterreinen voor zowel AFC als het openbare parkeerterrein P15 problematisch. Een mogelijke oplossing is het voorgestelde ontwerp.

Hier is de ingang van het parkeerterrein van P15 verplaatst naar de Beethovenstraat ten zuiden van de Rijksweg A10 (naar de tijdelijke bouwweg voor Vivaldi). Het parkeerterrein voor AFC en USC blijft aan de Boelelaan.

De Beethovenstraat tussen het Mathijs Vermeulenpad en de Gustav Mahlerlaan is de afgelopen jaren versmald tot naar 2 x 1 rijstrook in verband met de bouwinritten t.b.v. de Zuidas werkzaamheden. Deze situatie volstaat in de praktijk goed. Momenteel staan hier barriers, maar het voornemen is dit te veranderen door toepassing van juiste belijning met aparte afslagen richting de nieuwe ingang voor P15, dit maakt het verkeersbeeld duidelijker en rustiger. Hierdoor wordt de opstelruimte, indien P15 gebruikt wordt door de RAI, vergroot en blokkeert niet het

overige doorgaande verkeer. Het bouwverkeer, de bus van de RAI en de bezoekers van het restaurant kunnen via dezelfde routing.  
Het betalingsloket wordt op P15 verplaatst naar de werf van IBA, die wordt versmald.

Doordat P15 meerdere dagen per jaar wordt gebruikt dan vroeger wordt de inrit intensiever gebruikt, mede door vrachtverkeer voor de opbouw van de RAI – evenementen.  
Afgesproken met de RAI is dat P15 niet meer gebruikt wordt door vrachtverkeer. Hierdoor kan de inrit aan de Boelelaan worden aangepast door een uitbuiging van het fietspad (betere zichthoeken). Deze uitbuiging is in het voorgestelde ontwerp niet nodig, aangezien dan het kruisende autoverkeer met het fietsverkeer vele malen geminimaliseerd wordt t.o.v. de huidige situatie en geen zwaar bouwverkeer plaatsvindt zoals eerder aangegeven.

In de behandeling van de Verkeerscommissie Zuideramstel is er gevraagd om een onderzoek te laten plaatsvinden of het kruispunt Beethovenstraat/ De Boelelaan de hoeveelheid extra verkeer aankan in verband met de verkeerslichtenregeling. Het stadsdeel dacht van wel, maar heeft het onderzoek bij DRO uitgezet. Dit onderzoek is positief gebleken.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het voorgestelde ontwerp zoals in punt 1. is aangegeven.

### **Opmerkingen vooraf**

Het fietspad moet zo spoedig mogelijk weer open gaan. De heer Koelmans legt uit dat het stadsdeel het fietspad zo snel als mogelijk weer toegankelijk zal maken voor fietser en voetganger.

De bouwwerkzaamheden rond tramlijn 5 (spoor vanuit de Strawinskylaan) en daarna het viaduct voor de noord/zuid lijn zijn van invloed op het fietsverkeer. Hiermee moet zeker rekening worden gehouden in verband met de openstelling van het fietspad.

### **Reactie CVC**

#### **GVB**

De bushaltes bij de Mahlerlaan dienen op de tekening te worden gezet, want de huidige haltes blijven bestaan.

#### **Politie**

Middels verdrijvingvlakken moet het verkeer in de Beethovenstraat vanaf de Boelelaan, noordelijke richting stad in naar de linkerzijde worden gedirigeerd.

De politie vraagt aandacht voor de zichtpunten bij de toerit van het parkeerterrein. Aandachtspunt is met name het fietspad. Graag aandacht voor het zicht bij het oversteken met de fiets.

De fiets moet voorrang krijgen van de auto wanneer deze laatste het parkeerterrein verlaat.

#### **DIVV**

DIVV maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid in verband met zicht wat betreft de inrit van de parkeergarage. DIVV wil daarom de huidige situatie handhaven en geen rechtsafslagvak naar het parkeerterrein toe.

DIVV wil het voorstel van weven en asverspringen terugzien in de CVC.

#### **DRO**

De verkeerssituatie verbetert door de ontsluiting van P15 via de Beethovenstraat. De verkeersveiligheid van de fietsers langs de Boelelaan is beter ten opzichte van de huidige situatie op de Boelelaan. DRO wenst spoedige uitvoering van de plannen.

Er is geen zichtprobleem of opstopping bij de toegangspoorten van de parkeergarage.

De tijdelijke bushalte direct na de verkeerslichten bij de Mahlerlaan ligt volgens DRO verkeerd.

Dit geldt voor de bushaltes aan beide zijden van de weg.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC vraagt aandacht voor de kruising met de Mahlerlaan en de bushalte die daarna is gelegen. Graag onderzoeken of een bushalte mogelijk is.



Verdrijvingstrepen voor rechtsaf moeten goed in de geleiding meegenomen worden. De heer Koelmans geeft aan dat aanleg van een bushaven buiten dit project valt. Hij zal dit intern bij het stadsdeel bespreken.

## 8. Nota van Uitgangspunten Rode Loper

In aanwezigheid van de heer R. Legdeur (PMB), de heer Van Essen (PMB), mevrouw M. Breeman (Centrum) en de heer S. Honselaar (Centrum).

### **Aanleiding**

Op hoofdlijnen heeft de CVC het Masterplan Rode Loper, de voorloper van de Nota van Uitgangspunten, goedgekeurd. De beoordeling van de CVC spitst zich toe op het voorgestelde profiel voor Vijzelgracht, Vijzelstraat, Munt, Rokin/Oude Turfmarkt en Damrak. Detaillering (zoals VOP's e.d) en materialisering zullen aan de orde komen bij de behandeling van het definitief ontwerp.

Bij een eerste bestuurlijke toetsing van de conceptnota van Uitgangspunten is vastgesteld dat het project van de Rode Loper een nieuwe rolverdeling zou moeten kennen. Besloten is dat dit project onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid valt van de wethouder Verkeer en Openbaar Vervoer van de Centrale stad en de portefeuillehouder Openbare Ruimte en Verkeer van stadsdeel Centrum.

De ambtelijke opdrachtgever van IVV heeft aangegeven dat de conceptnota van Uitgangspunten door de CVC behandeld dient te worden alvorens deze bestuurlijk kan worden vastgesteld.

Op 29 januari j.l. heeft de CVC zich al gebogen over enkele specifieke aandachtspunten uit het de Nota van Uitgangspunten, te weten: de afslagstrook bij de Bijenkorfgarage; het touringcarhalteren; de toepassing van de bestratingmaterialen en de doorstroming bij menging van auto en tramverkeer stad uit, in de Vijzelstraat.

Hoewel sommige leden van de CVC instemden met het verwijderen van de afslagstrook is uiteindelijk door de CVC gesteld dat er nog een proef dient te worden gehouden. Dit zal aan de bestuurders van de Centrale Stad en van het Stadsdeel Centrum worden voorgelegd.

Voor het touringcarhalteren is door de CVC ingestemd met het opheffen van deze plaatsen mits alternatieve halteringsplaatsen gevonden kunnen worden buiten het gebied van de Rode Loper, een onderzoek dat door DIVV verder zal worden uitgewerkt.

Over de andere twee punten zal in het kader van het definitief ontwerp besloten moeten worden.

Vooruitlopend op de behandeling van de conceptnota van Uitgangspunten is in de vergadering van 29 januari j.l. het profiel van de Damrak behandeld en op hoofdlijnen geaccordeerd. Het GVB heeft verzocht de beperkingen voor het openbaar vervoer in het voorgestelde profiel expliciet onder de aandacht van het Bestuur te brengen.

### Toelichting:

*Ten opzichte van de laatste behandeling in de CVC d.d. 27 februari 2007, is er nog één profielwijziging gekomen: in het profiel van de Vijzelgracht is de trambaan verschoven in westelijke richting ten behoeve van de verbreding van het voetpad aan de oostzijde. In een overleg tussen het stadsdeelbestuur en vertegenwoordigers van bewoners en ondernemers uit de omgeving van de Vijzelgracht is besloten om te onderzoeken of het mogelijk zou zijn om de sporen op te schuiven in westelijke richting. Bij dat onderzoek was vooral van belang of de locatie van diverse luiken en ventilatiekokers van het station Vijzelgracht dit zou toelaten. Gebleken is dat dit mogelijk is en de verschoven sporen zijn nu verwerkt in het profiel van de Vijzelgracht. Hierdoor is aan de westzijde van de Vijzelgracht een breder trottoir mogelijk geworden. Bijgevoegd is het aangepaste profiel van de Vijzelgracht.*

In een eerste behandeling van de Nota van Uitgangspunten op 27 februari 2007 is het voorstel behandeld om op de Vijzelstraat het autoverkeer in zuidelijke richting voor de halte langs te laten rijden. De CVC heeft aangegeven dat er een gedetailleerde uitwerking van het ontwerp aan de CVC moet worden voorgelegd. In de conceptnota van Uitgangspunten is dit verder uitgewerkt. Ten behoeve van de CVC behandeling is als bijlage tevens een profieltekening bijgevoegd om de detaillering te kunnen voorleggen.

In de Nota is verder tegemoetgekomen aan de wens van de CVC om circulatie van het laad- en losverkeer op te nemen.

In de Nota is nog geen sprake van een detaillering van het Muntplein: zolang nog niet de keuze is gemaakt of een richtingsverkeer op de Amstel wordt ingevoerd, kan de detaillering niet worden gemaakt.

De CVC wordt het volgende gevraagd:

Kennis te nemen van de uitgangspunten zoals geformuleerd in de conceptnota van

Uitgangspunten, in het bijzonder het verkeersprofiel

Kennis te nemen van de detaillering van het autoverkeer voorlangs de halte (Vijzelstraat)

In te stemmen met het gewijzigde profiel van de Vijzelgracht.

Met opmaak:  
opsommingstekens en  
nummering

### Opmerkingen vooraf

De nota van uitgangspunten is gereed, maar er is reeds in de diepte gekeken. Het ontwerp is vooral bedoeld voor het college van B&W en het stadsdeel Centrum om de inspraak op te kunnen starten.

Er is een voorstel op hoofdlijnen en per onderdeel worden ontwerptekeningen uitgewerkt.

De vragen van de CVC zullen bij het uiteindelijke ontwerp worden meegenomen.

De tekeningen zijn gedetailleerd om goed te kunnen bepalen wat de uiteindelijke kosten van aanleg zijn. Verder wordt ook de haalbaarheid van het voorstel onderzocht. De tekeningen hebben de status van een pre VO. Het CVC kan advies geven en het DO wordt nog behandeld in de CVC.

In de finale tekening komt de taxistandplaats, het laden en lossen, de fietsnietjes e.d. aan de orde.

De taxi mag de trambaan op het Rokin niet gebruiken. Hier geldt hetzelfde regiem als op het Damrak.

De heer Honselaar overhandigt de voorzitter de opmerkingen van het stadsdeel op de notulen van 29 januari 2008.

### Reactie CVC

Nota van uitgangspunten.

### DRO

DRO kan instemmen met de nota van uitgangspunten. Over de tekeningen zullen kritische vragen worden gesteld.

### GVB

Het GVB zal zich van commentaar onthouden wat betreft de nota van uitgangspunten en tekeningen. Van tevoren is niet genoeg overleg geweest met het GVB betreffende deze twee zaken.

### Politie

De politie vindt het een gemiste kans dat er geen vrijliggend fietspad is gepland op de Vijzelgracht in noordelijke richting.

### DIVV

DIVV kan zich in principe vinden in de nota van uitgangspunten. Wel kan meer gezegd worden in algemene zin over de doorstroming, verkeersveiligheid en verkeersbeleid. De nota is nu geschreven op ruimtelijke en stedelijke kwaliteit. Het verkeersbelang komt niet helemaal tot zijn recht.

DIVV deelt een wensenlijst uit met ontbrekende zaken. Deze lijst zal aan de leden van de CVC worden gestuurd.

### Advies/besluit CVC

De CVC gaat in hoofdlijnen akkoord met de Nota van Uitgangspunten, maar doet daarbij wel het verzoek om de gemaakte opmerkingen te verwerken in de betreffende nota.

De heer Legdeur licht nog toe dat er binnen Amsterdam algemene beleidskaders zijn, die in het Centrum niet kunnen worden gerealiseerd. Er is ontworpen met bestaande kennis, maar er zijn ook ontwikkelingen in de stad. De politiek wil minder verkeer in de stad, heeft plannen voor het OV in de toekomst en denkt na over de rol van de bus en regiobus. Deze factoren zijn van invloed op de uitwerking. Op een gegeven moment moet een ontwerp worden gemaakt, met bijbehorend budget. Het is goed dat het bestuur zich realiseert dat knelpunten blijven. Ernstige zaken moeten in dat geval expliciet kenbaar worden gemaakt bij het bestuur.

## Reactie CVC

Tekening 1

## Politie

De politie heeft een paar algemene opmerkingen die betrekking hebben op alle tekeningen. Betreffende de voetgangersoversteekplaatsen moet een keuze worden gemaakt voor een VRI of niet. Voor de toekomst pleit de politie er voor om de leidraad te hanteren. De politie heeft de voorkeur voor fietspaden tegen de rijbaan aan, maar verhoogd op het niveau van het trottoir.

Volgens de heer Honselaar kan dit soort fietspaden aangelegd worden ten koste van de ruimte voor voetgangers. Het stadsdeel wil de ruimte gebruiken voor een grote hoeveelheid voetgangers. Daarnaast moeten de voorzieningen worden ingepast. De bouwkundige uitgangspunten onder de grond bepalen hoe de ruimte boven de grond benut kan worden. Rijrichting de stad in wordt over het hele traject een fietsstrook met doorgetrokken streep gepland.

## DIVV

Er moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen de trambaan en de rest van het vlak waar de tram overheen rijdt. Voor de gebruiker moet dit duidelijk genoeg zijn.

Ook bij de taxistandplaats is het onderscheid tussen de trambaan en voetgangersgebied niet duidelijk.

De aansluiting van het Rokin op de Dam is nu een enkel vak met OFOS. Zolang de Paleisstraat in het verkeer is, zijn daar 2 vakken nodig. Welke consequenties heeft dit voor het ontwerp?

Op het ontwerp duidelijk maken of de Paleisstraat als fietspad of alleen voetpad is getekend.

Twee zebra's in het plan blijft een lastige discussie. Volgens de leidraad CVC moet men dit niet doen en als het toch gedaan wordt, dan met een VRI.

In het hele profiel is sprake van een diffuus oversteekpatroon. Niet duidelijk is wat de grote voetgangersstroom is.

Bij de uitrit parkeergarage is 1.10 meter vrije ruimtelijn. Voor het ontruimen van de tram is dit onvoldoende.

Volgens de heer Legdeur moet in de detaillering van de toegang van de parkeergarage voldoende ruimte gevonden worden voor ontruiming. Op maaiveldniveau is net voldoende ruimte. Hierover zijn afspraken gemaakt met de architect van de noord/zuid lijn. 1.10 meter is echter de maximale ruimte waar mee gewerkt moet worden. De detaillering wordt in een dwarsdoorsnede in beeld gebracht in de ontwerpfase.

## DRO

- De haltebreedte van 2.60 meter is krap.
- Bij het Spui moet aandacht zijn voor de voetganger. De schampstrook tussen het fietspad en het muurtje mag minimaal worden gemaakt. Het fietspad kan worden versmald tot 1,80 m., om zodoende ruimte te creëren voor de voetganger.
- Zolang de Paleisstraat nog niet is afgesloten voor het rijverkeer, moet op grond van de verkeersveiligheid en de doorstroming, het linksafvak gehandhaafd blijven.

De heer Legdeur legt uit dat de herinrichting van het Rokin samenvalt met de afsluiting van de Paleisstraat. Dit is conform besluit en daarom is geen tijdelijk alternatief gemaakt. De aansluiting met de Paleisstraat zal gelijk goed vorm worden gegeven.

De heer Honselaar legt uit dat door middel van materiaal onderscheid zal worden gemaakt tussen de trambaan en voetgangersruimte. Er zal dus een ander type materiaal worden gebruikt

bij deze twee ruimten. Voor de materialisering van het voetgangersgedeelte wordt een proefstrook aangelegd. Discussie over de materialisering gaat nog gevoerd worden.

### **Reactie CVC**

Tekening 2

### **DIVV**

De fietsstrook moet afgescheiden worden van de rijstrook voor auto's door middel van een doorgetrokken lijn.

De opstelruimte voor fietsers vanuit de Nieuwe Doelenstraat tussen rijbaan en trambaan is krap. De bocht richting de Dam kan met een krappere straal worden ontworpen, zodat op het middendeel meer ruimte ontstaat.

DIVV wenst een fysieke afscheiding tussen de rijbaan en trambaan bij de Vijzelgracht.

De aansluiting met de Nieuwe Doelenstraat moet vorm gegeven worden met een uitconstructie omdat het 30 km gebied is.

Op het kruispunt bij de aansluiting met de Amstel mist DIVV een zebrapad.

Tegenover de viskraam moet specifiek gekeken worden naar de plaats van de stopstrepen. Hoe omgegaan wordt met de capaciteit en intensiteit op dit kruispunt vraagt nadere bestudering. Dit hangt samen met de profilering van de Nieuwe Doelenstraat.

### **DRO**

DRO mist een aantal bomen langs de waterkant.

Ook is DRO van mening dat het weghalen van het 3e spoor een goed verkeerskundig onderzoek nodig heeft in verband met de reistijden van de tram.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC maakt zich zorgen over de consequenties voor de Nieuwe Doelenstraat in relatie tot de kruising Singelstraat en de opstelling van de tram. Bekeken moet worden wat voor gevolgen deze inrichting heeft voor het OV.

De heer Legdeur memoreert dat na discussie over het spoor de opdracht is gegeven om de situatie voor de voetganger in dat gebied te verbeteren. Dit wordt bereikt door verwijderen van het 3e spoor. Toen had een lichte regeling de voorkeur als de tram in de Regulierstraat weer kan doorrijden. Teruggaan naar een 3e spoor vraagt nu te veel ruimte. De heer Legdeur wil inzetten op een situatie waarbij de circulatie van de tram zo maximaal mogelijk en ongehinderd plaats kan vinden.

De CVC is van mening dat terugbrengen van het spoor niet ten koste mag gaan van de doorstroming van het OV. De politiek moet deze consequentie goed onder ogen zien. In de verdere uitwerking moet duidelijk worden of het OV goed kan doorstromen met voorliggend ontwerp.

### **Reactie CVC**

Tekening 3

### **DIVV**

Het is onduidelijk wat vrije baan is en wat niet.

Aan de wegindeling of markering moet af te lezen zijn of de auto op de trambaan mag. DIVV wil op dit punt meer inzicht.

De fietsstrook in de Vijzelstraat en Vijzelgracht wil DIVV uitgevoerd zien in rood asfalt met fietssymbolen.

De maatvoering bijvoorbeeld bij de halte stad uit Duintjer moet 3.50 meter zijn.

Het zebrapad bij de Regulier Dwarsstraat mag weg. Ook hier is een fysieke scheiding tussen autorijbaan en trambaan gewenst.

### **Advies/besluit CVC**

Er moet naar de maatvoering worden gekeken.

Goed onderscheid tussen tram en rijbaan voor de auto is gewenst.

### **Reactie CVC**

Tekening 4

**DIVV**

De menging van autoverkeer stad uit op de Vijzelgracht wil DIVV graag onderbouwd zien met een verkeersonderzoek.  
Het profiel wordt aangepast ten opzichte van de huidige situatie. Niet duidelijk is of de trambaan op een plateau ligt.

**DRO**

DRO wijst er op dat dezelfde maatvoering voor de rijbaan moet worden aangehouden.  
De heer Legdeur geeft aan dat de tekening van de Vijzelgracht nog wordt besproken met de mensen van de noord/zuid lijn. Dan is het belangrijk om te weten wat de maatvoering is. Het is goed om daar expliciete afspraken over te maken.  
DRO wenst een erfinrichting op het stuk tussen de Prinsengracht en de Weteringstraat.  
De heer Legdeur merkt op dat dit afhankelijk is van wat de mensen in de buurt zelf willen, maar ook is het afhankelijk van het regime van de parkeergarage.  
DRO wenst dat er nog gekeken wordt naar het profiel van de haltes bij het Weteringcircuit. Naar het westen toe schuiven.

**Advies/besluit CVC**

Het samen rijden van de tram en auto is nieuw voor de CVC, daarom is een verkeerskundig onderzoek wenselijk.

**9. Ter kennisname**

9.1 Utrechtsestraat: brug Keizersgracht en Prinsengracht  
Medegedeeld is dat variant 1 verder wordt uitgewerkt.  
De politie vindt het vreemd dat al een conclusie is getrokken terwijl de CVC nog geen standpunt heeft ingenomen. De CVC had de wens geuit dat ook de 2<sup>e</sup> variant zou worden uitgewerkt.  
De heer Van der Zedde zal nagaan of de uitwerking nog terugkomt in de CVC. Hij heeft begrepen dat er geen budget is voor de uitwerking van variant 2.

9.2 Uitslagen B&W vergaderingen d.d. 9 januari 2008, 16 januari 2008, 23 januari 2008 en 30 januari 2008  
Geen opmerkingen.

**10. Vaststellen verslagen 814° CVC d.d. 15 januari 2008 en 815° CVC d.d. 29 januari 2008**

De secretaris van de CVC zal de tekstuele wijzigingen doorvoeren in beide verslagen.

**11. Naar aanleiding van de verslagen**

Blz. 15, punt 8: de Veemkade is in de wintermaanden openbare weg. De gemeentelijke ombudsman ziet uit naar het rapport van de CVC.  
De voorzitter constateert dat er nu voldoende aanleiding is om het protocol in werking te zetten. Hij zal de heer Van der Woerd verzoeken om de quickscan uit te voeren.

**12. Actualiteiten**

Er zijn geen actualiteiten.

**13. Rondvraag**

De voorzitter sluit de vergadering om 17.30 uur.