



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: 817^e CVC

Datum: 26 februari 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. P. van der Zedde	- DIVV	
	Mw. E. Demartea	- notulist	
	Dhr. heer D.I. Terpstra	- DRO	(agendapunt 4)
	mw. W. Schipper	- DIVV	(agendapunt 5)
	Dhr. W. van Duinen	- Oud Zuid	(agendapunt 5)
	Dhr. F. Kerkhoff	- Centrum	(agendapunt 6)
	Dhr. A. Vijfhuizen	- Centrum	(agendapunt 6)
	Dhr. G. Walstra	- DIVV	(agendapunt 6)
	Dhr. D. Adriaansens	- OGA	(agendapunt 7)
	Dhr. W. Pieroele	- ingenieursbureau Amsterdam	(agendapunt 7)

1. Opening en vaststellen agenda

De voorzitter opent de bijeenkomst en heet iedereen welkom. Bij agendapunt 6 en 7 is het wenselijk dat Ger Walstra aanwezig is, daarom wordt het verbeteringsvoorstel Gooiseweg na agendapunt 7 behandeld.

Het GVB heeft een brief gestuurd aan het stadsdeel Centrum over de reconstructie van het Meester Visserplein. Hij geeft aan dat een antwoord op deze brief naar alle CVC-leden gestuurd moet worden, zodat iedereen op de hoogte is van wat er speelt. De voorzitter zal bij het betreffende punt aangeven waarom het toch op de agenda is gezet.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen
3. Hamerpunten
 - 3.1 Verbeteringsvoorstel Nassauplein
 - 3.2 Verbeteringsvoorstel Vorticellaweg
 - 3.3 Ofossen Th. De Bockstraat en P.C. Hoofdstraat
 - 3.4 A.Frankstraat - Valkenburgerstraat

4. Singel en Verlengde Van Heekweg
5. Ontwerp Aanpassingen Hoofddorplein
6. Reconstructie Mr. Visserplein
7. Oostelijke ontsluiting IJburg
8. Verbeteringsvoorstel Gooiseweg
9. Ter kennisname
- 9.1 Uitslagen B&W vergadering d.d. 6 februari 2008 en 13 februari 2008
10. Vaststellen verslagen 816^e CVC d.d. 6 februari 2008 en 13 februari 2008;
11. Naar aanleiding van het verslag;
12. Actualiteiten;
13. Rondvraag.

2. Mededelingen

Aanwezig in deze CVC-vergadering is ook Wytse de Lange die bij het team Hoofdnetten (DIVV-Hoofdafdeling Beheer – afdeling Stadsinfrastructuur) gaat werken. In zijn takenpakket zit onder andere het secretariaat van de werkgroep Black Spots in Amsterdam. Ter oriëntatie is de heer De Lange aanwezig in deze vergadering.

De voorzitter geeft aan dat het ook een bijzondere CVC is, omdat de heer Van der Zedde voor het laatst aanwezig zal zijn. Hij is een zeer gewenste collega en de voorzitter wenst hem namens het hele CVC veel succes bij de IBA. Dat hij op die manier nog een bijdrage mag leveren aan de CVC.

3. Hamerpunten

3.1 Verbeteringsvoorstel Nassauplein

Aanleiding

Het ontwerp voor het Nassauplein is op 4 december 2007 in de CVC als hamerpunt besproken.

De CVC is akkoord met daarbij de opmerkingen dat, in verband met zichtlengtes, op de plaats van de geprojecteerde abri's versmalde uitvoeringen dienen te komen.

De abri richting Spaarndammerstraat is in noordelijke richting opgeschoven.

De fietsoversteken in de voorrangrichting worden in rood asfalt uitgevoerd.

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

Reactie en advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp.

3.2 Verbeteringsvoorstel Vorticellaweg

Aanleiding

Het ontwerp voor de Vorticellaweg – IJdoornlaan is op 15 januari 2008 in de CVC besproken. Er is een oplossing aangedragen om de verkeersdoorstroming van Vorticellaweg richting IJdoornlaan te verbeteren. Naar aanleiding van de CVC is de maatvoering op de zuidelijke tak van de kruising aangepast.

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

Reactie en advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp.

3.3 Ofossen Th. De Bockstraat en P.C. Hoofdstraat

Aanleiding

In de 796^e CVC zijn de ofossen in Oud Zuid behandeld. Aangekondigd werd dat de uitgewerkte locaties aangeboden zouden worden aan het stadsdeelbestuur. Het stadsdeel Oud-Zuid is akkoord gegaan met de aanleg van Ofossen, onder de voorwaarde dat het verlies aan parkeerplaatsen

beperkt blijft tot de Emmastraat. Het opheffen van parkeerplaatsen zonder compensatie ligt uitermate gevoelig. Compenseren van parkeerplaatsen is op twee locaties niet mogelijk.

De aanleg van vier ofossen op de kruising Marathonweg – Olympiaweg wordt voorlopig niet doorgezet. Recent is door de WVA, op verzoek van het stadsdeel, besloten tot een doofproef. Indien de doofproef slaagt, wil het stadsdeel poortconstructies in de Marathonweg aanbrengen.

Het aanleggen van een ofos zonder verwijderen van de naastgelegen parkeerplaats blijft beperkt tot twee locaties:

PC. Hoofdstraat – Van Baerlestraat; hier is al een ofos aanwezig met een direct naastgelegen parkeerplaats; dit geeft geen problemen voor fietsers; het herziene voorstel is geschetst op tekening 5617-07 blad01; de coating wordt vervangen door een deklaag;

Theophile de Bockstraat – Haarlemmerstraat; parkeerwisselingen zijn beperkt; het voorstel is geschetst op de aangepaste tekening 5617-07 blad 03.

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

Reactie en advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het voorliggende voorstel, met in achtneming van de volgende opmerkingen:

Theophile De Bockstraat

- Het GVB is het niet duidelijk of de fietsstrook of het parkeervak nu 1.50 meter is.
- DRO wil graag de zebra versmallen naar 4m. Dan kan de OFOS naar voren, zodat er een kleiner kruisingsvlak ontstaat. De VOP over de Theophile de Bockstraat moet naar voren worden geschoven.
DIVV zal deze suggesties meenemen.
- Volgens DIVV is er een mogelijke aanpassing van de blokmarkering in kanalisatiestrepen op het kruispunt nodig.

P.C. Hoofdstraat

- Het GVB wenst een goede ondergrond te gebruiken voor de Van Baerlestraat. Dit staat niet goed op de tekening.
- DRO mist haaiantanden op de P.C. Hoofdstraat.

De voorzitter constateert dat de aanwezigen akkoord gaan met de OFOS.

3.4 Anne Frankstraat - Valkenburgerstraat

Aanleiding

De laatste gewijzigde versie van het ontwerp van de Anne Frankstraat – Valkenburgerstraat, inclusief een overzicht van rijcurve simulaties wordt nu al aan de CVC als hamerpunt voorgelegd. De reden is dat het zaak is om zo snel mogelijk te starten met de fases Definitief ontwerp en Bestek. De uitvoering vindt plaats in het weekend van 16 tot en met 18 mei 2008.

Mocht de gerechtelijke procedure van bewoners (beroep wordt behandeld op 7 april 2008) roet in het eten gooien dan is er een uitwijkmogelijkheid naar het weekend van 19 tot en met 21 september 2008 (dit vanwege de omgevingsprojecten). De voorgestelde weekenden zijn al akkoord bevonden in de WWU. Echter houden wij vast aan het weekend van 16 tot en met 18 mei 2008.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de laatste gewijzigde versie van het ontwerp van de Anne Frankstraat – Valkenburgerstraat.

Reactie en advies/besluit CVC

- DRO vindt het wenselijk dat de heuvel aan de zuidwestkant van de VOP iets kleiner wordt gemaakt.
- DRO zal nog naar de plaats van de stopstreep kijken op de Valkenburgerstraat, stad in.

De CVC gaat akkoord met het voorliggend ontwerp, met in achtneming van de bovenstaande opmerkingen.

4. Singel en Verlengde Van Heekweg

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

Aanleiding

De Singel/ Verlengde Van Heekweg is een nieuwe gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) door het CAN gebied welke parallel aan en ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg komt te liggen. Nu ligt het VO voor van het noordelijke deel, tussen IJdoornlaan en de Van Heekweg. Deze weg wordt onderdeel van het Hoofdnet OV. De IJdoornlaan is Hoofdnet Auto en de westzijde van de Singel is Hoofdnet Fiets.

De weg bestaat uit twee rijstroken (elk 3,5 meter breed). Tussen deze rijstroken ligt een 2 meter brede overrijdbare middenberm. Aan de westzijde van het profiel ligt een 2-richtingsfietspad en een voetpad. Voor de oostzijde van het profiel is nog niet bekend welke functies er komen. Hier is een relatief brede stoep opgenomen waar eventueel (afhankelijk van de invulling van het gebied ten oosten van de Singel) ruimte is voor laden&lossen en/of parkeren (gestippeld in de tekening). De zijstraten (30 km/uur) worden over het algemeen aangesloten door middel van een uitritconstructie. Bij de toegang naar het woongebied Elzenhagen/Jeugdland is een gewone voorrangaansluiting opgenomen. Dit in verband met de hoogtes van de brug en het plateau direct ten westen van de brug. Er wordt nog bekeken of ook deze aansluiting een uitritconstructie kan worden.

Onderbouwing van de ontwerpkeuzes over de ligging van de bushaltes, eventuele opstelvakken en middensteunpunten zijn in de bijgevoegde notitie opgenomen.

Parkeren Van Heekweg

De verlengde Van Heekweg gaat over het bestaande parkeerterrein. Van de 54 parkeerplaatsen kunnen er circa 25 worden gehandhaafd. De overige plekken moeten worden verplaatst. Hiervoor zijn 3 varianten uitgewerkt. Variant 1: uitbreiding parkeerterrein tegen de H. Cleyndertweg. Variant 2: parkeren langs de H. Cleyndertweg. Variant 3: uitbreiding parkeerterrein ten westen van de flat (conform SP).

Het profiel van de H. Cleyndertweg is 10 meter breed. Wanneer deze weg een gebiedsontsluitingsweg blijft (waarschijnlijk afhankelijk van de toekomstige buslijnvoering) is een profiel mogelijk met middenberm en één rij langsparkeren binnen de huidige 10 meter (zoals getekend). Het nadeel is dat de loopafstand tussen de flat en de parkeerplaatsen vrij lang wordt. Wanneer de H. Cleyndertweg een erftoegangsweg wordt, is een profiel met aan twee kanten langsparkeren mogelijk. Hierdoor kan de loopafstand worden beperkt. Een keuze voor een variant is nog niet gemaakt.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het VO.

Opmerkingen vooraf

De heer Terpstra benoemt de belangrijkste punten die in de verkeerscommissie naar voren kwamen:

- Bij de uitgang Westerhaven wenst de verkeerscommissie een inritconstructie. Gekeken zal worden of dit in verband met de doorrijdhoogte mogelijk is.
- Bij de tweede aansluiting vanuit het oosten is steeds een dubbele fietsdoorsteek getekend en de fietsersbond wenst één doorsteek. Ook deze mogelijkheid zal worden bekeken.
- De bocht in het tracé in de linker bovenhoek van de tekening zal ruimer gemaakt worden voor de bus.
- In een volgende fase wordt de plaats van de haltes verder uitgewerkt.
- Stadsdeel Noord wilde de aansluiting van het fietspad bij de bus meer mee laten lopen met de Heekweg.
- De verkeerscommissie Noord wilde de bushalte in noordelijke richting in een haltekomen in verband met het blokkeren van het voetgangersoversteekpad. In zuidelijke richting stopt de bus op de rijbaan.

Reactie CVC

DIVV

- DIVV vraagt zich af of goed is gekeken naar de rijcurves bij de aansluiting met Elzenhagen noord.
- Hij is een voorstander van een uitritconstructie aan de westkant.
- Een VOP naar de bushalte toe lijkt goed en de heer Van der Zedde heeft er geen probleem mee als de oversteek wordt geblokkeerd door auto's.
- Er is geen voorkeur voor een bepaalde variantkeus betreffende parkeren.

DRO

- DRO vraagt zich af of het echt nodig is om aan weersijden van de straatjes steunpunten te maken.
- Aan de noordkant van de kruising is wel een heuvel nodig. De heuvels bij de aansluiting kunnen komen te vervallen. Wanneer er een zwembad komt, moet de oversteekheuvel wel behouden blijven.

GVB

- Het GVB vindt één toegangsweg naar de woonwijk vanaf op de Singel voor de hele achterliggende woonwijk erg weinig.
De heer Terpstra geeft aan dat in een volgende fase een tweede toegangsweg staat gepland.
- Het GVB heeft de voorkeur voor een voorrangskruising boven een inritconstructie.
- De brug is te smal voor veel verkeer.
- De bushalte in beide richtingen zou in een bushaven moeten, omdat het verkeer anders vast komt te staan op de kruising. Daarbij is een goede markering op de weg noodzakelijk.
Achteropkomend verkeer kan moeilijk zien dat er een bushalte aan komt.

Politie

- De Politie heeft de voorkeur voor een bushaven in noordelijke richting.
- Parkeren langs een gebiedsontsluitingsweg is tegen de leidraad van de CVC. Hier zou alleen laden en lossen toegestaan moeten zijn.
- Verder meent de Politie dat de bochten in de doorgaande fietsroute vloeiender moet worden aangelegd.

Advies/besluit CVC

- De CVC is voorstander van een bushaven in noordelijke richting. In zuidelijke richting kan de bus op de rijbaan stoppen.
- Geadviseerd wordt om niet over te gaan tot parkeren langs de weg. Dit beperken tot laden en lossen.
- Het aantal middenbermheuvelds moet worden beperkt, alleen daar aanbrengen waar concrete oversteekpunten zijn.

5. Ontwerp aanpassingen Hoofddorpplein

In aanwezigheid van mevrouw W. Schipper (DIVV) en de heer W. van Duinen (Oud Zuid).

Aanleiding

De black spot Hoofddorpplein is opgelost en in mei 2006 opgeleverd. De situatie daarna bleek qua veiligheid niet aan het gewenste resultaat te voldoen. Om deze reden is er een ontwerp gemaakt voor enige aanpassingen aan de situatie. Tijdens de verkeerscommissie van Stadsdeel Oud-Zuid is door het GVB verzocht om het verkeer vanuit de Zeilstraat richting Hoofddorpplein op één rijstrook met de tram te brengen alvorens dit verkeer het plein oprijdt. Bijgevoegd treft u het voorstel en een totale tekening van het plein met aanpassingen.

De aanpassingen zijn besproken in de CVC van 18 december 2007. De CVC heeft verzocht de aanpassingen opnieuw voor te leggen in de CVC waarbij geleverd wordt:

Een tekening met de definitieve situatie inclusief straatmeubilair;

Een controle met Cursim van alle bochten, waarbij de gelede bus maatgevend voertuig is;

Een tekening met inzage wat de invloed van de Abri('s) is op de zichthoek met de voetgangersoversteek. Bij de stukken zijn foto's toegevoegd. Een tekening met zichtvlakken wordt tijdens de vergadering voorgelegd.

Bijgaand treft u de stukken aan. Hierin is tevens de gekozen aanpassing van de fietsoversteek van de Haarlemmerstraat verwerkt. De werkzaamheden worden in de avonden en nachten van week 14 en 15 worden uitgevoerd (tussen 19:00 en 5:00 uur). De uitvoering wordt volledig afgestemd met de WWU (voorbespreking is reeds geweest).

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het ontwerp.

Opmerkingen vooraf

- De cursim wordt zorgvuldiger uitgevoerd.
- De gehandicapten hebben opmerkingen gemaakt over de locatie van de fietsnietjes en dit zal dus nog door de heer Van 't Padje worden geoptimaliseerd.

Reactie CVC

DIVV

- De heer Van der Zedde wenst dat de rijcurves worden gemaakt met een snelheid van de bus met 15 km per uur.
- Er moet worden gekeken naar het verlichtingsniveau 's avonds op het plein.
- De abri belemmert het zicht op de VOP. Vanuit de leidraad wordt gestreefd naar 10 meter tussen de VOP en de abri.
- Volgens de heer Van der Zedde moet de voorgestelde L2 markering naar voren schuiven, gelijk met de voorrangsdriehoek op de westkant van het plein. Dit moet gekoppeld worden aan een goede L2 bebording.
- In de verdere uitwerking moet gezocht worden naar een andere plek voor de fietsnietjes.
- Op de westflank van het circuit kan een rechtsafpijl komen te vervallen.
- Als laatste meent de heer Van der Zedde dat het ontwerp door moet worden gelopen op de consequentie van haaiantanden.

DRO

De heer Rappange mist gegevens, zoals de rijcurves, waardoor hij het ontwerp onvoldoende kan beoordelen.

GVB

- Volgens de heer Tollenaar is de abri essentieel voor de veiligheid van de passagiers.
- De rijcurve kan pas bepaald worden als uitgegaan wordt van een bepaalde snelheid. De heer Tollenaar kan niet akkoord gaan met 10 km per uur, er moet een snelheid van minimaal 15 km worden aangehouden.
- De bus in de Haarlemmermeerstraat moet niet in de bushaven, maar op de weg.

Politie

De Politie verzoekt om een tekening met een juiste locatie van de voorrangsmarkeringen

Advies/besluit CVC

De heer W. van Duinen zal samen met DRO een voorstel maken wat betreft rijcurve en het zicht in verband met de abri.

De CVC gaat akkoord met het voorliggende ontwerp met in achtneming van de bovengenoemde opmerking.

6. Reconstructie Mr. Visserplein

In aanwezigheid van de heren F. Kerkhoff (Amsterdam Centrum), A. Vijfhuizen (Amsterdam Centrum) en G. Walstra (DIVV).

Aanleiding

Al ruim twee jaar wordt gedacht, gerekend en getekend aan een ontwerp voor het Mr. Visserplein. In het projectteam Wibautas is de oorspronkelijke variant uit het masterplan Wibautas (tekening 2) al snel van de tafel gegaan; de CVC heeft vervolgens op 14-12-2004 ingestemd met het uitwerken van een variant waarin de structuur van het tweerichtingenfietspad rondom het plein blijft gehandhaafd. Uit de uitwerking zijn vervolgens twee modellen gekomen.

Op 4 juli/18 juli 2006 heeft de CVC zich gebogen over deze 2 modellen (een model waarbij het tweerichtingenfietspad tussen Jodenbreestraat en Muiderstraat wordt gehandhaafd en een model waarbij op voornoemd kruispunt een eenrichtingsfietspad rondom wordt voorgesteld).

De oplossing waarbij het model tweerichtingenfietspad is uitgebreid met het (gedeeltelijk) uit verkeer nemen van de zijtakken (Muiderstraat en Jodenbreestraat) is uitgewerkt. Hierop is een model ontwikkeld met een autoluwe Muiderstraat die alleen bereikbaar is voor bestemmingsverkeer en het uit verkeer nemen van de linksaffer vanaf de Jodenbreestraat richting Valkenburgerstraat.

Laatstgenoemde ingreep is mogelijk omdat de rijrichting in de Sint Antoniesbreestraat wordt omgedraaid zodat er nog zeer weinig verkeer uit de Jodenbreestraat zal komen. Deze variant scoort goed op doorstroming, is verkeersveilig en geeft een enorme impuls aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Het projectteam Wibautas is enthousiast. De hamvraag was wat deze ingreep betekent voor de bereikbaarheid van de Plantagebuurt. Op basis van de uitgebreide simulatie blijkt dat dit geen probleem oplevert. Bijgaande tekeningen geven weer een overzicht schaal 1 : 500 van de nieuwe situatie over de oude heen en 4 tekeningen van de detaillering op schaal 1 : 200.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met het verkeerskundig ontwerp.

Opmerkingen vooraf

- De voorzitter merkt op dat het voorstel nog niet in de WVA is behandeld. Het zal nu toch in de CVC worden behandeld, zodat gemaakte opmerkingen kunnen worden meegenomen.
- De heer Kerkhoff geeft aan dat de doorrekening van de verkeersmodellen nog in de WVA aan de orde komen.
- De heer Vijfhuizen licht toe dat de cursim rijcurves blijken te passen in het ontwerp. Het rijden van een truck met oplegger is in deze rijcurves meegenomen.

Reactie CVC

Tekening 1

DIVV

- De heer Van der Zedde merkt op dat bij de aansluiting van de Jodenbreestraat op het Waterlooplein haaiantanden ontbreken.
- De bocht bij de Jodenbreestraat (rijcurve 4) kan krapper, waardoor er meer opstelcapaciteit ontstaat voor de overstekende fietser naar de Valkenburgstraat toe.
- Aandachtspunt is de situatie van het tramspoor en de aansluiting op het Waterlooplein.
- De heer Van der Zedde wenst de rijcurve van de tram te zien, omdat één en ander inconsequent in elkaar zit.
- De pijl op het Waterlooplein richting het Visserplein in het rechtervak moet een rechtsaf pijl zijn in plaats van rechtdoor.
- De heer Van der Zedde informeert waar de touringcarplaatsen zijn. De heer Vijfhuizen geeft aan dat die locatie buiten dit plan valt.
- Verder is het zijn wens om in de Jodenbreestraat tot aan de Uilenburgstraat een fietspad in twee richtingen te maken.

DRO

- De heer Wiersma wijst er op dat de markering niet overeenkomt met de maatvoering, met name in de Schoutenburgstraat. Er moet duidelijk worden aangegeven wat de rijrichting moet zijn.
- In de bocht naar het Waterlooplein zit een onlogische knik, zeker wat betreft de rijcurve van vrachtwagens.

- DRO neemt aan dat men de uitrit bij de kerk alleen rechtsaf kan inrijden.
- De stopstreep op het Waterlooplein richting de Jodenbreestraat kan 10 meter naar voren worden geplaatst. In het algemeen moeten de stopstrepen gedetailleerder worden aangegeven.
- De opstelruimte voor overstekende fietsers en voetgangers bij de Moses en Aaronkerk is krap.
- DRO informeert naar de snelheid van de rijcurves.
De heer Vijfhuizen geeft aan dat uitgegaan is van een startsnelheid van 10 km per uur.
- De middenheuvel op de Jodenbreestraat moet langer worden gemaakt.
- In de bocht van de Jodenbreestraat kan nu nog linksaf worden geslagen, omdat de stopstreep naar achter staat.
- De steunpunten voor voetgangers zijn op bepaalde plaatsen onvoldoende breed in verband met de plaatsing van verkeerslichten. Hier zal in de WVA op terug worden gekomen.

GVB

- Het GVB is geen voorstander van een zebra over de trambaan in de Muiderstraat. Wel een VOP en fietsoversteek door middel van een waarschuwingslicht.
- Een markering over de doorsteek op de trambaan ten opzichte van het autoverkeer is wenselijk.
- Er zal nader onderzoek moeten komen naar plaats van detectielussen zodat het autoverkeer de tram vrijhoudt, zodat het overige verkeer bij een naderende tram weg gaat, is wenselijk. Dit geldt voor beide richtingen.
- De tram zal langs de heuvels schuren, dus liggen de heuvels niet goed.
- Het GVB geeft aan dat in overleg met SRA de wens bestaat om de nachtlijn via dezelfde route te handhaven. Dit is in de huidige maatvoering echter onmogelijk. Omrijden is geen optie, omdat er dan meer bussen moeten worden ingezet. Ook gaat de passagier protesteren, omdat hij meer km moet betalen gezien de nieuwe OV chipkaart.
De Politie en DIVV vinden de nachtbusen over de voetgangersroute op het Mr. Visserplein niet wenselijk.
- Het GVB merkt op niet gelukkig te zijn is met de stalen brug. Het GVB wenst een betonnen brug, die breder is, zodat enerzijds de nachtbusen er over heen kunnen en anderzijds het gunstiger is in het kader van beheer en onderhoud.
De heer Vijfhuizen geeft aan dat op het plein een dakconstructie komt, maar niet dusdanig hoog dat er geen uitzicht meer is. Het pleinontwerp is echter verder nog niet gereed.

Politie

- De Politie maakt zich zorgen over de fiets en voetgangersoversteek bij de filmacademie. De voorkeur heeft hier een tram waarschuwingslicht.
- Daar waar het kan moeten de fietspaden 4 meter breed.

Tekening 2

GVB

- Het GVB wenst duidelijke bewegwijzering naar de parkeergarage stadhuis en muziektheater.
- Met duidelijke bewegwijzering en aanvullende bebording moet aangegeven worden wat de rijrichting is.

Tekening 3

DRO

De heer Rappange meent dat door middel van bebording moet worden aangegeven dat men niet rechtdoor mag fietsen op het fietspad langs de filmacademie.

DIVV

- De heer Van der Zedde vraagt zich af waar de gehandicaptenparkeerplaats bij de synagoge is gebleven.
- Graag een opening voor het publiek dat van de Herengracht richting de halte van de tram in de Muiderstraat loopt.

Politie

De heer Volkerink maakt zich zorgen over het fietsverkeer tegen de richting in en ondersteunt de opmerking van DRO.

GVB

- Volgens de heer Tollenaar geldt zijn eerder opmerking over de nachtbus ook voor deze tekening.
- Op de Nieuwe Herengracht dient bebording te worden geplaatst, waaruit blijkt dat men linksaf de trambaan op kan.
- Aandachtspunt is de slagboomkast van de Hortusbrug in het midden van het voetpad.

Tekening 4

DRO

- DRO zou de kruising Plantage Parklaan – Plantage Middenlaan zo uitgewerkt willen zien dat er een veilige en duidelijke situatie ontstaat voor de fietser en het verkeer automatisch naar rechts wordt geleid.
- Verder moet goed nagedacht worden over de regeling voor de fietsers.

DIVV

DIVV is benieuwd naar de ongevallencijfers voor dit kruispunt.

De heer Vijfhuizen meent dat over dit onderwerp al in het WVA wordt gediscussieerd.

Advies/besluit CVC

De opmerkingen zullen worden meegenomen in een volgend voorstel.

7. Oostelijke Ontsluiting IJburg

In aanwezigheid van de heren D. Adriaansens (OGA) en W. Pieroelie (ingenieursbureau Amsterdam).

Anleiding

In het kader van de VINEX-woningbouw taakstelling voor de regio Amsterdam is in 1996 besloten om aan de oostkant van Amsterdam een nieuwbouwwijk van 18.000 woningen te realiseren: IJburg. In "Ontwerp voor IJburg, nota van uitgangspunten" staan de hoofdlijnen voor de ontwikkeling voor IJburg. Daarin is vastgelegd om IJburg voor het verkeer vanuit twee richtingen (zowel via de westzijde als via de oostzijde) toegankelijk te maken, voor zowel fiets, openbaar vervoer als auto (zie verder hoofdstuk 3). In 1996 zijn door het Rijk, de provincie Noord-Holland en de gemeentes Diemen en Amsterdam tevens bestuurlijke afspraken gemaakt over de tweede wegontsluiting van IJburg. Deze verbinding is vervolgens opgenomen in het structuurplan en streekplan.

Door de realisatie van de Oostelijke Ontsluitingsweg ontstaat de mogelijkheid om IJburg ook via de oostkant met de auto, het openbaar vervoer of de fiets te ontsluiten. De realisatie van de Oostelijke Ontsluitingsweg is een randvoorwaarde om 18.000 woningen op IJburg te kunnen realiseren. Het project wordt aan de noordzijde begrensd door brug 2005 en aan de zuidzijde door de knoop A1/A9 en de aansluiting op de A1 bij Diemen Noord.

Ontwerp Oostelijke Ontsluitingsweg IJburg 2de en 3de fase

Op basis van een Tracéstudie uit 2000 is in 2002 door de minister van Verkeer & Waterstaat, de provincie Noord-Holland, de gemeente Diemen en de gemeente Amsterdam op bestuurlijk niveau besloten tot de zogenaamde 4/2-variant als voorkeursoplossing. In deze variant zijn er 4 aansluitingen op de Afrit Diemen (van en naar Amsterdam en van en naar het Gooi) en 2 aansluitingen op het Knooppunt Diemen (van en naar de A9).

Deze variant is uitgewerkt in een Inrichtingsplan d.d. mei 2005. Het Inrichtingsplan bevat een verkeersontwerp en geeft tegelijkertijd aan hoe de Oostelijke Ontsluitingsweg IJburg wordt ingepast in het landschap. Daarbij is een afweging gemaakt op basis van verkeerstechnische- en veiligheidsaspecten, landschappelijke waarde, maatschappelijke-, financiële-, en ecologische aspecten en de historische context. Het is een product op het niveau van een Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Het Inrichtingsplan vormt de basis voor het Voorontwerp en het Definitieve ontwerp.

Belangrijke inhoudelijke uitgangspunten voor het ontwerp zijn geweest: doorstroming en veiligheid binnen het verkeersontwerp en een goede inpassing in het landschap. De infrastructuur is zo compact mogelijk vormgegeven en zo dicht mogelijk tegen huidige infrastructuur gelegd. Daar waar mogelijk en financieel aantrekkelijk (Overdiempolder, Nuon-terrein ten noorden van Amsterdam-Rijnkanaal) worden aanbruggen op pijlers gerealiseerd in plaats van dijklichamen. Verlies van ecologische waarden wordt gecompenseerd door o.a. een herinrichting die aantrekkelijk is voor kwetsbare soorten (bijvoorbeeld er worden taluds toegevoegd voor de ringslang). Ook wordt een faunapassage over het Amsterdam-Rijnkanaal aangelegd middels fauna in- en uitreedplaatsen.

Overigens is het gehele ontwerp via simulaties uitgebreid getoetst op de verwerking van alle verkeersstromen: het verkeersontwerp kan de verwachte stromen van IJburg verwerken. Het Inrichtingsplan voldoet daarmee ook aan eerder in een convenant tussen Diemen en Amsterdam vastgelegde afspraken, waaronder dat de doorstroming van het verkeer van en naar Diemen is gewaarborgd.

De gekozen voorkeursoplossing wordt uitgevoerd in 3 fasen:

Fase 1: IJburg – Overdiemperweg

Fase 2: Overdiemperweg – Diempolderweg + aansluiting op de A1 via de Afrit Diemen

Fase 3: Aansluiting knooppunt Diemen (A9)

In het Definitieve Ontwerp bevat fase 2 van de Oostelijke Ontsluiting de trajectdelen 3 tot en met 9, waarbij trajectdeel 4 de boogbrug "brug 2007" is en 7 ongemoeid wordt gelaten. In trajectdeel 8 zit een tweede spoortunnel.

Van fase 3 is het trajectdeel 10 van de 3 fase al meegenomen vanwege de uitvoeringstechnische en financiële voordelen.

Beheer

Op dit moment zijn de beheersovereenkomsten in een afrondende fase.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het verkeerskundige deel van het definitieve ontwerp

Opmerkingen vooraf

- DRO merkt op dat de ontwerpen in de werkgroep verkeerslichten zijn behandeld. Toen ontbraken de cijfers over capaciteit en intensiteit. Nu kan een aantal filmpjes worden getoond over deze twee aspecten, zodat wel op capaciteit en intensiteit kan worden getoetst. Het onderwerp wordt nogmaals behandeld in de WVA.
- De voorzitter stelt voor om opmerkingen te maken, zodat deze bij de verdere uitwerking kunnen worden meegenomen. Daarna komt het voorstel nog eens terug in de CVC door middel van één of twee grote overzichtstekeningen. Wezenlijke veranderingen in een kruising kunnen terugkomen middels een tekening 1:200.
- Het GVB geeft aan dat blad 3, de kruising met de A9 op een behoorlijke schaal terug moet komen, net als blad 5 en 6.
- Het OGA en het IBA wijzen er op dat de brugconstructie niet voldoende is, als de Zuidtangent ook over deze baan gaat rijden. Indien de Zuidtangent over deze route gaat rijden, dient de brug verbreed te worden.

Reactie CVC

Tekening 1

DIVV

- De heer Van der Zedde maakt zich zorgen over de ongewone situatie bij het hek van NUON. Overstekende trailers op een 70 km weg kunnen voor een gevaarlijke situatie zorgen. Het voorstel is om lange trailers te laten omrijden en normale vrachtwagens mogen de weg wel oversteken.

DRO

- DRO informeert naar de situatie met de slagboom van de NUON.
De heer Adriaansens geeft aan dat het een hek is aan de Overdiemerweg (oostzijde).
- DRO met betrekking tot deze kwestie aan dat de WVA al heeft aangegeven dat er een rechtsafvak moet komen. Het fietspad uitbouwen en in de voorrang doen.
- Aan de noordzijde dient het fietspad te worden uitgebogen en in de voorrang te komen.

GVB

- Er rijden ook brommobielen op de weg, omdat zij niet op het fietspad kunnen. Een doorsteek is dus noodzakelijk. Het is een gevaarlijke weg als er ook langzame voertuigen mogen komen.
- Op bepaalde tijdstippen is er zoveel verkeer dat de bus er niet door komt. Daarom wordt voorgesteld om op die momenten de helft van de weg voor de bus en de andere helft voor het overige verkeer te gebruiken.

Politie

Geen opmerkingen.

Tekening 2

Geen opmerkingen.

Tekening 3

DRO

De heer Wiersma informeert waarom is gekozen voor invoeging met twee rijstroken op de Diempolderweg. Voor de tijdelijke situatie kan één strook en dan samenvoegen zonder VRI. De heer Rappange verwacht dan grote problemen met wevend verkeer (met name vanaf de knoop Gaasperdammerweg – A10 naar IJburg).

GVB

- De heer Tollenaar is ook tegen samenvoeging van de twee rijstroken op de Diempolderweg. Op dit moment beschikt het OV aldaar eigenlijk over een vrije busbaan. Het OV wordt dus aanzienlijk gehinderd.
- Hij ziet in de toekomst ernstige vertraging voor het busverkeer ontstaan bij voorliggend voorstel. Dit is een ernstige teruggang voor het OV.
De heer Adriaansens geeft aan dat in de intensiteit rekening is gehouden met het overige verkeer, naast het busverkeer. Deze intensiteit is erg laag, zeker omdat het verkeer middels een slagboom wordt toegelaten. Ook is rekening gehouden met meerrijdend busverkeer en daarvoor zijn 2x2 rijstroken voldoende.
- De voorzitter merkt op dat in verband met de verkeersveiligheid en de busdoorgang 2x2 een wenselijke situatie is. In dit opzicht heeft de WVA een afwijkende mening dan de verkeerscommissie.

Tekening 4

GVB

De heer Tollenaar meent dat de situatie ter hoogte van de doorsnede A10 niet wijzigt. Ook daar rijden de bussen tussen het overige verkeer.

Tekening 5 en 6

GVB

- Volgens de heer Tollenaar is er te weinig ruimte voor de bus, komende van de Diempolderweg af richting het Gooi. Over de congestie op dit punt is men al in gesprek met de SRA, Connexion en Arriva. Het GVB denkt dat voorliggende oplossing helpt om het sluipverkeer in de hand te werken en daarom is de heer Tollenaar niet gelukkig met deze oplossing. Een vrije busbaan zou

voor een betere doorstroming van de bus zorgen.
De voorzitter wijst er op dat de CVC al akkoord is gegaan met het VO.
De heer Adriaansens wijst er op dat de oplossing voor dit probleem buiten voorliggend project valt. Diemen wil niet meer capaciteit dan 2x1. Het knelpunt ligt bij de gemeente Diemen.
De stadsregio wordt op de hoogte gehouden van de voortgang.

DRO

- De heer Wiersma wijst er op dat de markering zo vorm moet worden gegeven dat verkeer vanaf de A1 uit Amersfoort moet uitkomen op de vakken richting Diemen.
- Bij de afrit A1 Diemen noord is volgens de heer Rappange te weinig breedte tussen de knik en de middenberm.
- Komende van de afrit Diemen Noord moet de rechtdoorpijl een bajonetpijl zijn.

Politie

- De heer Volkerink maakt zich zorgen over de capaciteit van het linksafvak vanaf de A1 naar beneden richting het Diemen Noord.
De heer Adriaansens geeft aan dat de koppeling tussen twee VRI's zorgt voor een goede doorstroming.

Tekening dwarsprofiel 5512 blad 1

DIVV

De heer Van der Zedde pleit voor een hogere afscheiding tussen rijbaan en fietspad. Bij harde wind kan de fietser namelijk de rijbaan op worden geblazen.

Advies/besluit CVC

- De CVC constateert dat in tekening 1 en 5/6 nog grote wijzigingen plaats zullen vinden.
- Voor de wens van de WVA van de 2 naar 1 rijstrook is in de CVC geen draagvlak.
- Er zal één grote overzichtstekening worden gemaakt. Kruisingen waar essentiële zaken in veranderen komen terug in de CVC.

8. Verbeteringsvoorstel Gooiseweg

Aanleiding

In het kader van het DIVV-project WODAN is de Gooiseweg rond de op-/afritten A10 geschouwd. De belijning op de Gooiseweg zorgt voor onduidelijkheid en daarmee een verminderde doorstroming. In bijgevoegd voorstel is de belijning aangepast waardoor de doorstroming wordt verbeterd.

In bijgevoegd plan is belijning e.d. aangepast naar aanleiding van de 812^e CVC van 18 december 2007. De vrije rechtsaf-beweging van de A10-buitenring naar de Gooiseweg / Amsterdam Zuidoost is opnieuw getoetst met een trekker-oplegger-combinatie, met een snelheid aangepast aan de bocht. Daardoor dient de ontwerpsnelheid van 20 km/h te worden aangepast naar 18 km/h.

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

Reactie en advies/besluit CVC

Besloten wordt dit punt aan te houden tot volgende vergadering.
De heer Wiersma zal één en ander bespreken met de heer Ger Walstra.

9. Ter kennisname

9.1 Uitslagen B&W vergaderingen d.d. 6 februari 2008 en 13 februari 2008,
Geen opmerkingen.

10. Vaststellen verslag 816^e CVC d.d. 12 februari 2008
De secretaris van de CVC zal de tekstuele wijzigingen doorvoeren in het verslag.

11. Naar aanleiding van het verslag
Geen opmerkingen.

12. Actualiteiten

De heer Tollenaar wijst er op dat het zebrapad op de Mauritskade bij het Tropenmuseum alleen aan de binnenkant van de trambaan is geschilderd en niet aan de buitenkant van de rails. Dit probleem komt op meerdere plaatsen in de stad voor.

De heer Van der Zedde zal dit punt intern bespreken.

Afgesproken wordt dat de heer Tollenaar dit soort situaties zal blijven melden in de verkeerscommissie van het betreffende stadsdeel. Indien nodig zal het in de CVC worden besproken.

13. Rondvraag

De voorzitter sluit de vergadering om 18.00 uur.