



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: 820° CVC

Datum: 25 maart 2008
(vastgesteld in 822° CVC van 22 april 2008)

Aanwezig:	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. E. Volkerink	- Politie	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Dhr. B. Otte	- DIVV	
	Mw. E. Demarteau	- notulist	
	Dhr. A. van der Woerd	- DIVV	(agendapunt 4)
	Dhr. B. Vroon	- IBA	(agendapunt 4)
	Dhr. C. Smits	- Havens Amsterdam	(agendapunt 4)
	Dhr. W. van Duinen	- Oud Zuid	(agendapunt 5)
	Dhr. R. Lolkema	- DRO	(agendapunt 6)
	Dhr. R. Kooks	- Fugro Inpark	(agendapunt 7)
	Dhr. J.J.P. Klaver	- IBA	(agendapunt 8)
	Dhr. W. van den Broek	- DIVV	(agendapunt 8)
	Dhr. R. Schreuders	- Centrum	(agendapunt 9)
	Dhr. M. van Essen	- PMB	(agendapunt 9)
	Dhr. A. Vijfhuizen	- Centrum	(agendapunt 9)
	Dhr. J.P. Voncken	- Oud West	(agendapunt 9)
	Mw. R. van Drunen	- Oud West	(agendapunt 9)

1. Opening en vaststellen agenda

De voorzitter opent de bijeenkomst en heet iedereen welkom.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen
3. Hamerpunten
Er zijn geen hamerpunten
4. Quick Scan Veemkade
5. Hoofddorpplein: ontwerp aanpassingen;
6. verkeersontwerp aansluiting Passage op Holterbergweg i.v.m. komst Endemol plus nieuwe locatie busparkeerplaats (P-bus);
7. Groot onderhoud Middenweg
 - tussen Kamerlingh Onneslaan en Hugo de Vrieslaan;
 - tussen Hugo de Vrieslaan en de Kruislaan;

8. Cornelis Douwesweg – Coentunnelcircuit – Molenaarsweg (S118) Profielwijziging (tussen Hardwareweg en Verlengde Stellingweg);
9. Leidsebuurt: verkeerskundig ontwerp;
- 10.1 Herinrichting Dijkgracht – buscurves kruispunt Kattenburgerstraat – Dijkgracht;
- 10.2 Factsheet DIVV, afd. verkeersonderzoek, februari 2008 – ‘Waar gaan Amsterdammers ’s morgens de deur voor uit?’
- 10.3 Uitslag B&W vergadering d.d. 5 maart 2008
11. Vaststellen verslag 818° CVC d.d. 11 maart 2008;
12. Naar aanleiding van het verslag;
13. Actualiteiten;
14. Rondvraag.

2. Mededelingen

- De heer Wiersma is afwezig.
- Bij de actualiteiten zal het ongeval op de Overtoom bij de Pieter Langendijkstraat (in de buurt van de VOP) worden besproken.
- De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

3. Hamerpunten

Geen hamerpunten.

4. Quick scan Veemkade

In aanwezigheid van de heren A. van der Woerd (DIVV), B. Vroon (IBA) en C. Smits (Havens Amsterdam).

Aanleiding

Op 31 december jl. heeft een ongeval plaatsgevonden met dodelijk afloop op de Veemkade. Naar aanleiding van dit ongeval heeft de CVC aan de WBA verzocht om een quick scan uit te voeren op de infrastructuur van deze kruising.

Opmerkingen vooraf

Het verslag van de quick scan is naar het havenbedrijf en het stadsdeel gegaan.

Verdere uitwerking volgt nog.

- In het gebied zijn diverse wegbeheerders actief, dus blijft samenwerking met andere partijen nodig.
- De heer Smits geeft aan dat de maatregelen die zij nemen besproken worden met andere betrokken partijen. In dat kader wordt ook nog overlegd over hoe het hek er uit gaat zien.

Reactie CVC

Politie

De politie is bij de schouw aanwezig geweest en kan zich vinden in de voorgestelde maatregelen.

GVB

Het GVB kan akkoord gaan met de maatregelen.

Aandachtspunt is de verkeersveiligheid op de rest van de kade.

DRO

DRO vindt de maatregelen zinvol.

DIVV

Geen opmerkingen.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat inhoudelijk akkoord met het voorstel.

- In een bilateraal overleg met partijen worden heldere afspraken gemaakt. De heren Van der Woerd en Smits zullen deze actie ondernemen. Voortgang op dit punt wordt gemeld in de CVC.

- De CVC wil aan de verantwoordelijk gebiedsbeheerders meegeven dat de rest van de kade ook aandacht verdient.

5. Hoofddorpplein: ontwerp aanpassingen

In aanwezigheid van de heer W. van Duinen (Oud Zuid).

Aanleiding

De blackspot 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.

Het ontwerp is voorgelegd aan de CVC op 28 februari 2008. De uitkomst van de vergadering was dat er een betere oplossing gezocht moet worden voor de tramhalte tussen Heemstedestraat en Aalsmeerweg. Tevens is het verzoek gedaan om met Cursim te controleren of de bus met een snelheid van minimaal 15 km/uur in plaats van 10 km/uur het plein kan berijden. Op de aangeboden tekening is het ontwerp van de tramhalte aangepast. Tevens is de tekening met de nieuwe cursim-toets bijgevoegd.

In de CVC is door DRO op dinsdag 11 maart als actualiteit een tekening ingebracht van het Hoofddorpplein. Deze tekening biedt een totaal oplossing van het Hoofddorpplein. In eerste instantie is gedacht dat dit een te dure oplossing zou zijn en heeft Oud-Zuid gevraagd om een goedkopere oplossing.

Nu we verder zijn in het project blijkt dat het in ieder geval duur is om op het Hoofddorpplein werkzaamheden uit te voeren. De meerkosten om een dergelijk ontwerp uit te laten voeren vallen verhoudingsgewijs mee. De CVC heeft op 11 maart aangegeven een sterke voorkeur te hebben voor het ontwerp wat op 11 maart op tafel is gekomen. De tekening van 28 februari is nu bijgewerkt.

De uitvoering van het project blijft staan op week 14 en week 15. Op woensdag 12 maart is de WWU akkoord gegaan met de planning en het BLVC-plan.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het ontwerp.

Opmerkingen vooraf

- De rijcurve voor de bus is aangepast op 15 km per uur.
- Bij het punt Aalsmeerweg en Hoofddorpplein dient toch een voorrangs-driehoek in het rechtsafvak te worden aangebracht, in tegenstelling tot eerdere afspraken. Voor de fietser heeft een Voorrangsmarkering meer attentiewaarde.

Reactie CVC

GVB

Het GVB wenst bij de tramhalte op het plein een hek, vooral in de richting van CS. De heer Van Duinen geeft aan dat hekwerken in het project meegenomen worden.

DIVV

- DIVV kan akkoord gaan met de Voorrangsmarkering.
- De fietsersbond verzoekt rekening te houden met een verlaagde band in het fietspad ter hoogte van de Wamondstraat.

DRO

Geen opmerkingen.

Politie

Komende vanaf de Haarlemmermeerstraat de rotonde op kan het woord lijnbus één keer komen te vervallen.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met voorliggend voorstel met gemaakte opmerkingen.

6. Verkeersontwerp aansluiting Passage op Holterbergweg i.v.m. komst Endemol plus nieuwe locatie busparkeerplaats (P-bus)

In aanwezigheid van de heer R. Lolkema (DRO).

Aanleiding

In verband met de aanleg van Endemol theaters is er een aanpassing nodig van het wegennet ter plaatse. Hiertoe wordt het huidige P-busparkeren op een andere locatie gelegen en sluit de Passage met twee vakken aan op de Holterbergweg.

Momenteel bestaat de aansluiting van de Passage op de Holterbergweg uit een gecombineerd vak en is er vlak voor de kruising nog een uitrit t.b.v. geparkeerde bussen (P-bus) welke voor evenementen gebruikt wordt.

In verband met toekomstige ontwikkelingen van bedrijventerreinen langs de Passage is er onderzocht hoe de aansluiting van de Passage er uit moet zien om het verwachte verkeer te kunnen verwerken. Aangezien Endemol op de huidige P-bus wordt gelegen is er een alternatief aangegeven voor een andere P-bus.

Op deze P-bus kunnen 94 bussen een plaats krijgen in de vakken en eventueel nog minimaal 50 bussen buiten de vakken. Dit is bij handhaving huidig golfterrein.

Indien de aan de oostzijde legen sloot in de richting van de Holterbergweg kan worden opgeschoven kan het terrein met 10 meter worden uitgebreid en is er plaats voor 150 bussen in de vakken.

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

Opmerkingen vooraf

- In verband met de uitrit van de busparkeerplaats stelt de politie voor om op de Holterbergerweg een pijlkruissysteem aan te leggen, zodat de bus makkelijker de weg op kan draaien. Dit systeem zal alleen na afloop van een evenement worden gebruikt.
- Het fietspad ten oosten van de Holterbergweg tussen de Passage en de Loper is vervallen
- Voorgesteld wordt om het fietspad aan de oostzijde van de Holterbergerweg, tussen de Passage en de Stationsweg, te laten vervallen, zodat het een voetpad functie krijgt. Het stadsdeel heeft hiermee nog niet ingestemd.
- Het hele voorstel is in de WVA en verkeerscommissie van het stadsdeel behandeld.

Reactie CVC**DRO**

DRO kan akkoord gaan met de pijlkruissignalering voor het uitrijden van bussen en het vervallen van het fietspad aan de oostzijde. Zonder pijlkruis dient het fietspad te vervallen

DIVV

- Ook DIVV kan akkoord gaan met de pijlkruissignalering en het vervallen van het fietspad.
- Wel vraagt DIVV zich af hoe de voetgangers van het theater naar de bussen lopen. De heer Lolkema legt uit dat er een verbreed voetpad naar de Arena loopt. Op de passage worden ook voorzieningen voor voetgangers getroffen. In de uitwerking komen dit soort zaken verder aan de orde.
- Door middel van een fysieke scheiding moet voorkomen worden dat bussen bij het verlaten van het parkeerterrein linksaf de Holterbergerweg richting de Stramanweg op kunnen draaien.

Politie

- De politie heeft de voorkeur voor het pijlkruissysteem.
- Ook kan de politie akkoord gaan met het opheffen van het fietspad aan de oostkant, mits er een goede oversteek is bij het station in twee richtingen.

GVB

- Het GVB pleit voor goede OV (bus) verbindingen met de Arena en de toekomstige Van de Ende studio's. Momenteel moeten mensen te ver lopen naar een station. Belangrijk is eventuele

nieuwe OV goed aan te sluiten op het bestaande OV.
De heer Lolkema zal dit aandachtspunt doorgeven aan zijn opdrachtgever.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met voorliggend voorstel met de volgende opmerkingen:

- De keermogelijkheid om linksaf te slaan voor bussen moet fysiek onmogelijk worden gemaakt.
- Er moet gezorgd worden voor goede voetgangersroutes door het gebied heen.
- Het vervallen van het fietspad aan de oostzijde is gekoppeld aan het pijlkruissysteem.
- Aandachtspunt is OV voor het hele gebied.

7. Groot onderhoud Middenweg tussen Kamerlingh Onneslaan en Hugo de Vrieslaan

In aanwezigheid van de heer R. Kooks (Fugro-inpark).

Aanleiding

In de 815e CVC op 29 januari jl. is de CVC nog niet akkoord gegaan met het ontwerp. Met het stadsdeel werd toen afgesproken dat het stadsdeel de opmerkingen van de CVC zou verwerken, om dan vervolgens het voorstel nogmaals aan de CVC voor te leggen.

Inmiddels is bovengenoemde actie door het stadsdeel uitgevoerd en wordt het herziene voorstel nu aan de CVC voorgelegd met het verzoek akkoord te gaan met de voorgenomen 'Groot onderhoud werkzaamheden Middenweg tussen Kamerlingh Onneslaan en de Kruislaan'.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de voorgenomen 'Groot onderhoud werkzaamheden Middenweg tussen Kamerlingh Onneslaan en de Kruislaan'.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

Tekening 01

DIVV

- DIVV kan niet uit de tekening aflezen wat de hoogteligging is van de haltes.
De heer Kooks geeft aan dat de rijbaan zodanig wordt opgehoogd, dat het hoogte verschil aan de rijbaanzijde 12 centimeter bedraagt. Conclusie: hekken niet nodig.
- DIVV merkt op dat vanuit alle zijstraten het symbool lijnbus duidelijk weergegeven moet worden.

DRO

- Komende vanuit de Kamerlingh Onneslaan mist DRO een markering voor het zebrapad.
- Aan de kant van de Hogeweg mag de voorrangsmarkering na het zebrapad komen te vervallen.
- DRO verzoekt om de markering van alle zebrapaden over de Middenweg buiten de tramrails te laten beginnen.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met tekening 01, met een aantal opmerkingen over markeringen en een principieel punt over de hoogte van de tramhalte.

Tekening 02

DIVV

- DIVV meent dat de sergeantmarkering na de Wethouder Frankenweg richting Diemen, stad uit, kan komen te vervallen. Een doorgetrokken markeringslijn is voldoende.
- Het woord lijnbus moet aan het begin staan.

Politie

De opmerkingen van de politie zijn reeds in de tekening verwerkt en daarom kan de politie akkoord gaan met alle tekeningen.

GVB

- Het GVB is van mening dat er een persrichel nodig is, vanaf de Röntgenstraat richting Kruislaan.
- De voorzitter benadrukt dat de CVC geen teruggang wenst in de bestaande OV voorzieningen, want het gaat hier om hoofdnet OV. De huidige persrichel moet daarom terugkomen in het nieuwe ontwerp.
De persrichel kan uitgevoerd worden met een onderbreking met gele markering, dan is na deze markering geen inleiding nodig.

DRO

- DRO kan akkoord gaan met de tekening.
- Op de kruising met de Wethouder Frankenweg ontbreken enkele markeringen en DRO verzoekt om deze alsnog in het project mee te nemen.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met tekening 02, met uitzondering van de discussie over de persrichel. Op dit punt kan de CVC zich niet vinden in het standpunt van het stadsdeel, vooral omdat het hier hoofdnet OV betreft.

Tekening 03**Politie**

De politie mist haaiantanden op de VOP Kruislaan en de fietsoversteek.

DRO

- DRO geeft aan dat een aantal voorrangsmarkeringen ontbreken.
- Aandachtspunt is het weven van auto en tram op het kruispunt op deze tekening.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met tekening 03, met een aantal opmerkingen over de markering op de Kruislaan.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met het voorstel, onder vermelding van gemaakte opmerkingen.

- De discussie over de persrichel komt nog terug in de CVC.
- Er zijn veel opmerkingen gemaakt over de wegmakering en het stadsdeel zal de tekeningen daarop aanpassen.
- Het voorstel komt nog een laatste keer met definitieve tekeningen terug als hamerpunt in de CVC.

8. Profielwijziging C. Douwesweg – Coentunnelcircuit - Molenaarsweg

In aanwezigheid van de heren J.J.P. Klaver (IBA) en W. van den Broek (DIVV).

Aanleiding

In de tweede helft 2008 vindt Groot-schalig Groot Onderhoud (GGO) en het vervangen van de asfaltconstructie plaats op Cornelis Douwesweg tot en met de Verlengde Stellingweg. Het profiel tussen Hardwareweg en Verlengde Stellingweg wordt dan meteen gewijzigd inzake Duurzaam Veilig. Het nieuwe profiel sluit tevens aan op het onlangs gewijzigde profiel van de Cornelis Douwesweg ten zuidoosten van de Hardwareweg (uitgevoerd door stadsdeel Amsterdam Noord).

Volgende wordt gewijzigd:

- *Het profiel wordt gewijzigd van het huidige 70km/h-profiel in een 50 km/h-profiel.*
- *Naar aanleiding van de profielwijziging, worden ook de kruisingen met het Coentunnelcircuit (richting sportpark Melkweg en busbaan) en de in- en uitrit van het tankstation op de C. Douwesweg gewijzigd. Het ontwerp van de kruisingen is getoetst met het rijcurve-simulatieprogramma Cursim.*

Nieuwe T-kruising vrije busbaan: bussen 2 en 4 kunnen niet met 20 km/h rechtsaf de scherpe bocht door, in de rijcurve-simulatie wordt de snelheid gecorrigeerd naar 12,5 km/h, respectievelijk 15 km/h. De Rijcurven van de bussen 1 en 3 (door de middenberm) kunnen de snelheid van 20 km/h in de ruimere bocht wel handhaven.

Nieuwe T-kruising nabij tankstation: rijcurve 5 toont aan dat vrachtverkeer door de scherpe bocht rechtsaf stad-in niet met 15 km/h door de bocht kan. In de overige bochten is een snelheid van 15 km/h mogelijk (rijcurven 6 tot en met 8).

Het profiel van de Verlengde Stellingweg, inclusief kruising met de Molenaarsweg is eerder in de stadsdeelverkeerscommissie (14 december 2006 en 13 december 2007) en CVC (14 augustus 2007 en 18 december 2007) behandeld en goedgekeurd.

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

Opmerkingen vooraf

- De verkeerscommissie van het stadsdeel is akkoord gegaan met het voorstel.
- Op de Cornelis Douwesweg en Molenaarsweg wordt het profiel teruggebracht.
- Bij het vervangen van de deklagen van de rijbaan wordt deze teruggebracht naar 6.80 meter en het stadsdeel kan hiermee instemmen.
- De bushaltes worden op de huidige plaats teruggebracht, hoewel de politie hier niet mee instemt vanwege de voetgangersstroom. Wellicht worden daarom de haltes verplaatst naar de kruising zelf.
- Op de busbaan worden nog twee haltes toegevoegd, volgens afspraken met de Stadsregio Amsterdam.
- Het stadsdeel stelt snelheidsremmende maatregelen voor op de kruising Oostzanerdijk - Molenaarsweg.
- Bekeken wordt nog waar de bromfiets op en af de rijbaan wordt geleid.
- De bochtstralen worden volgens de wens van de verkeerscommissie krapper gemaakt.
- De toegankelijkheid van de bushalte wordt bij de verdere uitwerking meegenomen.
- Het GVB geeft aan dat de richtlijnen voor de grootte van de bushalte, inclusief in/uitrijruimte, nog een aandachtspunt zijn voor de heer Van de Broek.

Reactie CVC

DRO

- DRO vraagt zich af of het wenselijk is dat vrachtwagens tegelijk rechtsaf en linksaf het Coentunnelcircuit richting Melkweg op moeten rijden. DRO is er geen voorstander van dat de vrachtwagens in elkaars rijcurve mogen komen bij rechtsafslaand verkeer, bij de benzinepomp. Wanneer hier wel voor gekozen moet worden, moeten alle boogstralen goed vorm worden gegeven.
- Bij de busaansluiting richting Coentunnel moet curve 3 worden gehanteerd.
- DRO vraagt aan het GVB de gegevens van de nieuwe bussen, zodat deze gegevens voor de juiste rijcurves gebruikt kunnen worden.

DIVV

DIVV zou eerst intensiteitscijfers willen zien. Aan de hand daarvan kan een keuze worden gemaakt tussen wel of niet uitzwaaien op de linkerrijstrook.

Politie

- De politie wijst er op dat de voetgangersoversteek naar de bushalte op de Molenaarsweg tegen de leidraad CVC in gaat. Er is geen voorkeur voor een VOP.
- Een halte dicht bij de kruising Oostzanerdijk heeft de voorkeur, zodat de voetgangers daar kunnen oversteken.

GVB

Het GVB wenst een ontwerp waarin de bus 15 km per uur rijdt in de bocht (bus 2).

Advies/besluit CVC

De CVC adviseert om in de commissie terug te komen met een tekening, waarin de opmerkingen zijn verwerkt.

9. Leidse buurt: verkeerskundig ontwerp

In aanwezigheid van de heren R. Schreuders (Amsterdam Centrum), M. van Essen (PMB), J.P. Voncken (Oud West), mw. R. van Drunen (Oud West) en de heer A. Vijfhuizen (Centrum).

Aanleiding

Als onderdeel van de integrale gebiedsgerichte aanpak van de Leidsebuurt werkt stadsdeel Centrum aan de herinrichting van de openbare ruimte in het gebied. De belangrijkste doelstellingen voor de nieuwe inrichting van de Leidsebuurt zijn:

- *Meer ruimte voor voetgangers.*
- *Rust in het huidige chaotische verkeersbeeld, en daardoor een grotere verkeersveiligheid en bereikbaarheid.*
- *Een openbare ruimte van hoge kwaliteit en op sommige plekken (Leidseplein e.o.) allure.*

In het kader van de planvorming heeft het stadsdeel een verkeerskundig onderzoek laten uitvoeren door een extern bureau (UN studio). Naar aanleiding van dit onderzoek heeft het bureau een visie op de toekomst van het gebied opgesteld. Het afgelopen jaar is door stadsdeel Centrum en het PMB vanuit deze visie gewerkt aan een maakbaar plan. Dit heeft geleid tot het huidige ontwerp, zoals nu voorgelegd aan de CVC, waarbij sprake is van twee varianten.

Omdat het plangebied deels ligt op het grondgebied van de stadsdelen Oud-West en Oud-Zuid, vindt met hen constante afstemming en overleg plaats over het project. Ook met andere belanghebbende partijen, zoals divv, DRO, Waternet, SRA, GVB, de taxiwereld en de belangrijke instellingen op en rondom het Leidseplein, heeft afstemming en overleg plaatsgevonden. Op 22 mei 2007 zijn de belangrijkste uitgangspunten van de opgestelde visie voor de Leidsebuurt oriënterend in de CVC behandeld.

De nu voorgelegde varianten betreffen het centrale gebied van de Leidsebuurt, te weten: het Leidseplein, het Kleine-Gartmanplantsoen, de Marnixstraat (tot aan de Leidsekade), de Leidsebrug, het Leidsebosje en de Stadhouderskade. Reden van voorlegging is dat delen van het plangebied behoren tot Hoofdnet Fiets, Hoofdnet OV en Hoofdnet Auto (Stadhouderskade).

De twee varianten (Variant 1 en Variant 2) komen op een groot aantal punten overeen. De belangrijkste wijzigingen, in beide varianten, ten opzichte van de bestaande situatie zijn:

1. *Het Leidseplein, Leidsebrug, Kleine-Gartmanplantsoen en de Marnixstraat (tot aan de Leidsekade) worden autovrij.*
2. *De taxistandplaats verdwijnt van het Leidseplein en verhuist naar het Leidsebosje.*
3. *De tramhalte op het Leidseplein verhuist naar de Leidsebrug.*
4. *Er komt ondergrondse fietsenstalling onder het Kleine-Gartmanplantsoen en het Raamplein, langfietsparkeren op het maaiveld wordt in het plangebied niet langer gefaciliteerd.*
5. *De tramsporen komen in het midden van de rijbaan op de Stadhouderskade.*

Ten opzichte van de eerdere behandeling in de CVC zijn twee zaken veranderd. In de huidige plannen blijft de fietsroute over het Max Euweplein bestaan en blijft er sprake van een dubbel tramspoor over het Leidseplein tot aan de overgang naar Leidsestraat.

De twee varianten die momenteel worden voorgelegd verschillen van elkaar op twee punten: de ligging van die fietspaden langs de route Weteringschans, Kleine-Gartmanplantsoen, Leidseplein, Marnixstraat (Hoofdnet Fiets) en de ligging van de fietspaden vanaf de Stadhouderskade over de Leidsebrug tot aan de Stadsschouwburg.

Variant 1:

Hierbij is sprake van éénrichtingsfietspaden aan weerszijden van de trambaan, langs de twee hierboven genoemde routes. Bij deze variant is er sprake van 4 fietsoversteekplaatsen rondom de kruising van tramsporen tussen de Stadsschouwburg en het Hirschgebouw.

Variant 2:

Hierbij is sprake van een tweerichtingsfietspad aan de zuidwestzijde van de route Weteringschans tot en met een deel van de Marnixstraat (tot aan de Leidsekade). Op de route Stadshouderskade tot aan Stadsschouwburg is eveneens sprake van een tweerichtingsfietspad, aan de kant van het Hirschgebouw (oostzijde). Hierdoor is er één fietsoversteekplaats rondom de kruising van tramsporen tussen de Stadsschouwburg en het Hirschgebouw. Op twee plekken in het gebied is bij deze variant sprake van een extra oversteekplaats, waar het tweerichtingsfietspad overgaat in twee éénrichtingsfietspaden en vice versa. Het gaat om de Marnixstraat ter hoogte van de Leidsekade en op de Weteringschans ter hoogte van de doorsteek naar het Max Euweplein.

Na een positief advies ten aanzien van de profielen door de CVC, en advies voor één van beide varianten, zal het plan ter advies worden voorgelegd aan de WVA. Vervolgens wordt naar het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum, Oud West en Oud-Zuid en het college van B&W gegaan, met het verzoek de plannen vrij te geven voor inspraak.

De CVC wordt het volgende gevraagd:

- *Voorkeur uit te spreken voor één van de twee bovengenoemde varianten (**Variant A** en **Variant B**).*
- *In te stemmen met de voorgelegde profielen voor de locaties Leidseburg/Leidsebosje/Stadshouderskade, Kleine-Gartmanplantsoen, Stadhouderkade/Nassaukade en Marnixstraat.*

Opmerkingen vooraf

- De opmerkingen die de CVC heeft gemaakt bij de visie Leidse buurtconcept zijn volgens het stadsdeel in een concreet ontwerp verwerkt.
- Met alle betrokken partijen is door stadsdeel Centrum gesproken en uiteindelijk zijn er twee varianten gemaakt, wat betreft de verkeerskundige indeling van de Leidse buurt. De varianten onderscheiden zich wat betreft afwikkeling van de fietspaden.
- Voor stadsdeel Centrum is het ontwerp definitief, terwijl stadsdeel Oud West nog wat opmerkingen heeft.
- Door de werkgroep is een PvE sporenplan gemaakt, dat in detail zou afwijken van voorliggend plan. Als de werkgroep klaar is, zou dat in het huidige ontwerp moeten passen.
- Wat stadsdeel Centrum betreft is de halteplaats geen bespreekpunt meer. Het GVB geeft aan dat dit voor hun zeker nog een discussiepunt is. Daarom kan nu geen bindend advies worden gegeven. Als er op ambtelijk niveau geen overeenstemming wordt bereikt over dit punt, dan moet er bestuurlijk een beslissing worden genomen.
- DRO heeft totaal geen inzicht met hoeveel tram en buslijnen er rekening wordt gehouden bij de haltes. Het is goed om inzicht te hebben in het functioneren van die haltes. De heer Vijfhuizen geeft aan dat uitgegaan is van het aantal huidige tramlijnen. Over de buslijnen is nog een discussie. Er is nog geen simulatie gemaakt.
- Volgens DRO is een simulatie de basis waarop het plan verder wordt beoordeeld. Inzichtelijk moet worden gemaakt wat de consequenties zijn voor het autoverkeer en het Openbaar vervoer. De heer Schreuder geeft aan dat er geen aanleiding was om door middel van een simulatie de nieuwe opzet te laten zien. In het oorspronkelijke plan waren veel sporen en dat had ook te maken met het weg rijden van bus en tram. Het stadsdeel heeft, volgens de OV visie niet gekozen voor een breed emplacement.
- Het GVB voorziet een probleem in dit ontwerp, omdat in de huidige situatie de bussen zullen blijven rijden. De halte is niet groot genoeg om drie trams en zeven buslijnen te laten halteren. Bovendien is het ongewenst om 10 lijnen op een halte te laten halteren.
- Het grote aantal passagiers past niet op de brughalte en overstappen is bij deze halte niet mogelijk
- Een uitgaanscentrum moet voorzien zijn van goede OV.

De voorzitter memoreert dat de CVC vanaf het begin heeft gevraagd inzichtelijk te maken wat de consequenties zijn voor het OV en het Hoofdnet Auto. Die gegevens zijn nu niet aanwezig, terwijl ze wel nodig zijn met de veranderde tramhalte.

De heer Voncken geeft namens stadsdeel Oud West aan dat de ontsluiting van parkeergarage Byzantium een groot knelpunt is. De ontsluiting vindt via het hoofdnet plaats en dat is nu niet meer mogelijk.

Door de middenligging van de halte is het probleem verschoven naar Oud West en bestuurlijk zal daar nog over worden gesproken.

Ook het aan en afrijden van de taxi's is naar stadsdeel Oud West verschoven.

De voorzitter constateert dat de CVC niet tot een oordeel kan komen, omdat de onderbouwing ontbreekt. Verder is ook niet de juiste procedure gevolgd. Het ontwerp moet eerst in de verkeerscommissies van de stadsdelen en de WVA behandeld worden, voordat het in de CVC komt.

DIVV

- DIVV vindt de variant met 2 richtingen fietspad in oost– westelijke richting (variant 2), met een oversteek in de binnenring waar de trams vrij hard rijden, ongelukkig. Voorkomen moet worden dat de fietser daar oversteekt.
- Voor de noord-zuid verbinding hecht DIVV er sterk aan de route over het Max Euweplein te behouden en dit staat niet op de tekening.
- Voor de drie N-7 verbindingen spreekt DIVV de voorkeur uit voor het 2 richting fietspad. De doorgaande fietsers worden goed gefaciliteerd en de route naar het Leidseplein sluit aan op de beoogde fietskelder.
- Voor de oost-west route geldt dus variant 1 en voor de noord-zuid verbinding variant 2.
- DIVV wil op de tekeningen aangegeven hebben waar deabri's geplaatst worden.
- Verder maakt DIVV zich zorgen over de taxilussen en de mogelijkheid voor taxi's om linksaf te slaan.

DRO

- In variant 2 wordt grote winst behaald voor de voetgangers, met de 2 richting fietspaden. Uitgangspunt was meer ruimte voor de voetgangers.
- Met name de westelijke oversteek moet gecombineerd worden met de fietsroute vanaf de fietsbrug.
- Op het plein zelf is met de spooresituatie een 2 richting fietspad beter van toepassing dan een 1 richting fietspad aan weerszijde.

Politie

- De politie wil dat de nieuwe noord-zuid fietsroute, tussen de Nassaukade en de Marnixstraat, wordt meegenomen in de plannen. Daarom zou er een 3e variant moeten komen.
- De politie heeft de voorkeur voor 1 richtingsfietspaden op het Leidseplein in verband met de verkeersveiligheid en de continuering van het hoofdnet fiets.
- De politie wil een doorsteek over de trambaan op de Stadhouderskade, ter hoogte van de Tesselschadestraat, in verband met de bereikbaarheid van de parkeergarage Byzantium en de achterliggende buurt.
- De politie voorziet een knelpunt bij het aan-en afrijden van taxi's op de nieuwe locatie Leidsebosje. Als de standplaats vol is zullen taxi's mogelijk het verkeer stremmen op de Stadhouderskade. Ook zullen taxi's die de standplaats verlaten massaal keren op de kruising Stadhouderskade/Overtoom, als de linksaf beweging voor het verkeer op de kruising Leidsebosje fysiek onmogelijk wordt gemaakt. Deze gedraging is ongewenst en verkeersgevaarlijk.

GVB

- Het GVB is voor het handhaven van de huidige fietsroutes (dus 1 richtingsfietspaden), dit voorkomt gevaarlijke oversteken op de plaatst waar de fietsers weer teruggedleid moeten worden immers het profiel van de binnenring is aan beide zijden een éénrichtingsfietspad.
- Indien het spoor tussen de hobbemastraat ipv thans in zijligging in de middenberm van de Stadhouderskade wordt gelegd is hier een tram/busbaan (inclusief maatvoering voor in en uitzwaaien noodzakelijk (in de tekening lijkt hier geen rekening mee te zijn gehouden).

Indien het tramspoor in de middenberm wordt verlegd wenst het GVB een verbindingsspoor met de trambaan komende van/naar de Overtoom. De projectorganisatie in hiervan op de hoogte.

- De maatvoering van sporen en bogen kloppen niet geheel volgens het GVB. Het GVB wenst een opdracht om de sporen uit te tekenen zodat te zien is wat de werkelijke maatvoering zal zijn.
- Het GVB vraagt of de doorstroming van trams en bussen in dit profiel wel dezelfde is als thans, immers thans kunnen tram en bus tegelijk afrijden, in het nieuwe profiel niet. Dit punt moet nog bekeken worden in de WVA en CVC.
- Het GVB merkt op dat het, voor wat betreft de exploitatie, niet mogelijk is of 3 drukke tramlijnen en 7 buslijnen af te handelen op 1 halte. Overigens wenst het GVB de tramhaltes nog steeds zo dicht mogelijk bij elkaar en de Leidsestraatlijnen op min of meer de huidige plek. GVB vraagt zich overigens af wat er zal gebeuren met deze lijnen als het plan van de gemeente Amsterdam wordt gevolgd waarbij alles aan moet takken bij de ring.

Advies/besluit CVC

- De voorzitter concludeert dat de CVC het plan nog niet goed keurt, omdat er te weinig informatie beschikbaar is.
- Ook is de juiste procedure niet gevolgd. De voorzitter doet een dringend verzoek om zoveel mogelijk de CVC leden bij het ontwerp te betrekken.
- De voorzitter geeft aan dat de CVC graag geïnformeerd wil worden over de toekomstige lijnvoering van de bus via de Marnixstraat dan wel de Nassaukade, in verband met het aantakken van de Regiobussen op het stadsnet.

10. Ter kennisname

10.1 Herinrichting Dijksgracht – buscurves kruispunt Kattenburgerstraat - Dijksgracht

Geen opmerkingen.

10.2 Factsheet DIVV afd. Verkeersonderzoek, februari 2008 – Waar gaan Amsterdammers 's morgens de deur voor uit?

Geen opmerkingen.

10.3 Uitslag B&W vergadering d.d. 5 maart 2008

Geen opmerkingen.

11. Vaststellen verslag 818^e CVC d.d. 11 maart 2008

De secretaris zal de wijzigingen doorvoeren in het verslag.

12. Naar aanleiding van het verslag

13. Actualiteiten

13.1 Ongeval Overtoom bij de Pieter Langendijkstraat

De politie heeft uit het politierapport begrepen dat het ongeval op het wegvak heeft plaats gevonden. Het betrof een VOP over de rijbaan, die niet is doorgetrokken over de trambaan. Het slachtoffer is overgestoken, had vermoedelijk een taxi besteld en is zonder op te letten de trambaan overgestoken. Daar is hij door een tram gegrepen. De trambestuurder had nog gebeld, maar zag geen reactie bij het slachtoffer. Er ligt dus wel een VOP op het wegvak, maar niet op de trambaan. Daardoor voldoet de VOP niet aan de leidraad.

De voorzitter geeft aan dat er al een keer een rapport is geschreven, naar aanleiding van een schouw. Deze was verwerkt in een brief naar het stadsdeel. De schouw constateerde dat het een druk punt is waar overgestoken wordt. Destijds is afgesproken dat een kleine delegatie van het stadsdeel met DIVV naar het punt zal kijken en de voorstellen uit de schouw zouden met het

stadsdeel worden besproken. Wanneer er inhoudelijk iets uit dit overleg komt, zal de voorzitter dat in de CVC melden.

Belangrijk is dat het stadsdeel de hele Overtoom bekijkt, omdat de inrichting op gespannen voet staat met de leidraad CVC. Dit aandachtspunt zal ook in het overleg met het stadsdeel naar voren worden gebracht.

De heer Van der Woerd zal alvast een schouw organiseren, in afwachting van het officieel verzoek van de politie voor een quick scan.

14. Rondvraag

Er zijn geen punten voor de rondvraag.