



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: 821^e CVC

Datum: 08 april 2008

(vastgesteld in 823^e CVC van 6 mei 2008)

Aanwezig:	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. E. Volkerink	- Politie	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Dhr. J. Windt	- DIVV	
	Mw. E. Demartea	- notulist	
	Dhr. N. Klijn	- Slotervaart	(agendapunt 4)
	Dhr. S. Bakker	- Slotervaart	(agendapunt 4)
	Dhr. E. Langerijs	- Noord	(agendapunt 5)
	Dhr. R. Schoorstra	- Oranjewoud	(agendapunt 5)
	Dhr. J. Madlener	- MAB	(agendapunt 6)
	Dhr. B. Lammers	- Centrum	(agendapunt 6)
	Dhr. J. Dijkstra	- DIVV	(agendapunt 7)
	Dhr. F. van Alphen	- IBA	(agendapunt 7)
	Dhr. R.W. Carton	- Oost Watergraafsmeer	(agendapunt 7 en 8)
	Dhr. M.T. Marshall	- CityCargo	(agendapunt 7)
	Mw. P. de Meijer	- IBA	(agendapunt 7)
	Dhr. J.J.P. Klaver	- IBA	(agendapunt 8)
	Dhr. S. van Tilburg	- IBA	(agendapunt 8)
	Dhr. R. Riemersma	- Zuideramstel	(agendapunt 8)
	Dhr. W. de Lange	- DIVV	(agendapunt 8)
	Dhr. A. van der Woerd	- DIVV	(agendapunt 9)

1. Opening en vaststellen agenda

De voorzitter opent de bijeenkomst en heet iedereen welkom. De heer Otte is wegens ziekte afwezig en wordt vervangen door de heer J. Windt. De heer Van Ham zal de vergadering om 15.30 uur verlaten en de heer Tollenaar zal de voorzittersrol overnemen.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen

3. Hamerpunten

3.1 Verbeteringsvoorstel Gooiseweg

3.2. Verkeersontwerp ontsluiting Musicdome plus kantoren

4. Ontsluiting Anderlechtlaan - Voorontwerp

5a. IJdoornlaan: tijdelijke verkeerssituatie tussen Bannebuikslootlaan en Statenjachtstraat

- 5b. IJdoornlaan: VO tussen Bannebuikslootlaan en Statenjachtstraat
6. Oosterdoksdam: opstelplaats bouwverkeer
- 7a. City Cargo: Programma van Eisen laad en loslocaties Vrachtrams
- 7b. City Cargo: Voorontwerp laad en loslocatie Mauritskade
8. Verbreden VOP's Hoofdnet Auto
9. Dodelijke aanrijding Overtoom
10. Ter kennisname
Er zijn geen punten ter kennisname
11. Vaststellen verslagen 819^e CVC Special Toegankelijkheid Bushaltes d.d. 18 maart 2008 en 820^e CVC d.d. 25 maart 2008
12. Naar aanleiding van de verslagen;
13. Actualiteiten;
14. Rondvraag.

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3. Hamerpunten

- 3.1 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 bijgevoegde tekening is de belijning aangepast naar aanleiding van de CVC van 18 december 2007 en 26 februari 2008. De 'bepijling' op de Gooiseweg stad-uit (op rijstroken 2 en 3) vóór de afrit A10-binnenring, is gewijzigd naar aanleiding van overleg met de heren A. Wiersma en G. Walstra op 20 maart.

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

Reactie en advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend voorstel, met de opmerking dat de doorgetrokken streep op de Gooiseweg stad-uit, net voor het viaduct tussen de toerit A10 binnenring, eerder moet beginnen.

3.2 Verkeersontwerp ontsluiting Music Dome plus kantoren

Aanleiding

In verband met de aanleg van de Music Dome plus een kantoor en hotel is er een aanpassing nodig van het wegennet ter plaatse. Op 11 maart 2008 is dit reeds in de CVC behandeld, en behoudens enkele opmerkingen, akkoord bevonden. De opmerkingen zijn in de voorliggende tekening verwerkt.

Reactie en advies/besluit CVC

De CVC kan instemmen met voorliggend verkeersontwerp.

4. Ontsluiting Anderlechtlaan – Voorontwerp Bestemmingsplan Sportpark Sloten

In aanwezigheid van de heren N. Klijn en S. Bakker (Slotervaart)

Aanleiding

Naar aanleiding van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SpvE) voor Sportpark Sloten is er een voorontwerp bestemmingsplan Sportpark Sloten opgesteld. Het plan is verzonden aan belanghebbenden in het kader van artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening 1985 (Bro), het zogenaamde artikel 10-overleg. Ook is het plan besproken in het Goede Diensten Overleg op 10 januari jl. In deze vergadering heeft de vertegenwoordiger van DIVV, de heer T. Koorn, verzocht het plan in te brengen in de Centrale Verkeerscommissie (CVC) omdat er zorg was over de verkeersaantrekkende werking van het plan.

Doelstelling vanuit het SpvE is een geoptimaliseerd en intensiever gebruik van het sportpark. Dit betekent dat de verkeers- en parkeerdruk toe zal nemen. Vooral de commerciële sportbeoefening zal de nodige extra verkeersdrukte met zich meebrengen. Dit vanwege de lange openingstijden en de piekmomenten van 17.00 tot 22.00 uur.

De huidige ontsluiting via de Sloterweg is daarvoor niet capabel genoeg om deze extra verkeers- en parkeerdruk op te vangen en is vanwege de huidige problematiek op de Sloterweg ook niet gewenst.

Vanuit het SPvE is voorgesteld om een tweede ontsluiting te maken vanaf de Anderlechtlaan met parkeervoorzieningen voor ca. 370 parkeerplaatsen. De nieuwe ontsluiting en parkeervoorzieningen moeten in eerste instantie de toekomstige sportcomplexen bedienen. De toename in verkeersdrukte is vanwege de toekomstige commerciële sportvoorzieningen vooral te verwachten op werkdagen tussen 17.00 en 22.00 uur. Een ander piekmoment is te verwachten rond evenementen. Momenteel zijn er jaarlijks twee evenementen, de Wielersesdagse en de Copa Amsterdam. Beide leveren geen onoverkomelijke verkeerskundige problemen op. Nieuwe evenementen van die omvang worden niet verwacht.

Volgens het verkeersmodel Westelijke Tuinsteden van 2005 is de verkeersintensiteit op de Anderlechtlaan ongeveer 2800 mv (twee richtingen), tussen 16:00 en 18:00.

Ter voldoening van het bepaalde in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985, wordt de CVC gevraagd het voorontwerp bestemmingsplan Sportpark Sloten te adviseren en - indien van toepassing - opmerkingen te plaatsen ten aanzien van verkeerskundige aspecten, zoals ontsluiting en parkeerdruk.

Opmerkingen vooraf

- De APC adviseerde om het voorontwerp aan het CVC voor te leggen, met name vanwege de ontsluiting van de Anderlechtlaan en de daaraan gekoppelde 370 parkeerplaatsen. Deze ontsluiting is ook gewenst, gezien de drukte op de Slotermeerweg.
- Het bestemmingsplan is deels conserverend. Bij het sportpark worden voorzieningen uitgebreid en dat is de aanleiding voor dit bestemmingsplan. Het plan is nu de inspraak ingegaan.
- De piek voor de nieuwe sportvoorzieningen wordt verwacht tussen 17.00 en 22.00 uur.
- DRO mist het overzicht van de indeling van de Anderlechtlaan en vooral de fietspaden. De heer Klijn legt uit dat er een kluifronde is gepland bij de afrit A10. Hiervoor verdwijnt het fietspad aan de westkant. Het fietspad aan de oostkant wordt tweerichtingen.

Reactie CVC

DRO

- DRO heeft op zich geen problemen met de aansluiting op de Anderlechtlaan, maar denkt dat, vooropgesteld dat één en ander op een goede manier vorm kan worden gegeven, de ontsluiting van parkeren misschien kan via bestaande routes.
- DRO vraagt aandacht voor de fietsers aan de westkant, hiervoor moet een goede oplossing worden gevonden. Een doorsteek met middenberm op de Anderlechtlaan is nodig.

GVB

- Het GVB maakt zich zorgen om deze aansluiting, omdat op de doorgaande route twee rotondes worden aangelegd.
- Qua doorstroming zou het GVB linksaf opstelvakken maken naar het sportterrein.
- Meer overzicht op de omgeving voor beoordeling van de samenhang is gewenst.
- De fietsoversteek moet goed worden uitgevoerd.
- Een bushalte bij het sportcomplex is misschien wenselijk.

Politie

- De politie kan akkoord gaan met de aansluiting op de Anderlechtlaan.
- De inrichting valt of staat met de toekomstige hoeveelheid verkeer.
- Een doorsteek in de middenberm is een voorwaarde voor realisatie van dit plan.

DIVV

- DIVV wil intensiteitgegevens zien. Verder ook indicaties van wachttijden bij het verlaten van het terrein.
- Er is een voorkeur voor een doorsteek met middenberm.
- De fietsersbond wenst een duidelijke overzichtstekening.
- Het fietspad moet uitgevoerd worden met rood asfalt met een middenmarkering.
- DIVV heeft de voorkeur voor een inritconstructie.
- Aandachtspunt is een eventuele VOP bij een toekomstige bushalte.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met de aansluiting onder de volgende voorwaarden:

- Het overige verkeer moet ten opzichte van het fietspad op een veilige manier worden vormgegeven.
- Voorwaarde is een doorsteek door de middenberm.
- Een uitwerking van het plan komt terug met intensiteitgegevens.
- Het plan wordt pas na behandeling in de verkeerscommissie nogmaals behandeld in de CVC.

5a. IJdoornlaan: tijdelijke verkeerssituatie tussen Bannebuikslotlaan en Statenjachtstraat

In aanwezigheid van de heren E. Langerijs (Noord) en R. Schoorstra (Oranjewoud).

Aanleiding

Eerder dit jaar is de tijdelijke verkeerssituatie voor de IJdoornlaan met VRI in uw vergadering behandeld. Ook uw advies was onderzoek te doen naar de tijdelijkheid van éénstrooksrotonde. Dat is onderzocht en inpasbaar met voldoende capaciteit voor de verkeersafwikkeling voor de periode 2009-2012. Deze oplossing biedt ook meer mogelijkheden voor het in- en uitrijdend bouwverkeer direct op de IJdoornlaan.

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

Opmerkingen vooraf

- Diverse belanghebbenden hebben gereageerd op het plan en hebben verbeterpunten aangedragen.
- De politie gaat akkoord met het plan en het GVB heeft vanwege de doorstroming bezwaar tegen de rotonde.
Het GVB licht toe dat zij bezwaar hebben gemaakt in verband met de doorstroming, omdat deze route hoofdnet OV is en het is een corridor. Deze corridor wil het stadsdeel uitbreiden naar de Noordtangent en daarom heeft het GVB bezwaar gemaakt tegen de enkelstrooksrotonde.
- De WVA heeft de suggestie gedaan voor de enkelstrooksrotonde, daarbij is onderzocht of dit mogelijk is.
- De tijdelijke situatie geldt voor drie jaar, van 2009-2012.

Reactie CVC

GVB

Het GVB kan niet akkoord gaan met voorliggend voorstel, omdat het plan geen positieve invloed heeft op de busdoorstroming. Dit traject is hoofdnet OV en een corridor.

DRO

DRO is er niet van overtuigd dat het verkeer kan worden verwerkt middels rotondes en wenst een reële schatting van het verkeer in 2012.

DIVV

- DIVV vindt het vreemd dat het fietspad direct aan de halte grenst.
- Volgens het DIVV kan het fietspad aan de Statenjachtlaan beter ingeleid worden. Ook vraagt DIVV zich af waarom dit fietspad wordt verlegd.

Advies/besluit CVC

De CVC kan voorliggend plan niet goedkeuren.

- De CVC wenst nadere onderbouwing van de verkeersverwerking, pas dan kan een oordeel worden gevormd.
- Het GVB is geen voorstander van een rotonde, omdat het een verkeerscorridor is.
- De plek van de bushalte moet goed met het GVB worden afgestemd.

5b. IJdoornlaan: VO tussen Bannebuikslootlaan en Statenjachtstraat

In aanwezigheid van E. Langerijs (Noord) en R. Schoorstra (Oranjewoud).

Aanleiding

Door forse nieuwbouw aan de IJdoornlaan wordt de IJdoornlaan circa 10 meter naar het noorden verlegt. De weg ondervindt ook een transformatie van verkeersweg naar stadsweg met de inpassing van een ventweg voor de ontsluiting van het buurtwinkelcentrum, woningen en parkeersvoorzieningen. Rekening is gehouden met het streefbeeld IJdoornlaan, brede groene middenberm en zijbermen met een bomenrij. Tegelijkertijd worden de twee kruispunten gereconstrueerd tot tweestrooksrotonde i.c. met halteplaatsen en VOP's.

Aandacht vragen de vier varianten voor halteplaats Kadoelerbreek. Eén gecombineerde ventweg en halteplaats. De tweede ook ventweg maar halteplaats is via bussluis bereikbaar en met regeling tegenhouden achteropkomend verkeer IJdoornlaan-west. Derde één grote haltekom voor halteren en laden&lossen. En de vierde haltekom direct aan de hoofdrijbaan en ventweg met laad- en losstrook. Op verzoek van SRA en OV-bedrijven zijn de wachttijden bij de rotondes in beeld gebracht of de halteplaatsen verlengd moesten worden voor ongehinderd inrijden. Uit de berekening blijkt de wachttijd op de IJdoornlaan zeer beperkt te zijn en omdat de krs Banne Buikslootlaan het zwaarst belast is, zal voor krs Statenjachtstraat nog beperkter zijn.

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

Opmerkingen vooraf

- In de onderzoeken is gekeken naar de geluidsbelasting en de verharding moet vanuit de gevel komen.
- De mogelijkheid van een VRI is bekeken, maar uiteindelijk is voor een turborotonde gekozen.
- Langs de gevel komt een ventweg, bedoeld voor bewoners in verband met laden en lossen.
- In het woonblok komen winkels en commerciële instellingen.
- Parkeren voor het winkelcentrum gebeurt via de Statenjachtlaan.
- De IJdoornlaan is fietsroute en de fietser krijgt vrij doorgang.
- De bushaltes worden soms iets verschoven.
- Om langsparkeren op de ventweg te voorkomen, zijn drie varianten uitgewerkt.
- Als snelheidsremmende maatregel wordt een plateau aangebracht op de plek van de VOP.
- DIVV vraagt aandacht voor de inrijdhoek van de bushalte. Volgens de heer Schoorstra voldoet de inrijdhoek aan de eisen.
- Alle betrokken partijen worden nu geïnformeerd, waarna een voorkeur duidelijk moet worden voor één variant.

Reactie CVC

Politie

- De politie heeft moeite met de verhoogde VOP voor de rotonde, dit is niet gebruikelijk.
- Bij een tweestrooksrotonde met de fietser in de voorrang ontstaat een verkeersonveilige situatie.
- Verder meent de politie dat de loadingdocks met achteruitrijdende vrachtwagens op de ventweg voor onveilige situaties gaan zorgen.
- De voorkeur gaat uit naar een turborotonde.
- Aandachtspunt zijn de haaiantanden op de tekeningen.

GVB

- Door de aanwezigheid van twee drempels en rotondes heeft het GVB grote moeite met het profiel.

- Het GVB sluit zich aan bij de opmerkingen van de politie.
- Er is een voorkeur voor een turborotonde als er één moet komen, voorwaarde is wel dat de bus er doorheen kan.
- Het GVB benadrukt nogmaals dat deze route een OV corridor is.

DRO

- DRO wenst geen drempels en heeft de voorkeur voor een turborotonde.
- De inrijdbeweging van de loading docks is niet goed, deze gaat over de parkeerplaats heen.
- DRO is niet blij met de fiets tegen de rijrichting in op de ventweg. Vooral op de punten waar het verkeer in en uit rijdt geeft dit een verkeersonveilige situatie.
- Niet duidelijk is wat bedoeld wordt met een geleider tussen de rijbanen.
- Bij de in en uitgang van de parallelweg moet er voor gezorgd worden dat deze niet overrijdbaar is in de dwarsrichting.
- DRO ziet geen reden de fietser uit de voorrang te halen, omdat het binnen de bebouwde kom is.

DIVV

- DIVV meent dat de fietser op de rotonde voorrang moet krijgen, zie ook leidraad CVC.
- Het fietspad in rood asfalt uitvoeren en het moet meelopen met de rotonde.

Advies/besluit CVC

De CVC kan niet akkoord gaan met voorliggend voorstel.

- De vormgeving van de rotonde is niet akkoord.
- Fietser moet binnen de bebouwde kom voorrang krijgen.
- De CVC adviseert onderzoek naar een turborotonde.

Behandeling varianten

Politie

- De politie heeft de voorkeur voor variant drie.
- Het laden en lossen ter hoogte van de halte is ongewenst. De kom moet een normale aansluiting krijgen met de rotonde. In de andere varianten is de aansluiting ongewenst of onmogelijk.

GVB

- Het GVB meent dat variant drie onmogelijk is voor de bus.
- De combinatie van laad en losplaats met de bushalte is niet mogelijk. Het GVB ziet daarom graag een laad en losplek los van de bushalte, gescheiden door een heuvel.
- De ontsluiting van de bushalte moet op tekening zichtbaar zijn.
- De ontsluiting naar het zuiden is goed, maar die naar het noorden voor de voetganger niet. De halte moet via de kortste weg ontsloten worden.
- Bepaalde buslijnvoering staat niet ingetekend.
- De combinatie van de IJdoornlaan en de kruisende bushaltes moet bekeken worden.

DRO

- DRO vindt alleen variant drie bespreekbaar. Op deze basis is nog een geoptimaliseerde variant mogelijk en DRO doet hiertoe een voorstel.
- Het laden en lossen moet apart van de bushalte en de bus moet goed aan kunnen rijden. Ook moet hij goed op de enkelstrooksrotonde komen.
- De bus moet voorrang hebben op het verkeer dat uit de laad en losruimte komt.

DIVV

- DIVV kan zich vinden in de variant van DRO.
- Scheiding van functies is essentieel.

Advies/besluit CVC

- De CVC adviseert vooral een scheiding van functies.
- Ontsluiting van laden en lossen en de bus moeten niet direct uitkomen op de rotonde.

- De geoptimaliseerde variant van DRO is een goede oplossing en wordt door de CVC aanbevolen.

6. Oosterdoksdam: opstelplaats bouwverkeer

In aanwezigheid van de heren J. Madlener (MAB), B. Lammers (Amsterdam Centrum).

Aanleiding

Voor de bouw van de parkeergarage Oosterdokseiland en in een latere fase ook de nog te bouwen kavels op het dak van deze garage zal veel transport van bouwmaterialen moeten plaatsvinden. Behoeft is aan een opstelplaats op de Oosterdoksdam om grote vertragingen te voorkomen in aanvoer van deze materialen. Gedacht moet worden aan ondermeer trailers met prefab betonelementen en trucks met betonmortel.

In bijgaande notitie wordt toegelicht wat deze bouwwerkzaamheden betreft.

Tijdens de vergadering zal een overzichtstekening worden overlegd van het bouwterrein rond het Oosterdokseiland Project.

De wens is de bestaande parkeerstrook voor bussen van het voormalige BOTEL om te bouwen tot opstelplaats voor bouwverkeer. Hiertoe zal het doorrijdprofiel in zijn geheel in westelijke richting worden verplaatst conform de maatschets in de bijlage. De huidige doorrijdbreedte zal niet worden verkleind.

De CVC wordt gevraagd met het voorstel om deze aanpassing worden uit te voeren.

Opmerkingen vooraf

Geen opmerkingen.

Reactie CVC

GVB

- Het GVB kan na een korte toelichting akkoord gaan met de route van het bouwverkeer.
- Graag aandacht voor de oversteek van fietsers en voetgangers naar de bibliotheek toe.
- De opstelplaats moet goed gemarkeerd worden, zodat er geen touringcars gaan staan. De heer Madlener geeft aan dat er een afscheiding met een toegangspoort wordt gemaakt. Verder worden ook borden geplaatst. Bij het zebrapad staan elke dag gecertificeerde verkeersregelaars.

DRO

- DRO ziet weinig aandacht het overige verkeer op de weg, behalve de laad en losplaats.
- Er is niet voldoende schampruimte voor de fietser, zeker niet als er een barrière geplaatst wordt.
- DRO kan niet akkoord gaan met het opschuiven van het profiel, zolang de consequenties voor de overige verkeersdeelnemers niet duidelijk zijn.
- Verder mist DRO de aspecten met betrekking tot het gebruik van de Dam.
- DRO wil graag een algemeen uitgewerkt voorstel met verkeer van beide kanten.

DIVV

DIVV heeft ook problemen met de schampstrook bij het fietspad en het in en uitstappen van de buspassagiers. De schampstrook is te weinig als er een barrière geplaatst wordt.

Politie

De politie pleit voor een gelijke maatvoering van rijstroken en hiervoor moet de wegas misschien verplaatst worden. Een rijstrook van drie meter is erg smal, zeker omdat dit een belangrijke route is voor verkeer met alle werkzaamheden rond CS.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat gezien de bovenstaande opmerkingen niet akkoord met het voorliggend ontwerp. Met in achtneming van de gemaakte opmerkingen, zal een aangepast voorstel opnieuw behandeld in de CVC.

7. City Cargo

7a. Programma van Eisen Laad en loslocaties Vrachtrams

7b. Voorontwerp laad en locatie Mauritskade

In aanwezigheid van de heren J. Dijkstra (DIVV), F. van Alphen (IBA), R.W. Carton (Oost-WGM), M.T. Marshall (CityCargo) en mevrouw P. de Meijer (IBA).

Aanleiding

De gemeente Amsterdam heeft City Cargo Amsterdam een concessie verleend om gedurende tien jaar goederen te vervoeren over het spoor. De ontwikkeling van de plannen gebeurt door City Cargo tot en met het DO. Daarna neemt DIVV het stokje over tot en met de 'realisatie (behandeling in de verkeerscommissies, vergunningen, contractstukken opstellen voor de aannemer enzovoorts). Voor u ligt de uitwerking van de eerste locatie en is mede een resultaat van besprekingen in de werkgroep 'Losplaatsen' waarin onder andere zitting hebben CVC-vertegenwoordigers van GVB, DRO, IVV en IBA.

Het ontwerp moet nog op details aangepast zoals:

- wissel plaatsen tot buiten het voetpad;
- voor de vormgeving van de in/uitrit wordt gedacht aan een poortconstructie;
- ten behoeve van uitrijden (beperking dode hoek) wordt een spiegel geplaatst;
- plan wordt getoetst in de WVA in verband met kortere voorsorteervakken;
- inrijden iets soepeler maken (wens Stadsdeel VC).

De CVC wordt gevraagd om een verkeerskundig advies te geven aangaande voorliggend ontwerp.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

Plan van Eisen

Samenvatting

- Het GVB zou de bijlage niet noemen, omdat het hier om een specifieke loslocatie gaat en dit document heeft betrekking op het algemeen.
- Ook wenst het GVB een meer schetsmatige tekening van een overall weergave.

Blz. 1

- Het GVB zou graag zien dat in de inleiding een passage wordt opgenomen over het profiel van de vrije ruimte en de verkeersruimte. Tijdens het laden en lossen mogen er geen mensen buiten de losauto staan.
De heer Marshall geeft aan dat de essentie is dat mensen daar niet uitstappen, zo is het systeem ingericht. De maatvoering gaat daar ook van uit.
- De voorzitter geeft aan dat de arbo-eisen voor laden en lossen vertaald moeten worden in het PvE.

Blz. 3

- De voorzitter informeert naar de handhaafbaarheid in verband met het verkeersbesluit. Hiervoor is wellicht overleg met de politie nodig.
De heer Dijkstra geeft aan dat dit aspect nog verdere invulling krijgt.
- DIVV wijst op goed overleg met de vier betrokken partijen als het gaat om de tramhaltes. Ieder heeft zijn eigen verantwoordelijkheid.
De heer Marshall legt uit dat gestreefd wordt naar een situatie die overeenkomt met wat er op de tramhalte gebeurt. Er is nog geen rol voor de exploitant, anders dan dat hij gebruikt mag maken van de locatie. Er is nu een eerste discussie over de inrichting van de loslocatie. De volgende aspecten zijn daarbij van belang: de fysieke maatvoering, materialisering, hoe omgaan met

beheer en handhaving. Deze aspecten zijn nog niet verder uitgewerkt. Volgens de voorzitter is de basis de stedelijke nota infrastructuur, waarin staat wie verantwoordelijk is voor groot en klein onderhoud. De vraag is echter of dat in het PvE thuis hoort.

Blz. 4

- Volgens het GVB moet de markering op de trambaan worden aangebracht waar de vrachtram dient te stoppen voor laden en lossen.
- DIVV zou de verhoogde middenberm vervangen door een fysieke scheiding.
- De heer Marshall licht toe dat de laad en loslocatie goed herkenbaar is door eenduidige inrichting in de stad. Er komt ook een verkeersbord en via de banden is de inrit. Er wordt altijd een poortconstructie gebruikt, zodat men niet met vijftig km per uur er in kan rijden. Getracht zal worden het zo in te richten dat mensen het niet aanzien voor parkeerplaats, dus duidelijk herkenbaar als een andere plek.

Blz. 5

- Het GVB zou betreffende de lengte van de tram de volgende formulering wensen: maximaal dertigeneenhalve meter.
- Aangegeven moet worden in welke (minimale) boogstraal nog kan worden gelost.
- De tussenspoormaats tussen de rails van de Cargotram en rails van de doorgaande tram moet 2m. worden.
- DIVV heeft behoefte aan een dwarsdoorsnede van het profiel. De heer Marshall licht toe dat de E-car het doorgaande verkeer niet moet belemmeren. Hij moet achter de tram wachten. De bufferruimte met ervoor staande cargo is niet bepaald.

Blz. 6

- Volgens DIVV kan de zin over de manoeuvreerruimte komen te vervallen, want elk spoor heeft een profiel van vrije ruimte.
- Volgens het GVB heeft de vrachtwagen een maximale breedte van 2.40 meter, exclusief spiegels.
- DIVV wenst de breedte opstelplaats met in en uitvoegstroken te veranderen in in en uitritten.

Blz. 7

- Het GVB meent dat de snelheidsremmende maatregelen kan leiden tot verwarring met de voorrangsituatie. Het is hoofdnet auto en de E-car moet wachten voordat hij er in gaat. De politie zou de zin over de snelheidsremmende maatregelen laten vervallen.
- DRO zou willen aangeven dat er een verkeersveilige situatie moet worden gecreëerd. Een oplossing zelf hoeft niet gelijk in het PvE te worden aangedragen. De heer Marshal zal onderzoeken of de tram uitgerust kan worden met een dode hoek spiegel of een camera.
- DIVV vraagt aandacht voor de materialisering onder de tram. Gras is misschien niet de beste oplossing.
- Volgens het GVB moet het gebruik van de negenoog beter omschreven worden. Wellicht met een verwijzing naar de principe tekening.
- De minimale maat tussen de voegwissel en de stopstreep bij de kruising moet volgens DIVV vermeld worden.

Blz. 8

- Het GVB wijst er op dat er een apart plan moet komen voor de bebording.
- Ook wijst het GVB er op dat alle wissels verwarmd moeten zijn.

Advies/besluit CVC

Het PvE komt in gewijzigde vorm nog een keer terug als hamerpunt in de CVC.

Tekening Laad en Los locatie Tropencircuit

Opmerking vooraf

- De plannen zijn gepresenteerd in stadsdeel Oost-Watergraafsmeer en de opmerkingen zijn verwerkt.
- De heer Carton mist nog de opmerking over het opschuiven van het spoor, zodat het onlangs aangelegde profiel van de singelgracht gespaard blijft.

DRO

- Het doortekenen van het rechtsafvak is nodig voordat de tekeningen definitief goedgekeurd worden.
De heer Marshall geeft aan dat alle aangedragen aandachtspunten worden meegenomen in een volgende ontwerpfase.
- DRO heeft grote moeite met de slinger in het doorgaande verkeer, de boogstraal is krap.
- De manier waarop de E-cars uit moeten rijden is gevaarlijk.
- Het verschil in snelheid bij invoegen is een aandachtspunt.
- De laad en loslocatie is mogelijk mits er maatregelen worden genomen.

DIVV

- Aandachtspunt is de maatvoering van de voorsorteervakken.
- Volgens DIVV is de bebording nog een aandachtspunt bij verdere uitwerking.

Politie

De politie heeft haar opmerkingen al in de verkeerscommissie gemaakt en deze zijn verwerkt.

GVB

- Het GVB wordt bij de loslocatie gedwongen langzaam te rijden, terwijl zij juist sneller willen rijden.
De wissels graag op de plek situeren, waar de tram al langzaam rijdt.
- Op tekening moet worden aangegeven waar de stopstreep met negenoog komt. Duidelijk moet zijn dat het een negenoog is speciaal voor de doorgaande tram.

Advies/besluit CVC

Met de gemaakte opmerkingen wordt het plan nogmaals behandeld in de CVC.

8. Verbreden VOP's Hoofdnet Auto

In aanwezigheid van dhr. J.J.P. Klaver (IBA), S. van Tilburg (IBA), R. Riemersma (Zuideramstel), W. de Lange (DIVV), R.W. Carton (Oostwatergraafsmeer).

Aanleiding

Aan IBA is door DIVV-Hoofdnetten gevraagd de voorbereiding en coördinatie van de aanpassing van zebra's op diverse locaties op het hoofdnet auto te doen. Het betreft voetgangersoversteekplaatsen (VOP's) welke niet voldoen aan de eisen uit de leidraad CVC, alsmede aan de kwaliteitseisen ten aanzien van zichtbaarheid, staat van onderhoud en bebording.

Er zijn maatregelen genomen waarbij de VOP's verbreed worden (volgens rapport "Maatregelenoverzicht zebra's hoofdnet auto, d.d. 21 november 2006"). Hierbij is ook het doorzetten van de VOP over het fietspad meegenomen. Verder is tevens diverse belijning (met name geleiding en voorrang) op de kruising aangepast. Op een aantal locaties dient de bestrating op het voetpad (oversteek) te worden aangepast.

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

Tekening VRI1410 Rhijnspoorplein

Opmerkingen vooraf

Het plan is met het stadsdeel besproken en er is een wijziging aangebracht naar aanleiding van het 'haaiantandenoverleg' van de CVC. Het oorspronkelijke plan was de verbrede voetgangersoversteek op het hoofdnet en vervolgens zijn een paar wijzigingen op de kruising ook meegenomen.

Reactie CVC

DRO

DRO wenst bij de fietsstopstreep hoek Weesperplein-Mauritskade een geknikte stopstreep.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met de tekening van het Rhijnspoorplein met in achtneming van de opmerking m.b.t. de geknikte stopstreep.

Tekening VRI 649 Pres. Kennedylaan-Amsteldijk

Stadsdeel Zuideramstel

Het stadsdeel wil graag haaiantanden toevoegen voor de rechtsafslaande auto bij het fietspad langs de Pres. Kennedylaan richting Amsteldijk.
De CVC kan instemmen met deze toevoeging.

DRO

Bij de fietsoversteek vanaf de Amsteldijk, oostkant moeten de haaiantanden recht getekend worden.

Advies/besluit CVC

De CVC keurt tekening VRI649 goed, met in achtneming van gemaakte opmerkingen.

Tekening VRI 687 De Boelelaan-Buitenveldselaan

De heer Riemersma van stadsdeel Zuideramstel meldt dat voorliggende tekening VRI 687 niet is besproken in de verkeerscommissie.

DRO

DRO geeft aan dat hier voorlopig nog niets veranderd moet worden, omdat er nog zoveel andere werkzaamheden aan de gang zijn in dit gebied. Omdat het eindresultaat nog niet bekend is, is het niet zinvol voorliggend voorstel uit te voeren.

Advies/besluit CVC

De CVC adviseert om tekening VRI 687 nog niet te behandelen. Er dient eerst een behandeling in de verkeerscommissie van het stadsdeel plaats te vinden. Daarbij dient tevens zicht te zijn op een redelijke eindsituatie.

Tekening VRI 651 Pres. Kennedylaan- Rijnstraat- Utrechtseweg.

Politie

De politie wil haaiantanden op het punt waar de twee richting fietspaden op elkaar aan sluiten, maar alleen daar waar van links kruisend fietsverkeer is.

DRO

- Voor DRO is de definitieve situatie niet duidelijk.
- De markering op de Utrechtsebrug klopt niet met de huidige markering.

De heer Riemersma van stadsdeel Zuideramstel geeft aan dat voorliggende tekening VRI 651 niet is besproken in de verkeerscommissie.

Advies/besluit CVC

Tekening VRI 651 moet eerst besproken worden in de verkeerscommissie van het stadsdeel, voordat deze opnieuw behandeld wordt in de CVC.

Tekening VRI 967 Haarlemmerweg-Van Gentstraat – Postbank

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met tekening VRI 967.

Tekening VRI 117 De Ruyterkade-Westertoegang.

DRO

- DRO vraagt waarom de VOP over het fietspad 6 meter breed is en over de weg niet. De heer Klaver geeft aan dat om reden van de tijdelijke situatie de De Ruyterkade niet wordt aangepast.

GVB

De VOP minder dan 6 meter breed maken, omdat het een tijdelijke situatie is.

Politie

De politie mist de asmarkering bij de fietsoversteek.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met tekening VRI 117 met de volgende opmerkingen:

- Het zebrapad moet op het fietspad en de rijbaan van gelijke breedte zijn.
- De asmarkering wordt doorgezet.
- Voor de rest wordt niets veranderd, gezien de tijdelijke situatie.

Tekening VRI 865 Baden Powelweg / P. Callandlaan

DRO

- DRO informeert waarom er 3 zebrapaden 6 meter zijn en de 4^e niet. De heer Klaver geeft aan dat de 4^e niet op het hoofdnet auto ligt.
- Bij de voorrangsmarkering aan de zuidzijde van de kruising moeten na het fietspad nog twee haaiantanden voor het rechtsafslaande verkeer worden toegevoegd.
- De fietsoversteek aan weerszijde van de kruising moet hetzelfde worden weergegeven.

Advies/besluit CVC

De tekening VRI 865 zal worden aangepast, waarna deze in de CVC kan worden goedgekeurd. DIVV zal nagaan hoe het precies zit met de VOP op zijwegen in relatie tot het hoofdnet.

Tekening VRI 970 Baden Powelweg-Tussenmeer

Politie

De politie wil een fietspadmarkering over de trambaan.

DRO

- Het zebrapad over Tussenmeer en de trambaan wordt rechtgetrokken.
- De heer Rappange zal aan de heer Wiersma vragen of de stopstrepen goed liggen. Hij wil weten of dit invloed heeft op de regelbaarheid van het geheel.

Advies/besluit CVC

Tekening VRI 970 wordt nogmaals behandeld in de CVC.

Tekening VRI 591 Hobbemakade-Honthorststraat

Politie

De zebrastreek op het zuidelijke fietspad moeten er minimaal twee zijn.

DRO

DRO wil het zebrapad iets schuiner aanleggen richting de Honthorststraat, waardoor deze op de middenheuvel aansluit.

Advies/besluit CVC

Met in achtneming van de gemaakte opmerkingen wordt tekening VRI 591 goedgekeurd.

Tekening VRI 671 Apollolaan-Stadionweg

Politie

- De zebramarkering op het fietspad moet gewijzigd worden in minimaal twee.
- De haaiantanden op het fietspad moeten aansluitend op de Stadionweg worden neergezet.
- Aan de zuidkant van de kruising op de Apollolaan moeten op het fietspad haaiantanden worden aangebracht.

DRO

- De fietser komende vanaf de stadionweg oostzijde, die linksaf de Apollolaan in wil wordt niet over de kruising geleid.
- DRO wil de zuidelijke zebra op de Apollolaan één meter opschuiven naar het noorden en de stopstreep laten liggen. Hierdoor wordt het gat gedicht tussen de fietsoversteek en de voetganger.

Advies/besluit CVC

De geleiding van de fietser over het kruispunt wordt in de WVA behandeld, aan de hand daarvan wordt de markering bekeken.

Tekening VRI 671 komt daarna in de CVC terug voor behandeling.

Tekening VRI 679 Amstelveenseweg-Stadionplein

DRO

Tussen de tramhalte en de inrit naar het Stadionplein moet de combinatie rechtdoor-rechtsafpijl vervangen worden door een alleen een rechtsafpijl.

GVB

Komende vanaf het Stadionplein richting het Haarlemmermeerstadion houdt de middenmarkering plotseling op tussen de twee linksafvakken.

Politie

De haaiantanden op de zuidzijde van het fietspad zijn overbodig, aangezien het een twee richting fietspad is.

Advies/besluit CVC

Tekening VRI 679 wordt met de gemaakte opmerkingen goedgekeurd.

Tekening VRI 940 Derkinderenstraat-C. Lelylaan

DRO

Het zebrapad moet aansluiten op het voetpad en daarom moet het voetpad verlegd worden. DIVV zal nagaan of een afrit van hoofdnet auto ook tot het hoofdnet auto behoort.

Advies/besluit CVC

Tekening VRI 940 wordt met de gemaakte opmerkingen goedgekeurd.

Tekening VRI 905 Haarlemmerweg-Van Hallstraat

Geen opmerkingen

Tekening VRI 975 Spaarndammerdijk-Archangelweg

DRO

- Volgens DRO moeten er voetpaden rondom de kruising worden gemaakt.
- Linksboven op de tekening moet het zebrapad over het fietspad komen te vervallen.
- Het voetpad en zebrapad moeten aan de westzijde op elkaar aansluiten.

Advies/besluit CVC

Tekening VRI 975 wordt met de gemaakte opmerkingen goedgekeurd.

Tekening VRI 448 Zeeburgerdijk-Panamaweg

Politie

De haaiantanden richting de Zeeburgerdijk, komende vanaf de Panamaweg moeten gehandhaafd blijven.

DRO

- Komende vanaf de Panamalaan in het rechtdoervak moet een markering voor rechtsaf worden toegevoegd.
- Aan de noordoostkant over het fietspad ook een zebrapad van vier meter.

Advies/besluit CVC

Tekening VRI 448 wordt met de gemaakte opmerkingen goedgekeurd.

9. Dodelijke aanrijding Overtoom

In aanwezigheid van de heer A. van der Woerd (DIVV).

Aanleiding

Op donderdag 20 maart 2008 omstreeks 10.20 uur heeft er op de Overtoom een aanrijding plaatsgevonden tussen een voetganger en een tram.

Het slachtoffer stak vanuit zijn woning, Overtoom 446, te voet de noordelijke rijbaan van de Overtoom over. Dit deed hij via de voetgangersoversteekplaats. Voor het slachtoffer naderde van links een tram welke hij niet gezien of gehoord heeft. Het slachtoffer botste met zijn hoofd tegen de voorzijde van de tram. Het slachtoffer werd vervoerd naar het ziekenhuis waar hij te omstreeks 18.30 is overleden.

Met betrekking tot de infrastructuur wordt opgemerkt dat de voetgangersoversteekplaats (zebra) NIET doorloopt over de trambaan. De zebra is halverwege een trambaan/wegvak gelegen en is niet voorzien van voetgangers- of tramwaarschuwingslichten.

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

Dit dan onder andere met betrekking tot de vraag of de oversteek aangepast moet worden conform de CVC-leidraad.

Opmerkingen vooraf

Een aantal IVV-ers heeft een gesprek gehad met de portefeuillehouder Verkeer van Oud West over de genoemde verkeerssituatie. Hij ziet heel graag dat er maatregelen worden genomen. De voorzitter heeft in het kader van de VOP's aangegeven dat er aan een stadsbreed plan wordt gewerkt. Ook is aangegeven dat er vergelijkbare VOP's zijn waar het probleem speelt en dat dit onderwerp zeker nog binnen de CVC besproken gaat worden.

Vanuit de CVC moet een goede onderbouwing komen voor een solitaire VOP, zodat dit naar de stadsdelen toe goed gemotiveerd kan worden. Eerst discussie binnen de CVC en dan met een concreet voorstel komen.

De politie heeft nu verzocht om het protocol in werking te stellen naar aanleiding van het ongeval op de Overtoom.

Reactie CVC

GVB

Het GVB vraagt aandacht voor het niet regelgebonden verkeer op het middelste wegvak. De heer Van der Woerd geeft aan dat voor de auto stad uit wel een rijweg is, dat maakt het verschil met dit wegvak groot.

Politie

De politie is van mening dat alle oversteken op de Overtoom bekeken moeten worden.

Advies/besluit CVC

- Het IBA wordt verzocht om met een discussiestuk te komen waarin een goede afweging en discussie tot uitdrukking komt.
- Er moet een voorstel gemaakt worden dat breed ingestoken wordt.

10. Ter kennisname

Er zijn geen punten ter kennisname

11. Vaststellen verslag 819^e CVC Special Toegankelijkheid bushaltes d.d. 18 maart 2008 en 820^e CVC d.d. 25 maart 2008

De notulen worden in de volgende bijeenkomst vastgesteld.

12. Naar aanleiding van de verslagen

De notulen worden in de volgende bijeenkomst vastgesteld.

13. Actualiteiten

Er zijn geen actualiteiten te melden.

14. Rondvraag

De voorzitter sluit de vergadering om 17.30 uur.