



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

Datum: 22 april 2008

(vastgesteld in 823<sup>e</sup> CVC van 6 mei 2008)

<b>Aanwezig:</b>	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. A. Wiersma	- DRO (agendapunt 9)	
	Dhr. E. Volkerink	- Politie	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Dhr. A. van der Woerd	- DIVV	
	Mw. E. Demartea	- notulist	
	Dhr. R. Otte	- Noordwaarts	(agendapunt 4)
	Dhr. C. Trump	- Noord	(agendapunt 4)
	Dhr. F. Verdurmen	- DIVV	(agendapunt 4)
	Dhr. Dreef	- Noordwaarts	(agendapunt 4)
	Dhr. Mulder	- Noordwaarts	(agendapunt 4)
	Dhr. B. Vroon	- IBA	(agendapunt 4 en 9)
	Dhr. L. Wassenberg	- Oost-Watergraafsmeer	(agendapunt 5 en 6)
	Dhr. J.H. Hendriks	- DIVV	(agendapunt 6)
	Mw. U. Hoogeveen	- Slotervaart	(agendapunt 7 en 8)
	Dhr. W. van den Broek	- DIVV	(agendapunt 9)
	Dhr. F. Bethe	- IBA	(agendapunt 13.2)
	Dhr. W. Dekker	- projectbureau Noord/Zuidlijn	(agendapunt 13.2)
	Dhr. R. Dissel	- DIVV	(agendapunt 13.2)

### **1. Opening en vaststellen agenda**

De voorzitter opent de bijeenkomst en heet iedereen welkom. De heer Van der Woerd vervangt de heer Otte. De heer Wiersma zal alleen bij agendapunt 9 aanwezig zijn.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen
3. Hamerpunten  
Er zijn geen hamerpunten
4. Nieuwe Purmerweg: vormgeving botonde met aansluiting op de Nieuwe Leeuwarderweg
5. Ruyschstraat: zebra bij de Camperstraat
6. Jullianaplein: Tijdelijke aanpassingen t.b.v. metro en veiligheid
7. Herinrichting Louwesweg
8. Busstation Lelylaan
9. Herprofilering Stadhouders – tussen Ferdinand Bolstraat en Amsteldijk

10. Ter kennisname
- 10.1 Uitslag B&W vergaderingen d.d. 19 maart, 26 maart, 2 april en 9 april 2008
11. Vaststellen verslagen 819<sup>e</sup> CVC Special Toegankelijkheid Bushaltes d.d. 18 maart 2008, 820<sup>e</sup> CVC d.d. 25 maart 2008 en 821<sup>e</sup> CVC d.d. 8 april 2008
12. Naar aanleiding van de verslagen;
13. Actualiteiten:
- 13.1 Memo stadsdeel Amsterdam Noord d.d. 10 april jl. inzake IJdoornlaan – tijdelijk en voorlopig ontwerp – behandeling in de CVC d.d. 8 april 2008;
- 13.2 Nieuwe Leeuwarderweg: keerlus voor te hoge voertuigen
14. Rondvraag.

## **2. Mededelingen**

Er zijn geen mededelingen.

## **3. Hamerpunten**

Er zijn geen Hamerpunten.

## **4. Nieuwe Purmerweg: vormgeving botonde met aansluiting op de Nieuwe Leeuwarderweg**

In aanwezigheid van de heren R. Otte (Noordwaarts), C. Tump (Noord), F. Verdurmen (DIVV), dhr. Dreef (Noordwaarts) en dhr. Mulder (Noordwaarts).

### **Aanleiding**

In de zomer van 2007 hebben zowel de SDVC als de CVC ingestemd met een ontwerp van de botonde Nieuwe Purmerweg. In de tussenliggende periode heeft zich een aantal niet eerder voorziene ontwikkelingen voorgedaan, welke er toe hebben geleid dat enkele forse wijzigingen in het ontwerp en de opzet zijn doorgevoerd. Enkele belangrijke wijzigingen zijn het toepassen van een noordelijke bypass in plaats van een zuidelijke bypass en een zuidelijke in plaats van noordelijke ligging van het fietspad.

Het voorliggende ontwerp is mede tot stand gekomen op basis van de resultaten van een workshop van 21 november 2007 waarbij een drietal varianten is voorgelegd aan een gemengd gezelschap van de SDVC en CVC. Het huidige ontwerp voldoet het beste aan de verschillende wensen van de deelnemers aan de workshop.

In het voorliggende memo wordt een nadere en uitgebreidere toelichting gegeven met betrekking tot de ontwerpgeschiedenis van de botonde.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met de definitieve versie van het Voorlopig Ontwerp van de botonde Nieuwe Purmerweg.

### **Opmerkingen vooraf**

- Recente ontwikkelingen hebben geleid tot een nieuw ontwerp.
- Belangrijke wijziging is de verlegging van het fietspad van de noord naar de zuidzijde. De buurt heeft geageerd tegen het noordelijke fietspad, waarbij drie oversteken moesten worden gemaakt.
- In het kader van het structuurplan moest ook een watergang worden gemaakt onder het viaduct aan de noordzijde.
- Tussentijds is er een actualisering van de verkeersstudie gedaan door DIVV. Daaruit kwam naar voren dat een bypass aan de noordkant toch eerder noodzakelijk is.
- Er zijn een aantal varianten uitgewerkt en er is een brede afweging gemaakt. De ligging van het fietspad aan de zuidkant kwam daarbij als meest gunstig naar voren. Nadeel is dat de gestrektheid van het fietspad er uit wordt gehaald.
- Een variant met een fietstunnel zou forse kosten en ruimtelijke consequenties met zich meebrengen. Tevens speelde de sociale veiligheid een rol.
- De aansluiting op de Singel wordt later uitgewerkt en gerealiseerd.
- De heer Tump (stadsdeel Noord) geeft aan niet betrokken te zijn geweest bij de laatste ontwikkelingen. Hij twijfelt over de mogelijkheid van een helling. Bij de financiering speelt ook de damwandconstructie een rol. Tenslotte vindt hij het jammer dat er een grote knik zit in het hoofdnet fiets.

- Het GVB geeft aan de situatie niet te kunnen beoordelen zonder de aansluiting van de Singel en daarom wil het GVB een tekening met die aansluiting.  
De heer Dreef geeft aan dat die aansluiting pas in een latere fase wordt gemaakt. Pas bij de ontwikkeling van Elsenhage Zuid zal de exacte positie van de Singel bekend zijn.

## Reactie CVC

### Tekening nr. 2

#### DRO

- DRO betreft de kronkel in het fietspad.
- De toekomstige bewoners van het gebied zijn niet geraadpleegd, dus de invloed van de aansluiting op de Singel is niet bekend.  
DRO ziet in het huidige ontwerp gevaarlijke situaties ontstaan bij de zuidelijke afrit. Deze situatie moet extra goed met borden en markering worden aangegeven.
- De voorkeur van DRO gaat uit naar ongelijkvloers en daarmee is het fietspad verkeersveilig, maar indien dat niet haalbaar is kan DRO node akkoord gaan met het zuidelijke fietspad.

#### GVB

- Deze route ligt thans in een route die bestemd is om een corridor te zijn tussen de regio en CS en daar horen geen drempels op.
- Het GVB is tegen deze vorm van een botonde met drempels en een fietspad aan de zuidkant.
- In de oude situatie was er een bypass voor bussen vanaf het zuiden rechtsafslaand naar de Purmerweg toe. Nu is er een andere situatie gecreëerd.

#### Politie

- De politie heeft de voorkeur voor het fietspad aan de zuidkant in verband met de sociale veiligheid.
- Bij het verlaten van de rotonde zijn drempels niet noodzakelijk.
- De snelheid bij nadering is laag. De fietsoversteek onderaan de zuidelijke afrit moet goed door borden worden aangegeven.
- De politie kan instemmen met voorliggende variant met het zuidelijke fietspad.

#### DIVV

- De fietsersbond kan instemmen met voorliggende variant.
- DIVV wil het rode asfalt doortrekken op de oversteeken van de fietsers.
- Bij de oversteek van fietsers aan de westkant graag een fysiek poortconstructie, zodat duidelijk is dat het om een verblijfsgebied gaat.
- DIVV kan akkoord gaan met het zuidelijke fietspad.

## Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met het verder ontwerpen, maar wil op korte termijn het ontwerp terug met de aansluiting op de Singel. Daarna vormt de CVC een definitief eindoordeel.

- Het merendeel van de CVC is voorstander van het zuidelijke fietspad.
- Drempels bij de op en afritten worden niet nodig geacht.
- Het project zal rekening moeten houden met de richtlijnen voor de corridor OV van de stadsregio. Een oplossing kan gevonden worden in borden, markering en een andere vorm van een poortconstructie, in plaats van drempels.
- Omdat de aansluiting met de Singel nog niet in het ontwerp is opgenomen, wordt het ontwerp door de CVC nog niet definitief goedgekeurd. Het project wordt verzocht met het ontwerp terug te komen – inclusief de aansluiting met de Singel – ter definitieve oordeelsvorming.

## 5. Ruyschstraat: zebra bij de Camperstraat

In aanwezigheid van de heer L. Wassenberg (Oost-Watergraafsmeer)

### Aanleiding

Over de Ruyschstraat thv. de Camperstraat ontbreekt een veilige oversteekplaats.

Hier is grote behoefte aan gezien bijgevoegde brief van de school.

Er is een voorstel gemaakt voor de aanleg van een veilige oversteekplaats over de Ruyschstraat thv. de Camperstraat.

Het oversteken van de Ruyschstraat wordt daar eenvoudiger en veiliger.

Ten westen van de kruising met de Camperstraat komt een oversteekplaats (als zebra uitgevoerd).

Hier was grote behoefte aan vanuit de buurt en de scholen. (School)kinderen kunnen hier nu veilig oversteken; de opstelruimte voor de voetganger wordt groter en de oversteeklengte wordt kleiner. Het uitzicht wordt verbeterd. Hierdoor wordt de situatie veiliger.

Bijgevoegd een drietal varianten.

Bij variant 2 (tekeningnr. RC-2) is er compensatie van parkeerplaatsen.

Bij variant 4 (tekeningnr. RC-4) blijven de bestaande trammasten (tm.) staan en hoeven niet verplaatst. Bij variant 3 wordt 1 trammast verplaatst.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met het voorstellen een keuze te maken uit de voorliggende varianten.

### **Opmerkingen vooraf**

- DRO mist een oplossing met een VOP aan de oostkant van de Camperstraat. Groot voordeel is dat de trampassagiers daar gebruik van kunnen maken. Ander voordeel is het eenrichtingverkeer.
- Het GVB constateert na lezing van verslagen dat de verkeerscommissie niet akkoord is gegaan met voorliggende variant.
- De politie geeft aan geen mening te hebben over variant 2, 3 en 4, omdat deze niet door hun vertegenwoordiger in de verkeerscommissie zijn gezien.
- De voorzitter stelt voor het ontwerp te behandelen met de mening van de verkeerscommissie in het achterhoofd.

### **Reactie CVC**

#### **GVB**

- Het GVB is tegen een zebrapad aan de westkant van de kruising, omdat de voetganger vanaf de tramhalte een veilige weg moet kunnen bewandelen.
- Er kan een goede combinatie worden gemaakt aan de oostkant van de kruising.
- Het GVB is tegen variant 2, 3 en 4.

#### **Politie**

- De politie vindt de oversteeklengte van variant 4 te lang.
- Variant 2 valt af vanwege het zicht.
- In variant 3 moet het rustpunt minimaal 2 meter zijn, hierdoor ontstaat iets meer ruimte voor de fietser en voetganger.
- De politie pleit ook voor uitwerken van een variant met een VOP aan de oostkant.

#### **DIVV**

- DIVV heeft de voorkeur voor variant 3.
- Aan de oneven zijde, aan de bovenzijde is het fietspad van 1.50 te smal.
- DIVV wil ook graag een variant met een oversteek aan de oostkant uitgewerkt zien.

#### **DRO**

- Een VOP aan de oostkant heeft de voorkeur van DRO.
- In de voorgestelde varianten is de maatvoering van de fietspaden achter de heuvel langs te krap.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC kan niet akkoord gaan met voorliggende varianten.

- Er zijn genoeg mogelijkheden voor een VOP aan de oostzijde van de kruising met de Camperstraat. Daarom wordt verzocht om een uitwerking van deze variant.

- In de huidige variant is er een krappe ruimte voor fietspaden. Het GVB heeft in dit kader aangegeven geen problemen te hebben met een iets kortere halte.
- Van de voorgestelde varianten heeft de CVC tegen variant 3 het minste bezwaar, waarbij nogmaals wordt aangetekend dat de CVC voorkeur heeft voor een VOP aan de oostzijde van de kruising gekoppeld aan de haltes.

## **6. Julianaplein: tijdelijke aanpassingen t.b.v. metro en veiligheid**

In aanwezigheid van de heren L. Wassenberg en J.H. Hendriks (DIVV).

### **Aanleiding**

De metro wordt grondig aangepakt. Tijdens de zomervakantie van 2008 rijdt er 6 à 7 weken geen metro tussen Centraal en Amstel. Er gaat een pendelbus rijden.

Bij de tussenliggende stations, zoals Wibautstraat, komen tijdelijke bushaltes te liggen.

Op het Amstelstation stopt de metro en moeten alle passagiers overstappen op een ander vervoermiddel, waaronder de pendelbus. De effecten voor de doorgaande reiziger (bv. van Centraal naar Amstel) zijn groot. Uitgangspunt is dat de (verkeers)veiligheid van die reizigers optimaal moet zijn.

Buiten op het Julianaplein is gekeken waar het mogelijk is om tijdelijke bushaltes te maken voor de 'metro-bus'. Er is berekend dat er ongeveer 1000 reizigers per uur gebruik zullen maken van de pendelbussen. De frequentie is 5 minuten; er is ruimte voor 3 pendelbussen.

De reizigers moeten de bushaltes veilig kunnen bereiken. Hierbij is het gewenst dat de voetgangers zo min mogelijk een kruisende autorijstrook over moeten steken.

Er is een voorstel gemaakt voor de tijdelijke situatie op het Julianaplein, met daarin:

De aanleg van een nieuwe bushalte voor de 'metro-bus' (pendelbus), aan de zijde van de Maliebaan. Aanpassing van bestaande bushaltes voor het Amstelstation (die bedoeld zijn voor de uitstappende reizigers).

Verbeteringen voor de reizigers/voetgangers om hun veiligheid te optimaliseren (door aanleg zebra's en versmallen oversteeklengtes).

Tevens een (kleine) aanpassing van de gevaarlijke kruising Julianaplein / Hugo de Vrieslaan, met daarin een wijziging van de voorrangssituatie ten gunste van de bus (en de pendelbus) en de fiets en de aanleg van een zebra-oversteek voor overstekende voetgangers/reizigers.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met het voorstel.

### **Opmerkingen vooraf**

- In verband met tunnelwerkzaamheden gaat de metro dicht en het GVB organiseert vervangend vervoer door pendelbussen tussen drie locaties. Het Julianaplein is de enige plek voor de bussen om te bufferen.
- De maatregelen op de westkant van de tekening bij het Amstelstation hebben een permanent karakter. Het kruispunt maakt geen deel uit van de tijdelijke maatregel.
- De uitstapzone van de bestaande bushaltes is te smal. De wens is om deze te verbreden en een permanent karakter te geven.
- De rechter rijstrook wordt omgezet in lijnbusbaan, die voorziening wordt niet weggehaald. Zeker omdat in 2009 en 2010 de metro weer een aantal keren buiten werking wordt gesteld.
- Op de kruising H. de Vrieslaan-Overzichtweg is een oplossing gevonden in voorrang voor linksafslaand verkeer. Deze variant is nog niet in de WBA besproken. DRO geeft aan dat behandeling van deze kruising in de WBA noodzakelijk is.
- De verkeerscommissie van het stadsdeel moet nog toestemming verlenen voor het permanent maken van een aantal maatregelen.

De voorzitter stelt voor om de kruising met de Overzichtweg buiten beschouwing laten tot deze behandeld is in de WBA.

### **Reactie CVC**

#### **GVB**

- Het GVB vraagt zich af of de zebra aan de noordelijke kant van het stationsgebouw bij de ingang nodig is. Zeker gezien de drempelconstructie is het GVB hier geen voorstander van.

- De doorgetrokken streep op de busbaan, Amstelstation hoog aan de zuidelijke kant, moet onderbroken worden zodat touringcarbussen er door kunnen.
- De voorrang voor de bussen Hugo de Vrieslaan - Julianaplein aan de oostzijde komende vanaf de rotonde moet worden geregeld. Ook pleit het GVB er voor de busbaan eerder te laten beginnen.
- Het GVB wenst geen drempels op de busroute.
- Tevens vraagt het GVB aandacht voor de bereikbaarheid van de bushalte voor minder validen.

### **DRO**

- DRO is ook geen voorstander voor de zebra voor het ingang van het Amstelstation.
- De afgestreepte meter op het hoge gedeelte van het Julianaplein moet benut worden.
- De opstelstrook voor de lijnbus naar de Overzichtweg is erg kort.
- DRO twijfelt over de capaciteit van één rijstrook op het Julianaplein laag.
- Graag aandacht voor de lengte van de zebra, deze moet eenduidig zijn.
- Mocht de voorrang bij de H. de Vrieslijn wijzigen, dan moet dit door bebording en markering duidelijk worden aangegeven.
- Aanpassing van het heuveltje oprijdend Julianaplein vanaf de H. de Vrieslaan is wenselijk, zodat het verkeer haakser kan invoegen. Dit geeft ook minder oponthoud voor de bussen vanaf het plein naar de busbaan.

### **DIVV**

Volgens DIVV staat de in en uitgang van het plein niet goed op de tekening.

### **Politie**

- De politie pleit in verband met de verkeersveiligheid voor opheffing van vier korte parkeerplaatsen aan de noord-westkant van de tekening.
- Ook de politie is geen voorstander van de VOP bij de ingang van het Amstelstation.
- Het ontwerp heeft geen toegevoegde waarde voor minder valide mensen.
- De maatvoering en locatie van VOP's verdient de aandacht.
- De VOP dient doorgetrokken te worden over de fietspaden.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC heeft besloten om de kruising met de Overzichtsweg niet te behandelen, omdat deze eerst in de WBA behandeld moet worden.

- Bij de VOP op zowel het hoge als laag gelegen gedeelte Julianaplein zijn vraagtekens gezet bij het nut van de VOP.
- Het GVB is geen voorstander van verhoging, omdat deze over de busbaan gaat.
- Er zijn opmerkingen gemaakt over aanvullende markering en de bereikbaarheid van het in en uitrijden van het plein aan de noord-west zijde.
- Wanneer de maatregelen tijdelijk zijn volstaat behandeling in de WWU.
- Er moet secuur gekeken worden naar de opstelcapaciteit richting het Pr. Bernhardplein.

## **7. Herinrichting Louwesweg**

In aanwezigheid van mevrouw U. Hoogeveen (Slotervaart)

### **Aanleiding**

De Louwesweg is toe aan groot onderhoud. Daarom is door het stadsdeel een herinrichtingplan gemaakt. Hij is tevens onderdeel van het hoofdnet-OV en hoofdnet fiets.

Met het herinrichtingsplan wordt geen wezenlijke profielwijziging voorgesteld.

In het plan wordt wel voorgesteld om de bestaande tramhaltes te verlengen en verbreden, waardoor de uitrit bij ACTA (Tandheelkundigcentrum) niet meer direct vanuit het oosten te bereiken is. In de Stadsdeel VC is hierover discussie geweest en besloten aan de CVC advies te vragen over dit onderwerp. De keuze ligt tussen:

- + kortere tramhaltes en het direct bereikbaar houden van ACTA vanuit twee richtingen;
- + een tramhalte op lengte en bereikbaarheid van ACTA alleen vanuit westelijke richting.

In het voorliggende ontwerp is de keuze voor tramhaltes op lengte uitgewerkt.

Met het Medisch Centrum Slotervaart is overleg geweest over de inrit naar het ziekenhuisterrein. Het MCS wil twee afslagvakken bij de uitrit en het stadsdeel wil een enkele in- en uitrit. De stadsdeelverkeerscommissie heeft de voorkeur voor een enkele in- en uitrit en een aparte ambulancegoot.

In het voorliggende ontwerp is uitgegaan van een enkele in/uitrit. Hierbij is rekening gehouden met het creëren van opstelruimte na de uitrit voor de tramlichten.

Bij de keerlus van het OV is het uitgangspunt dat inkomend verkeer de westelijke toegang gebruikt en uitgaand verkeer alleen de oostelijke.

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

### **Opmerkingen vooraf**

- De keerlus van de tram wordt alleen in noodgeval gebruikt.
- De tramhalte is zo lang dat er twee trams achter elkaar kunnen halteren. Dit gaf discussie in de verkeerscommissie en daarom is de CVC gevraagd advies te geven over de lengte van de tramhalte.
- De tramhaltes worden op hoogte gebracht, met een blinde geleide strook.
- Het ziekenhuis heeft nog geen reactie gegeven op de tekening. Zij wilden twee in en uitritten. De verkeerscommissie vindt één in en één uitrit voldoende en wil dan wel een ambulancegoot hebben. Het ziekenhuis ziet de ambulancegoot niet zitten, maar heeft geen alternatief aangedragen.

### **Reactie CVC**

#### **DIVV**

- DIVV mist de 1 op 200 tekeningen van de kruisingen. Hierdoor is nu geen goede beoordeling mogelijk.
- Als men vanaf het ACTA terrein linksaf kan, gaat men keren bij de aansluiting van het ziekenhuis. Dit is een ongewenste situatie.
- De fietsersbond is voor een korte tramhalte in verband met kerende auto's.
- DIVV is voor een enkele uitgang van het ziekenhuis in verband met de zichtlijnen.
- Bij de uitrit van het ziekenhuis moet het fysiek onmogelijk worden gemaakt om tegen het verkeer in te rijden.

#### **Politie**

De politie is voorstander van een doorsteek richting ACTA van de trambaan om ongewenste keerbewegingen op de kruising te voorkomen.

#### **GVB**

- Het GVB wil geen linksaf bij ACTA, vanwege de lengte van de halte op die locatie.
- De minimale lengte van de halte moet 48 meter zijn (tram + geleide bus)
- Het GVB kan akkoord gaan met voorliggende tekening, omdat deze al in de verkeerscommissie is behandeld.

#### **DRO**

- DRO stelt voor om de zebra vier meter naar de kop te schuiven en dan vijf meter hellingbaan. Een halte van 61 meter is dan mogelijk, zonder hellingbaan aan de achterkant van de halte.
- DRO vindt een keerbeweging ongewenst.
- Behandeling in de WVA van een licht voor bus en tram is gewenst.
- De voorrangmarkering is op een aantal punten overbodig.
- De kruising Huizingalaan/Louweslaan moet in de WVA worden behandeld als het een twee richting fietspad is aan de westkant van de Huizingalaan. De fietser zou dan namelijk drie keer moeten oversteken om naar het ziekenhuis te gaan.  
Het stadsdeel zal uitzoeken of sprake is van een twee richting fietspad.

### **Advies/besluit CVC**

- De CVC ziet mogelijkheden in het voorstel van DRO om de halte aan te passen door verplaatsing van de VOP. Het stadsdeel wordt verzocht dit nader uit te werken.

- De in en uitrit van het ziekenhuis is wat betreft de CVC akkoord zoals wordt voorgesteld in de verkeerscommissie van het stadsdeel.
- Het rode asfalt van het fietspad wordt niet doorgetrokken over de tramdoorsteek, in verband met voorrang van de tram.
- Het twee richtingen fietspad aan de Huizingalaan wordt indien nodig in de WVA besproken.
- Het ontwerp wordt nogmaals behandeld in de CVC wanneer de 1 op 200 tekeningen zijn aangeleverd.

## **8. Busstation Lelylaan**

In aanwezigheid van de heer W. Rappange (DRO in opdracht van Slotervaart) en mevrouw U. Hoogeveen (Slotervaart).

### **Aanleiding**

In het kader van het vernieuwingsplan voor de omgeving van de Lelylaan is het busstation bij het station Lelylaan in werkgroepverband uitgewerkt. Bij de uitwerking in de werkgroep bleek dat de oorspronkelijk afgegeven omvang (4 haltes + 2 reservering voor toekomst als met gelede bussen gereden zou gaan worden) door de Stadsregio Amsterdam niet voldoende werd gevonden; daarom is een gewijzigde uitwerking gemaakt met 2 extra haltes en meer haltes geschikt voor gelede bussen).

Het voorliggende voorstel wordt gedragen door de leden van de werkgroep (Stadsregio Amsterdam, Stadsdeel Slotervaart en GVB).

De verkeerscommissie van het Stadsdeel is akkoord met het voorstel.

Het voorliggend (voorlopig) ontwerp is gemaakt ten behoeve van de GDU-aanvraag (welke voor 1 mei as. moet worden ingediend).

De CVC wordt gevraagd het voorliggende voorstel goed te keuren.

### **Opmerkingen vooraf**

- Stadsregio heeft gevraagd om meer bushaltes op het plein te creëren. Door verdraaien is het gelukt om in totaal acht haltes te creëren, waarvan vijf geschikt voor gelede bussen.
- De inrijopening wordt groter, omdat het nu moeilijker binnenkomt ten opzichte van zes jaar geleden.
- Het uitrijden geschiedt volgens de oude situatie.
- Er moet een strategische plek gekozen worden voor de detectielus van de bus.
- Behandeling in de WVA volgt nog.
- Het stadsdeel wil de mogelijkheid van een rotonde nog bekijken.

### **Reactie CVC**

#### **GVB**

- Het GVB kan leven met het voorstel.
- Aandachtspunt is de lengte van het linksafvak komende over de Schipluidenlaan vanaf de westkant.
- Op het busstation is geen mogelijkheid om te bufferen.
- Het GVB is blij dat de K&R uit het station is verdwenen en nu langs de Schipluidenlaan is gelegen.

#### **Politie**

De politie ziet de laad en losstrook graag gecombineerd met de K&R. Dus de K&R langs de Schipluidenlaan laten vervallen en goed nadenken over een locatie voor laden en lossen.

#### **DIVV**

- DIVV is geen voorstander van de voorgestelde K&R plek, omdat passagiers nu het busstation over moeten lopen.



- Het is volgens DIVV niet nodig om vier taxiplekken te hebben.
- Volgens de fietsersbond geeft de inrit van het busstation vlak na een kruising een conflict.
- Tevens geeft de fietsersbond aan dat de route naar de stalling onduidelijk is.
- De inrit van het busstation wordt als erg breed ervaren als men er met de fiets moet oversteken.
- Getekende taxistandplaats maakt onafhankelijk vertrek van taxi's onmogelijk.

### **Advies/besluit CVC**

- De CVC geeft aan moeite te hebben met de locatie van de K&R in relatie tot de oversteek van het busstation. Wellicht is een combinatie met laden en lossen een optie. Een ander probleem is de niet handhaafbaarheid van de K&R.
- Ander zorgpunt is de linksaf vol, waardoor de kruising wordt geblokkeerd en dit slaat terug op de toegang van het busstation.
- De taxistandplaats op de huidige plek voldoet niet aan het principe van vrije toegankelijkheid.

## **9. Herprofilering Stadhouderskade – tussen Ferdinand Bolstraat en Amsteldijk**

In aanwezigheid van de heren B. Vroon (IBA) en W. van den Broek (DIVV).

### **Aanleiding**

DIVV afdeling Beheer en Onderhoud heeft IBA gevraagd de voorbereiding en coördinatie van het Groot onderhoud Stadhouderskade te verzorgen. Het gaat om een herprofilering voor het tracé van af Ferdinand Bolstraat tot en met de Amsteldijk. Het dagelijks bestuur van de stad heeft opdracht gegeven om dit gedeelte in de periode van 1 november 2008 – eind maart 2009 uit te voeren.

Deze herprofilering is ontworpen op de 2<sup>e</sup> fase van beleid duurzaam veilig. Hierdoor is het basisontwerp uitgegaan van vrijliggende fietspaden en een rijbaan van 2 x 1 rijstrook met een ononderbroken asmarkering om inhalen, oversteken en keren zoveel mogelijk tegen te gaan. Aan de bebouwingskant ligt het fietspad achter de langs parkeerstroken. In het nieuwe ontwerp heeft een optimalisatie plaatsgevonden voor zowel de wegvakken als de verkeerskruispunten.

Om vrij liggende fietspaden te kunnen inpassen was het noodzakelijk keuzes te maken in het ontwerp. Deze keuzes zijn gemaakt vanuit duurzaam veilig. De mogelijke consequenties voor doorstroming en luchtkwaliteit zijn bekeken en zoveel mogelijk ondervangen door aanpassingen in het wegontwerp. Voor de kruising met de Van Woustraat is een extra overleg gehouden met de WVA

Voor het gehele ontwerp geldt dat de rijwegen in asfalt en het fietspad in rood asfalt worden uitgevoerd. De parkeerstroken in betonstraatstenen en het trottoir in 30x30 betontegels. In het ontwerp is een 30 cm. band opgenomen conform het Singelprofiel principe.

Daar waar het fietspad naast de rijbaan ligt is de margestrook van 0,3 verbreed naar 0,5 meter. Er is voor dit ontwerp een nieuwe VRI berekening gemaakt. Deze is bij de voorliggende stukken gevoegd.

In het agendapunt - flap van de vergadering van de 822<sup>e</sup> CVC in zake herprofilering Stadhouderskade tussen Ferdinand Bolstraat en Amsteldijk wordt verder nader ingegaan op: het kruispunt met de Amsteldijk, het kruispunt met Oosteinde/Hemonystraat, het kruispunt Westeinde/Van Woustraat en het kruispunt Wetering laan/Ferdinand Bolstraat.

De wandelpromenade aan de Singel wordt in een later stadium uitgewerkt zodra er een compensatie voor de aantal aanwezige parkeerplaatsen is aangebracht (Parkeergarage Singel)

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het verkeerskundig ontwerp

### **Opmerkingen vooraf**

- Er heeft een schouw plaats gevonden met de CVC-leden en de projectleden van de Mauritskade.
- Getracht wordt projecten in de buurt op elkaar aan te sluiten, vooral het Weteringcircuit en de Van Woustraat.
- Het profiel wordt hetzelfde gehouden als in eerder gerealiseerde stukken. De totale maat wordt twee meter en 50 cm marge.
- Een aantal varianten zijn doorgerekend om de langzame verkeersverbindingen te kunnen realiseren.

- In de F. Bolstraat wordt de stopstreep voor de auto vier meter naar achter geplaatst, om het zicht op de fietsers te verbeteren.
- Bij de Stadhouderskade vanaf de Amstel kan voorbij de kruising met de Van Woustraat een zebra worden gemaakt.
- Het project is gestoeld op duurzaam veilig, daarna komen de andere aspecten. Alleen op grond daarvan gaat de WVA node akkoord met één opstelvak op de Stadhouderskade van west naar oost.
- DRO mist een circulatieplan met onderbouwing in verband met het linksafverbod Stadhouderskade de Van Woustraat in.  
De voorzitter geeft aan dat de CVC graag een onderbouwing wil zien. Er van uitgaande dat er alternatieven zijn voor de bereikbaarheid van de achterliggende buurten.  
De heer Vroon geeft aan dat niet veel verkeer linksaf slaat en naar zijn mening is een alternatieve routing helder. Het stadsdeel ging akkoord met het vervallen van deze linksaf.

## Reactie CVC

### DRO

DRO heeft enkele aandachtspunten:

- De inrit naar het parkeerterrein aan de Stadhouderskade ten westen van de Van Woustraat.
- Bij de fietsoversteek Nic. Berchemstraat over de Stadhouderskade moeten de middenheuvels ruimer opgezet worden.
- In de kruising met de Van Woustraat is de bocht voor rechtsaf vanaf de oostkant te krap. Vanuit het westen komende van rechtsaf graag aandacht voor de bocht, die niet over de trambaan gaat.
- Bij de Hemonylaan graag aandacht voor de vormgeving.
- Op de kruising met de Amsteldijk ziet DRO op de Torontobrug graag meer ruimte voor de voetgangers aan de waterkant. Dit gaat ten koste van de middenberm op de Torontobrug.
- Voor de wachtrij Van Woustraat-Stadhouderskade vanuit de westelijke richting is een opstelvak van 108 meter nodig.
- Er wordt aandacht gevraagd voor voldoende brede steunpunten waar goed een verkeersmast op kan worden gezet.

### GVB

- Het GVB wil in de Van Woustraat voldoende brede steunpunten hebben. Met name het westelijke steunpunt is te krap om mensen veilig naar de overkant te krijgen.
- Op het Westeinde bij de kruising voldoende rekening houden met een verhoogde tramhalte. Dit meenemen in het profiel.  
De heer Van de Broek zal nakijken of deze halte in het project van de 42 tramhaltes zit.
- Vanuit het profiel is niet duidelijk of men linksaf de Hemonylaan in kan rijden.
- Het GVB vindt het raar dat er geen duidelijke oversteek is voor voetgangers van de Hemonylaan naar de Stadhouderskade.
- Tevens wil het GVB op tekening de relatie tussen dit project en de Torontobrug zien.

### Politie

- De politie mist een veilige oversteek bij de Nic. Berchemstraat voor de fietser.
- In het kader van de dode hoek moet de stopstreep in de rechtsafvakken worden teruggebracht.

### DIVV

- De fietsersbond vraagt of de heuvel in de kruising met de Hemonylaan is verdwenen. Zij gaan er vanuit dat autoverkeer niet linksaf mag slaan.
- De fietsoversteek Westeinde naar de Van Woustraat moet goed uitgeleid worden, om te voorkomen dat de fietsers in een trechter terecht komen.

### Advies/besluit CVC

De CVC gaat op hoofdlijnen akkoord met voorliggend ontwerp. Er zijn nog enkele detailopmerkingen die bij de 1 op 200 tekeningen met partijen verder worden besproken.

De onderbouwing voor bereikbaarheid van de achterliggende buurten in verband met de Van Woustraat wordt nog aangeleverd.

**10. Ter kennisname****10.1 Uitslag B&W vergaderingen d.d. 19 maart, 26 maart, 2 april en 9 april 2008****11. Vaststellen verslag 819<sup>e</sup> CVC Special Toegankelijkheid bushaltes d.d. 18 maart 2008, 820<sup>e</sup> CVC d.d. 25 maart 2008 en 821<sup>e</sup> CVC d.d. 8 april 2008.****12. Naar aanleiding van de verslagen****13. Actualiteiten****13.1 Memo stadsdeel Amsterdam Noord d.d. 10 april j.l. inzake IJdoornlaan – tijdelijk en voorlopig ontwerp – behandeling in de CVC d.d. 8 april 2008;**

De CVC heeft geadviseerd een turbotronde aan te leggen en de verkeerscommissie van het stadsdeel was een andere mening toegedaan. De stadsdeelvoorzitter wilde kijken of partijen alsnog tot elkaar kunnen komen en wilde hierover in gesprek gaan met de voorzitter van de CVC. Die voorzitter wil eerst kijken of een gesprek met de hele CVC mogelijk is.

Het GVB memoreert dat in het verslag van de verkeerscommissie staat dat bij de keuze van rotondes niet gekeken is naar de prioriteit van OV. De stadsregio geeft aan dat dit een hoge prioriteit is, omdat zowel de Zaaantangent als Noordangent over dit traject rijden. De Noordangent wordt door de stadsregio gezien als een snelle verbinding tussen metro station Buikslotermeer en het westelijk deel van Amsterdam Noord en verder. De Zaaantangent is een snelle busroute vanaf het Meuwenij, die samen met de Noordangent naar Zaandam gaat. Het GVB constateert dat er geen overeenstemming is over hoe de tangent er uit ziet. Deze tangent moet dezelfde uitstraling hebben als de Zuidangent bij Schiphol. De wachttijd bij een rotonde is bijna 60 seconden en het GVB rijdt in noord-zuid richting over de IJdoornlaan. Met deze wachttijd kan de bus vaststaan in een file, als in het profiel geen rekening wordt gehouden met een busbaan. Daarom moet goed naar het profiel worden gekeken voordat de tangent wordt aangelegd.

De tangent staat in de visie van SRA en het GVB vraagt zich af of het stadsdeel dit weet. Het GVB is bereid hierover te praten, om zeker te weten dat er een goede keus wordt gemaakt.

De politie heeft de voorkeur voor een rotonde, maar erkent het belang van OV.

De voorzitter constateert dat het streefbeeld van de IJdoornlaan in de CVC is vastgesteld. Dit is ook voortschrijdend inzicht van de stadsregio en het voorstel is nu om verder met elkaar in gesprek te gaan. De gedachtevorming van het stadsdeel en SRA botsen nu. De voorzitter constateert wel dat de CVC-leden bereid zijn om te investeren in deze discussie.

**13.2 Nieuwe Leeuwarderweg: keulus voor te hoge voertuigen**

In aanwezigheid van de heer F. Bethé (IBA), W. Dekker (projectbureau Noord/Zuidlijn) en R. Dissel (DIVV).

**Opmerkingen vooraf**

- Men wilde een andere keerbeweging bij de IJ-tunnel voor te hoge vrachtwagens onder de Wagenaarsbrug. Vooral aan de oostkant is de brug te laag en in samenspraak met DIVV is gezocht naar een oplossing.
- Optie één is dat de vrachtwagen in de middenberm wordt geleid.
- Bij optie 2 staat de vrachtwagen op de rijbaan en het verkeer wordt er omheen geleid. Deze optie heeft de voorkeur van het project. Er kan namelijk direct geanticipeerd worden op de verminderde rijstrookaanbieding en er ontstaan geen gevaarlijke situaties.
- In de uiteindelijke fasering is er één meetpunt, dan neemt het aantal markeringen toe.

## **Reactie CVC**

### **Politie**

- De politie heeft de voorkeur voor optie 2, de plek waar de vrachtwagen stilstaat is veiliger.
- Bij optie 1 is de politie bang dat de vrachtwagenchauffeur toch zelf een plek gaat zoeken om stil te staan.

### **GVB**

Het GVB heeft de voorkeur voor optie 1, waarbij de vrachtwagen ook voldoende ruimte krijgt voor de mensen die moeten meten. Op die manier kan het normale verkeer doorrijden.

### **DRO**

- DRO wijst er op dat een truck met oplegger een grotere draaicirkel nodig heeft.
- Bij optie 2 moet goed gekeken worden of aanvullende matrix borden nodig zijn voor een goede communicatie met de weggebruiker. Bijvoorbeeld door een matrixbord met het teken van een slinger en de tekst 'hoog voertuig'.

### **DIVV**

- DIVV vraagt zich bij optie 2 af of iedereen adequaat een rijstrook naar links opschuift.
- Ook DIVV pleit voor goede signalering door matrix borden.

### **Advies CVC**

De CVC heeft de voorkeur voor optie 2, mits er gewerkt wordt met goede communicatie door matrixborden.

## **14. Rondvraag**

DRO vraagt naar de stand van zaken PvE voor tramhaltes en bushaltes.

DIVV zal navraag doen.

Op verzoek van de CVC-leden wordt informatie uitgedeeld over de breedte van VOP's op hoofdnet auto in relatie tot zijwegen. Op het hoofdnet is de VOP 6 meter en op de zijweg 4 meter.

De CVC kan akkoord gaan met dit voorstel en deze informatie zal onderdeel zijn van de CVC-leidraad.