



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: 823^e CVC

Datum: 06 mei 2008

(vastgesteld in 824^e CVC van 20 mei 2008)

Aanwezig:	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. A. Wiersma	- DRO (vanaf agendapunt 7)	
	Dhr. E. Volkerink	- Politie	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Dhr. B. Otte	- DIVV	
	Mw. E. Demarteau	- notulist	
	Dhr. A.H. Heemskerk	- Oud Zuid	(agendapunt 4)
	Dhr. J. Vos	- Oud Zuid	(agendapunt 4)
	Dhr. D.G.M. Noordman	- IBA	(agendapunt 5)
	Dhr. J. Uidam	- IBA	(agendapunt 5)
	Dhr. B. Vroon	- IBA	(agendapunt 6 en 8)
	Mw. D. Barendregt	- DIVV	(agendapunt 6)
	Dhr. P. Spaander	- Oud West	(agendapunt 9)
	Mw. B. Schwarz	- Oud West	(agendapunt 9)
	Dhr. D. Koomen	- IBA	(agendapunt 10)
	Dhr. P. van de Zedde	- IBA	(agendapunt 10)
	Dhr. M. Leenders	- Oud Zuid	(agendapunt 10)
	Dhr. G. Lont	- Zuidoost	(agendapunt 12)

1. Opening en vaststellen agenda

De voorzitter opent de bijeenkomst en heet iedereen welkom. De heer Wiersma zal vanaf agendapunt 7 aanwezig zijn.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen
3. Hamerpunten
Er zijn geen hamerpunten
4. Herinrichting Theophile de Bockstraat
5. IJburg: Haveneiland: aanpassing van gedeeld fiets/voetpad aan de Noord-Boulevard (Bert Haanstrakade)
6. Utrechtsestraat: tramhaltes
7. OFOS Weteringschans - Westeinde
8. Mauritskade tussen de Muntendamstraat en brug 265 (Tropenmuseum)
9. Ontsluiting Parkeergarage Furore

10. Amstelveenseweg tussen Overtoomsesluis en Zeilstraat: reconstructie
11. Aanpassing kruising Henk Sneevlietweg (S107) – A10 West
12. Concept Stedenbouwkundig plan Blok Dolingadreef
13. Ter kennisname
Er zijn geen punten ter kennisname
14. Vaststellen verslagen 821^e CVC d.d. 8 april 2008 en 822^e CVC d.d. 22 april 2008
15. Naar aanleiding van de verslagen
16. Actualiteiten
17. Rondvraag.

2. Mededelingen

De heer Volkerink is de volgende CVC afwezig, er wordt nog gezocht naar vervanging.

3. Hamerpunten

Er zijn geen hamerpunten.

4. Herinrichting Theophile de Bockstraat

In aanwezigheid van de heren A.H. Heemskerk (Oud Zuid) en J. Vos (Oud Zuid).

Aanleiding

In juni 2009 zal de nieuwe Brede school aan de Theophile de Bockstraat worden opgeleverd. Hierna zal het maaiveld in de straat worden geprofileerd. Hierin zal een dubbelzijdig fietspad worden aangelegd welke loopt vanaf de Schinkel tot aan de Brede School aan het eind van de straat. Dit fietspad kruist de Haarlemmermeerstraat welke voorzien is van VRI's. In de huidige situatie is een enkelzijdig fietspad aanwezig en een fietsstrook in de straat.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het herinrichtingsplan van de Theophile de Bockstraat

Opmerkingen vooraf

- Het is hoofdnet fiets en de oversteek over de Haarlemmermeerstraat is het voornaamste knelpunt.
- De fietsersbond heeft de voorkeur voor een dubbelzijdig fietspad, gezien het haaks parkeren.
- De oversteek van fietsers en voetgangers is op de kruising Theophile de Bockstraat/ Haarlemmer-meerstraat met een VRI geregeld.
- De WVA is akkoord gegaan met voorliggend ontwerp.
- Nieuw is de VOP in het verlengde van de Albert Neuhuysstraat, deze ligt op Hoofdnet Bus en hoort getoetst te worden in de CVC.

Reactie CVC

DIVV

- DIVV vindt dit een geweldige verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Het past prima in het gemeentelijk beleid en de leidraad CVC.
- DIVV verzoekt de maatvoering in het vervolg duidelijk op te tekening te zetten.
- Een dringend verzoek om waar mogelijk rekening te houden met een minimale maat van 3.50 voor het fietspad, zeker gezien de grote fietsstromen.
- Geen fietsblokken over de Haarlemmermeerstraat, omdat de fietser daar geen voorrang heeft.
- Het fietspad wordt koud aangesloten op de uitritconstructie en DIVV verzoekt de fietser mee te nemen buiten de uitritconstructie om.
- De fietsersbond verzoekt de boogstralen op de hoek Westlandgracht iets breder te maken.
- De VOP op de Albert Neuhuysstraat moet eerst behandeld worden in de WVA en het verzoek is terughoudend om te gaan met dit soort solitaire VOP's.
- DIVV verzoekt nogmaals te kijken naar de loop van het kindlint. Het staat misschien buiten dit plan, maar is niet onbelangrijk.

Politie

- De politie sluit zich aan bij de opmerkingen, gemaakt door DIVV.
- Op de fietsroute zelf de onderlinge voorrang regelen door middel van haaiantanden.

- Er is geen sprake van een grote voetgangersstroom of belangrijke voetgangersroute dus wordt een VOP afgeraden. Kanalisatiestrepen kunnen wel worden toegepast. De heer Vos legt uit dat in de toekomst wellicht een kindlint aangelegd wordt, zodat de kinderen veilig kunnen oversteken. De politie geeft aan dat de voetganger met kanalisatiestrepen gedwongen wordt om zelf goed op te letten.

DRO

- DRO wil de fietsroute, waar deze de Sloterkade kruist, graag verhoogd zien.
- Bij de kruising met het Jacob Marisplein moet het onmogelijk gemaakt worden dat de auto het fietsverkeer kruist.
- DRO heeft de voorkeur voor kanalisatiestrepen boven een VOP op de A. Neuhuysstraat. Ook voor overstekende kinderen is een VRI bij de oversteek op de Theophile de Bockstraat veiliger.
- Op de Haarlemmermeerstraat missen de haaiantanden voor de kruisende fietser.
- Op de kleine en grote tekening is een verschil wat betreft inrit.
- De aansluiting van het fietspad op de weg in westelijke richting is onduidelijk, dit is een aandachtspunt.

GVB

Het GVB geeft aan dat de bushalte een wachthalte is, waar de bus langer blijft stil staan om zijn vertrektijd af te wachten. Er moet dus goed gekeken worden naar het zicht vanaf de zebra en indien nodig moet de bushaven dieper worden gemaakt.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met de volgende opmerkingen:

- Bij de Albert Neuhuysstraat een oversteek met kanalisatiestrepen, geen VOP.
- De aansluiting van het fietspad ten opzichte van de inritconstructie moet beter vorm worden gegeven.
- Het fietspad moet 3.50 meter breed zijn, conform leidraad.
- De bochtstralen van het fietspad aansluitend op de Westlandgracht moeten ruimer.
- De aansluiting met het Jacob Marisplein moet zodanig vorm worden gegeven dat het autoverkeer niet kan kruisen;
- De fietsroute, waar deze de Sloterkade kruist, dient verhoogd te worden.

5. IJburg - Haveneiland: aanpassing van gedeeld fietspad/voetpad aan de Noord – Boulevard (Bert Haanstrakade)

In aanwezigheid van de heren D.G.M. Noordman (IBA) en J. Uidam (IBA).

Aanleiding

In oktober 2003 is het DO-3 wijz. B voor Haveneiland West vastgesteld waarin het profiel van de West- (Cas Oorthuyskade) en Noord-Boulevard (Bert Haanstrakade) is vastgelegd. Dit ontwerp ging uit van een twee richtingenfietspad aan de noordzijde van de Bert Haanstrakade en een enkel fietspad aan de zuidzijde. Onder de bomen aan de Noord-Boulevard was voorzien in een halfverharding t.b.v. voetgangers. Daarnaast zouden voetgangers over de betonnen kruin (breedte 2 meter) kunnen lopen.

Het Stadsdeel Zeeburg (SD-Z) bleek tegen de toepassing van een halfverharding onder de bomen aan de Bert Haanstrakade. Toepassing van een ander verhardingsmateriaal (klinkers) is te duur voor Projectbureau IJburg (PBIJ). In overleg tussen het SD-Z en PBIJ is besloten af te zien van de halfverharding onder de bomen en te kiezen voor gras.

Een tweede argument om af te wijken van het DO-3 wijz. B is dat de verwachting is dat voetgangers het liefst dicht bij het water willen lopen en daarom zullen kiezen voor wandelen op de betonnen kruin. Nu al blijkt in de praktijk dat voetgangers veel gebruik maken van deze verhoogde betonnen rand. Dit is echter geen ideale situatie omdat het pad smal is (slechts 2 m) en niet bereikbaar voor minder valide personen en kinderwagens. Voetgangers zullen daarom ook op het 4 meter brede fietspad gaan lopen.

Een eerder voorstel van PBIJ ('aanpassing fietspad Noord-Boulevard', 28 augustus 2007, 804° CVC), is reeds besproken in de Centrale Verkeerscommissie (CVC). Deze heeft het volgende geadviseerd: "De CVC kan zich niet vinden in het voorstel, zeker met het oog op het profiel van het Hoofdnet Fietspaden. Het lijkt nog steeds mogelijk te zijn om een tweerichtingenfietspad aan te leggen en dit geniet de voorkeur".

Mede naar aanleiding van de behandeling in de CVC is door PBIJ overleg gevoerd met de Fietsersbond. Ook zij zijn het niet eens met het voorstel van PBIJ. De Fietsersbond gaf aan dat er zou kunnen worden gekozen voor een oplossing vergelijkbaar met het Vondelpark: voetgangers worden toegestaan op het fietspad, waarbij fietsers en voetgangers onderling de ruimte verdelen waarbij ze met elkaar rekening houden. De politie heeft in de Verkeerscommissie van het Stadsdeel Zeeburg aangegeven dat op grond van het Verkeersreglement voetgangers het recht hebben gebruik te maken van het fietspad als er geen voetpad aanwezig is.

Gezien de discussie is de problematiek voorgelegd aan de Verkeerscommissie van het Stadsdeel Zeeburg. Deze kon echter niet tot een eensluidend oordeel komen, waarna door PBIJ 2 alternatieven zijn voorgelegd aan het Dagelijks Bestuur (DB) van het Stadsdeel Zeeburg. Tussen PBIJ en het DB heeft een overleg plaatsgevonden waar beide alternatieven zijn besproken. Het resultaat is overeenstemming over het gedeeld gebruik van het fietspad door fietsers en voetgangers. Voetgangers en fietsers worden middels bebording geattendeerd op gedeeld gebruik van het fietspad.

De oplossing waarmee zowel PBIJ (Projectbureau IJburg) als het DB van het Stadsdeel Zeeburg instemmen is uitgewerkt in het DO-3 wijz. D van Haveneiland West. Een gewijzigd bebordingsplan is reeds vastgesteld in de Verkeers Commissie Stadsdeel Zeeburg.

Het DO-3 wijz. D op Haveneiland West heeft een directe relatie met het Addendum DO-1 wijz. A op Haveneiland Oost. De oplossing zoals hierboven beschreven wordt ook op de Bert Haanstrakade op Haveneiland Oost doorgezet.

Het voorliggende voorstel wordt door PBIJ (Projectbureau IJburg) ter kennisname ingebracht in de CVC.

(N.B. De CVC besluit echter het voorstel inhoudelijk te bespreken omdat:

In de 818° CVC is als t.k.n. punt aan de CVC voorgelegd: 'Brief projectbureau IJburg aan voorzitter CVC d.d. 22 januari 2008 met betrekking tot fiets en voetpad Noordboulevard – IJburg'. Daarbij heeft de CVC opgemerkt dat men van het advies van de CVC mag afwijken, maar dat moet dan wel gemotiveerd aan het bestuur worden voorgelegd. Wanneer het stadsdeel met een tegenvoorstel komt, verwacht de CVC een ander voorstel van de andere partij. Nu is er een tekening in de CVC goedgekeurd, die niet wordt uitgevoerd. De voorzitter zal daarom berichten dat het de bedoeling is dat het voorstel opnieuw terugkomt in de CVC.

De Secretaris CVC heeft vervolgens de heer M. Thunissen (Projectmanager IJburg, eerste fase) verzocht om het voorstel opnieuw aan de CVC voor te leggen; secretaris CVC).

Opmerkingen vooraf

- Er is veel overleg geweest met betrokken partijen: de fietsersbond, stadsdeel Zeeburg, de verkeerscommissie en het DB van het stadsdeel.
- Tussen PBIJ en het stadsdeel is overeenstemming bereikt wat betreft het gedeeld gebruik door fietsers en voetgangers. Voetgangers worden gedoogd op het fietspad, zonder dat er actief belijning wordt aangebracht.
- De voorzitter wijst er op dat niet de 'koninklijke route' voor consultatie is gevolgd.
- DRO vindt de tekeningen volstrekt onduidelijk; de bebording staat niet op tekening en met deze set tekeningen is onduidelijk wat de bedoeling is van gebruik.

Reactie CVC

Politie

- De politie vraagt aandacht voor de maatvoering van het fietspad op de Cas Oorthuyskade, dit moet minimaal 3,50 meter zijn.

- Verder wil de politie dat er een duidelijke keuze wordt gemaakt tussen een tweerichting fietspad of een éénrichting fietspad.
- De politie kan met node akkoord gaan met deze mix van fiets en voetganger.

GVB

- De overgang van fiets naar voetpad aan de Noordboulevard verdient aandacht volgens het GVB. Veel fietsers zijn namelijk niet op de hoogte van het feit dat zij voetgangers kunnen verwachten op dit fietspad.
- Het GVB vindt het merkwaardig dat in een nieuwbouwwijk geen ruimte gevonden kan worden om 2 meter voetpad te maken. Dit is een noodoplossing en mag geen aanleiding zijn om de rest van IJburg ook zo in te richten.
- Op een tweerichting fietspad hoort een aslijn te staan. Het ontbreken van deze lijn zorgt voor nog meer onduidelijkheid.
- Volgens de beleidskaders betreft het hier hoofdnet fiets en dient het uitgevoerd te worden in rood asfalt.

DRO

- DRO meent dat het fietspad totaal niet past bij hoofdnet fiets.
- De aansluiting met 'de Vizieren' is niet goed, deze doorsteek moet recht tegenover de straat gemaakt worden (met de 'Vizieren' worden de oversteken naar het vrijliggende fietspad bedoeld in het verlengde van de Daguerrestraat, Talbotstraat, Diemerparklaan, Kiekstraat en Lumierestraat).
- Ook is het DRO niet duidelijk of er een wettelijke basis is voor het gezamenlijk gebruik van het fietspad, aangezien er aan de huizenzijde een voetpad is.

DIVV

- Ook DIVV vindt het een merkwaardige situatie in nieuwbouw.
- De fietsersbond verzoekt om bij het vrijliggende fietspad op de Cas Oorthuyskade 4 meter te maken.
- De SGOA vindt de combinatie van fiets met voetpad onacceptabel.
- DIVV verzoekt om de WVA te consulteren.
- DIVV kan met node akkoord gaan en geeft aan dat deze kwestie zich niet nogmaals moet voordoen.

Advies/besluit CVC

De CVC is niet tevreden met het ontwerp maar gaat node akkoord, met in achtneming van de volgende opmerkingen:

- Procedureel gezien is de CVC niet op het juiste moment geconsulteerd en ziet zich voor het voldongen feit geplaatst, daar besluitvorming al heeft plaatsgevonden;
- Zaken zijn niet conform CVC leidraad aangelegd: geen rood asfalt en geen aslijn.
- De CVC is verbaasd dat in een nieuwbougebied voor een tussenoplossing is gekozen.
- De asmarkering en kruising met de IJburglaan worden nog aan de WVA en CVC voorgelegd.

6. Utrechtsestraat Tramhaltes

In aanwezigheid van de heer B. Vroon (IBA) en mevrouw D. Barendregt (DIVV).

Aanleiding

Bij het groot onderhoud van de Utrechtsestraat worden de bruggen over de Prinsengracht, de Kiezersgracht en de Herengracht vervangen, het spoorwerk en de maaiveldverharding. Voor het mogelijk maken van hoge tramhaltes op de bruggen over de Prinsengracht en de Kiezersgracht zijn twee ontwerpvarianten gemaakt.

In de CVC 808 van 9 oktober is gevraagd advies uit te brengen over deze twee varianten en een keuze te maken uit een van de twee varianten. Het stadsdeel heeft daar haar voorkeur uitgesproken voor variant 1. In haar advies heet de CVC aangegeven dat informatie ontbreekt om tot een oordeel te komen, met name m.b.t. de verkeersveiligheidsaspecten van variant 2 en het hoogte/lengteprofiel. De helft van de CVC neigt naar variant 1 op grond van de voorliggende informatie op basis van doorstroming en verkeersveiligheid. Beide varianten zouden nader uitgewerkt moeten worden, met name

variant 2 om definitief te kunnen bepalen of er oplossingen gevonden kunnen worden voor de opmerkingen van de CVC.

Inmiddels heeft het project Utrechtsestraat besloten om variant 1 verder uit te werken, namelijk de variant waarin de huidige situatie wordt geoptimaliseerd naar een model van een grotere en hoge halte, daar waar het op deze korte halte mogelijk is.

Op 12 februari is de CVC gevraagd kennis te nemen van dit besluit.

Die variant is verder uitgewerkt met een lengteprofiel en een bovenaanzichtontwerp van de perroninrichting Utrechtsestraat. Bij het ontwerp en veranderingen aan de bruggen zijn de boogstralen in relatie tot het achterland zo optimaal mogelijk gemaakt, zowel voor het GVB spoor als voor de bewoners Utrechtsestraat.

Het ontwerp is vervolgens besproken in een vooroverleg CVC op 15 april 2008.

Het lengte profiel is in samenwerking met het GVB tot stand gekomen.

Een verbeterde perronvormgeving is als bovenaanzicht uitgewerkt door IBA en in het 3D wegontwerp opgenomen. De detaillering van hoogtemaatvoering op het perron en het gebruik van elementen wordt door het GVB in bestekfase opgepakt.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het ontwerp perroninrichting Utrechtsestraat (als onderdeel van het integrale DO) en advies te geven over de te hanteren belijning die het project kan aanhouden. Het project stelt een andere belijning voor dan de huidige situatie.

Opmerkingen vooraf

- In het project is besloten niet door te gaan met drastische wijzigingen, maar is gekozen voor verbetering van de bestaande situatie.
- De tramhaltes worden zoveel mogelijk vergroot. De ruimte voor gemotoriseerd verkeer wordt kleiner en de overgebleven ruimte wordt toegekend aan de halteplaatsen. Haltes worden opgehoogd. De insteek is om zoveel mogelijk \bar{a} niveau neer te leggen voor de reizigers.
- In het uiteindelijke profiel heerst een 30 km regime. Het project wil nu advies betreffende de ronde figuratie (bolletjes).

Reactie CVC

GVB

- Volgens het GVB staat bij brug 34 (Herengracht), blad 1 de Amstelboog niet op tekening. Het GVB wil de noodhalte 'stad uit' graag langs de trambaan.
- Het GVB gaat symmetrische wissels leggen in de Utrechtsestraat en dit heeft gevolgen voor de belijning.
- Wat betreft de 'bolletjes' is het GVB voorstander van het maken van een proefvlak. Met name uitproberen in het kader van visualisering. Ook kan gedacht worden aan bolletjes met 'ledjes' er onder. Verder moet de bolletjeslijn het profiel van vrije ruimte aanhouden en dus niet in het spoor lopen.
- Het GVB is voor eenabri, zonder reclame zodat het doorzicht beter is
- Brug 37 is akkoord, alleen moet het kopteken op een andere plek.
- De halte bij brug 75 is te kort, maar de gracht is te smal. Het GVB wil graag binnen de CVC discussie over de stopplaats van de tram in dit geval. Er moet een principe-uitspraak komen of de kop nu wel of niet voorbij moet worden gereden.

DRO

- DRO wil graag trams met deuren op alle tekeningen ingetekend zien.
- Verder ook de hoogteligging op de plek van de deuren.
- Ook moet op tekening zichtbaar worden gemaakt dat de halte toegankelijk is.
- DRO ondersteunt het idee van een proef met de 'bolletjes'.

DIVV

- DIVV wil graag een lijnbusmarkering bij het kruis.
- DIVV vraagt zich af of er elders in Nederland voorbeelden zijn van de 'bolletjes'.

Politie

- De politie betreurt het dat variant 2 nooit is uitgewerkt, want daar ging de voorkeur naar uit.
- Bij een inrichting van 30 km wil de politie zo weinig mogelijk markering. Houdt de 'bolletjes' zo simpel mogelijk.

Advies/besluit CVC

De CVC heeft het ontwerp in principe goedgekeurd:

- Verzocht wordt terug te komen met een nadere invulling van de halte inclusief de stopplaats, de deuren van de tram, de hoogtes van de halte ter plekke van de deuren en het straatmeubilair;
- De 'bolletjespilot' ziet de CVC met belangstelling tegemoet;
- Uitgangspunt van denken is dat de bolletjeslijn het profiel van vrije ruimte van de tram aangeeft.

7. OFOS Weteringschans Westeinde

In aanwezigheid van de heer B. Otte (DIVV).

Aanleiding

Als nijlend onderdeel van het Ofossen programma wordt thans een OFOS locatie met gewijzigde vakindeling op de Weteringschans – Westeinde voor.

Voor de reconstructie van brug 84 was op het Westeinde een exclusief linksafvak + OFOS en een rechtdoor/rechtsafvak aanwezig. T.b.v. de omleidingen tijdens de bouw van brug 84 is dit gewijzigd in een linksaf/rechtdoorvak en een exclusief rechtsafvak. De OFOS is daarbij vervallen.

Ten behoeve van het preventieve Ofossen programma is een OFOS op de Weteringschans zeer gewenst. Op uitdrukkelijk verzoek van de WVA wordt voorgesteld voor beide opstelvakken een OFOS en toeleidende fietssuggestiestrook te maken. Hoewel de fiets de hierbij te hanteren breedtes van 0,80 meter smaller zijn dan de gehanteerde 1,00 meter uit de leidraad Ofossen, wordt – mede namens de WVA – verzocht in te stemmen met dit voorstel. De reden is dat de binnenring een belangrijke fietsroute is, er sprake is van grote fietsstromen en lage auto-intensiteiten. Alternatieven met slechts een OFOS zijn geen oplossing of zijn juist verkeersonveilig.

Verder verzocht de WVA om in het Westeinde een heuveltje aan te brengen. Doordat de fietsers achterlangs rijden, kunnen zij tegelijk afrijden met het linksafslaande autoverkeer vanaf het Frederiksplein, wat voor een aanzienlijke verlaging van de wachttijd voor fietsers zorgt.

De WWU heeft op 28 maart 2008 verzocht niet tot uitvoering over te gaan totdat de reconstructie van de Stadhouderskade tussen Ferdinand Bolstraat en Amsteldijk is afgerond.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de aanleg (na afronding reconstructie Stadhouderskade).

Opmerkingen vooraf

- De WVA is akkoord gegaan met voorliggend ontwerp en hun opmerkingen zijn al verwerkt.
- Volgens de WVA is de verkeersdruk zodanig laag, dat het gerechtvaardigd is om smallere toeleidende fietsstroken te maken.
- Zowel voor het rechtdoor als linksafvak wordt een OFOS gemaakt. De inleidende fietsstrook is 1 meter.

Reactie CVC

Politie

Gelet op de grote fietsstromen gaat de voorkeur uit naar een bredere fietstrook en een enkele rijstrook voor rechtdoor/rechtsaf/linksaf.

DRO

- Volgens DRO is de auto intensiteit niet erg hoog en zij zullen over het algemeen rechtdoor rijden. Voor de linksafslaande fietser is het dan gevaarlijk om midden op te rijden.

- De geboden oplossing is niet duurzaam veilig. DRO ziet liever een oplossing met fietspaden en één rijstrook;
- DRO vindt het desondanks de OFOS een verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

GVB

Het GVB mist fietssymbolen midden op de kruising.

DIVV

- DIVV heeft al veel varianten gehad en deze zijn ook in de WVA besproken
- DIVV hecht aan het advies van de CVC.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat nog niet akkoord en een verdere uitwerking komt nogmaals in de CVC.

8. Mauritskade tussen de Muntendamstraat en brug 265 (Tropenmuseum)

In aanwezigheid van de heren B. Vroon (IBA) en B. Otte (DIVV).

Aanleiding

DIVV heeft IBA gevraagd de voorbereiding en coördinatie van het Groot Onderhoud Mauritskade te verzorgen. Het gaat om een herprofilering voor het tracé vanaf het Tropenmuseum tot aan het Rhijnspoorplein. Volgens planning gaat dit werk eind maart 2009 in uitvoering. Hierdoor moest het project in een versnelling komen om o.a. ook de ondergrondse infra te kunnen meenemen. Het stadsdeel wil tijdens de uitvoering de wandelpromenade uit de Singelgrachtzone profiel aanleggen.

Voor profielafstemming tussen het project Stadhouderskade en dit project is onlangs een schouw gehouden met enkele CVC leden, DRO stedenbouwkundige, Jan Oosterbaan, DIVV en IBA. De hieruit komende aanvullingen en wijzigingen hebben het profiel behoorlijk gewijzigd waardoor het project alleen een schetsontwerp inbrengt in de CVC.

Het project brengt het voorliggend schetsontwerp naar de CVC in voor profielafstemming. Er staan nog wijzigingen op de rol richting Rhijnspoorplein. Hier wil het project de rijbanen meer richting gevel schuiven om zodoende meer wandelpromenade en mogelijk een 2^{de} bomenrij langs de waterkant te kunnen realiseren.

De WVA is nog niet om advies gevraagd omdat de verkeerskruispunten door de laatste profielwijziging niet volledig genoeg zijn voor inbreng.

De aanpassingen van project Stadhouderskade op de Torontobrug wordt afgestemd op het profiel Mauritskade. Het project Stadhouderskade neemt deze aanpassingen z.s.m. neemt in haar werkzaamheden en inbreng het op schaal 1:200 in de CVC.

Aanvullingen en opmerkingen vanuit de CVC worden gelijktijdig meegenomen met de opmerkingen vanuit de SD verkeerscommissie. Daarna volgt een verder uitwerking en afstemmingsronde.

Aan de CVC wordt het volgende gevraagd:

- *Akkoord op uitgewerkt profiel.*
- *Advies over doortrekken fietspad (op oostzijde brug) Korte 's Gravesandestraat richting kruispunt met Mauritskade. Automobilist heeft meer zicht op fietser. Fietser heeft een vrije rechtsafbeweging. Automobilist rijdt wel eerst stuk mee over de trambaan.*
- *Advies over tweerichting fietsoversteek op Mauritskade nabij Spinozastraat*

Opmerkingen vooraf

- Het project komt nog terug in de CVC met tekeningen schaal 1 op 500. De kruispunten zijn nog niet in detail uitgewerkt.
- Het profiel is een samenhang tussen die van de Stadhouderskade reconstructie en de Mauritskade. Het project wil graag een principe-uitspraak van de CVC over het profiel.
- Er wordt gewerkt aan een schampstrook tussen fietspad en rijbaan aan de waterzijde.
- Gevraagd wordt de tekeningen nu op hoofdlijnen te beoordelen, zodat IBA gericht door kan werken in samenwerking met het stadsdeel en DRO.

- Het is de bedoeling om een relatie te leggen tussen de fiets en voetgangersoversteek aan de Singelgracht, omdat dit ook een belangrijke verbinding is met de UVA.
- Bij de kruising Korte 's Gravesandestraat wil men zoveel mogelijk fietspad realiseren.
- Vanaf de Mauritskade rechtsafslaand een heuvel, zodat de fietser door kan rijden. Dit betekent dat de auto een stukje over de trambaan meerijdt.
- Het langsparkeren is er uitgehaald.
- De verkeerscommissie van het stadsdeel wil de oversteek vanuit de Spinozastraat a-centrisch, zodat men niet in één keer door kan gaan.

Reactie CVC

Politie

Volgens de politie ontbreken de steunpunten in de fietsoversteek bij het Amstel lyceum.

GVB

- Volgens het GVB ontbreekt het profiel aansluitend tussen de Mauritskade en de brug richting Stadhouderskade.
- Het GVB vraagt aandacht voor het feit dat men richting Stadhouderskade tegen de tunnel aan rijdt en in de tegenover gestelde richting is het juist anders om.
- Er moet goed gekeken worden naar de oversteek in de Spinozastraat.
- Bij het Sajatplein moet uitgezocht worden of de linksafslaande auto richting Mauritskade een u-turn kan maken.
- Bij het kruispunt Korte 's Gravesandestraat-Mauritskade wil het GVB in de 's Gravesandestraat komende vanaf het zuiden graag een stukje vrije baan voor de tram.
- Aandachtspunt is een heuvel bij de oversteek voor fietsers bij de aansluiting Mauritskade 29 t/m 54.
- Een ander aandachtspunt is nr. 59 bij het lyceum.

DRO

- DRO is blij met dit voorstel en de gehouden schouw, waardoor de kwaliteit van het ontwerp verbeterd;
- DRO heeft geen problemen met de fietsstrook Spinozastraat.
- Bij de Korte 's Gravesandestraat zijn op drie hoeken steunpunten en op de vierde niet.
- Het kruispunt Korte 's Gravesandestraat - Mauritskade moet nader gedetailleerd worden.
- Bij de aansluiting met het Rhijnspoorplein dient een grote haaiantand te worden neergezet.

DIVV

De fietsersbond heeft een aantal detailopmerkingen gemaakt en deze worden meegenomen in het project.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het voorliggende voorstel. Rekening houdende met de gemaakte opmerkingen, kan het project verder met de uitwerking.

9. Ontsluiting Parkeergarage Furore

In aanwezigheid van de heer P. Spaander en mevrouw B. Schwarz (Oud West) .

Aanleiding

De verkeerscommissie heeft de bestektekeningen voor de tijdelijke verkeerssituatie herinrichting 1^e Constantijn Huygensstraat goedgekeurd. Inmiddels zijn de bouwwerkzaamheden van bouwblok A en B vertraagd. Bouwblok C wordt later gerealiseerd. De ontwikkelaar heeft nog geen bouwvergunning voor zijn nieuwe ontwerp. De bouwwerkzaamheden van blok C duren zeker nog tot augustus 2009.

Het projectteam Eerste Constantijn Huygensstraat is van plan om de verkeerssituatie op de Eerste Constantijn Huygensstraat te verbeteren. De projectleider heeft aan de ontwikkelaar gevraagd om een BVLC-plan te schrijven waarin tijdens de bouwwerkzaamheden het werkterrein tussen de gevel van blok C en het bouwhek versmald is. In deze tijdelijke situatie ontstaat een werkterrein van 1,80m (zie Tekening 2).

Het werkverkeer kan vanuit de Bilderdijkstraat hoek Jacob van Lennepkanaal via een bouwpoort het terrein bereiken en bij de uitrit van de parkeergarage door een poort het werkterrein verlaten. Via de invoegstrook van de parkeergarage kan het bouwverkeer met hulp van een verkeersregelaar in het verkeer van de Eerste Constantijn Huygensstraat invoegen.

Het versmallen van het werkterrein maakt het mogelijk om de hele verkeersveiligheid van de Eerste Constantijn Huygensstraat te verbeteren. Er ontstaat een vrijliggend fietspad, een rijweg voor de auto's en een tramtrace. Hiernaast is het mogelijk om voetgangers de ruimte voor een stoep te geven.

Aan de CVC wordt het volgende gevraagd

- *Akkoord te gaan met het voorstel om het werkterrein te versmallen.*
- *Akkoord te gaan met het voorstel om het fietspad als vrijliggend fietspad op de stoep ook in de tijdelijke situatie aan te leggen.*

Opmerkingen vooraf

- De bouw blijft nog zeker één jaar in deze situatie liggen.
- De voetganger moet nu oversteken bij de Jacob van Lennepkade en bij de 2° Helmersstraat weer terug. Bij blok A en B wordt wel een trottoir aangelegd.
- Een stuk trottoir en fietspad wordt vanaf de Bilderdijkstraat naar de Overtoom meegenomen.
- De situatie blijft zeker een jaar liggen.

Reactie CVC

DRO

DRO vindt het een uitstekend idee.

DIVV

- DIVV geeft aan dat de fietsersbond de fietsstrook zo opvallend mogelijk wil.
- De fietsstrook bij de oversteek van de auto's moet met rode markering en blokken worden uitgevoerd.
- In plaats van sergeantstrepen graag een doorgetrokken streep vanaf de Jacob van Lennepkade, westzijde tram tot aan de parkeergarage.
- De fietsersbond verzoekt om de uitgang van het fietspad op de 1e Helmersstraat te verbreden bij de versmalling.

Politie

De politie had in het vooroverleg al goedkeuring gegeven aan dit ontwerp.

GVB

Het GVB is het eens met de opmerking over de doorgetrokken streep en kan verder ook akkoord gaan met het ontwerp.

Advies/besluit CVC

De CVC is akkoord met het voorstel, onder verwerking van de detailopmerkingen.

10. Amstelveenseweg tussen Overtoomsesluis en Zeilstraat: reconstructie

In aanwezigheid van de heren D. Koomen (IBA in opdracht van DIVV), P. van de Zedde (IBA) en M. Leenders (Oud Zuid).

Aanleiding

De Amstelveenseweg is onderdeel van het hoofdnet auto, rail en fiets. Volgens het landelijk beleid "Duurzaam veilig, fase 2" is het een gebiedsontsluitingsweg. Dit beleid schrijft voor dat de Amstelveenseweg met vrijliggende fietspaden uitgevoerd dient te worden en dat langsparkeren niet gewenst is. Omdat de Amstelveenseweg binnen stedelijk gebied ligt en de parkeerdruk hier hoog is wordt de weg na reconstructie voorzien van langspaarvakken.

In 2003 heeft Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) in opdracht van Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) een concept verkeersontwerp opgesteld. Dit ontwerp is mede tot stand gekomen in samenwerking met betrokken stadsdelen en inspraak van bewoners. Tevens is het ontwerp voor advies aangeboden bij de verkeerscommissie van de stadsdelen en centrale stad (AVC en CVC), waarbij de CVC hierover positief heeft geadviseerd. Voor besluitvorming dient het definitieve ontwerp nogmaals bij de AVC en CVC te worden ingebracht.

In 2007 is ingenieursbureau Amsterdam begonnen met de technische voorbereiding van het wegvak Overtoom – Koninginneweg/Zeilstraat.

Op 8 april 2008 is het project behandeld in de AVC Oudzuid, hieronder een korte omschrijving van de opmerking. Deze opmerking zijn nog niet op de tekening verwerkt;

- *De ononderbroken markering tussen de linksafvakken en rechtdoorvak bij het kruispunt Overtoom verlengen tot aan de uitritconstructie;*
- *Aangeven d.m.v. pijlen op het fietspad dat er tussen het Vondelpark en Oranje Nassaulaan het een stukje 2-richtfietspad betreft;*
- *VRI op aanvraag bij oversteek vanuit Vondelpark ook 's nachts in werking laten;*
- *De VOP bij de Tweede Schinkelstraat voorzien van een VRI (op afroep), wanneer dit niet mogelijk is dan helemaal geen oversteekvoorziening;*
- *Fietsenrekken bij de Veerstraat uit de voetgangersloop;*
- *Bij oversteek vanuit de Sophialaan ook bandenlijn verlaagd uitvoeren voor voetgangers met rollators e.d. (geen extra markering aanbrengen), uitvoeren volgens SD Oudzuid principe;*
- *Aanbrengen van geleidelijnen voor gehandicapten;*
- *Rijcurve vanuit de Zeilstraat rechtsaf richting Haarlemmermeercircuit;*

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

Opmerkingen vooraf

- *DIVV heeft contact gehad met de voorzitter van de WVA en die heeft dringend verzocht om voorafgaand aan behandeling in de CVC het ontwerp in de WVA te behandelen. De voorzitter kan er nu mee akkoord gaan dat het in de CVC wordt behandeld, maar als er in de WVA nog punten naar voren komen dient het nogmaals in de CVC worden behandeld.*
- *Er zijn alleen punten gewijzigd, die ook in de verkeerscommissie zijn genoemd.*
- *Het GVB mist het punt van de lengte van de tramhalte bij de Overtoomse Sluis.*
- *De ononderbroken markering bij het rechtdoor/linksafvak op de Overtoom wordt doorgetrokken.*
- *Door middel van pijlen zal op het fietspad bij de Oranje Nassaukade duidelijk aangegeven dat het een fietspad in 2 richtingen is.*
- *De VRI op aanvraag bij de oversteek van het Vondelpark zal ook 's nachts aan blijven, om de fietsers een veilige oversteek te bieden (wens indieners)*
- *De fietsenrekken bij de Veerstraat zullen uit de voetgangersloop geplaatst worden en krijgen een andere plek.*
- *Bij de oversteek op de Sophialaan zal de wandellijn worden verlaagd, zodat mensen met rollators over kunnen steken. Er komt geen markering op de weg zelf.*
- *Er wordt een geleidelijn aangebracht voor gehandicapten.*

Reactie CVC

GVB

- *Volgens het GVB moeten de tramhaltes op de brug bij de Overtoomse Sluis 30 meter lang zijn. Een tram die op de halte staat, rijdende naar de beweegbare brug, kan dan voorbij gereden worden door een tram die naar de Overtoom gaat en andersom. Dit is ook de gedachte achter het driesporige gedeelte. Dit betekent dat de wissel iets terug moet komen te liggen. Mogelijk ligt een oplossing in de ruimte voor de haltes.*
- *De haltes op de Amstelveenseweg in aansluiting met de Overtoom zijn getekend als verhoogde halte en dienen geschikt te zijn voor het halteren van een tram van 30 meter. Genoemde verhoging en verlenging dienen ook te gelden voor de overige haltes op de Amstelveenseweg. Nabij de Zocherstraat dient een doorsteek over de trambaan te komen.*
- *Het GVB vraagt zich af of mensen echt bij de losse oversteek nr. 67 gaan oversteken. De consequenties voor de doorstroming zullen in de WVA besproken moeten worden.*

- Bij de kruising Zijlstraat rechtsaf naar het Haarlemmermeercircuit kan de bus de hoek niet om. Dit moet goed uitgetekend worden (**N.B.** DIVV meldt dat dit niet bij het project hoort; secretaris CVC).
- Er is al jaren aan de zuidkant van de kruising Zeilstraat – Amstelveenseweg één linksafvak voor het verkeer met hekken afgezet. Deze ruimte zou ten goede kunnen komen aan de aldaar aanwezige smalle halte. Het GVB vraagt of deze verbreding van de halte alvast in het project meegenomen kan worden (**N.B.** DIVV meldt dat dit niet bij het project hoort; secretaris CVC)

DRO

- Het is DRO niet duidelijk hoe de fietser geleid wordt vanaf de Amstelveenseweg linksaf de Koninginneweg in. Gezien de vakindeling van de kruising kan er een fietsopstelvak worden gemaakt.
- Op de Oranje Nassaulaan kruising Amstelveenseweg staan pijlen op het 2 richting fietspad en er hoort nog een linksafpijl bij. De haaiantanden kunnen dan komen te vervallen.

DIVV

- DIVV informeert naar het hoogteverschil tussen de rijbaan en de opgehoogde halte en verzoekt hier rekening mee te houden.
- Op een aantal punten ontbreekt het symbool lijnbus, met name op de Overtoomse Sluis.
- De fietsersbond is blij met de fietspaden en vragen om de afslag naar de Oranje Nassaulaan vanuit het Vondelpark ruimer te maken.
- De schampstrook tussen fietsen en parkeren met band ã niveau aan de kant van het fietspad. DIVV verzoekt deze gestippeld te tekenen, omdat de maatvoering marginaal is.
- Volgens DIVV leidt een combinatie van soorten maten en lengte-indeling tot minder goed inparkeren en veel parkeerbewegingen. De CVC adviseert er een parkeerstrook van te maken.

Politie

De politie mist de haaiantanden bij de fietsoversteek op de Overtoomse Sluis.

Reactie indiener

Naar aanleiding van de vragen van het GVB om de halte te verlengen, zodat de trams niet op elkaar hoeven te wachten, zal de indiener zich in overleg met de opdrachtgever hierover bezinnen.

Advies/besluit CVC

Na behandeling in de WVA wordt het ontwerp, nogmaals in de CVC behandeld.

- Belangrijk punt is het realiseren van een opstelspoor bij de Overtoomse sluis en op lengte krijgen van de haltes.
- De fietsoversteek bij de Amstelveenseweg linksaf de Koninginneweg in en de oversteek bij de Zocherstraat moeten beter vorm worden gegeven.
- Het project kijkt op verzoek van de fietsersbond naar het voorbeeld Overtoom/Kattenlaan m.b.t. aansluiting op de uitgang van het Vondelpark op de Oranje Nassaulaan.
- De halte tussen het Haarlemmermeercircuit en de Zeilstraat valt nu buiten het project, maar dient wel besproken te worden met de opdrachtgever.

11. Aanpassing kruising Henk Sneevlietweg (S107) – A10 West In aanwezigheid van de heer P. van der Zedde (IBA).

Aanleiding

De voorgestelde maatregel, maakt deel uit van een pakket aan maatregelen in het kader van Gebieds Gericht Benutten voor deelgebied A10. Op de aansluiting S107 met de A10 wordt het verkeer voor de A10 op de Henk Sneevlietweg (HSW) gedoseerd. Op basis van verkeerskundig onderzoek is gebleken dat op de noordbaan van de HSW een extra opstelstrook nodig is. Doel: verkeer richting toerit buitenring apart opstellen en doseren.

Toelichting tekening: het bestaande rechtdoor-/linksafvak wordt omgezet in een rechtdoorvak en er wordt daarnaast een extra lang linksafvak gerealiseerd. Hiertoe wordt van de groene middenberm een strook afgehaald. Vanuit logisch verloop van het wegbeeld (rechtdoorstrook en –opstelvak in

elkaars verlengde) wordt het rechtsafvak dat aansluit op de vrije rechtsaffer naar de binnenring van de A10 ingekort. Dit ontwerp is met de DIVV (opdrachtgever) en het Stadsdeel Oud Zuid afgestemd en in principe akkoord bevonden.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het voorliggend Voorontwerp.

Opmerkingen vooraf

Geen opmerkingen.

Reactie CVC

Politie

De opmerkingen die de politie heeft gemaakt in de stadsdeelverkeerscommissie zijn verwerkt.

DIVV

DIVV wil de sergeantmarkering van de inleiding van het rechtsafvak veranderen in een witte lijn.

DRO

- DRO wil graag de maatvoering van het viaduct zien. Een dwarsprofiel en de afstand tot de leuning op brug 662.
- DRO vraagt waarom er geen linksafopstelvak komt vanuit de richting Slotervaart. De Voorzitter meldt dat dit in WODAN verband bekeken zal worden.

GVB

Het GVB heeft geen opmerkingen en kan akkoord gaan met het ontwerp.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp:

- De sergeantmarkering wordt vervangen door een doorgetrokken lijn.
- Het dwarsprofiel komt terug als hamerpunt.

12. Concept Stedenbouwkundig plan Blok Dolingadreef

In aanwezigheid van de heren G. van Lont en D. Willems en mevrouw D. Getrouw (Zuidoost).

Aanleiding

Het Stedenbouwkundig Plan (SP) is een uitwerking van het SpvE D-buurt.

Het te realiseren appartementsblok aan de Dolingadreef wordt voor het autoverkeer ontsloten door een aansluiting op de Dolingadreef. Voor het gebouw komt een parallelweg te lopen waar langs het bezoekers parkeren is georganiseerd en de entree van de dubbellaagse parkeergarage zich bevindt. De entree van de parkeergarage bevindt zich deels naast deels onder de parallelweg.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het conceptontwerp.

Opmerkingen vooraf

- Dit is de uitwerking van het SPvE D-buurt en het is een DO.
- Er wordt één blok voor de auto ontsloten van de Dolingadreef.
- De dreef zelf gaat waarschijnlijk naar 2 x 2 rijstroken. Dat is het verkeersontwerp voor deze dreef, die in overleg met DRO is ontworpen.
- Er zijn 200 parkeerplaatsen onder het gebouw, waarbij uitgegaan wordt van 200 appartementen. De parkeerplaatsen langs de ventweg (ongeveer 65) zijn bezoekersparkeerplaatsen.

Reactie CVC

DRO

- DRO neemt aan dat sprake is van een ongeregelde aansluiting. DRO wil het liefst zo min mogelijk aansluitingen op het hoofdnet, maar kan instemmen met een ongeregelde aansluiting.
- Een geregelde aansluiting kan beter aangesloten worden op de bestaande geregelde aansluiting op de Stramanweg.
De voorzitter geeft aan dat bij een geregelde kruising het plan opnieuw wordt voorgelegd aan de CVC, na consultatie van de WVA.
- Gezien de wens om goede bereikbaarheid te hebben van twee kanten, is dit volgens DRO de enige oplossing. Daarom gaat DRO node akkoord met voorliggend plan.

GVB

- Ook het GVB gaat met node akkoord.
- Er moet snel duidelijkheid komen over de aansluiting, zeker in verband met de inrit van de parkeergarage. Onderzoek en de verkeersprognose naar de mogelijke aansluiting moet snel plaats vinden.

Politie

Volgens de politie is een aansluiting uitrit op het hoofdnet ongewenst, maar gaat node akkoord.

DIVV

DIVV gaat akkoord met deze oplossing en ondersteunt de gemaakte opmerkingen.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggende oplossing, met in achtneming van de gemaakte opmerkingen.

- Het advies is om snel een verkeerskundig onderzoek te doen naar een geregelde of ongeregelde kruising.
- Naar de verkeersintensiteit in de toekomst moet ook worden gekeken.
- De verdere uitwerking van het plan komt nog terug in de CVC.

13. Ter kennisname

Er zijn geen stukken ter kennisname.

14. Vaststellen verslag 821^e CVC d.d. 8 april 2008, 820^e CVC en 822^e CVC d.d. 22 april 2008.

De secretaris zal de tekstuele wijzigingen doorvoeren.

15. Naar aanleiding van de verslagen

16. Actualiteiten

17. Rondvraag