



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: 824^e CVC

Datum: 20 mei 2008
(vastgesteld in 825^e CVC van 3 juni 2008)

Aanwezig:	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. A. Wiersma	- DRO	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Dhr. B. Otte	- DIVV	
	Mw. E. Demartean	- notulist	
Afwezig:	Dhr. E. Volkerink	- Politie	
	Dhr. H. Aniba	- Strukton	(agendapunt 3.1)
	Dhr. B. Lammers	- Centrum	(agendapunt 3.1)
	Dhr. J.J.P. Klaver	- IBA	(agendapunt 4)
	Dhr. J. Cornelissen	- Centrum	(agendapunt 5)
	Dhr. A. Vijfhuizen	- Centrum	(agendapunt 5 en 6)
	Dhr. M. van Maaren	- Centrum	(agendapunt 6)
	Dhr. E. Langerijs	- Noord	(agendapunt 7)
	Dhr. H. Haverkamp	- Zuidoost	(agendapunt 8)
	Mw. H. Clark	- Zuidoostlob	(agendapunt 8)
	Dhr. M. Strating	- Oud Zuid	(agendapunt 9)
	Dhr. R. Schraven	- Rijksmuseum	(agendapunt 9)

1. Opening en vaststellen agenda

De voorzitter opent de bijeenkomst en heet iedereen welkom.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen;

3. Hamerpunten;

3.1 Oosterdoksdam: opstelplaats bouwverkeer;

3.2. Laan van Spartaan: kruispunt tussen Jan van Galenstraat en Jan Tooropstraat;

3.3. Hoofddorpplein: Voorstel van stadsdeel Oud Zuid om bij de Warmondstraat een kleine aanpassing aan te brengen zodat om de verkeersdruppel heen gereden kan worden;

3.4. Ruyschstraat: zebra bij de Camperstraat;

3.5. De Clercqstraat;

4. Verbreden VOP's Hoofdnet Auto;

5. Marnixstraat tussen Rozengracht en Haarlemmerplein;

6. Reconstructie Mr. Visserplein;

7. IJdoornlaan – tijdelijke verkeerssituatie met VRI;

8. Busstation Holendrecht;
9. BLVC – Het nieuwe Rijksmuseum;
10. Ter kennisname;
- 10.1 Uitslag B&W vergaderingen d.d. 16 april 2008, 23 april 2008 en 7 mei 2008;
11. Vaststellen verslag 823^e CVC d.d. 6 mei 2008;
12. Naar aanleiding van het verslag;
13. Actualiteiten;
14. Rondvraag.

2. Mededelingen

De heer Volkerink is niet aanwezig. Opmerkingen zijn per mail doorgegeven. Voor de heer Otte is het de laatste bijeenkomst van de CVC. De voorzitter bedankt hem voor zijn inzet en wenst hem veel succes in de toekomst.

3. Hamerpunten

3.1 Oosterdoksdam: opstelplaats bouwverkeer

In aanwezigheid van de heren H. Aniba (Strukton – Civiel projecten) en B. Lammers (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.

Op 8 april, de 821^{ste} bijeenkomst, is het voorstel besproken en de commissie heeft extra eisen met betrekking tot de maatvoering geformuleerd en vraagt om aanpassing van de schampstrook bij het fietspad.

De wens is de huidige laad en loshavens zijde v.m. Botel wordt omgebouwd tot opstelplaats voor bouwverkeer. Hiertoe zal het doorrijdprofiel in zijn geheel in westelijke richting worden verplaats conform de maatschets in de bijlage.

De huidige doorrijbreedte zal niet worden verkleind.

De CVC wordt gevraagd met het voorstel in te stemmen.

Reactie en advies/besluit CVC

DRO merkt op dat over een vrij grote afstand het wegprofiel wordt aangepast. Tussen het fietspad en de busopstelplaats is geen schampstrook meer.

Het GVB geeft aan dat de wachtplaats voor bussen wel wordt gebruikt.

De CVC adviseert het voorstel op dit punt aan te passen en met een nieuw voorstel te komen, dat als hamerstuk in de volgende vergadering kan worden behandeld.

3.2 Laan van Spartaan: kruispunt tussen Jan van Galenstraat en Jan Tooropstraat

Aanleiding

In de 802^e CVC van juli 2007 is dit project eerder behandeld.

Naar aanleiding van nieuwe verkeersprognoses is de vormgeving van het kruispunt gewijzigd.

Belangrijkste wijziging was toen het loskoppelen van de ventwegen van het kruispunt.

Op basis van het in de CVC geleverde commentaar is het ontwerp aangepast. De optionele uitrit van de ventweg aan de westzijde van het plangebied is komen te vervallen. Het opstelvak (uitvoeger) aan de oostzijde naar de ventweg is verder van de afrit van de A10 verplaatst. Het fietspad kruist de inritconstructies haakser. Belijning is aangepast.

De CVC wordt gevraagd akkoord gaan met het gewijzigde ontwerp van de kruising Jan van Galenstraat – Jan Tooropstraat.

Reactie en advies/besluit CVC

Politie

Bij de kruising met de Laan van Spartaan moeten de haaiantanden voor de VOP worden aangebracht. De VOP moet worden doorgetrokken over het fietspad aan de noordkant van de kruising.

GVB

- Het GVB adviseert om de draaicirkel van auto en vrachtwagen vanaf de ventweg Jan van Galenstraat, de Laan van Spartaan op te controleren. Dit kan gevolgen hebben voor het kruispunt bij de uitrit.
- Ander aandachtspunt is het wit geschilderde vlak in de trambaan komende van west, afbuigend naar de Laan van Spartaan. In het nieuwe verkeersreglement mag men niet meer over een witgeschilderd vlak rijden.
- Het GVB gaat er vanuit dat de bushalte bij het metrostation Jan van Galenstraat toegankelijk is voor mindervaliden.

DRO

- DRO heeft diverse opmerkingen over de plaats van haaiantanden en blokmarkering. Deze zullen aan het stadsdeel worden doorgeven.
- Ook adviseert DRO de zebra over de Jan van Galenstraat in een meer diagonale lijn aan te leggen.
- DRO vraagt zich af of de getekende bomen het uitzicht op de verkeerslichten ontnemen.

De CVC wil het ontwerp terugzien, met verwerking van de opmerkingen.

3.3 Hoofddorppelein

Aanleiding

Op 8 mei jl. heeft de CVC per e-mail advies uitgebracht op het voorstel van stadsdeel Oud Zuid om bij de Warmondstraat nog een kleine aanpassing te doen, zodat net als bij de Leimuidenstraat om de verkeersdruppel heen gereden kan worden.

De voorzitter CVC stelt voor om dit via de e-mail uitgebrachte advies van de CVC nog officieel te bekrachtigen. Het verzoek van het stadsdeel en de daarop uitgebrachte adviezen zullen daarom in de vorm van een hamerpunt op de agenda van de 824 CVC worden gezet en vervolgens ter vergadering met in achtneming van het advies van DRO voor akkoord worden gehamerd.

Vervolgens zal aan het stadsdeel worden gestuurd: **a.** een kopie van het hamerpunt, zoals dat aan de CVC is voorgelegd, en **b.** het betreffende verslag, dat van de vergadering 824^e CVC d.d. 20 mei 2008 zal worden gemaakt.

Reactie en advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met voorliggend voorstel.

3.4 Ruyschstraat: zebra bij de Camperstraat

Aanleiding

Het stadsdeel heeft plannen voor de aanleg van een zebraoversteek over de Ruyschstraat bij de Camperstraat. Mede omdat hier grote groepen schoolkinderen oversteken. De school had een raadsadres gestuurd.

In 1e instantie was de nieuwe zebra aan de westzijde van de kruising gepland.

Bij de behandeling in de CVC op 22 april bleek een voorkeur te bestaan voor de aanleg van een zebra aan de oostzijde van de Camperstraat, waardoor ook de trampassagiers hiervan kunnen profiteren.

De zebra wordt nu, mede op verzoek van de CVC, gecombineerd met de tramhalte, die verhoogd wordt en toegankelijk gemaakt wordt voor o.a. gehandicapten.

Het werk is 5 mei gestart en zal ongeveer 2 weken duren. Gezien het tijdschema is deze mail voor de leden van de CVC, Verkeerscommissie en WWU ter kennisneming.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met voorliggend voorstel

Reactie en advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met voorliggend voorstel.

3.5 De Clercqstraat

Aanleiding

Aanpassing aansluiting Nassaukade

Naar aanleiding van het vastgestelde ontwerp in de CVC d.d. 11 maart 2008 heeft de portefeuillehouder aantekeningen gemaakt op het ontwerp. Door de aaneengesloten rij fietsnietjes zijn de panden aan de oneven zijde van De Clercqstraat onvoldoende bereikbaar voor nood- en hulpdiensten. Hierbij een aangepast voorstel voor de kruising De Clercqstraat en Nassaukade.

Ter voorkoming dat er op de schampstrook tussen rijweg en fietspad op De Clercqstraat richting Rozengracht (stad-in) geparkeerd wordt, zullen er over de gehele lengte tussen de Da Costastraat en de kruising met de Nassaukade fietsnietjes geplaatst worden met een tussenruimte van 1,44 m. Er is gekozen voor plaatsing van fietsnietjes met een tussenruimte omdat in een situatie waarbij de fietsnietjes in één strook tegen elkaar geplaatst worden, de nood- en hulpdiensten de woningen aan de oneven zijde van De Clercqstraat niet kunnen bereiken. In praktijk betekend dit dat het totaal aantal fietsnietjes wordt teruggebracht van 32 tot 16, hierdoor ontstaat een vrije doorloop tussen de fietsnietjes van circa 0,50 m.

De doorstroming van het verkeer verandert met deze ingreep niet t.a.v. het vorige ontwerp.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de aanpassing van het ontwerp inrichting schampstrook t.p.v. aansluiting Nassaukade.

Reactie en advies/besluit CVC

DRO merkt op dat de de persrichel nog steeds binnen het PVR staat.

De CVC gaat akkoord met het voorliggende voorstel met dien verstande dat de persrichel nog aangepast dient te worden, waarna het onderwerp als hamerpunt in de CVC terugkomt.

4. Verbreden VOP's Hoofdnet Auto

In aanwezigheid van J.J.P. Klaver (IBA).

Aanleiding

Op 8 april 2008 zijn diverse te verbreden VOP's en diverse markering op het hoofdnet Auto besproken. Een deel van de tekeningen is akkoord bevonden. Bovengenoemde tekeningen dienen opnieuw in de CVC te worden behandeld:

- Het verschuiven van stopstreep en detectielussen op voorgestelde wijze heeft geen significante invloed voor de regelbaarheid van de kruisingen (5866-07-01+02 / VRI's 865+970).
- Verder is de zebra-markering op de fietspaden aangepast naar twee 'strepen'. WVA-behandeling van geleiding van overstekende linksafslaande fietsers van oost naar zuid is niet nodig. (5866-09-02 / VRI 671).
- Kruising Pres. Kennedylaan – Rijnstraat is besproken met stadsdeel ZuiderAmstel en akkoord bevonden door het stadsdeel.

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

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC**Apollolaan-Stadionweg****DRO**

DRO verzoekt om de zebra aan de Apollolaan zoveel mogelijk door te trekken naar de fietsstrook.

Baden Powellweg-Pieter Calandlaan

De heer Klaver licht toe dat de kanalisatie over de trambaan is getekend. Ook komen er nieuwe lussen voor de stopstreep.

Baden Powellweg-Tussenmeer

Ook hier worden volgens de heer Klaver de kanalisatiestrepen en ontruimingstijden voor de bussen aangepast.

President Kennedylaan-Rijnstraat**Politie**

Bij de fietsoversteek rechtsonder op de tekening in de zuidoost hoek moet de voorrang worden geregeld ten opzichte van de President Kennedylaan.

DIVV

DIVV zet haar vraagtekens bij het verlengen met een halve meter van de VOP op de Nieuwe Utrechtseweg. Het betekent veel werk en een omleiding voor een zeer marginale aanpassing. De CVC besluit dan ook dat deze zebra niet verlengd hoeft te worden. Wel worden er haaiantanden gezet.

DRO

- DRO ziet nu twee stroken voor linksaf en zou de markering verder naar links zetten, met aanpassing van de heuvel op de President Kennedylaan.
- De heer Klaver legt uit dat er tijdelijk twee linksafstroken zijn, vanwege de omleidingroute. In de oorspronkelijke situatie is er geen conflict verkeer, komende vanaf de Utrechtsebrug. Als de Rijnstraat gereed is, wil het stadsdeel het exclusieve rechtdoorvak weer terug hebben;

Advies/besluit CVC

De CVC keurt de voorstellen, met verwerking van bovenstaande opmerkingen goed. M.b.t. de President Kennedylaan wordt nog opgemerkt:

- De CVC geeft aan het stadsdeel mee dat dit beschouwd wordt als een tijdelijke situatie. Na reconstructie van de Rijnstraat moet in de definitieve situatie voor een goed ontwerp worden gezorgd.

5. Marnixstraat tussen Rozengracht en Haarlemmerplein

In aanwezigheid van de heren J. Cornelissen (Amsterdam Centrum) en A. Vijfhuizen (Centrum).

Aanleidingvooraf

Het stadsdeel Centrum is al geruime tijd bezig met de aanpak van de Marnixstraat tussen de Rozengracht en de Korte Marnixstraat. Al in december 2005 adviseerde de CVC positief ten aanzien van het gemaakte ontwerp.

Vervolgens is een informatieavond gehouden en leek uitvoering nabij. Echter, Waternet heeft zich gemeld dat zij het hoofdriool en huisaansluitingen in dit deel van de Marnixstraat moet vervangen in 2009. In de tijd dat dit samenwerkingsproject gestalte werd gegeven, ontspon zich maatschappelijk en politiek een ingewikkelde discussie over de Marnixstraat. Uitkomst hiervan is dat in de inspraak meerdere varianten moeten worden getoond. De inspraak is gepland op 18 juni. Het stadsdeel wil graag het advies van de CVC over de twee andere varianten. Er zijn nu dus drie varianten.

varianten

De eerste variant is nog dezelfde als die van 2005 (met de opmerkingen van de CVC destijds erin verwerkt)

De tweede variant behelst het aanbrengen van twee 'knippen' in dit deel van de Marnixstraat om doorgaande auto's te weren. (Overigens is het aantal doorgaande auto's in de Marnixstraat al niet erg groot meer; het eerste stukje vanaf de Rozengracht is eenrichting en eind 2007 is de rechtsafbeweging van de Rozengracht (centrum-uit) naar de Marnixstraat er uit gehaald). In deze tweede variant wordt al het autoverkeer afgewikkeld via het Marnixplein. De ene knip ligt direct na de kruising met de Bloemgracht. De andere knip aan het uiteinde van de straat ligt voorbij de Brouwersgracht. Een fysieke belemmering voor auto's is niet mogelijk. Men kan nog altijd illegaal over de tram/busbaan rijden. De rijbanen voor auto's worden op de brug en in de Korte Marnixstraat verwijderd. Bij beide knippen wordt het bestemmingsautoverkeer dat op de Marnixstraat nabij de knippen moet zijn, afgewikkeld via de Marnixkade.

De derde variant behelst het aanbrengen van fietspaden i.p.v. fietsstroken op het gedeelte tussen het Marnixplein en de Brouwersgracht. De fietspaden lopen achter de parkeervakken langs. Door de aanleg van fietspaden resteert een voor de Marnixstraat erg minimale maat over voor het voetpad. In het andere smallere deel van de Marnixstraat zijn fietspaden niet mogelijk omdat er dan nauwelijks meer voetpaden zouden restereren.

Gevraagde beslissingen:

- De CVC wordt gevraagd zich uit te spreken over de twee andere varianten; welke voor- en nadelen ziet de CVC en welke van de drie varianten geniet de voorkeur van de CVC?
- Kleine aanvullende vraag is of de CVC er een voorstander van zou zijn (en zo ja mogelijkheden ziet) om de taxi's bij de kruising met de Bloemgracht en bij het Marnixplein van de trambaan te halen en mee te laten rijden met de andere auto's.

Opmerkingen vooraf

- Waternet gaat het hoofdnet vervangen, dus het is een samenwerkingsproject.
- Er is tegemoet gekomen aan de wens om de bewoners meer varianten voor te leggen. Op 18 juli 2008 start de inspraak.
- Het stadsdeel heeft de voorkeur voor variant 1. Deze pakt alle problemen aan: de gevaarlijke kruising, de fietsers een eigen plek in het profiel en een evenwichtig profiel in de Marnixstraat met voldoende trottoirs.
- Bij variant 2 is een telling gedaan van het verkeer dat van zuid naar noord reed. Bij doorgaand verkeer zou het gaan om 750 verkeersbewegingen in twee uur.

Reactie CVC

DRO

- DRO zet grote twijfels bij de goede doorstroming in variant 2. De kans op oponthoud is groot, maar er zijn cijfers nodig om dat te staven.
- In variant 3 is de maatvoering van de voetpaden krap. Ook moeten de laad en losvakken in variant 3 dieper, waardoor er minder schampruimte of troittoir beschikbaar is. Misschien is variant 3 wel duurzaam veiliger voor dit gedeelte, maar het profiel kan niet over de gehele lengte worden doorgezet.
- Ook pleit DRO er voor dat de geregelde voetgangoversteekplaats over de Nieuwe Willemstraat gaat verdwijnen, ongeacht welke variant wordt gekozen.
- DRO ziet geen reden de taxi te weren als er een knip wordt gemaakt.
- DRO heeft de voorkeur voor variant 1.

GVB

- Het GVB kan geen voorkeur voor een variant uitspreken, omdat in alle gevallen de rijbaan voor een bus krap is.
- Het GVB kan niet akkoord gaan met een straathalte.
- Variant 3 geniet de voorkeur van het GVB en variant 1 is bespreekbaar.
- Als er een lijnbusvak is, moet de taxi achter de halte om rijden.

DIVV

- De fietsersbond heeft de voorkeur voor variant 2. Voor hen is variant 1 absoluut onvoldoende. Bij variant 3 zou het fietspad minimaal 1.80 kunnen zijn en de overgebleven ruimte kan ten gunste komen van het voetpad. Belangrijk is dat de straat niet meer als korte route wordt gebruikt naar de Haarlemmerhout.
- DIVV vindt in variant 3 de maatvoering van het voetpad onvoldoende.
- De afstand tussen de tram en de geparkeerde auto is heel kwetsbaar.
- Bij variant 2 zijn de verkeerskundige consequenties momenteel niet duidelijk.
- DIVV heeft een voorzichtige voorkeur voor variant 1. Bij variant 3 is de maatvoering uit den boze.

Politie

- Volgens de politie nodigt het knippen van variant 2 uit tot illegaal gebruik van de tram/busbaan, vanwege de korte afstanden.
- Op de Korte Marnixkade kan het doorgaande verkeer niet verwerkt worden.
- De noodzaak/wens van het weren van taxi's op de trambaan is niet helemaal duidelijk. De politie heeft geen problemen met taxi's op de trambaan, zonder duidelijk tegenargument
- De politie heeft de voorkeur voor variant 3 in verband met de vrijliggende fietspaden. De fietspaden kunnen versmald worden tot 1.80 ten gunste van de voetpaden.

Advies/besluit CVC

- Variant 2 ziet de CVC aan de hand van voorliggende gegevens niet zitten. Wanneer men deze variant verder wil onderzoeken moet een verkeerskundig onderzoek plaatsvinden betreffende de gevolgen voor omliggende kruisingen en het Marnixplein.
- De WVA dient haar mening te geven als het gaat om de geregelde kruisingen. Geldt alleen voor VOP Nieuwe Willemsstraat.
- De CVC heeft een lichte voorkeur voor variant 1, vanwege het krappe profiel van variant 3.
- Variant 1 en 3 zijn voor de CVC wel bespreekbaar.

6. Reconstructie Mr. Visserplein

In aanwezigheid van de heren M. van Maaren en A. Vijfhuizen (Amsterdam Centrum).

Aanleiding

Mr. Visserplein is meerdere keren (voor) besproken in CVC. Naar aanleiding van de laatste behandeling d.d. 26 februari 2008 is het plan op diverse punten aangepast. Vervolgens is het aangepaste plan in de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA) op 20 maart jl. besproken. De WVA kon niet instemmen met het ontwerp o.a. vanwege het ontbreken van een overall verkeerskundige onderbouwing. Daarnaast waren er diverse opmerkingen over de oversteekplaats ter hoogte van het Waterlooplein en opstelruimte voor fietsers. Ook over de kruising Plantage Parklaan – Plantage Middenlaan waren vragen.

Een en ander is in twee voorbesprekingen nog een keer uitvoerig aan bod gekomen en daar waar nodig aangepast. De WVA is in principe akkoord met het ontwerp zoals het er nu ligt. Gelet op het feit dat het ontwerp nog niet in de inspraak is geweest is het waarschijnlijk dat er nog aanpassingen op het ontwerp nodig zijn.

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

Opmerkingen vooraf

- Het ontwerp is akkoord bevonden in de WVA, met in achtname van de opmerkingen. De doorstroming voor auto en vervoer zit er redelijk goed in.
- Het GVB stelt de route voor de nachtbus aan de orde.
De bus uit het centrum halteert op de rijbaan en blijft het linksafvak volgen, de brug over of richting de Valkenburgstraat inslaan.
De bus uit noord gaat via het rechtsafvak over de trambaan.
De heuvel bij de Mozes en Aaronkerk moet minder breed ten behoeve van de bus. Het GVB wil één vloeiende lijn.
- De stopstrepen worden nog herzien in de verkeerslichtentekening.

Reactie CVC

GVB

- Het GVB wijst op verschillende details in de belijning van de pijlen.
- Ook moet de buitenste lijn voor het linksafvak komende vanuit de Weesperstraat naar het Waterlooplein worden doorgetrokken.
- Het GVB wil aan het stadsdeel meegeven dat de routing naast of boven de weg goed aangegeven moet worden.

DIVV

- Volgens DIVV is het in de toekomst handig om voor de Albert Heijn een tweerichtingenfietspad te hebben.
- Opvallend is dat bij de kop van het Waterlooplein er veel zijn voetgangers op het fietspad tijdens de markt. Vanuit verkeerskundig oogpunt is dat krap en gevaarlijk. Aan het stadsdeel kan meegegeven worden dat de witte hoeken van de markt te krap staan.
- De fietsersbond wenst 2x twee fietsstroken als sprake is van 2x twee rijstroken in de Weesperstraat.

Politie

- Haaiantanden Nieuwe Herengracht terugleggen tot voor het fietspad.
- De doorsteek van de Jodenbreestraat linksaf richting Valkenburgerstraat fysiek onmogelijk maken.
De heer Van Maaren heeft hier naar gekeken en dat is niet mogelijk.
- Pijlconfiguratie Plantage Middenlaan ter hoogte van perceel 1 rechtdoor pijl verwijderen.
- Waarschuwingsdriehoek met fietssymbool verwijderen, dit is verwarrend omdat fietsers van links richting Plantage Parklaan geen voorrang hebben.
- Graag lijnbusmarkering aanbrengen op de trambaan.

DRO

- DRO wenst op de trambaan van het Waterlooplein ook een stopstreep en haaiantanden.
- De oversteek bij de Nieuwe Amstelstraat moet breder worden gemaakt voor fietsers.
- DRO heeft haar twijfels over het nut van de zebra bij de filmacademie, zeker omdat daar heel diffuus wordt overgestoken.
- DRO is geen voorstander van een drempel in een fietspad, vanwege de krappe inrichting. Geredeneerd vanuit het hoofdnet fiets kan de drempel weg.
- Bij de oversteek naar de Nieuwe Herengracht is een inritconstructie en DRO mist bij de trambaan een markering.
- De zebra in de Plantage Kerklaan kan worden gehandhaafd.
- DRO ziet de fietsers vanaf de Plantage Middenlaan graag gestrekt oversteken richting Hortesbrug.
- Bij de Plantage Parklaan moet een normale uitritconstructie worden gemaakt, met een doorlopend fietspad.

Advies/besluit CVC

- De CVC kan in principe akkoord gaan met het huidige ontwerp, met in achtneming van een paar detailopmerkingen. Het gaat vooral om markering en pijlconfiguratie.
- Er zijn afspraken gemaakt over de routing van nachtbussen. De routing heeft ook een aantal kleine structurele aanpassingen tot gevolg, met het verzoek deze door te geven aan het project.

7. IJdoornlaan – tijdelijke verkeerssituatie met VRI

In aanwezigheid van de heer E. Langerijs (Amsterdam Noord).

Aanleiding

In de CVC vergadering van 8 april jl. is de tijdelijke verkeerssituatie voor de IJdoornlaan met VRI al behandeld. Dit was het ontwerp met eenstrooksrotonde. Door de CVC werd toen aan 'de regelbaarheid' getwijfeld. Dat is onderzocht en inderdaad niet regelbaar voor de periode 2009-2012. Zie de nu voorliggende 4 afwikkelingsmodellen. Dit noopte de indieners tot het terugvallen op het

ontwerp met VRI en is door DRO-VRI in september 2007 getoetst op regelbaarheid en de aanbevolen opstellengtes zijn overgenomen.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het DO voor de tijdelijke situatie IJdoornlaan.

Opmerkingen vooraf

- Bij de tijdelijke oplossing met twee keer éénstrook rotonde werd getwijfeld aan de cijfers en haalbaarheid. Daarom heeft Oranjewoud dit nogmaals door gerekend. Hieruit kwam naar voren dat er zeer lange wachttijden en rijen zouden ontstaan. Dit is niet bevorderlijk voor het OV. Nu wordt voorgesteld om de situatie regelbaar te maken met een VRI.
- De WVA is akkoord met het definitieve ontwerp. Wel twijfelen zij aan de hoogte van de prognoses, want deze zou te hoog zijn.
- Ook DRO vindt de prognosecijfers hoog en beveelt het stadsdeel aan opnieuw te tellen. Dan kan gekeken worden of afwikkeling met een rotonde mogelijk is. Omdat de IJdoornlaan tien meter wordt verplaatst heeft de rotonde een groot voordeel.
- Volgens de heer Langerijs schuift het eindprofiel nog meer op naar het noorden.
- Een VRI zal in het eindbeeld niet meer terugkomen.
- Het stadsdeel stelt voor om een VRI te gebruiken in de tijdelijke situatie. In de eindsituatie wordt uitgegaan van een rotonde, gebaseerd op adequate cijfers.

Reactie CVC

DIVV

- DIVV stelt voor dat het project wat betreft het verplaatsen van de VRI op zeer korte termijn contact opneemt met Ger Walstra.
- Vanuit verkeerskundige overweging kan DIVV met dit voorstel leven en ziet geen aanleiding om hier verder op te reageren. De discussie moet in de WVA gevoerd worden.

DRO

DRO kan akkoord gaan, mede vanwege de kleine aanpassingen op de kruisingen. Uit praktische overwegingen kan DRO akkoord gaan met dit voorstel.

GVB

- Het GVB is uitermate tevreden dat er geen sprake is van een rotonde. De stadsregio vindt dat ook prima, omdat die met de Noordtangent willen rijden over dit traject. In de toekomst zal er nog een meningsverschil zijn over een rotonde in de eindsituatie.
- Het GVB wil de kruising voorzien van een VA-regeling met prioriteit voor de bus. DRO geeft aan dat er geen busbeïnvloeding zal komen op de IJdoornlaan vanwege de tijdelijke situatie. Het GVB kan hiermee gaan, zolang er maar één buslijn rijdt. Zodra er meerdere buslijnen gaan rijden moet een en ander worden herzien.
- De halte oosterlengte, liggende op de IJdoornlaan moet 35 meter worden gemaakt, zodat daar meerdere bussen kunnen stoppen.
- In de bocht vanuit de Statenjachtstraat, rechtsaf de IJdoornlaan op wil het GVB de draaicirkel van de bus berekend zien. Voorkomen moet worden dat de bus tegen de barrier op rijdt.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met het voorliggende voorstel.

- In de tijdelijke situatie komt op de IJdoornlaan geen rotonde maar een VRI.
- Het GVB heeft gevraagd of de halte van de bus op de IJdoornlaan verlengd kan worden.
- De boogstraal van de bus Statenjachtlaan rechtsaf IJdoornlaan moet berekend worden.

8. Busstation Holendrecht

In aanwezigheid van mevrouw H. Clark (Zuidoostlob) en de heer H. Haverkamp (Zuidoost).

Aanleiding

In het kader van de ontwikkelingen die in het SPvE station Holendrecht e.o. zijn vastgesteld krijgen de Meibergdreef en de Holendrecht-dreef een nieuw profiel. Daarnaast wordt het busstation Holendrecht vernieuwd. Onderdelen van het nieuwe profiel en het nieuwe busstation zijn in de CVC

op 29 januari 2008 reeds behandeld. Het profiel wordt verder uitgewerkt en in een Inrichtingsplan Openbare Ruimte vastgelegd.

Het busstation wordt gebouwd in opdracht van het projectbureau ZOL met subsidie van SRA. Er is tijdens het ontwerpproces nauw overleg met SRA geweest over de capaciteit, vorm en de definitieve aansluiting.

Omdat de herprofilering van de Meibergdreef/Holendrecht dreef later in de planning valt wordt het vernieuwde busstation Holendrecht voorlopig aangesloten op de bestaande Meibergdreef. In de bestaande situatie sluit het busstation dan aan op de tijdelijke keerlus die t.b.v. het tijdelijke busstation is aangelegd (zie tekening 5).

Over een aantal aspecten van het concept DO van het busstation vindt er nog overleg plaats. Met SGOA worden de geleidelijnen besproken. Daarnaast worden de hoogtematen gecheckt. Met de AVC is afgesproken dat in de tijdelijke situatie een zebra pad komt op de uitrit van het busstation.

In de bijgaande notitie wordt teruggekomen op de opmerkingen van de CVC d.d. 29 januari 2008 die betrekking hebben op het busstation.

De CVC wordt gevraagd om akkoord te gaan met de volgende tekeningen:

- Inrichtingsplan DO busstation Holendrecht d.d. 29 april 2008
- Detailtekening DO busstation d.d. 29 april 2008 en
- Lengte en dwarsprofiel VO busstation d.d. 29 april 2008

De CVC wordt gevraagd om kennis te nemen van tekening 5 Aansluiting busstation Holendrecht op tijdelijke rotonde d.d. 21 april 2008.

Opmerkingen vooraf

- Het busstation is verder uitgedetailleerd.
- In de notitie is aangegeven hoe omgegaan is met de opmerkingen uit de CVC en hoe hier verder mee wordt omgegaan.
- De definitieve situatie wordt een volgende keer besproken in de CVC.
- Op dit moment ligt alleen de zuidelijke inrit van de Meibergdreef voor beoordeling voor.
- Op tekening 5 staat dat het busstation op dezelfde plaats ligt en hoe deze aansluit op de tijdelijke rotonde die er nu ligt.
- De Kiss & Ride blijft in de huidige situatie gehandhaafd, aan de zuidoost kant van het viaduct. Gecombineerd met de taxistandplaats. In de definitieve situatie komt de K&R op het busstation zelf.

Reactie CVC

DIVV

DIVV verzoekt om de SGOA goed te consulteren in verband met de looplijnen.

Politie

- Inrichtingsplan busstation is akkoord.
- Tekening 2 is ter kennisname, maar in de AVC zijn opmerkingen gemaakt over een zebra ter hoogte van de aansluiting Meibergdreef en een langer linksafvak richting busstation, om te voorkomen dat een bus met de achterkant het rechtdoorgaande verkeer op de Meibergdreef hindert.

GVB

Het GVB zou graag met de bus rond kunnen rijden op het busstation zelf. Het is bezwaarlijk om het busstation weer uit te moeten rijden, de Meibergdreef over te moeten steken en weer het busstation in te rijden. Daarom verzoekt het GVB te onderzoeken of rondrijden mogelijk is.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het nu voorliggende voorstel.

- Het verzoek is te onderzoeken hoe omgegaan kan worden met het bufferen van bussen en hoe zij op de meest efficiënte wijze weer terug kunnen op het busstation.

9. BLVC – Het nieuwe Rijksmuseum

In aanwezigheid van heren R. Schraven (Rijksmuseum) en R. Kooper (Oud Zuid).

Aanleiding

Gereviseerd plan. Opmerkingen CVC 29 januari zijn verwerkt en het tijdpad gewijzigd t.g.v. heraanbesteding in percelen.

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

Opmerkingen vooraf

- De heer Schraven legt uit dat men zich probeert voor te bereiden op de bouw. De aanbesteding is mislukt en het resultaat is dat het bouwproces in stukken wordt opgeknipt.
- Als de bouwhekken gezet worden, moeten de fietspaden worden verlegd en dit verkeersplan op hoofdlijnen zit vooraan in het project.
- In de 1e fase is één aannemer verantwoordelijk voor het BLVC en de bouwplaats. Hij zal het BLVC-plan gaan uitwerken. Na een half jaar of een jaar zal de bouwkundig aannemer deze taak overnemen en aanspreekpunt worden voor de BLVC-taken.
- De heer Kooper geeft aan dat het stadsdeel de rijrichting in de Jan Luijkenstraat wil omdraaien.
- De voorzitter geeft aan dat de verkeerscommissie van het stadsdeel het ontwerp eerst moet goedkeuren, wat zij tot nu toe nog niet hebben gedaan.

Reactie CVC

DRO

- DRO is blij met de schampstrook voor de fietser tussen schutting en fietsstrook op de Hobbemakade.
- Op de doorsnede AA ziet DRO de fietsstrook graag gewijzigd in 1.60 meter.
- Op doorsnede BB moet minimaal een fietsstrook staan van 1.80, met 40 cm schampruimte tot aan de schutting. Bij de inleiding van het fietspad moet ook voldoende ruimte zijn, inclusief schampruimte.

Politie

Jan Luijkenstraat:

- De politie is tegen het omdraaien van de rijrichting in deze straat. Dit geeft een vreemde situatie op de Stadhouderskade waar een voorsorteervak is voor linksafslaand verkeer.
- Fietsstrookmarkering met doorgetrokken streep aanbrengen in verband met fietsers in de tegenrichting en kop doortrekken waar fietser de rijbaan opkomt.
- Gele stootbanden als afscheiding voor voetgangers is niet voldoende. Fietsers en auto's kunnen hier overheen en tussendoor. Beter is een gesloten afzetting.
- Markeringspaal plaatsen op de kop bij de invalidenparkeerplaatsen.

Hobbemakade:

- De politie wenst geen blokmarkering, maar kanalisatiestrepen toepassen bij de oversteek Hobbemastraat en dan voor fietsers in 2-richtingen.
- Naar aanleiding van de opmerking van DRO in de 815^e CVC moet het fietspad 2 meter breed zijn op de Hobbemakade.

Advies/besluit CVC

De CVC adviseert om het voorstel terug te laten komen met in achtname van de gemaakte opmerkingen.

10. Ter kennisname

10.1 Uitslag B&W vergaderingen d.d. 16 april 2008, 23 april 2008 en 7 mei 2008

11. Vaststellen verslag 823^e CVC d.d. 6 mei 2008

De secretaris zal de tekstuele wijzigingen doorvoeren.

Naar aanleiding van het verslag

- **Agendapunt 5 – IJburg- Haveneiland: aanpassing van gedeeld fietspad/voetpad aan de Noord-Boulevard (Bert Haanstrakade):** De voorzitter CVC neemt in overweging om de 'Brief projectbureau IJburg aan voorzitter CVC d.d. 22 januari 2008 met betrekking tot fiets en voetpad Noordboulevard – IJburg', die in de 818^e CVC is als t.k.n. punt aan de CVC voorgelegd, nog formeel van een antwoord te voorzien, waarin het standpunt van de CVC naar voren wordt gebracht.
- **Agendapunt 10 – Amstelveenseweg: reconstructie:** DRO meldt dat nadat het punt in de CVC is behandeld, zijn de tekeningen in ongewijzigde vorm (dat wil zeggen dat de opmerkingen van de CVC niet in de tekeningen zijn verwerkt) aan de betrokken partijen rondgestuurd. Afsproken wordt dat het aan dhr. W. van de Broek (DIVV) zal worden gemeld, die hierover contact met de indiener zal opnemen.

13. Actualiteiten

Er zijn geen actualiteiten aangemeld.

14. Rondvraag

De voorzitter sluit de vergadering met dank aan de aanwezigen voor hun bijdrage.