



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: 826° CVC

Datum: 17 juni 2008

| | | | |
|------------------|-----------------------|-------------------|----------------|
| Aanwezig: | Dhr. G. van Ham | - IVV, voorzitter | |
| | Dhr. W. Rappange | - DRO | |
| | Dhr. T. Tollenaar | - GVB | |
| | Dhr. M. Brancart | - DIVV | |
| | Dhr. E. Volkerink | - Politie | |
| | Mw. E. Demarteau | - notulist | |
| | Dhr. M. Sijtsma | - DIVV | (agendapunt 4) |
| | Dhr. E. Ineke | - IBA | (agendapunt 4) |
| | Dhr. I. Frantzen | - DIVV | (agendapunt 5) |
| | Dhr. R. Riemersma | - Zuideramstel | (agendapunt 5) |
| | Dhr. J.J. Klaver | - IBA | (agendapunt 6) |
| | Dhr. W. van den Broek | - DIVV | (agendapunt 6) |
| | Dhr. P. Spaander | - Oud West | (agendapunt 7) |
| | Mw. U. Hoogeveen | - Slotervaart | (agendapunt 8) |
| | Mw. W. Schippers | - DIVV | (agendapunt 9) |
| | Dhr. D.I. Terpstra | - DRO | (agendapunt 9) |

1. Opening en vaststellen agenda

De voorzitter opent de bijeenkomst om 13:00 uur en heet iedereen welkom.

Wat betreft de agenda heeft DRO moeite met behandeling, omdat de visie van de Zuidas niet behandeld is in de CVC. DRO heeft nog veel principiële vragen met betrekking tot de effectenrapportage.

De voorzitter stelt voor om het punt te behandelen, zodat de opmerkingen van de CVC geplaatst kunnen worden.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen;
3. Hamerpunten;
Er zijn geen hamerstukken
4. Actieplan Goederenvervoer: concept-verkeersbesluit en stippenplan Milieuzone Amsterdam
5. Verkeerseffectrapportage Zuidas;
6. Profielwijziging C. Douwesweg – Coentunnelcircuit en Molenaarsweg
7. 1^e Constantijn Huyjgensstraat: signalering Parkeergarage Furore
8. Ontsluiting eetcafé Plesmanlaan: Stedenbouwkundig plan (globale ontsluiting van het terrein);
9. LVV Mosplein - Meeuwenlaan;

10. Ter kennisname;
Er zijn geen stukken ter kennisname;
11. Verslag 825^e CVC d.d. 3 juni 2008;
12. Naar aanleiding van het verslag;
13. Actualiteiten;
14. Rondvraag.

2. Mededelingen

De heer Brancart is nieuw lid in de CVC namens DIVV.

3. Hamerpunten

Er zijn geen hamerpunten.

4. Actieplan Goederenvervoer: concept- verkeersbesluit en Stippenplan Milieuzone Amsterdam

In aanwezigheid van de heren M. Sijtsma (DIVV) en E. Ineke (IBA).

Aanleiding

In maart 2006 zijn het College van B&W en de Gemeenteraad akkoord gegaan met het *Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam*. Dit bevat 50 acties om luchtvervuiling tegen te gaan. Eén daarvan is het opstellen van een concreet en samenhangend plan: het *Actieplan Goederenvervoer*. Dit is gericht op vermindering van vervuiling door vrachtverkeer (> 3,5 ton) over de weg.

In het kader van het Actieplan Goederenvervoer wordt er in Amsterdam een Milieuzone voor vrachtverkeer ingesteld per 1 oktober 2008. Deze Milieuzone bestrijkt het gebied binnen de ring A10 ten zuiden van het IJ met uitzondering van enkele bedrijvengebieden. In deze zone zijn alleen vrachtwagens toegestaan die voldoen aan de landelijke uitstooteisen voor milieuzones (conform het convenant 'Stimulering Schone Vrachtauto's en Milieuzonering'). In eerste instantie, vanaf eind 2008, geldt de eis: minimaal euro 2 of 3 met roetfilter. In 2010 worden de eisen conform het convenant verscherpt. Vanaf dat moment geldt als minimumeis euro 4 (en euro 3 met roetfilter mits niet ouder dan 8 jaar). De Milieuzone wordt ingesteld middels een verkeersbesluit. Het concept-verkeersbesluit met als bijlage het stippenplan wordt door nu door het Project aan de CVC voorgelegd.

In de flap Agendapunt 826^e CVC d.d. 17 juni 2008 met betrekking tot Actieplan Goederenvervoer: concept – verkeersbesluit en Stippenplan Milieuzone Amsterdam wordt tevens op de volgende aspecten ingegaan: **a.** Bebording: C7-bebording en Vooraankondigingsbebording, **b.** Handhaving, **c.** Privacy- reglement en **d.** Proces en planning: Plaatsingsplan en Verkeersbesluit.

De CVC wordt gevraagd kennis te nemen van het concept-verkeersbesluit (met als bijlage het Stippenplan) en daarover advies uit te brengen.

Opmerkingen vooraf

- Er zal zoveel mogelijk gewerkt worden met stickers op de bestaande bebording. Ook RWS is daar een voorstander van.
- Communicatie over de milieuzone blijft een belangrijk punt en dat zal vanaf het begin gemonitord worden, te beginnen met een O-meting.
- Via een website kunnen bedrijven ontheffingen krijgen en kijken of het afleveradres binnen de zone ligt.
- De brancheorganisaties, het MKB en de KvK willen folders meesturen met hun magazines, om hun achterban te informeren.
- In de eerste drie maanden geldt een gewenperiode. Chauffeurs die aan het lossen zijn krijgen flyers. Vanaf 1 januari 2009 wordt er echt gehandhaafd.
- Beleid voor buitenlandse chauffeurs wordt landelijk ontwikkeld. Tot het moment dat VROM nog geen besluit heeft genomen dat zij moeten voldoen aan de norm, wordt er nog niet gecommuniceerd met deze groep. Zodra hierover een besluit is genomen, zal communicatie worden gestart.

Reactie CVC

Politie

- De politie vraagt zich af of de borden met vooraanduiding bij alle toeleidende wegen gezet kunnen worden, in verband met het ontbreken van voorsorteervakken.
- Voor het bord C22A is landelijk gekozen. De politie zou het bord anders uitvoeren.
- De politie is akkoord met het verkeersbesluit.

GVB

- Op het stuk ten zuiden van station zuid (Zuidasgebied) moet goed gekeken worden naar de plaatsing van de vooraankondigingsborden.
- Het GVB wijst op een goede geleiding van vrachtwagens komende vanaf de A2, die er af moeten voor de Utrechtsebrug. Bovendien moet rekening gehouden worden met het nieuwe profiel van de Utrechtsebrug.

DRO

- Op blz. 6 wordt voorbarig de conclusie getrokken dat de CVC is akkoord gegaan.
- Op blz. 7 moet nog gekeken worden naar de formulering in het besluit en in het verkeersbesluit mist een uitleg over de normen.

DIVV

DIVV mist in het Cruciusgebied een rondrijdmogelijkheid, want op de Zeeburgerdijk kan niet worden gekeerd.

De heer Sijsma geeft aan dat bij het bedrijf Van der Pol aan het einde van de weg een keermogelijkheid is voor vrachtwagens. Met het bedrijf moet nog afgestemd worden dat 'vreemde' vrachtwagens daar ook mogen keren.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met het verkeersbesluit, met in achtneming van de geplaatste opmerkingen.

- Gezien de wetgeving is de politie akkoord gegaan.
- Aandachtspunt is de juiste plaatsing van de bebording.

5. Verkeerseffectrapportage Zuidas

In aanwezigheid van de heren I. Frantzen (DIVV) en R. Riemersma (Zuideramstel).

Aanleiding

Vaststelling Visie Zuidas in gemeenteraad (25/6). Voorstellen Visie hebben invloed op hoofdnetten in de Zuidas.

Het project verzoekt de CVC in te stemmen met de analyse verkeerseffectrapportage.

Opmerkingen vooraf

De voorzitter geeft kort weer dat de CVC twijfels heeft over de bespreking van de verkeerseffectrapportage, omdat de visie Zuidas nog niet is besproken. De CVC is laat in het proces pas ingeschakeld, terwijl de visie al sinds november 2007 bestaat.

De heer Frantzen geeft aan dat de visie regelmatig wordt geüpdate. De visie moet worden vastgesteld in de raad van 25 juni 2008 en de financiering en organisatie is zes maanden uitgesteld. Er is een quickscan gedaan ten behoeve van de raadsbehandeling. De gevolgen van de Zuidas zijn daarbij in beeld gebracht.

Aandachtspunten in de visie:

- De verlaagde Strawinskylaan is in ontwikkeling binnen de visie. Het college wil het komend jaar onderzoek doen naar deze mogelijkheid en nadrukkelijk de effecten voor het langzame verkeer belichten. Het college is voor verlaging, mits de doorstroming voor langzaam verkeer gegarandeerd is.

- In de visie wordt voorgesteld om de Boelelaan autoluw te maken, met name het westelijke deel. Er is een samenwerkingsovereenkomst met de VU en de Zuidas om het gebied te ontwikkelen. Volgens de verkeerseffectrapportage is dat niet mogelijk, omdat het ook belangrijk is om de capaciteit van de A10 te behouden.
- Wat betreft de Beethovenstraat is er de wens om deze te versmallen tot een winkelstraat met langsparkeren. De geplande extra aansluiting richting het oosten is in de Beethovenstraat komen te vervallen.
- Uitgangspunt is een ondergrondse weg, die een grote parkeerplaats gaat ontsluiten. Ontsluiting concentreren op de randen van het gebied, zodat er een autoluw gebied ontstaat.
- Tramnet moet beter aansluiten op de OV-terminal en er komt een reservering voor vrije OV-banen. Nog niet duidelijk is of dit bus of tram wordt.
- De visie richt zich ook op de inzet van goede fietsvoorzieningen met inpandige fietsstallingen. Er is een belangrijke oost-west fietsroute aanwezig. Momenteel is er discussie over inpassing in het park. Op het RAI-terrein moeten goede herkenbare fietsvoorzieningen komen.
- De Zuidas moet duurzaam worden en de wens van het college is om 6000 geplande parkeerplaatsen te schrappen. DIVV maakt zich dan zorgen over de effecten op de omgeving. Er moet een goed mobiliteitspakket geboden worden om mensen uit de auto te krijgen. Zonder een goed alternatief heeft het geen zin om parkeerplaatsen te schrappen.
- De visie zelf is niet in de verkeerscommissie van het stadsdeel besproken. In de deelraad is wel een reactie geformuleerd en dat zijn de Zuidasaccenten.
- De Zuidas visie zal aan de CVC-leden worden gezonden.
- Het GVB geeft aan dat het stuk niet ter kennis name is, omdat het een groot project betreft en de CVC moet daar een behoorlijk oordeel over kunnen vormen. Verder meent het GVB dat de gemeenteraad er van op de hoogte moet zijn dat de CVC niet heeft kunnen reageren op de visie, voor behandeling in de raad.
- Naar de mening van de politie zijn er twee wegen: de CVC en het autonome project van de Zuidas.
- Ook DRO is het er niet mee eens als de visie ter kennis name is voor de CVC.
- De voorzitter stelt voor de visie Zuidas wel te behandelen in de CVC, zodat de mening van de CVC is vastgelegd.
- DIVV wil de visie ook toetsen op de leidraad en dan is behandeling van de uitwerkplannen niet genoeg.
- De heer Riemersma geeft aan dat in de visie een verkeers- en vervoerplan ontbreekt. Zolang dat niet bestaat, kan er geen zinnig oordeel worden gevormd.
- Volgens DRO kan ook geen mening worden gevormd over de effectenrapportage. Op bijna alle bladzijden zijn principiële vragen. Deze rapportage is een eerste aanzet voor een rapport en input voor een verkeers- en vervoersplan. De CVC kan volgens DRO niet instemmen met de analyse uit voorliggende rapportage.

De voorzitter stelt voor de effectenrapportage inhoudelijk te bespreken, zodat de opmerkingen van de commissie kunnen worden meegegeven.

Reactie CVC

DRO

DRO weet dat binnen Zuidwaarts ook opmerkingen bij elkaar worden gezocht, om te reageren op de Zuidas visie.

Blz. 3

- De definitie van de term stadsstraat is niet bekend.
- DRO wenst een grotere scoop, waarbij het fietsnet en autonet in het hele gebied worden aangegeven. Dus de CVC wil het plan op een breder netwerk niveau bekijken.
- In de tekening wordt onderscheid gemaakt tussen fietsnet recreatief en hoofdnet, terwijl sommige recreatieve routes ook hoofdnet zijn. Op het plaatje moet duidelijk aangegeven worden wat de wijzigingen op het hoofdnet zijn.
- Op het derde plaatje is de hoofdroutering van de voetgangers weergegeven en dus niet van de fietsers.

- Het verleggen van de hoofdnetten moet zichtbaar worden gemaakt door een ontwerp. Zodat de kwaliteit van de route getoetst kan worden.

GVB

Blz. 3

- Het GVB wil graag een goed schetsontwerp zien van de aansluiting Amstelveenseweg-A10. Er zit een metrostation en de weg gaat op die plek naar beneden, het GVB kan zich niet voorstellen dat voorliggende tekening uitvoerbaar is.
- Bij de stadsstraat is de auto te gast en het GVB heeft hier haar twijfels over, zeker omdat auto's op die plek de A10 af komen rijden. Ontstaat daar bijvoorbeeld geen file?
- Het GVB is het met DRO eens dat bepaalde hoofdnetten fiets niet als zodanig staan getekend.
- Wat is precies de definitie van dynamische gebieden, vraagt het GVB zich af. De heer Frantzen legt uit dat in dynamische gebieden een hoge concentratie van voetgangers aanwezig is, veel winkels en horeca met een mening van verkeersdeelnemers.
- Dit gebied wordt het tweede locatie op het gebied van OV. Het GVB vreest dat het station niet congestievrij bereikt kan worden. Jammer dat er geen duidelijk punt is waar het bus of tramstation komt.
- Het GVB vraagt zich ernstig af of de ingetekende Openbaar Vervoerstromen daadwerkelijk ook gerealiseerd kunnen worden en merkt op dat het tramnet wel erg abrupt eindigt bij de Boelelaan.

DRO

Blz. 4

- Deze bladzijde is slecht leesbaar en daardoor kan DRO geen goed oordeel vormen.
- Niet duidelijk is hoeveel parkeerplaatsen er zijn in de garage onder de Strawinskyaan.
- DRO heeft twijfels bij de juistheid van de cijfers.

GVB

Blz. 4

- Ook het GVB zet vraagtekens bij de juistheid van de cijfers.
- Als er nog zoveel dingen fout zijn of nog niet bekend, is niet duidelijk waarom deze visie door de gemeenteraad vastgesteld kan worden.

De heer Frantzen geeft aan dat DIVV al heeft aangegeven dat de Zuidas zonder goed plan niet door kan gaan. Omdat de besluitvorming binnen de raad door gaat, moest DIVV een quickscan maken. Volgens DIVV hebben de kaartjes helemaal geen status en moet het geheel nog verkeerstechnisch worden doorberekend. Momenteel is een ruimtelijke verkenning gedaan, of dit verkeerstechnisch kan is niet duidelijk. In de visie wordt nu vastgelegd dat het verkeer aan de randen wordt geconcentreerd.

Advies/besluit CVC

- De voorzitter constateert dat de CVC, in dit korte tijdsbestek, niet alle facetten van het onderwerp heeft kunnen behandelen. Tevens constateert de Voorzitter dat de Zuidas visie nog niet is besproken in de CVC, terwijl er bijzonder veel vragen zijn over de verkeerseffectrapportage.
- Er wordt getwijfeld aan de cijfermatige onderbouwing van het onderzoek. In die zin is de CVC bijzonder verontrust over de verdere ontwikkeling van de Zuidas.
- Tot op dit moment kan de CVC niet instemmen met de producten, die zij voor ogen heeft gekregen. In een volgende bijeenkomst komt de visie en de effectenrapportage terug.
- De CVC-leden kunnen hun opmerkingen over de effectenrapportage aan de heer Frantzen doorgeven.
- De voorzitter zal aan het stadhuis doorgeven dat de visie niet is besproken in de CVC.

6. Profielwijziging C. Douwesweg – Coentunnelcircuit en Molenaarsweg

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

Aanleiding

Hierbij wordt het principe van Bromfiets Op de Rijbaan (BOR) op de S118 door het Project aan de CVC voorgelegd, naar aanleiding van de profielwijziging van de C. Douwesweg, Coentunnelcircuit en Molenaarsweg (tussen Hardwareweg en Verlengde Stellingweg).

12 juni 2008 wordt de memo bromfiets op de rijbaan in de AVC Noord behandeld.

Op 15 december 1999 is de maatregel BOR in werking getreden (eerste fase Duurzaam Veilig). De invoering van de Bromfiets op de rijbaan is niet afhankelijk gesteld van de verkeersintensiteit, aantal kruispunten en aantal busbewegingen. Invoering bromfiets op rijbaan is wenselijk bij een snelheidsregiem lager dan 60 km per uur. In de huidige situatie rijdt de bromfietser *niet* op de rijbaan van de S118, maar op de fietspaden (BOF) en de buurtstraten in Tuindorp Oostzaan en Molenwijk. Tegelijk met de profielwijziging kan de maatregel BOR mogelijk worden gemaakt.

Volgende principe wordt voorgesteld: Bromfiets Op het Fietspad (BOF) wijzigen in Bromfiets Op de Rijbaan (BOR) op de C. Douwesweg, Coentunnelcircuit en Molenaarsweg en BOF handhaven rond de kruising Verlengde Stellingweg – Molenaarsweg en op de Verlengde Stellingweg zelf (breedte fietspaden zijn hier gelijk aan, of meer dan 4,00 meter). Voorstel principe BOR:

- BOR S118 (tussen Hardwareweg en Oostzanerdijk): bromfiets op de rijbaan op C. Douwesweg (westelijk van Hardwareweg), Coentunnelcircuit en Molenaarsweg (zuidelijk van de Oostzanerdijk).
- BOF Verlengde Stellingweg: de bromfietser wordt *niet* op de Verlengde Stellingweg toegelaten in verband met de nabijheid van de op-/afritten A10-Noord en de complexe situatie met opstelvakken, in combinatie met het snelheidsregime van 70 km/h op de Verl. Stellingweg noordelijk van de A10.
- BOF Molenaarsweg, tussen Oostzanerdijk en Noorderkaperweg: de bromfietser richting Zaanstad e.o. wordt via Oostzanerdijk dan wel Noorderkaperweg naar het fietspad langs de Verl. Stellingweg geleid. Om een onduidelijke situatie te voorkomen wordt de gehele kruising als BOF gehandhaafd. Gezien het hoogteverschil van meer dan drie meter zijn BOR-BOF-doorsteken ter plaatse van de kruising Molenaarsweg niet aan te bevelen.

Vervolg: bij accordering van voorliggend principe wordt de concrete uitwerking in een bebordingstekening etc. door Stadsdeel Noord uitgewerkt

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met voorgestelde oplossing.

Opmerkingen vooraf

- Het stadsdeel wil de bromfiets graag op de rijbaan op de Molenaarsweg.
- Voor bus 4 is de bocht, komende vanaf het noorden richting snelweg, krapper gemaakt.
- Op advies van de stadsregio en het stadsdeel zijn er twee haltes bij gekomen en deze worden volgens de CROW normen gelijk opgehoogd.
- De Douwesweg kruising Coentunnelcircuit is aangepast. De rechts en linksafslaanende vrachtwagens zitten in elkaars baan, maar de intensiteit is dermate klein, dat één rijstrook voldoende is.

Reactie CVC

DIVV

DIVV dringt er op aan goed naar het ontwerp te kijken in verband met de verhoogde bushaltes.

DRO

DRO stelt voor om de bus vlak na de kruising met de Molenaarsweg recht aan te laten rijden op de halte van het Coentunnelcircuit.

GVB

- Het bouwverkeer zal met een ontheffing op de busbaan moeten rijden. Dit geeft wellicht toch nog problemen bij een slagboom halverwege het trace
- Het GVB is voor afstemming met de stadsregio wat betreft de hellingbaan bij de verhoogde halte.

Politie

Geen opmerkingen.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met de voorgestelde oplossing.

- Bochtverbreding ten behoeve van het aanrijden van de bus is akkoord
- Het is belangrijk om de toegankelijkheid van de opgehoogde bushalte te controleren.

Wat betreft de wens van het stadsdeel om bromfietzers op de rijbaan te laten rijden is het standpunt van de CVC:

- De CVC gaat akkoord met voorliggend voorstel, omdat zij geen goede mogelijkheid zien om de brommer over te laten steken naar de verlengde Stellingweg.
- De CVC geeft mee dat bij de kruising met de Oostzanerdijk een goede oversteek moet worden gemaakt voor de bromfiets.
- Het stadsdeel moet zich buigen over het bromfietsenplan Noord, rekening houdend met de opmerkingen van de CVC over dit deel.

7. 1e Constantijn Huygensstraat: signalering Parkeergarage Furore

In aanwezigheid van de heer P. Spaander (Oud West).

Aanleiding

In het vastgestelde 784e CVC verslag van 24-10-2006 is met betrekking tot de ontsluiting van de parkeergarage van Furore een voorstel gedaan. Het voorstel bood een oplossing om het links afslaande verkeer, komende vanaf de Overtoom extra opstelruimte buiten het profiel van de 1e Constantijn Huygensstraat te geven. Hierdoor wordt het risico op conflicten tussen het links afslaande verkeer met de tram en het overige verkeer tot een minimum beperkt. Om de 'concurrentie' tussen beide ingaande verkeerstromen te reguleren is het voorstel om bij beide opstelvlakken een signalering te plaatsen.

In hetzelfde vastgestelde 784e CVC verslag geeft het CVC aan het voorstel voor de signalering voor het inrijden van de parkeergarage in de CVC terug te willen zien.

In deze CVC bijeenkomst worden de locaties voor de twee signaleringen aangegeven.

In de tijdelijke verkeerssituatie is er sprake van één signalering, zie tekening 1. In de definitieve situatie is er sprake van twee signaleringen, zie tekening 2.

Het Project verzoekt de CVC in te stemmen met de aangegeven locaties van de signaleringen voor zowel de tijdelijke, evenals in de definitieve verkeerssituatie.

Opmerkingen vooraf

- De parkeergarage is bedoeld voor vergunninghouders en aangemelde bezoekers.
- De parkeergarage is niet helemaal openbaar toegankelijk.

Reactie CVC

Politie

- De politie vindt dat het bord moet afwijken van de gebruikelijke ANWB bebording door bijvoorbeeld een andere kleur. In de tekst van het bord moet het privekarakter van de garage duidelijk naar voren komen.
- Het bord van de parkeergarage zou ter hoogte van nr. 27 geplaatst moeten worden, dus aan de voorkant van de inleidende heuvel voor het linksafvak.
Na enige discussie stemmen de overige CVC-leden ook in met dit voorstel.

DIVV

DIVV wil de paal juist midden in de rijrichting, net na de afslag, dan staat hij ook verder af van de tramleiding.

DRO

In de tijdelijke situatie zou DRO graag de zijkant van de trambaan gemarkeerd hebben.

GVB

Het GVB wijst er op dat de zebra niet doorloopt over fietspad.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met de volgende opmerkingen:

- Het bord met de vooraankondiging komt op de middenheuvel ter hoogte van nr. 27.
- Het bord moet een afwijkende kleur hebben en in de tekst moet het privé karakter van de garage duidelijk naar voren komen.
- Bij het oversteken van de trambaan moet kruismarkering worden aangebracht.
- De zebra doortrekken over het fietspad.

8. Ontsluiting eetcafé Plesmanlaan: Stedenbouwkundig plan (globale ontsluiting van het terrein)

In aanwezigheid van mevrouw U. Hoogeveen (Slotervaart).

Aanleiding

In de 775° CVC van 6 juni 2006 is een principevoorstel voor de ligging en ontsluiting van een eetcafé aan de Plesmanlaan besproken. Het voorstel was toen een gescheiden in- en uitrit aan te leggen. De ingang ligt aan de kant van de Louis Davidsenstraat, de uitgang aan de kant van de Plesmanlaan. Uit de bespreking in de CVC van 2006 bleek dat DIVV voorstander van een gezamenlijke in/uitrit was en de andere CVC-vertegenwoordigers voor een gescheiden in/uitrit.

Op het parkeerterrein van het eetcafé zijn op dit moment 22 parkeerplaatsen ingetekend.

Vraag: gecombineerde in/uitrit

Door de afdeling Stedenbouw is onlangs de vraag aan de orde gesteld of behalve de uitrit ook de inrit aan de kant van de Plesmanlaan kan worden gesitueerd – een gecombineerde in/uitrit dus. Dat levert een verbetering op voor de kwaliteit van het plan. Er is dan meer ruimte voor groen en de locatie wordt minder verstoord door auto's.

Deze vraag is in de stadsdeelverkeerscommissie van mei en juni jl. besproken. Hiervoor zijn de voor- en nadelen en de gegevens over intensiteiten, de zichtlijnen en de vraag over wel of geen doorsteek door de middenberm van de Plesmanlaan nogmaals tegen het licht gehouden. Conclusie van de verkeerscommissie was, dat een gecombineerde in/uitrit op deze locatie op de Plesmanlaan wel mogelijk is. Daarbij is nadrukkelijk aangegeven dat deze aansluiting een uitzondering moet blijven op de afspraak, dat op het hoofdnet auto in principe geen erfaansluitingen worden toegepast. De Fietsersbond heeft wel aangegeven bezorgd te zijn wat betreft het zicht op fietsers.

Vraag: Wel of geen doorgang middenberm

Bij de bespreking van de gecombineerde in/uitrit is over de vraag over wel of geen doorsteek door de middenberm van de Plesmanlaan moet komen geen eenstemmig advies tot stand gekomen. Enerzijds is een doorsteek in combinatie met een aparte linksafstrook een heldere inrichting ten behoeve van een goede inrit, aan de andere kant is het aantal parkeerplaatsen op het terrein van het eetcafé zo gering dat het de vraag is of er wel wat geregeld moet worden. Automobilisten die vanuit het westen komen kunnen immers ook via de ventweg/ uitrit zo'n 50 meter verderop keren. De stadsdeelverkeerscommissie wil deze vraag voorleggen aan de CVC.

Overigens is de verwachting dat het aantal parkeerplaatsen naar beneden moet worden bijgesteld omdat bij een gecombineerd in/uitrit er meer ruimte voor keerbewegingen van leveranciers met grotere voertuigen nodig is.

Intensiteiten

Uit gegevens van het Verkeersmodel Westelijke Tuinsteden blijkt dat de intensiteiten op de Plesmanlaan in de toekomst lager worden dan in de huidige situatie.

Tabel: Intensiteiten 2 uren avondspits Plesmanlaan vanaf rotonde L.Davidsenstraat tot halverwege oostelijk wegvak Plesmanlaan

| Wegvak | 2005 | 2010 | 2015 | 2020 |
|---|------|------|------|------|
| Noordelijke rijbaan (oost/westrichting) | 1550 | 1270 | 1440 | 1420 |
| Zuidelijke rijbaan (west/oostrichting) | 850 | 840 | 770 | 750 |

Bron: Verkeersmodel Westelijke Tuinsteden, DIVV, 2006

Het Stadsdeel verzoekt de CVC akkoord te gaan met de verdere uitwerking van het plan met een gecombineerde in/uitgang conform tekening nr. LL2CPRO1988 met wel of geen doorsteek.

Opmerkingen vooraf

- Een mogelijke inrit vanaf de Louis Davidstraat zit net bij een terras bij het park. Een minder prettige inrit voor mensen, die op het terras zitten.
- De verkeerscommissie was geen voorstander van de aansluiting op de Plesmanlaan, omdat het hoofdnet is. De verkeerscommissie kon later wel akkoord gaan, gezien het aantal voertuigen dat naar het terrein toe gaat.

Reactie CVC**GVB**

- De GVB heeft de voorkeur voor het eerste ontwerp dat in de CVC is behandeld, omdat voorkomen moet worden dat er een doorsteek komt op de Plesmanlaan.
- De zichtlijn bij in en uitrijden is een aandachtspunt en daarom pleit het GVB voor alleen een uitrit op de Plesmanlaan.

DRO

- DRO heeft de voorkeur voor een gecombineerde in en uitrit.
- De auto's moeten alleen rechtsaf er in en er uit kunnen rijden, dus geen doorsteek.

DIVV

- DIVV sluit zich aan bij DRO.
- DIVV pleit voor het weghalen van één boom, om de zichtlijnen te verbeteren.
- Geen doorsteek, want dat geeft de mogelijkheid dat auto's zich gaan opstellen en dat is tegenstrijdig met de doorstroming.

Politie

- De politie kijkt alleen nog naar de voorkeursvariant en wenst dan wel een doorsteek, om ongewenste keerbewegingen te voorkomen.
- Voordeel van een doorsteek is beter zicht op de fietsers. De doorsteek moet fysiek zo worden uitgevoerd dat het onmogelijk is links af te slaan als men de uitrit uit komt.
- De rest van het verkeer moet afgewikkeld worden via de rotonde.

Advies/besluit CVC

De voorzitter constateert dat na inventarisatie de meerderheid van de CVC akkoord kan gaan met de voorkeursvariant.

- Voorwaarde is dat er geen doorsteek komt.
- Aandachtspunt is de zichtproblematiek.

9. LVV Mosplein - Meeuwenlaan

In aanwezigheid van de heren D.I. Terpstra (DRO) en mevrouw W. Schippers (DIVV).

Aanleiding

Het project LVV Mosplein bestaat uit het realiseren van een fiets- en voetpad ten zuiden van de Johan van Hasseltweg, tussen het Mosplein en de Meeuwenlaan, met een goede aansluiting op het toekomstige metrostation Johan van Hasseltweg. Onderdeel van de LVV is een beweegbare brug over het Noordhollandsch kanaal. Aan beide zijden van het kanaal wordt een aansluiting gemaakt op de bestaande fietspaden in noord-zuid richting langs het kanaal. Voor de LVV Mosplein-Meeuwenlaan geldt dat bromfietzers op de Van Hasseltweg moeten rijden, conform het CVC-besluit. Op 27 maart 2007 is het Integraal Programma van Eisen (IPVE) voor het project Langzaam Verkeer Verbinding Mosplein - Meeuwenlaan (LVV Mosplein) besproken in de verkeerscommissie. Hierbij is door de verkeerscommissie een lichte voorkeur aangegeven voor de route van de LVV ter plaatse van het Mosveld beneden langs, i.p.v. langs de Van Hasseltweg. Deze variant is verder uitgewerkt tot VO.

Bij uitwerking van het VO zijn op 20 november 2007 aan de CVC de opties fietsstraat dan wel vrijliggend fietspad voorgelegd, ter plaatse van het Mosveld.

De CVC was verdeeld over het concept fietsstraat. DIVV Hoofdnetten en de Stadsregio zijn uiteindelijk niet akkoord gegaan met de optie fietsstraat, omdat zij dit niet hoogwaardig genoeg vinden. Zowel DIVV als Stadsregio (vanuit haar rol als subsidiegever voor het regionale fietsnetwerk) geven de voorkeur aan het ter plaatse versmallen van een vrijliggend fietspad en overige functies, autorijbaan en voetpad, vanuit het belang van het gescheiden aanwezig houden van alle functies.

Bij nadere uitwerking van de LVV is gezocht naar inpassing van alle functies in de beperkt beschikbare ruimte. Hierbij is uitvoerig overleg geweest met stadsdeel Noord over de ontwikkeling van het Mosveld, waarover in juli 2007 een projectbesluit Winkelcentrum Mosveld is genomen. Om de veelheid aan functies in te passen is gekeken naar de minimaal benodigde afmetingen. Rekening houdend met de wensen/eisen van de markt is er vanaf de bestaande gevels 8,80 m. restruimte. Op enkele locaties is dit (bij hoeken, stoepen, geveltuintjes, geparkeerde fietsen, etc) ongeveer 8,70 m tot 8,55 m. Bij de Varenweg is de beschikbare ruimte 11,30 meter. Op basis hiervan is een drietal opties voor inrichting van het Mosveld bedacht, waarover de CVC gevraagd wordt advies te geven.

Mogelijke profielen

Gelet op voorgaande zijn er 3 mogelijkheden bedacht voor het profiel van de LVV ter plaatse van Mosveld/Varenweg. Voorwaarde is de aanleg van een hoofdnet fiets-waardige fietsverbinding over de gehele lengte.

- 1) Fietspad + autorijbaan → auto, fiets en voetganger worden gescheiden
- 2) Fietspad + erf → auto en voetganger worden gemengd (erf inrichting)
- 3) Op het Mosveld Fietspad, op de Varenweg fietspad + rijbaan → Mosveld autovrij, op Varenweg auto, fiets en voetganger gescheiden.

- 1) Om alle functies in te passen in de beperkte ruimte worden zowel fietspad als rijbaan als voetpad aan de zuidzijde geknepen, en worden de functies afgescheiden door zeer smalle schampstroken.
- 2) Gelet op de zeer lage auto-intensiteit wordt voorgesteld middels erf-inrichting alle functies van voldoende ruimte te voorzien. De afscheiding tussen voetgangers en autoverkeer kan nog nader uitgewerkt worden. Er is voldoende ruimte voor een hoogwaardig vrijliggend fietspad.
- 3) Dit profiel resteert in een hoogwaardige inrichting van het Mosveld als geheel, met zeer veel ruimte voor voetgangers en een hoogwaardige fietsroute. Voor bestemmingsverkeer is het

mogelijk op de kop van de zijstraatjes aan het Mosveld te keren, zodat deze niet achteruitrijdend het Gentiaanplein op hoeven te rijden.

Zowel de Fietsersbond als de Stadsregio hebben zich uitgesproken voor variant 1, fietspad + autorijbaan, vanuit verkeersveiligheid (scheiden van de functies) en men verwacht geparkeerde auto's op het erf.

In de flap Agendapunt 826° CVC d.d. 17 juni 2008 met betrekking tot 'LVV Mosplein – Meeuwenlaan' wordt tevens op de volgende aspecten ingegaan: **a.** Parkeren, **b.** Autobewegingen en **c.** Autovrij Mosveld.

Het Project verzoekt de CVC advies uit te brengen over de voorgelegde profielen en aan te geven wat volgens haar het meest wenselijke profiel is van de LVV ter hoogte van Mosveld/Varenweg.

Opmerkingen vooraf

- Bij behandeling in de verkeerscommissie Noord was de variant met fietsverkeer geen optie voor de stadsregio. Vanuit verkeersveiligheid heeft de verkeerscommissie de voorkeur voor een twee richtingenfietspad.
- In variant 1 is getracht om alle functies te behouden. Variant 2 is nieuw, met een erf en in variant 3 is geen rijbaan in het Mosveld.
- De verkeerscommissie van het stadsdeel Noord was in meerderheid voor variant 3. Op verzoek van de brandweer zonder keren, omdat het korte straatjes zijn.
- De parkeerbalans moet nog bekeken worden, eventueel kunnen op de Wingerdweg zuidkant nog een aantal parkeerplaats worden gerealiseerd. Parkeren compenseren is geen probleem.
- De verkeerscommissie wil nog bewezen zien of achteruitgereden kan worden in de doodlopende straat.
- Het stuk ten oosten van de Wingerdweg kan een normale rijbaan worden gemaakt, met schampstrook.
- Het halen en brengen van de school zal op de hoek moeten gebeuren.
- De fietsersbond is in de verkeerscommissie meegegaan met variant 3, maar acht variant 1 ook mogelijk.

Reactie CVC

Politie

- De politie heeft een lichte voorkeur voor variant 3, waarin de fietser volledig de ruimte heeft. Het risico van gebruik van het fietspad door parkerend autoverkeer is in deze variant totaal vervallen.
- Variant 2 is volgens de politie moeilijk uitvoerbaar, ook qua handhaving.
- Variant 1 kan ook, nadeel is het medegebruik van het fietspad door het autoverkeer.

GVB

Het GVB vindt variant 3, gezien de belangrijke fietsroute de beste oplossing. Er is een goede fietsstrook en een goede schampstrook met de markt en aan de huizenkant is een breed trottoirs. Wanneer de straatjes doodlopend worden, kunnen de parkeerplaatsen goed worden herplaatst.

DRO

- DRO is geen voorstander van alle drie de varianten.
- In variant 3 komt de geparkeerde auto niet goed weg bij het achteruit uitparkeren en daarmee valt variant 3 af. Een erf of een gedeelde rijweg is ook geen oplossing.
- DRO zou graag een fietsstraat maken, waar de auto doorheen mag rijden. Ten westen van het eerste straatje een normaal fietspad en de rest fietspad maken, waar hooguit 36 auto's gebruik van maken. Dan is er een kwalitatief zeer hoogwaardige fietsroute.
- DRO vindt variant 1 dan nog de beste optie, als er gekozen moet worden.
- DRO verzoekt om bij de school hetzelfde profiel neer te leggen. Dus ook een fietspad van 3.60 op het westelijk gedeelte, om het fietspad zo constant mogelijk te houden.

DIVV

- DIVV vreest dat er rijbewegingen zullen zijn van bezoekers van de markt.

- Bij een fietsstraat is niet duidelijk of het een autoweg of fietspad is en daarom kies DIVV voor een vrijliggend fietspad.
- In variant 1 zit een forse strook van 1.20 tussen het fietspad en het marktterrein, waar mogelijk iets mee gedaan kan worden in het profiel.
Mevrouw Schipper geeft aan dat het aantal marktkraampjes al is teruggebracht en als de bomen verschuiven, is dat weer een onoverkomelijk probleem. In die strook staan ook lichtmasten en aansluitkasten.
- Bij variant 3 is DIVV geen voorstander van achteruitrijdend verkeer.

Advies/besluit CVC

De voorzitter vat samen:

- Binnen de CVC hebben twee partijen de voorkeur voor variant 3. Ook het stadsdeel en de fietsersbond sluiten zich hier bij aan.
- DRO vindt variant 1 het minst slechte van de varianten die voor liggen.
- DIVV heeft de voorkeur voor variant 1.
- Het stadsdeel heeft de voorkeur voor variant 3, maar zoekt naar een oplossing voor het achteruit rijden.
- Er is niemand enthousiast over variant 2.
- De CVC ondersteunt het onderzoek naar het achteruitrijden en het voorstel wordt nogmaals in de CVC behandeld, om met het onderzoek een goede afweging te kunnen maken.
- Wat betreft het parkeren om de hoek bij de school geeft de CVC aan dat het essentieel is om de medewerking van de school te krijgen. Communicatie tussen ouders en school is van groot belang.

10. Ter kennisname

Er zijn geen stukken ter kennisname.

11. Vaststellen verslag 825^e CVC d.d. 3 juni 2008

De secretaris zal de tekstuele wijzigingen doorvoeren.

12. Naar aanleiding van het verslag

Er zijn opmerkingen n.a.v. het verslag

13. Actualiteiten

14. Rondvraag