



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: 828^e CVC

Datum: 12 augustus 2008
(vastgesteld in 829^e CVC van 26 augustus 2008)

Aanwezig:	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. A. Wiersma	- DRO	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Dhr. M. Brancart	- DIVV	
	Dhr. E. Volkerink	- Politie	
	Dhr. E. Demarteau	- notulist	
	Dhr. J. Dijk	- Westerpark	(agendapunt 4, 5 en 6)
	Dhr. D. Koomen	- IBA	(agendapunt 7)
	Dhr. P. Spaanders	- Oud West	(agendapunt 7)
	Dhr. W. van den Broek	- DIVV	(agendapunt 7 en 9)
	Mw. F. Briaire	- Oud Zuid	(agendapunt 7 en 9)
	Dhr. B. Vroon	- IBA	(agendapunt 8, 9 en 11)
	Dhr. N. Ketting	- Zeeburg	(agendapunt 8)
	Dhr. R. Kooper	- Oud Zuid	(agendapunt 10, 11 en 12)
	Mw. J. Kuipers	- Oud Zuid	(agendapunt 10)
	Dhr. L. van der Putten	- Heijmans B.V.	(agendapunt 11)
	Dhr. C. Rigter	- Oud Zuid	(agendapunt 11)
	Dhr. H. Homburg	- Zuideramstel	(agendapunt 11)
	Dhr. R. Bakker	- PMB	(agendapunt 12)
	Dhr. R. Lolkema	- DRO	(agendapunt 12)

1. Opening en vaststellen agenda

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

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen;
3. Hamerpunten;
- 3.1 Jan Evertsenstraat tussen Admiraal Helfrichstraat en de Staalmeesterslaan;
4. Van Limburg Stirumstraat – tramhalte lijn 10;
5. Route vierde Gymnasium;
6. Spaarndammerstraat: opheffen van knip;
7. Amstelveenseweg - reconstructie;
8. IJburglaan/A10 (fileproof);
9. Stadhouderskade tussen Ferdinand Bolstraat en Amsteldijk - herprofilering;

10. Kruising Paulus Potterstraat – Pieter Honthorststraat;
11. Fiets en Voetpad Museumtramlijn;
12. Laad en Losbewegingen Albert Heijn Museumplein
13. Ter kennisname;
- 13.1 E-mail Fietsersbond d.d. 2 juni 2008 met betrekking tot Marnixstraat en CVC
- 13.2 Rapport Gemeentelijke Ombudsman met betrekking tot het dodelijk ongeval op 31-12-07 op de Veemkade;
- 13.3 Uitslag B&W vergaderingen d.d.
14. Verslag 827° CVC d.d. 1 juli 2008;
15. Naar aanleiding van het verslag;
16. Actualiteiten;
17. Rondvraag.

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3. Hamerpunten

3.1 Jan Evertsenstraat tussen Admiraal Helfrichstraat en de Staalmeesterslaan

Aanleiding

Door het stadsdeel wordt het volgende gemeld:

In de 798° CVC van 8 mei 2007 is het concept-ontwerp van de Jan Evertsenstraat tussen de Staalmeesterslaan en de Orteliuskade (SD De Baarsjes) besproken. In het advies/besluit is opgenomen dat het definitieve ontwerp van dit deel als hamerstuk in het CVC-overleg zal terugkomen.

In bijgevoegd definitief ontwerp zijn alle voorwaarden die de CVC heeft gesteld verwerkt:

- *het noordelijke fietspad is teruggebracht naar 2,50 m*
- *het zuidelijke fietspad is geen tweerichtingsfietspad*
- *de bus kan over een lengte van ruim 50 m invoegen vanaf de rijbaan op de busbaan*

In een eerder stadium al is de toegang tot de trambaan voorzien van een geslotenverklaring en het woord TRAM op de trambaan.

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

Reactie en advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp met de volgende opmerkingen:

- Handhaven van de huidige noordelijke asmarkering trambaan, waardoor de busbaan iets breder wordt.
- Bij de Admiraal Helfrichstraat een witte markering ter geleiding van het autoverkeer.

4. Van Limburg Stirumstraat – tramhalte lijn 10

In aanwezigheid van de heer J. Dijk (Westerpark).

Aanleiding

Door het stadsdeel wordt het volgende gemeld:

Bewoner, sinds kort woonachtig in de JM Kemperstraat heeft in een gesprek aangegeven dat hij geen gebruik kan maken van lijn 10. Stadsdeel erkent het probleem en wil vooruitlopend op het halteplan een van de haltes van lijn 10 in de Staatsliedenbuurt toegankelijk maken.

In een eerdere behandeling in de Verkeerscommissie kwam naar voren dat de halte Wittenkade de voorkeur heeft. Het zou dan ook slim zijn om de halte niet alleen rolstoeltoegankelijk te maken, maar tegelijkertijd te zorgen voor een goede oprit naar de stoep en geleidelijnen tot de Koperen Knoop, een voorziening met zorgloket en sinds kort ook de plek waar het wijkcentrum zich heeft gevestigd. Stadsdeel en GVB hebben in een gezamenlijke schouw op 13 februari een oplossingsrichting bedacht die hierbij aan u wordt voorgelegd. Per toeval was hierbij ook Anke Spijker (GAW) aanwezig, zij is voorzitter van de Gehandicapten Advies Raad.

IVV kunstwerken heeft verteld dat zij de tussenpijler van brug 139 hebben laten inspecteren en op sterkte hebben doorgerekend. De bevindingen van de inspectie geven aan dat de (paal) fundering nog in goede staat verkeert en de uitkomsten uit de controleberekening laten een verhoging van de belastingen op de funderingspalen zoals voorgesteld toe. Het rijdek is al in een eerder stadium doorgerekend en kan de voorgestelde belastingverhogingen zonder problemen dragen. Beide berekeningen zijn door IVV Kunstwerken in een document samengevat. Het definitieve inspectierapport is echter nog niet binnen en wordt binnenkort verwacht.

Bij de uitvoering van de verwachte werkzaamheden wordt rekening gehouden met het volgende:

- 1) T.b.v. de drempel een zo mogelijk lichte asfaltsoort toepassen.
- 2) T.b.v. de verhoging van de tramperrons een licht soort vulbeton of ander materiaal toepassen.
- 3) abri's worden geplaatst door GVB en langs de abri is aan weerszijden ruimte voor rolstoelgebruikers (1,00 meter)
- 4) de plaats van de koptekens is rekening gehouden met de plek van de deuren
- 5) halte wordt conform pve uitgevoerd, inclusief blindegeleidetegels.

Alvorens tot uitvoering over te is stadsdeel verzocht de soortelijke gewichten van de toe te passen materialen te melden.

Na akkoord Kunstwerken heeft nogmaals overleg plaatsgevonden tussen stadsdeel en GVB, waarbij het definitieve, hier voorliggende, ontwerp is besproken.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de te nemen maatregelen.

Opmerkingen vooraf

DIVV vraagt zich af hoe de vrije doorgang naar links en rechts ter plaatse van de abri is geregeld. De heer Dijk geeft aan dat de abri uitgevoerd wordt als een soort hoedje.

Reactie CVC

Politie

De politie gaat akkoord met voorliggend ontwerp.

GVB

- Het GVB wijst er op dat een gedeelte van de tram buiten de halte stopt.
- Het GVB kan akkoord gaan met het ontwerp wat betreft toegankelijkheid van de halte.
- Verder wenst het GVB een markering, zodat voor automobilisten duidelijk is dat mensen uit de tram kunnen stappen.

DRO

DRO kan niet akkoord gaan met de uitvoering, maar is het wel eens met het principe. De aangegeven hoogte van de tramhalte is niet juist. De hoogte moet bepaald aan de hand van de hoogte van de vloer van de Combino ter hoogte van de deuren wanneer deze halteert.

DIVV

DIVV heeft geen opmerkingen.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met voorliggend ontwerp, met de volgende opmerkingen:

- De voorgestelde markering op de kop van de heuvel aanbrengen, om de plek van het voertuig duidelijk aan te geven.
- Het stadsdeel wordt gevraagd de hoogte van de combine ten opzichte van de halte na te meten.

5. Route vierde Gymnasium

In aanwezigheid van de heer J. Dijk (Westerpark).

Aanleiding

Door het stadsdeel wordt het volgende gemeld:

De bouw van het tijdelijke vierde gymnasium naast Strand West vordert gestaag. Dit schooljaar gaan de eerste leerlingen gebruik maken van het gebouw in de Houthaven. Op 13 maart is door ouders van de toekomstige leerlingen en een delegatie van ambtenaren van IVV en Westerpark een schouw gehouden om de belangrijkste knelpunten in kaart te brengen.

De route Nassauplein – Spaarndammerstraat – Spaarndammerdijk wordt naar verwachting voor de komende 2 jaar de belangrijkste route voor de scholieren naar het 4^e Gymnasium in de Houthaven. Op dit moment is er echter een aantal knelpunten waardoor een aantal verkeersonveilige situaties ontstaat. Gezocht is naar manieren om deze situaties te verbeteren met daarbij in het achterhoofd dat de maatregelen wellicht slechts voor een aantal jaren dienst zullen doen. De maatregelen die hier aan bod komen hebben een relatie met het hoofdnet Auto.

Doorsteek Spaarndammerdijk - Stavangerweg

Voor de oversteek vanaf de IJ-zijde naar de Spaarndammerstraat is het nodig om een extra lantaarn aan te brengen. Op dit moment wordt met IVV en de WVA overleg gevoerd om de VRI hierop aan te passen.

Aansluiting Spaarndammerstraat - Spaarndammerdijk

Aan het eind van de Spaarndammerstraat, gezien vanuit het centrum, stellen de fietsers zich nu tussen de autostroken op. Omdat er zich tijdens bepaalde uren veel scholieren op zullen stellen, moet er ruimte gemaakt worden. Dit kan via een zogenaamde Opgeblazen Fietsopstelstrook (OFOS). Hierbij stellen de fietsers zich op vóór de auto's waardoor zij bij groen licht eerst oversteken. De oversteek wordt hierdoor veiliger.

De Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA) heeft op basis van de tekening de oversteek doorgerekend.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de te nemen maatregelen

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

GVB

Het GVB wenst de twee fietspaden te combineren tot een tweerichtingen fietspad, waarbij het voetpad opgeschoven wordt. De halte is dan beter bereikbaar en de situatie is duidelijker voor de fietser.

Politie

- De politie ziet voorliggende oplossing niet als verkeersgevaarlijk, maar het kan esthetisch beter.
- Er kan een conflict ontstaan door de fietser, die vanuit de Sandvikweg tegen de richting in gaat fietsen. De politie doet de suggestie om het eilandje kleiner te maken.

DRO

- DRO vindt de situatie onoverzichtelijk door de verschillende richtingen en heeft de voorkeur voor een twee richting fietspad. Dan blijft er nog genoeg opstelruimte over om over te steken.
- DRO zou de tussenheuvel in de binnenbocht van de Spaarndammerdijk weg halen en de markering schuin neerleggen.
De heer Dijk wordt gevraagd om de oversteek tegen de VOP aan uit te werken.

DIVV

DIVV wil de wijzigingen voor fietsers en voetgangers koppelen aan de ophoging van de bushalte. De heer Dijk wordt gevraagd hier een apart voorstel voor te maken.

Advies/besluit CVC

- De voorzitter constateert dat de meerderheid van de CVC een voorkeur geeft aan een tweerichtingsfietspad.
- Door het stadsdeel worden nog uitgewerkt: de oversteek tegen de VOP aan en een voorstel voor verhoging van de bushalte.

6. Spaarndammerstraat: opheffen van knip

In aanwezigheid van de heer J. Dijk (Westerpark).

Aanleiding

Door het stadsdeel wordt het volgende gemeld:

De tunnel onder het spoor aan de zuidzijde van de Spaarndammerstraat is momenteel beperkt voor autoverkeer toegankelijk. Vanaf de Spaarndammerstraat is het mogelijk om via dit tunneltje richting de Nassaukade te rijden. Vanaf de Nassaukade is dit echter niet mogelijk. Autoverkeer wordt hier naar de Houtmankade geleid. Autoverkeer dat toch de Spaarndammerstraat in wil, kan op de Houtmankade direct linksaf naar de Spaarndammerstraat. Bussen en fietsers kunnen wel van twee kanten het tunneltje in.

Naar aanleiding van het aannemen van een motie door de stadsdeelraad dient onderzocht te worden wat de mogelijkheden zijn tot opheffing van de knip voor autoverkeer aan de zuidzijde van de Spaarndammerstraat.

Het opheffen van de knip aan de zuidzijde van de Spaarndammerstraat vergt een aanpassing van de kruising tussen de Spaarndammerstraat, het Nassauplein en de Houtmankade. Aangezien hier momenteel een vrij liggende busbaan ligt en op een aantal plaatsen langzaam verkeer met autoverkeer moet kruisen, zal deze kruising voor een deel opnieuw moeten worden ingericht, om een veilige kruising te krijgen. Hiervoor is voldoende ruimte aanwezig.

Het doel is inzichtelijk te maken wat de mogelijkheden zijn tot openstelling en de mogelijke gevolgen hiervan aan te geven.

In overleg met het stadsdeel worden drie varianten onderzocht:

1. *Simpele doorsteek*
2. *Medegebruik busbaan*
3. *Volledige reconstructie, geënt op de verkeerssituatie waarin de Tasmantunnel gerealiseerd is*

Voor de uitwerking is uitgegaan van het volgende:

- *huidige en geprognosticeerde verkeersintensiteiten, door het opheffen van de knip zal het aantal auto's in de Spaarndammerstraat naar verwachting met 25% toenemen.*
- *reconstructie van de Houtmankade met een vrijliggend tweerichtingsfietspad langs de westzijde;*
- *uitwerking conform leidraad CVC*
- *er vindt momenteel een verkeersregeltechnische toetsing plaats door DRO/VRE, voorafgaand of uiterlijk tijdens de vergadering zullen de resultaten kenbaar worden gemaakt);*

Het stadsdeel wil op een zo kort mogelijke termijn overgaan tot uitvoering en zal daarom voorrang geven aan variant 1. Variant 2 komt aan de orde wanneer er een ontwerp wordt gemaakt voor de Houtmankade in het kader van de herprofilering. Variant 3 is een eindbeeld met een optimale situatie op het Nassauplein. Dit is voorlopig nog niet aan de orde.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met variant 1 en kennis te nemen van en te adviseren t.a.v. de varianten 2 en 3.

Nassauplein / viaduct Spaarndammerstraat fietsers voorrang

Uit de schouw van 13 maart kwam dit punt als knelpunt naar voren. Sinds de invoering van de knip, hebben de automobilisten richting de Houtmankade voorrang op fietsers. Daarnaast zit er een slingerbeweging naar rechts in het profiel. Wanneer op dit punt groepen scholieren oversteken is dit niet veilig. Verkeerskundig is het mogelijk om de oversteek in de voorrang te zetten (d.m.v. haaietanden en bebording) en de slingerbeweging eruit te halen.

Zoals ter plekke geconstateerd is er veel fietsverkeer en geven veel automobilisten vanuit de plaatselijke wegsituatie (fiets rechtdoor; auto afslaand; blokmarkering) al voorrang. Bovendien strookt dit met het (CROW)-principe van voetgangers en fietsers gelijkwaardig behandelen.

Omdat er sprake is van hoofdnet Auto kan het stadsdeel niet eenzijdig beslissen dat de voorrang gewijzigd wordt. Er is daarom met IVV overleg geweest. Zij geeft ook aan dat dit wel een heel specifieke situatie is en in die zin vindt IVV het wel bespreekbaar dat er ten aanzien van de normaal geleedende regels t.a.v. het hoofdnet Auto een uitzondering wordt gemaakt.

Opmerkingen vooraf

- Door de CVC wordt geconcludeerd dat het bovengenoemde onderzoek m.b.t. de verkeersregeltechnische toetsing nog niet beschikbaar is.
- De heer Dijk geeft aan dat het stadsdeel het autoverkeer graag weer onder het viaduct door wil laten gaan. Dus de knip opheffen, met alle gevolgen voor het hoofdnet OV.

Reactie CVC

Behandeld wordt variant 1: de aanpassing voorrangregeling Houtmankade kruising Westerpark.

DRO

DRO vindt de voorgestelde voorrangssituatie niet logisch en is tegen dit voorstel.

DIVV

- DIVV meent dat de voorgestelde voorrangssituatie een barrière is voor de doorstroming in de corridor.
- De veiligheid van de fietsers is niet gegarandeerd, vanwege de hard rijdende auto's, die onder het viaduct vandaan komen.

Politie

Ook de politie vindt de voorgestelde oplossing geen verbetering ten opzichte van de huidige situatie. De situatie wordt nog onduidelijker.

GVB

Het GVB ondersteunt de opmerkingen van de politie en DRO.

Advies

De CVC adviseert om de huidige bestaande situatie te behouden en de voorrangregeling Houtmankade kruising Westerpark mee te nemen in de reconstructie van de Houtmankade.

Variant 2 en 3

DRO

- Bij opheffing van de knip moet de voorrang op de kruising Houtmankade – Westerpark richting Spaarndammerstraat veranderd worden, hoewel dat niet logisch is ten opzichte van de corridor.
- Variant 3 is volgens DRO de meest voor de handliggende oplossing.

DIVV

DIVV meent dat variant 3 een goede oplossing is, omdat daar goed is gekeken naar de consequenties op het Nassauplein. De vraag is hoe dit wordt geaccepteerd door de stedelijke politiek, in verband met het corridorverhaal. Het opheffen van de knip, waarbij de voorrang niet meer gaat over de corridor, is strijdig met de kwaliteitseisen uit het beleidskader in relatie tot de corridor.

Politie

- De politie heeft geen zwaarwegende bezwaren tegen het opheffen van de knip.
- De voorkeur gaat uit naar variant 3, de andere varianten zijn verkeersonveilig. Bij variant 3 moet dan sprake zijn van een T-kruising, met voorrang in de Spaarndammerstraat.

GVB

- Het GVB is tegen het opheffen van de knip. De Spaarndammerstraat is met reden een 30 km weg gemaakt en opheffen van de knip levert een verkeersgevaarlijke situatie op.

- In variant 3 is een bushalte gelijk om de hoek niet mogelijk. De bus komende vanuit de Spaarndammerstraat gaat niet rechts, maar linksaf.
- Variant 2 en 3 leveren grote vertraging op voor het OV. Het opheffen van de knip kan negatieve gevolgen hebben voor OV en de verkeersveiligheid.

Advies/besluit CVC

De CVC kan vooralsnog nog niet akkoord gaan met het voorliggend voorstel, en wacht daarom een nieuw voorstel af. Daarbij dient de volgende opmerkingen in acht te worden genomen:

- Bij het opheffen van de knip moet duidelijk zijn wat de consequenties zijn voor het omliggend gebied. Daarbij moeten de consequenties van de toekomstige tunnel worden meegenomen.
- Hoe wordt een toename van 25% van het verkeer afgewikkeld als de tunnel gereed is.
- Belangrijk aandachtspunt is de OV corridor functie.

7. Amstelveenseweg: reconstructie

In aanwezigheid van de heren D. Koomen (IBA, in opdracht van DIVV) en P. Spaanders (Oud West). W. van de Broek (DIVV) en mevrouw F. Briaire (Oud Zuid).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Naar aanleiding van behandeling van het ontwerp in de CVC van 6 mei jl. en de WVA van 29 mei jl. is de ontwerptekening aangepast op basis van de gemaakte opmerkingen.

De belangrijkste opmerkingen in de CVC waren:

1. *De spoorconfiguratie bij de calamiteitenhalte Overtoomsesluis zodanig aanpassen dat trams richting Overtoom niet opgehouden worden door trams richting Surinameplein.*
2. *Het op lengte en breedte maken van deze halte, zodat deze geschikt is voor eventuele vertramming van lijn 15.*
3. *Indien mogelijk opstelvak voor linksafslaand fietsverkeer naar Koninginneweg*
4. *Toetsing regel noodzaak VOP ten noorden van 1^e Schinkelstraat*
5. *Aanpassing fietsverbinding tussen toegang Vondelpark en Oranje Nassaulaan*

Punt 1

Is aangepast in het ontwerp; trams kunnen elkaar passeren. Gevolg is wel dat de breedte van het aanliggende fietspad wordt versmald tot 1,80m (met daarnaast een brede band van 30cm).

Punt 2

Is op dit moment niet mogelijk zonder forse aanpassingen in het ontwerp en gaat onder andere ten koste van ruimte voor voetganger en fietser en tevens noodzakelijke opstelcapaciteit voor het autoverkeer. Bovendien wordt deze eis niet genoemd in de Stedelijke Randvoorwaarden. De calamiteitenhalte blijft het huidige kwaliteitsniveau houden.

Punt 3

Besproken in WVA. Negatief advies in verband met doorstroming en wijst op alternatieve routing via Sophialaan.

Punt 4

Besproken in WVA. Toetsing vindt nog plaats. Indien principe wijzigt (geen VRI of locatie VOP direct ten zuiden van 2^e Schinkelstraat), wordt dit nog apart als hamerstuk voorgelegd aan de CVC.

Punt 5

Is aangepast in het ontwerp

Het voorstel van de SDVC Oud Zuid om de VRI op aanvraag bij de oversteek Vondelpark ook 's nachts in werking te houden is besproken in de WVA en niet gehonoreerd.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de voorliggende ontwerptekening.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

DIVV

- DIVV vindt de boom in het midden voor de zebra op de Overtoom niet handig voor minder validen.
- In het algemeen zou DIVV graag maatvoering bij de haltes willen zien, ook in verband met de toegankelijkheid.

Politie

- De politie gaat akkoord met voorliggend ontwerp.
- De blokmarkering moet conform de leidraad in kanalisatiestrepen worden veranderd.
- De haaiantanden op de kruising Zeilstraat – Amstelveenseweg moeten voor de VOP worden gelegd.

GVB

- Volgens het GVB is de halte niet lang genoeg voor een tram, deze steekt 5 à 6 meter uit.
- Het einde van de halte bij het Vondelpark moet men weg laten lopen, zodat de passagier er nog af kan lopen.

DRO

DRO vraagt zich af hoe de voorrang is geregeld op de kruising Overtoom - Amstelveenseweg. Omdat er nooit een verkeersbesluit is genomen over deze kruising zal de heer Spaander dit aan de orde stellen binnen het stadsdeel.

De politie is voor handhaving van de bestaande situatie wat betreft de voorrang kruising Overtoom – Amstelveenseweg.

De indiener zal de voorrangsituatie verwerken op tekening. De heer Spaander geeft nog aan dat de wethouder van mening is dat er een verhoogde vrije baan kan komen, als er exploitatie is. Hij zal zich echter niet tegen het ontwerp verzetten.

Advies/besluit CVC

De meerderheid van de CVC gaat akkoord met voorliggend voorstel, met de volgende opmerkingen:

- Het GVB is niet akkoord met de lengte van de oostelijke halte bij de Overtoom.
- Het GVB kan nadenken over het opheffen van het derde spoor.
- Er zijn diverse opmerkingen gemaakt betreffende de markering (de voorrang op de kruising Overtoom – Amstelveenseweg en de bijbehorende blokmarkering).

8. IJburglaan/A10 (Fileproof)

In aanwezigheid van de heren B. Vroon (IBA) en N. Ketting (Zeeburg).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Het Ministerie van V&W is in 2006 gestart met 'fileaanpak korte termijn'. Het doel van het Amsterdamse Fileproof project is het samenstellen en realiseren van een samenhangend en door alle partijen gedragen maatregelenpakket om de doorstroming op de A10 te verbeteren door middel van het beheersen van de instroom vanaf het onderliggende wegennet (OWN) naar de A10 (HWN).

IJburglaan / A10 is één van de locaties in het Fileproof project. Op de toerit naar de binnenring wordt een TDI geplaatst. Om het verkeer uit IJburg richting binnenring gedoseerd tot de A10 toe te laten, is bufferruimte nodig op noordelijke rijbaan van de IJburglaan / Zuiderzeeweg. Uit de geleverde verkeerscijfers van PMB voor 2020 blijkt dat de ochtendspits (1.285 motorvoertuigen per twee uur) maatgevend is voor de benodigde wegcapaciteit. Om dit verkeer te kunnen afwikkelen, zonder achteropkomend verkeer te hinderen, wordt de rechterrijstrook van de linksaffer verlengd. Op tekening nr.6076-03 is de nieuwe situatie ingetekend. Hierbij is ook rekening gehouden met de ingreep door de IJtram in de regeling waardoor langere wachttijden ontstaan en met het gegeven dat de rij richting Piet Heintunnel – binnenring de drukste richting is (2.935 motorvoertuigen per twee uur).

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met voorgestelde oplossing

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

DIVV

DIVV wijst op het aandachtspunt van bromfietzers op de rijbaan aan de oostzijde van het viaduct.

Politie

De politie wil de garantie dat de kruising niet geblokkeerd wordt.

De heer Vroon geeft aan dat er detectielussen in het wegdek van de A10 komen, die blokkering moeten voorkomen.

GVB

- Het GVB is tegen het voorstel, omdat er geen garantie wordt gegeven dat de trambaan niet geblokkeerd wordt.
- Op de tekening ontbreken de TDI en de lussen en daarom kan het GVB niet akkoord gaan met de tekening.
- Het GVB heeft geen bezwaar tegen het linksafvak, maar wil wel de garantie dat de trambaan vrij blijft. Daarom wordt gepleit voor aanvullende markering.

DRO

- DRO gaat akkoord met voorliggend ontwerp.
- Graag een doorgetrokken streep tussen het linksaf en rechtdoorvak vanaf de westzijde van het viaduct tot aan de kruising.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend voorstel, met in achtneming van de gemaakte opmerkingen.

9. Stadhouderskade tussen Ferdinand Bolstraat en Amsteldijk

In aanwezigheid van de heren B. Vroon en W. van den Broek (DIVV) en mevrouw F. Briaïre (Oud Zuid).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld.

Op 22 april 2008 is de Stadhouderskade al een keer behandeld in de CVC. Toen is de afspraak gemaakt het project nog een keer met tekeningen schaal 1:200 opnieuw in te brengen.

Voor u liggen de tekeningen met het verkeerskundig ontwerp voor de Stadhouderskade tussen de Ferdinand Bolstraat en de Amsteldijk op schaal 1:200.

In dit definitief ontwerp zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- *Naar aanleiding van een groot aantal inspraakreacties waarin gevraagd werd de geregelde oversteek bij de kruising Hemonystraat/Oosteinde te handhaven heeft DIVV besloten een geregelde oversteek (verkeerslicht op afroep) te maken voor voetgangers ten oosten van de kruising in aansluiting op de loop route aan de woningzijde Oosteinde.*
- *Naar aanleiding van de inspraak zijn nog een aantal nieuwe bomen toegevoegd op het parkeerterrein op het bergbezinkbassin tegenover Heineken.*

Naar aanleiding van het verslag van de 822° CVC van 22 april jl. hebben wij de volgende opmerkingen:

- *Onderzocht is of een aanpassing van de inrit naar het parkeerterrein aan de Stadhouderskade ten westen van de van Woustraat mogelijk is. Dit gaat echter ten kosten van een aantal bomen en is derhalve niet aangepast.*
- *De middenheuvel bij de fietsoversteek is gem. 3 m. breed en biedt daarmee voldoende opstelruimte voor de fietsers.*

- *De oversteek voor voetgangers aan de westzijde is smal maar het profiel biedt geen speelruimte om deze maat te vergroten.*
- *Aansluiting Stadhouderskade met Torontobrug is op de tekeningen aangegeven. Op de Torontobrug wordt de nieuwe situatie alleen met belijning gemaakt. Aan de waterkant is ruimtelijk wel de mogelijkheid om in de toekomst meer ruimte voor de voetgangers te maken.*
- *Op het Westeinde is qua maatvoering rekening gehouden met de aanleg van verhoogde tramhaltes in de toekomst.*
- *Fietsoversteek Westeinde – van Woustraat is aangepast, in de van Woustraat wordt aanzet fietsstrook gemaakt.*

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

Opmerkingen vooraf

- DRO mist nog de afwikkeling van het verkeer wanneer auto's niet linksaf de Van Woustraat in kunnen. Er moet een voorstel voor een alternatieve route komen.
- De heer Vroon legt uit dat vanuit de inspraak veel bezwaar is gekomen vanwege de link van de buurt met de scholen aan de overkant van Stadhouderskade. Bewoners dachten van een huidige veilige situatie naar een onveilige situatie te gaan, het gaat hierbij om een subjectief veiligheidsgevoel. DRO meent dat de grote link niet blijkt uit de tellingen en het project participeert dus op de onrust van de bewoners.

Reactie CVC

DRO

- DRO legt uit dat uit een toetsing ter bepaling van noodzaak handhaving verkeerslicht, blijkt dat een verkeerslicht niet gewenst is. De WVA heeft negatief geadviseerd inzake de aanleg van een VRI.
- DRO meent dat het advies van de WVA zwaarwegend moet worden meegenomen. Geef een profiel zonder VRI de kans gedurende een proefperiode. Als uit de proefperiode blijkt dat deze situatie niet goed werkt, kan er alsnog snel een VRI worden aangelegd.

GVB

- Het GVB meent dat goed geluisterd moet worden naar de wens van de bewoners.
- Door plaatsing van de VRI wordt een diffuus oversteekpatroon voorkomen. Het profiel moet dusdanig vormgegeven worden dat er één logische oversteek ontstaat.

Politie

De politie meent dat er iets gedaan moet worden met het subjectieve onveiligheidsgevoel van de bewoners en is daarom voor een VRI

DIVV

DIVV is ook voorstander van een oversteek met VRI.

Advies/besluit CVC

- De voorzitter constateert dat de meerderheid van de CVC (het GVB, de politie en DIVV) akkoord gaan met de voorgestelde maatregel om een VRI te plaatsen, in afwijking tot het advies van de werkgroep WVA.

Blad 1

DRO

- DRO constateert dat de fietser komende vanuit de Eerste Van der Helststraat, die oversteekt op een rare manier op de fietsstrook terechtkomt als hij linksaf slaat.
- DRO is niet blij met het feit dat de stopstreep is verplaatst.

DIVV

DIVV constateert dat geparkeerde bussen het zicht vanaf de uitrit parkeerterrein blokkeren. Misschien is het mogelijk een kop te maken ten koste van het rechtsafvak.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met de tekening op blad 1.

Blad 2

Opmerkingen vooraf

De heer Vroon vraagt advies van de CVC wat betreft de laad en losplaats.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met de tekening op blad 2, met de volgende opmerkingen:

- Voor langdurige lossers is een laad en losplaats nodig. Het stadsdeel wordt geadviseerd om te inventariseren waar laden en lossen nodig is.
- De parkeerdruk op deze locatie is hoog, afgeraden wordt daarom een parkeervak weg te halen.
- Tevens wordt het stadsdeel geadviseerd om het bebodingsplan door te nemen met de politie.

Blad 3

DRO

- DRO wenst een grotere boogstraal van het fietspad na de drempel.
- DRO vraagt zich af of de fietsoversteek bij de Nicolaas Berchemstraat in één richting gaat. De heer Vroon geeft aan dat de fietsrichting veel van noord naar zuid plaats vindt. Een tweerichtingsfietspad is wel mogelijk.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met de tekening op blad 3, met gemaakte opmerkingen.

Blad 4

Opmerkingen vooraf

- Het ophogen van de tramhalte is niet meegenomen in dit project. Er wordt wel rekening gehouden met een verhoogde en verbrede tramhalte en de link met de opstelvakken.
- Er komt een vrijliggend fietspad naar het centrum toe.

DRO

- DRO wenst aan de noord en zuidzijden enkele haaiantanden er bij.
- De zebra in de Van Woustraat moet opgeschoven worden, om het gat tussen de fietsoversteek en de zebra kleiner te laten zijn. Tevens moet er voorrangmarkering worden aangebracht bij de zebra.
- De fietsoversteek vanaf de Van Woustraat moet een steunpunt krijgen aan de linkerkant.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met de tekening op blad 4, met gemaakte opmerkingen.

Blad 5

GVB

Het GVB wenst een stopstreep voor de fietsers bij de Torontobrug, stadsdeel uit fietsend.

DRO

- Het zebrapad aan de oostkant moet zo dicht mogelijk op de blokmarkering worden getekend.
- DRO wil de VRI mast na de fietsoversteek komende vanaf de Torontobrug geplaatst zien.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met de tekening op blad 5, met gemaakte opmerkingen.

Blad 6

GVB

Volgens het GVB klopt de belijning op de tekening niet.
De heer Vroon zal zorgen voor een correcte belijning.

Advies/besluit CVC

De CVC kan niet akkoord gaan met de tekening op blad 6, met gemaakte opmerkingen.

10. Kruising Paulus Potterstraat – Honthorststraat

In aanwezigheid van de heren R. Kooper (Oud Zuid) en mevrouw J. Kuipers (Oud Zuid)

Aanleiding

Door het stadsdeel wordt het volgende gemeld.

De herprofilering van de P. Potterstraat zal nog enkele jaren op zich laten wachten. De kruising met de Honthorststraat is nu relatief groot en onoverzichtelijk en vraagt om een verkeersveilige oplossing. De oversteeksituatie voor voetgangers en fietsers is onduidelijk.

Door het vele bus, taxi en tramverkeer wordt het er niet veiliger op. In het verleden zijn er wat botsingen geweest met linksafslaande auto's en afkomstig van de Van Baerlestraat richting Honthorststraat en rechtdoorgaande voertuigen.

In 2003 is er al geschouwd en werd de onveilige verkeerssituatie onderkend (aanwezig waren toen: Erik Volkerink, Gerrit Duiker, Peter Tiggelaar, Maarten Kloosterman van het GVB, mensen van DRO en SDOZ.

Het voorliggende ontwerp vergroot de verkeersveiligheid door betere geleiding van het afslaande autoverkeer. Er is bovendien een poging gedaan om het kruisende fietsverkeer beter te laten oversteken.

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

Opmerkingen vooraf

Geen opmerkingen.

Reactie CVC**Politie**

- De politie heeft moeite met de draaicirkel van de bus, deze komt namelijk over de fietsstrook.
- De politie pleit voor het onmogelijk maken van het keren van de bussen.

GVB

- Het GVB wenst de markering aan te passen, zodat het duidelijk is dat er een lijnbus over de busgaragestrook mag rijden.
- Tevens wenst het GVB een voorrangsbord, zodat duidelijk is dat de lijnbus voorrang heeft.
- De band komende vanuit de Paulus Potterstraat linksaf de Honthorststraat in moet iets verlengd worden.

DRO

- De gehanteerde rijcurves zijn zodanig krap dat hele boel stuk gereden wordt.
- DRO ziet voor de overstekende fietser en de linksafslaande auto geen echte verbetering.

DIVV

Ook DIVV is geen voorstander van kerende touringcars. Dit levert een verkeersgevaarlijke situatie op.

Advies/besluit CVC

De CVC kan niet akkoord gaan met de voorgestelde oplossing.

- Met name voor de fietsers en vanwege de krappe draaicirkel voor de bussen is het geen goede oplossing.
- Het stadsdeel wordt geadviseerd om de oorzaken van de ongevallen goed te analyseren en een ontwerp te maken dat tegemoet komt aan een vermindering van de ongeval oorzaak.
- Gesuggereerd wordt om de belijning op te frissen en de bussen te verbieden een U-turn te maken.
- Verder moet het stadsdeel goed kijken naar de route van de touringcars.
- Een markering (kruis) voor het autoverkeer, om te voorkomen dat zij op de trambaan gaan rijden, is gewenst.

11. Fiets en voetpad Museumtramlijn

In aanwezigheid van de heren B.Vroon (IBA), R. Kooper (Oud Zuid), L. van der Putten (wegenbouwmaatschappij J. Heijmans B.V.) en C. Rigter (Oud Zuid), H. Homburg (Zuideramstel).

Aanleiding

Door het stadsdeel wordt het volgende gemeld.

Binnen het project Schinkeleilanden wordt een fiets- en voetpad aangelegd langs de Museumtramlijn, tussen de A10 en het Havenstratterrein. Ten zuiden van de ring A10 Zuid sluit dat fiets- en voetpad aan op beheergebied van ZuiderAmstel. Op 13 september 2005 is de Centrale Verkeerscommissie akkoord gegaan met het ontwerp van de kruising van het fiets- en voetpad met de daar gelegen busbaan. Echter, bij de uitwerking van het ontwerp is gebleken dat de voorgenomen aanpassing van de landhoofden van de diverse viaducten van de A10 (Rijkswaterstaat, Pro Rail, GVB) te veel stabiliteitsrisico's met zich mee bracht. In overleg met de viaductenbeheerders is een nieuwe variant ontwikkeld met vermindering van de kerende hoogte. Consequenties hiervan zijn:

- *Versmalling van fiets- en voetpad ter hoogte van onderdoorgang*
- *Verhoging van het fiets- en voetpad ten zuiden van de busbaan*
- *Inkorting van de slinger van het fiets- en voetpad ten zuiden van de busbaan.*

Vanwege alle wijzigingen in het ontwerp wordt het huidige plan opnieuw ter toetsing voorgelegd aan zowel de stadsdeelverkeerscommissies als de CVC.

In de voorliggende tekeningen zijn de adviezen verwerkt van Stadsdeel ZuiderAmstel.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het aangepaste ontwerp voor de kruising met de busbaan en aansluiting op het bestaande fietspad.

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

Opmerkingen vooraf

- Er was overeenstemming bereikt over de landhoofden. RWS maakte zich echter zorgen over de stabiliteit van de aangrenzende landhoofden.
- In overleg met stadsdeel Zuideramstel is gekeken naar een andere methode, die minder invloed heeft op de landhoofden.
- RWS en Prorail zijn akkoord met voorliggend voorstel.
- Het stadsdeel heeft de voorkeur voor een breder fietspad, gecombineerd met een voetpad.
- Verschil met een eerder ontwerp is het gedeelte onder het talud, dat verhard is zodat fietsers de bus goed zien aankomen.

Reactie CVC

DRO

- DRO vindt het jammer dat er geen gescheiden fiets en voetpad mogelijk is.
- Het uitzicht op de busbaan is goed.
- DRO twijfelt of een snelheid van 50 km haalbaar is.
- DRO is blij met de oplossing en kan node akkoord gaan met het gecombineerde fiets/voetpad.

DIVV

- Ook DIVV vindt de combinatie fiets-voetpad niet ideaal.
- DIVV mist een deel van de bebording en een andreaskruis bij de overweg.

Politie

- De politie gaat met node akkoord, want zij maken zich grote zorgen over de snelheid van de bus die naar beneden komt in relatie tot de overstekende fietser. Daarom zou de politie het liefst snelheidsbeperkende maatregelen toepassen voor de bus.
- Optische en geluidssignalen bij de overweg zijn essentieel volgens de politie.

GVB

- Het GVB gaat akkoord met voorliggend ontwerp.

- Bovenaan de weg moet een bord staan met geslotenverklaring en de tekst 'uitgezonderd lijnbus'.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp, inclusief een waarschuwingsinstallatie voor de fietsers over de busbaan heen.

12. Laad en losbewegingen Albert Heijn Museumplein

In aanwezigheid van de heren R. Bakker (PMB), R. Kooper (Oud Zuid) en R. Lolkema (DRO).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

In verband met uitbreiding van het Stedelijk Museum dient t.p.v. deze uitbreiding het maaiveld opnieuw aangestraat te worden. Meteen met deze aanstrating kan tevens het laden en lossen van de Albert Heijn verbeterd worden.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het voorstel.

Opmerkingen vooraf

- Naast het project herbestrating rond het stedelijk museum was het laden en lossen van de Albert Heijn een knelpunt.
- Verschillende scenario's zijn in de verkeerscommissie besproken, waarna één variant wordt voorgelegd aan de CVC.
- De vrachtwagens steken onder begeleiding achteruit en tijdens het laden en lossen moet het fiets en voetpad vrij blijven.

Reactie CVC

Politie

- De politie erkent het probleem en is bij de schouw aanwezig geweest.
- Belangrijke eis is de begeleiding bij het achteruitrijden en het vrijhouden van het fiets en voetpad tijdens het lossen.
- De politie kan akkoord gaan met de voorgestelde oplossing.

GVB

Het GVB heeft de begeleiders nog nooit gezien, terwijl deze ook op de trambaan moeten staan. De begeleiding is voor het GVB wel een harde voorwaarde om akkoord te gaan met de voorgestelde oplossing.

DRO

DRO stelt voor om de laad en losruimte bij zowel de Albert Heijn als het stedelijk museum te verlengen. Dan kan de vrachtwagen stil staan, zonder dat deze midden op straat staat.

DIVV

Ook DIVV is voor een verlenging van de laad en losruimte.

De heer Bakker legt uit dat verlening van de laad en losruimte pas in het project van het stedelijk museum wordt meegenomen. Nu wordt gezocht naar een oplossing voor het laden en lossen bij de Albert Heijn.

Volgens de heer Kooper is voorgestelde oplossing de beste, zonder dat er bomen gekapt moeten worden. Dit is de huidige situatie en dat gaat tot nu toe goed.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met de nadrukkelijke voorwaarde dat het hier gaat om een tijdelijke situatie.

- Verwacht wordt dat het stadsdeel in het kader van de ontwikkeling rond het stedelijk museum met een verantwoorde oplossing komt, waarin het probleem van de Albert Heijn is meegenomen.

- Harde randvoorwaarde is de begeleiding tijdens het achteruitrijden. Hierover moeten goede afspraken worden gemaakt tussen de Albert Heijn en het stadsdeel. Tevens moet gecontroleerd worden of er begeleiding aanwezig is.

Ter kennisname

13.1 E-mail Fietsersbond d.d. 2 juni 2008 met betrekking tot Marnixstraat en CVC

Het punt van de Marnixstraat is in de CVC behandeld en men had een voorkeur uitgesproken voor variant 1 en 3. Het stadsdeel had de voorkeur voor variant 1 en is bezig met de uitwerking, zonder dat zij teruggekomen zijn in de CVC.

De voorzitter geeft aan dat de CVC in 2005 positief heeft geadviseerd met betrekking tot variant 1, maar dat was een VO. De CVC is daarom van mening dat stadsdeel centrum moet terugkomen met een DO.

In de mail van de fietsersbond wordt aangegeven dat zij een andere variant de voorkeur geven. De fietsersbond zal zelf in moeten spreken tijdens een stadsdeelcommissievergadering.

13.2 Rapport Gemeentelijke Ombudsman – ongeval aan de Veemkade op Oudejaarsnacht, d.d. 11 juni 2008

13.3 Uitslag B&W vergaderingen d.d. 28 mei, 4 juni, 11 juni, 18 juni, 25 juni en 2 juli 2008

14. Vaststellen verslag 827^e CVC d.d. 1 juli 2008

15. Naar aanleiding van het verslag

16. Actualiteiten

17. Rondvraag

- Het GVB is bezig met een inventarisatie van de asstrepen van trambanen, zoals dat in de leidraad staat. Daarom informeert het GVB of de CVC behoefte heeft aan behandeling in deze commissie. Besloten wordt dat het punt door middel van een situatietekening van 1 op 1000 behandeld zal worden in de CVC.
- DRO informeert wanneer de standaardmarkering wordt gecommuniceerd naar de stadsdelen. De voorzitter zal met de heer Brancart de laatste aanpassingen bij elkaar zoeken. Deze bundelen en naar de stadsdelen sturen.
- De voorzitter stelt voor om in de volgende CVC te praten over de inhoudelijke invulling van de CVC-special.
- De stukken voor de CVC-vergadering op 23 september a.s., die gewijd is aan de Zuidas zullen drie weken van tevoren verzonden worden.