



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: 829° CVC

Datum: 26 augustus 2008
(vastgesteld in 830° CVC van 9 september 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.J.P. Klaver | - IBA | (agendapunt 4 en 10) |
| | Dhr. F. Berkhout | - Haven Amsterdam | (agendapunt 4) |
| | Dhr. H. de Boer | - OGA | (agendapunt 4) |
| | Dhr. Van Dijk | - projectleider | (agendapunt 4) |
| | Dhr. E. Langerijs | - Noord | (agendapunt 5) |
| | Dhr. R. Schoorstra | - Oranjewoud | (agendapunt 5) |
| | Dhr. A. Spronk | - Noord | (agendapunt 5) |
| | Dhr. M.C.M. Kuilboer | - Noord | (agendapunt 6) |
| | Dhr. W. Schipper | - DIVV | (agendapunt 7) |
| | Dhr. B. Lammers | - Centrum | (agendapunt 8) |
| | Mw. L. Leber | - Coördinatie Stationseiland | (agendapunt 8) |
| | Dhr. R. Lolkema | - DIVV | (agendapunt 8) |
| | Dhr. G. Walstra | - DIVV | (agendapunt 9) |
| | Mw. L. Kosse | - DIVV | (agendapunt 10) |
| | Dhr. B. Vroon | - IBA | (agendapunt 10) |
| | Dhr. P. van der Zedde | - IBA | (agendapunt 10) |
| | Dhr. J. Windt | - DIVV | (agendapunt 10) |

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;
LVV Mosveld - Varenweg;
4. Carrascopelein;

5. IJdoornlaan
 - variant 1. VO met VRI tussen Banne Buiksloot en Statenjachtstraat
 - variant 2. VO met Turborotonde tussen Banne Buikslootlaan en Statenjachtstraat;
6. Rotonde Mosplein: fietsers in de voorrang;
7. Groene Haag langs de Jan van Galenstraat;
8. Twee richtingen fietspad Martelaarsgracht - Singel;
9. Groene golf Haarlemmerweg;
10. Onderzoek toegankelijkheid busstation Bijlmer ArenA:
11. Ter kennisname;
12. Verslag 828° CVC d.d. 12 augustus 2008;
13. Naar aanleiding van het verslag;
14. Actualiteiten;
15. Rondvraag.

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3. Hamerpunten

3.1 LVV Mosveld - Varenweg

Aanleiding

De indiener meldt het volgende:

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 bromfietsers 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.

Op basis hiervan is op 17 juni 2008 aan de CVC een drietal opties voor inrichting van het Mosveld ter advisering voorgelegd. Hierbij is uitvoerig overleg geweest met stadsdeel Noord over de ontwikkeling van het Mosveld. In variant 1 werd getracht om alle functies te behouden, waarbij zowel rijbaan als fietspad geknepen werden. Variant 2 betrof een vrijliggend fietspad met een erf voor voetgangers en autoverkeer en in variant 3 was sprake van een autovrij Mosveld, met vrijliggend fietspad en veel ruimte voor voetgangers. Voor de Varenweg geldt het profiel autorijbaan zonder parkeerplaatsen met vrijliggend tweerichtingen fietspad, afgeschermd door een schampstrook. Deze opties zijn eveneens voorgelegd aan de verkeerscommissie van het stadsdeel.

Zowel stadsdeel Noord als de fietsersbond als 2 partijen binnen de CVC gaven aan voorstander te zijn van een autovrij Mosveld (variant 3), 2 partijen waren voor de variant met (geknepen) rijbaan en fietspad, met als opmerking dat de parkeerproblematiek nog nader in kaart gebracht diende te worden. Op 10 juli 2008 is de variant 'autovrij Mosveld' nogmaals besproken in de stadsdeel verkeerscommissie. Hierbij is door de commissie aangegeven dat het (par)keren acceptabel is opgelost (keren op de kop, vervangende parkeerplaatsen zijn realiseerbaar in de buurt), voor laden en lossen goede afspraken gemaakt moeten worden met omliggende bedrijven. Daarnaast bekijkt het stadsdeel de mogelijkheid in de zijstraatjes van het Mosveld een erfinrichting te realiseren t.z.t.. Aangezien dit bevoegdheden en taken des stadsdeels zijn, wordt de CVC slechts gevraagd akkoord te gaan met voorgestelde inrichting van het Mosveld en Varenweg, als hoofdnet fiets.

Aan de oostzijde van het Noordhollandsch Kanaal wordt vanaf de doorgaande hoofdfietsroute een afrit gemaakt naar de huidige/te herstellen fietsroute langs het kanaal (geen hoofdnet fiets); Deze route wordt in tijdelijke vorm gerealiseerd door de Noord/Zuidlijn, en in 2009/2010 in definitieve verharding uitgevoerd als onderdeel van het project LVV. Uitgangspunten zijn: aansluiting recht t.o. Fazantenweg, aansluiting op J.v.Hasseltweg naast deksloof N/Zlijn, hoogtemaatvoering conform ontwerp DRO/PvE LVV Mosveld-Meeuwenlaan. Tevens alvast meegenomen in het ontwerp: ruimtelijke reservering voor fietsnietjes t.b.v. fietsparkeren bij de toekomstige halte N/Zlijn en busstation Van Hasseltweg.

Aan CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met voorgelegde inrichting van de LVV ter hoogte van Mosveld/Varenweg.

Tevens wordt gevraagd kennis te nemen van/akkoord te gaan met de voorgestelde inrichting van de afrit van de LVV aan de oostzijde, van Johan van Hasseltweg naar Adelaarsweg.

Reactie en advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het voorliggende project.

4. Carrascoplein

In aanwezigheid van de heren J.J.P. Klaver (IBA), F. Berkhout (Haven Amsterdam), H. de Boer (OGA) A. Hordijk (IBA) en Van Dijk (projectleider).

Aanleiding

De indiener meldt het volgende:

Aanleiding/toelichting: Het tram-/busstation bij station Sloterdijk wordt verplaatst van het Orlyplein naar het Carrascoplein. Het Carrascoplein wordt gekenmerkt door de kolommen van de metrospoorbaan, de NS-spoorbaan (plus de gereserveerde NS-spoorbaan) en het Teleportboulevard-viaduct waar de haltes en rijstroken tussen gepositioneerd worden.

Het nieuwe tram-/busstation kent 3 tramhaltes (X, Y en Z) (20 cm hoog) en 12 bushaltes (1 tot en met 12) (18 cm hoog), plus 2 uitstaphaltes (A en B) (18 cm hoog). Verder vinden we er 6 busbufferplaatsen en 2 parkeerplaatsen voor dienstvoertuigen. De koppen van de haltes liggen 2 cm hoger dan de rijbaan. (Dit geldt ook ter plaatse van voetgangersoversteken.) Het nieuwe tram-/busstation wordt ontsloten vanaf de Arlandaweg, waarbij het meeste busverkeer afkomstig is van de Radarweg.

In het getoetste ontwerp dient inrijdend busverkeer tussen Zaventemweg en Kimpoweg via de trambaan naar de bushaltes te rijden. De toets wijst echter uit dat het inrijden via de Zaventemweg de verkeersveiligheid ten goede komt (tekeningnr. 6004-03, bladnr. 05). Al het busverkeer rijdt af vanaf de Zaventemweg. De aansluiting op de Arlandaweg kent een vrij rechtsafvak en de Arlandaweg kent over een korte lengte een vrije busbaan, welke kan worden gebruikt voor het inrijden naar de trambaan, dan wel het afrijden vanaf de Zaventemweg naar de Kimpoweg. De Arlandaweg is de voorrangsweg. Laden en lossen vindt niet op het Carrascoplein plaats. De buslijnen krijgen vaste haltes, maar een dynamisch toewijzigingssysteem wordt niet onmogelijk gemaakt.

Langs de Zaventemweg vinden we de bestaande Orlyplaza-parkeergarage (ca. 150 parkeerplaatsen) en op termijn een nieuwe parkeergarage van Kavel O (ca. 300 a 350 parkeerplaatsen). Parallel aan de NS-sporen en aansluitend op de Teleportboulevard ligt een passerelle (loopbrug), welke middels trappen naar het Carrascopelein leidt. Het parallel gelegen fiets- en voetpad kennen geen voorrang. Noordelijk van de 2 uitstaphaltes ligt een voetgangersgebied waarbij de tram 'te gast' is. Verder zijn er op het Carrascopelein diverse plantsoentjes gepland, inclusief een ecologische-zone tussen het doorgaande fietspad en de Arlandaweg.

Eerder in de VC

Het Carrascopelein-ontwerp is eerder in de CVC behandeld, namelijk de 778°, 780°, 789° en 798° vergadering. Onlangs is het in de stadsdeelverkeerscommissie behandeld op 24 juni 2008 VC Westpoort. VC Westpoort heeft volgende mening over de alternatieve ontsluiting, waarbij al het busverkeer via de Zaventemweg richting busstation rijdt, 'de commissie vindt de variant waarbij het overstekend openbaar vervoer gecentraliseerd plaatsvindt zeer overzichtelijk en geeft de voorkeur aan deze variant.'

Toets 3 ontwerpen

IBA heeft het tram-/busstation en de aansluiting op de Arlandaweg in volgende 3 ontwerpen aan een verkeerstechnische toets onderworpen:

- DRO-ontwerp VO-plus definitief Carrascopelein, d.d. 26-01-2007
- GVB/Arcadis-bovenleidingontwerp – mastenplan keerlus, d.d. 07-12-2007
- DRO-ontwerp VO Arlandaweg en Kimpoweg, d.d. 25-07-2008

DRO heeft onderzoeken naar o.a. de kruising Arlandaweg – Zaventemweg uitgevoerd, namelijk:

- Regeltechnisch onderzoek acht kruisingen in plangebied Teleport, d.d. 06-10-2006
- Simulatiestudie naar de doorstroming van de bus op de routes van en naar het nieuwe tram-/busstation Sloterdijk, d.d. 21-08-2007

De toets heeft er toe geleid dat het ontwerp enigszins is aangepast op volgende punten:

1. Carrascopelein (tekeningnr. 6004-03, bladnr. 01 en 02)
 - Toegankelijkheidseisen openbaar vervoer hanteren: over de gehele lengte van de bus dient de bus maximaal 5 cm van de halte te staan.
 - Er zijn 2 bushaltes mogelijk voor het laten uitstappen van buspassagiers. Een mogelijke 3^e halterende bus voldoet niet aan de toegankelijkheidseisen.
 - Bushaltes 1 tot en met 10 kunnen door 18 meter bussen worden aangedaan. Bushaltes 11 en 12 zijn uitsluitend geschikt voor 12 meter bussen. Bushaltes 1 tot en met 6 zijn uitsluitend geschikt voor 15 meter bussen (dit houdt verband met het uitzwaaien van de bovenbouw).
 - De doorrijdgoot ter plaatse van de halte: 3,00 meter en begeleiding van de bus naar de doorrijdgoot (zie ook nieuwe belijning busstation Bijlmer/Arena).
 - Bredere haltes en meer afstand tot de kolommen.
 - Het 'achter' de bushaltes 1 tot en met 12 mogelijk maken dat tram en bus onafhankelijk van elkaar kunnen rijden.
 - Het realiseren van een 20 cm hoge tramhalte over de volledige lengte van 2 trams door het verlengen van het tramspoor langs de halte. De tram dient dan op een zo minimaal mogelijke afstand van het landhoofd van de Teleportboulevard-brug te rijden, afstand tram tot landhoofd is dan 1,40 meter.
2. Arlandaweg (tekeningnr. 6004-03, bladnr. 03 en 04)
 - Langere vrije busbaan, waardoor beter afrijden bussen naar Kimpoweg.
3. Alternatieve busontsluiting Zaventemweg (tekeningnr. 6004-03, bladnr. 05)
 - Vergeleken met bladnr. 03 kent dit ontwerp een inrijdbeweging naar het busstation geconcentreerd op de Zaventemweg, waardoor complexe knoop van de bus en tram tussen Kimpoweg en Zaventemweg, inclusief kruisend langzaam verkeer voorkomen kan worden. Tevens voorkomt de vele op elkaar volgende kruisingen tussen Kimpoweg en Zaventemweg zoals in het hiervoor genoemde ontwerp.
 - De voorrangssituatie dient expliciet geregeld te worden bij de kruising van de doorsteek van Zaventemweg naar het busstation.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met voorliggend ontwerp van het Carrascopelein en de aansluiting op de Arlandaweg.

Opmerkingen vooraf

- De groene lijnen op de tekening geven aan hoe het busstation benaderd moet worden.
- Op de oorspronkelijke tekening kruist de trambaan het fiets en voetpad diverse malen. In spitsrijd rijden er ongeveer 60 bussen per uur, uitgaande van de huidige lijnen.
- In de variant wordt het fiets en voetpad maar één keer gekruist.
- In beide plannen kan de kruising zonder VRI gedaan worden.
- Waar mogelijk zijn de bushaltes breder gemaakt en er is meer rekening gehouden met de looplijnen van de voetganger.
- De tramhaltes zijn toegankelijk gemaakt volgens de richtlijnen.
- Bij de uitstaphalte is bij de verhoogde halte ruimte voor twee bussen, helaas is het niet mogelijk een derde bus te laten stoppen bij het verhoogde perron.
- Omgevingsfactoren die meespelen:
 - Sloop van het oostelijke gedeelte van het station. Als deze doorgaat moet de zuidelijke entree veranderd worden.
 - Er zijn een aantal nieuwbouwlocaties en op de lange termijn wordt de kavel met de voetgangersstroom misschien een parkeergarage.
 - Voor de reconstructie van de Radarweg zijn de voorbereidingen gestart.
 - De vervanging van de langzame verkeersbrug Telepoortboulevard wordt meegenomen in het geheel.
 - Laden en lossen wordt verplaatst naar de noordzijde van het station.
 - In de noordwest hoek van het Carrascopelein zit een fietsenstalling en een lift, die worden verplaatst.
- De CVC mist een lift voor minder validen.

Reactie CVC

DIVV

DIVV kiest voor de variant vanwege minder conflicten met tram, fiets en auto. De kruisbewegingen op de oorspronkelijke tekening zijn niet wenselijk.

DRO

- DRO heeft de voorkeur voor de oorspronkelijke tekening en is niet bang voor conflicten.
- De variant is met één in en uitgang van het busstation kwetsbaar voor de toegankelijkheid van het station bij noodgevallen.

GVB

- Het GVB meent dat de doorstroming in verband met de voorrangssituatie minder goed zal zijn zonder VRI.
- Het GVB wil eerst goede berekeningen zien wat betreft de doorstroming, voordat er een definitieve keuze wordt gemaakt voor een variant.

Politie

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid kiest de politie voor 'de variant', omdat daar sprake is van minder conflictsituaties.

Advies/besluit CVC

De CVC kan nog geen definitieve uitspraak doen wat betreft de variant. Meer informatie over de doorstroming oorspronkelijke tekening ten opzichte van de variant is gewenst. Na dit onderzoek komt de variantkeuze terug in de CVC.

Inhoudelijke behandeling

Blad 1

DIVV

- DIVV mist veel details, zoals toegankelijkheid voor mensen met een beperking, gidslijnen, hoogtematen ed.
- Kwetsbaar punt zijn de zichtlijnen voor de bus bij de uitstaphaltes.
- DIVV is geen voorstander van de bussluis in verband met de nood en hulpdiensten.
- Graag onderscheid in materialisering tussen het onderdeel trambaan en trottoirs.

DRO

Ook DRO is geen voorstander van een bussluis in verband met nood en hulpdiensten, maar ook vanwege onderhoudspersoneel dat met een auto het busstation moet kunnen bereiken.

GVB

- Het GVB ondersteunt de opmerkingen wat betreft de bussluis.
- Graag een voorrangmarkering bij de inrijdkant van het busstation.
- Bij de oversteek zijn goede looplijnen nodig, om een diffuus oversteekpatroon te voorkomen.
- Aandachtspunt zijn de versmalde busgoten. Uit de rijcurves zal blijken dat bussen op diverse punten over de haltes heen zullen zwaaien.
- Ander aandachtspunt is de markering, deze is nu onduidelijk en onlogisch.
- Het GVB dringt er op aan dat toch gekeken wordt naar verlening van een toegankelijke halte, zodat drie bussen kunnen stoppen bij de uitstaphalte.
- Wat betreft het oversteken van de trambaan moet duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen de rijweg voor de bus/tram en het voetgangersgebied.
- De lichtmasten moeten iets verder van de tram af worden geplaatst.
- De bocht bij het Aristogebouw moet worden afgeschermd, zodat voetgangers op die plek niet over de tramlijn heen kunnen lopen.
- De looplijnen voor de mensen van het belastingkantoor bij het verdwijnen van de paserel zijn een aandachtspunt.

Politie

- De politie maakt zich zorgen over de solitaire oversteek op de trambaan bij het busplatform. Deze moet met kanalisatiestrepen worden weergegeven.
- Bij de voetgangersoversteek vlakbij de bus volstaat een VOP.
- Er moet goed gekeken worden naar de bereikbaarheid van nood en hulpdiensten.

Advies/besluit CVC

- Het project wordt verzocht te zoeken naar mogelijkheden om een derde bus bij de verhoogde uitstaphalte te laten stoppen.
- Geen bussluis in verband met ander verkeer en nood en hulpdiensten.

Blad 2 004

DRO

- DRO wijst er op dat er een fietsoversteek en zebra zijn bijgekomen op de Arlandaweg.
- Een fietsoversteek in twee richtingen is overdreven, maar er moet wel een oversteekgelegenheid zijn voor de voetgangers.
- De verlenging van de busopstelstrook tot busbaan is onoverzichtelijk en moet niet worden gedaan.

GVB

- Het GVB zou de verlening van de busstrook ook weg laten.
- Het is moeilijk om uit te rijden, omdat de bus de tegenoverliggende rijbaan kan schampen.

- Het GVB zet vraagtekens bij de voorrangssituatie.
- Vastgesteld verslag 829^c CVC, d.d. 26 augustus 2008

Politie

- De politie sluit wat betreft de fietsoversteek Subangstraat aan bij de opmerking van DRO.
- Jammer dat er geen fietspad aan de zuidzijde kan worden gemaakt.

Advies/besluit CVC

- De CVC twijfelt aan de nut en noodzaak van de VOP, graag alleen kanalisatiestrepen.
- De CVC is tegen de fietsoversteek, zoals deze nu op tekening staat.
- De pijlmarkering moet goed op consequenties bekeken worden.
- Een lijnbusstrook op de Arlandaweg tussen de aansluiting Zaventemweg en de Kimpoweg is ongewenst.

De voorzitter verzoekt het project op korte termijn aan de CVC te berichten hoe zij omgaan met de in de CVC gemaakte opmerkingen.

5. IJdoornlaan

- Variant 1. VO met VRI tussen Banne Buikslootlaan en Statenjachtstraat
- Variant 2. VO met Turborotonde tussen Banne Buikslootlaan en Statenjachtstraat

In aanwezigheid van de heren E. Langerijs (Noord), R. Schoorstra (Oranjewoud) en A. Spronk (Noord).

Aanleiding

Het stadsdeel meldt het volgende:

Variant 1. – VO met VRI tussen Banne Buikslootlaan en Statenjachtstraat

Door forse nieuwbouw aan de IJdoornlaan wordt de IJdoornlaan ca. 10 m naar het noorden verlegt. De weg ondervindt ook een transformatie van verkeersweg naar stadsweg met de inpassing van een ventweg voor de ontsluiting van het buurtwinkelcentrum, woningen en p-voorzieningen. Rekening is gehouden met het streefbeeld IJdoornlaan, brede groene middenberm en zijbermen met een bomenrij. De twee kruispunten blijven geregeld met VRI (gewijzigde configuratie) en worden de halteplaatsen aangepakt.

2 Varianten voor krs Westerland met de 2 linksaffers op de Banne Buikslootlaan. Eventueel wordt er rekening gehouden met halteplaatsen, afhankelijk van inzet HOV-BAAN over één v/d noordelijke tangentroutes uit OV-Visie 2030 SRA.

Variant 2. – VO met Turborotonde tussen Banne Buikslootlaan en Statenjachtstraat

Door forse nieuwbouw aan de IJdoornlaan wordt de IJdoornlaan ca. 10 m naar het noorden verlegt. De weg ondervindt ook een transformatie van verkeersweg naar stadsweg met de inpassing van een ventweg voor de ontsluiting van het buurtwinkelcentrum, woningen en p-voorzieningen. Rekening is gehouden met het streefbeeld IJdoornlaan, brede groene middenberm en zijbermen met een bomenrij. Tegelijkertijd worden de twee kruispunten gereconstrueerd tot Ei-Turborotonde i.c.m. met halteplaatsen en VOP's.

Varianten voor laad- en losplaats Kadoelerbreek. Eén gecombineerde ventweg en gereserveerde halteplaatsen, afhankelijk van inzet HOV-BAAN over één v/d noordelijke tangentroutes uit OV-Visie 2030 Stadsregio

Op verzoek van de Stadsregio en OV-bedrijven zijn de wachttijden bij de rotondes in beeld gebracht voor de toename rijtijden en verlenging v/d halteplaatsen gewenst is voor ongehinderd inrijden.

De CVC wordt gevraagd een keuze te maken tussen varianten 1. en 2.

Opmerkingen vooraf

- Het GVB wijst op het besluit van de stadsregio en het advies van de Amsterdamse regio om over deze weg een HOV-BAAN te laten lopen. Een HOV-BAAN is niet te combineren met een rotonde. Het project is in overleg met stadsregio en is ook bereid een onderzoek naar de doorstroming te doen, om te kijken wat de gevolgen zijn voor het ontwerp. In de CVC kan het project dan terugkomen met een herzien ontwerp.

- Variant 2 heeft nog restcapaciteit van 40%.
- Qua robuustheid zit de VRI (zonder varianten) al aan het maximum voor 2020.

Reactie CVC

Variant met VRI

DRO

- De WVA heeft de voorkeur voor een rotonde, tenzij aangetoond wordt dat de vertraging van het busverkeer hoger wordt dan met een VRI.
- Aan de zuid/westkant zit de laad en losplaats erg dicht op de kruising.
- Bij de kruising westerlengte zijn twee linksaffers en DRO zou graag zien dat deze ook tegelijk linksaf kunnen.
- De fietser in de tegenrichting op de parallelweg geeft een vervelende situatie bij het inrijden vanaf de IJdoornlaan.
- In variant 2 moet goed gekeken worden naar de twee linksaffers bij de kruising oosterlengte.
- Als er geen bushalte komt bij de kruising westerlengte Banne Buiksloot is er geen behoefte aan een geregelde VOP, dientengevolge is een opstelvak voor rechtdoorgaand verkeer op de oostelijke arm van de IJdoornlaan voldoende.

Politie

- De politie heeft een sterke voorkeur voor een rotonde.
- De laad en losplaats ligt te dicht bij de kruising en moet iets worden teruggelegd.

Rotondevariant

DRO

- Bij de Banne Buiksloot kruising komende vanuit het westen moet een rechtsafstrook worden gemaakt. Het voordeel is dat er dan maar één rijstrook nodig is op de rotonde.
- De rijcurves op de rotonde zijn niet volgens de richtlijnen voor een turborotonde. Meer haaks inrijden geeft meer duidelijkheid.

GVB

- Het GVB heeft bedenkingen tegen de rotonde vanwege de doorstroming ten opzichte van een VRI.
- Volgens het GVB zijn de rijcurves niet correct.
- De Amsterdamse Raad van de Stedenbouw heeft in januari jl. onderzoek gevraagd naar de HOV-baan over de IJdoornlaan; hetzij tram of bus.

Politie

- De laad en losplek westerlengte zit te dicht op de rotonde.
- De rotonde oosterlengte moet het fietspad zoveel mogelijk centrisch om het plein.
- De fietser in de voorrang, in rood asfalt en de VOP er bij betrekken.
- Op beide rotondes een doorgetrokken streep naast de onderbroken streep, om te voorkomen dat het verkeer gaat weven op de rotonde zelf.
- De fietsoversteek maximaal 5 meter vanaf de rotonde.

Variantenkeuze

- In de WVA is de voorkeur aangegeven voor een rotonde, tenzij aangetoond wordt dat de vertraging van het busverkeer hoger wordt dan met een VRI.
- DRO steunt het standpunt van de WVA.
- Het GVB steunt dit standpunt niet. Op basis van de huidige gegevens en het gegeven dat er HOV-baan-lijnen gaan rijden over dit traject. Een rotonde past niet in de HOV-baan-lijn, omdat het vertragen oplevert.

- Afgezien van de HOV-baan pleit de politie voor een rotonde. De verkeersveiligheid geeft daarbij de doorslag.
- Ook DIVV heeft de voorkeur voor een rotonde.

Advies/besluit CVC

- De CVC, met uitzondering van het GVB, geeft de voorkeur aan de rotonde, ervan uitgaande dat wordt aangetoond dat de doorstroming van het busverkeer beter is dan met een VRI.
- De meerderheid van de CVC huldigt het standpunt van de WVA.
- Het resultaat van het onderzoek komt terug in de CVC.

6. Rotonde Mosplein: fietsers in de voorrang

In aanwezigheid van de heer M.C.M. Kuilboer (Noord).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld.

De richtlijnen van het CROW geven aan dat fietsers binnen de bebouwde kom voorrang behoren te hebben op rotondes. Om fietsers op een veilige manier in de voorrang te hebben dient een rotonde wel aan een aantal inrichtingseisen te voldoen.

De rotonde Mosveld is vanwege werkzaamheden door Waternet in 2007 opgebroken geweest. Voorafgaand aan deze opbreking zaten fietsers niet in de voorrang omdat de fysieke inrichting daar niet geschikt voor was.

Het stadsdeel heeft een voorstel gedaan om na afronding van de werkzaamheden door Waternet met beperkte middelen de rotonde zodanig in te richten dat de fietsers in de voorrang gezet zouden kunnen worden. Dit voorstel is behandeld in de SDVC 204 (8 maart 2007). De SDVC heeft enkele kanttekeningen geplaatst, maar was in principe positief over de aanpassingen. Het voorstel is vervolgens ook behandeld in de Centrale Verkeerscommissie (794, 27 maart 2007). De CVC adviseerde negatief, omdat CROW richtlijnen onvoldoende waren; gevolgd: veel vraagtekens bij het ontwerp.

Daarnaast was het advies om de vormgeving af te stemmen op in de toekomst benodigde capaciteit (hier was geen rekening mee gehouden).

Het negatieve advies van de CVC was aanleiding voor het stadsdeel om het voorstel in te trekken, en te besluiten om de rotonde in de oorspronkelijke staat terug te brengen - dus fietsers uit de voorrang: DB besluit 19 juli 2007. Daarbij aangetekend dat een nieuw ontwerpproces in 2009 opgestart kan worden.

Inmiddels functioneert de rotonde weer. Uit klachten van gebruikers blijkt dat de rotonde niet veilig wordt gevonden (verwarring over voorrang bij zowel automobilisten als fietsers), en er zijn verzoeken binnengekomen om fietsers toch in de voorrang te zetten omdat dit duidelijker is voor de weggebruiker. Om toch te voldoen aan de algemene richtlijn "fietsers in de voorrang op rotondes binnen de bebouwde kom" is het voorstel om met minimale middelen (markeringen en bebordingen) de fietsers toch in de voorrang te zetten. Op tekening 002 zijn de aanpassingen weergegeven. Dit betreft het aanbrengen van haaiantandmarkeringen en bebordingen. Tevens wordt middels markeringen de rotonde visueel kleiner gemaakt.

De CVC wordt gevraagd akkoord gaan met voorliggende tekening; rotonde Mosplein – fietsers in de voorrang.

Opmerkingen vooraf

- In de huidige situatie heeft de fietser geen voorrang en het stadsdeel wil met minimale middelen aangeven dat de fietser voorrang heeft.
- Met markeringen wordt de rotonde fysiek kleiner gemaakt.
- In de toekomst zal deze rotonde nog veranderen.

Reactie CVC

DRO

- DRO meent dat er meer gedaan moet worden dan markeringen om de fietser in de voorrang te krijgen. Nu levert het gevaarlijke situaties op.
- Voor de fietser in de voorrang moet de vormgeving worden aangepast.

GVB

Het GVB pleit voor een situatie die meer op een rotonde lijkt.

Politie

- De politie pleit er voor om alle oversteken in rood uit te voeren, dus ook de fietsoversteek.
- Graag eenheid in de waarschuwing voor een overstekende fietser.
- De politie gaat er van uit dat de bebording op de toeleidende wegen klopt.

DIVV

- Ook DIVV wil een situatie die meer op een rotonde lijkt.
- In Noord komt er een overleg over rotondes in het algemeen en DIVV stelt voor om dit overleg af te wachten met de vormgeving van deze rotonde.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat niet akkoord met ontwerp, gezien de bovenstaande discussie.

7. Groene Haag langs de Jan van Galenstraat

In aanwezigheid van mevrouw W. Schipper (DIVV).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

In het kader van het Actieplan Luchtkwaliteit worden op 7 zgn. knelpuntstraten in de stad een aantal maatregelen genomen om de luchtkwaliteit ter plaatse te verbeteren. Eén van deze maatregelen is het plaatsen van extra (laag) groen. Door DRO zijn een aantal schetsontwerpen gemaakt, waarbij o.a. voor knelpuntlocatie Jan van Galenstraat een groene haag tussen rijbaan en fietspad is gedacht. Het betreft een nader aan te wijzen deel van de straat. Gedacht wordt aan een strook van ca. 50 mtr. ter hoogte van het Erasmuspark, aan de huizenzijde tot aan de Admiralegracht, of ter hoogte van het winkelgebied bij het R. Claeszenplein. Omdat het hier een proef betreft, waarbij door TNO het effect van het groen wordt gemeten gedurende een half jaar, is gedacht een 'mobiele haag' neer te zetten. Het betreft bakken van ca. 40 cm hoog, met daarin een haag van 40 – 60 cm hoog. Het stadsdeel heeft nog niet aangegeven of zij akkoord is – zde gesprekken zijn nog gaande. Omdat de Jan van Galenstraat behoort tot hoofdnet auto – en de oplossing groene haag direct langs de rijbaan mogelijk voor meer knelpuntlocaties gebruikt gaat worden (Tasmanstraat-Spaarndammerdijk) wordt de CVC gevraagd een uitspraak te doen / haar advies te geven in deze – gelet op locatie en hoogte van de haag.

Aan de CVC wordt gevraagd advies te geven t.a.v. locatie en hoogte haag langs zogenaamde knelpuntstraten in het algemeen (voor zover behorend tot hoofdnetauto)/J.v.Galenstraat in het bijzonder.

Opmerkingen vooraf

- In het kader van het TNO onderzoek naar de luchtkwaliteit is voorgesteld hagen te plaatsen.
- Het stadsdeel gaf aan dat de hoogte van de haag en eventueel beheer en onderhoud moeizaam is.

- Het betreft een proefopstelling tot eind november 2008 en daarom is gekozen voor een haag in bakken.
- De haag staat tussen de fietspad en de rijbaan, obstakelafstand is 25 cm.

Reactie CVC

DRO

- DRO vraagt aandacht voor de zichtlijnen en obstakelafstand.
- DRO kan akkoord gaan met de plaatsing gedurende de proefperiode. Over een eventuele definitieve plaatsing van de hagen moet een nieuw besluit worden genomen.

GVB

- Het GVB kan akkoord gaan met de proefperiode.
- De zichtlijnen voor voetgangers, kleine kinderen of rolstoelers moeten wel goed bekeken worden.
- Het GVB pleit voor meer obstakelruimte.
- In geval de haag definitief wordt, moet niet alleen de luchtkwaliteit, maar ook de verkeertechnische kwaliteit beoordeeld worden.

Politie

- De politie kan akkoord gaan met de proefperiode, mits de opstelling niet ten koste gaat van de verkeersveiligheid.
- Opschuiven van de haag naar het fietspad gaat ten koste van die vrije ruimte.
- Aandachtspunt zijn de zichtlijnen, zeker gezien de schrikruimte.
- De politie maakt zich zorgen over het onderhoud, omdat onderhoudsvoertuigen op de weg of het fietspad zullen staan, wat ten koste van de doorstroming en de veiligheid van het verkeer gaat.

DIVV

- Ook DIVV gaat akkoord met de proefperiode.
- In geval van een definitieve haag, moeten goede afspraken worden gemaakt.

Advies/besluit CVC

De meerderheid van de CVC gaat akkoord met de plaatsing van de hagen voor de proefperiode.

- Er moet rekening worden gehouden met de zichtlijnen.
- De resultaten van de proef moeten ter kennis name worden gestuurd aan de CVC.

8. Twee richtingen fietspad Martelaarsgracht - Singel

In aanwezigheid van mevrouw L. Leber (Coördinatie Stationseiland) en de heren B. Lammers (Centrum) en R. Lolkema (DRO).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Het Plan openbare ruimte voor de IJ-oever (7 juni 2000) voorziet in een twee richtingen fietspad aan de zuidzijde van de Prins Hendrikkade. Een deel van dit fietspad is het afgelopen jaar aangelegd door het contract tijdelijke maatregelen van de Noord/Zuidlijn. Het gaat daarbij om het deel tussen de Kamperbrug en de Martelaarsgracht. Oorspronkelijk zat in het bestek van de Noord/Zuidlijn ook het deel tussen de Martelaarsgracht en het Singel. Vanwege aansluitingsproblemen aan de Oostzijde van het Singel in verband met de realisatie van de Haringparkerstoren en financiële aspecten is het plan hiervoor uit het bestek gelicht en niet uitgevoerd.

De afgelopen maanden is overleg gevoerd met de wegbeheerder, de Dienst Ruimtelijke Ordening, de afdeling verkeerslichten en de beheerder hoofdnetten. Er blijkt draagvlak te zijn voor de aanleg van het fietspad zolang het mogelijk is om het fietspad niet voor de brug (bij de Haringparkerstoren),

maar over de brug aan te sluiten. Omdat we nu een aannemer in het gebied hebben rondlopen die dit plan (en het gebied) kent zouden we een en ander graag aansluitend op het werk van de Noord/Zuidlijn aan de Prins Hendrikkade willen uitvoeren. Ook is er op dit moment juist geld (WODAN) beschikbaar om een en ander te kunnen realiseren.

Het fietspad bestaat uit drie onderdelen:

1. Tussen Martelaarsgracht en Singel (tekening F26V320)

Dit fietspad is 3,50 breed en wordt conform het fietspad tussen de Kamperbrug en Martelaarsgracht gemaakt. Op het voetpad blijft minimaal 1,50 over. Het voetpad varieert in breedte, waardoor op veel stukken meer ruimte overblijft.

Van dit onderdeel is onduidelijk of het reeds in de CVC is besproken. Derhalve kan het zijn dat u opnieuw wordt gevraagd om een en ander te toetsen. Onze excuses voor het ongemak.

2. Tussen Oostzijde Singel en Westzijde Singel (tekening 473700-FDT01-A)

Het fietspad vanaf de Martelaarsgracht tot aan de Singel eindigt op dit moment in een twee richtingsaansluiting met een breedte van 3 meter. Deze aansluiting blijft ongewijzigd. Op de brug is geen ruimte voor een fietspad van 3,50 meter. Met betrokken partijen is het volgende profiel tot stand gekomen:

- 2,80 meter fietspad
- variabele stoep 1.00 meter op het smalste stuk en 1.45 op het breedste stuk.
- ongewijzigde schamp van ca. 65 cm.

Beide onderdelen van het fietspad kunnen begin september uitgevoerd worden. Op dat moment is de aansluiting nog niet volledig en zullen de fietspaden dus ook als enkelzijdig fietspad in gebruik gaan. Het derde onderdeel, de aansluiting op de kruising bij het Droogbak aan de westzijde van het Singel volgt dan begin 2009.

3. De aansluiting en in gebruik name van het fietspad in twee richtingen begin 2009

Om het twee richtingen fietspad aan te kunnen sluiten is het nodig om aanpassingen te doen aan het kruispunt Prins Hendrikkade/Droogbak/Singel. Hiervoor wordt op dit moment een ontwerp gemaakt door DRO. De eerste ideeën zullen ter vergadering toegelicht worden.

De CVC wordt het volgende verzocht:

- Akkoord te gaan met de aanleg van het twee richtingen fietspad tussen de Martelaarsgracht en de Oostzijde van het Singel conform tekeningen.
- Kennis te nemen van de eerste gedachten over de aansluiting op de kruising Prins Hendrikkade/Doorbak/Oostzijde Singel.

Opmerkingen vooraf

- Fietsers gebruiken het enkelzijdige fietspad nu reeds in twee richtingen en daarom wil het stadsdeel voorbereidingen treffen voor een in 2 richtingen bereden fietspad aan de zuidzijde van de Prins Hendrikkade, dat in januari 2009 in gebruik wordt genomen.
- Voor de aansluiting kruispunt Singel, Droogbak en Piet Heinkade is door DRO een voorstel gemaakt.
- Ter plaatse van de aansluiting is een goed detailontwerp nodig om de fietsoversteken goed in de verkeerslichtenregeling op te kunnen nemen.
- Als de CVC akkoord kan gaan met de uitgangspunten, kan de uitwerking naar de WVA.
- Het betreft een tijdelijke situatie van januari 2009 tot 2012. Tot 2012 blijft het profiel op de brug hetzelfde.
- Het stadsdeel is betrokken geweest bij het ontwerp en gaat akkoord met de tijdelijke situatie.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met de hoofdlijnen voor een twee richting fietspad.

Na behandeling in de WVA wordt een gedetailleerde uitwerking voorgelegd aan de CVC.

9. Groene golf Haarlemmerweg

In aanwezigheid van de heren A. Wiersma (DRO – namens de WVA) en G. Walstra (DIVV).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

In opdracht van de dienst IVV Verkeerssystemen is ruim een jaar geleden een studie gedaan naar de mogelijkheid voor een "groene golf" op de Haarlemmerweg. Uit de studie is gebleken dat een "groene golf" in 2 richtingen tussen de aansluiting A10 en de aansluiting Bos en Lommerweg goed mogelijk is en waarbij de doorstroming voor het verkeer op de Haarlemmerweg sterk verbetert. Een nadeel is de verslechterde doorstroming voor vooral het openbaar vervoer, zowel in de langsrichting als in de dwarsrichting. Zie hiervoor de stukken.

De WVA is nu van mening dat de afweging doorstroming autoverkeer / luchtkwaliteit enerzijds en de doorstroming fiets / ov anderzijds een beleidskeuze is, waarover de CVC een uitspraak kan / moet doen.

De verkeerslichtenregeling voor de kruispunten die tot de "groene golf" behoren zijn gereed en kunnen elk gewenst moment ingeschakeld worden.

De CVC wordt gevraagd advies uit te brengen.

Opmerkingen vooraf

- Voor het autoverkeer stad uit is de verliestijd gehalveerd.
- Het Openbaar Vervoer gaat er met de groene golf qua doorstroming op achteruit.
- De CVC mist een kwalificatie van de doorstroming gerelateerd aan de kwaliteitseisen voor het hoofdnet van de verschillende vervoerswijzen in de huidige situatie en het effect van de 'groene golf' op de luchtkwaliteit. Tegelijk wordt ook een onderbouwing gemist van de aanname dat de groene golf leidt tot een verbetering van de luchtkwaliteit.

Reactie CVC

GVB

- Volgens het GVB is de aantrekkende werking van de groene golf niet gemeten.
- De groene golf is bedoeld voor de luchtverbetering en als men hiertoe daadwerkelijk wil bijdragen moet er aan OV gebouwd worden.
- Het GVB denkt dat de groene golf een extra vertraging op zal leveren voor het OV.
- Onderzocht moet worden of de luchtkwaliteit slechter is bij het eerstvolgende verkeerslicht dat geen onderdeel is van de groene golf.

DRO

- DRO meent dat er een onderbouwing moet zijn betreffende de neveneffecten.
- Ook mist een onderbouwing wat de extra vertraging betekent voor het OV.
- Bekeken moet worden in hoeverre niet voldaan wordt aan de doorstromingseis.

Advies/besluit CVC

De CVC wenst meer informatie:

- De kwaliteit van de lucht moet niet beperkt worden tot de vier installaties van de groene golf. Het onderzoek moet ook gedaan worden in de zone buiten de groene golf.
- In het onderzoek moeten de effecten voor het doorgaand en afslaand verkeer worden meegenomen.

- Onderzoek naar nut en noodzaak van andere 'groene golven' mogen niet wachten op een uitspraak over deze 'groene golf'. Hier moet doorgegaan worden, zolang er winst te behalen valt.

10. Onderzoek toegankelijkheid busstation Bijlmer Arena

In aanwezigheid van mevrouw L. Kosse (DIVV), de heren B. Vroon, P. van der Zedde (IBA), J. Windt (DIVV) en J.J.P. Klaver (IBA).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Op 10 december 2006 is het busstation in gebruik genomen. Dit station kenmerkt zich o.a. door een perronhoogte van 18 cm.

De evaluatie is uitgevoerd om o.a. te onderzoeken of de hoge perrons ook bij een krap ingericht busstation een maximale spleetbreedte van 10 tot 7 cm. oplevert. (tussen busvloer en perron), of dat aanpassingen nodig zijn.

Tevens heeft er op 6 juni 2007 een workshop plaatsgevonden om de resultaten van de evaluatie te bespreken.

De belangrijkste conclusies uit het onderzoek van Goudappel en de workshop zijn:

Het ontwerp van Bijlmer was al gemaakt voordat bekend was dat er 18 cm. hoge perrons moesten komen.

De meeste reizigers en chauffeurs zijn tevreden met dit busstation, maar de doelgroep schijnt ook niet zo snel te klagen.

Reizigers en chauffeurs waren niet tevreden over de informatie voorziening. Dit is inmiddels door GVB aangepast.

De spleetbreedte is gemiddeld 25 cm (tussen voertuig en perron). Naar aanleiding van het onderzoek zijn rijlijnen aangebracht om de buschauffeur te begeleiden om zo dicht mogelijk bij het perron te halteren. Goudappel doet de aanbeveling om de rijgoten bij ander busstation te versmallen. Het gaat dan om een versmalling in het middengedeelte, een breedte van 3,00 m wordt aanbevolen. Een smallere rijgoot dwingt de bus als het ware richting het perron.

Goudappel beveelt aan om de perronkoppen aan beide kanten af te laten lopen naar 0 cm.

De perrons op Bijlmer zijn 2.00 m breed. Aangezien er niet zoveel mensen op de perrons van Bijlmer wachten is dit geen probleem en is het niet aangepast. Goudappel doet de aanbeveling de perrons bij andere busstations breder te maken, 3.00 m.

Uit het onderzoek kwam dat het in en uitrijden van de bussen verbeterd kon worden. Inmiddels is het kruispunt aangepast. Ook de VRI is aangepast om het uitrijden vlotter te laten verlopen.

Uit het onderzoek kwam de aanbeveling om de middengeleider in te korten zodat bussen makkelijker naar de halte bij de Hoogoorddreef kunnen rijden. Dit is inmiddels uitgevoerd.

De CVC wordt het volgende verzocht:

Kennis nemen van het rapport van Goudappel.

Akkoord gaan met het formuleren van uitgangspunten voor de nieuwe busstations, Conform het plan van aanpak toegankelijkheid bushaltes Amsterdam 2008 zoals vastgesteld door de Stadsregio.

Opmerkingen vooraf

- In het verleden was veel discussie rond de verhoogde perrons. Uiteindelijk is gekozen voor verhoogde perrons, omdat de stadsregio de toegankelijkheid goed op de kaart wil zetten.
- Goudappel heeft een evaluatie gedaan, met een aantal aanbevelingen.
- Een aanbeveling was het aanbrengen van rijlijnen, zodat de buschauffeur een richtlijn had voor het aanrijden van de halte. Op dit aspect heeft nog geen evaluatie plaats gevonden.
- Bij het busstation Bukslotermeerplein was weer veel discussie, dit keer over de rijgoten. Daarom is een voorstel gedaan voor uitgangspunten voor nieuwe busstations.

- Bekend knelpunt is dat bij het ontwerpen van een busstation vaak gewoekerd moet worden met de beschikbare ruimte.

Discussie binnen de CVC

- Volgens het GVB valt of staat het ontwerp met de hoeveelheid beschikbare ruimte. Als die minder is dan gewenst, moet geschoven worden met de breedte van bushaltes ed.
- Door de ontwikkelaar wordt vaak niet gerekend vanuit verkeer, maar vanuit gevellijnen en bebouwingsoppervlakten.
- DRO wijst er op dat tussen vervoerbedrijven afspraken zijn gemaakt voor de rijgoot van de bus en in het CROW zijn afwijkende maten opgenomen.
- De afstand tussen de buitenkant van de banden moet de chauffeur dwingen om zo strak mogelijk langs de rand te rijden. Bij een rijgoot van 3 meter kan de bus ook op 55 cm van de rand van het perron worden neergezet. Een goot van 2.40 meter is genoeg, mits de bus recht aan kan rijden. Bij een goot van 3.50 meter is het mogelijk om nog meer af te wijken. De kleinste marge is verstandig en een rijlijn is een goede richtlijn voor de chauffeur.
- De heer Van der Zedde meent dat er veel kan worden gediscussieerd over de indeling van een busstation, maar dat een werkbezoek veel helderheid kan geven over een praktijksituatie.
- Het aanrijden is essentieel, maar dan moet het wel mogelijk zijn om goed aan te rijden. Verder speelt mee of er veel mensen rondlopen op het busstation, daardoor is het soms niet mogelijk om een ideale rijlijn aan te houden.
- Het GVB wijst er op dat de chauffeur tegenwoordig bij een lage vloerbus een laag zichtveld heeft, waardoor hij niet goed kan zien waar hij tegen aan rijdt. In een hoge bus was het beter mogelijk te kijken waar de chauffeur langs reed.
- DIVV meent dat vakbeleving een zorg is van het vervoersbedrijf. Chauffeurs letten soms niet op en zijn niet bezig om de bus recht langs de halte te krijgen.
- De heer Vroon meent dat het essentieel is dat men met zijn allen op één lijn zit wat betreft de verdeling van de maten en het tolereren van een marge. Steeds moet gezocht worden naar de spanning tussen de breedte van de busgoot en de halte zelf. De hoek van aanrijden speelt daarbij ook een rol.
- De doorrijgoot en de breedte van de goot zijn niet standaard te bepalen, omdat de manier van inrijden bepalend is voor de breedte. De rijlijnen moeten de chauffeur dwingen de bus goed langs het perron te zetten.
- Volgens de heer Van der Zedde is de breedte van de busgoot dus variabel, afhankelijk van de rijcurve, inrijhoek en snelheid. Dit is te simuleren met Cursim, maar het is ook handig om het in de praktijk uit te proberen. Daarnaast spelen de passagiersstromen ook een rol.
- Het GVB meent dat de projectontwikkelaars moeten weten welke maatvoering gewenst is voor een busstation.
- DRO denkt dat in een vroeg stadium moet worden aangegeven welke ruimtes nodig zijn voor een busstation. Voordat een locatie wordt ingericht moet er ruimte zijn voor een busstation en pas daarna de ruimte voor de commerciële gebouwen. De mensen in de commerciële ruimten maken tenslotte gebruik van het busstation. De conclusie is dat de verkeersdeskundige te laat worden betrokken bij een plan/kavelverdeling.

Advies/CVC

- Het is niet mogelijk om een standaard maatvoering voor een busstation op te stellen. Factoren die een rol spelen: inrijden, voetgangersstromen, stand van de haltes en de beschikbare ruimte.
- Het PvE moet van tevoren duidelijk zijn en er moet een goede communicatie zijn met de ontwikkelaar.
- Bovenstaande discussie geeft geen aanleiding om de Leidraad CVC te veranderen.
- Deskundigen moeten in het voortraject bij elkaar gaan zitten en moeten bereid zijn om elkaar te helpen.
- De kennis van de verschillende ontwerpers van de diverse afdelingen Verkeer binnen Amsterdam moet bij elkaar worden gebracht. Zeker omdat de visies over busstations uiteen lopen.

- Bij beperkt beschikbare ruimte is maatwerk nodig en dit staat garant voor discussie, het geven van richtlijnen is dan niet mogelijk. Dan moeten de deskundigen zo professioneel zijn om in het voorproces naar elkaar toe te gaan en elkaar te assisteren.

11. Ter kennisname

Er zijn geen stukken ter kennisname.

12. Vaststellen verslag 828^e CVC d.d. 12 augustus 2008

13. Naar aanleiding van het verslag

14. Actualiteiten

Het GVB heeft gehoord dat de eindpunten van lijn 16 en 24 bij het VU verplaatst moeten worden, omdat de grond per december 2009 wordt uitgegeven als bouwgrond voor de Zuidas. DIVV zal nagaan wat hierover intern bekend is.

15. Rondvraag

De voorzitter geeft aan dat de gemeenteraad een motie heeft aangenomen met betrekking tot de toekomstige inrichting van de Wibautstraat. Deze motie roept op te kijken of er snelheidsbeperkende maatregelen getroffen kunnen worden in deze straat.

Momenteel is er sprake van 2x2 rijstroken en in het masterplan wordt uitgegaan van het aanleggen van 50 km drempels. De indieners van de motie verkeren in de veronderstelling dat er te hard wordt gereden. De voorzitter is benieuwd of met de huidige groene golf er inderdaad te hard wordt gereden. Wellicht heeft bebording, die attendeert op de groene golf, al een snelheidsremmende maatregel, dan is geen drempel of versmalling nodig. Een drempel is tegenstrijdig met het corridorbeleid.

- Het GVB geeft aan dat een wegversmalling tot de IJ-tunnel desastreus is voor het OV.
- De politie zal informeren naar de snelheid, omdat de voorzitter meer informatie wenst die nodig is om te weten of mensen daadwerkelijk te hard rijden.
- DRO denkt dat een versmalling in de weg tot gevolg heeft dat het vrachtverkeer vastloopt. De snelheid van de auto zal niet verminderen.

De heer Prins geeft aan dat de CVC-special van 16 september komt te vervallen. De fietsersbond heeft nog een voorstel gedaan voor een CVC-special voor de fiets en dat voorstel wordt uitgedeeld. De nieuwe datum voor de CVC-special is 30 september 2008 of 28 oktober 2008.

De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun bijdrage en sluit de vergadering om 17.50 uur.