



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: 830^e CVC

Datum: 9 september 2008
(vastgesteld in 831^e CVC van 23 september 2008)

Aanwezig:	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Dhr. M. Brancart	- DIVV	
	Dhr. E. Volkerink	- Politie	
	Dhr. E. Demartean	- notulist	
	Dhr. W. Koreman	- IBA	(agendapunt 4)
	Dhr. B. Vroon	- IBA	(agendapunt 4 en 5)
	Dhr. F. Berkhout	- Haven Amsterdam	(agendapunt 4)
	Dhr. A. Morriën	- OGA	(agendapunt 4)
	Dhr. A. Hordijk	- IBA	(agendapunt 4)
	Dhr. T. Muller	- DRO	(agendapunt 5)
	Dhr. K. Bruins	- gemeente Amsterdam	(agendapunt 5)
	Dhr. K. Zwiers	- Geuzenveld	(agendapunt 6)
	Dhr. E. van Dijk	- Geuzenveld	(agendapunt 6)
	Dhr. M. Nulle	- Geuzenveld	(agendapunt 6)
	Mw. B. Hourbrich	- Geuzenveld	(agendapunt 6)
	Dhr. G.K. Kuijlenburg	- Slotervaart	(agendapunt 7)
	Dhr. B. Vlaanderen	- DRO	(agendapunt 8)
	Dhr. D.I. Terpstra	- DRO	(agendapunt 8)
	Dhr. P. Spaanders	- Oud West	(agendapunt 9)

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;

Javaplein: Borneohof – BLVC Plan Bouwfase

Spaklerweg - Nuonweg;

4. Carrascoplein – aansluiting Arlandaweg;

5. Gershwin – Cluster 2 - inrichtingsplan

6. Burgemeester Vening Meineszlaan

- deel tussen Burgemeester Eliasstraat en de grens met Bos en Lommer

- deel tussen Bos en Lommer en Burgemeester Fockstraat;

7. Uitwerkingsplan Raamwerk Lelylaan ;
8. Aansluitingen op de Johan Muyskenweg;
 - Aansluiting A2 op de Johan Muyskenweg
 - Aansluiting Nuonweg op de Joan Muyskenweg
9. Groene golf Haarlemmerweg;
10. CVC Special over Fiets:
11. Ter kennisname;
12. Verslag 829° CVC d.d. 26 augustus 2008;
13. Naar aanleiding van het verslag;
14. Actualiteiten;
15. Rondvraag.

2. Mededelingen

3. Hamerpunten

3.1 Javaplein Borneohof – BLVC plan Bouwfase

Aanleiding

De indiener meldt het volgende:

Na de aanmelding nu de goedkeuring aanvraag voor het bouwproject Borneohof gelegen aan het Javaplein – Borneostraat – Madurastraat – Molukkenstraat in de Indische buurt te Amsterdam.

De CVC wordt gevraagd een akkoordverklaring af te geven voor het uitvoeren van werkzaamheden zoals beschreven in het BLVC-plan Bornehof.

Reactie en advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend plan.

3.2 Spaklerweg - Nuonweg

Aanleiding

De indiener meldt het volgende:

De verwachting is dat begin 2009 de intensiteit van het bouwverkeer door de bouw van het Amstelkwartier toeneemt. Om capaciteitsproblemen op het kruispunt Spaklerweg – NUON weg te voorkomen wordt de opstelstrook op de NUON-weg aangepast en de middenberm Spaklerweg verbreed, inclusief twee aparte opstelvakken op de NUON-weg gerealiseerd. Het ontwerp is zodanig dat bij plaatsing van een toekomstige VRI geen aanpassingen meer nodig meer zullen zijn. De VRI's op tekening zijn indicatief weergegeven. Het leggen van mantelbuizen wordt in het werk meegenomen.

Op 26 jl. is een eerder ontwerp besproken in de WVA en de VCO. De WVA is akkoord gegaan, de VCO niet. OP 1 juli is het in de CVC aan de orde geweest en op basis hiervan is vervolgens nog een apart overleg geweest op 9 juli. Op 28 augustus is de VCO akkoord gegaan, waarbij gevraagd is nog enkele zaken te overwegen: opm. 1, pijltjes op de tweerichtingenfietsoversteek over de NUON-weg; opm. 2. krappere bochtstraat rechts stad-uit; opm. 3. fietsoversteek op de zuidelijke tak van de kruising inclusief aanleg snelheidsremmende drempel stad-in of 'verhogen' fietsoversteek noordelijke tak.

Het project heeft de volgende afweging gemaakt: 1. overgenomen; opm. 2. is niet ongelijk omdat rechtsafslaand zwaar verkeer dan het overige verkeer hindert (m.n. ruimtebeperking linksafslaand verkeer); opm. 3. is niet verwerkt omdat a. hier momenteel geen verkeersveiligheidsknooppunt is geconstateerd, b. de fietsoversteek bij automobilist en fietser niet de suggestie moet wekken voorrang te hebben en daarmee voor een verkeersonveilige situatie, zorgt, c. daarnaast rijdt in de toekomst meer werkverkeer (Amstelstation e.o. en Overamstel) via de Spaklerweg.

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

Reactie en advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend plan.

4. Carrascopelein – aansluiting Arlandaweg

In aanwezigheid van heren W. Koreman (IBA), B. Vroon (IBA), F. Berkhout (Haven Amsterdam), A. Morriën (OGA) en A. Hordijk (IBA).

Aanleiding

De indiener meldt het volgende:

Aanleiding/toelichting: Het tram-/busstation bij station Sloterdijk wordt verplaatst van het Orlyplein naar het Carrascopelein en sluit aan op de Arlandaweg. In het getoetste ontwerp dient inrijdend busverkeer tussen Zaventemweg en Kimpoweg via de trambaan naar het busstation te rijden (tekeningnr. 6004-03-03). De bussen rijden voor het grootste deel aan via de Radarweg (ca. 15 buslijnen). Vanaf de Kimpoweg komen een handvol buslijnen (ca. 4 buslijnen). Al het busverkeer rijdt af vanaf de Zaventemweg. De Arlandaweg is de voorrangsweg, het parallel gelegen fiets- en voetpad kennen geen voorrang. Langs de Zaventemweg vinden we de bestaande Orlyplaza-parkeergarage en op termijn een nieuwe parkeergarage van Kavel O.

Variant: de verkeerstechnische toets heeft ertoe geleid dat een variant is gemaakt waarbij het inrijden via de Zaventemweg plaatsvindt (bladnr. 05). Deze variant komt de verkeersveiligheid ten goede.

Eerder in de VC

Het Carrascopelein-ontwerp is eerder in de CVC behandeld, namelijk de 778^e, 780^e, 789^e, 798^e en 829^e vergadering. Het ontwerp is de stadsdeelverkeerscommissie Westpoort behandeld op 24 juni 2008. Daarna is het in de 829^e CVC van 26 augustus 2008 behandeld. De CVC is, onder behoud van gemaakte opmerkingen, akkoord gegaan met het ontwerp van het busstation Carrascopelein (tekeningnr. 6004-03-01 en 02). Gevraagd is de afweging betreffende de aansluiting op de Arlandaweg middels of het oorspronkelijk ontwerp (tekeningnr. 6004-03-03 en 04), of de variant (tekeningnr. 6004-03-05) onderbouwd in de CVC van 9 september terug te brengen.

De VC Westpoort heeft de 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.'

In de 829^e CVC van 26 augustus 2008 ging de voorkeur van DIVV en Verkeerspolitie eveneens uit naar de variant met het inrijden door de bus via de Zaventemweg. De voorkeur van DRO gaat uit naar het oorspronkelijke ontwerp. GVB is neutraal en wenst een VRI-berekening van de kruising Arlandaweg – Zaventemweg.

Toets 3 ontwerpen

De ontwerpen en onderzoeken betreffende het tram-/busstation en de aansluiting op de Arlandaweg zijn aan een verkeerstechnische toets onderworpen. Het betreft:

- 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
- 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

Oorspronkelijk ontwerp en variant

De toetsing van de variant door DRO door middel van een microsimulatie (2 september 2008) geeft aan dat er geen aanleiding is om maatregelen te treffen op de kruising Arlandaweg – Zaventemweg. Het ontwerp van de kruising behoeft daarom geen VRI, noch stopstrepen. De Subangstraat krijgt hierdoor een uitritconstructie, zoals op nagestuurde tekening 6004-05-01, d.d. 02 september 2008.

Oorspronkelijk ontwerp (bladnr 03 en 04): Bussen komende vanaf de Radarweg rijden via het rechtdoorvak over de kruising Zaventemweg via 1 opstelvak in de middenberm, middels een 'slinger', naar de trambaan richting busstation. De kruising en het bus-opstelvak liggen dicht op elkaar. Het bus-opstelvak is geschikt voor 1 gelede bus of 2 12-meter bussen. Bussen dienen autoverkeer in de tegenrichting voor te laten gaan, wat tot hinder op de Arlandaweg kan leiden. Verkeer heeft goed zicht op elkaar.

Bij de 'slingerende busbeweging' richting trambaan vinden we over een relatief korte lengte 3 kruisende bewegingen (niet door VRI geregeld!) met op kruising 1: alleen autoverkeer van voren; op kruising 2: tramverkeer van linksachter; op kruising 3: trams en bussen van rechts en fietsers en voetgangers (niet door VRI geregeld) van links en rechts en op kruising 4: trams en bussen van links (niet door VRI geregeld). De bus slingert zich in dit ontwerp tussen de kolommen door. Dit vindt onder de NS- en metroviaducten plaats en zorgt voor een beperkt zicht, tegelijkertijd wisselt de voorrangssituatie per modaliteit. Met name het slechte zicht speelt een verkeersonveilige situatie in de hand.

Bussen komende vanaf de Kimpoweg slaan na de kruising Arlandaweg – Kimpoweg meteen rechtsaf naar het busstation en kruisen ongeregeld op kruising 1: eerst de tram welke van linksvoor komt en op kruising 2: een van rechtsachter komende tram met voorrang, langzaam verkeer van links en rechts (geen voorrang) en bussen van links (geen voorrang). De voorrangssituatie verschilt per modaliteit. De bus moet al het tramverkeer voor laten gaan, wat bij het oprijden van de trambaan tot hinder op de Arlandaweg kan leiden. Het zicht van de bus op naderende tram stad-uit wordt beperkt, het overig zicht op de onderlinge bewegingen is goed. Op het Carrascopelein is de onderlinge voorrang tussen bus en tram geregeld.

Variant (bladnr. 05): Bussen komende vanaf de Radarweg rijden via het linksafvak over de kruising Zaventemweg naar het busstation en kruist hier meteen autoverkeer uit de tegenrichting. De hoeveelheid linksafslaand verkeer naar de Zaventemweg is groter dan in het oorspronkelijke ontwerp. Het busverkeer kruist het langzaam verkeer zo'n 20 meter van de kruising, dit is een niet door VRI geregelde oversteek. In de variant staan de kruisende verkeersbewegingen haaks op elkaar waardoor het verkeer goed zicht heeft op elkaar. Daarnaast is er nauwelijks zichtbeperking door de kolommen. De inrijdende bus slaat onder het Hemboogviaduct rechtsaf naar het busstation en kruist de tram 2 maal en de bus 1 maal. Op het Carrascopelein is de onderlinge voorrang tussen bus en tram geregeld. Bijkomend stedenbouwkundig voordeel van de variant is dat versnippering meer wordt voorkomen

De CVC wordt gevraagd een keuze te maken uit 1 van de 2 ontwerpen en daarmee akkoord te gaan met het voorliggende ontwerp (uitsluitend de aansluiting van het tram-/busstation op de Arlandaweg).

Opmerkingen vooraf

- De heer Wiersma van DRO is niet aanwezig, terwijl hij het verkeersonderzoek heeft gedaan. Afsproken wordt het onderwerp te behandelen en eventuele vragen door te spelen.
- Er is een rapport opgesteld wat betreft wachttijden en de heer Hordijk vindt deze acceptabel.
- De oude variant ging uit van een VRI, maar er is nu sprake van een kruispunt zonder VRI.

Reactie CVC

Rapportage verkeersonderzoek

DRO

- DRO vraagt zich af of de wachttijd voor het linksafslaande verkeer betrekking heeft op de 1e auto, of alle auto's die linksaf gaan. Dit heeft mogelijk gevolgen voor het ontwerp van het linksafvak op de Arlandaweg.
- Bij het ontwerp wordt er vanuit gegaan dat de toekomstige parkeergarage onder het Orlyplein ontsloten wordt via de Barajasweg. In de verdere behandeling moet er dan ook vanuit gegaan worden dat de parkeergarage niet via de Zaventemweg wordt ontsloten.

GVB

- Het GVB weet niet of, afgezien van de wachttijd van 4 seconden, er vanuit gegaan is dat een bus een groter gat nodig heeft dan een personenauto om over te steken.
- Een wachtende bus blokkeert de fietsoversteek.
- Het uitzicht voor de uitrijdende bus naar links is slecht, omdat daar de kolommen van de NS staan. Het GVB weet niet of hier goed naar is gekeken.
- Een fiets die achter de bus oversteekt op het fietspad kan het verkeer, inkomend op de Zaventemweg, niet zien. Dit is een gevaarlijke situatie.

Politie

Uitgaande van de conclusie van het verkeersonderzoek denkt de politie dat de kruising zonder VRI is te regelen.

De CVC wordt vervolgens gevraagd een voorkeur uit te spreken voor een variant, uitgaande van de informatie die nu beschikbaar is.

Variantkeuze

DIVV

- DIVV heeft de voorkeur voor de variant.
- Details in de tekening, zoals markering zal DIVV doorgeven aan het project.

DRO

- DRO blijft het probleem zien van de kwetsbaarheid van in en uitrijdend verkeer bij één uitgang.
- DRO kan akkoord gaan met de variant mits er een oplossing is te vinden voor de draaicirkel voor in en uitrijdend busverkeer. Er is geen bezwaar tegen een gecombineerde in/uitgang.

GVB

- Het GVB twijfelt aan de cijfers van het verkeersonderzoek. Zo weinig vertraging voor linksafslaand verkeer dat voorrang moet geven, zonder verkeerslichten. Bovendien is er geen rekening gehouden met het zichtprobleem van de bus
- Uit oogpunt van verkeersveiligheid zou het GVB voor de variant kiezen, met een aantal voorwaarden.

Politie

De politie heeft de voorkeur voor de variant, maar vraagt aandacht voor de fietsoversteek bij de Subangstraat. Fietsers zullen de kruising recht over willen steken en zonder VRI heeft men te maken met afdekzicht.

- De heer Vroon geeft aan dat het project zal kijken of op de Arlandaweg een bus kan komen te staan van 19 meter, naast het fietspad.
- De kruising is een kruising waar ook een uitritconstructie op uitmondt. In het overleg met DRO en het GVB zal de Cursim en de draaicirkel voor de bussen worden aangegeven.

Advies/besluit CVC

Rapportage Verkeersonderzoek

De leden van de CVC hebben nog enkele vragen en IBA zal een extra overleg plannen met DRO en het GVB om deze vragen te beantwoorden.

Variantkeuze

De CVC heeft een duidelijke voorkeur voor uitwerking van de variant, met in het achterhoofd de nu beschikbare informatie. Onder de voorwaarde dat er een positief antwoord komt op de vragen die nog openstaan.

- De uitwerking komt nog terug in de CVC.
- Het GVB wil graag een werkbezoek aan de locatie afspreken.

5. Gershwin – cluster 2: inrichtingsplan

In aanwezigheid van de heren T. Muller (DRO), B. Vroon (stadsdeel Zuideramstel) en C. Buijns (Ontwikkelingsbedrijf gemeente Amsterdam)

Aanleiding vanuit het stadsdeel

Het stadsdeel meldt het volgende op:

Na advisering van de Verkeerscommissie Zuideramstel aan het project, is er op basis van dit advies geen mogelijkheid gevonden om tot een verkeerskundige- en beheerbare oplossing te komen.

De kern van de problematiek is:

- Rijwegbreedte van 4,60 m. met vrachtverkeer en inrit naar loading-dock hotel;
- Fietspad over voetgangersgebied met onvoldoende scheiding en materiaalkeuze;
- Asfalt fietspad Gustav Mahlerlaan in de kleur zwart;
- Taxi's over het voetgangersgebied en hoe wordt dit vorm gegeven;
- De mate van toegankelijkheid voor slechtzienden en gehandicapten;
- Bereikbaarheid touringcars tot aan het hotel;
- Inrichting Gustav Mahlerlaan t.p.v.30 km snelheidsregime bij de oversteek van voet-en fietspad

Omdat het hier (toekomstig) Hoofdnet Fiets betreft wordt advies gevraagd aan de CVC en een second opinion voor het gehele inrichtingsplan.

Aan de CVC wordt het volgende gevraagd:

- Advies over de vormgeving van het tweerichting fietspad op het voetgangersgebied (toekomstig hoofdnet fiets);
- Second opinion over de kleur asfalt in het fietspad Gustav Mahlerlaan;
- Second opinion ten aanzien van overige punten van het plan, genoemd bij aanleiding

Opmerkingen vooraf door het project

- Het plan is in de verkeerscommissie behandeld en de zienswijzen zijn meegenomen.
- Omdat het om toekomstig hoofdnet fiets gaat wordt het plan aan de CVC voorgelegd.
- In het domein van het voormalig hoofdkantoor van de ABN is gekozen voor een ontwerp met Briko klinkers. Destijds was geen sprake van hoofdnet fiets en is dus niet gekozen voor rood asfalt.
- Het plein aan de noordzijde wordt pas een doorgaande fietsroute als het station is ingericht.
- De heer Vroon geeft aan dat gebruikers het verschil tussen fiets en voetpad niet zien. Het fietspad aan de Mahlerlaan is zwart en de verkeerscommissie zou dat graag rood willen hebben.

Reactie CVC

Vormgeving fietspad in voetgangersgebied

DRO

- DRO heeft de voorkeur voor een hoogte verschil en verschillend materiaal voor fiets en voetpad, zodat er duidelijkheid is voor de gebruiker.
- Als voor de gebruiker duidelijk is dat het zwarte asfalt in de Mahlerlaan een fietspad is, staat DRO zwart asfalt toe.
- De kruising van het fietspad met de Mahlerlaan is helemaal niet duurzaam veilig en DRO kan daarom niet akkoord gaan.
- DRO wijst er op dat in de nabije omgeving nog veel gewerkt wordt en dus veel bouwverkeer rijdt. Daarom stelt DRO voor om de inrichting voorlopig niet te veranderen. Houdt een 50 km weg met een zebra. Als alles klaar is en de omgeving wordt aangekleed kan alsnog een goed (duurzaam veilig) ontwerp worden gemaakt.
- DRO vindt voorliggend ontwerp niet voldoende om de fietser voldoende veiligheid te bieden.

GVB

- Ook het GVB heeft de voorkeur voor rood asfalt, zoals overal in Amsterdam en wil hiermee niet wachten tot de route hoofdnet fiets wordt.
- Het GVB wenst een duidelijk hoogteverschil en verschil in materialisering, bij voorkeur rood asfalt.
- In de Mahlerlaan moet ook helemaal rood asfalt, dus niet afwijken op een plek in de Zuidas.

Politie

- De politie wil graag duidelijkheid voor de weggebruiker.
- Voor handhaving is scheiding van verkeersoorten in markering en kleur gewenst.
- De politie heeft de voorkeur voor een rood fietspad, ook als het nog geen hoofdnet is op deze route.
- De kruising met de Mahlerlaan is niet te handhaven wat betreft duurzaam veilig, het is een te kort stukje.

DIVV

- Voor de weggebruiker moet er duidelijkheid zijn en de vormgeving van fiets en voetpad is daarbij ondersteunend.
- DIVV wenst rood asfalt op de fietspaden en een hoogteverschil ten opzichte van het voetpad.
- De kruising met Mahlerlaan is niet duurzaam veilig.

Advies/besluit CVC

Het standpunt van de CVC is unaniem wat betreft de duurzaam veilige inrichting door hoogte verschil en duidelijk verschil in materialisering.

- Materialisering dient overeenkomstig met het gemeentebestuur uitgevoerd te worden in een fietspad in rood asfalt.
- De afweging of men het gebied definitief wil inrichten of dat eerst sprake is van een overganggebied moet gemaakt worden.

Advies ten aanzien van overige punten van het plan, genoemd bij aanleiding ook toerit van taxi's

- De verkeerscommissie heeft problemen met de toerit van de taxi's omdat deze in het voetgangersgebied rijden. De ruimte voor het loading dock zag de verkeerscommissie ook als een knelpunt.
- De heer Bruins geeft aan dat een taxi incidenteel over het plein zal rijden om iemand bij de woontoren op te halen. Hierover is een afspraak gemaakt tussen de ontwikkelaar en de gebruiker.
- Belangrijk aandachtspunt is het accommoderen van de bussen, die naar het hotel toe willen rijden.

DRO

- Bij het hotel moet gelegenheid zijn voor het voorrijden van bussen. Wanneer het probleem voor de bussen wordt opgelost, vormt de ruimte voor het loading dock ook geen probleem meer.
- Wat betreft het taxiverkeer moet duidelijk aangegeven worden wat de bedoeling is.

GVB

- Het GVB denkt dat de te krappe maten in het profiel terug te herleiden zijn naar de gevellijnen die te dicht bij elkaar staan. Het GVB wordt in dit standpunt bijgevalen door de andere leden van de CVC. Tevens wordt er door het GVB voor gepleit om in een vroeg stadium van de planontwikkeling voldoende ruimte te maken voor verkeer.
- Als er een hotel komt, is het logisch dat bussen voor willen rijden. Een taxi door voetgangersgebied is niet logisch. Deze faciliteiten kosten ruimte en daar moet aandacht voor zijn.

Advies CVC

De CVC is geen voorstander van een taxi door voetgangersgebied.

Verder houdt de CVC een warm pleidooi voor het creëren van ruimte voor verkeerskundige zaken. Tevens adviseert de CVC om de bussen in de directe nabijheid van het hotel te laten halteren

6. Burgemeester Vening Meineszlaan

- deel tussen Burgemeester Eliasstraat en Burgemeester Fockstraat
- deel tussen Bos en Lommer en Burgemeester Fockstraat

In aanwezigheid van de heer K. Zwieters (Geuzenveld), E. van Dijk (Geuzenveld), M. Nulle (Geuzenveld) en mevrouw B. Houbrich (Geuzenveld).

Aanleiding

Door het stadsdeel wordt het volgende gemeld.

Het stadsdeel is voornemens de Burgemeester Vening Meineszlaan tussen de Burgemeester Eliasstraat en de grens met Bos en Lommer opnieuw in te richten. Hierbij is het voorstel om het deel tussen Bos en Lommer en de Burgemeester Fockstraat in te richten als 50 km weg met vrij liggende fietspaden.

Hiertoe zijn een drietal varianten uitgewerkt welke ter advisering aangeboden worden.

Voor het deel tussen de Burgemeester Fockstraat en de Burgemeester Eliasstraat zijn twee varianten uitgewerkt en voor gelegd aan de buurt: één met een inrichting als 50 km weg en één waarbij voor een inrichting van een verblijfsgebied (30 km) gekozen is.

Ook over deze twee varianten wordt een advies gevraagd.

Opmerkingen vooraf

- Het stuk tussen de Burgemeester Fockstraat en de Burgemeester Eliasstraat wil het project inrichten als 30 km gebied. Knelpunt is dat de bus omgeleid moet worden door de Burgemeester Fockstraat. Deze straat moet dan ook aangepast worden, omdat deze te smal is.
- Een profiel van 50 km is moeilijk, omdat er weinig ruimte is voor vrijliggende fietspaden door waardevolle bomen in de straat.
- De verkeerscommissie heeft de voorkeur voor vrijliggende fietspaden.

Reactie CVC

GVB

- GVB geeft aan dat er nu geen beslissing over 30 km kan worden genomen omdat eerst dient te worden nagegaan of de bus door de Burgemeester de Fockstraat kan rijden. Mocht dat niet mogelijk blijken dan ontstaat er een nieuwe situatie. GVB vindt het daarom wenselijk dat er een tekening van de Burgemeester de Fockstraat wordt gemaakt en vervolgens aan de CVC wordt aangeboden.
- Het stadsdeel zal een ontheffing aan moeten vragen voor de bus, omdat niet meer voldaan wordt aan haltes in de 400 meter straal.
- Om het netwerk niet onnodig uit elkaar te trekken heeft het GVB de voorkeur voor variant 2 (deel Burgemeester Eliasstraat en Burgemeester Fockstraat).
- Heuvels kunnen als snelheidremmers gebruikt worden.
- Voor het deel Burgemeester Eliasstraat – grens met Bos en Lommer zou het GVB de voorkeur hebben voor variant 3.

Politie

In het kader van duurzaam veilig profiel en dwarsdoorsnede heeft de politie de voorkeur voor een 30 km straat. Daarom heeft de politie de voorkeur voor variant 1 (deel Burgemeester Eliasstraat en grens met Bos en Lommer).

DIVV

- Variant 2 valt voor DIVV af, want daar zal te snel worden gereden (deel Burgemeester Eliasstraat en Burgemeester Fockstraat).
- DIVV kiest voor variant 1, want dat is duurzaam veilig gezien de beste oplossing.
- Voor het wegdeel Burgemeester Fockstraat – grens Bos en Lommer heeft DIVV de voorkeur voor variant 1, met een mooie fietsroute achter de bomen.

DRO

- Voor DRO valt variant 2 voor beide wegdelen af.
- Verkeerskundig gezien kiest DRO in beide gevallen voor variant 1.
- Variant 3 is mogelijk, maar dan moet goed gekeken worden naar de maatvoering in verband met de bus.

- DRO zou graag hetzelfde profiel zien voor beide wegdelen.

Advies/besluit CVC

- Voor het deel Burgemeester Fockstraat – Burgemeester Eliasstraat kiest de meerderheid van de CVC voor variant 1.
- De CVC voorziet bij deze variant wel problemen met de bus. Hoe past dit in het netwerk van 400 meter, terwijl het hoofdnet bus is?
- Voor het deel Burgemeester Fockstraat – grens Bos en Lommer kan het project voortborduren op variant 1 en 3. De meerderheid heeft de voorkeur voor variant 3, die heeft de mogelijkheid om meer uit het profiel te halen.

7. Uitwerkingsplan Raamwerk Lelylaan

In aanwezigheid van de heer G.K. Kuijlenburg (Slotervaart)

Aanleiding

In de vastgestelde 695° CVC van 22 oktober 2002 is in de agenda punt 6 het Uitwerkingsplan Raamwerk Lelylaan behandeld en akkoord bevonden.

Mede op verzoek van Fons Verdurmen en de heer Rappange wordt de detailuitwerking (DO) van aanhechting Andreas locatie en de Lelylaan voorgelegd.

Een uitwerking op dit goedgekeurde plan is de aanleg van de Titus Rijnstraat met de aansluiting op de Lelylaan.

Het Raamwerk voorziet in adressen aan de Lelylaan. Ter hoogte van het Andreas Ensemble is dit opgelost door het aanleggen van een stadstraat de Titus van Rijnstraat.

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

Opmerkingen vooraf

- Het raamwerk Lelylaan voorziet in de wens voor een ontsluiting via de parallelweg.
- Momenteel wordt alleen advies gevraagd over deze parallelweg en die is ook in de verkeerscommissie besproken.

Reactie CVC

Politie

Politie is akkoord met de parallelweg.

DIVV

DIVV vindt de parkeervakken erg krap en pleit voor ruimere vakken van minimaal twee meter.

DRO

- Voor DRO is de snelheidsbeperking van 50 km op de Lelylaan een voorwaarde voor de parallelweg.
- DRO is een voorstander van parkeerplaatsen aan de rechterkant van de parallelweg.
- Bij het fietspad bovenaan het talud moet een hek neergezet worden ten teken dat het fietspad daar eindigt.

GVB

- Het GVB gaat akkoord met voorliggende tekening.

- Parkeervakken aan de rechterkant hebben de voorkeur.
- Het GVB mist de maatvoering van de Lelylaan.
- De pijlen op de weg kunnen komen te vervallen.
- Het GVB heeft er geen zicht op of alles goed op de omgeving aansluit.

De voorzitter wijst op het zichtprobleem in verband met de bomen.

Advies/besluit CVC

De CVC is akkoord met de ontsluiting via de parallelweg, met de volgende opmerkingen:

- Parkeerplaatsen aan de rechterkant.
- Ruimere parkeerplaatsen.
- Zichtprobleem bij het uitrijden.

8. Aansluitingen Joan Muyskenweg

- Aansluiting A2 op de Joan Muyskenweg

- Aansluiting Nuonweg op de Joan Muyskenweg

In aanwezigheid van de heren B. Vlaanderen (DRO) en D.I. Terpstra (DRO).

Aanleiding

Overamstel ligt op een strategische plek in Amsterdam: dichtbij de snelweg A2 naar Utrecht, dichtbij de ringweg A10, dichtbij het Amstelstation en pal in de bocht van de Amstel.

Ondanks de strategische ligging wordt het als een geïsoleerd bedrijventerrein ervaren, ingesloten door water, spoor en snelwegen. Rechtstreekse en aantrekkelijke verbindingen naar de Rivierenbuurt en Oost-Watergraafsmeer zijn essentieel voor de ontwikkeling van Overamstel als woonwerkgebied. Dit geldt zowel voor auto's als fietsers en voetgangers.

Overamstel dient een vanzelfsprekende schakel te vormen in het stedelijk netwerk.

Met de Reconstructie en afwaardering van de A2, tussen de A10 en de Utrechtse brug, komen aanzienlijke terreinen beschikbaar voor ontwikkeling tot gemengd woon en werkgebied. Fysiek komt ruimte vrij door het afgraven van taluds, het laten vervallen van vluchtstroken en mogelijk door versmalling van de rijbanen. Maar bovenal betekent afwaardering tot stadstraat afnemende geluidshinder en gebruikmaking van ruimere mogelijkheden binnen de wet geluidshinder in stedelijke situaties, waardoor ook woningbouw in dit deelgebied mogelijk wordt.

Het principe van afwaardering van de A2 tot stadstraat wordt breed gedragen. RWS ziet liever geen versnelde snelweg als rechtstreekse aansluiting naar de stad en juicht vormgeven als lokale weg toe, mits er voldoende ruimte is voor afbouw van de snelheid. Dit laatste is besproken met De RWS en geeft geen onoverkomelijk problemen.

In dit voorstel wordt de A2 aangesloten op de Joan Muyskenweg en buigt de A2 dus af van zijn huidige tracé, hierdoor komt ruimte vrij om te gebruiken voor bebouwing. Ver van te voren is, vanwege deze bebouwing, het voor het wegverkeer duidelijk dat men de stad nadert.

De afwaardering en de aansluiting van de A2 is al eerder, met verschillende varianten in de CVC behandeld waaronder een aansluiting met drie linksaffers tegenover de NUON-weg (afgekeurd), een dubbele T-aansluiting (goedgekeurd) en een turborotonde (geen beslissing). De variant die nu wordt voorgesteld is weer een variant daarop aangezien de voorheen goedgekeurde dubbele T de nieuwe verkeersprognoses niet kan verwerken. Om het verkeer te kunnen verwerken is het verkeer gesplitst middels twee aparte T-aansluitingen. Ook stedenbouwkundig heeft deze variant grote voordelen.

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

Opmerkingen vooraf

- In vorige CVC is de dubbele T-kruising behandeld. Met nieuwe verkeerscijfers was deze variant niet meer regelbaar.
- De politiek wilde de mogelijkheid voor een toekomstige tram inbouwen. Het tracé is nog niet bekend.
- De turborotonde is op basis van capaciteitsberekeningen afgefallen.
- De wethouder en de verkeerscommissie willen een stadsstraat, waarop de A2 aansluit. Dus de A2 buigt af naar de Joan Muyskenweg.

- Het moet meteen duidelijk zijn dat het een stadsstraat is, dus is er een stoep, fietspad en ventweg. Belangrijk is ook de laanbeplanting.

Reactie CVC

DIVV

DIVV wijst er op dat de Joan Muyskenweg hoofdnet fiets is. Dus moeten er vrijliggende fietspaden worden gemaakt.

DRO

- DRO pleit voor zicht op de kruising voor automobilisten komende vanaf de A2. De bebouwing moet dus niet te dicht op de hoek worden geplaatst.
- Er moet veel aandacht besteedt worden aan de afbouw van de snelheid voor de invoeger, omdat er anders een conflict bij het weven kan optreden.
- Op de Utrechtse brug lijken twee vakken stad in voor rechtdoor voldoende.
- DRO vraagt aandacht voor de schampstroken op de Utrechtse brug.
- Op de buurtwegen moet rekening gehouden worden met groot verkeer (boogstralen en wegbreedte).

GVB

- Het GVB zou graag een waarschuwingslicht hebben, gelinkt aan de verkeerslichten op het kruispunt.
- Een toerit tot de A2 zou fijn zijn, dat scheelt veel verkeer op de President Kennedylaan.
- Het GVB steunt de opmerking van DRO over de zichtlijnen.
- Aandachtspunt is de aansluiting van het fietspad op de Huesweg.
- De aansluiting van het fietspad vanaf de Utrechtsebrug op de ventweg is ook niet goed.
- Het GVB pleit er voor om de middenberm zo breed te maken dat er in de toekomst een trambaan aangelegd kan worden.

Politie

- Volgens de politie staat de toerit naar het benzinestation te dicht op de kruising.
- De keerlus moet fysiek gescheiden worden.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met de hoofdlijnen van dit ontwerp en heeft een aantal aandachtspunten genoemd waarvoor verwezen wordt naar het verslag.

9. Kwakersplein - Bilderdijkstraat

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

Aanleiding

Naar aanleiding van een aantal klachten door buurtbewoners en ouders van de Leonardo Da Vinci school verzoekt de verkeerspolitie het stadsdeel om de verkeersveiligheid voor overstekende voetgangers op het kruispunt Kwakersplein/Bilderdijkstraat te verbeteren.

Op dit moment is de rijweg zo breed dat twee auto's naast elkaar kunnen rijden. Dit leidt tot onveilige situaties bij het zebrapad, waar bijvoorbeeld een auto keurig stopt en een tweede auto doorrijdt.

Verder maken fietsers gebruik van het zebrapad wat leidt tot irritaties tussen voetgangers en fietsers.

Het Stadsdeel stelt voor om vooruitlopend aan de heprofilering Bilderdijkstraat een betere verkeersveiligheid te bereiken middels:

Het aanleggen van een fietsoversteek;

Het aaleggen van vluchtheuvels voor voetgangers;

Het verkorten van het bestaande zebrapad;

Het aanleggen van kunststofsnelheidsremmers

Aan de CVC wordt het volgende gevraagd:

- In te stemmen met bovenstaande verkeersmaatregelen om de veiligheid voor overstekende voetgangers te verbeteren

- In te stemmen met het aanleggen van een fietsoversteek, vluchtheuvels, korter zebrapad en kunststofsnelheidsremmers, aanpassing belijning.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

DRO

- DRO zou een uniforme oplossing wensen voor beide kanten. Aan de kant van het Kwakersplein is het geen echt goede oplossing.
De heer Spaanders geeft aan dat het een oplossing is voor 1,5 jaar.
- Bij de fietsoversteek zouden kanalisatiestrepen aangebracht kunnen worden.

GVB

- Het GVB gaat met node akkoord gezien de onveiligheid.
- Graag een markering die de auto's weer van de trambaan af leidt.

Politie

De politie wil een fietsoversteek met kanalisatiestrepen.

DIVV

Geen opmerkingen.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp.

10. CVC Special over Fiets

In voorliggend memo doet de fietsersbond een voorstel voor de opzet van een binnenkort te houden CVC Special over de fiets.

De CVC wordt gevraagd met het voorstel van de Fietsersbond om binnenkort (28 oktober of 30 november 2008) een CVC over Fiets te houden en de voorgestelde wijze waarop dit gerealiseerd kan worden.

11. Ter kennisname

Er zijn geen stukken ter kennisname.

12. Vaststellen verslag 829° CVC d.d. 26 augustus 2008

13. Naar aanleiding van het verslag

14. Actualiteiten

De voorzitter geeft aan dat men bezig is met de ontwikkeling van de rode loper binnen het centrum. Er is een nota van uitgangspunten opgesteld en vanuit het college is een alternatieve variant ingebracht. In de variant is sprake van gemengd autoverkeer en DRO heeft hiernaar onderzoek gedaan. Het rapport komt eind september uit. Er zit bestuurlijke druk op het hele verhaal en men wil graag het advies van de CVC en de WVA meegeven. Daarom kan het zijn dat er een apart overleg bij elkaar wordt geroepen.

15. Rondvraag

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