



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: 848^e CVC

Datum: 19 mei 2009
(vastgesteld in 851^e CVC van 16 juni 2009)

Aanwezig:	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Mevr. M. Prijs	- Politie	
	Dhr. M. Brancart	- DIVV	
	Mw. E. Demarteau	- notulist	
	Dhr. K. Zwiers	- Geuzenveld	(agendapunt 4)
	Dhr. P. Gilissen	- Oud Zuid	(agendapunt 5)
	Dhr. W. de Lange	- DIVV	(agendapunt 5, 6 en 7)
	Dhr. P. van de Zedde	- IBA	(agendapunt 5, 6, 7 en 8)
	Dhr. M. Moadinne	- IBA	(agendapunt 8 en 9)
	Dhr. J. Dijk	- Westerpark	(agendapunt 9)
	Dhr. H. Haverkamp	- Zuidoost	(agendapunt 10)
	Dhr. E. Langerijs	- Noord	(agendapunt 11 en 12)
	Dhr. A. Spronk	- Oranjewoud	(agendapunt 12b)
	Dhr. F. Verdurmen	- DIVV	(agendapunt 12b)

1. Opening en vaststellen agenda

De heer Van Ham opent de vergadering om 13.00 uur en heet iedereen welkom.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen
3. Hamerpunten
- 3.1 Inrichting Vrije Geer – stadsdeel Osdorp
- 3.2 Bouwterrein – Renovatie Scheepvaartmuseum
- 3.3 Definitief ontwerp herprofilering Johan Huizingalaan II
4. Fietsoversteek Slotermeerlaan
5. Blackspot Haarlemmermeercircuit
6. Blackspot Jan van Galenstraat – Robert Scottstraat
7. Blackspot Bos en Lommerweg – Jacob van Arteveldestraat
8. Ontsluiting kavel N5&N6, inclusief kruising Westpoort/Galwin
9. Verbeteringsvoorstel Nassauplein (WODAN-project)
10. Burgemeester Stramanweg ter hoogte van Fraijlemaborg - bouwrijp maken kavel19, toren 6
11. Tijdelijke markt Van der Pekstraat met omleidingsroute OV

- 12a IJdoornlaan – BLVC uitvoeringsplan tussen Kadoelerbreek en Parlevinkerpad
- 12b IJdoornlaan – DO met Turborotonde tussen Banne Buikslootlaan en Statenjachtstraat
- 13. Ter kennisname
- 14. Actualiteiten
- 14. Rondvraag

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3. Hamerpunten

3.1. Inrichting Vrije Geer – stadsdeel Osdorp

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

In het kader van het Groot Onderhoud Verhardingen wordt naar verwachting in augustus 2009 gestart met de herprofilering van de Vrije Geer en Ditlaar. De Vrije Geer valt onder hoofdnet OV en fiets. Het ontwerp voor de Vrije Geer en Ditlaar is op 5 december 2006 voorgelegd aan de CVC. Er bestond toen consensus over het gehele ontwerp, behalve over de fietsstroken. Op 6 november 2007 is het ontwerp voor de suggestiestroken opnieuw voorgelegd aan de CVC. De CVC is akkoord gegaan met dit voorstel. Toen is afgesproken het uiteindelijke ontwerp voor de Vrije Geer (en Ditlaar) ter kennisname voor te leggen aan de CVC.

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

Advies/besluit CVC

De CVC constateert dat niet alle opmerkingen uit de vorige vergadering zijn verwerkt in het nieuwe ontwerp. Het ontwerp komt in een volgend CVC-overleg inhoudelijk aan de orde.

3.2. Bouwterrein – Renovatie Scheepvaartmuseum

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Het creëren van een logistieke zone / bouwplaats, ten behoeve van de bouwwerkzaamheden voor het renoveren van het scheepvaartmuseum.

Aangezien het scheepvaartmuseum geheel in het water ligt, is er een minimum aan bouwplaats en is er geen opslag mogelijk. Alle materialen moeten JIT (just in time) geleverd worden. De vrachtwagens worden door middel van een heftruck of verreiker gelost waarna de materialen direct het gebouw in moeten. Dit met hulp van een verreiker of mobiele kraan.

Voordat de tekening T01 en het BLVC-plan definitief zijn gemaakt, zijn er diverse vooroverleggen geweest:

**Er is een overleg geweest met de gebiedbeheerder en de verkeerspolitie, voor het bespreken van het gebruik van de openbare ruimte en het aanvragen van de OTO-vergunning.*

**Hierna zijn er een tweetal besprekingen geweest met de leden van de WWU:*

- Verkeerspolitie (dhr. K. v.d. Beurcht)
- GVB (dhr. T. Hendriks)
- Brandweer (dhr. M. Tibbertsma)
- Verkeerssystemen (dhr. H. Blankennagel).

Het BLVC-plan en tekening T01 zijn in overleg met de leden van de WWU gemaakt en gekeurd. Aangezien de wijzigingen aan de infrastructuur minimaal zijn, is in overleg met de leden besloten dat de wijzigingen/werkzaamheden alleen gemeld moeten worden aan de WWU (het hoeft niet te worden behandeld in de WWU)

**Aansluitend is er een vooroverleg geweest met één van de leden van de CVC, DIVV (dhr. M. Brancart). Het plan is besproken en goed bevonden. Aangezien de werkzaamheden langer dan één jaar duren is het advies het plan te behandelen in de CVC.*

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het gebruiken en aanpassen van de openbare ruimten zoals aangegeven op tekening T01 d.d.29-04-2009

Reactie CVC

DRO wenst een vaste afscheiding tussen het fietspad en de rijweg.
Volgens DIVV wordt het schrikhek vervangen door een vaste afscheiding.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het ontwerp, onder de voorwaarden dat er een vaste afscheiding komt tussen het fietspad en de rijweg.

3.3. Definitief ontwerp herprofilering Johan Huizingalaan II

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Naar aanleiding van de CVC van 13 januari jl. is variant 2 (voorkeursvariant CVC waarin de bus volledig langs band halteert) verder uitgewerkt. Het ontwerp is in overleg met betrokkenen verder geoptimaliseerd. Belangrijkste wijziging is het vervallen van de secundaire oversteken die het stadsdeel niet gewenst vindt.

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

Reactie CVC

- Als CVC akkoord gaat, zal het project aan het bestuur voorleggen dat het een uitzondering is op de nota van uitgangspunten.
- De parkeerplaats voor invaliden wordt vervangen door een aantal gewone parkeerplaatsen.
- Het GVB vraagt zich af of het zicht naar achteren vanuit de laatste parkeerplaats goed is als de laad- en losstrook wordt gebruikt. Juist op het punt waar de bus en auto bij elkaar komen.
- DRO vindt de laatste parkeerplaats (in de rijrichting gezien) verkeersgevaarlijk.
- DRO mist twee stopstrepen bij de fietsoversteek op de kruising met de Schipluidenlaan.

Advies/besluit CVC

- De CVC gaat niet akkoord met de parkeerplaats op de kopse kant vanwege de verkeersonveiligheid. Die parkeerplaats ligt ook op het punt waar een conflict kan ontstaan met de bus.
- DIVV zal zorgen dat de CVC-leden de definitieve tekening ontvangen, waarin de opmerkingen zijn verwerkt.

4. Fietsoversteek Slotermeerlaan

In aanwezigheid van de heer K. Zwijs (Geuzenveld).

Aanleiding

Het stadsdeel heeft tussen de Krijn Breurstraat/Plein 40-45 en de Burgemeester van Leeuwenlaan een fietspad aangelegd grotendeels door het park. Hierdoor is een belangrijke stedelijke fietsroute aanmerkelijk verbeterd.

Het nieuwe fietspad kruist echter de Slotermeerlaan ter hoogte van het 'Blue Square Hotel'.

Omdat de Slotermeerlaan hoofdnet is, wordt de oversteek, zoals op de voorliggende tekening is vormgegeven, voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met de voorgestelde fietsoversteek.

Opmerkingen vooraf

Geen opmerkingen.

Reactie CVC

- DRO is geen voorstander van de voorgestelde fietsoversteek over de trambaan.
- DRO wenst een steunpunt in beide trambanen.

- De fietsroute mag voorrang krijgen op de parallelweg.

GVB

- Het GVB is ook voorstander van een steunpunt voor de fietser.
- De aansluiting bij het vroegere FNV-gebouw loopt anders.
- Het bord J24 in zuidelijke richting staat achter geparkeerde auto's.
- Het GVB kan geen goed beeld krijgen van de omgeving, vanwege het ontbreken van een tekening.
- Markering op het wegdek geeft aan dat de automobilist een fietsoversteek nadert.

Politie

- De politie mist op een aantal plekken verkeersborden (G11 en B6).
- Het project zal samen met politie de bebording beoordelen.

DIVV

- DIVV wenst een fietspad van 3,5 meter voor hoofdnet fiets.
- Ook DIVV pleit voor een steunpunt voor de fietser die de trambaan oversteekt.

Stadsdeel

- Vroeger was er ook een fietspad onder het FNV-gebouw door en in het ontwerp wordt het fietspad dus hersteld.
- In de trambaan zijn geen steunpunten gemaakt, omdat de oversteek bij Plein '40-'45 ook zonder steunpunten is vormgegeven.

Advies/besluit CVC

- CVC dringt aan op het maken van steunpunten volgens de leidraad.
- In- en uitritconstructie over de parallelweg en fiets in de voorrang.
- Het project moet de bebording met de politie afstemmen.
- De tekening komt met verwerking van de opmerkingen terug in de CVC.

5. Blackspot Haarlemmermeercircuit

In aanwezigheid van de heren P. van der Zedde (IBA), W. de Lange en P. Gilissen (stadsdeel Oud-Zuid).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Op basis van de ongevalanalyse, de schouw en de in acht te nemen terughoudendheid met betrekking tot de te nemen maatregelen in verband met geplande herprofilering rond 2011/2012 komt het project tot de volgende maatregelen:

- *Uitvoering fietsstrook op het gehele circuit in rood c.q. heidepaars schilderwerk*
- *Doortrekken zebrapaden over de trambaan Amstelveenseweg noord en zuid.*
- *Aanleg heuvels en aanvullende markering conform bijgaand voorstel bij de kerk, waardoor afslaand autoverkeer met lagere snelheid afslaat naar Amstelveenseweg noord en eerder voorrang/doorgang geeft aan fietser op het circuit.*
- *Aanpassing/verduidelijking (sergeant)markering bussen van De Lairessestraat naar busstation.*

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

Opmerkingen vooraf

- Het ontwerp is nog een schetsontwerp.
- Na goedkeuring door de CVC zal het ontwerp verder worden uitgewerkt.

Reactie CVC

DIVV

- DIVV kan akkoord gaan met het principe, maar wil graag de maatvoering zien in de verdere uitwerking.
- DIVV is blij met het rode fietspad, dit geeft duidelijkheid voor alle weggebruikers.

- Voor de fietsers blijft het wisselen van fietsstrook om linksaf te gaan een vervelende situatie.

DRO

- DRO stelt voor het linksafvak gelijk na het circuit te laten beginnen, In verband met de grote opstellengte.
- DRO adviseert om de aanpassingen van het zuidelijke traject mee te nemen in het noordelijke deel van het project.
- DRO wil graag dat de fietser aan de zuidwestzijde in een rechtdoorgaande beweging de rotonde kan volgen.

GVB

Het GVB meent dat de doorgetrokken witte lijn naast de busbaan verwarrend kan werken voor andere weggebruikers.

De heer Van der Zedde geeft aan dat de sergeantmarkering is aangebracht om al het verkeer te bundelen op één rijbaan.

DRO stelt voor een sergeantmarkering op de trambaan aan te brengen op de binnenzijde van de rotonde, aan de westkant vanaf de uitvoeger van de Amstelveenseweg noord tot de invoeger bij de Havenstraat.

Stadsdeel

Het stadsdeel geeft aan dat rekening moet worden gehouden met de consequenties voor het fietsverkeer als het linksafvak langer wordt gemaakt.

Advies/besluit CVC

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

- Aanbrengen van de sergeantmarkering volgens het voorstel van DRO.
- De VOP doortrekken over de trambaan.
- Het project moet de verlenging richting de Zeilstraat erbij betrekken.

6. Blackspot Jan van Galenstraat – Robert Scottstraat

In aanwezigheid van de heren P. van der Zedde (IBA) en W. de Lange (DIVV).

Aanleiding

Door de indiener wordt het ontwerp als volgt toegelicht:

- *Noordelijk (brom)fietspad. Het door het stadsdeel Bos en Lommer aangeleverde bestand is opgenomen in het ontwerp.*
- *Verlenging linksafvak naar de Orteliuskade. Doorstroming richting A10 verbetert niet door (zoals aanvankelijk gedacht) verdubbeling van rijstroken. Het commentaar van DRO-VRE op een eerder rondgezonden hierop gebaseerd schetsontwerp luidde als volgt: 'De extra rechtdoorstrook richting de A10 voor het verkeerslicht geeft niet veel extra capaciteit. Er kunnen tijdens rood maar enkele voertuigen opstellen. De groentijd is vooral in de spits zodanig lang, dat dit weinig invloed heeft op de afwikkelingscapaciteit. Het is misschien wenselijker om het linksafvak iets te verlengen. Het gebied aan de zuidkant is volgens mij in ontwikkeling. Het lijkt mij logisch dat de verkeersstroom linksaf toe zal nemen. Indien dit vak te kort is, zal het rechtdoorgaande verkeer gehinderd worden. Indien er voor gekozen wordt om geen tweede rechtdoorvak aan te leggen, dan kan de verlenging van het linksafvak voorbij de kruising richting A10 starten na de zebra. De zebra's over de Jan van Galenstraat (NZ) hoeven dan niet verbreed te worden. De oversteektijd wordt dan dus niet groter. Dit is beter voor de capaciteit.' Voor het ontwerp is verlenging van het linksafvak naar de Orteliuskade als uitgangspunt genomen.*
- *Om te voorkomen dat verkeer richting A10 binnenring de file richting buitenring passeert via voetgangerssteunpunt kan direct voorbij de vop een hoge band worden toegepast. De rijbaan zelf is versmald tot 4.00m.*
- *De kruising wordt op beide rijbaanhelften afgekruid om blokkeren zoveel mogelijk te voorkomen.*
- *Oversteek fietsers wordt verbeterd door aparte steunpunten op middeneilanden. Op verzoek van de WVA worden fietsers linksaf vanuit Robert Scottstraat naar Jan van Galenstraat oost opgevangen d.m.v. doorsteek tussen rijbaan en fietspad zuidzijde.*
- *Fietsers vanuit Jan van Galenstraat linksaf krijgen/behouden opvanglicht.*
- *Voorrang bij zuidelijke ventweg wordt geregeld in voordeel fietsers noord-zuid. De Fietsersbond schrijft: "We vragen ons af of de voorrang voor fietsers bij de zuidelijke ventweg niet beter"*

geregeld zou kunnen worden door een plateau (dat misschien een uitbreiding zou kunnen zijn van het al aanwezige plateau dat de voorrang regelt tussen het verkeer uit de Orteliuskade en de zuidelijke ventweg). De fietsers zouden dan over dat plateau geleid kunnen worden naar het bestaande fietspad op de Orteliuskade (of beter nog naar het meer in het groen gesitueerde fietspad waarvoor plannen bestaan en dat beter aantakt op de fietsroute in het Rembrandtpark).” Het ontwerp is vooralsnog op dit punt niet aangepast. Op een plateau wordt de voorrang standaard niet geregeld en blijft het conflict bestaan. Bovendien lijkt het conflict op dit punt niet dusdanig groot om een dergelijke, relatief dure maatregel te rechtvaardigen.

- *Zebra over noordelijke poot (NB – alle zebra’s zijn nog even als stippellijn getekend) wordt op verzoek van WVA niet gerealiseerd in verband met benodigde opstelcapaciteit i.r.t. minimaal gebruik.*

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

Opmerkingen vooraf

- De CVC zal het DO in een later stadium nog behandelen.
- Het ontwerp is besproken in de verkeerscommissie van beide stadsdelen.

Reactie CVC

DRO

- DRO stelt voor om de fietsoversteken zo kort mogelijk te maken. Dan is de verkeerslichtenregeling ook beter te maken.
- Ook is DRO een voorstander van steunpunten op de hoeken voor de fietsers.

DIVV

- De fietsersbond vraagt om meer fysieke scheiding van verkeersdeelnemers.
- DIVV is ook voor steunpunten voor fietsers.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het ontwerp, maar wenst dit ontwerp af te wegen tegen een nieuw ontwerp waarbij de fietspadenstructuur verder is doorgetrokken. Tevens zullen o.a. de onderstaande opmerkingen door de indiener in acht worden genomen:

- Het project wordt gevraagd een nieuw voorstel met kostenraming te maken voor de fietsstructuur.
- DIVV en het stadsdeel zullen kijken of extra budget beschikbaar is.

7. Blackspot Bos en Lommerweg – Jacob van Arteveldestraat

In aanwezigheid van de heren P. van der Zedde (IBA) en W. de Lange (DIVV).

Aanleiding

De indiener licht het ontwerp als volgt toe:

Op basis van de ongevallenanalyse, de schouw en de in acht te nemen terughoudendheid met betrekking tot te nemen maatregelen in verband met bouwontwikkeling Jan van Schaffelaarplantsoen worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- *Het exclusieve linksafvak richting Jacob van Arteveldestraat wordt opgeheven.*
- *Voldoende opstelruimte tussen rij- en trambaan voor in ieder geval fietsverkeer; aanpassing hiertoe van de middegeleiders.*
- *Aanbrengen van 50km –drempels. Noordzijde circa 10 meter voor de kruising; zuidzijde circa 10 meter voor de vop.*
- *Bromfiets op de rijbaan.*

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

Opmerkingen vooraf

De oostkant van de tekening is al eerder goedgekeurd in de CVC en het project sluit met voorliggend ontwerp aan op de oostkant.

Reactie CVC

Politie

De politie wenst de verhoging bij de Jacob Van Arteveldstraat op de plek van de voetgangersoversteek.

DRO

- DRO pleit voor uniformiteit bij de noordelijke en zuidelijke voetgangersoversteekplaatsen. Bij de Bos en Lommerweg liggen ook alle oversteekplaatsen op een plateau.
- De kop voor het linksafvak wil DRO afgevlakt zien.
- Aandachtspunt is het bouwverkeer van het Jan van Schaffelaarplantsoen.
- DRO vindt het versmalde fietspad in de uitvoering van het fileproofproject erg smal.

DIVV

DIVV is ook voorstander van een verhoogde VOP aan de oostkant.

GVB

Het GVB meent dat op het gedeelte zonder haltes erg veel VOP's liggen en vraagt zich af of dit een verkeersveilige situatie is.

De voorzitter geeft aan dat de CVC kennisneemt van de opmerking van het GVB.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het ontwerp onder de voorwaarden dat de gemaakte opmerkingen worden verwerkt.

- De noordelijke VOP's verhoogd aanleggen.
- Op de noordelijke rijbaan een extra 50cm-drempel.
- Het project zal uitzoeken welk deel van het project meegenomen kan worden in het project Fileproof.
- Het project zal nagaan waarom het fietspad in verband met het fileproofproject te smal is.

8. Ontsluiting kavel N5&N6, inclusief kruising Westpoort/Galwin

In aanwezigheid van de heren M. Moadinne (IBA) en P. van der Zedde (IBA).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld.

In opdracht van OGA werkt IBA het ontwerp uit van de 4^{de} poot van de kruising Westpoortweg/Galwin inclusief de kruising zelf.

Het project wordt verdeeld in twee hoofdfases:

Hoofdfase 1 omvat:

- *definitieve inrichting kruising Westpoortweg/ Galwin;*
- *inrichting van de 4^{de} poot Galwin over een afstand van ca. 75 m t.b.v. (bouw)verkeer van en naar veldfabriek voor de liggers van Westrandweg op kavel N6;*
- *aansluiten van de bouwinritten van en naar kavel N5&N6 op de 4^{de} poot Galwin middels tijdelijke verhardingen;*
- *middengeleider op Galwin wordt tijdelijk uitgevoerd in thermoplastisch materiaal om de bereikbaarheid transportvoertuigen van de veldfabriek te waarborgen;*
- *oversteekplaatsen fietsers en voetgangers afsluiten middels barrières;*
- *inrichting veldfabriek start in*
- *planning:.....*

Hoofdfase 2 omvat:

- *verwijderen tijdelijke verhardingen uit hoofdfase 1 op de 4^{de} poot Galwin;*
- *definitieve inrichting van de resterende deel van 4^{de} poot Galwin inclusief de definitieve inritten naar kavel N5&N6;*
- *aanbrengen markeringen op Westpoortweg: stopstrepen en kanalisatiestrepen;*
- *afhankelijk van de verkeersaanvraag plaatsing van VRI's;*
- *planning: nader te bepalen (afhankelijk van de uitgaven van de kavels N5&N6).*

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met voorliggend voorontwerp alsmede te adviseren over de plaatsing van een VRI.

Opmerkingen vooraf

- Momenteel is onzeker of de fabriek wordt gebouwd. Het is dus niet zeker dat de kruising geschikt moet zijn voor zwaar transport.
De CVC besluit het ontwerp te behandelen vanuit het oogpunt dat er met bijzondere voertuigen wordt gereden.
- Westpoort Haven behoudt het standpunt dat een VRI nodig is op de kruising. De vertegenwoordiger van Haven is helaas niet aanwezig om dit standpunt te verdedigen.
- Het standpunt van de CVC is dat er geen VRI nodig is, vanwege het schuin oversteken van de kruising. Ook is begeleiding aanwezig tijdens het zware transport.
- De fiets- en voetgangersoversteken worden afgezet.
- Wanneer op de kruising een VRI komt, zal de CVC het ontwerp opnieuw behandelen.

Reactie CVC

Politie

De politie kan akkoord gaan met het ontwerp, zeker als er geen fiets- of voetgangersoversteek aanwezig is op de kruising.

DRO

Volgens DRO moet het project binnen de rijcurves geen straatmeubilair plaatsen.

GVB

Het GVB vindt dat het project in verband met het zware transport goed moet kijken naar de bebording. Desnoods flexibele bebording.

DIVV

DIVV is het eens met de opmerkingen over het straatmeubilair.

Advies/besluit CVC

De CVC blijft bij haar standpunt dat een kruising zonder VRI mogelijk is.

9. Verbeteringsvoorstel Nassauplein (WODAN-project)

In aanwezigheid van de heren M. Moadinne (IBA) en J. Dijk (Westerpark).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Het project is tijdens de 839^e vergadering van de CVC behandeld. Advies en besluit CVC is gevolgd, het ontwerp is daarop aangepast en wordt als hamerstuk aangeboden.

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

Opmerkingen vooraf

- De markering is opnieuw uitgezet en dit heeft consequenties voor de bandenlijn.
- Belangrijk uitgangspunt bij het ontwerp is het handhaven van de voorrangssituatie.

Reactie CVC

GVB

Het GVB kan akkoord gaan met het ontwerp, op de voorwaarde dat de haltes verhoogd worden tot 18 cm.

DRO

- DRO wil de zebra over het fietspad aan de noord-westkant laten aansluiten op de rest van de oversteek.
- Het fietspad is 5 meter breed en gezien de continuïteit is dat erg breed.
De heer Moadinne geeft aan dat het oversteekpunt met het oog op de drukte zo ruim mogelijk is opgezet.

- DRO adviseert om de heuvel voor het linksafvak op de Nassaukade, komende vanuit het zuiden, smaller te maken voor een goede inleiding van het voorsorteervak.

Stadsdeel

In de bocht Nassauplein wil het stadsdeel meer ruimte voor het opstellen van de fietsers.

Advies/besluit CVC

De CVC is akkoord met het ontwerp met de volgende opmerkingen:

- Het project moet de mogelijkheid van de verhoogde haltes bekijken.
- Aanpassing van de heuvel voor het linksafvak op de Nassaukade.

10. Burgemeester Stramanweg ter hoogte van Fraijlemaborg - bouwrijp maken kavel19, toren 6

In aanwezigheid van de heer H. Haverkamp (stadsdeel Zuidoost).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Langs de Burgemeester Stramanweg, ter hoogte van de Fraijlemaborg, zullen tijdelijke maatregelen getroffen worden op de Burgemeester Stramanweg. De Burgemeester Stramanweg is onderdeel van het hoofdnet auto en de tijdelijke maatregelen zullen vanaf juni 2009 tot december 2010 in gebruik zijn. Voor meer informatie verwijst het project de CVC naar het voorliggende BLVC-plan en de tekeningen.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de uitvoering zoals aangegeven op de tekeningen en in het BLVC-plan.

Opmerkingen vooraf

- Ten tijde van hijswerkzaamheden wordt de meest zuidelijke rijbaan buiten de spits afgesloten.
- De 30-kmborden worden omgedraaid als er niet wordt gewerkt. Deze borden zijn alleen van toepassing als er gehesen wordt.
- Er zal geen bouwverkeer het bouwterrein op- of afrijden, aangezien al het bouw materiaal wordt gehesen.

Reactie CVC

DRO

DRO vraagt aandacht voor het goed geleiden van het verkeer vanuit de Arena naar het linker rechtdoorvak tijdens het hijsen.

De heer Haverkamp geeft aan dat afsluiten van de rijbaan wordt afgestemd met tunnelbeheer.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het ontwerp, onder de voorwaarden dat het project de regeling met de matrixborden goed afstemt met DIVV.

De heer Haverkamp wil advies van de CVC betreffende een laad- en loshaven langs de Stramanweg ter hoogte van de kavel toren 6.

De CVC acht dat de laad- en loshaven langs het hoofdnet auto niet wenselijk gezien het beleidskader.

11. Tijdelijke markt Van der Pekstraat met omleidingsroute OV

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

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Aanleiding en planning: in het najaar van 2008 is de sdVC en CVC geraadpleegd over de tijdelijke markt in de Van der Pekstraat. Het voorstel dat destijds werd voorgelegd had een voorlopige status. De sdVC stemde in met het voorstel met een kanttekening van de Brandweer. Deze is separaat geraadpleegd en bracht advies uit. In de bijlage wordt vermeld op welke wijze met het advies zal

worden omgegaan. De CVC was niet overtuigd van de locatie van de markt en de onderzochte alternatieven. Ook kanttekeningen van OV-verkeerstechnische aard. De periode van verplaatsing is ruim 2 jaar en ligt tussen najaar 2011 en voorjaar 2013. De markt is op woensdag, vrijdag en zaterdag.

Vooroverleg Fietsersbond en OV-bedrijven: De uitwerking van de kruisingen met de rijcurves is tussentijds voor advies voorgelegd aan de Fietsersbond en OV-bedrijven. Dit leidde tot een paar kleine detailwijzigingen.

Verkeerscirculatie, omleidingsroute OV en autoverkeer: Door de afsluiting van de Van der Pekstraat is in principe geen aanpassing van de verkeerscirculatie noodzakelijk. Omdat de Van der Pekstraat ter hoogte van de zijstraten stapvoets gekruist kan worden, blijven alle woonbestemmingen bereikbaar.

Op de Meidoornweg krijgen alle zijstraten een voorrangregeling en komt een zebra Meidoornplein voor het voetgangersverkeer tussen de markt en opnieuw verplaatste supermarkt AH.

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

Opmerkingen vooraf

- Het GVB heeft in de stadsdeelverkeerscommissie twijfel geuit over het bestaande wegprofiel. Daarom pleit het GVB voor een wegbreedte van 7 meter, zonder parkeervoorziening.
- Bij de Van der Pekstraat is het wegprofiel zo breed dat de bussen elkaar kunnen passeren.
- In de notulen van de vorige CVC staat dat het langsparkeren wordt opgeheven. Het stadsdeel geeft aan dat een aantal parkeerplaatsen aan het begin van de Meidoornweg zal verdwijnen. De CVC heeft haar advies gebaseerd op het feit dat langsparkeren in de hele straat zou verdwijnen.

Reactie CVC

GVB

- Het GVB blijft bij het standpunt dat deze weg niet kan voldoen aan de gestelde veiligheidsnormen. Er moet sprake zijn van een wegbreedte van minstens 7 meter, zeker in combinatie met haaks parkeren.
- Per uur rijden zestien bussen door de Meidoornweg.
- De intensiteit kan toenemen bij calamiteiten. Dan gebruikt Arriva de Meidoornweg ook als omrijroute.
- Los van calamiteiten is sprake van een 'tijdelijke' busroute voor twee jaar. Daarom wenst het GVB voldoende wegbreedte (7 meter).
- De vestiging van de tijdelijke AH levert extra verkeer en parkerende auto's op.

Politie

De politie vindt 6,20 meter te krap uit oogpunt van de verkeersveiligheid.

DIVV

- DIVV deelt het standpunt dat het wegprofiel te krap is.
- De Fietsersbond meent dat volstaan kan worden met passeerplekken voor de bussen.

DRO

- Een calamiteitenroute moet eenduidig worden aangegeven; dan is een profiel van 6,20 meter te smal.
- DRO meent dat het busverkeer elkaar ook in een normale situatie niet kan passeren op 6,20 meter.

Advies/besluit CVC

De CVC kan niet akkoord gaan met het ontwerp:

- In de vorige behandeling is aangegeven dat parkeervakken zouden verdwijnen. De CVC heeft haar eerdere advies op dat gegeven gebaseerd, terwijl nu toch sprake is van langsparkeren.
- Gezien de hoeveelheid bussen voorziet de CVC passeerproblemen voor belangrijke regionale buslijnen.

- De intensiteit kan toenemen in geval van calamiteiten.
- Het fietsverkeer komt door het te krappe wegprofiel in de verdrukking.
- De vestiging van de tijdelijke AH op de Meidoornweg levert extra knelpunten op.
- Het project moet de stadsregio goed informeren over de gevolgen voor de exploitatie.
- Bestuurders van het stadsdeel en de centrale stad nemen het uiteindelijke besluit.

Hagendoornplein – Van der Pekstraat tekening 1

DRO

DRO pleit voor een wegbeeld waarbij het Hagendoornplein de doorgaande route is.

GVB

Het GVB denkt dat de bussen voordeel ondervinden bij de voorgestelde voorrangssituatie. De rijcurves verdienen nog de aandacht.

DIVV

DIVV merkt op dat de bussen en fietsers gezien de rijcurves niet naast elkaar kunnen rijden.

Rijcurves

GVB

- Volgens het GVB zwaait de bus over de stoep ter hoogte van huisnummer 1.
- Op tekening A3 zwaait de bus naar de pont over de tegengestelde richting in de Meidoornweg heen. Daarom is een profiel van 7 meter nodig.
- Op tekening A4 zou de lijn tussen de lijnbus en de overige weg pas moeten beginnen na het zebepad.

DRO

DRO denkt dat de rijcurves tussen de heuvels en banden te krap zijn.

Bochtstralen Van der Pekstraat

GVB

- Het GVB pleit voor een goede asmarkering om de bus naar rechts te geleiden.
- Het GVB vraagt zich af of de aanrijroute voor nood- en hulpdiensten naar de pont is gewijzigd. De heer Langereijs geeft aan dat deze route niet wijzigt. Het hoofdkantoor van de Shell is verplaatst naar een nieuwe locatie, dus de opstelplaats van een reddingsvoertuig voor dat kantoor vervalft.

DRO

- Aan de buschauffeur moet duidelijk worden gemaakt dat hij bij huisnummer 1 moet wachten. De bussen kunnen elkaar verderop niet passeren.
- DRO twijfelt of de zichtlijnen bij de huidige wegbreedte voldoende zijn.

Advies/besluit CVC

De CVC kan niet akkoord gaan met het ontwerp:

- Het wegprofiel moet minimaal 7 meter breed zijn.
- Langsparkeren moet worden opgeheven.
- De bochtstralen op de kruising Hagendoornplein – Van der Pekstraat zijn te klein.
- De CVC kan wel instemmen met het voorrangprincipe voor de bus.
- Het project wordt in verband met de bochtstralen verzocht te zoeken naar meer ruimte in het wegprofiel.
- In de Van der Pekstraat zijn de zichtlijnen een knelpunt, waardoor de kans groot is dat bussen elkaar niet kunnen passeren.

12a. Ijdoornlaan – BLVC uitvoeringsplan tussen Kadoelerbreek en Parlevinkerpad

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Door forse nieuwbouw aan de IJdoornlaan wordt de IJdoornlaan ca. 10 m. naar het noorden verlegd. 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.

Om de bouw van het Bezaanjachtplein mogelijk te maken is het noodzakelijk een forse vrije strook te creëren tussen gevellijn en kant wegverharding. Deze zal aangewend worden voor onder talud ontgraven bouwput, bouwweg I&I-strook, opslag etc.

Het faseringswerk bestaat grofweg uit groen ontruimen, grondwerk + zetting K&L (ver)leggen, aanpassingen aan kunstwerken, wegen en groenwerk en tenslotte meubilair.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het BLVC uitvoeringsplan tussen Kadoelerbreek en Parlevinkerpad.

Opmerkingen vooraf

- De nood- en hulpdiensten zijn betrokken bij het vooroverleg.
- De CVC zal alleen advies geven over de rotonde die voor langer dan een jaar wordt aangelegd. De overige aanpassingen beoordeelt de WWU.

Reactie CVC

DIVV

DIVV is akkoord met het ontwerp.

DRO

- DRO kan akkoord gaan met een lichte overschrijding van de intensiteit, omdat er geen langzaam verkeer op de rotonde zal rijden.
- Het project moet een goed communicatieplan maken wat betreft de alternatieve route over de IJdoornlaan.
- De lichtmast op de rotonde zal verplaatst moeten worden omdat deze problemen geeft met de rijcurves. .

GVB

- Het GVB pleit voor een overrijdbare strook aan de binnenkant.
 - Het GVB wil graag meten wat de vertraging is voor het OV in de huidige situatie en in de nieuwe situatie met de rotonde.
- De voorzitter vraagt het project en GVB om bilateraal de studieopdracht te formuleren.

Politie

- De politie verzoekt om de barrières in rood/wit uit te voeren vanwege de zichtbaarheid.
- Tevens vraagt de politie of het project een D1-bord kan plaatsen.

DIVV

- De fietsersbond maakt zich zorgen over extra verkeer op de Statenjachtlaan.
- Ook dringt de Fietsersbond aan op vermijden van bouwverkeer in verband met het realiseren van de rotonde.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het ontwerp:

- De locatie van de lantaarnpaal verdient aandacht in verband met de rijcurves.
- De GVB steunt het verzoek van de CVC voor het verkeersonderzoek. De studieopdracht wordt bilateraal afgestemd.

12b. IJdoornlaan – DO met Turborotonde tussen Banne Buikslootlaan en Statenjachtstraat

In aanwezigheid van de heren E. Langerijs (Noord), A. Spronk (Oranjewoud) en F. Verdurmen (DIVV).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Door forse nieuwbouw aan de IJdoornlaan wordt de IJdoornlaan ca. 10 m. naar het noorden verlegd. 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.

Ook in het plan is een laad- en losplaats bij de serviceappartementen van plan Kadoelerbreek opgenomen. Mogelijke inpassing/reservering van halteplaatsen ter plaatse achtte de SRA niet nodig. Het VO is juli - augustus 2008 in de VC's behandeld. Kanttekeningen waren over positie laad- en losplaats & ventweg, inpassing by-pass, doorstroming OV en vormgeving rotonde.

Honoreren v/d kanttekeningen zou tot forse aanpassingen van het stedenbouwkundig plan leiden, inclusief de posities van de bestemmingen. Helaas zit in het plan geen overmaat aan ruimte en heeft het ontwerp rekening te houden met (dwang)punten/randvoorwaarden. Voor de doorstroming van het OV per kruispuntvorm, wordt verwezen naar de voorliggende separate notitie.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het DO met Turborotonde tussen Banne Buikslootlaan en Statenjachtstraat.

Opmerkingen vooraf

- Het verschil in doorstroming met een VRI of een turborotonde is niet onderzocht, omdat het project te veel knelpunten tegenkwam tijdens de voorbereiding van het onderzoek.
- De stadsregio heeft besloten om de HOV-route via de noordelijke rijroute te laten lopen en niet via de IJdoornlaan.
- De wachttijden met een VRI zijn gemiddeld 10 seconden.
- Volgens het GVB zal het kruisende verkeer meer vertraging oplopen.
- In 2012 zal de HOV-lijn richting Zaandam over de IJdoornlaan gaan rijden. Het GVB wijst er daarom op dat in de toekomst dus sprake zal zijn van een andere situatie. In december 2010 zal lijn 92 van Connexxion over de IJdoornlaan gaan rijden.

Reactie CVC

DIVV

- DIVV kan instemmen met een turborotonde.
- In het vorige ontwerp stonden meer bushaltes en DIVV vraagt zich af of een aantal haltes zijn vervallen.
Het project geeft aan dat de stadsregio voor lijn 92 het aantal haltes wil beperken.
- DIVV pleit voor goed toegankelijke haltes.

DRO

- DRO ziet dat de rijcurves elkaar op belangrijke punten overlappen.
- Volgens DRO is het niet correct dat voertuigen over de scheidingsband heenrijden.
- DRO pleit ervoor dat fietsers met de rotonde oosterlengte rond meerrijden.
- Verder moet volgens DRO een logische voorrangregeling worden getroffen.

GVB

- Het GVB is tegenstander van een turborotonde.
- Beide rotondes zijn niet hetzelfde vormgegeven en het GVB pleit voor uniformiteit, zodat voor het verkeer duidelijkheid is over de rijrichting.
- Het GVB vreest voor vertraging bij de kruising met de IJdoornlaan. De doorstroming van het OV in ooster- en westerlengte komt in het gedrang.
- Goede bewegwijzering en markering zijn essentieel bij het inleiden van de rotondes.
- Het GVB pleit ervoor dat de rotonde zodanig wordt ontworpen dat de rammelstrook niet continu wordt gebruikt.

Politie

De politie heeft bezwaar tegen het achteruitrijden van de vrachtwagens over een ventweg met tweerichtingen fietsverkeer en voetpad.

Reactie Project

In reactie op de door de Politie gemaakte opmerking geeft het project aan dat de winkeliers vanwege de interne veiligheid graag willen laden en lossen via de loadingdocks.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat vooralsnog niet akkoord met het ontwerp:

- De rijcurves overlappen elkaar op cruciale punten. Het project wordt in dat kader verzocht te zoeken naar meer ruimte.
- Het GVB is vanwege belemmering van de doorstroming voor het OV in de dwarsrichting tegen de rotonde.

13. Ter kennisname

14. Actualiteiten

Het GVB meent dat de markering op de Buitenveldertselaan, tussen De Boelelaan en Mahlerlaan te wensen overlaat. De gele markering is weer zichtbaar en dit levert een verkeersonveilige en onduidelijke situatie op. Verder is de indeling van de rijvakken niet volgens afspraak met de CVC uitgevoerd.

DIVV zal de stukken naslaan wat betreft de wegingdeling.

De politie zal intern kortsluiten welke maatregelen kunnen worden getroffen.

Op het wegdek van de Parnassusweg direct na de afslag is een alternatieve zebra geschilderd. Dit levert een verkeersgevaarlijke situatie op aangezien deze dichtbij een drukke oversteek ligt van de VU naar station Zuid.

Het GVB zal contact opnemen met de voorzitter van de verkeerscommissie van het betreffende stadsdeel.

15. Rondvraag

Er zijn geen gegadigden voor de rondvraag.

De voorzitter sluit de vergadering om 18.05 uur.