



# 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: 850<sup>e</sup> CVC

Datum: 2 juni 2009  
(vastgesteld in 851<sup>e</sup> CVC van 16 juni 2009)

<b>Aanwezig:</b>	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. A. van der Stok	- DRO	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Mevr. M. Prijs	- Politie	
	Dhr. M. Brancart	- DIVV	
	Mevr. E. Demarteau	- notulist	
	Dhr. B. van Eijk	- Zuidas	(agendapunt 4)
	Dhr. G. Lommers	- Zuidas	(agendapunt 6)
	Dhr. H. Lesmeister	- IBA	(agendapunt 6)
	Dhr. I. Frantzen	- DIVV	(agendapunt 6)
	Dhr. A. Toeset	- IBA	(agendapunt 7)
	Dhr. P. van der Zedde	- IBA	(agendapunt 7)
	Dhr. A. Das	- DIVV	(agendapunt 7)
	Dhr. J. Oosterbaan	- Oost Watergraafsmeer	(agendapunt 7)
	Dhr. R. Kooks	- Fugro-Inpark	(agendapunt 9)
	Dhr. T. Hoes	- Projectleider	(agendapunt 9)
	Dhr. A. Hofstra	- Geuzenveld	(agendapunt 9)

### 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 Mercatorplein: verleggen oversteek – aanbrengen vrijliggend fietspad
- 3.2 Marnixstraat tussen Rozengracht en Brouwersgracht
- 3.3 Centraal Station: standplaats alternatief personenvervoer (Groene Standplaats)
- 3.4 Halteaanpassing Vrijheidslaan – Amsteldijk
- 3.5 Halteaanpassing Oosteinde – Sarphatistraat
- 3.6 Halteaanpassing IJtram Eindlus
4. Zuidas: Kenniskwartier – Inrit gebouw Westflank
5. Vaststellen verslagen 847<sup>e</sup> CVC d.d. 21 april 2009 en naar aanleiding van het verslag
6. Zuidas Amsterdam – Uitvoeringsbesluit Beethoven en Verkeersstudie Beethoven.
7. Wibautstraat

8. Inrichting Vrije Geer
9. Herinrichting Burgemeester Roëllstraat - west
10. Ter kennisname
11. Actualiteiten
- 11.1 Prins Hendrikplantsoen – plaatsing van bomen in zichtlijn van trambestuurder
12. Rondvraag

## **2. Mededelingen**

Ad van der Stok werkt sinds een paar maanden bij DRO als stadsergonoom. De gemeenteraad heeft de opdracht gegeven dat de functies in de openbare ruimtes van de stad goed ingedeeld moeten worden. Spreker moet toetsen of de openbare ruimte goed toegankelijk is voor iedereen. De heer Van der Stok is als toehoorder bij de CVC aanwezig om kennis te maken met het verkeerskundige aspect van de openbare ruimte.

Het GVB heeft kortgeleden een gesprek gehad met de NS over het stationseiland bij het CS. Betrokken partijen staan nu in een patstelling wat betreft het gebruik van de ruimte onder het CS. De NS wil niet dat busreizigers deze ruimte gebruiken om bij het busstation achter het CS te komen. Dit was echter wel de afspraak toen besloten werd om het busstation achter het CS te maken. Het GVB en SRA zullen deze situatie bij de wethouder onder de aandacht brengen.

B&W behandelt binnenkort de conceptnota van Uitgangspunten Leidseplein. De nota gaat daarna de inspraak in en dan kunnen het GVB en SRA hun bezwaar kenbaar maken.

## **3. Hamerpunten**

### **3.1. Mercatorplein: verleggen oversteek – aanleggen vrijliggend fietspad**

#### **Aanleiding**

*Door het stadsdeel wordt het volgende gemeld.*

*In verband met de herprofilering van het plein wordt er een vrijliggend fietspad aangebracht. Tevens wordt de voetgangers oversteekplaats verplaatst naar de Hoofdweg. (Zie tekening).*

*De CVC wordt gevraagd akkoord met beide voorstellen, te weten:*

- a. Aanbrengen vrijliggend fietspad
- b. Verplaatsen voetgangers oversteekplaats.

#### **Reactie CVC**

- De CVC wenst inhoudelijke discussie over dit ontwerp en wil het punt daarom in de volgende CVC bespreken.
- De WVA moet het ontwerp ook nog bespreken.

#### **Advies/besluit CVC**

De CVC besluit het ontwerp in een volgende CVC inhoudelijk te behandelen.

### **3.2. Marnixstraat tussen Rozengracht en Brouwersgracht**

#### **Aanleiding**

*Door het stadsdeel wordt het volgende gemeld:*

*Een vorige versie van de ontwerptekening Marnixstraat is op 13 januari 2009 in de CVC besproken.*

*De CVC kon toen niet akkoord gaan met het profiel in het gedeelte tussen Bloemgracht en Marnixplein. Aangezien de CVC eerder wel al akkoord was gegaan dreigde een impasse. Daarop heeft op 31 maart 2009 een informeel overleg plaatsgevonden tussen het stadsdeel en o.a. leden van de CVC (Brancart, Fledderus, Tollenaar, Rappange). Er is toen een profiel uitgedacht waar, na overleg met de stadsdeelportefeuillehouder, alle partijen zich in konden vinden. Dit profiel is nu uitgewerkt in de voorliggende tekening. Daarbij zijn in het gedeelte tussen Bloemgracht en Marnixplein de parkeervakken verbreed van 2m naar 2m20 en de fietsstroken van 1m50 naar 1m80, ten koste van de breedte van het voetpad.*

## Reactie CVC

- De CVC wenst de 1-op-200-tekeningen te zien.
- De CVC heeft bezwaar tegen de halte ter hoogte van huisnummer 104.
- Het sporenplan ter hoogte van huisnummer 101 wil de CVC bespreken.

## Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het ontwerp onder de voorwaarde dat bovenstaande punten nog aan de CVC worden voorgelegd.

### 3.3. Centraal Station: standplaats alternatief personenvervoer (Groene Standplaats)

#### Aanleiding

*Op 1 april 2009 is het definitieve Uitvoeringsbeleid Alternatief Personenvervoer in werking getreden. De wethouder Verkeer heeft de raadscommissie toegezegd om de eerste groene standplaats voor Alternatief Personenvervoer uiterlijk eind juni 2009 te openen in de omgeving van het Centraal Station. In de staf Verkeer is afgesproken dat de groene standplaats, inclusief elektrische oplaadpaal, uiterlijk op 26 juni 2009 zal worden geopend.*

*De juridisch wegbeheerder Stationseiland (stadsdeel Centrum) heeft ambtelijk aangegeven dat een locatie op de kop van de calamiteitenhalte bij het busplatform Prins Hendrikplantsoen beschikbaar is voor een standplaats Alternatief Personenvervoer. Dit betekent dat de voertuigen via het busplatform de standplaats moeten aanrijden. De groene standplaats is een tijdelijke voorziening. In de definitieve inrichtingsplannen voor het stationseiland wordt een locatie gezocht aan de Westkant van het stationsgebouw.*

*Uitgangspunt voor het gebruik van het busplatform is dat het busverkeer zo min mogelijk wordt gehinderd. Ontheffing voor het rijden over het busplatform zal bij de wegbeheerder worden aangevraagd voor de elektrisch aangedreven voertuigen van de Tuk Tuk Company en de Electric Car Company. Beiden vallen in de voertuigcategorie "Driewielig motorvoertuig met autokenteken"*

*Vanwege de verkeersveiligheid en de doorstroming van het busverkeer wordt de wegbeheerder geadviseerd om geen ontheffingen te verlenen voor voertuigen met een beperkte snelheid, de fietstaxi en de paardenkoetsen. Vergunninghouders Alternatief Personenvervoer die rijden met deze laatste categorieën voertuigen mogen dus ook geen gebruik maken van deze groene standplaats. Dit geldt ook voor de huidige Tuk Tuk, maar dan omdat de groene standplaats alleen toegankelijk is voor emissievrije voertuigen.*

*IBA heeft van DIVV opdracht voor de planvorming en de uitvoering. De groene standplaats wordt ingericht voor een tijdelijke periode van vijf jaar, waarbij de uitstraling groen en duurzaam is. De standplaats krijgt twee parkeervakken van circa 4,20 x 2,00 m en biedt plaats aan 2 kleine elektrisch aangedreven voertuigen. Overige verkeersdeelnemers mogen geen gebruik maken van deze standplaats. Stadsdeel Centrum reguleert middels bebording de toegang tot het busplatform en de groene standplaats.*

*Ten behoeve van de elektrische voertuigen zal naast beide parkeervakken op de standplaats een elektrisch oplaadpunt worden aangelegd. Het gemeentebestuur wil het gebruik van elektrisch vervoer stimuleren. Daarom krijgt de standplaats en de oplaadvoorziening een opvallende bestrating, bebording en oplaadvoorziening. Voor de ondergrondse bekabeling maakt IBA afspraken met Alliander. Het bovengrondse oplaadpunt wordt gerealiseerd in opdracht van de gemeentelijke projectgroep Elektrisch Vervoer.*

*Overige (achtergrond) informatie zal tijdens de behandeling in de CVC worden toegelicht.*

*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het voorliggende ontwerp en een advies te geven over de te plaatsen bebording.*

**Reactie CVC**

Vanwege een groot aantal opmerkingen gaat de CVC er niet mee akkoord het voorliggende ontwerp nu als hamerpunt te behandelen. Het ontwerp zal in de volgende CVC als bespreekpunt worden behandeld.

**Advies/besluit CVC**

De CVC wil het ontwerp in de volgende CVC behandelen.

**3.4. Halteaanpassing Vrijheidslaan - Amsteldijk****Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld.*

*Halteaanpassingen → herinrichtingabri naar +20cmBS halte incl. nieuwe lengte, inrichting enabri's. Ontsluiting halte t.b.v. visueel minder validen → verbinden bestaande geleidetegels bij de oversteek met geleidetegels op de halte.*

*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de voorgenomen halte aanpassing Vrijheidslaan – Amsteldijk.*

**Reactie CVC**

Vanwege een groot aantal opmerkingen gaat de CVC er niet mee akkoord het voorliggende ontwerp nu als hamerpunt te behandelen. Het ontwerp zal in de volgende CVC als bespreekpunt worden behandeld.

**Advies/besluit CVC**

De CVC gaat akkoord met het ontwerp onder de voorwaarde dat de breedte tussen de banden minimaal 6 meter is.

**3.5. Halteaanpassing Oosteinde - Sarphatistraat****Aanleiding**

Vanwege een groot aantal opmerkingen gaat de CVC er niet mee akkoord het voorliggende ontwerp nu als hamerpunt te behandelen. Het ontwerp zal in de volgende CVC als bespreekpunt worden behandeld.

*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de voorgenomen halteaanpassing Oosteinde – Sarphatistraat.*

**Reactie CVC**

- Volgens het GVB is een onjuiste constructie voor de band gebruikt. Bij een verharde trambaan moet een trambusbund worden gebruikt. De CVC kan akkoord gaan met de opmerking van het GVB.
- DIVV meent dat iedere halte vanaf nu uniform moet worden uitgevoerd conform PvE.
- DRO merkt op dat de zebra door moet lopen over de trambaan.
- De halte naar het oosten toe moet 2 meter naar achteren schuiven.
- DRO vraagt zich af of de blindengeleidelijn op de juiste plek ligt.

**Advies/besluit CVC**

DIVV zal genoemde aandachtspunten doorgeven aan het stadsdeel en daarna wordt het ontwerp opnieuw behandeld in de CVC.

**3.6. Halteaanpassing IJtram – Eindlus****Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld*

*Halteaanpassingen → bestaande eindlus uitstaphalte wijzigen in een uitstaphalte en een instaphalte; +23cm BS halte incl. nieuwe lengte, inrichting enabri's*

*Ontsluiting halte en oversteken t.b.v. visueel minder validen → verbinden geleidetegels bij de oversteek net geleidetegels op de halte.*

*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de voorgenomen halteaanpassing IJtram Eindlus.*

## **Reactie CVC**

Vanwege een groot aantal opmerkingen gaat de CVC er niet mee akkoord het voorliggende ontwerp nu als hamerpunt te behandelen. Het ontwerp zal in de volgende CVC als bespreekpunt worden behandeld.

## **Advies/besluit CVC**

De CVC besluit het ontwerp in de volgende bijeenkomst inhoudelijk te behandelen.

## **4. Zuidas: Kenniskwartier – inrit gebouw Westflank**

In aanwezigheid van de heer B. van Eijck (Zuidas).

### **Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld.*

*VUmc heeft bouwvergunning aangevraagd voor oprichting van gebouw Westflank. Het toekomstige gebouw bevindt zich direct ten zuiden van de De Boelelaan en direct ten oosten van de Amstelveenseweg. Voor de toegang tot de parkeergarage voor personeel, patiënten en bezoekers wordt een nieuwe in/uitrit op de Amstelveenseweg aangelegd. De bestaande zuidelijker gelegen inrit van het Ronald Mc Donaldshuis blijft bestaan. De bestaande inrit aan de noordzijde (De Boelelaan) blijft ook in de toekomst gebruikt worden door ambulances. In het advies van IVV is in bijlage een SO toegevoegd dat nog verder moet worden uitgewerkt en thans niet formeel aan u wordt voorgelegd. Op basis van verkeercijfers van dIVV is onderzocht of het toevoegen van een in/uitrit mogelijk is, zonder daarbij belemmerend te werken op de doorstroming van het verkeer Amstelveenseweg. Conclusie van dIVV is in het kort: toevoeging van de nieuwe in/uitrit aan de Amstelveenseweg is mogelijk en werkt niet belemmerend op de doorstroming in de Amstelveenseweg. Plaatsing van verkeerregelinstantie lijkt vooralsnog niet wenselijk. Deze conclusie wordt verder toegelicht in het advies van dIVV (bijgevoegd). Het advies van IVV is gebaseerd op verkeercijfers van het eindbeeld (referentiemodel Zuidas inclusief ontwikkeling DOK) waarin alle vastgoed ontwikkeling is gerealiseerd. Aangenomen wordt dat in tussenliggende fasen (waarna vastgoed ontwikkeling nog zal toenemen) minder verkeerdruk aanwezig is in het gebied dan in de eindfase. Het programma dat is opgenomen in het Startbesluit Kenniskwartier is groter dan is verwerkt in het hier gehanteerde referentiemodel. Voor dit meerdere programma worden momenteel de verkeerskundige aspecten onderzocht. De resultaten hiervan worden opgenomen in het nog op te stellen Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier.*

*Het ontwerp van de in/uitrit Amstelveenseweg wordt nog uitgewerkt en zal later in 2009 aan u ter goedkeuring worden voorgelegd. Bij het ontwerp wordt onder meer bekeken of de in/uitrit van een VRI installatie moet worden voorzien en hoe de inpassing kan plaatsvinden (verkeer, waterstructuur, afvalinzameling etc.).*

*De CVC wordt gevraagd in te stemmen met de aansluiting van de nieuwe parkeergarage Westflank op de Amstelveenseweg en in te stemmen met de gekozen locatie van de nieuwe in/uitrit.*

### **Opmerkingen vooraf**

- Het project vraagt goedkeuring wat betreft de aansluiting van de parkeergarage.
- Tevens wil het project goedkeuring van de CVC om verder te gaan met de uitwerking van het ontwerp.

## **Reactie CVC**

### **DRO**

- DRO betreurt het dat goed vooroverleg niet heeft plaatsgevonden.
- De WVA moet dit ontwerp ook bespreken.

- DRO kan de conclusie niet ondersteunen waarin wordt gezegd dat de inrit geen extra verkeersdruk oplevert.
- DRO heeft te weinig informatie om een goed oordeel te vormen.

### **GVB**

- Voor het OV is de Amstelveenseweg een belangrijke ontsluitingsweg. Daarom is het GVB geen voorstander van de voorgestelde inrit van de parkeergarage.
- Het GVB vreest voor congestie, zeker in de spits.

### **DIVV**

DIVV heeft ook behoefte aan meer achtergrondinformatie.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC keurt het ontwerp niet goed.

- Het project moet vooroverleg organiseren.
- De consequenties voor de omgeving en verkeersveiligheid moet het project inzichtelijk maken.
- De WVA moet het ontwerp beoordelen.

## **5. Vaststellen verslag 847e CVC d.d. 21 april 2009 en naar aanleiding van het verslag**

Het verslag wordt met enkele tekstuele wijzigingen goedgekeurd.  
Er zijn geen vragen naar aanleiding van het verslag.

## **6. Zuidas: uitvoeringsbesluit Beethoven en Verkeersstudie Beethoven**

In aanwezigheid van de heren G. Lommers (Projectbureau Zuidas), H. Lesmeister (IBA) en I. Frantzen (DIVV).

### **Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld.*

*Op verzoek van de CVC lichten we graag de volgende zaken toe:*

- *Stand van zaken ontwikkeling deelgebied Beethoven, door dhr. G. Lommers, assistent projectmanager Beethoven;*
- *Verkeersstudie Beethoven dd 16-02-2009 door DIVV, toelichting door dhr. I. Frantzen DIVV; Ter advisering*
- *toekomstige werkzaamheden Beethoven, toelichting door dhr. H. Lesmeister IBA.*

*De CVC wordt gevraagd kennis te nemen van de stand van zaken Beethoven en Verkeersstudie Beethoven.*

### **Opmerkingen vooraf**

- Het project wil de CVC informeren over de inhoud van het uitvoeringsbesluit.
- Daarna wil het project nog enige adviezen over het fietspad.
- Het uitvoeringbesluit is in april 2007 door de gemeenteraad vastgesteld.
- Het programma is door DIVV doorgerekend met een verkeersstudie.
- Het autoverkeer gaat nu via een nieuwe weg aan de zuidzijde. Daardoor wordt de Prinses Irenestraat een soort fietsstraat.
- Ontsluiting van de fietskelder van het lyceum moet in een volgende fase worden uitgewerkt.
- DRO adviseert negatief wat betreft een VRI op de kruising Prinses Irenestraat – Beethovenstraat. Zeker gezien de enorme stroom fietsers op dat traject vanwege het lyceum is dit bij de verdere uitwerking een aandachtspunt.
- Voor het profiel in de Prinses Irenestraat zijn drie mogelijkheden:  
De huidige indeling aanhouden en deze onderbouwen met verkeerscijfers.  
De fietsstraat iets opschuiven zodat de bomen kunnen blijven staan.  
Een vrijliggend fietspad en een rijbaan breed genoeg voor één auto.

## Reactie CVC

### GVB

- Het GVB ziet verkeersonveilige situaties ontstaan op de verschillende kruisingen met de Beethovenstraat.
- Volgens het GVB is het verkeersveiliger om bij de kantoren en scholen een mogelijkheid voor langzaam verkeer te bieden om kruisingsvrij onder de Beethovenstraat door te gaan.

### DRO

- DRO betreurt het dat de Zuidas plaatselijke oplossingen bedenkt, terwijl het project pretendeert integraal te denken. De fietsroute van oost naar west moet in zijn geheel worden gezien.
- DRO kan akkoord gaan met het verleggen van de fietsroute, zolang er een logische en kwalitatief hoogwaardige fietsroute voor terugkomt.

### Politie

- De politie sluit zich aan bij de opmerking van DRO.
- In het voortraject van het ontwerpen moet het project aandacht hebben voor de fietser.

### DIVV

- Volgens DIVV staat het voorgestelde fietspad loodrecht op de beleidsuitgangspunten van een fietsroute.
- De toegang tot de parkeergarage gecombineerd met een fietsroute is verkeersonveilig.
- DIVV is benieuwd naar de verkeerscijfers van de fietsstraat.

## Advies/besluit CVC

- De verdere uitwerking van het ontwerp zal terugkomen in de CVC.
- De Beethovenstraat is hoofdnet fiets en het project moet volgens het beleidskader dus een vrijliggend fietspad realiseren, ook al wordt de route verlegd naar de Prinses Irenestraat. Een eventuele afwijking van het beleidskader moet goed worden onderbouwd.

Het project is gestart met de ontwikkelingsprocedure waar de gemeente een besluit over moet nemen. Door het project wordt gevraagd of er een DO in de CVC moet worden gepresenteerd betreffende deze procedure.

Volgens de CVC is het moment van inspraak leidend. De CVC kan een eventueel schetsontwerp voor de start van de inspraak beoordelen. Het ontwerp moet met de juridisch wegbeheerder, in dit geval het stadsdeel, worden afgestemd.

## 7. Wibautstraat

In aanwezigheid van de heren S. Abbosh (IBA), W. Dekker (IBA), P. van der Zedde (IBA), J. Oosterbaan (Oost-Watergraafsmeer) en J. Stichter (DRO).

### Aanleiding

*In de agendaflap 850° CVC 'Wibautstraat' d.d. 2 juni 2009, geeft de indiener eerst in het kort het CVC-advies van 7 april 2000 weer en geeft vervolgens commentaar wat hiermee gedaan is. Tevens geeft de indiener de aanvullende belangrijkste opmerking van de SDVC weer en wat hiermee gebeurd is.*

*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het ontwerp. Eventuele opmerkingen worden meegenomen/verwerkt in het definitief ontwerp.*

### Opmerkingen vooraf

- Het ontwerp is 7 september 2008 in de CVC behandeld en naar aanleiding van opmerkingen is het ontwerp aangepast.
- De CVC wordt gevraagd diverse varianten te beoordelen.
- Het project wil graag vasthouden aan een standaard profielbreedte van 9.20 meter ter plaatse van de opstelvakken op het Rhijnspoorplein.
- De stadsdeelverkeerscommissie adviseert negatief over het ontwerp, omdat naar hun mening het project hun bezwaren niet in het ontwerp heeft verwerkt.

IBA geeft aan wel een aantal opmerkingen van de stadsdeelverkeerscommissie te hebben verwerkt.

De voorzitter constateert dat een vergadering van de stadsdeelverkeerscommissie heeft plaatsgevonden zonder dat het project daarbij aanwezig was. Hij constateert dat de opmerkingen van de CVC wel zijn opgepakt door het project. Het project en de stadsdeelverkeerscommissie moeten hun meningsverschillen samen bespreken. Pas als zij er niet samen uitkomen, beslist de politiek over deze kwestie.

Het stadsdeel geeft aan dat het negatieve advies met een aparte notitie aan de stuurgroep is verstuurd.

- De voorzitter stelt voor om het ontwerp inhoudelijk te behandelen. Het project bepaalt vervolgens hoe zij omgaat met de opmerkingen van de CVC en de stadsdeelverkeerscommissie.

## Reactie CVC

### DRO

- DRO ziet de bomen op de diverse tekeningen op verschillende plekken staan en informeert wat de juiste tekening is.  
Het project geeft aan dat de bomenrij vastligt. Uitgangspositie is een verspringing in de rij van bomen.
- DRO dringt aan op goed zicht op de VRI in verband met het planten van bomen.
- DRO heeft te weinig inzicht in de hoogtematen, vermeld in het dwarsprofiel.

### Het stadsdeel

- Het stadsdeel heeft bezwaar tegen de plannen van het project om het wegprofiel zo vlak mogelijk te houden.
- Tussen fietspad en rijbaan wenst het stadsdeel een fysiek hoogteverschil, zodat de verschillende rijbanen gescheiden worden.  
Volgens het project loopt het fietspad tol rond naar de weg toe.

### Tekening 1

Het project meent dat 9.20 meter breed wegprofiel voldoet aan de leidraad. Meer breedte heeft het project niet gegeven omdat anders een bomenrij moet verschuiven.

### DIVV

- DIVV is tegen een doorgetrokken band op het fietspad bij de oversteekplaatsen.
- DIVV is ongerust over het comfort bij de fietsoversteek en blijft bij het standpunt dat verzakkingen kunnen optreden.

### DRO

- Aandachtspunt is de markering van de haaiantanden voor de fietsoversteken.
- DRO adviseert om de zebra's rechtdoor te laten lopen in plaats van verschoven.
- De doorlopende band kan DRO niet goed beoordelen wegens het ontbreken van de hoogtematen.
- Wanneer tussen fietspad en rijbaan in de bocht een hoogteverschil zit, kan DRO akkoord gaan met het ontwerp. Daarbij moet het comfort van de fietser gegarandeerd worden.
- DRO kan met node akkoord gaan met het wegprofiel van 9.20 meter. Het linksafvak van 2.80 meter is volgens DRO te krap.
- Het uitzicht op de VRI moet gegarandeerd blijven. In de leidraad staat dat in de laatste 10 meter voor een VRI geen boom mag staan.

### Politie

De politie wil een haaks hoogteverschil van 11 cm tussen fietspad en rijbaan. Dit is ook al aangegeven in de stadsdeelverkeerscommissie.

### GVB

- Het GVB wenst hoogtematen van de heuvels voor voetgangers.
- Ook het GVB wenst een hoogteverschil tussen fietspad en rijbaan.



- Verder meent het GVB dat het afslagvak voor linksaf met 2.80 meter te krap is. Zeker omdat deze afslag veel wordt gebruikt.

Na discussie wordt besloten dat het project een detailvoorbeeld maakt van de verhoging tussen fietspad en rijbaan. De CVC heeft de uitdrukkelijke wens dat aan de buitenkant van de bocht een duidelijk hoogteverschil moet zijn dat de scheiding aangeeft tussen fietspad en rijbaan. Het detailvoorbeeld zal in de CVC aan de orde komen.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC heeft de volgende opmerkingen:

- De meerderheid van de CVC vindt het afslagvak voor linksaf te smal. Daarom gaat de CVC node akkoord. De lijnen en de bomenrij dwingen de CVC ook tot het nemen van deze beslissing.
- Het project moet een goede onderbouwing geven over de zichtlijnen voor de bestuurder.

### **Tekening 2**

- Het project laat bij voorkeur het autoverkeer uit de zijstraten voor elkaar langs draaien op de kruising Eerste Boerhaavestraat west en Eerste Boerhaavestraat oost.
- Bromfietsers kunnen recht oversteken
- De voorzitter stelt voor om de nieuwste (door het Project in de vergadering ingebrachte) variant niet te bespreken, onder andere omdat deze niet is voorbereid door de CVC.

### **DIVV**

- DIVV geeft de voorkeur aan variant B, waarbij de auto's voor elkaar langs draaien.
- Verder vreest DIVV voor een verkeersonveilige situatie ter hoogte van de snackbar. De stoep is daar te krap.

### **DRO**

- DRO is voorstander van variant B met middennaald.
- De boogstralen moeten volgens DRO groter.

### **GVB**

Ook het GVB geeft de voorkeur aan variant B.

### **Politie**

De politie heeft de voorkeur voor variant B met een fysieke scheiding om linksafslaand verkeer tegen te gaan.

### **Tekening 3**

#### **DIVV**

Geen opmerkingen

#### **DRO**

- In de Eerste Boerhaavestraat ziet DRO duidelijk dat de zebra's niet in één lijn liggen.
- In de Eerste Oosterparkstraat is de markering voor de fietser een aandachtspunt.

### **Het stadsdeel**

Het stadsdeel wenst een bredere fietsoversteek bij de Eerste Oosterparkstraat. Dit is een hele drukke oversteek.

Volgens het project is de fietsoversteek al verbreed conform de leidraad. Het ontwerp is ook conform masterplan uitgewerkt.

De CVC constateert dat de breedte van het fietspad voldoet aan de leidraad.

### **Tekening 4**

#### **DIVV**

- Volgens DIVV moet het project het PVE bushaltes toepassen.
- Momenteel kan een mindervalide niet langs de bomen om op de halte te komen.
- DIVV mist ook eenabri op de halte.

## **GVB**

- Het GVB wenst een doorsnede met hoogtematen van de halte. Dan kan de CVC ook beoordelen of de bushalte voldoet aan het PvE.
- Het GVB vraagt zich af of een getrokken streep tussen bushalte en rijbaan nodig is.
- De getekende blindengeleidelijn loopt dwars door de bomen.
- Het GVB kan akkoord gaan met deze tekening, maar wil de halte in detail nogmaals bespreken.

## **Politie**

Volgens de politie kan het woord lijnbus vervallen.

## **Tekening 5**

### **DRO**

- De zebra moet in de rijrichting van de Platanenweg liggen.
- DRO wenst de fietsoversteek naar de Gijsbrecht van Aemstelstraat twee meter op te schuiven dichterbij de Gijsbrecht Van Aemstelstraat toe.

## **Tekening 6**

### **DRO**

De pijlmarkering richting het viaduct kan vervallen.

Het project geeft aan dat de stadsdeelverkeerscommissie keren wil tegengaan.

De CVC adviseert dan borden te plaatsen.

## **Politie**

Politie is geen voorstander van een doorsteek naar de Marcusstraat.

## **GVB**

Het GVB gaat akkoord met de tekening.

## **Advies/besluit CVC**

De CVC kan akkoord gaan met het ontwerp, met verwerking van de gemaakte opmerkingen.

De opmerkingen worden verwerkt in het DO. Wel komt de kwestie rond het hoogteverschil tussen fietspad en rijbaan nog een keer aan de orde in de CVC.

## **8. Inrichting Vrije Geer**

Dit agendapunt wordt niet behandeld.

## **9. Herinrichting Burgemeester Roëllstraat - west**

In aanwezigheid van de heren R. Kooks (Fugro -Inpark in opdracht van stadsdeel Geuzenveld-Slotermeer) en T. Hoes (projectleider).

## **Aanleiding**

*Stadsdeel Geuzenveld-Slotermeer wil in het kader van de stadsvernieuwing en groot onderhoud de Burg. Roëllstraat-west herinrichten.*

*Dit ontwerp is reeds in de 808° CVC vergadering van 9 oktober 2007 behandeld.*

*De opmerkingen die toen door de CVC zijn gemaakt zijn per opmerking beoordeeld door het stadsdeel en de stadsdeel verkeerscommissie. De meeste van deze opmerkingen zijn verwerkt in het aangepaste ontwerp.*

*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de voorgenomen herinrichting van de Burgemeester Roëllstraat-west.*

## **Opmerkingen vooraf**

De stadsdeelverkeerscommissie gaat akkoord met het ontwerp.

## **Reactie CVC**

### **Tekening 1**

#### **DRO**

- Bij de geregelde rotonde ontbreken de masten en daarom moet de WVA de tekening behandelen.
- De haaiantanden voor de zebra kunnen vervallen.
- Bij de uitrit van de Immanuel Kanthof heeft het fietspad voorrang.

#### **GVB**

- Het GVB wil dat de rijbaan naast de bushaltes verhoogd aangelegd wordt zodat een hek tussen halte en rijweg overbodig wordt.
- Op de tram/bushalte wordt een perronband, type Amsterdam, toegepast. Bij de tramhalte aan de onverharde trambaan dient een rechte band te worden toegepast.
- Door de herprofilering van de Allendelaan is deze halte extra druk. Het GVB wil zekerheid hebben of de 89 meter lange opstellengte voor de verkeerslichten genoeg is voor de bus om de filte voor de verkeerslichten te ontwijken. Door de herprofilering van de Allendelaan is de Burgemeester Roellstraat extra druk en is deze 89 m. nu in ieder geval niet genoeg.

#### **DIVV**

- De Fietsersbond vindt de aansluitingen op de rotonde te breed en wil deze verlengen richting de rotonde.
- Bij huisnummer 70 moet een eindmarkering worden aangebracht bij de blindengeleidelijn.

### **Tekening 2**

#### **DRO**

- DRO vraagt zich af waar de fietsers vandaan komen die bij de Goeverneurhof op het tweerichtingsfietspad komen.  
Het project geeft aan dat de mensen lopend uit de hofjes komen en dan op het fietspad gaan rijden.  
Na discussie stelt de CVC voor om het tweerichtingsfietspad door te trekken tot aan de zebra.
- DRO stelt voor dat de WVA een uitspraak doet over de verkeerskundige inrichting van de trambaan. In het verleden was dit punt een black spot en daarom zijn tramwaarschuwinglichten geplaatst. De WVA moet nu een uitspraak doen wat nodig is: een zebra over de trambaan of tramwaarschuwinglichten.

#### **GVB**

De halte dient een lengte van 31 m. te hebben.

#### **Politie**

Ook de politie wenst een uitspraak van de WVA over deze locatie. Zeker omdat het volgens de politie een ongelukkige situatie blijft.

#### **DIVV**

DIVV pleit voor een halte die toegankelijk is vanaf twee kanten. Dus een doorsteek maken bij de Goeverneurhof.

## **Advies/besluit CVC**

De CVC keurt het ontwerp goed onder de voorwaarde dat de WVA een uitspraken doet over de voetgangersoversteek bij de trambaan met waarschuwinglichten en de aansluiting op de rotonde. Het ontwerp kan als hamerpunt nog een keer terugkomen in de CVC.

## **10. Ter kennisname**

Er zijn geen punten ter kennisname.

## **11. Actualiteiten**

### **11.1 Prins Hendrikplantsoen – plaatsing van bomen in zichtlijn van trambestuurder**

Het GVB wijst erop dat bij het Prins Hendrikplantsoen vier bomen geplaatst zijn in de zichtlijn van de trambestuurder. Momenteel kan de bestuurder nog door de bomen heen kijken, maar in de toekomst is dit niet meer mogelijk. Dit levert verkeersgevaarlijke situaties op.

De CVC is van mening dat de bomen niet kunnen blijven staan omdat het zicht wordt ontnomen. De bomen moeten weg.

DIVV zal contact opnemen met de verantwoordelijke wegbeheerder.

Het GVB geeft aan dat de vrije busbaan op de Amstelveenseweg zwart is. De band is lichtgrijs en de rijbaan is weer zwart. Het kleurverschil tussen de rijbanen dreigt te verdwijnen, terwijl een vrije busbaan duidelijk herkenbaar moet zijn als een gedeelte waar de auto niet mag rijden.

DIVV zal deze kwestie intern aan de orde stellen.

## **12. Rondvraag**

De voorzitter brengt een recent dodehoekongeval ter sprake. Een rechtdoorgaande fietser werd door een rechtsafslaande cementauto overreden. Op die locatie is de OFOS aangepast omdat die plek in het verleden al een black spot was. DIVV moet vragen van de raadscommissie beantwoorden. De verkeerspolitie heeft ter plaatse van het ongeval een verkeerskundige schouw gedaan. Erik Volkering zal worden gevraagd om het ongeval voor een quickscan aan te melden.

Het GVB zal kijken of de kruising meegenomen kan worden in de herprofilering van de Bilderdijkstraat.

De voorzitter sluit de vergadering om 17.25 uur.