



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: 855° CVC

Datum: 8 september 2009
(vastgesteld in 856° CVC van 22 september 2009)

Aanwezig:	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. M. Oost Indië	- DRO	
	Dhr. A. Wiersma	- DRO	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Mw. M. Prijs	- Politie	
	Dhr. M. Brancart	- DIVV	
	Mw. E. Demarteau	- notulist	
	Dhr. K.J. Baars	- Westerpark	(agendapunt 4)
	Dhr. J. Dijk	- Westerpark	(agendapunt 4 en 5)
	Dhr. R. Veldhuijzen van Zanten	- IBA	(agendapunt 6)
	Dhr. J.P. Klaver	- IBA	(agendapunt 6)
	Dhr. S. Thio	- IBA	(agendapunt 7)
	Dhr. F. Mulder	- IBA	(agendapunt 7)
	Dhr. P. Koster	- Westerpark	(agendapunt 8 en 9)
	Dhr. H. Lesmeister	- IBA	(agendapunt 10)
	Dhr. H. Koelmans	- Zuideramstel	(agendapunt 10)
	Dhr. R. Barkhuis	- Haven Amsterdam	(agendapunt 11)

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
4. Ondergrondse containers langs Hoofdnet in stadsdeel Westerpark (plaatsingsplan)
5. Bushalte lijn 60 – Nassaukade en Haarlemmerweg t.b.v. nieuwe buslijn 60
6. Inrit Parkeergarage Singelgracht Bellevue
7. Tijnmuiden – Dortmuiden (Rotondegedeelte)
8. Houthaven, tijdelijke Pontaanlanding Tasmanstraat
9. Houthaven, maaiveld Pontsteiger

10. De Boelelaan – Touringcar laad- en losplaats t.b.v. het hotel Gershwin
11. Vestiging nieuwe brandstof verkoopstation aan de Nieuwe Hemweg
12. Ter kennisname
- 12.1 E-mail d.d. 28-08-09: terugkoppeling van het bestuurlijk overleg d.d. 28-08-09 over het Amstelstation: 1. tramkeerlusvarianten, 2. Opstelvakken Julianalaan en 3. bijdrage uit Grex
13. Verslag 854^e CVC d.d. 25 augustus 2009
14. Naar aanleiding van het verslag 854^e CVC d.d. 25 augustus 2009
15. Actualiteiten
- 15.1 Aanrijding met dodelijke afloop op rijweg A10
- 15.2 Ontwerp – Prins Hendrikplantsoen – het uitrijden van bus 48 vanaf de busstandplaats Prins Hendrikplantsoen
16. Rondvraag

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3. Hamerpunten

Er zijn geen hamerpunten

4. Ondergrondse containers langs Hoofdnet in stadsdeel Westerpark (Plaatsingsplan)

In aanwezigheid van de heren K.J. Baars (stadsdeel Westerpark) en J. Dijk (stadsdeel Westerpark).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Op 21 heeft uw vergadering locatievoorstellen behandeld voor het plaatsen van ondergrondse restafvalcontainers in diverse straten in Westerpark. Naar aanleiding van uw commentaar heeft Westerpark een maximale inspanning gedaan haar plan te optimaliseren.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met de voorstellen zoals verwoord in de bijgevoegde boekjes van Fase 2 en fase 3.

Opmerkingen vooraf

- Het project heeft gekeken naar een andere locatie voor nummer 87 en heeft voor het stadsdeel geen aanvaardbaar alternatief gevonden. Voor de brommer is niet veel ruimte om de vuilniswagen te passeren, zeker niet op hoge snelheid en het project acht de kans daarom klein dat brommers daadwerkelijk langs de vuilniswagen zullen rijden.
- Ter plaatse van de bushalte is het middengedeelte niet overrijdbaar.
- Bij nummer 90 en 91 is op verzoek van de CVC de verhoging in de middenberm ingekort, zodat nood- en hulpdiensten kunnen passeren.
- Het project gaat er vanuit dat de containerlocaties op de Nassaukade buiten de spijtijden worden geleegd, hoewel de gemeentereiniging dit niet op papier heeft toegezegd.

Reactie CVC

Politie

- De politie behoudt de wens voor een alternatieve locatie voor nummer 87. Zij vreest toch dat bromfietzers en auto's de vuilniswagen via de verkeerde weghelft zullen passeren zullen passeren, wat een verkeersgevaarlijke situatie oplevert bij de voetgangersoversteek.
- Wanneer toch voor de voorgestelde locatie wordt gekozen, moet het project kijken naar de meest gunstigste tijd om de container te legen.

DIVV

DIVV sluit zich aan bij de opmerking van de politie en gaat node akkoord met locatie 87.

DRO

Ook DRO gaat node akkoord met locatie 87.

GVB

- Het GVB vindt locatie 87 niet wenselijk, maar gaat node akkoord.
- Het GVB stelt voor om de verkeerssituatie tijdens het legen van de container te schouwen.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met de locaties 90 en 91.

Met locatie 87 gaat de CVC node akkoord om de volgende redenen:

- Gezien de duur van het legen van de container ziet de CVC met name bij de voetgangersoversteekplaats een verkeersonveilige situatie ontstaan als bromfietser en auto via de andere rijbaan de vuilniswagen gaan passeren.
- Het stadsdeelbestuur moet bij besluitvorming het standpunt van de CVC meenemen.

Fase 3

Locatie 166

De CVC gaat node akkoord. Deze locatie ligt net na de bocht en tijdens het legen wordt het zicht geblokkeerd door de vuilniswagen. Dit kan een verkeersonveilige situatie opleveren bij een inhaalmanoeuvre.

Locatie 168

- De CVC adviseert met de huidige inrichting negatief betreffende locatie 168, omdat de doorstroming van deze corridor ernstig geblokkeerd kan worden tijdens het legen.
- De snelheid op de Spaarndammerdijk is hoog en dan levert een stilstaande vuilniswagen gevaarlijke situaties op.

Locatie 169 en 170

- Deze locaties liggen ook op het hoofdnet dat de corridor vormt en daarom adviseert de CVC negatief.
- De doorstroming kan worden belemmerd.
- Locatie 170 ligt in een bocht en dat kan bij inhalen van de vuilnisauto verkeersgevaarlijke situatie opleveren.

Advies/besluit CVC

- De CVC geeft een negatief advies voor de locaties 168, 169 en 170.
- De CVC gaat node akkoord met de locaties 87 en 166.
- De CVC keurt de overige locaties goed.

5. Bushaltes lijn 60 – Nassaukade en Haarlemmerweg t.b.v. nieuwe buslijn 60

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

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

In het kader van 'Voorrang voor een Gezonde Stad' VGS) is geld vrij gemaakt voor een busverbinding tussen Station Sloterdijk en de Staatsliedenbuurt in het stadsdeel Westerpark. De bus zal met een frequentie van 6 bussen per uur rijden via de Haarlemmerweg., Van Hallstraat, Frederik Hendrikplantsoen, Nassaukade, Nassauplein en terug over de Haarlemmerweg. De bus zal halteren

Op de bestaande haltes en twee nieuw aan te leggen haltes. Deze liggen nu voor

1. Halte Nassaukade

De halte is gelegen op korte afstand van de Rotterdammerbrug, richting Eerste Marnixplantsoen. Dit is een zogenaamde wachthalte, hier wacht de bus zijn tijd af.

Overstappers van tramlijn 10. De Nassaukade is een corridor, met iets meer dan 6000 mvt/etmaal ri. Staduit, voorzien van fietsstroken.

2. Halte Haarlemmerweg

De halte bevindt zich ter hoogte van Van Limburg Stirumstraat en de oostelijke ingang naar het Cultuurpark Westergasfabriek. De halte is gesitueerd na de kruising. De Haarlemmerweg is Hoofdnet Auto, met vrijliggende fietspaden.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met de voorstellen zoals ze voorliggen, op dat verder kan worden gegaan met de planvorming. Definitieve tekeningen zullen met IVV Beheer worden overlegd, en kunnen zonodig terug komen in de CVC.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

Nassaukade

DIVV

Een fietsstrook op de rijbaan is volgens de Fietsersbond te krap, daarom adviseert zij om het fietspad achter de bushalte om te leggen.

DRO

De uitrijdhoek van de bushalte komt uit op het fietspad. Dit verdient de aandacht

Advies/besluit CVC

- De CVC heeft niet veel bezwaren tegen deze locatie, maar onderkent het bezwaar van de fietsersbond.
- Helaas ziet de CVC geen andere mogelijkheid dan voorliggend ontwerp, omdat er geen ruimte is om het fietspad om de bushalte heen te leggen.
- De fietsstrook dient het project in rood asfalt uit te voeren met fietssymbolen er in. Op die manier komt de nadruk op de fietsstrook te liggen.

Haarlemmerweg

DIVV

- DIVV mist deabri op de halte.
- Ook vraagt DIVV zich af of de voetganger over de Haarlemmerweg moet lopen om de halte te bereiken. Bereikbaarheid van de halte vanuit de buurt moet het project garanderen.

DRO

DRO wil de inrijdhoek versoepelen, zodat de bus goed langs de hoge halte kan stoppen.

GVB

Het GVB twijfelt of de maten correct zijn, maar kan wel instemmen met voorliggend ontwerp.

Advies/besluit CVC

- De CVC kan akkoord gaan met voorliggend ontwerp, omdat op deze halte voornamelijk mensen zullen instappen.
- De bereikbaarheid van de halte vanuit de buurt is een aandachtspunt voor het project.

6. Inrit Parkeergarage Singelgracht Bellevue

In aanwezigheid van de heren R. Veldhuijzen van Zanten en J.P. Klaver (IBA).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Voor de omgeving rond het Leidseplein en de kop van de Overtoom, alsmede voor de zone langs de Singelgracht wordt gestreefd naar een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. In deze omgeving is de parkeerdruk hoog. Met een ondergrondse parkeergarage, in combinatie met het opheffen van parkeerplaatsen op straat, worden zowel de openbare ruimte als de parkeerdruk verbeterd. Stadsdeel Centrum en stadsdeel Oud-West zijn voornemens om in 2010 een bestuurlijke beslissing te nemen over de realisatie van de parkeergarage Singelgracht Bellevue.

De parkeergarage Singelgracht Bellevue is gelocaliseerd onder de Singelgracht tussen Leidsekade en Nassaukade en tussen Overtoom en Koekjesbrug, op de grens van de stadsdelen Centrum en Oud-West. Het is gelegen aan de rand van de binnenstad nabij het Leidseplein en de Overtoom, langs de S100. De parkeergarage kent zijn ontsluiting vanaf de Nassaukade. Er wordt gesproken over de toekomstige Hoofdnet Fietsverbinding vanaf Leidsegracht naar Oud-West. Hiervoor is een brug nodig, welke door voorliggend plan niet onmogelijk wordt gemaakt.

Eerder ontwerp

Voorliggend project is eerder in de 801° CVC (2007) behandeld. De CVC heeft volgend advies gegeven: zichtproblematiek verkeer uit de garage; fietsoversteek vanuit 2° Helmersstraat is fietsroute; voetgangers niet bij de in-/uitrit parkeergarage Singelgracht Bellevue leiden; capaciteitsonderzoek linksaf- en rechtsaf de garage in; beter zicht komende vanuit de parkeergarage Singelgracht Bellevue op verkeer op de Nassaukade.

Aangezien de eerdere locatie (IBA, 2007) van de in-/uitrit op in erfpacht uitgegeven grond ligt, heeft stadsdeel Oud-West opdracht gegeven te zoeken naar andere alternatieven voor ontsluiting van de parkeergarage. De nieuwe ontsluiting en daarmee ook de ligging van de parkeergarage is tussen Koekjesbrug en Leidsegracht, met een ontsluiting ongeveer tegenover de Eerste Helmersstraat, dan wel ongeveer tegenover de Tweede Helmersstraat.

Intensiteiten

De parkeergarage kent geen belemmering voor de doorstroming op de Nassaukade. Uit een modelberekening uitgevoerd door DIVV blijkt dat de totale hoeveelheid autoverkeer waarschijnlijk zelfs afneemt door de komst van de garage. Dit komt enerzijds omdat er op maaiveld parkeerplaatsen verdwijnen (in Oud West met een verhouding 8/5 en in het Centrum met een verhouding van 1/1) en anderzijds omdat er door de komst van de garage minder zoekverkeer is. Er rijden dus minder auto's door de omliggende wijken die een vrije parkeerplek proberen te vinden. De totale hoeveelheid autokilometers neemt daarmee af als de parkeergarage Singelgracht Bellevue wordt gerealiseerd.

Niettemin is de verwachting dat door de komst van een garage de hoeveelheid autoverkeer op toeleidende wegen wel iets zal toenemen. Het verkeer wordt immers geconcentreerd op een beperkt aantal wegen. Vergeleken met de totale hoeveelheid verkeer dat al op die wegen zit is de toename echter zeer beperkt. Op de Overtoom bijvoorbeeld rijden nu per etmaal ongeveer 20.000 (Bron: DIVV) auto's in beide richtingen. Door de komst van een parkeergarage Singelgracht Bellevue komen er naar schatting maximaal ongeveer 200 bij. Dit is een toename van slechts 1% over een etmaal.

Uitgangspunten

Er zijn twee varianten voor de ligging van de in-/uitrit, namelijk ongeveer tegenover de Eerste Helmersstraat, dan wel ongeveer tegenover de Tweede Helmersstraat. De volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- *De parkeergarage krijgt een ontsluiting vanaf Nassaukade, tussen Leidsegracht en Koekjesbrug;*
- *Er dient rekening gehouden te worden met de in erfpacht uitgegeven grond noordelijk van het monument op Stadhouderskade 1 (op de hoek met de Overtoom);*
- *De parkeergarage heeft een capaciteit van zo'n 500 parkeerplaatsen;*
- *De gebruikers van de parkeergarage zijn grotendeels bewoners uit Oud-West en Centrum, een gedeelte zijn bezoekers;*
- *De kade van de Leidsekade dient te worden gehandhaafd en de kade van de Nassaukade dient te worden vernieuwd;*
- *Er dient rekening gehouden te worden met het voornemen een fietsbrug over de Singelgracht te realiseren;*
- *Het wordt een traditionele garage met drie parkeerlagen. Een bufferruimte tussen openbare weg en de parkeerapparatuur/slagboom voor zo'n 10 voertuigen, vóór en op de hellingbaan. De helling kent een hellingspercentage van 10%.*

De CVC wordt gevraagd om advies met betrekking tot de voorgestelde twee schetsen van de inpassing in-/uitrit parkeergarage Singelgracht Bellevue.

Opmerkingen vooraf

- Stadsdeel Oud West en Centrum willen de parkeerdruk in het gebied verbeteren.
- Er is gezocht naar een nieuwe ingang van de parkeergarage omdat de erfpachter van een deel van het parkeerterrein niet wil meewerken aan een inrit op het parkeerterrein.
- Het project heeft nu een in- en uitrit gemaakt net buiten het erfpachtgedeelte.
- De CVC wordt gevraagd een voorkeur uit te spreken voor een variant.

Reactie CVC

DRO

- DRO heeft de voorkeur voor variant A vanwege de fietsroute. Een eventuele fietsbrug is in variant A gemakkelijker te maken.
- Het voordeel van variant A is dat er maar één uitrit is.
- DRO wenst meer opstelruimte voor de fietser ter hoogte van de 1^e Helmersstraat aan de Oostzijde. .
- Aandachtspunt is de markering.
- De opstelgelegenheid voor het kruispunt met de Overtoom is in variant A groter.

GVB

- Het GVB is ook voorstander van variant A.
- De markering moet zodanig vorm worden gegeven dat de automobilist het opstelvak voor de parkeergarage niet ziet als verlenging van het opstelvak voor de VRI.

- Het GVB vindt de twee in- en uitritten van variant B ongewenst.

Politie

- De politie heeft de voorkeur voor variant A.
- In variant A kruist de automobilist het fietspad twee keer en in variant B drie keer.
- Het project moet de fietsoversteek goed markeren, daarnaast vooral fietsers uitnodigen om naar de Oversteek bij de Overtoom te gaan, omdat daar een belangrijke fietsroute ligt.
- Een groot voordeel van variant A is de opstelruimte voor de auto komende uit de parkeergarage.
- De politie wil de uitgewerkte plannen eerst in de stadsdeelverkeerscommissie behandelen voordat de CVC die versie behandelt.

DIVV

- DIVV meent dat er een verkeersonveilige situatie ontstaat omdat er geen opstelruimte is voor de fietser.
- De fietsersbond wil een variant waarbij de fietser over het parkeerterrein wordt geleid.
- Het voordeel van variant A is het vervallen van de parkeerplaatsen, zodat er aan de noordzijde meer ruimte ontstaat voor het fietspad.

Advies/besluit CVC

De CVC heeft unaniem de voorkeur voor variant A.

- De voorzitter merkt op dat de plannen die nu verder worden uitgewerkt, eerst aan de Verkeerscommissie Stadsdeel moeten worden voorgelegd, alvorens ze weer in de CVC kunnen worden besproken.
- Deze variant komt de doorstroming ten goede.
- Het aantal uitritten is beperkt.
- Een aantal parkeerplaatsen vervalst en dat geeft meer ruimte op de corridor.
- De CVC wil het fietspad achterlangs laten lopen in het kader van de verkeersveiligheid.
- De rijstrookbreedte moet het project aanpassen volgens het beleidskader hoofdnetten.

7. Tijnmuiden – Dortmuiden - Rotondegedeelte

In aanwezigheid van de heren S. Thio en F. Mulder (IBA).

Aanleiding

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het ontwerp.

Opmerkingen vooraf

- Het ontwerp van de rotonde is losgekoppeld van het gedeelte dat RWS aanlegt.
- De kabel en leidingprocedure wordt opgestart.
- Het project heeft gekeken naar de rugdekking van de fietsers en deze binnen de beschikbare ruimte zo goed mogelijk aangepast.

Reactie CVC

Politie

De politie verzoekt de VOP door te trekken over de fietspaden.

DIVV

- Op hoofdnet auto moet de VOP volgens de standaard markering zes meter zijn.
- DIVV wenst grotere afrondingsbogen op de rotonde, zodat de fietser beter de hoek om kan.

DRO

DRO wil de zebra op Tijnmuiden oostzijde opschuiven richting de rotonde.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp, met verwerking van de gemaakte opmerkingen.

Een aangepast ontwerp behandelt de CVC als hamerpunt in een volgende bijeenkomst.

8. Houthaven, tijdelijke Pontaanlanding Tasmanstraat

In aanwezigheid van de heer P. Koster (Stadsdeel Westerpark).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

De Pontaanlanding Houthavenveer dient in verband met de nieuwbouwplannen van en aan de Pontsteiger vanaf 1 april 2010 verplaatst te worden. Een nieuwe locatie is gevonden halverwege de Pontsteiger aan de oostzijde. In verband met bouwactiviteiten kan deze locatie voorlopig niet ingericht worden.

Voorgesteld wordt om een tijdelijke pontaanlanding voor een periode van ca 2 jaar volgens bijgaande tekening te situeren.

De bereikbaarheid van de tijdelijke aanlanding blijft geregeld via de bestaande lay-out van de kruising Tasmanstraat – Houtmankade.

Door de huidige bloembak/keermuur naast het Pontsteigergebouwtje in te korten ontstaat ter plekke ruimte voor fietsers en voetgangers om vanaf de kruising in twee richtingen naar de pontaanlanding te gaan. De fietser die van de pont afkomt kan gebruik maken van dezelfde verkeerslichtruimte als nu het geval is.

De verbinding tussen kruispunt en pontaanlanding wordt gevormd door een te maken talud 1:25. Bij deze helling zijn geen beperkingen voor verkeersdeelnemers. De breedte van het wegdek met steltonplaten is 6 meter. Gedacht wordt aan een informeel gebruik van deze ruimte, zoals achter het CS, "voetgangersgebied, fietsers afstappen. Volgens GVB/Veren zijn met dit principe goede ervaringen bij de Pont Buiksloterweg.

Op de kade wordt het wegdek verbreed tot een plateau van steltonplaten met de maten 8 x 20 meter. Dit plateau ligt op 0,60 + NAP. Aan dit plateau wordt de pontaanlanding, zoals die klaar ligt bij GVB Veren in Amsterdam Noord, inclusief verbindingsbrug gesitueerd.

Kelder Pontsteigergebouwtje

Onduidelijk is of de kelder van het zogenaamde Pontsteigergebouwtje bereikbaar moet blijven. De huidige hellingbaan langs de bestaande bloembak/keermuur wordt waarschijnlijk ontoegankelijk, omdat aan de Tasmanstraat het maaiveld opgehoogd moet worden en daardoor de hellingbaan te steil wordt. Een alternatief kan gevonden worden door halverwege de helling naar de pontaanlanding een "afslag" te maken naar de kelder.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de tijdelijke pontaanlanding aan de Tasmanstraat

Opmerkingen vooraf

- De huidige pontsteiger wordt vernieuwd en daarom is die locatie de komende jaren niet beschikbaar.
- Het project zoekt naar een tijdelijke locatie voor de pontsteiger, nadat een eerder voorstel is afgewezen door de CVC.
- De tijdelijke pontsteiger op de nu voorgestelde locatie zal twee jaar bestaan.

- De nieuwe locatie sluit aan op de dichtbij gelegen kruising met de Houtmankade, zodat de aansluiting op het hoofdnet fiets is gewaarborgd.
- Ter plaatse van de ingekorte keermuur staat een hellingbaan gepland richting de pontsteiger.

Reactie CVC

DRO

- DRO wenst een uitgewerkte tekening van 1 op 200 om te kunnen zien hoe het fietspad naar de overkant loopt.
- Het verdwijnen van de fietssteiger heeft gevolgen voor de VRI op de kruising met de Houtmankade. Daarom moet de WVA een aangepaste VRI-tekening behandelen.
- Voor DRO is niet duidelijk hoe de fietsers komende vanaf de pontsteiger moeten oversteken.
- De hellingbaan heeft een te groot hoogteverschil voor invaliden.
- Aan het einde van de hellingbaan wil DRO een hek om te voorkomen dat fietsers te water rijden.

GVB

Het GVB wil een apart fietspad voor fietsers die de brug afkomen.

Politie

De politie sluit zich aan bij de opmerkingen van het GVB en DRO.

DIVV

De fietsersbond vindt de ponton te krap en wil de breedte graag verdubbelen gezien de gevraagde capaciteit.

Advies/besluit CVC

De CVC kan instemmen met de locatie van de nieuwe pontsteiger.

- Een uitgewerkte VRI-tekening van het kruispunt met de Houtmankade moet in de WVA aan de orde komen. Daarna bespreekt de CVC die tekening.
- De fietsoversteek moet goed worden uitgewerkt in relatie met de VRI.
- De CVC wenst een breder ponton gezien de grote hoeveelheid te verwachte fietsers.

9. Houthaven, maaiveld Pontsteiger

In aanwezigheid van de heer P. Koster (Westerpark).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

De oude Pontsteiger wordt gesloopt en vervangen door een kistdam. Hierdoor wordt de breedte met 2 meter vergroot tot 24 meter, een verbreding waar dankbaar gebruik van wordt gemaakt bij de samenstelling van het profiel.

De nieuwe Pontsteiger kent meerdere functies:

- *vormt de oostelijke hoofdontsluiting van het nieuwe woon/werkgebied De Houthaven;*
- *is de ontsluiting van het Pontsteigergebouw;*
- *is de ontsluiting van de pont naar Noord, en daarmee onderdeel van het Hoofdnet Fiets;*
- *herbergt een watersportvereniging, woonboten en "bruine-vloot" boten aan de steigers aan weerszijden.*

Met de ontwikkelaar van het Pontsteigergebouw is afgesproken dat het maaiveldontwerp vanaf de garage-entree van het Pontsteigergebouw door de ontwikkelaar gemaakt wordt, in verband met de samenhang met de ondergrondse deel van het gebouw. Bijgaande toelichting betreft aldus het gedeelte van de Pontsteiger, tussen Tasmanstraat en de

garage-entree van het Pontsteigergebouw en is overigens in goed overleg met de ontwikkelaar tot stand gekomen.

Verkeer

De Pontsteiger sluit aan de zuidzijde aan op het kruispunt Tasmanstraat – Houtmankade. Dit kruispunt wordt in het kader van de komst van het Houthavenproject, inclusief de Spaarndammertunnel en de herprofilering van de Houtmankade, gereconstrueerd. Het maaiveldontwerp voor de Pontsteiger anticipeert op deze reconstructie.

Autoverkeer

Het autoverkeer rijdt in twee richtingen over de Pontsteiger. De weg, met een breedte van 5,50 meter, eindigt ter plaatse van de garage-entree van het Pontsteigergebouw. Achter deze garage-entree is het maaiveld in principe autovrij. Via inritconstructies aan weerszijden van de weg, net voor de garage-entree, is het mogelijk voor nood- en hulpdiensten (waaronder verhuurwagens, strooiwagens en onderhoudswagens) het achterliggende gebied te bereiken. Gezien de functies in het Pontsteigergebouw, waaronder horeca (en de afstand daar naar toe) zullen ook bevoorraders en taxi's van deze voorrijmogelijkheid gebruik moeten kunnen maken. Er moet rekening worden gehouden met bereikbaarheid en toegankelijkheid.

Aan de oostzijde van de Pontsteiger wordt de Piet Kramerbrug herbouwd als toegang tot Houthaven. Op de hoek wordt een brugwachtershuisje in stijl herbouwd, dat ruimte biedt voor een kiosk of bloemenstal.

Om voldoende capaciteit voor het uitrijdend autoverkeer te creëren is vóór het kruispunt met de Tasmanstraat een rechtsafslagvak opgenomen met een lengte van 32 meter, conform berekeningen van Goudappel Coffeng.

Tot de afslag naar de Houthaven wordt de weg ingedeeld als 50 km/uur gebied. Na deze afslag komt de auto in een 30 km/uur gebied.

Parkeren

Conform het Plan Openbare Ruimte Houthaven en afspraken met de ontwikkelaar worden 50 parkeerplaatsen op straat in het plan opgenomen. Dit zijn parkeerplaatsen voor de woonboten en bezoekers aan het gebied.

Tussen kruispunt en afslag Houthaven is een 10-tal langsparkeerplaatsen opgenomen. Na de afslag worden een 40-tal haakspaarkeerplaatsen gerealiseerd.

Fietsverkeer

Tussen de kruising en de afslag naar de Houthaven krijgt de fietser een fietspad in twee richtingen aan de oostzijde van de weg, dat daarmee aansluit op het kruispunt en het nieuwe fietspad op de geherprofileerde Houtmankade. Na de afslag Houthaven is de verkeersdruk zo gering dat aparte opvang voor de fietser niet nodig is. Op maaiveld worden 130 fietsparkeerplaatsen opgenomen.

Voetgangers

Voetgangers krijgen ruim baan op de Pontsteiger. De trottoirs tussen kruispunt en afslag zijn aan beide zijden minimaal 5 meter breed. Ter plaatse van de haakspaarkeerplaatsen tussen afslag en Pontsteigergebouw is het trottoir aan de oostzijde 3 meter breed en aan de westzijde 6 meter breed. Het trottoir aan de westzijde is zo breed mogelijk gehouden omdat naar verwachting aan deze zijde de meeste voetgangers zullen lopen; het is de kortste route tussen de woningen en de voorzieningen (bushalte, winkels), biedt uitzicht op de Houthaven en ligt zeer gunstig op de zon. Voorbij de garage-entree ontstaat een enorm voetgangersgebied

Gehandicapten

Het ontwerp voldoet aan het Handboek Toegankelijkheid

Houthavenveer

In verband met de bouw van het Pontsteigergebouw dient de pontaanlanding (voor voetgangers en fietsers) van het Houthavenveer verplaatst te worden. In goed overleg met GVB, Veren, Binnenwaterbeheer en Haven Amsterdam is aan de oostzijde, ongeveer halverwege de Pontsteiger, een nieuwe locatie gevonden. De aanlanding, die op 1,00 + NAP ligt, is vanaf de Pontsteiger via een 6 meter brede luie helling bereikbaar. Het aanlandponton biedt ruimte voor twee ponten en schuilhokjes die vergelijkbaar zijn met de aanlanding in Noord. Vóór het ponton ligt een plateau van ca 300 m² om het aan- en afkomende verkeer te reguleren. Fietsers voor de pont dienen ter plaatse de weg over te steken. De oversteek is geïntegreerd in de verhoogde kruising ter plaatse.

Watertappunt en autoliftpunt

Ter plaatse van de pontaanlanding zal in een geïntegreerd ontwerp een autoliftpunt en een watertappunt voor de beroepsvaart aangelegd worden.

Steigers waterprogramma

Zowel aan de oostzijde als aan de westzijde van de Pontsteiger zijn steigers voorzien. Aan deze steigers komen verschillende bestemmingen. De steigers zijn 3,5 meter breed. Conform het stedenbouwkundig plan Houthaven komt aan de oostzijde tussen kruising en afslag een watersportcentrum waar de jeugd uit de buurt leert zeilen. Tussen de afslag en het Pontsteigergebouw biedt de steiger ruimte voor een 4-tal woonboten. De steigers aan de oostzijde, aan weerszijden van de pontaanlanding, bieden op initiatief van Haven Amsterdam, ruimte voor boten die behoren tot de z.g. bruine vloot.

Hoogte maatvoering

De Pontsteiger zal een maaiveldhoogte overbruggen van 1,05 meter: van 2,80 + NAP (midden kruispunt) tot 1,75 + NAP (maaiveldhoogte onder Pontsteigergebouw). Dit hoogteverloop is gelijkmatig in het ontwerp opgenomen. Hierdoor is de maaiveldhoogte ter plaatse van de afslag Houthaven ca. 2,30 + NAP, waarbij in hoogte goed aangesloten kan worden op de Piet Kramerbrug.

Opmerkingen vooraf

- De CVC wordt gevraagd over het gebied tussen dwarsdoorsnede A en B op voorliggende tekening te adviseren.
- Aan de westzijde van de rijbaan ligt een tweerichtingen fietspad dat aansluit op de herprofilering van de Houtmankade. Dit fietspad loopt door tot de nieuwe pontaanlanding.
- Gezien de drukke route is sprake van een aanlanding voor twee ponten.
- In de verdere uitwerking komen de hellingbaan en een hek in het midden van de hellingbaan aan de orde.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het ontwerp maaiveld Pontsteiger.

Reactie CVC

DIVV

- Volgens DIVV ontstaat een onoverzichtelijke situatie door het fietsverkeer in combinatie met de geparkeerde auto's op het maaiveld.
- De fietsers moeten op een veilige manier kunnen oversteken naar het tweerichtingen fietspad.
- DIVV neemt aan dat het project ook voorziet in een fietsroute voor mensen in de woongebouwen.
- Haaks parkeren leidt bij het uitrijden tot ongevallen met fietsers, vreest DIVV.

DRO

- DRO wil de oversteek van fietsers komende vanaf de pont soepeler laten verlopen.
- Ook pleit DRO voor meer opstelruimte voor de fietser.

GVB

- Het kruisingvlak moet volgens het GVB groter zodat het fietspad uitkomt op de verhoogde kruising.
- Het GVB pleit voor een eenrichtingsfietspad voor fietsers komende vanaf de Diemenstraat die naar de pont toe gaan.
- Verder wil het GVB het tweerichtingsfietspad doortrekken naar het noorden tot links van de ingang van de garage.
- Op de kruising met de Houtmankade moet het project goed aangeven dat geen sprake is van een doorgaande route, maar alleen van bestemmingsverkeer voor de parkeergarage.

Politie

- De politie wil de banen voor fietsers, auto en nood- en hulpdiensten gescheiden houden.
- Het tweerichtingsfietspad moet volgens de politie ook worden doorgetrokken.
- Gemotoriseerd verkeer moet het project rechtsaf laten slaan voor de parkeergarage.

Advies/besluit CVC

De CVC adviseert positief wat betreft het gebied tussen dwarsdoorsnede A en B, met de volgende opmerkingen.

- Het project dient het tweerichtingsfietspad door te trekken.
- De kruising vanaf de pont naar de nieuwe brug moet het project verder uitwerken.
- De mogelijkheid van een eenrichtingsfietspad aan de oostkant moet het project meenemen.
- Het tweerichting fietspad moet uitkomen op het verhoogd kruisingvlak van de steiger.

10. De Boelelaan – busstopplaats t.b.v. het hotel Gershwin

In aanwezigheid van de heren H. Lesmeister (IBA) en H. Koelmans (stadsdeel Zuideramstel).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

In het gebied Gershwin staat een hotel. De stopplaats voor de deur is op dit moment, in verband met de bouwactiviteiten, voor bussen niet bereikbaar. Met deze tijdelijke stopplaats wil de gemeente het hotel toch voor touringscars goed bereikbaar maken.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de aanleg van deze busstopplaats aan de Boelelaan.

Opmerkingen vooraf

- De stadsdeelverkeerscommissie wil niet dat de busstop oogt als een bushalte. Daarom is sprake van schuine, verlaagde banden.
- Binnen het gebied wil het stadsdeel een busstop hebben voor het hotel.
- Het stadsdeel wenst in het definitieve profiel van de Boelelaan geen busstop, maar de voorgestelde stop blijft zeker een paar jaar bestaan.

Reactie CVC

DIVV

- DIVV is geen voorstander van de busstop, omdat volgens het beleidskader hoofdnetten geen parkeren of laad- of losvoorziening langs een hoofdnet mag plaatsvinden.
- Ook vreest DIVV dat vrachtwagens de busstop gaan gebruiken.

- Voor een soepele invoeging van de bus is een haltekom nodig. Op die manier belemmert de bus ook niet de doorstroming op het hoofdnet.

DRO

- DRO kan akkoord gaan met het ontwerp.
- Wel vraagt DRO zich af waarom sprake is van een fietspad en een fietsstrook. Volgens het project is de belijning van de fietsstrook blijven staan om een snelheidsremmend effect te hebben op het overige verkeer. Het stadsdeel wil de fietssymbolen weghalen als de busstop wordt aangelegd.

GVB

- Volgens het GVB is in een eerdere CVC afgesproken dat er een sergeantmarkering zou staan in de fietsstrook.
- Als de fietsstrook vervalt, moet het nieuwe ontwerp in de CVC aan de orde komen.
- Het GVB kan akkoord gaan met de tijdelijke voorziening, waarbij het project duidelijk moet aangeven dat geen rechten kunnen worden ontleend aan het feit dat de busstop op die locatie is gevestigd.

Politie

- Een tijdelijke periode van vijf jaar vindt de politie lang.
- De politie adviseert negatief wat betreft de busstop, mede omdat de stadsdeelverkeerscommissie heeft aangegeven dat een halteplaats in de definitieve situatie niet kan worden gerealiseerd.
- Als het project de busstop toch realiseert, moet er goede bebording bij de stop komen. Het laden en lossen moet ook daadwerkelijk laden en lossen zijn.
- Het project moet zorgen voor goede handhaving.
- Volgens de politie is het niet een correcte route dat eerst de gebouwen worden gemaakt en daarna de infrastructuur, met mogelijk allerlei tijdelijke voorzieningen.

Advies/besluit CVC

De CVC adviseert negatief om de volgende redenen:

- Gezien vanuit het beleidskader hoofdnetten en de toekomstige ontwikkelingen op de Boelelaan is een laad en los voorziening ongewenst langs een hoofdnet.
- De tijdsduur van tijdelijk is moeilijk te definiëren en de situatie kan mogelijk een paar jaar bestaan.
- Wanneer er toch een busstop komt, moet deze in een haltekom liggen. Dan is duidelijk dat het echt voor een bus is bedoeld.

11. Vestiging nieuwe brandstof verkoopstation aan de nieuwe Hemweg

In aanwezigheid van de heren R. Barkhuis (Haven Amsterdam).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Aan de Spaarndammerdijk in stadsdeel Westerpark is een BP-benzinestation gevestigd. In verband met de ontwikkelingen van de nieuwe woonwijk Spaarndammerhout en de aanleg van een verkeerstunnel ter plaatse van de Spaarndammerdijk moet dit benzinestation worden verplaatst. Stadsdeel Westerpark heeft met Haven Amsterdam overeenstemming bereikt over de vestiging van dit verkooppunt op een braakliggend terrein aan het begin van de Nieuwe Hemweg. De Nieuwe Hemweg maakt onderdeel uit van het Hoofdnet auto.

Vanwege de ligging en de hoogteverschillen van de wegen is de ontsluiting van het verkooppunt goed te realiseren vanaf de Nieuwe Hemweg. In de bijlagen is de inrichting van het station en de in- en uitrit voor het station weergegeven.

In de huidige situatie zouden de in- en uitrit een fietspad kruisen. Dit fietspad heeft echter nagenoeg geen functie op deze locatie. Rondom het zogenaamde Spaarndammercircuit liggen zeer veel fietspaden en fietsers kunnen elke richting zowel kruisingsvrij als via kruisingen met autoverkeer bereiken, zonder het fietspad rondom het terrein voor het BP-station. Daarom ligt ook de beslissing voor om het fietspad op te heffen.

De CVC wordt gevraagd accoord te gaan met de getekende verkeerssituatie en de opheffing van het fietspad ter plaatse van de in- en uitrit.

Opmerkingen vooraf

- Het project wil het benzinestation op de Spaarndammerdijk verhuizen vanwege de uitbreiding van de tunnel.
- Door een misverstand over de data is het ontwerp eerst aan de CVC aangeboden, zonder dat deze in de stadsdeelverkeerscommissie is behandeld.
- Gebiedsbeheerder Haven Amsterdam is akkoord gegaan met de voorgestelde locatie van het benzinestation.
- De voorzitter stelt voor om het ontwerp toch te behandelen, zodat opmerkingen van de CVC meegenomen kunnen worden in het verdere ontwerp.
- Het project stelt voor een deel van het fietspad te verplaatsen om te voorkomen dat de fietser twee keer de in- en uitrit van het benzinestation kruist.
- Haven heeft de voorkeur uitgesproken voor een benzinestation dat op enige afstand ligt van de rijbaan.
- Het GVB geeft aan dat het project aansluiting moet zoeken bij het tunnelproject om te zorgen dat beide projecten op elkaar aansluiten.

Reactie CVC

DRO

- DRO kan instemmen met het mondeling voorgestelde fietspadenplan, mits de paden voorzien zijn van een acceptabele hellingbaan.
- DRO heeft geen voorkeur voor de afstand tussen het benzinestation en de weg, maar pleit wel voor behoud van goede zichtlijnen.

GVB

- Volgens het GVB is een fietspad dat twee keer de in- en uitrit van het benzinestation kruist niet wenselijk.
- Het GVB geeft de voorkeur aan een benzinestation dat verder van de weg afligt.

Politie

De politie adviseert het project contact op te nemen met de brandweer wat betreft de veiligheidsvoorschriften voor het benzinestation.

Het project geeft aan dat er een extern onderzoek is gedaan waaruit blijkt dat de veiligheidscontouren goed zijn aangehouden.

DIVV

- DIVV kan niet goed beoordelen wat de consequenties zijn voor de doorstroming op het hoofdnet.
- DIVV mist afdoende informatie over de indeling van de Nieuwe Hemweg na realisatie van het complex.
- Een afslag voor fietsers en bromfietzers vanaf het fietspad naar het benzinestation is wenselijk.

Advies/besluit CVC

- De CVC constateert dat de juiste weg van consulteren, eerst de stadsdeelverkeerscommissie en daarna de CVC niet is gevolgd.
- Aan de hand van de nu beschikbare informatie kan de CVC akkoord gaan met de aanpassing in de fietspadenstructuur en het principe van een benzinstation op afstand van de rijbaan.
- Aandachtspunt voor het project is de bereikbaarheid van het station voor fiets- en bromverkeer.
- Het project moet de consequenties op het hoofdnet van afslaand verkeer naar het benzinstation inzichtelijk maken.
- Het project moet aansluiting zoeken bij het tunnelproject.

12. Ter kennisname

12.1 E-mail d.d. 28-08-09 – Terugkoppeling van het bestuurlijk overleg d.d. 28-08-09 over het Amstelstation: 1. tramkeerlusvarianten, 2. Opstelvakken Juliananlaan en 3. bijdrage uit Grex

Het GVB geeft aan dat SRA zich gaat beraden over haar standpunt met betrekking tot het aantal lijnen op het Amstelstation en de infrastructuur daarvoor.

13. Vaststellen verslag 854^e CVC d.d. 25 augustus 2009

Het verslag wordt met enige wijzigingen vastgesteld.

14. Naar aanleiding van het verslag

15. Actualiteiten

15.1 Aanrijding met dodelijke afloop op Rijksweg A10

Uit onderzoek blijkt dat de betrokken automobilist stil stond in de file en van achter vol is aangereden. Het onderzoek moet uitwijzen of de signalering boven de weg werkte. Zoals het er nu uitziet, heeft de infrastructuur geen aanleiding gegeven tot het ongeluk.

15.2 Ontwerp – Prins Hendrikplantsoen – het uitrijden van bus 48 vanaf de busstandplaats Prins Hendrikplantsoen

Het GVB schetst de manier waarop bus 48 de rechtsafslaande beweging maakt vanuit de busstandplaats op het Prins Hendrikplantsoen. In de praktijk blijkt dat er veel bijna ongelukken plaatsvinden omdat de bus geen goed zicht heeft op de rijbaan, maar ook omdat de auto's schrikken van de manoeuvre van de bus. De verhoging van de frequentie waarop bus 48 rijdt werkt ongelukken vaak nog meer in de hand.

De voorzitter constateert na discussie dat de CVC momenteel geen afdoende oplossing kan aandragen. De CVC neemt daarom kennis van de melding van het GVB.

16. Rondvraag

Het GVB dringt aan op goede communicatie tussen stadsdelen en DIVV bij oplevering van nieuwe infrastructuur. In de praktijk blijken zaken als eenabri op de bushalte te missen na oplevering.

DIVV zal toe moeten zien op een goede opleveringscontrole.

DRO informeert of de CVC het OVVA nog gaat behandelen, omdat onduidelijkheid bestaat over de bestuurlijke status van dit stuk.

Volgens de voorzitter moet eerst een discussie plaatsvinden tussen DRO en DIVV voor behandeling in de CVC.

De voorzitter sluit de vergadering om 17.05 uur.