



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: 859° CVC

Datum: 3 november 2009
(vastgesteld in 860° CVC van 11 november 2009)

Aanwezig:	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. A. Wiersma	- DRO (tot en met punt 7)	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Mw. M. Prijs	- Politie	
	Dhr. M. Brancart	- DIVV	
	Mw. E. Demarteau	- Het Notuleercentrum, notulist	
	Dhr. J. Dijk	- Westerpark	(agendapunt 3.2, 3.3, 4 en 5)
	Dhr. A.J. van de Valk	- DIVV- Gezonde Stad	(agendapunt 4)
	Dhr. W. Koreman	- IBA	(agendapunt 6)
	Dhr. P. Kroon	- Haven Amsterdam	(agendapunt 6, 7 en 13)
	Dhr. J. Diepersloot	- Haven Amsterdam	(agendapunt 6)
	Dhr. P. van der Zedde	- IBA	(agendapunt 7)
	Dhr. R. Schreuders	- Centrum	(agendapunt 8)
	Dhr. M. Scheffer	- Centrum	(agendapunt 8)
	Dhr. M. Strating	- Oud Zuid	(agendapunt 9)
	Mw. S. Oljans	- Oud Zuid	(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 Aanpassingen aan Basisweg door aanleg Westrandweg:
Aanpassingen kruising Basisweg – Radarweg
Aanpassing Basisweg – De Schil
- 3.2 Verbeteringsvoorstel Nassauplein
- 3.3 Locatie ondergrondse containers Spaarndammerstraat – fase 3
4. Bushaltes lijn 60 Haarlemmerweg en Van Hallstraat t.b.v. nieuwe buslijn 60

5. Houthaven: tijdelijke pontaanlanding Tasmanstraat
6. Viaduct Teleport Boulevard
7. Transformatorweg – Kabelweg A10
8. Onderhoud Marnixstraat – wel of geen fietssuggestiestrook
9. Fietssteunpunt kruispunt Amsteldijk – Rustenburgerstraat
10. Ter kennisname
11. Verslag 858e CVC d.d. 20 oktober 2009
12. Naar aanleiding van het verslag
13. Actualiteiten
14. Rondvraag

2. Mededelingen

Bij actualiteiten wordt het onderwerp Arlandaweg behandeld.

Bij de rondvraag komen de situatie met betrekking tot de eindhalte tram op IJburg en het Mr. Visserplein aan de orde.

De heer Wiersma blijft tot en met punt 7 aanwezig.

3. Hamerpunten

3.1. Aanpassingen aan Basisweg door aanleg Westrandweg **Aanpassingen kruising Basisweg – Radarweg** **Aanpassingen Basisweg – De Schil**

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Combonatie Westpoort heeft van Rijkswaterstaat de opdracht gekregen om de Westrandweg te ontwerpen en te realiseren. Hiertoe dient op het gedeelte langs de Basisweg een viaduct (kw 520) gebouwd te worden. Om de steunpunten voor dit viaduct te kunnen bouwen, dient de Basisweg ter plaatse van de kruisingen met de Radarweg en De Schil in de eindsituatie verlegd te worden.

In het ontwerp is ervan uitgegaan, dat de bestaande situatie (qua aantal rijstroken, opstellengtes enzovoorts) in de definitieve situatie wordt teruggebracht.

De tekeningen zijn eerder in de CVC d.d. 30-06-2009 behandeld.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met het voorliggende ontwerp.

Reactie CVC

- Op de Radarweg – Basisweg moet de fietser op de Basisweg in de voorrang blijven.
- De voorrangmarkering van haaiantanden op de Basisweg linksaf naar het zuiden toe kan komen te vervallen.
- DIVV zal in de notulen nagaan wat precies is gezegd over de markering bij de spoorwegovergang als de lichten uitvallen.
- DRO merkt op dat de stopstrepen en het waarschuwbord kunnen vervallen omdat de kruising niet is geregeld.
- Volgens DIVV moet de pijlmarkering voor linksaf vervangen worden door een verdrijvingmarkering.

Advies/besluit CVC

De CVC keurt het ontwerp goed onder verwerking van gemaakte opmerkingen.

3.2. Verbeteringsvoorstel Nassauplein

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

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Het project is tijdens 848^e vergadering van de CVC behandeld als hamerpunt.

Advies en besluit CVC is destijds gevolgd, het ontwerp is daarop aangepast.

Naar aanleiding van overleggen en nadere detaillering is gebleken dat een aantal werkzaamheden niet gedaan hoeven te worden. Het betreft met name het inkorten van heuvels op de kruising. De oversteek is voor fietsers op de Nassaukade is iets gewijzigd t.o.v. het vorig ontwerp. Dit heeft te maken met het in stand houden van de VRI, die in het vorig ontwerp verplaatst moest worden. Alle voorgaande wensen van de CVC zijn onverkort aangehouden, inclusief het ophogen van de bushaltes.

Het project wordt hierbij ter kennisname aangeboden.

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

Reactie CVC

- Er moet genoeg ruimte zitten tussen de bushaltes, gezien vanaf de Mirakelbrug.
- Het GVB merkt op dat de verhoogde haltes niet over de hele lengte hoog kunnen zijn in verband met het uitzwaaien van bussen.
- DIVV vraagt zich af of op de achterkant van de haltes hekken moeten staan.

Advies/besluit CVC

De CVC keurt het ontwerp goed onder verwerking van gemaakte opmerkingen.

3.3. Locatie ondergrondse containers Spaarndammerstraat – fase 3

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

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Op 8 september 2009 heeft de CVC Fase 3 van project Ondergrondse Containers van Stadsdeel Westerpark behandeld. Hierna is bij Stadsdeel Westerpark een bezwaar binnen gekomen van een belanghebbende tegen locatie 199. Stadsdeel Westerpark heeft besloten om aan de wens van de belanghebbende tegemoet te komen en wil graag een reactie van de Centrale Verkeerscommissie hierop.

Op bijgevoegde tekeningen staat de containerwagen ingetekend t.o.v. de nieuwe locatie van de ondergrondse container. Bovendien zal er ook een plaats voor grofvuil worden aangelegd.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met het voorstel, zoals aangegeven op bijgevoegde tekeningen.

Reactie CVC

- Het GVB kan niet akkoord gaan met deze locatie en pleit voor verplaatsing van de containers naar achter.
- Volgens de politie ontstaat er bij het legen van de containers een verkeersonveilige situatie door auto's die de vuilniswagen gaan inhalen.
- DIVV denkt dat de locatie gerealiseerd kan worden in dit 30km-gebied, maar wil de containers wel naar achteren plaatsen.
- Ook DRO is voor het naar achteren schuiven van de containers.

Advies/besluit CVC

De CVC constateert een probleem bij de voorgestelde locatie en ziet een oplossing in het naar achteren schuiven van de containers, zodat het autoverkeer niet om de heuvel heen kan rijden.

4. Bushalte lijn 60 Haarlemmerweg en Van Hallstraat **t.b.v. nieuwe buslijn 60**

In aanwezigheid van de heren J. Dijk (stadsdeel Westerpark) en A.J. van de Valk (programmanager Gezonde Stad).

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 nieuwe buslijn tussen Sloterdijk en de Staatsliedenbuurt/Cultuurpark zal het nummer 60 krijgen. De bus zal met een frequentie van zes bussen per uur rijden. Voor de nieuwe buslijn is het nodig en haltehaven te realiseren op de Haarlemmerweg ter hoogte van de Van Limburg Stirumstraat en een wachthalte bij het eindpunt van Tramlijn 10 ter hoogte van het Kruispunt Haarlemmerweg/Van Hallstraat. Deze locaties zijn na zorgvuldige afweging van diverse mogelijkheden het meest geschikt gebleken.

De route die door de bus wordt afgelegd loopt vanaf station Sloterdijk over de Haarlemmerweg. Ter hoogte van de Van Hallstraat rijdt de bus in één richting naar het Haarlemmerplein, via Marnixstraat, Frederik Hendrikplantsoen, Van Hallstraat en dan weer terug over de Haarlemmerweg naar Sloterdijk.

Op de voorliggende tekeningen ziet u de ontwerpen van de haltes en de bestaande situatie.

Haarlemmerweg

De halte bevindt zich ter hoogte van de Van Limburg Stirumstraat en de oostelijke ingang naar het Cultuurpark Westergasfabriek. De halte is gesitueerd na de kruising richting stad-in aan huizenzijde. De Haarlemmerweg is Hoofdnet Auto, met vrijliggende fietspaden. De aanleg gaat ten koste van zeven parkeerplaatsen en drie bomen.

Van Hallstraat

De wachthalte in de Van Hallstraat komt op de plek van het huidige rechtsafvak. De WVA vergadert op 29 oktober 2009 over de consequenties van het opheffen van het rechtsafvak en de aangepaste VRI regeling. Verder gaan drie parkeerplaatsen en een boom verloren. Voor de parkeerplaatsen zal compensatie worden gezocht.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met de voorstellen zoals ze voorliggen, opdat 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 Van Limburg Stirumstraat

- De voorzitter constateert dat een aantal leden van de CVC geen actuele tekening hebben ontvangen van de Van Hallstraat. De CVC besluit het ontwerp toch te behandelen vanwege de druk op het project en het feit dat sommige leden van de CVC de tekeningen via andere circuits hebben ontvangen.
- Tevens constateert de voorzitter dat deze nieuwe busroute eerder had moeten worden besproken in de CVC, gezien de consequenties voor de verkeersveiligheid. De CVC heeft nu niet de kans gekregen opmerkingen te maken over deze nieuwe route,. Bijvoorbeeld bij het Haarlemmerplein kan een mogelijk conflict ontstaan als gevolg van de rechtsafslaande bus.

Reactie CVC**DIVV**

- DIVV wenst de halte nog een keer te bekijken wat betreft de eisen van toegankelijkheid.
- DIVV kan akkoord gaan met de bandenlijn van de halte.

DRO

- DRO stelt voor om de zebramarkering op de Haarlemmerweg naar het noordwesten toe te trekken, zodat de zebra over het brede punt van de rijbaan loopt.
- DRO pleit voor een vlakkere band, zodat de bus komende vanuit het westen makkelijker de halte kan inrijden. Het steunpunt van de voetganger moet behouden blijven.
- De zwart-wit blokmarkering bij het inrijgedeelte van de halte kan komen te vervallen.

GVB

Het GVB had verzocht om de blokmarkering langs de gehele halte aan te leggen om het parkeren tegen te gaan.

De voorzitter geeft aan dat de leidraad CVC leidend is.

Blokmarkering langs de bushalte in het algemeen komt ter discussie nog eens terug in de CVC.

Advies/besluit CVC Van Limburg Stirumstraat

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

- De zebramarkering bij de Haarlemmerweg wordt volgens voorstel van DRO aangebracht.
- De WVA moet het ontwerp nog behandelen.

Opmerkingen vooraf Van Hallstraat

- De stadsdeelverkeerscommissie is akkoord en heeft verzocht de plek van deabri en de halte te preciseren.
- De WVA heeft geoordeeld dat de kruising met halte regelbaar is. Hat gaat beperkt ten koste van de doorstroming op de Haarlemmerweg. Er zijn aanpassingen in de VRI nodig.

Reactie CVC**DIVV**

DIVV verzoekt om het fietspad zodanig aan te leggen, zodat er een minimaal hoogteverschil is tussen de bushalte en het fietspad, waardoor de bushalte beter bereikbaar wordt.

DRO

- DRO meent dat de inrijhoek niet conform de leidraad is.
- DRO zou de kop bij het inrijden van de halte niet vergroten.

Advies/besluit CVC Van Hallstraat

De CVC keurt voorliggend ontwerp goed, onder verwerking van de gemaakte opmerkingen.

5. Houthaven – tijdelijke pontaanlanding Tasmanstraat

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

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Op 8 september jl. is dit punt eerder aan de orde geweest in de CVC: de CVC kan instemmen met de locatie van de nieuwe pontsteiger.

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

Ad 1:

Dit onderwerp, met vergelijkbare input, komt aan de orde tijdens de WVA van 27 oktober 2009. De resultaten zullen tijdens uw vergadering bekend gemaakt worden. De gevraagde (DRO) tekening treft u in de bijlage aan.

Ad 2:

In de bijlage treft u een tekening en memo aan, opgesteld door de DRO, met de consequenties voor de verkeerslichtenregeling en de doorstroming.

Ad 3: De breedte van de brug is aan de orde geweest in ons regulier overleg met GVB Veren en dIVV. Zowel de betrokken medewerker dIVV als de directeur Veren nemen de wens niet over. Het gaat hier om een bestaande combinatie brug en ponton, die elders goed gefunctioneerd heeft. Het is niet de meest ideale breedte, maar het gaat hier om een tijdelijke situatie.

Algemene toelichting:

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. twee 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 zes 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.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het ontwerp voor een tijdelijke pontaanlanding aan de Tasmanstraat.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

- DRO maakt zich gezien de grote hoeveelheid verwachte fietsers zorgen over de breedte van de verbindingsbrug van de kade naar het aanlegponton van het veer.

- De motivatie dat elders goede ervaringen zijn met bestaand ponton is niet voldoende en DRO wil weten waar de andere locatie is geweest.
- De WVA meent dat de kruising regelbaar blijft, vooral omdat de linksafslaande beweging richting Pontsteiger, gebruikt door bevoorradend verkeer, beperkt van omvang is.
- DRO mist de stopstrepen op de tekening.

GVB

Het GVB vraagt zich af of fietsers in de richting van zuid naar noord zich kunnen opstellen voor de stopstrepen.

DIVV

- De fietsoversteek mag vier meter zijn gezien de stroom fietsers.
- DIVV maakt zich wel zorgen over het schuin oversteken van fietsers richting de Van Diemenstraat.
DRO antwoordt dat deze richting exclusief geregeld en het knelpunt minder aanwezig is. In dat geval wil DIVV de situatie aanzien.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met de volgende opmerkingen:

- De verbindingsbrug van de kade naar het aanlegponton van het veer is te smal.
- De stopstrepen moeten op tekening worden gezet.
- De CVC wenst een fietsoversteek van vier meter over de Tasmanstraat.

6. Viaduct Teleportboulevard

In aanwezigheid van de heren W. Koreman (IBA), P. Kroon en J. Diepersloot (Haven Amsterdam – Beheer Westpoort).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Ten behoeve van de realisatie van een bus/tramstation op het Carrascoplein zullen de bestaande viaducten voor autoverkeer in de Teleportboulevard vervangen worden door een viaduct voor langzaam verkeer.

Op 3 juni 2008 is het ontwerp van het nieuwe viaduct in de CVC behandeld.

Op 27 oktober 2009 wordt het gewijzigd ontwerp, dat door middel van deze flap nu in de CVC wordt gebracht, behandeld in de VC Westpoort. IBA zal bij dit overleg aanwezig zijn, om de reactie van deze commissie te vernemen.

De opmerkingen uit de CVC d.d. juni 2008 zijn verwerkt tot het voorliggende besteksontwerp.

De bereikbaarheid tussen het bus/tramstation Carrascoplein en het Orlyplein (met station Hemboog) en de bedrijven ten oosten van het Carrascoplein is aan de zuidzijde van het viaduct een lift toegevoegd. De lift wordt bereikt via een bordes, ten zuiden van het fietspad.

Door gewijzigde afmetingen van de toekomstige fietsenstalling direct ten noorden van het viaduct zijn ligging en afmetingen van het bordes met trap aan de noordzijde iets gewijzigd.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het ontwerp.

Opmerkingen vooraf

De stadsdeelverkeerscommissie is niet akkoord met het ontwerp omdat ze vreest dat fietsers snel geneigd zijn om over het voetpad te fietsen, aangezien fiets- en voetpad zwart zijn.

Reactie CVC

Politie

- De politie gaat niet akkoord met voorliggend ontwerp.
- De politie wenst een fietspad in rood asfalt; op dat moment zijn de fietssymbolen overbodig.
- Bij een in rood uitgevoerd fietspad en zwart voetpad zullen de fietsers niet snel op het voetpad terechtkomen.

DIVV

- Ook DIVV wenst een fietspad in rood asfalt.
- DIVV vindt een hoogteverschil tussen fiets- en voetpad nodig in verband met brommers en invalide voertuigen.
- De toegang van de fietsenstalling wordt door DIVV als onduidelijk ervaren omdat deze tegenover het plateau met de lift uitkomt.

DRO

- DRO zou de richel tussen fiets- en voetpad doortrekken tot de ingang van de fietsenstalling.
- Volgens DRO komt de lift direct uit op het fietspad en ontstaat ook op die plek een onduidelijke situatie door fietsers die naar de stalling toe rijden. DRO pleit voor een ontsluiting van de liften via de noordkant.
- Met een fietspad in zwart asfalt kan DRO akkoord gaan, mits er een goede barrière staat tussen fiets- en voetpad. DRO heeft geen bezwaar tegen rood asfalt.

GVB

- De juiste fietssymbolen zijn niet gebruikt.
- Volgens het GVB is de locatie van de lift niet juist omdat passagiers vanuit de lift het fietspad moeten oversteken om bij het voetpad te komen.
- Het GVB wenst een fietspad in rood asfalt.
- De strepen op het voetpad zijn misleidend, ook voor slechtzienden.
- Het GVB wil weten of de maatvoering van de trap naar het busstation op bepaalde gegevens is gebaseerd, en kan zonder dit gegeven niet akkoord gaan met de breedte (in verband met de voetgangersstromen).
- Voor het GVB is niet duidelijk wat de hoogte is van de bovenleiding ten opzichte van de rail.
- De bovenleiding van de tram moet afgeschermd worden ten opzichte van de brug.
- Het GVB pleit voor een beperking wat betreft het inrijden van (te) hoge bussen.

Project

- Het project geeft aan dat DRO de voetgangersstromen heeft berekend ten behoeve van de breedte van de trappen. Het project zal deze berekening opvragen en aan het GVB sturen.
- Wanneer er zwaarwegende redenen zijn, kan de belijning in het voetgangersgedeelte worden aangepast.
- De lift wordt tegelijk met de langzaamverkeersbrug gerealiseerd. De nabij geplande fietsenstalling wordt in de toekomst mogelijk gerealiseerd, hoewel de andere fietsenstalling momenteel als voldoende wordt beschouwd. Vanuit het oogpunt van

sociale veiligheid is een lift aan de noordkant niet wenselijk. Bovendien staan de passagiers bij de lift aan de zuidkant op een bordes.

Advies/besluit CVC

De CVC kan niet akkoord gaan met voorliggend ontwerp:

- De CVC vindt een lift aan de zuidkant onwenselijk, ondanks het bordes en wenst een lift aan de noordzijde, aansluitend op het voetpad. De CVC heeft dus een voorkeur voor een lift aan de noordzijde vanwege verkeerskundige problemen aan de zuidkant.
- De lijnenconfiguratie is erg onduidelijk. De VOP moet opvallen.
- De belijning is voor blinden en slechtzienden een issue, daarom moet het project overleggen met de SGOA.
- De barrière tussen fiets- en voetpad moet kleine doorgangen bevatten, zodat fietsers worden afgeremd en moeten afstappen.
- Het fietspad op de brug dient in rood asfalt uitgevoerd te worden

7. Transformatorweg – Kabelweg – A10

In aanwezigheid van de heren P. van der Zedde (IBA) en P. Kroon (Haven Amsterdam).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

DIVV heeft in het kader van WODAN dit wegvak aangemerkt voor ‘kleine’ aanpassingen op hoofdnet auto en OV voor verbetering van de doorstroming op haar hoofdnet.

Tijdens de schouw met DIVV, IBA en GVB is geconstateerd dat de bus ‘stad uit’ moeilijk bij haar halteplaats kan komen. Dit wordt veroorzaakt door het verkeer ‘stad uit’ richting A10 Coentunnel. Vanwege de TDI, het aanbod verkeer en de aanwezigheid van maar één opstelvak rechtsaf treedt er tot over de kruising Kabelweg – Transformatorweg congestie op.

Doel van deze maaiveldaanpassing is het verkorten van de congestie, waardoor de bus sneller bij de halte kan komen én het vroegtijdig scheiden van de verkeersstroom richting A10 – Coentunnel van de rechtdoorgaande richting. Dit wordt behaald door het creëren van meer opstelgelegenheden voor het gemotoriseerd verkeer richting A10 - binnenring.

De A10 wordt ter plaatse van de wegaansluiting ook verbreed. Er worden nieuwe steunpunten voor het viaduct gemaakt en er vinden K&L werkzaamheden plaats. In het voorliggende ontwerp is met de nieuwe steunpunten rekening gehouden.

Regeltechnisch zullen aanpassingen doorgevoerd moeten worden. Al is het alleen maar om een koppeling met de TDI op de oprit richting Coentunnel tot stand te brengen. DIVV en DRO verzorgen dit onderdeel. Verder adviseren wij de ANWB-bebording aan te passen, zodat de automobilist de beschikbare wegcapaciteit beter en daardoor optimaal gaat benutten. DIVV verzorgt de bebording.

De CVC wordt gevraagd positief te adviseren op het voorliggende ontwerp.

Opmerkingen vooraf

- Haven Amsterdam heeft de stukken niet ontvangen.
- De bus ‘stad uit’ op de Transformatorweg kan niet goed over de kruising komen en daarom worden twee rechtsaffers gemaakt ter bevordering van de doorstroming.
- Het ontwerp is in WODAN en de WVA besproken.
- Het project is bedoeld om de doorstroming van het OV te bevorderen. Maar dat kan alleen als ook de doorstroming van het rijverkeer op dit traject wordt bevorderd.
- De twee opstelvakken voor de kruising met de Kabelweg rechtsaf moet optimaal worden benut en het rechterrechtsafvak moet ook uitkomen in het rechterrechtsafvak voor de A10.

Reactie CVC

- Het GVB meent nog steeds dat de bus moeilijk bij de halte kan komen en vreest dat de bus om de staart van de file moet heenrijden.
- Ook vraagt het GVB zich af hoeveel ruimte ten opzichte van de toeritdosering nodig is om het verkeer veilig te kunnen laten invoegen.
- Het GVB wil het steunpunt bij de fietsoversteek inkorten zodat de bus makkelijker kan indraaien vanaf de Transformatorweg.
- De dubbele doorgetrokken lijn op de Basisweg kan volgens het GVB korter.

DRO

- DRO mist voorrangsmarkering bij de aansluiting van de oprit naar de A10 toe (zuidkant van de noordelijke rijbaan Basisweg).
- Het fietspad aan de noordkant op de Basisweg is volgens DRO uit de voorrang gehaald. Wanneer de voorrang is omgedraaid, kan de blokmarkering vervallen.
- DRO pleit voor duidelijke markering als de fietser voorrang heeft, zeker waar het kruisend verkeer bij de op- en afritten van de A10 betreft.
- De pijlmarkering is niet correct. DRO pleit voor een goede bewegwijzering en markering zodat de verkeersstromen in het juiste vak worden geleid.

Advies/besluit CVC

Volgens de CVC is het ontwerp met bovenstaande aanpassingen een verbetering voor de doorstroming van OV en auto.

- De pijlmarkering verdient aandacht in combinatie met goede bewegwijzering boven de weg.
- De bocht bij de fietsoversteek moet worden ingekort.

8. **Onderhoud Marnixstraat**

In aanwezigheid van de heren R. Schreuders (stadsdeel Amsterdam Centrum) en M. Scheffer (stadsdeel Amsterdam Centrum).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Gekoppeld aan de herinrichting van het Leidseplein zal de Marnixstraat, tussen Leidseplein en Leidsegracht, worden heringericht. Omdat dit pas over 2 à 3 jaar plaats zal vinden en omdat het gemeente- en stadsdeelbestuur willen dat bij de opening van het nieuwe Van der Ende theater dit stukje Marnixstraat er netjes bijligt, zal er in 2010 onderhoud worden uitgevoerd vooruitlopend op de herinrichting. Uitgangspunt is het huidige wegprofiel en efficiënte inzet van middelen omdat de weg over 2 a 3 jaar volledig wordt heringericht. De bandenlijnen worden nu dan ook niet verschoven, alleen nieuwe bestrating en nieuwe deklaag asfalt.

In de huidige situatie ligt er een rijbaan met fietssuggestiestrook (die overigens vrijwel weggesleten is). Discussiepunt is of deze fietssuggestiestrook terug moet komen.

Voorgesteld wordt om deze niet terug te leggen, omdat er eigenlijk te weinig ruimte is om fietsers en gemotoriseerd verkeer (er rijden ook zwaar vrachtverkeer) goed en veilig naast elkaar te laten rijden (er is 4,0 meter rijbaan). Een fietssuggestiestrook levert dan eigenlijk schijnveiligheid op en kan beter gekozen worden voor het mee laten rijden op de rijbaan.

NB: De Marnixstraat is Hoofdnet Fiets waardoor een vrijliggend fietspad of een volwaardige fietsstrook wenselijk zou zijn. Het ligt voor de hand om bij de toekomstige herinrichting hiervoor ruimte vrij te maken. Bij de nu voorliggende onderhoudsbeurt is dat echter geen

optie. Er is te weinig ruimte om deze volgens de normen veilig aan te leggen, de fietsstrook c.q. het vrijliggende fietspad zouden nergens op aan sluiten, het profiel zal dan moeten wijzigen en het is kostenverhogend, hetgeen niet wenselijk is gezien de noodzakelijke herprofilering gekoppeld aan het Leidseplein.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het niet terugbrengen van de fietssuggestiestrook bij de onderhoudsbeurt en fietsers mee te laten rijden op de rijbaan.

Opmerkingen vooraf

- Het project wenst advies van de CVC over een fietssuggestiestrook of een fietsstrook.
- De rijweg is maar vier meter breed en voor de aanleg van een goede fietsstrook moet het voetpad smaller worden gemaakt. Dit is volgens het stadsdeel niet aan de orde.
- Voorgesteld wordt de rijbaan 2.50 en de fietsstrook 1.50 meter breed te maken. Grotere voertuigen kunnen dus over de fietsstrook heen rijden.

Reactie CVC

- DRO is voorstander van een fietsstrook in rood asfalt met een onderbroken streep, zodat voertuigen over de streep kunnen rijden.
- Door het gebruik van rood asfalt versmalt de weg optisch en gaat het voertuig langzamer rijden.

GVB

- Ook het GVB is voor een fietsstrook in rood asfalt van 1.50 meter en een rijbaan van 2.50 meter. In de fietsstrook moet een fietssymbool staan.
- Het GVB is benieuwd naar het verloop van de fietsstrook in de richting van het Leidseplein.
- Wanneer de bus in de toekomst van de trambaan wordt geleid, moet de CVC het ontwerp opnieuw beoordelen.

Politie

- Bij deze tijdelijke maatregel voor twee of drie jaar gaat de voorkeur van de politie uit naar een fietsstrook in rood asfalt met een onderbroken streep.
- Met een fietsstrook is duidelijk dat de fiets de voorkeur geniet en dat de auto zich daarop moet aanpassen.

DIVV

DIVV is ook voorstander van een fietsstrook en pleit voor consequente toepassing in de Marnixstraat, zeker omdat het project gebonden is aan het smalle profiel.

Advies/besluit CVC

De CVC adviseert een fietsstrook met bijbehorende symbolen aan te leggen in rood asfalt. De rijbaanbreedte is 2.50 meter en de fietsstrook 1.50 meter.

9. Fietssteunpunt kruispunt Amsteldijk - Rustenburgerstraat

In aanwezigheid van de heer M. Strating (stadsdeel Oud Zuid) en mevrouw S. Oljans (stadsdeel Oud Zuid).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Het voormalig archiefterrein wordt herontwikkeld. Eén de ontwikkelingen is de bouw van een school (IVKO) in de Rustenburgerstraat. Vanwege de toekomstige ontwikkelingen in de

buurt, maar de bouw van de school in het bijzonder, wordt een grotere toetroom van fietsers verwacht op het kruispunt Amsteldijk – Rustenburgerstraat. De school wordt in het najaar 2010 in gebruik genomen. Om de (extra) toetroom van fietsers aan te kunnen, maar ook voor de verkeersveiligheid voor de scholieren, is het voorstel de opstelruimte voor fietsers breder (3,50, is nu 2,20m) en dieper (2,50, is nu 2,00m) vorm te geven.

Bijgevoegd zijn twee voorstellen om het fietssteunpunt aan te passen.

- *Voorstel 1. Het voorstel is om ter hoogte van het fietssteunpunt de rijbaan iets uit te buigen. Zodoende wordt voldaan aan de vastgestelde maatvoering van rijbanen op hoofdwegen (3,50). Nadeel: het verkeer maakt ter hoogte van het fietssteunpunt een kleine knik.*
- *Voorstel 2. Het alternatief is de rijbaan te versmallen tot 3,30m (is nu 3,50). Voordeel: Met dit voorstel kan met minimale aanpassingen het steunpunt anders worden vormgegeven waarbij, door de rijbaan versmallen, het eventueel te hard rijdende verkeer in snelheid wordt geremd. Nadeel: dit voldoet niet aan de uitgangspunten van de maatvoering van rijbanen op hoofdnetten (minimaal 3,50).*

Aangezien de Amsteldijk vanaf maart 2010 als corridor is aangewezen om het verkeer van de Wibautas op te vangen, is het voorstel dit ontwerp nog vóór maart 2010 uit te voeren. Zodoende is het steunpunt gereed voordat de school in gebruik wordt genomen.

De CVC wordt gevraagd een voorkeur uit te spreken voor Voorstel 1 of Voorstel 2.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

- De stadsdeelverkeerscommissie zet vraagtekens bij variant 2, vanwege de versmalling van de rijbaan.
- Ook gaf de stadsdeelverkeerscommissie de voorkeur aan uniforme steunpunten.
- De stadsdeelverkeerscommissie geeft de voorkeur aan een rijbaan van 3.50 meter

Advies/besluit CVC

DIVV

- DIVV meent dat het project de leidraad moet blijven volgen en pleit voor een rijbaan van 3.50 meter.
- De voorkeur van DIVV gaat uit naar variant 1, omdat de knik in de weg juist de automobilist erop attendeert dat hij langzamer moet gaan rijden.
- Bij de oversteek van de voetganger moet de inritband worden doorgetrokken.
- DIVV vindt het goed om uniformiteit te hanteren bij alle steunpunten op deze weg.
- De Fietsersbond zou de oversteek graag twee meter naar het zuiden willen opschuiven.

DRO

- DRO is voorstander voor variant 2, omdat de knik dan niet in de weg zit. De rijbaan wordt smaller en wellicht houdt dat de snelheid binnen de perken.
- Bij variant 1 vreest DRO voor problemen met geparkeerde auto's door de knik in de weg.
- Wanneer de overstekten uniform smaller worden, kan DRO daarmee akkoord gaan.

GVB

- Het GVB vond het prettig om in de stadsdeelverkeerscommissie inzage te krijgen op het aansluitende terrein. Dat gaf een goed beeld van de noodzaak van de oversteek.
- Een rijbaanbreedte van 3.50 meter heeft de voorkeur van het GVB, hoewel dit aan de waterkant alleen mogelijk is door de band van de parkeervakken te verleggen. Het GVB kan akkoord gaan met de doorgang aan de waterzijde, maar niet met de doorgang aan de huiszijde.
- Het GVB zou voorliggende oversteek graag willen beschouwen in samenhang met de andere oversteken in de straat.

Politie

De politie geeft de voorkeur aan variant 1 en ziet geen probleem bij een rijbaanbreedte van 3.50 meter in relatie tot de geparkeerde auto's.

Project

- Het project wil inrijdend verkeer vanaf de Amsteldijk comfortabel laten inrijden.
- Het nieuwe steunpunt is al naar het zuiden verschoven ten opzichte van huidige steunpunt. Bij nog verder opschuiven komt inrijdend verkeer vanaf de Amsteldijk in de knel.

Advies CVC

- De meerderheid van de CVC geeft de voorkeur aan variant 1, maar het project moet een oplossing zoeken voor de breedte van de parkeervakken aan de waterkant.
- Een aangepaste tekening komt als hamerstuk in een volgende CVC aan de orde.
- Wanneer het een belangrijke oversteek wordt, met veel kinderen, moet het project beschouwen of een paar parkeerplekken in de aanrijrichting (zuidkant) moeten komen te vervallen om het zicht van de fietsers te verbeteren.
- De CVC stelt voor de fietsoversteek ten minste 1 m. naar het zuiden toe op te schuiven.

10. Ter kennisname

Er zijn geen stukken ter kennisname.

11. Vaststellen verslag 858^e CVC d.d. 20 oktober 2009

Het verslag wordt met enige wijzigingen vastgesteld.

12. Naar aanleiding van het verslag

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

13. Actualiteiten

Arlandaweg

Het GVB brengt de voetgangersoversteek bij de Kingsfordweg/Arlandaweg onder de aandacht. Zij stelt voor om de oversteek aan de westzijde te laten vervallen en de tegels te vervangen door gras. De oversteek aan de andere kant kan gehandhaafd blijven.

De heer Kroon van Haven Amsterdam zal nagaan of dit mogelijk..

14. Rondvraag

DRO geeft aan dat de trambaan bij de fietsoversteek op het Waterlooplein tussen het stadhuis en de Weesperstraat rood geschilderd moet worden als er trambaanplaten liggen. De overige CVC-leden zijn het hiermee eens.

Verder vraagt DRO of het middeneiland bij de oversteek in de Valkenburgerstraat ook voorzien moet worden van rood asfalt.

De voorzitter constateert dat de CVC instemt met het voorstel om in de voorrangrichting rood asfalt te gebruiken en in de kruisende richting zwart asfalt. Dit geldt ook voor het middeneiland.

Het projectbureau IJburg wil de kanalisatiestrepen bij de eindhalte van de tram op de IJburglaan laten vervallen.

Na discussie suggereert de CVC om ter verhoging van de attentie een schicht op het wegdek aan te brengen en de kanalisatiestrepen op te halen. In de toekomst is toch sprake van een totaal nieuwe inrichting.

De voorzitter sluit de vergadering om 16.30 uur.