



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: 860° CVC

Datum: 17 november 2009
(vastgesteld in 861° CVC van 1 december 2009)

| | | | |
|------------------|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Aanwezig: | Dhr. T. Tollenaar | - GVB, voorzitter | |
| | Dhr. R. van der Ban | - DIVV (toehoorder) | |
| | Dhr. M. Brancart | - DIVV | |
| | Mw. M. Prijs | - Politie | |
| | Dhr. W. Rappange | - DRO | |
| | Mw. E. Demarteau | - notulist | |
| | Dhr. R. Riemersma | - Zuideramstel | (agendapunt 4) |
| | Dhr. H. Groenewegen | - DRO | (agendapunt 4) |
| | Dhr. R. Lolkema | - DRO | (agendapunt 4 en 9) |
| | Mw. L. Kosse | - DIVV | (agendapunt 4) |
| | Mw. U. Hoogeveen | - Slotervaart | (agendapunt 4 en 5) |
| | Dhr. R. van Heusden | - Noordwaarts | (agendapunt 6) |
| | Dhr. G.J. Touw | - Noordwaarts | (agendapunt 6) |
| | Dhr. D.I. Terpstra | - DRO | (agendapunt 6) |
| | Dhr. G. Walstra | - IBA | (agendapunt 7) |
| | Dhr. M. Strating | - Oud Zuid | (agendapunt 8) |
| | Dhr. I. van der Horst | - Zuidoostlob | (agendapunt 9) |

1. Opening en vaststellen agenda

De heer Tollenaar 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 Herinrichting Witte de Withstraat – plein en omgeving
4. Maatregelen t.b.v. HOV – bus 310 Schiphol – Zuid/WTC
5. Reconstructie Louwesweg
6. Concept – Projectbesluit NDSM-werf
7. Herinrichting Naritaweg
8. Fietssteunpunt kruispunt Amsteldijk - Tolstraat
9. Conceptvisie Amstel III

10. ter kennisname
- 10.1 Voorontwerp Bestemmingsplan Stadionplein
11. Vaststellen verslag 859e CVC d.d. 3 november 2009
12. Naar aanleiding van het verslag
13. Actualiteiten
14. Rondvraag

2. Mededelingen

De heer Van Ham is afwezig wegens ziekte en de heer Tollenaar vervangt hem als voorzitter.

DIVV geeft aan dat de CVC informatie wenst over SAAL, maar de projectleider heeft aangegeven nog geen detailinformatie beschikbaar te hebben. Pas begin 2010 kan hij meer concrete zaken melden.

De CVC stemt in met een presentatie van SAAL in januari 2010, waarbij zij aantekent dat de CVC nog wel de gelegenheid wil hebben om invloed uit te kunnen oefenen op het project.

Rob van der Ban van DIVV woont in zijn functie van voorzitter van de werkgroep Blackspots deze CVC bij als toehoorder.

3. Hamerpunten

• 3.1. Herinrichting Witte de Withstraat – plein en omgeving

•

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Op 22 september is het voorlopig ontwerp van de Witte de Withstraat besproken in de CVC. De CVC was akkoord met het voorlopig ontwerp maar vroeg stadsdeel De Baarsjes nog te onderzoeken of het mogelijk was om de halte bij de Postjesweg aan de Oostzijde te verbreden (in het voorstel van de halte 1,50m breed). Stadsdeel De Baarsjes komt aan dit verzoek tegemoet met het meegestuurde ontwerp.

De gevel aan de westzijde is uitgezet met een profiel voor het trottoir van 2.15 m. (net als aan de oostzijde). Daarmee wordt 30 cm gewonnen. De 30 cm komt ten goede aan het perron aan de oostzijde.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het definitief ontwerp voor de haltes ter hoogte van de Postjesweg.

Reactie CVC

- De CVC leden hebben alleen de stukken met betrekking tot de halte Postjesweg in de Witte de Withstraat ontvangen, terwijl in de inleiding een breder gebied wordt genoemd.
- De achterkant van de halte mag maximaal 12 cm hoog zijn ten opzichte van de rijbaan en het fietspad. In dat geval hoeft er geen hek op de halte te worden geplaatst. De CVC wenst een dwarsdoorsnede waarop het hoogteverschil duidelijk zichtbaar is.

Advies/besluit CVC

Met verwerking van die opmerking keurt de CVC het ontwerp goed.

4. Maatregelen t.b.v. HOV-bus 310 Schiphol – Zuid/WTC

In aanwezigheid van de dames U. Hoogeveen (Slotervaart) en L. Kosse (DIVV), de heren R. Riemersma (stadsdeel Zuideramstel), H. Groenewegen en R. Lolkema (DRO).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

De HOV Schiphol – Station Zuid/WTC is een hoogwaardige busverbinding die als ‘zijtak’ van de Zuidtangent gaat fungeren. Momenteel is deze lijn reeds in bedrijf (Connexxion; lijn 310) en de voorgestelde maatregelen betreffen het betrouwbaarder maken van de dienstregeling en het kwaliteitsniveau van de haltes op orde brengen. Het tracé waar maatregelen voorgesteld worden kent 2 delen:

- *Deel 1 van de Oude Haagseweg (Brug over de Ringvaart) tot de Ringweg A10-zuid (Brug over de Schinkel) beheergebied Stadsdeel Slotervaart;*
- *Deel 2 van de Ringweg A10 – zuid (Brug over de Schinkel) tot Station Zuid/WTC; beheergebied Stadsdeel Zuideramstel*

Op Deel 1 van het tracé is sprake van 2 varianten die variëren in de stad-in richting: variant 1+ die met verkeer mee via de Autosnelweg A4 rijdt en variant 6B die via een busbaan over de Riekerweg rijdt.

Op Deel 2 van het tracé zijn beide varianten aan elkaar gelijk.

In de voorliggende notitie ‘Tracébeschrijving HOV Schiphol – Station Zuid/WTC t.b.v. PVE, DRO – 4-10-2009, wordt nader ingegaan op de tracés van Deel 1 en Deel 2 en op de maatregelen die op Deel 1 en Deel 2 worden genomen.

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

Opmerkingen vooraf

- De stadsregio wil graag variant 1+ realiseren en na een jaar evalueren of de maatregelen een positief effect hebben op de doorstroming. Op dat moment kan RWS ook rekenen aan de cijfers in verband met de tweede Coentunnel.
- De opmerkingen uit het vooroverleg met de CVC en de stadsdeelverkeerscommissie van Zuideramstel en Slotervaart zijn verwerkt in voorliggende varianten.
- Het project geeft de voorkeur aan variant 1+, zeker omdat deze meer acceptabel is voor de omwonenden dan de vrije busbaan in variant 6B.
- Wanneer in de omgeving andere verkeerskundige maatregelen worden genomen, bijvoorbeeld in verband met het Dokmodel, moet het project een nieuw ontwerp in de CVC laten behandelen. Momenteel is echter nog geen sprake van een verbreding van de brug over de Schinkel. Verder past het tracé in de Zuidasplannen. Wanneer er een extra verbindingslus komt naar de A10, dan wordt de busbaan verlegd en weer aangesloten op de route.
- De WVA vraagt zich af of het halteren van vijf bussen op een halte, wel kan worden afgewikkeld, aangezien de halte ook kortere wordt.

•

Reactie CVC

Variant 6b

Blad 3

DIVV

- DIVV vraagt zich af of het uitzwaaien van de bussen over de haltes en de middenlijn mogelijk is. Dit is een aandachtspunt voor het project.
- DIVV wenst een tekening schaal 1 op 200 om de bochtstralen en toegankelijkheid van de haltes te kunnen beoordelen.
- Bij de halte op de Amstelveenseweg, komende vanaf de A10 moet aandacht zijn voor het zichtveld van de buschauffeur en de passagiers. De details betreffende de spoorwegovergang mist DIVV. Het project zal kijken of het huidige waarschuwingslicht verbeterd moet worden.

DRO

Volgens DRO staat op de tekeningen op een aantal punten, een VRI genoemd. Het is nu nog niet duidelijk of een VRI op zo een punt de beste oplossing is. In de nadere uitwerking zal dit duidelijk moeten worden.

GVB

- Bij de spoorwegovergang staan waarschuwingslichten. Het GVB heeft een voorkeur voor verkeerslichten met een wachtstand rood voor de bussen
- Het GVB meent dat de verplaatste voetgangersoversteek bij de halte hoofdingang VUmc niet meer in lijn ligt met de looproute tussen de onderdelen van het ziekenhuis en vreest voor oversteken buiten de zebra om.
- Er moet een belemmering komen voor de auto die uit de garage komt, om te voorkomen dat hij de doorsteek van de bus gebruikt.
- Ook het GVB wenst 1 op 200 tekeningen om de details goed te kunnen bekijken.
- Het GVB wil de VRI 24 uur per dag aanhouden, zodat de bus altijd kan uitvoegen.
- De oprit naar de bushalte is een aandachtspunt bij de verdere uitwerking.
- Het GVB pleit voor duidelijke signalering langs de spits/vluchtstrook op de A10, waarbij aangegeven wordt dat de spits/vluchtstrook ook buiten de spitsen door de bus wordt gebruikt.

Reactie Project

- Het project stelt voor om de huidige bocht naar rechts ruimer te maken, zodat de bus niet meer hoeft uit te zwaaien over de tegemoetkomende trambaan.

Advies/besluit CVC Blad 3 variant 1+

De CVC heeft o.a. opmerkingen gemaakt over de bushalte voor het VU.

De CVC wenst 1 op 200 tekeningen voor een goede beoordeling van de uitwerking.

Reactie CVC

Blad 2 variant 1+

DRO

DRO meent dat de oprit van de calamiteitenweg voor onderhoud in het ontwerp moet worden meegenomen.

GVB

Het GVB wil graag een meldpaal voor de buschauffeur bij de slagboom.

Ook moet de bus veilig kunnen stoppen als de slagboom dicht blijft.

Advies/besluit CVC Blad 2 variant 1+

Het project wordt verzocht de gemaakte opmerkingen te verwerken in de tekening.

Blad 1 variant 1+

- Het project zal RWS verzoeken de vluchthavens correct op tekening weer te geven.
- Het GVB pleit voor goede verlichting op de bushalte, zowel voor de passagiers als ten behoeve van het aanrijden. Verlichting op de toeleidende voetpaden naar de bushalte is ook belangrijk.

Advies/besluit CVC Blad 1 variant 1+

Het project wordt verzocht de gemaakte opmerkingen te verwerken in de tekening.

Reactie CVC

Blad 4 variant 1+

DIVV

- DIVV wil de bus recht op de halte bij de kruising Boeilelaan – Buitenvelderselaan laten aanrijden. De VOP moet worden verlengd.
- Bovendien moet de halte voldoen aan de eisen voor toegankelijkheid.

Het project

- Het stadsdeel Zuideramstel is tegen het verlengen van de oversteek, omdat de fietser geen opstelruimte meer zou hebben. Dit is de enige halte waar de bus niet recht kan aanrijden. Daarom kan de bus met de neus over het begin van de halte heen zwaaien om goed te kunnen aanrijden.
- Bovendien is stadsdeel Zuideramstel terughoudend met het aanpassen van de halte, omdat de eindlus van tram 24 wordt verplaatst en dat zou kunnen worden gecombineerd met de bushalte.

GVB

Het GVB vraagt het stadsdeel om genoemde bushalte tijdens de spits te schouwen en te beoordelen of deze voldoet in het kader van verkeersveiligheid.

DRO

- DRO stelt voor de huidige halte te behouden, maar wel geld te reserveren voor een aanpassing in de toekomst.
- DRO zou de halte pas aanpassen als de definitieve halte kan worden aangelegd.

Advies/besluit CVC Blad 4 Variant 1+

- De CVC wenst 1 op 200 tekeningen voor een goede beoordeling van de uitwerking.
- De meerderheid van de CVC adviseert om de bushalte kruising Boeilelaan – Buitenvelderselaan te handhaven in de huidige situatie.
- Het stadsdeel wordt verzocht te onderzoeken of de huidige situatie bij de bushalte problemen oplevert.

Reactie CVC

Blad 1 Variant 6b

DRO

- Het project stelt voor om in de definitieve situatie te berekenen of de capaciteit van de Oude Haagseweg voldoet.
- Bij het versmallen van de rijstrook moeten allerlei aanvullende maatregelen worden beoordeeld. DRO mist op dit vlak achtergrondinformatie.

Politie

Ook de politie kan een beter oordeel vellen over deze variant wanneer informatie over de capaciteit beschikbaar is.

GVB

Het GVB wil op de Oude Haagseweg de busbaan iets verlengen, zodat de auto pas na de bocht kan samenvoegen met de doorgaande bus.

Het stadsdeel

Stadsdeel Slotervaart is tegen variant 6b vanwege de verkeersonveiligheid en de situatie de volkstuinen. Ook de stadsdeelverkeerscommissie is geen voorstander van deze variant.

Blad 2 variant 6b

DRO

- DRO vindt het geschetste in variant 6b geen gewenste situatie en de voorgestelde ingrepen passen totaal niet in het gebied.

- Het profiel van de rijweg is te krap en meteen naast de rijweg een busbaan is niet wenselijk.
- Deze variant voldoet niet aan de eisen voor veiligheid en geluidshinder.

GVB

Het GVB vindt deze variant gevaarlijk, met name ter hoogte van de Riekerweg wat een 30km weg is. De geleiderails waartussen de bus moet rijden op de busbaan staan te dicht op de busbaan waardoor het GVB het te gevaarlijk vindt om te rijden bij een dergelijke snelheid (80 km p/u) Een geleiderail tussen de Riekerweg en busbaan is gewenst.

Advies/besluit CVC algemeen

- De CVC is in principe akkoord met variant 1+.
- De CVC is nog niet akkoord met het tracé van variant 6b (nader onderzoek vereist) en het stadsdeel Slotervaart is tegen deze variant.

• 5. Reconstructie Louwesweg

In aanwezigheid van mevrouw U. Hoogeveen en de heer K. Vink (stadsdeel Slotervaart).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Op 22 april 2008 is een eerste conceptontwerp van de Louwesweg aan de CVC voorgelegd. Ook heeft er onlangs vooroverleg plaats gevonden met de heren Brancart, Rappange en Tollenaar. Uit dat overleg bleek dat de afstand tussen de tramrails in de nieuwe situatie onvoldoende is om een goede combinatie van toegankelijke bus- en tramhalte te kunnen realiseren. De tramrails zijn vrij recent in het kader van groot onderhoud door dIVV/ GVB vervangen maar identiek aan de oude situatie teruggeplaatst.

Op basis van dat overleg is er de variant ontworpen waarin de bus op de rijbaan halteert. In de stadsdeelverkeerscommissie is deze variant besproken maar had men nogal wat vraagtekens bij de gekozen oplossing. Uiteindelijk is het doel bus en tram bij elkaar op de trambaan te laten rijden (ontwerp a). De suggestie is gedaan een variant uit te werken waarin de halte niet is verhoogd conform toegankelijke normen, maar alle bandenlijnen zodanig zijn aangehouden, dat bij de eerstvolgende vervanging van de rails het profiel van de Louwesweg ongewijzigd kan blijven en de tram/bushalte de juiste hoogte kan krijgen.

Aan de CVC wordt nu het conceptontwerp voorgelegd zoals dat in de stadsdeelverkeerscommissie en in het vooroverleg met dIVV/dRO en GVB op tafel lag (ontwerp b). In geval de CVC akkoord gaat met het combineren van bus en tram tijdelijk op een niet-verhoogde tramhalte zal het ontwerp in die zin worden aangepast.

De boogstralen voor alle bochten die de bus zou moeten nemen zijn gecontroleerd en blijken nog te moeten worden aangepast. De aangepaste tekening wordt ter vergadering op tafel gelegd.

De keerlus van de tram is alleen voor gebruik in noodgevallen. De eindhalte bus is wel regulier in gebruik.

De Louwesweg is onderdeel van het hoofdnet Openbaar Vervoer en het hoofdnet Fiets.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met een van de voorliggende conceptontwerpen

Tekening A met bus op de rijbaan.

Opmerkingen vooraf

- In variant 1 halteren de tram en bus samen op de halte, helaas is de huidige halte daar niet voor geschikt.
- In variant 2 halteert de bus op de rijbaan.

- De stadsdeelverkeerscommissie is geen voorstander van variant 2 en stelt voor om een gecombineerde bus/tramhalte niet verhoogd aan te leggen.
- Wanneer de rails vervangen moet worden, kan wel een verhoogde halte worden neergelegd.

•

Reactie CVC

DRO

- De bussen vanaf de Johan Huizingalaan moeten rechtsaf de weg opdraaien en via de rijbaan naar de halte rijden.
- De tegenovergestelde bus moet vanaf de halte zo vroeg mogelijk de trambaan op worden geleid, zodat hij bij de VRI prioriteit krijgt.

GVB

- Het GVB merkt op dat het probleem van het niet kunnen ophogen van de halte vanwege de spoorbreedte zich op meerdere plekken in de stad voordoet.
- De voorkeur van het GVB gaat uit naar variant 1, de gecombineerde bus/tramhalte. Als deze variant wordt gekozen is het belangrijk om de bus zo spoedig mogelijk na de halte op de tram/busbaan te leiden zodat hij gebruik kan maken van de vrije busbaan op de Johan Huizingalaan.

DIVV

- Volgens DIVV moet de halte goed toegankelijk zijn zodat passagiers voor het ziekenhuis of verzorgingshuis gemakkelijk kunnen in- en uitstappen.
- Voorts moet het project kijken naar de mogelijkheden van het goed aanrijden van de bus.
- DIVV is voorstander van variant 2.

Tekening C

Opmerkingen vooraf

- Het project heeft de bochten ruimer gemaakt.
- Tussen het fietspad en de rijweg in oostelijke richting moet een heuvel worden ingekort ten behoeve van de bocht.

Reactie CVC

DIVV

DIVV kan akkoord gaan met de aangepaste tekeningen.

GVB

Het GVB wenst rode fietspaden over de trambaan heen.

DRO

- DRO adviseert de heuvel aan de kant van het ziekenhuis groter te maken, zodat de paal voorop kan staan.
- De rijweg moet naar het noorden toe opschuiven.
- Als de bus naar de rijbaan wordt geleid, dan moet de bocht komende vanaf het eindpunt naar de Louwesweg oost worden aangepast.

Advies/besluit CVC tekening C

- De CVC gaat akkoord met tekening C, onder verwerking van de gemaakte opmerkingen.
- De CVC heeft kennisgenomen van de extra tekening van het stadsdeel en heeft deze akkoord bevonden.

Tekening B variant met gecombineerde bus/tramhalte

Reactie CVC

DIVV

- DIVV heeft niet de voorkeur voor een gecombineerde bus/tramhalte, omdat de halte niet goed toegankelijk is.
- DIVV kiest voor de toegankelijkheid van afzonderlijke haltes op deze locatie.
- DIVV wenst meer gegevens over de reizigersstromen.

DRO

- DRO is geen voorstander van variant B.
- Variant C heeft de voorkeur van DRO, maar helaas ligt verbreding van het spoor nu niet voor.
- Alle voor- en nadelen afwegende kiest DRO voor variant A.

Politie

De politie heeft de voorkeur voor variant B met gecombineerde de bus- en trambaan.

GVB

In het verleden is bij de aanleg van de trambaan geen rekeninggehouden met de busmaten en daar ondervindt het project nu de nadelen van. Verleggen van het spoor is een kostbare aangelegenheid die voor het stadsdeel niet aan de orde is.

Het project

Het project geeft aan dat vanaf december aan de kant van de Johan Huizingalaan bij de hoofdingang van het ziekenhuis wel toegankelijke haltes liggen.

De voorzitter stelt voor dat DIVV en het GVB in overleg gaan om te inventariseren bij hoeveel haltes het spoor moet worden verbreed en dat de bijbehorende kosten worden uitgerekend.

Advies/besluit CVC tekening B

- Twee leden van de CVC geven de voorkeur aan variant A en twee leden verkiezen variant B.
- Het GVB en DIVV gaan in spoedoverleg, zeker omdat het probleem van het te smalle spoor op meerdere locaties in Amsterdam een knelpunt is. Afgesproken wordt dat het GVB en DIVV de CVC-leden op de hoogte zullen houden van de uitkomst van voornoemd overleg voordat verdere actie wordt ondernomen.
- Het project wordt zo spoedig mogelijk op de hoogte gesteld van de uitkomst van het spoedoverleg.
-

6. Concept – Projectbesluit NDSM-werf

In aanwezigheid van de heren R. van Heusden, G.J. Trouw (Projectbureau Noordwaarts) en D.I. Terpstra (DRO).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld.

Voor de NDSM-werf is een strategiebepaald genomen. Projectbureau Noordwaarts heeft van het Bestuurlijk Overleg Noordwaarts (BON) de opdracht gekregen een Projectbesluit voor te bereiden. Zorgvuldige inpassing van het monumentaal ensemble van werf Oost en het ontwikkelen van een gemengd stedelijk gebied in hoge dichtheid op NDSM-werf Zuid is hierin de kern. Recentelijk heeft het BON besloten het concept-Projectbesluit zoals het er nu ligt niet bestuurlijk te laten vaststellen maar grotendeels verder te brengen tot het niveau Investeringsbesluit. Desalniettemin vindt nu een consultatieronde plaats waarin gemeentelijke diensten om advies gevraagd wordt. Deze agendering in de CVC maakt onderdeel uit van deze ronde. Doel is met de verkregen adviezen in het volgproduct: het

Investeringsbesluit te verwerken. Bijlage I is een uitsnede van het concept-Projectbesluit waarin de verkeerskundig relevante passages zijn opgenomen.

Er is onderzoek gedaan naar de verkeerskundige gevolgen van de in het concept-Projectbesluit voorgestelde programma toename en samenstelling. De conclusies van deze verkenning zijn opgenomen in de bijgevoegde notitie 'Verkenning verkeerskundige gevolgen ontwikkeling NDSM'.

Op basis van de prognoses en deze verkenning is een schetsuitwerking van het verkeersnetwerk gemaakt. Voor de behandeling in de CVC zijn drie onderwerpen van belang die hieronder worden toegelicht. Over deze onderdelen wordt uw advies gevraagd.

1. Aansluiting gebied op Klaprozenweg/ C.Douwesweg

Het gebied wordt via twee wegen ontsloten naar de Klaprozenweg / C. Douwesweg (hoofdnet auto). In het gebied komen twee grote parkeergarages. Een aantal straten in het gebied worden 'geknipt' om een betere spreiding te krijgen over de twee aansluitingen. De beide kruispunten zijn doorgerekend, waarbij uitgegaan is van de capaciteitsuitbreiding van de Klaprozenweg naar 2x2 rijstroken voor autoverkeer (project DIVV). In de laatste plannen gaat DIVV echter uit van een capaciteitsuitbreiding door de aanleg van een busbaan en het handhaven van 2x1 rijstrook voor autoverkeer. Momenteel wordt onderzoek gedaan naar doorstroming over de Klaprozenweg over één rijstrook naast een vrije busbaan. Op basis van dit onderzoek worden de kruispunten doorgerekend en het benodigde aantal opstelvakken op de aansluitingen van het gebied bepaald.

Aansluiting Ms. van Riemsdijkweg: Het wegvak tussen Klaprozenweg en de in-/uitgang van de parkeergarage (1600 parkeerplaatsen) blijft een 50 km/uur gebiedsontsluitingsweg. Voor auto's naar de parkeergarage zal voldoende buffercapaciteit in de garage worden gerealiseerd. Voor opstelcapaciteit wordt verwezen naar het lopende onderzoek.

Aansluiting Mt. Lincolnweg / aansluiting Klaprozenweg (tegenover Stenendokweg): De aansluiting Mt. Lincolnweg op het kruispunt Klaprozenweg tegenover de Stenendokweg heet officieel ook de Klaprozenweg. Dit wegvak is nu ingericht met 2x2 rijstroken met een twee richtingsfietspad aan de westzijde. Deze inrichting blijft en biedt voldoende opstelcapaciteit

2. Busroutes

Het beleidskader hoofdnetten gaat uit van een toekomstig hoofdnet openbaar vervoer over een nieuwe brug over Zijkanaal I over het voorterrein van de NDSM-werf door het plangebied. Vanuit verkeersveiligheid en stedenbouwkundige overwegingen is echter de wens om het gebied als één verblijfsgebied (deels 30 km/uur en deels erf) in te richten. Hier past geen doorgaande buslijn bij. Wanneer de buslijnen over de Klaprozenweg (mogelijk in de toekomst een busbaan) blijven rijden wordt, samen met de pont, bijna het gehele gebied afgedekt (zie afbeelding). Alleen het zuidwestelijke deel van het plangebied valt buiten het bereik van ov-haltes. Hiervoor moet een oplossing gevonden worden. Hierbij valt te denken aan een busroute over vanaf de Klaprozenweg (kruispunt Stenendokweg) via de TT-Vasumweg (gestippeld). De route over de nieuwe brug over Zijkanaal I over het voorterrein wordt wel gemaakt voor fietsverkeer.

3. Fietspad naar de pont

De eerder genoemde 'knip' in het gebied is gebruikt om een vrijwel kruisingsvrij 2-richtingsfietspad te maken tussen de pontaanlanding en de Klaprozenweg (hoofdnet fiets).

De CVC wordt gevraagd te adviseren over de drie genoemde onderwerpen:

- aansluitingen voor autoverkeer op Klaprozenweg/C.Douwesweg,*
- busroute niet door het gebied gezien de gewenste inrichting als verblijfsgebied,*
- verbinding voor fietsers tussen pontaanlanding en hoofdnet fiets*

Opmerkingen vooraf

- Het projectbesluit is opgewaardeerd tot een investeringsbesluit en met dit conceptbesluit maakt het project een rondje langs alle betrokkenen om input te krijgen.
- Over een aantal maanden krijgt de CVC het definitieve investeringsbesluit ter goedkeuring voorgelegd.

-

Reactie CVC**DRO**

- DRO mist alle verkeersgegevens en kan dus niet goed beoordelen of het verkeer dat de parkeergarage genereert daadwerkelijk kan worden afgehandeld. Om die reden kan DRO niet akkoord gaan met voorliggend plan, maar kan wel een inhoudelijke reactie worden gegeven.
- DRO meent dat de extra rijstrook op de westelijke kruising na teruggang van twee naar één rijstrook gebruikt kan worden voor andere doeleinden.
- Helaas kan de fietsstructuur vanaf de pont niet helemaal kruisingsvrij worden gerealiseerd. Voor de fietsers is het wel goed om één kwalitatief goede noord/west verbinding te hebben.

DIVV

- DIVV meldt dat de fietsersbond pleit voor een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van de Klaprozenweg. Dat genereert volgens de fietsersbond een betere fietsverbinding.
- Aandachtspunt voor het project is een goede aansluiting op het andere project op de Klaprozenweg.

GVB

- Het GVB mist bij het ontstaan van nieuwe wijken een goede doorgang voor het OV. In dit hele complex zitten een flink aantal woningen dat door het ontbreken van een goede route ontstoken blijft van een goede OV-verbinding.
- Verder ontbreekt een halte voor de metro, die dwars door het gebied heen loopt. De bushaltes staan aan de randen van het gebied. Kortom een goede OV-ontsluiting van het gebied van ontbreekt.
- Ook het GVB mist de verkeersgegevens.

Politie

De politie mist een fietsaansluiting op de Klaprozenweg.

Het project

- Bij de start van het project was sprake van een verkeersverkenning verbreding Klaprozenweg, maar daar wordt nu anders tegenaan gekeken. Momenteel is sprake van een vernieuwde opdracht voor het project Klaprozenweg om te bezien hoe extra capaciteit vanuit het gebied kan aansluiten op de Klaprozenweg.
- De onderbouwing van de verkeersontwikkeling wordt door het project Klaprozenweg van DIVV verder uitgevoerd.
- Onderzoek wijst uit dat het aanhouden van 2x1 rijstroken voldoende is om de extra capaciteit af te handelen. De volgende keer zal het project dit onderbouwen met verkeerscijfers.
- De stadsregio wil per januari bij wijze van proef door het gebied gaan rijden. Knelpunt daarbij is het feit dat het gebied is ingericht als 30 km zone.
- Het project meent dat volstaan kan worden met OV aan de randen, zodat het gebied als verblijfsgebied kan worden ingericht. Volgens het GVB is het voor het project een uitdaging om de bus veilig door het gebied te laten rijden.

Advies/besluit CVC

De CVC heeft diverse opmerkingen gemaakt en het project gaat verder met de uitwerking.

-
-

7. Herinrichting Naritaweg

In aanwezigheid van de heren G. Walstra (IBA).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Vanwege de bouw van een hotel dient de Naritaweg verlegd te worden.

Tussen augustus 2010 en maart 2011 is er sprake van een tijdelijke inrichting in verband met omleidingen van het verkeer. Bij de stukken is een ontwerp gevoegd van de definitieve vormgeving van de Naritaweg, zoals deze van toepassing is tot de reconstructie van de Radarweg Noord. Vanaf dat moment is de Naritaweg afgesloten voor alle autoverkeer.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met het voorliggende ontwerp

Opmerkingen vooraf

- De Naritaweg moet worden verlegd omdat twee kavels aan de kant van de spoorlijn zijn uitgegeven voor de bouw van een hotel.
- De tijdelijke situatie bestaat langer dan een jaar en daarom wordt de CVC geraadpleegd.
-

Reactie CVC

DRO

- DRO stelt voor het stuk Naritaweg tussen de Barajasweg en Radarweg te laten vervallen zodra deze niet meer nodig is voor de omleiding van het busverkeer. De beschikbare breedte van 14 m. is tijdelijk. Afhankelijk van de voortgang van de bouw van het hotel is op enig moment minder ruimte beschikbaar.
- Door het vervallen van dit weggedeelte wordt de verkeersveiligheid verhoogd.
- Het project moet bekijken of de VRI op de kruising Radarweg-Naritaweg nog nodig is.
- Als de Radarweg zuid klaar is kan volgens DRO gelijk de eindsituatie worden aangelegd, want dat maakt de oplossing aan beide zijden veel eenvoudiger.
- DRO mist een goede onderbouwing van het feit dat het project het genoemde stuk weg wil open houden. Beide voorgestelde aansluitingen zijn volgens DRO onder de maat.

DIVV

- Wanneer de Naritaweg geen doorgaande functie meer heeft op genoemd stuk, dan mag dit komen te vervallen van DIVV.
- DIVV stelt wel voor om het fiets- en voetpad op dit stuk Naritaweg (tussen de Barajasweg en de Radarweg) te behouden.

Advies/besluit CVC

- De CVC vraagt zich af of de Naritaweg tussen de Radarweg en Barajasweg open moet blijven.
- De CVC raadt het project aan dit gedeelte af te sluiten en alleen open te stellen voor fietsverkeer en voetganger in twee richtingen.
- Mocht openstelling van dit weggedeelte noodzakelijk zijn in verband met de planning van het busstation of andere projecten in de omgeving, dan moet openstelling voor autoverkeer wel weer mogelijk zijn.

Het project

- Het project vraagt de CVC nog om advies wat betreft het hoogteverschil tussen fiets- en voetpad.
- Het project wil de Teleportboulevard voorzien van een dubbelbereden fietspad.

Advies/besluit CVC

- De CVC wenst dat het fietspad vanaf de fietsbrug staat aangegeven. Momenteel kan de CVC geen besluit nemen op dit punt.
- De toegang tot de fietsenstalling blijft liggen.
- In een volgende CVC moet de aansluiting van de fietsbrug naar het Carascopelein op tekening staan.
- DRO betreurt het dat niet meteen de definitieve situatie wordt aangelegd op de kruising Naritaweg-Barajasweg.
- De voorrang op het fietspad moet doorlopen.
- Het project dient op de tekening de definitieve haven en de curves in de bocht aan te geven.
- Van het hoogteverschil tussen fiets- en voetpad dient het project een detailtekening te maken. Eventueel wordt een hek geplaatst tussen fiets- en voetpad.

- **8. Fietssteunpunt kruispunt Amsteldijk - Tolstraat**

In aanwezigheid van de heer M. Strating (stadsdeel Oud-Zuid).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Het voormalige archiefterrein wordt herontwikkeld. T.b.v. dit bespreekpunt is belangrijk te weten dat onder het terrein een parkeergarage wordt ontwikkeld en dat halverwege de Tolstraat een plein wordt gecreëerd (overrijdbaar door fietsers en nood- en hulpdiensten). Hierom moet het autoverkeer de Tolstraat in twee richtingen kunnen berijden. Ook wordt op het terrein (onder andere) een theater gerealiseerd waar voor vrachtwagens van maximaal 16,50m inpandig een loadingdock aanwezig is.

Vanwege het in te stellen tweerichtingsverkeer in de Tolstraat dient het fietssteunpunt op de Amsteldijk ter hoogte van de Tolstraat in noordelijke richting verplaatst te worden. In het kader van de uniformiteit wordt dit steunpunt vormgegeven conform het fietssteunpunt ter hoogte van de Rustenburgerstraat (ontwerpvoorstel behandeld in de CVC op 4/11/09). De rijbaanbreedte blijft 3,50m en er komt een invalideninrit voor voetgangers.

Om het in- of uitrijden van vrachtwagens mogelijk te maken worden bij de Tolstraat extra inritblokken aangebracht. Dat gaat ter hoogte van perceelnummer 69 ten koste van een parkeerplaats. Ook aan de waterzijde komt een groot aantal parkeerplaatsen te vervallen.

Kanttekening: vrachtverkeer kan vanuit de Tolstraat niet in noordelijke richting afslaan (richting Ceintuurbaan en verder) Dit zou ten koste gaan van dit fietssteunpunt wat, ten behoeve van de bereikbaarheid van het terrein en omgeving niet gewenst is.

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

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

-

Reactie CVC**DRO**

- DRO vreest dat de fietsers niet de beoogde route gaan volgen vanuit de Tolstraat naar de Amsteldijk.
- Ook verwacht DRO dat vrachtverkeer vanuit de Tolstraat linksaf gaat slaan.

- DRO stelt voor om het fietssteunpunt in zijn geheel 5 meter naar het zuiden te verplaatsen om een linksafslaande beweging vanuit de Tolstraat de Amsteldijk op onmogelijk te maken.
- DRO kan akkoord gaan met de aansluitingen en buigingen.

DIVV

DIVV steunt het voorstel van DRO wat betreft het opschuiven van het fietssteunpunt en het onmogelijk maken van de linksafslaande beweging.

Politie

De politie steunt ook het voorstel van DRO.

GVB

Ook het GVB steunt het voorstel van DRO.

•

Reactie Project

Het project merkt op dat in de Tolstraat een entree voor een parkeergarage komt van 270 plekken, die deels door de bewoners worden gebruikt. Het niet mogelijk maken van de linksafbeweging (stad-in) is voor de gebruikers van de garage c.q. de bewoners niet wenselijk.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat niet akkoord met voorliggende tekening.

- De CVC stelt voor om het fietssteunpunt 5 meter naar het zuiden te verplaatsen. Zodanig dat het autoverkeer niet linksaf vanuit de Tolstraat de Amsteldijk op kan rijden. Het verbod moet worden ondersteund met een bord, zodat goede handhaving mogelijk is.
- De CVC acht de linksafslaande beweging niet verkeersveilig.
- Een gewijzigde tekening kan als hamerpunt in een volgende CVC aan de orde komen.

•

• 9. **Conceptvisie Amstel III**

In aanwezigheid van mevrouw I. van der Horst (Projectgr. Zuidoostlob) en de heer R. Lolkema (DRO).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

De gemeente Amsterdam is in samenwerking met stadsdeel Zuidoost voornemens om het gebied tussen Arena en AMC te transformeren van een monofunctioneel kantoren- en bedrijventerrein naar een gemengd stedelijk gebied. Dit doen we omdat er momenteel 30% van de kantoren structureel (langer dan 3 jaar) leegstaat. De visie kent de volgende zes speerpunten:

1) Werken blijft centraal staan

Amstel III blijft als werkgebied recht overeind, met een verschillende aanpak voor de westelijke bedrijvenzone en de oostelijke kantorenzone. Aan het kantooroppervlak in de oostelijke zone wordt vanwege de huidige leegstand een maximum gesteld.

2) Nieuwe functies voor het hele gebied

Het hele gebied wordt verrijkt met nieuwe functies, die enerzijds het werken in Amstel III er aangenamer op maken en anderzijds nuttig zijn voor de hele stad. Functies zijn: Leisure, scholen, PDV, cultuur, entertainment, religie en maatschappelijk

3) Wonen in de oostelijke zone

In de oostelijke zone wordt wonen geïntroduceerd. Er komen tenminste 5000 woningen in Amstel III. Tot 2020 voornamelijk voor pioniers, in de jaren erna (tot 2040) volgt meer reguliere woningbouw.

4) Geen verdringing door intensieve ruimtebenutting

De nieuwe functies zullen bestaande bedrijven en voorzieningen niet verdringen. Door de ruimte in Amstel III intensiever te gebruiken, is er straks meer mogelijk op hetzelfde gebied.

5) Verbetering van de openbare ruimte

Bij een vernieuwd Amstel III hoort een aangepaste openbare ruimte. Die moet de bereikbaarheid en toegankelijkheid van Amstel III verbeteren, maar ook recreatieve mogelijkheden toevoegen en het straatbeeld een stadse aanblik geven.

6) Investeren en ruimte geven

Amsterdam investeert in de openbare ruimte en de bereikbaarheid, maar nieuwe initiatieven moeten voortkomen uit de markt. Daarvoor geeft Amsterdam extra ruimte in de regelgeving en ruimte voor experimenten.

De vise voor Amstel III bevindt zich in de initiatieffase. De bedoeling is om in januari 2010 te starten met de stedenbouwkundige onderlegger. In de visie doen wij een aantal suggesties voor ingrepen in de openbare ruimte. Deze ingrepen zijn nog niet definitief. Een uitgebreid verkeersonderzoek wordt nu opgesteld in het kader van het verkeer en vervoersplan Zuidoostlob. DIVV is de opsteller van dit onderzoek. Daar zullen we ook kijken wat het totale programma voor gevolgen heeft voor de infrastructuur en waar knelpunten ontstaan. Het plan bevindt zich nog op een hoog abstractieniveau en daarom heeft de bijeenkomst een informatief karakter. Wij zullen u nu nog niet om een concreet advies vragen

Het stadsdeel wil weten of de CVC het eens kan zijn met de analyse van het probleem in Amstel III en de voorgestelde oplossingsrichtingen. Ook willen we graag met u van gedachten wisselen over uw rol in het vervolgtraject en wanneer het opportuun is om een concreet advies van de verkeerscommissie te vragen

Opmerkingen vooraf

- De stadsdeelverkeerscommissie wil de weg in het gebied bij de Praxis en Gamma doortrekken naar het Paarsheuvelweggebied.
- Op termijn wordt de Hondsrugweg van 2x2 naar 1x1 afgewaardeerd.
- De Lemerlerbergweg wordt doorgetrokken onder de A9 door en het project overlegt hierover met RWS.
- De Koppeling (jeugdrichting) zou graag willen aansluiten op het OV-netwerk richting het Holendrecht station.
- De stadsdeelverkeerscommissie heeft een voorstel gedaan voor een busroute om het Paarsheuvelweggebied te ontsluiten.

•

Reactie CVC

Politie

De politie ziet graag een oplossing voor de 30% structurele leegstand van kantoren. Bij grote leegstand is het niet verstandig om elders in de stad kantoren te bouwen. Het project geeft aan instrumenten te ontwikkelen om de leegstand tegen te gaan, waarbij dwingende maatregelen niet worden geschuwd.

GVB

Volgens het GVB wordt in dit soort gebieden ruimte geclaimd voor kantoren, waarbij de ruimte voor infrastructuur in het gedrang komt. Het project wil het gebied leefbaar maken en de institutionele belegger kijkt daar anders naar. Dat is onderdeel van de problematiek. De gemeente pakt toenadering van beleggers die wel bereid zijn mee te werken met beide handen aan.

DIVV

- DIVV mist de verkeersprognoses met de consequenties voor de hoofdnetten in de visie.
- Ook ontbreekt een plan van aanpak op het moment dat de Arena of andere voorzieningen in het gebied leegloopt.
- Wat betreft de fietser zijn er veel kansen om goed aan te sluiten op het fietsnet in de buurt.
- DIVV meent dat het OV binnen het gebied fijnmaziger kan.
- De ontsluiting van en naar het metrostation verdienen aandacht.

DRO

- DRO vreest dat het project gaat bezuinigen op infrastructuur door toevoeging van zaken als water en meer groen.
- Een profiel van 1x1 met ventwegen neemt meer ruimte in dan een profiel van 2x2. Dus is meer ruimte nodig voor infrastructuur.
- DRO ziet geen mogelijkheid om de fietsroute langs het spoor veilig te laten kruisen vlak na de viaducten Karspeldreef en Meibergdreef.
- Ook twijfelt DRO over de fietsroute langs het spoor en is ook een probleem bij de Karspeldreef en de kruisende fietser.

GVB

- Het GVB zou OV-lijnen willen zien die verder gaan dan Amstel III en pleit voor een goede aansluiting op het omliggende OV-netwerk.
- Verder wenst het GVB een vrije infrastructuur voor het OV.

Advies/besluit CVC

- De CVC concludeert dat de zij bedenkingen heeft bij de ruimte die overblijft voor OV, gezien de toevoegingen in het gebied.
- Voorts vraagt de CVC zich af of de totale infrastructuur goed genoeg is om alle verkeersstromen (zowel fiets, auto, vrachtverkeer als voetganger) een plek te geven.

10. Ter kennisname

10.1 Voorontwerp Bestemmingsplan Stadionplein

De CVC heeft geen opmerkingen

10.2 Fietsoversteek Slotermeerlaan

Ingekomen brief van portefeuillehouder van stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer over de Slotermeerlaan. Hij legt het advies van de CVC naarst zich neer en kiest voor een ontwerp waarbij de bomen gehandhaafd blijven.

Na discussie geeft de CVC aan dat de commissie vasthoudt aan haar standpunt. De commissie zal de portefeuillehouder aangeven het niet eens te zijn met zijn standpunt, vanwege het zicht voor de fietser en het smalle steunpunt.

11. Vaststellen verslag 859° CVC d.d. 3 november 2009

Het verslag wordt met enige wijzigingen vastgesteld.

12. Naar aanleiding van het verslag

Er zijn geen opmerkingen n.a.v. het verslag.

13. Actualiteiten

13.1 Verkeersongeval Bannebuikslootlaan op 10 november 2009

De politie is ter plaatse gaan kijken en heeft geconstateerd dat de infrastructuur in orde is. Vanuit de politie zal dus op dit punt geen input naar de CVC worden geleverd.

14. Rondvraag

Er zijn geen gegadigden voor de rondvraag

De voorzitter sluit de vergadering om 17.15 uur.