



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

Datum: 19 januari 2010  
(vastgesteld in 864<sup>e</sup> CVC van 2 februari 2010)

<b>Aanwezig:</b>	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. A. Wiersma	- DRO	
	Dhr. M. Oost Indië	- DRO	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Mw. M. Prijs	- Politie	
	Dhr. M. Brancart	- DIVV	
	Mw. E. Demarteau	- notulist	
	Mw. U. Hoogeveen	- Slotervaart	(agendapunt 4, 5, 6 en 7)
	Dhr. R. Hoogland	- GVB Infra BV	(agendapunt 4)
	Mw. L.M. Wong	- DIVV projecten	(agendapunt 8)
	Dhr. M. Gordijn	- Zeeburg	(agendapunt 8)
	Dhr. G. Walstra	- IBA	(agendapunt 9)
	Mw. A. Brand	- projectbureau Noordwaarts	(agendapunt 9)
	Dhr. G. Snelten	- gemeente Oostzaan	(agendapunt 10)
	Dhr. J. Dijk	- Westerpark	(agendapunt 11)
	Dhr. M. Huijgen	- Westerpark	(agendapunt 11)
	Dhr. M. Nulle	- DRO	(agendapunt 12)
	Dhr. O. Man	- DIVV	(agendapunt 12)
	Dhr. P. Gillissen	- Oud Zuid	(agendapunt 12)

### 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 Herprofilering Bilderdijkstraat-midden
4. Halte Heemstedestraat op brug 85 (halte Westlandgracht)
5. Voetgangersoversteek Heemstedestraat
6. Herinrichting 'Schil' nabij Andreasensemble, Westlandgracht
7. Voetgangersoversteek Antwerpenbaan

8. HOV Zuidtangent Oost
9. Verkeerskundig ontwerp Van der Pekbrug en aansluiting Ranonkelkade
10. Aansluiting Van Bombraak op de verlengde Stellingweg
11. Bovengronds inzamelen van huisvuil op de Spaarndammerdijk en Tasmanstraat (Onderdeel van project Ondergrondse afvalbakken in stadsdeel Westerpark)
12. Schetsontwerpen blackspots Oud Zuid
- 12a. Blackspot Cornelis Krusemanstraat – Valeriusplein
- 12b. Blackspot Ceintuurbaan – Ferdinand Bolstraat
- 12c. Blackspot Hobbemakade – Ruysdaelstraat
- 12d. blackspot Olympiaplein – Parnassusweg
- 12e. blackspot Centuurbaan – Van Woustraat
13. Fietsoversteek Slotermeerlaan (briefwisseling tussen voorzitter CVC en stadsdeel Geuzenveld)
14. Ter kennisname
- 14.1 E-mail politie d.d. 07-01-10 met betrekking tot aanrijding fietser op Statenjachtstraat ter hoogte van Koopvaardersplantsoen
13. Verslag 862<sup>e</sup> CVC d.d. 15 december 2009
14. Naar aanleiding van het verslag
15. Actualiteiten
14. Rondvraag

## **2. Mededelingen**

De heer Oost Indië is vanaf heden aanwezig als vertegenwoordiger van DRO in de CVC. Hij zal op termijn de heer Rappange gaan vervangen.

## **3. Hamerpunten**

### **3.1. Herprofilering Bilderdijkstraat - midden**

#### **Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Op 18 november 2008 is het ontwerp voor de fasen 2 en 3 (a en b) van de Bilderdijkstraat in de CVC behandeld. Medio 2009 is de herprofilering van fase 1 gestart en eind 2009 afgerond. Conform de door het college van B&W vastgestelde planning van bureau Stadsregie (Meerjarenanalyse 2010 -2013) start de uitvoering van fasen 2 en 3 in april 2010. De opmerkingen van de CVC van 18 november 2008 zijn besproken met de partners van het project en zijn voor zover mogelijk in het voorliggende ontwerp verwerkt. Op 12 januari neemt het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Oud-West een besluit over het ontwerp, waarna het bestek en de aanbesteding voorbereid gaan worden. Gelet op het grote tijdsverloop tussen de laatste behandeling in de CVC (november 2008) en de geplande realisatie, is het ontwerp nogmaals geagendeerd als hamerstuk voor de CVC.*

*In december 2009 heeft dRO-V&V aanvullend onderzoek gedaan naar de verkeersintensiteiten onder andere op de kruising Bilderdijkstraat-Kinkerstraat en geconcludeerd dat het verminderen van het aantal rijstroken geen onoverkomelijke bezwaren oplevert.*

*Eveneens in december 2009 is de laatste versie van het ontwerp besproken met alle bij het project betrokken partners / partijen: unaniem hebben zij ingestemd met het thans voorliggende ontwerp.*

*De opmerkingen gemaakt in de vergadering van 18 november 2008 zijn als volgt verwerkt (toevoegingen zijn cursief getypt):*

**DIVV**

- *De lengte, hoogte en breedte van de halte zijn weer een aandachtspunt. Is verwerkt.*
- *Er staan verschillende tussenspoormaten m.b.t. de tramrails in,, graag het juiste vermelden. Alles opnieuw ingemeten en ingetekend.*
- *DIVV heeft vragen bij het terras in de tussenberm. De heer Spaander geeft aan dat tegen de fietsersbond is gezegd dat er 50 cm tussenruimte zal zitten tussen het fietspad en het terras. Deze breedtes zijn verwerkt in het ontwerp.*

**DRO**

- *DRO wijst weer op de gewenste breedte van het fietspad. Standaard 1.80 meter, op enkele plaatsen 1.50 meter conform raadsbesluit met betrekking tot profielen.*
- *Op de kruising met de Potgieterstraat is onduidelijkheid over de zebra. De heer Spaander geeft aan dat er een verhoogde trambaan is, met een rustpunt. Hij zal de steunpunten op alle tekeningen aangeven. Dit is in de tekening verwerkt.*

**GVB**

- *De lengte van de halte bij de Bilderdijkstraat/De Clercqstraat is voor twee trams te kort. Thans is de halte ook voor twee trams geschikt. In het aangepaste ontwerp is de huidige lengte gehandhaafd, dat wil zeggen voor 2 trams.*
- *Het GVB zou willen dat de nieuwe VOP bij het Kwakersplein wordt gebruikt. De VOP dient zodanig te worden gemaakt dat deze niet uitnodigt om over te steken. Het ontwerp van de VOP is zodanig aangepast, dat de veiligheden de overzichtelijkheid optimaal gewaarborgd wordt.*
- *Het begin van de vrije baan moet iets verder de Bilderdijkstraat ingelegd worden zodat een auto vanuit de Clercqstraat goed de bocht rechtsaf kan nemen. Dit is in het ontwerp overgenomen.*

**Advies/besluit CVC**

*De CVC heeft de volgende opmerkingen:*

- *Aandacht voor hoogte breedte en lengte van diverse zaken (zie voorgaande agendapunten). aangepast conform opmerkingen hierboven.*
- *Er moet duidelijkheid komen of sprake is van een verhoogd kruisingsvlak bij het Kwakersplein. Het kruisingsvlak ligt nagenoeg op gelijke hoogte als het aangrenzende wegvak.*
- *De oude VOP moet goed weggehaald worden, zodat mensen daar niet gaan oversteken. Dit is verwerkt in het ontwerp en zal ook bij de uitvoering de nodige aandacht krijgen.*

*Vanwege de ligging van de VRI op een kruispunt van het hoofdnet OV wordt, voor de verwijdering van deze VRI, ook advies gevraagd aan de CVC. Op basis van de bijlage 1, 2 en 3 verzoek ik u hierbij positief te adviseren met betrekking tot het verwijderen van de verkeersregelinstallatie op het kruispunt Plantage Middenlaan – Plantage Parklaan. Na ontvangst van uw advies zal het voorstel tot verwijderen van de VRI ter besluitvorming aan de wethouder Verkeer worden voorgelegd.*

*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het ontwerp voor de Bilderdijkstraat – midden (fasen 2, 3a en 3b).*

**Reactie CVC**

- *Bij de halte Kinkerstraat moeten minimaal twee trams kunnen staan.*
- *Op tekening is onduidelijk waar de fietspaden 1.50 breed zijn. De CVC wenst een standaardbreedte van 1.80 meter.*
- *De CVC steunt het voorstel van de fietsersbond om een brede doorgang te maken bij de doorsteken van de fietspaden op het Kwakerplein.*

- De CVC constateert dat uniformering van de breedte van de VOP's wenselijk is.

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

De CVC gaat niet akkoord met voorliggend ontwerp en wenst het ontwerp inhoudelijk in een volgende CVC te bespreken.

#### **4. Halte Heemstedestraat op brug 85 (halte Westlandgracht)**

In aanwezigheid van de heer R. Hoogland (GVB Infra BV) en mevrouw U. Hoogeveen (stadsdeel Slotervaart).

##### **Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*De tramhalte zal worden aangepast aan de nieuwe toegankelijkheidseisen. Naar aanleiding van het CVC overleg van 25 augustus jl. is het ontwerp aangepast: Naar aanleiding van de destijds gemaakte opmerkingen zijn de volgende aanpassingen doorgevoerd:*

- *Het halteontwerp is aangepast aan de toegankelijkheidseisen;*
- *De lengte van de tramhalte is ingekort, zodat de overgang tussen rijbaan en fietspad gelijkmatiger verloopt;*
- *Het type Abri is aangepast, zodat er geen conflict is tussen Abri en geleidelijn*

*Het fietspad en het voetpad zijn op dezelfde hoogte gebleven. Om constructietechnische redenen is het niet mogelijk om een voldoende breed fietspad op straatniveau te maken en ook het trottoir extra verhogen kan niet in verband met de vaste vaststaande hoogte van de railing van de brug.*

*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met bijgevoegd ontwerp tramhalte Heemstedestraat*

##### **Opmerkingen vooraf**

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

##### **Reactie CVC**

###### **DIVV**

DIVV kan akkoord gaan met het ontwerp, mits er een enkele abri wordt geplaatst.

DRO, GVB en Politie zijn eveneens akkoord, onder verwijzing naar de opmerking van DIVV

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

De CVC gaat akkoord met voorliggend voorstel met inachtneming van de opmerking.

#### **5. Voetgangersoversteek Heemstedestraat (ter hoogte van de tram/metrohalte Heemstedestraat)**

In aanwezigheid van mevrouw U. Hoogeveen (stadsdeel Slotervaart)

##### **Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*De Voetgangersoversteek op de Heemstedestraat ter hoogte van de tram/metrohalte Heemstedestraat wordt als onveilig ervaren. Ook hebben hier enkele ongevallen plaats gevonden. De stadsdeelverkeerscommissie heeft geadviseerd om – analoog aan de Henk Sneevlietweg – de VOP op een plateau te leggen. Bijgevoegd ontwerp is hier een uitwerking van.*

*De Heemstedestraat is hoofdnet Openbaar Vervoer.*

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

### **Opmerkingen vooraf**

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

### **Reactie CVC**

#### **DRO**

DRO meent dat het niet verstandig is om een 30 km-plateau toe te passen op deze 50 km-weg. DRO is van mening dat het een 50 km drempel zou moeten zijn. GVB, DIVV en Politie sluiten zich bij dit standpunt aan.

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

Met deze opmerking keurt de CVC het ontwerp goed.

## **6. Herinrichting 'Schil' nabij Andreas Ensemble, Westlandgracht**

In aanwezigheid van mevrouw U. Hoogeveen (stadsdeel Slotervaart).

### **Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Dit deelproject is onderdeel van het eerder door de gemeenteraad en stadsdeelraad in 2003 vastgestelde raamwerk openbare ruimte Lelylaan. In dit voorstel bevindt zich een fietspad dat onderdeel is van het hoofdnet fiets.*

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

### **Opmerkingen vooraf**

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

### **Reactie CVC**

#### **DIVV**

- De fietsersbond vraagt zich af hoe de aansluiting van de Lelylaan met het park er uit gaat zien.  
Het project geeft aan dat het park aan de noordkant aansluit op de rijbaan.
- De fietsersbond meent dat de bochten naar de bruggetjes soepeler kunnen verlopen.
- DIVV pleit voor een fietspad van 4 meter, omdat deze route hoofdnet fiets is.
- DIVV verzoekt het project nog een keer naar de keerlus te gaan kijken, vooral vanwege het feit dat de fietser vanuit de auto gezien tegen het verkeer in rijdt.

#### **Politie**

De politie stelt voor om de keerlus maar aan één kant inrijdbaar te maken, te weten de linkerkant (met de wijzers van de klok mee).

#### **DRO**

- DRO adviseert om bij de aansluiting van de Schipluidenlaan- Saskia van Uijenburgkade geen vrijliggend fietspad aan te leggen en gewoon 30 km-gebied te laten.
- DRO meent dat de maatvoering van het fietspad ruimer kan (4 meter), omdat het een drukke fietsroute is en naar verwachting gaan er ook bromfietsen rijden.

#### **GVB**

Het GVB gaat akkoord met de voorliggende opmerkingen.

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

De CVC keurt voorliggend ontwerp goed, met de volgende opmerkingen:

- De CVC adviseert fietspaden 4 meter breed te maken, conform de leidraad.

- Bij de aansluiting Schipluidenlaan – Saskia van Uilenburgkade geen vrijliggend fietspad realiseren.
- In de keerlus een duidelijk verschil in materialisering aanbrenge, zodat de auto niet in conflict komt met de aanrijdende fietser.
- Verder adviseert de CVC om de verplichte rijrichting in de keerlus (met de klok mee) met bebording te regelen.

## **7. Voetgangersoversteek Antwerpenbaan**

In aanwezigheid van mevrouw U. Hoogeveen (stadsdeel Slotervaart).

### **Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*De voetgangersoversteek op de Antwerpenbaan ter hoogte van het Zichemplein wordt al jaren als onveilig ervaren. Hier steken dagelijks veel kinderen over op weg van en naar basisschool De Vlaamse Reus en de Zevensprong. In overleg met school en verkeersouders is tot het voorgestelde ontwerp gekomen.*

*De Antwerpenbaan is hoofdnet Openbaar Vervoer.*

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

### **Opmerkingen vooraf**

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

### **Reactie CVC**

GVB

- Op de trambaan staat een hekje verkeerd om en volgens het GVB is dit gevaarlijk.
- Het GVB stelt voor om de verlichting aan te passen om de oversteek beter zichtbaar te maken.

DRO, IVV en Politie zijn akkoord en kunnen zich vinden in de opmerking van het GVB.

### **Advies/besluit CVC**

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

## **8. HOV Zuidtangent Oost**

In aanwezigheid van de dames L.M. Wong (DIVV projecten) en M. Gordijn (Zeeburg).

### **Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Het project Zuidtangent Oost is het realiseren van infrastructurele maatregelen voor een hoogwaardig openbaarvervoersverbinding (HOV-verbinding) tussen busstation Amsterdam Bijlmer Arena en IJburg. Deze HOV verbinding zal IJburg met Amsterdam Zuidoost verbinden en dient te concurreren met de auto.*

*Infrastructurele maatregelen zijn onder meer: haltevoorzieningen, realiseren van vrije banen, plaatsen verkeerslichteninstallaties, aansluitingen op wegen, beïnvloeding van verkeersregelinstallaties (zoals detectielussen), systemen voor dynamische passagiersinformatie, voorzieningen voor de exploitatie (zoals personeelshuisje / eindpuntvoorzieningen), voorzieningen voor het beheer en onderhoud van de infrastructuur, enzovoorts.*

*Het streven is er op gericht (delen van) de ZTO (gefaseerd) in gebruik te nemen, zodra dat nuttig en mogelijk is. Met de ZTO krijgt IJburg er naast de IJ-tram richting Centraalstation een tweede HOV-verbinding bij richting Amsterdam Zuidoost.*

*Op dit moment rijdt de Zuidtangent Oost al van Haarlem – Hoofddorp – Schiphol – Amstelveen naar station Amsterdam Bijlmer Arena. Het trajectdeel tussen Haarlem–Schalkwijk en Schiphol-Noord bestaat voor het grootste deel uit een vrije busbaan (het kerntracé). De uiterst comfortabele bussen rijden hier niet gehinderd door files, zonder vertraging en met een hoge frequentie. Op het deeltraject tussen Schiphol-Noord en Amsterdam Zuidoost rijdt de Zuidtangent Oost bus op grote delen met het gewone verkeer mee.*

*Momenteel ligt bij B&W een Nota van Uitgangspunten van de Zuidtangent Oost om vastgesteld te worden. Daarnaast wordt gewerkt aan het opstellen en vervolgens vaststellen van een programma van eisen.*

*Te zijner tijd, zodra het project Zuidtangent Oost verder is uitgewerkt zal deze weer op het CVC worden geagendeerd. Of op eerder verzoek van het CVC.*

*Aangezien het project in een vroeg stadium verkeert vragen wij het CVC:*

- kennis te nemen van het project de Zuidtangent Oost;
- kennis te nemen van de route deze HOV-verbinding;
- rekening te houden met ruimtelijke reserveringen;
- het projectteam Zuidtangent Oost te adviseren.

#### **Opmerkingen vooraf**

Er zijn geen opmerkingen.

#### **Reactie CVC**

##### **GVB**

- Het GVB merkt op dat de Zuidtangent gebruik maakt van hoge perrons. In Amsterdam wordt gewerkt met perrons van 18 cm in verband met het realiseren van gecombineerde tram/bushaltes.
- Over het hele voorliggende traject mist het GVB de tram- of bushaltes op de tekening.
- Ook is voor het GVB niet duidelijk of sprake is van een vrije busbaan of een bus op de rijbaan.  
Het project geeft aan dat een voorkeurtracé is ingetekend. In principe rijdt de bus op de vrije busbaan en waar nodig wordt de bus ingepast in de bestaande situatie.
- Het GVB kan niet instemmen met het nu gepresenteerde ontwerp, omdat dit geen reële situatie weergeeft. Zeker omdat bekend is dat het buiteneiland voorlopig niet wordt aangelegd, moet goed worden nagedacht over een eindpunt voor de bus.  
Het project is uitgegaan van het voorgestelde bestemmingsplan. Wanneer dit bestemmingsplan wordt vastgesteld kan het project uitgaan van de nieuwe kaart.
- Voorts geeft het GVB aan dat grote delen van IJburg niet worden bereikt, als wordt uitgegaan van de voorgestelde tramlijnen. In het besluit tot aanleg van IJburg staat dat minimaal 50% van de bewoners met OV moet reizen en dat wordt niet bereikt met voorliggend plan.
- Het GVB pleit voor voldoende ruimte bij halte C1, zodat voertuigen elkaar goed kunnen passeren of kruisen.
- Het GVB vraagt zich af of de vrije HOV busbaan ook gebruikt kan worden door andere bussen. Het project bevestigt dit.

##### **DIVV**

Voor DIVV is de busbaan parallel aan de spoorbaan een aandachtspunt bij verdere uitwerking. De praktische uitvoering is voor DIVV niet helder.

##### **Politie**

De politie heeft geen aanvullende opmerkingen.

**DRO**

- DRO is van mening dat behoud van de kwaliteit van de HOV-lijn bij de uitwerking voorop moet staan. Het project moet streven naar een logisch en hoogwaardig tracé.
- Wanneer er een evenement eindigt in de Arena en de Heineken Music Hall is deze HOV-lijn zeer interessant voor de bezoekers. Zeker wanneer deze over een vrij tracé rijdt.

De voorzitter pleit voor het goed in beeld brengen van de consequenties in de omgeving van het OV-tracé. Daarbij gaat het hoofdzakelijk om de effecten op het hoofdnet auto op de plekken waar het OV op de rijbaan gaat rijden.

- Essentieel uitgangspunt voor de CVC is een vrije doorgang van de bus, met bijbehorende vrijliggende infrastructuur en duurzaam veilig ingericht wegennet.
- Voorts is een goede scheiding van verkeerssoorten van belang. Dit aspect mist de CVC in de nota van uitgangspunten.
- In de toekomst kunnen de vele regionale lijnen ook gebruik maken van de Zuidtangent.

**Advies/besluit CVC**

- De CVC heeft kennis genomen van het voornemen en adviseert conform de gemaakte opmerkingen.
- Wel vraagt de CVC het project om de CVC in de vervolgfases veelvuldig te consulteren, zodat zij kan meedenken bij het ontwerpen.

**9. Verkeerskundig ontwerp Van der Pekbrug en aansluiting Ranonkelkade**

In aanwezigheid van de heer G. Walstra (IBA) en mevrouw A. Brand (projectbureau Noordwaarts).

**Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Op het voormalig Shell terrein in Amsterdam Noord wordt de nieuwe stadswijk Overhoeks ontwikkeld. In Overhoeks worden voorzieningen, kantoren en 2200 woningen gerealiseerd. De hoofdontsluiting op het bestaande gebied in Noord zal onder andere plaats vinden via de nieuw te bouwen Van der Pekbrug.*

*Bijgevoegd is een notitie en een voorlopig ontwerp van de van der Pekbrug en de aansluiting op de Ranonkelkade.*

*De CVC wordt gevraagd In principe akkoord te gaan met het voorlopig ontwerp van de Van der Pekbrug en de aansluiting op de Ranonkelkade.*

**Opmerkingen vooraf**

- Het VO is nog niet afgerond, maar het project wil graag de input van de CVC.
- Aan de noordkant wil het project een doorlopende fietsverbinding maken voor de mensen die uit de Van der Pekstraat komen.
- De fietspaden zijn hoofdnet fiets en hebben daarom een breedte van 2 meter.

**Reactie CVC****DRO**

- DRO heeft een aantal opmerkingen over de markering.
- Volgens DRO kunnen de VOP's 4 meter breed zijn, omdat het hier geen hoofdnet auto betreft.
- DRO vindt het jammer dat de linksafbeweging voor de fietser vanaf de pontkant Ranonkelkade richting de Van der Peckstraat niet mogelijk is. De CVC ondersteunt deze opmerking en verzoekt het project een oplossing te vinden voor dit knelpunt.



**GVB**

- Het GVB wenst een eenduidige maatvoering van de rijbaan.
- De oversteek op de Ranonkelkade is volgens het GVB te smal. Het project moet het steunpunt verbreden of laten vervallen.
- Het GVB mist de cursimlijnen voor de bus die over de brug rijdt.
- Ook pleit het GVB voor een symmetrische kruising, zodat de bus beide kanten kan oprijden.
- Het GVB heeft geen inzicht in de verkanting (hellingshoek) van de brug.

**DIVV**

- Ook DIVV wil inzicht in de verkanting en de hoogtematen.
- DIVV pleit voor fietspaden van 2.50 meter.
- Op de Ranonkelkade is de opstelruimte voor de auto te krap.
- De fietsersbond pleit voor grotere doorsteken.

**Politie**

De politie sluit zich aan bij de opmerkingen van vorige sprekers.

De voorzitter pleit voor een slinger in het fietspad voor fietsers die vanaf de brug rechtdoor rijden. In het verleden heeft een dergelijke situatie een blackspot opgeleverd.

**Project**

- Het project zal de cursims intekenen.
- De brug heeft een doorvaarhoogte van 2.5 meter en er moet dus een hoogteverschil van 1.70 meter worden overbrugd. De opstelgelegenheid voor de fietsers is recht en de zebra ligt onder de verkanting. Veel invaliden willen op deze plek oversteken, daarom is voorliggend profiel voorgesteld.
- Het project zegt toe een slinger in het fietspad te maken om de snelheid van de fietser af te remmen.

**Advies/besluit CVC**

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp, onder verwerking van de volgende opmerkingen:

- De fietspaden moeten een breedte van 2.5 meter hebben.
- De CVC wenst brede steunpunten.
- Het kruispunt moet dusdanig worden ingericht dat de bus goed kan rijden.
- De boogstralen moeten worden ingetekend.
- De VOP's dienen 4 meter te zijn.

**10. Aansluiting van Bombraak op de Verlengde Stellingweg**

In aanwezigheid van de heer G. Snelten (Gemeente Oostzaan).

**Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

**Toelichting:**

<i>Aanleiding:</i>	<i>Toekomstige ontsluiting industrieterrein Bombraak</i>
<i>Gevolg:</i>	<i>Aanpassing verkeerssituatie</i>
<i>Verandering:</i>	<i>Herinrichting kruispunt Verlengde Stellingweg (s118)</i>
<i>Planning:</i>	<i>Uitvoering 2010/2011</i>

**Westelijke aansluiting**

*Betekenis voor:*

*- Voetgangers: geen, voetgangers zijn hier niet toegestaan.*

- (Brom)fietsers: slaan af via aparte (brom)fietsstrook.
- Auto:

*Verkeer uit westelijke richting kan gebruik maken van 2 rijstroken voor rechtdoorgaand verkeer en 1 rijstrook voor afslaand verkeer naar toekomstig bedrijventerrein Bombraak.*

*Verkeer uit oostelijke richting kan gebruik maken van 2 rijstroken voor rechtdoorgaand verkeer en 1 rijstrook voor afslaand verkeer naar toekomstig bedrijventerrein Bombraak.*

*Een verkeersregelininstallatie (VRI) is noodzakelijk (zie bijlage: verkeerstechnisch onderzoek Verlengde Stellingweg – ontsluiting Bombraak van DRO d.d. 13-10-2009)*

*Snelheidsregime: 70 km/h*  
*Hoofdnetten: hoofdnet auto*

#### Oostelijke aansluiting

*Betekenis voor:*

- Voetgangers: geen, voetgangers zijn hier niet toegestaan.
- (Brom)fietsers: geen, (brom)fietsers zijn hier niet toegestaan.
- Auto:

*Verkeer uit westelijke richting kan gebruik maken van 2 rijstroken voor doorgaand verkeer.*

*Verkeer uit zuidelijke richting kan gebruik maken van één rijstrook, dat gescheiden wordt van naastliggende rijstrook door het plaatsen van een verhoogde tussenberm. Op deze tussenberm worden richtingsborden geplaatst. Verkeer uit zuidelijke richting kan hierdoor niet afslaan naar industrieterrein Bombraak, maar kan pas bij de volgende aansluiting (westelijke aansluiting) het industrieterrein bereiken.*

*Verkeer uit oostelijke richting (komend vanaf de snelweg A10) kan gebruik maken van één rijstrook, dat gescheiden wordt van naastliggende rijstrook door het plaatsen van een verhoogde tussenberm. Verkeer uit oostelijke richting kan doorgaan en bij de volgende aansluiting (westelijke aansluiting) het industrieterrein bereiken. In noodgevallen kan gebruik gemaakt worden van de oostelijke aansluiting naar industrieterrein Bombraak.*

*Snelheidsregime: 50 km/h*  
*Hoofdnetten: hoofdnet auto*

*De CVC wordt gevraagd in te stemmen met het ontwerpvoorstel.*

#### **Opmerkingen vooraf**

- De stadsdeelverkeerscommissie is akkoord met voorliggende voorstel.
- Ook de WVA is akkoord gegaan.
- Voor het GVB is niet duidelijk of bushaltes gewenst zijn op dit traject. Het project zal nagaan of dit noodzakelijk is.
- DRO informeert of nagedacht is over het verlengen van het 50 km-regime. Zeker omdat in dit geval sprake is van een aansluiting op de Verlengde Stellingweg. DRO pleit daarom voor een 50 km-regime tot aan de westelijke aansluiting. Het GVB steunt het voorstel van DRO. Het stadsdeel wenst een regime van 70 km op dit gedeelte van het traject. De voorzitter stelt voor om met het stadsdeel te discussiëren over het snelheidsregime.

- De oostelijke aansluiting is als noodvoorziening bedoeld in geval van calamiteiten. Met bebording wil het project aangeven dat deze aansluiting niet gebruikt kan worden door het reguliere verkeer.
- Tussen de twee rijstroken is een verhoging aangebracht, om te voorkomen dat verkeer vanuit de zuidelijke richting de oostelijke aansluiting neemt.

### **Reactie CVC**

#### **DRO**

- DRO zou graag een tekening met een schaal van 1 op 200 ontvangen van de westelijke kruising voor een goede beoordeling op detailniveau.
- Het fietspad moet bij voorkeur 4.5 meter zijn, zeker omdat bromfietzers hier ook gebruik van maken.

#### **GVB**

- Het GVB sluit zich aan bij de opmerkingen van DRO.
- Voor het GVB is onduidelijk waar de komgrens ligt.
- Verder pleit het GVB voor een goede markering op de Verlengde Stellingweg ter verlaging van de snelheid. Op die manier komen auto's niet te snel op de stopstreep in de bocht aanrijden.
- Het GVB mist het nut van de barrier bij de oostelijke afrit.  
De voorzitter stelt voor om de oostelijke afrit te legaliseren, omdat het autoverkeer ondanks een inrijdverbod toch gebruik gaat maken van die aansluiting.  
De overige CVC-leden ondersteunen dit voorstel.

#### **DIVV**

- Ook DIVV is voorstander van een fietspadbreedte van 4.5 meter.
- Tevens pleit DIVV voor een langere ononderbroken lijn voor auto's die rechtsaf slaan vanaf het industrieterrein. Door het verlengen van de lijn gaan zij later invoegen.

### **Politie**

De politie sluit zich aan bij de opmerkingen van vorige sprekers.

### **Advies/besluit CVC**

- De CVC betreurt het dat de vertegenwoordiger van het stadsdeel afwezig is. Dit is een omissie.
- De CVC heeft kennis genomen van het feit dat de Coentunnel Company de Verlengde Stellingweg wil verschuiven. Zij waardeert het dat het project hierop heeft geanticipeerd en het ontwerp in de CVC heeft gebracht.
- De CVC stelt voor om de oostelijke aansluiting te legaliseren voor auto's en niet alleen te gebruiken voor nood- en hulpdiensten. In dat opzicht moet de noodzakelijkheid van de afscheiding tussen de rijbanen nogmaals worden bekeken.
- De fietspaden moeten volgens de leidraad CVC 4.5 meter zijn op de plekken waar de brommer meerijdt.
- De CVC wenst een tekening van 1 op 200 van de kruising.
- In overleg met het stadsdeel moet de discussie over het snelheidregime nog worden gevoerd.
- Het project kan samen met het stadsdeel verder met het ontwerpproces en de CVC wenst het gewijzigde ontwerp opnieuw te behandelen voor een beoordeling op detailniveau.

### **11. Bovengronds inzamelen van huisvuil op de Spaarndammerdijk en Tasmanstraat (Onderdeel van project Ondergrondse afvalbakken in stadsdeel Westerpark)**

In aanwezigheid van de heren J. Dijk en M. Huijgen (stadsdeel Westerpark).

## **Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Stadsdeel Westerpark gaat Ondergrondse Afvalcontainers aanbrengen. Op een aantal locaties is het als gevolg van het uitvoeren van reconstructies in de nabije toekomst niet mogelijk om direct de definitieve ondergrondse containers te plaatsten op deze locaties is er gekozen om bovengronds in te zamelen.*

*De bovengrondse containers worden buiten de corridortijden geledigd. In vergelijking met de huidige situatie verandert er niet veel. De ledigingstijd is even lang alleen wordt nu het grofvuil 2x per week opgehaald en in de toekomst 1x.*

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

## **Opmerkingen vooraf**

De stadsdeelverkeerscommissie heeft het ontwerp behandeld en hun opmerkingen zullen worden verwerkt.

De CVC meent dat zij alleen voorliggend ontwerp kan beoordelen. Een aangepast ontwerp, naar aanleiding van de opmerkingen van de stadsdeelverkeerscommissie, dient opnieuw ter behandeling te worden ingediend bij de CVC.

## **Reactie CVC**

Nummer 168

- Volgens de stadsdeelverkeerscommissie ligt deze locatie te dicht op het kruispunt. Zij vreest voor opstoppingen als de opstelstroken richting het westen bezet zijn en het verkeer richting het oosten gaat rijden.
- De ondergrondse containers zullen ongeveer 4,5 jaar op de tijdelijke locaties staan.

## **GVB**

Het GVB is tegen deze locatie gezien de verwachte opstopping van verkeer. Bovendien is het een onoverzichtelijke locatie.

## **DIVV**

- DIVV is tegen alle locaties, omdat deze zich langs het hoofdnet bevinden. Bovendien is dit traject een corridor.
- De doorstroming van auto en fiets wordt belemmerd. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is het ook niet handig dat de fietser om de vuilnisauto heen moet fietsen.
- Gezien de tijdelijkheid van de situatie moet toch een oplossing worden gevonden.
- DIVV is geen voorstander van locatie 168 in verband met mogelijke opstopping van het verkeer.

## **Politie**

- Ook de politie vindt de locaties niet wenselijk vanwege de verkeersveiligheid.
- De politie is geen voorstander van locatie 168 vanwege mogelijke opstoppingen tijdens het ledigen. Bovendien ligt deze locatie ook nog ter hoogte van het benzinstation.
- De politie stelt voor om locatie 168 te verplaatsen naar de zijstraat ter hoogte van huisnummer 314.

## **DRO**

- DRO is zeker niet gelukkig met de locatie 168.
- Een alternatief is de bushalte verlengen en de containers naast de halte zetten. De vuilnisauto kan dan in de haltekom gaan staan. Volgens het project staat er dan een boom in de weg tijdens het ledigen.

**Advies/besluit CVC**

De CVC gaat niet akkoord met voorgestelde locaties voor de vuilcontainers om de volgende redenen:

- De vuilniswagen staat op de rijbaan tijdens het ledigen, terwijl het hier een corridor/het hoofdnet auto het hoofdnet fiets betreft.
- De verkeersveiligheid voor fiets en auto is in het geding aangezien zij achter de vuilnisauto staan en niet kunnen passeren in verband met het tegemoetkomend verkeer.

**12. Schetsontwerpen blackspots Oud - Zuid**

- a. blackspot Cornelis Krusemanstraat – Valeriusplein
- b. blackspot Ceintuurbaan – Ferdinand Bolstraat
- c. blackspot Hobbemakade – Ruysdaelstraat
- d. blackspot Olympiaplein – Parnassusweg
- e. blackspot Ceintuurbaan – Van Woustraat

In aanwezigheid van de heren M. Nulle (DRO), O. Man (DIVV) en P. Gillissen (stadsdeel Oud-Zuid).

**Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*In de werkgroep Blackspots Amsterdam zijn diverse kruisingen onderzocht die in 2009 zijn aangemerkt als blackspot. De resultaten van de schouws en analyses van een aantal van deze blackspots in bij gevoegde verslagen, waarin voorstellen tot verbeteringen zijn gedaan. Alvorens deze voorstellen nader uit te werken, wordt uw advies gevraagd op voorgestelde oplossingsrichtingen.*

*Overigens geldt voor alle te bespreken kruispunten als algemene maatregel de markering op te frissen en de fietsoversteek in voorrangrichting uit te voeren in rood asfalt met blokmarkering en de ondergeschikte fietsoversteken in kanalisatiestrepen.*

*De CVC wordt gevraagd te adviseren bij de volgende blackspots:*

- a. blackspot Cornelis Krusemanstraat – Valeriusplein
- b. blackspot Ceintuurbaan – Ferdinand Bolstraat
- c. blackspot Hobbemakade – Ruysdaelstraat
- d. blackspot Olympiaplein – Parnassusweg
- e. blackspot Ceintuurbaan – Van Woustraat

**Opmerkingen vooraf**

- De aanlevering van stukken is niet correct verlopen, desondanks wil de CVC het punt behandelen.
- De ontwerpen zijn besproken in de WBA waar alle disciplines ook waren vertegenwoordigd. De oplossingen zijn gerelateerd aan de ongevallencijfers en de analyse.
- Het project zal de complete stukken digitaal aanleveren.

**Reactie CVC****Blackspot Cornelis Krusemanstraat – Valeriusplein****DRO**

- DRO mist een onderbreking in de belijning komende linksaf vanaf de oostzijde, op het fietspad net voor de drempel.
- DRO wenst kanalisatiestrepen over de kruising ter verhoging van de attentiewaarde.

- DRO vraagt zich af of de extra fase in de VRI mogelijk is. Het project geeft aan dat de WVA dit aspect heeft goedgekeurd.

### **GVB**

- Het GVB is verbaasd dat één kant van het Valeriusplein wel met een VRI is geregeld en de andere kant niet.
- Volgens het GVB verloopt de fietsroute niet logisch. Daarom stelt hij voor om een deel van het fietspad tweerichting fietspad te maken (zuidkant). De fietser kan dan oversteken bij de VRI, zonder om te rijden. Het project zegt toe te onderzoeken of de fietsers linksaf voor het Valeriusplein kunnen gaan.
- Het GVB wenst een waarschuwingsmarkering op de weg ter verhoging van de attentiewaarde op de gecombineerde tram/busbaan.

### **DIVV**

DIVV heeft geen aanvullende opmerkingen.

### **Politie**

De politie gaat akkoord met de voorgestelde oplossing.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC gaat akkoord met de voorgestelde oplossing met de volgende opmerkingen:

- In het verlengde van de halte dient een driepunt ter verhoging van de attentiewaarde te komen.
- De fietsoversteken moeten goed geaccentueerd worden.
- Het project zal onderzoeken hoe de fietsroute loopt en beoordelen of er behoefte is aan een dubbelbrede oversteek aan de zuidkant van het plein.
- Een aangepast voorstel van deze blackspot moet de CVC opnieuw behandelen.

### **Blackspot Ceintuurbaan – Ferdinand Bolstraat**

#### **Opmerkingen vooraf**

- De CVC vindt het niet logisch dat de fietser groen licht krijgt, waarna hij op een ongeregelde zebra komt.
- Het bouwterrein staat te dicht, binnen de 5 meter, op de VOP. Daarom is het verstandig om het bouwhek verder van de zebra af te zetten.

### **DIVV**

- DIVV is voorstander van het verwijderen van de VOP over het werkterrein.
- DIVV is echter geen voorstander van het weghalen van de VOP over het fietspad.
- Wel steunt DIVV het voorstel om het hek van het bouwterrein te verplaatsen.

### **Politie**

- De politie wil de VOP behouden en de VRI verwijderen. Wanneer een wagen het bouwterrein op gaat, staan er verkeersregelaars en kunnen de voetgangers er niet langs. Daarom heeft de VRI geen toegevoegde waarde.

### **DRO**

- Volgens DRO kan de VOP op het middenterrein weg. De VOP bij het fietspad moet echter blijven.
- DRO steunt het voorstel om de VRI voor de voetgangers te verwijderen.
- Een andere oplossing is de fietser in de VRI meeregelen.

- De fietser moet meer attent worden gemaakt op de voetganger, desnoods met fietsdrempels. Een andere oplossing is de onderlinge regeling van de VRI tussen voetgangers en fietsers, maar deze geniet de voorkeur.

#### **GVB**

- Het GVB stelt voor om het voetgangerslicht zo spoedig mogelijk te doven.
- De zebra over het fietspad mag volgens het GVB beslist niet weg.

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

De CVC heeft de volgende opmerkingen:

- Volgens de CVC zijn het bouwhek en de rotzooi er achter de oorzaak van het conflict.
- De CVC stelt voor om de VRI voor de voetgangers uit te schakelen, maar de WVA moet beoordelen of dit mogelijk is.

#### **Blackspot Hobbemakade – Ruysdaelstraat**

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

De CVC neemt dit ontwerp ter kennisname aan.

#### **Blackspot Olympiaplein – Parnassusweg**

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

- De fietsersbond is geen voorstander van het weghalen van de blokmarkering.
- De CVC heeft begrip voor de maatregel. Het ongevalpatroon is zo divers dat het project niet één aanvullende specifieke maatregel kan nemen.

#### **Blackspot Ceintuurbaan – Van Woustraat**

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

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp.

### **13. Fietsoversteek Slotermeerlaan (briefwisseling tussen voorzitter CVC en stadsdeel Geuzenveld - Slotermeer)**

#### **Aanleiding**

*Op verzoek van de heer Tollenaar wordt het meningsverschil met het stadsdeel, met betrekking tot het wel of niet handhaven van de bij de fietsoversteek aanwezige boom, ter vergadering besproken.*

*De CVC wordt gevraagd aan te geven op welke wijze met deze kwestie omgegaan dient te worden.*

#### **Opmerkingen vooraf**

De portefeuillehouder van het stadsdeel kiest voor het behoud van de boom boven de verkeersveiligheid.

#### **Reactie CVC**

- De CVC gaat niet akkoord met het feit dat de steunpunten niet worden aangepast. Bovendien blokkeert de boom het zicht voor de fietser en om die reden vreest de CVC voor een potentiële blackspot.
- Volgens de CVC draagt de betreffende portefeuillehouder verantwoording voor het voorgestelde ontwerp.
- De CVC adviseert om een bomenconsulent naar de boom te laten kijken.
- De CVC is adviesorgaan voor B&W en kan dus de verantwoordelijke wethouder vragen dit onderwerp te bespreken met de portefeuillehouder van het stadsdeel.

**Advies/besluit CVC**

- De CVC blijft bij haar advies om de boom te kappen zodat het steunpunt kan worden verbreed en er een goede zichtlijn ontstaat.
- DIVV zal dit onderwerp in de staf bespreken.

**14. Ter kennisname**

**14.1 E-mail Politie d.d. 07-01-10 met betrekking tot aanrijding fietser op de Statenjachtstraat ter hoogte van het Koopvaardersplantsoen**

**15. Vaststellen van verslag 862<sup>e</sup> CVC d.d. 15 december 2009**

Het verslag wordt met enige wijzigingen vastgesteld.

**16 . Naar aanleiding van het verslag**

**17. Actualiteiten**

Arriva zal op verzoek van het GVB een rapport uitbrengen over hun ervaring met het nieuwe busstation CS terwijl het sneeuwde. In de praktijk gaven met name de op- en afritten problemen. Ook het GVB zal een rapportage maken in verband met de gladheid.

**18. Rondvraag**

Er zijn geen gegadigden voor de rondvraag.

De voorzitter sluit de bijeenkomst om 17.15 uur.