



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: 864^e CVC

Datum: 2 februari 2010

(vastgesteld in 865^e CVC van 16 februari 2010)

Aanwezig:	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. M. Brancart	- DIVV	
	Dhr. M. Oost Indië	- DRO	
	Mw. M. Prijs	- Politie	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Dhr. A. Wiersma	- DRO (vanaf punt 8)	
	Mw. E. Demartea	- notulist	
	Dhr. R. Veldhuijzen van Zanten	- IBA	(agendapunt 4)
	Dhr. J.P. Klaver	- IBA	(agendapunt 4 en 9)
	Dhr. T. Vreeswijk	- Zeeburg	(agendapunt 5)
	Dhr. O. Mann	- DIVV	(agendapunt 5, 6, 7 en 8)
	Dhr. P. van der Zedde	- IBA	(agendapunt 6)
	Dhr. J. Dijk	- Westerpark	(agendapunt 7)
	Dhr. D. Koomen	- IBA	(agendapunt 8)
	Dhr. K. Schouten	- IBA	(agendapunt 10)
	Dhr. R. Ryter	- Oost-Watergraafsmeer	(agendapunt 10)
	Dhr. R. Carton	- Oost-Watergraafsmeer	(agendapunt 10)

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 Verwijderen Verkeerslichten op het kruispunt Plantage Middenlaan – Plantage Parklaan
- 3.2 Herinrichting Burgemeester Roëllstraat
- 3.3. Aanleg touringcarhalte Jonas Daniël Meijerplein
4. Nassaukade – inrit parkeergarage Singelgracht Bellevue
5. Blackspot Van Eesterenlaan/Borneolaan en tweerichtingen fietspad
6. Quick Scan dodelijk ongeval Transformatorweg – Oprit A10

7. Verwijderen Voetgangersoversteekplaats kruispunt Frederik Hendrikplantsoen – Nassaukade Noordzijde (WODAN – project)
8. Stadhouderskade – Hobbemakade (WODAN project)
9. Admiraal de Ruijterweg – Jan Evertsenstraat – Witte de Withstraat – WODAN project
10. Mauritskade Muntendamstraat en brug 265 (Tropenmuseum)
11. Ter kennisname
12. Verslag 863e CVC d.d. 19 januari 2010
13. Naar aanleiding van het verslag
14. Actualiteiten
15. Rondvraag

2. Mededelingen

De politie wordt in de CVC over de solitaire VOP's vertegenwoordigd door Erik Volkerink. In de volgende officiële CVC vertegenwoordigt Hans Bulters de politie.

Het GVB meldt dat op twee dagen een bus van Arriva van het busplatform is afgegleden naar de tramoversteek. Dit heeft geleid tot een calamiteit waarbij de bussen van Arriva niet meer konden halteren bij het busplatform.

Het verkeerslicht voor de linksafslaande bussen in geval van calamiteiten functioneert nog niet.

DIVV zal deze aandachtspunten intern bespreken.

De heer Wiersma is vanaf punt 8 aanwezig.

3. Hamerpunten

3.1. Verwijderen verkeerslichten op het kruispunt Plantage Middenlaan

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Naar aanleiding van de plannen voor de reconstructie van het Mr. Visserplein heeft DRO op 21 april 2008 een toetsing uitgevoerd naar de noodzakelijkheid/wenselijkheid van het handhaven verkeerslichten op het kruispunt Plantage Middenlaan – Plantage Parklaan (kruispunt. 428). Uit deze toetsing blijkt dat, in de situatie na de reconstructie van het Mr. Visserplein, een VRI op het kruispunt ongewenst is (zie bijlage 1).

Vanaf 24 juni 2009 (het begin van de reconstructie van het Mr. Visserplein) is de verkeersregelinstallatie gedoofd. In onderling overleg tussen DIVV en DRO is besloten om de periode dat de VRI is gedoofd (van 24 juni 2009 tot 3 november) als doofproef te accepteren.

Naar aanleiding van de evaluatie van de doofproef is positief advies gevraagd en verkregen van de WVA betreffende het definitief verwijderen van de VRI op het bovengenoemde kruispunt (zie bijlage 3).

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.

Reactie CVC

GVB

- Voor het GVB is de inrichting van de kruising niet duidelijk.
- Zolang de bestaande voorrangsregeling gehandhaafd blijft, kan het GVB instemmen met het doven respectievelijk het weghalen van de verkeerslichten.

DIVV, DRO en politie gaan akkoord met voorliggend ontwerp.

Advies/besluit CVC

De CVC stemt in met voorliggend ontwerp zolang de kruispuntconfiguratie en de voorrangsrichting nagenoeg hetzelfde blijven.

3.2. Herinrichting Burgemeester Roëllstraat

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Stadsdeel Geuzenveld – Slotermeer wil in het kader van de stadsvernieuwing en groot onderhoud de Burgemeester Roëllstraat--west herinrichten. Dit ontwerp is reeds in de 808^e vergadering van 9 oktober 2007 behandeld. Tevens is dit ontwerp behandeld in de 850^e CVC-vergadering van juni 2009.

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

Reactie CVC

DRO

- DRO geeft aan dat haaiantanden bij het circuit moeten worden aangebracht.
- De haaiantanden voor de afslaande tram kunnen komen te vervallen. In een standaard situatie moet de bus voorrang verlenen aan de fietser en de tram niet.
- De stopstreep op de rotonde rechtsaf Roëllstraat--west kan 5 meter naar voren gelegd worden (op de oude locatie).
- In de uitmonding van het zuidelijke fietspad op de rotonde moet een rechtsafpijl als markering worden toegevoegd. Dit geldt ook voor het noordelijke fietspad.
- Op het tweerichting fietspad op de Van Leeuwenlaan moet een rechtsafpijl komen.

GVB

- De halte op het Lambertus Zijlplein aan het Burgemeester Roëllcircuit wenst het GVB te verhogen en te verlengen, zodat tram en bus beide kunnen halteren.
- Op het punt waar de bus de trambaan verlaat en de autoweg oprijdt, moet een voorrangssituatie worden gecreëerd ten gunste van de bus.

DIVV

DIVV heeft bij eerdere behandeling al de voorkeur uitgesproken voor een fietspad van 4 meter breed.

Politie

Geen opmerkingen.

Advies/besluit CVC

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

3.3. Aanleg Touringcarhalte Jonas Daniël Meijerplein

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Het project Mr. Visserplein e.o. is diverse malen in de CVC besproken en op dit moment in uitvoering. Voor de herinrichting waren er mogelijkheden voor touringcars om te halteren op het Mr. Visserplein. In het definitief ontwerp is echter geen ruimte gereserveerd voor touringcarhaltes.

Nu blijkt er toch behoefte te zijn aan een mogelijkheid om te halteren voor touringcars in de omgeving van het Mr. Visserplein. Er is gezocht naar alternatieven buiten het Mr. Visserplein. Voor touringcars over de Wibaut-as van zuid naar noord is een halteplaats gemaakt ter hoogte van Multicopy in de Weesperstraat. Voor het verkeer vanuit noordelijke richting bleek het lastiger om een geschikte locatie te vinden.

De nu voorgestelde locatie is ter hoogte van het Joods Historisch Museum.

Tijdens de uitvoering is, op verzoek van de wethouder van de Centrale Stad, de heer Gerson, een tijdelijke halteplaats aangelegd voor het Joods Historisch Museum in afwachting van een definitieve oplossing.

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

Reactie CVC

DRO

De haltehaven touringcar Daniël Meijerplein kan materialisering niet conform de Wibautas materialisering worden aangelegd.

Het GVB, DIVV en politie gaan akkoord met voorliggend ontwerp.

Advies/besluit CVC

Met deze opmerking gaat de CVC akkoord met voorliggend ontwerp.

4. Nassaukade – inrit parkeergarage Singelgracht Bellevue

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

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

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

De parkeergarage Singelgracht Bellevue (met zo'n 500 parkeerplaatsen) is gelocaliseerd onder de Singelgracht tussen Leidsekade en Nassaukade en tussen Overtoom en Koekjesbrug, op de grens van de stadsdelen Centrum en Oud-West, aan de rand van de

binnenstad nabij het Leidseplein en de Overtoom, langs de S100. De ontsluiting bevindt zich aan de Nassaukade. De gebruikers van de parkeergarage zijn grotendeels bewoners uit Oud-West en Centrum, een gedeelte zijn bezoekers. Er wordt gesproken over de ontbrekende Hoofdnet Fiets-verbinding vanaf Leidsegracht naar Oud-West. Hiervoor is een brug nodig, welke door voorliggend plan niet onmogelijk wordt gemaakt.

Eerdere ontwerpen

Voorliggend project is al twee keer eerder in de CVC behandeld. De eerste keer was in de 801° CVC (19 juni 2007). De CVC heeft destijds volgend advies gegeven: zichtproblematiek verkeer uit de garage; fietsoversteek vanuit 2° Helmerstraat is fietsroute; voetgangers niet bij de in-/uitrit parkeergarage Singelgracht Bellevue leiden; capaciteitsonderzoek linksaf- en rechtsaf de garage in; beter zicht komende vanuit de parkeergarage Singelgracht Bellevue op verkeer op de Nassaukade.

De tweede keer was in de 855° CVC (8 september 2009). Aangezien de eerdere locatie van de in-/uitrit op in erfpacht uitgegeven grond ligt, heeft stadsdeel Oud-West opdracht gegeven te zoeken naar andere alternatieven voor ontsluiting van de parkeergarage. De CVC had unaniem de voorkeur voor variant A vanwege betere doorstroming, beperkt aantal uitritten, vervallen parkeerplaatsen langs hoofdnet en de mogelijkheid om het fietspad achterlangs te leiden, conflictvrij van parkeerders.

In alle varianten moeten (bijzondere) bomen worden verwijderd. Het is de verwachting dat dit stuit op weerstand bij omwonenden en in de politiek. Daarom hebben beide stadsdelen opdracht gegeven om te zoeken naar alternatieve ontsluitingen waarin alle bomen kunnen blijven behouden. Dit heeft twee nieuwe varianten opgeleverd die vervolgens tot schetsontwerp zijn uitgewerkt en nu voorliggen.

Intensiteiten

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

Niettemin is de verwachting dat door de komst van een garage de hoeveelheid autoverkeer op toeleidende wegen wel iets zal toenemen. Het verkeer wordt immers geconcentreerd op een beperkt aantal wegen. Vergeleken met de totale hoeveelheid verkeer dat al op die wegen zit, is de toename echter zeer beperkt. Op de Overtoom bijvoorbeeld rijden nu per etmaal ongeveer 20.000 (Bron: DIVV²) auto's in beide richtingen. Door de komst van een parkeergarage Singelgracht Bellevue komen er naar schatting maximaal ongeveer 200 bij³. Dit is een toename van slechts 1% over een etmaal.

Uitgangspunten

¹ Er wordt van uitgegaan dat de 500 parkeerplaatsen voor 50% over de beide stadsdelen worden verdeeld. Van de 250 plaatsen voor Oud-West worden er dus ongeveer 150 weggehaald op straat. Van de 250 plaatsen voor Centrum verdwijnen er 250 op straat. Per saldo komen er bij een garage van 500 plaatsen dus maar ongeveer 100 parkeerplaatsen bij.

² NB Onder andere door fluctuaties in het verkeersbeeld geven modelcijfers en verschillende tellingen die onlangs zijn verricht, verschillende resultaten. De 20.000 moet derhalve gezien worden als een schatting.

³ Uitgaande van een kengetal uit "Fiscaal Parkeren in Amsterdam" (DIVV, 2005) dat 100 parkeerplaatsen gemiddeld ongeveer 390 verkeersbewegingen per etmaal opleveren en maximaal de helft van alle parkeerders over de Overtoom rijdt.

Er zijn twee varianten voor de ligging van de in-/uitrit. De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- *Alle bomen moeten worden gehandhaafd.*
- *De doorvaarbaarheid van de Singelgracht mag niet worden beperkt.*
- *Er mag geen verkeer door de Helmersbuurt worden geleid.*
- *De parkeergarage hoeft geen alzijdige ontsluiting te krijgen.*
- *De Nassaukade mag tijdens de bouw worden afgesloten voor (auto)verkeer.*
- *De kosten mogen niet significant toenemen om de oplossing mogelijk te maken.*

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

Opmerkingen vooraf

- De CVC is niet tevreden met de gang van zaken en meent dat de stadsdeelverkeerscommissie het ontwerp eerst moet beoordelen. Daarna volgt behandeling in de CVC.
- Vanwege de hoge politieke druk heeft de CVC wel begrip voor de handelswijze, maar zij dringt aan op de juiste wijze van consultatie.
- De CVC heeft ook kennisgenomen van andere varianten, dan nu voorliggen (waaronder de A+ variant). Daarom behoudt de CVC het recht om te komen met een gekwalificeerd advies en wellicht dat een andere goede variant de voorkeur geniet. De bovengenoemde A+ variant, met de in-/uitrit tussen de eerste en de tweede Helmersstraat, gecombineerd met het naastgelegen parkeerterrein, is reeds in de 855^e CVC d.d.8 september 2009 behandeld.
- Het project geeft aan dat het stadsdeelbestuur de voorwaarde heeft gesteld van een variant zonder dat er bomen worden gekapt.
- De CVC is benieuwd naar de aanwijzingen voor de automobilist op het parkeerverwijssysteem, omdat zij meent dat er mogelijk een probleem is met de bewegwijzering in variant C. De vanuit het noorden komende automobilist kan namelijk niet direct de parkeergarage inrijden en moet omrijden.

Reactie CVC

DRO

- DRO heeft grote moeite met variant C en verwacht een kerende beweging bij de 1e Helmerstraat of de Overtoom van verkeer vanuit het noorden dat de parkeergarage wil inrijden.
- De aansluiting van de mogelijke toekomstige fietsbrug vanaf de Leidsekade is minder goed te realiseren, gezien het kruisen van de Nassaukade, met de aanleg van de tunnelbak – inrit in de middenberm in variant C.
- DRO vindt een rijstrookbreedte van 2x 2.75 meter te smal bij de 1e Helmerstraat. Ondanks dat dit nu de huidige rijbaanbreedte is.
- DRO geeft de voorkeur aan variant A+, met een kruisingsvrij fietspad. DRO kan ook akkoord gaan met variant D.

GVB

- Het GVB vindt variant C vanwege de ontsluiting een goede oplossing, hoewel verkeer vanuit het noorden de garage niet kan bereiken.
- Door een verschil in materialisering kan een beter onderscheid worden gemaakt tussen de rijweg en de afrit naar de parkeergarage.
- Het GVB meent dat het zicht voor de uitrijdende automobilist vrij moet zijn.
- Ook acht het GVB een ongelijkvloerse kruising met de fietser belangrijk.

- Variant D geniet de voorkeur van het GVB, omdat hierin wordt voorkomen dat verkeer vanuit het noorden gaat keren op de Overtoom.
- Wat het GVB betreft is ook een variant A+ mogelijk, waarbij opstelruimte voor de afslaande auto wordt gecreëerd. Bovendien wordt in deze variant het fietspad conflictvrij gerealiseerd.

DIVV

- DIVV had een voorkeur voor variant C, maar een conflictvrij fietspad geniet de voorkeur. Gezien de discussie sluit DIVV zich aan bij vorige sprekers en geeft de uiteindelijke voorkeur aan variant A+.
- De fietsersbond stelt een tweerichting fietspad voor, maar volgens DIVV is de breedte van 1.50 meter te smal voor dit doel.
- Belangrijk aandachtspunt is de bereikbaarheid van de parkeergarage voor voetgangers.

Politie

- Ook de politie geeft de voorkeur aan variant A+ met een fietspad achterlangs.
- In variant C is sprake van een zichtprobleem voor de auto die de parkeergarage verlaat, zeker gezien de snelheid van auto's op de rijbaan.
- Volgens de politie is de fietsoversteek in variant c bij de 2e Helmerstraat door de hele constructie niet mogelijk.
- Verkeer vanuit de parkeergarage kan de 3e Helmerstraat niet inrijden en dus is de politie bang voor een kerende beweging om de fietsoversteek heen. Eventueel dient het draaien van de rijrichting in de 3^e Helmersstraat te worden gezien.
- Ook de politie geeft de voorkeur aan variant A+ en als tweede kiest zij voor variant D.

Advies/besluit CVC

De CVC heeft de volgende opmerkingen:

- De CVC ziet in zowel variant C als D ongewenste keerbewegingen ontstaan bij de 1e Helmerstraat en de Overtoom.
- Voor de CVC is variant C onacceptabel.
- Er is een zichtprobleem voor verkeer dat de parkeergarage uit komt.
- Er is sprake van het onbereikbaar maken van fietsverkeer vanuit de 2e Helmerstraat.
- De CVC constateert dat het project ook eerder twee andere varianten heeft voorgelegd. Na beraadslaging stelt de CVC variant A+ voor: de oorspronkelijke variant A, met toegevoegd een conflictvrij fietspad. Deze variant kent een in-/uitrit tussen de eerste en de tweede Helmersstraat, waarbij de in-/uitrit van de parkeergarage is gecombineerd met het naastgelegen parkeerterrein.
- Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid geniet het conflictvrij regelen van auto en fiets de voorkeur (variant A+), waarbij het wellicht mogelijk is een klein afslagvak voor de auto toe te voegen. Variant D is een tweede keuze voor de CVC.

5. Black spot Van Eesterenlaan/Borneolaan en tweerichtingen fietspad

In aanwezigheid van de heren T. Vreeswijk (stadsdeel Zeeburg) en O. Man (DIVV).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Project komt terug met aanvullende informatie n.a.v. behandeling in vergadering 861 d.d.1 december 2009.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan voor de voorgenomen werkzaamheden Van Eesterenlaan-Borneolaan.

Opmerkingen vooraf

De politie informeert of het mogelijk is dat de middenberm toch gebruikt gaat worden voor een rotonde. Dit geniet de voorkeur van de politie.

Het project geeft aan dat wat voorligt qua veiligheid een redelijke oplossing is voor de fietsers. De subjectieve beleving van onveiligheid blijft. Dat maakt het mogelijk dat een ontwerp van een rotonde of een ander soort kruising terug kan komen.

Het project wil eerst streven naar fietsveiligheid en in een later stadium (over 2 of 3 jaar) grotere aanpassingen doen.

Reactie CVC

DIVV

- DIVV heeft een voorkeur voor een fietspad van 4 meter, aangezien het fietspad ook gebruikt wordt door scooters en brommers.
- Volgens DIVV voldoet de bushalte niet aan de toegankelijkheidseisen.

Politie

- De politie stelt voor om de haaiantanden voor fietsers op de Cruquiusweg, die van -oost naar -west rijden naar de Cruquiuskade 45 graden te draaien.
- Volgens de politie moet het trottoir minimaal 1.50 meter breed zijn en dat is in de bocht niet het geval.

DRO

DRO sluit zich aan bij de vorige sprekers.

GVB

- Volgens het GVB mist de afslaande bus 65 een halte door de verplaatsing van een halte.
- De bushaltes op de Van Eesterenlaan voldoen niet aan de toegankelijkheidseisen, met name door de obstakels op de halte.
- Het GVB raadt af om voorliggend ontwerp uit te voeren.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat op hoofdlijnen akkoord met voorliggend ontwerp.

- De bushalte dient wel te voldoen aan de toegankelijkheidseisen.
- Een fietspadbreedte van 4 meter en voetpadbreedte van 1.50 meter zijn zeer wenselijk.
- Verder zijn opmerkingen gemaakt over markeringen.

6. Quick Scan dodelijk ongeval Transformatorweg – oprit A10

In aanwezigheid van de heren P. van der Zedde (IBA) en O. Mann (DIVV).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Op zaterdagmiddag 30 mei 2009 omstreeks half twee heeft er op de kruising Transformatorweg bij de oprit naar de A10 (richting Coentunnel) een aanrijding plaatsgevonden tussen een fietser en een personenauto. De 73-jarige fietser is door een rechtsafslaande personenauto aangereden ter plaatse van de oprit. Het slachtoffer is afgevoerd naar het ziekenhuis en daar aan zijn verwondingen overleden.

De Centrale Verkeerscommissie (CVC) heeft in haar 851e bijeenkomst van 16 juni 2009 de Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA) verzocht een quick scan uit te voeren volgens het "Protocol afhandeling verkeersongevallen met zwaar letsel of afloop" (zie bijlage 1). De

schouw is gehouden op 12 november 2009 en de quick scan is besproken in de CVC-vergadering van 2 februari 2010.

WBA en WVA gaan gelijk op met de behandeling van de CVC.

De uitkomst van de WBA en WVA wordt in de CVC teruggekoppeld

De CVC wordt het volgende gevraagd:

- *(brom-)fietspadoversteek in de voorrang leggen;*
- *Andere (brom-)fietspaden op deze locatie (Transformatorweg – A10) ook in de voorrang leggen conform leidraad CVC;*
- *Meer groentijd realiseren voor de oversteek van het (brom-)fietspad. Als voorstel kan dit worden gezocht (buiten de spijtijden) ten koste van de rechtsafbeweging Transformatorweg – oprit A10 (Coentunnel);*
- *Inmeldlus aanbrengen in het (brom-)fietspad.*

Opmerkingen vooraf

- De quick scan is besproken in de WVA en de WBA en die zijn akkoord met de voorgestelde oplossing. Ook gingen zij akkoord met het voorstel van fietsers op de oversteek in de voorrang.
- De WVA doet nader onderzoek naar de wachttijdvoorspelling voor de fietser.
- Voorts wenst de WVA groen voor de fietser in elke cyclus en aanpassing van de dubbel gevoelige fietslussen in beide richtingen.
- De WBA wil de markering op de op- en afritten aanpakken, haaiantanden weghalen en de voorrangssituatie voor de fietser aanpassen.
- Wanneer het WODAN-project op deze locatie wordt uitgevoerd, worden de fietspaden in rood asfalt uitgevoerd.

Reactie CVC

Politie

De politie kan instemmen met de aanbevelingen uit het rapport.

DRO

Ook DRO gaat akkoord met de aanbevelingen en stelt voor de voorrangborden zo spoedig mogelijk op de juiste wijze te plaatsen.

GVB

- Het GVB is het in principe eens met de aanbevelingen, maar mist in het rapport de vermelding dat de VRI 24 uur per dag, zeven dagen in de week aanstaat.
- Het GVB wil laten onderzoeken of het plaatsen van een attentiebord 'tweerichting fietspad' voor de auto bijdraagt aan de veiligheid.

DIVV

DIVV sluit zich aan bij voorgaande sprekers.

Advies/besluit CVC

De CVC is akkoord met voorgesteld ontwerp en adviseert om zo spoedig mogelijk de voorrangborden op de juiste wijze te plaatsen.

7. Verwijderen Voetgangersoversteekplaats kruispunt Frederik Hendrikplantsoen – Nassaukade Noordzijde (WODAN – project)

In aanwezigheid van de heren J. Dijk (stadsdeel Westerpark) en O. Mann (DIVV).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Onlangs is het kruispunt Frederik Hendrikplantsoen – Nassaukade vanuit het project WODAN behandeld in de Verkeerscommissie. De tekening wordt binnenkort als hamerpunt voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie. Punt van aandacht is de VOP.

Op het kruispunt Frederik Hendrikplantsoen Nassaukade wordt de VOP op de noordtak opgeheven ten gunste van een de verkeerslichtenregeling. De vraag die hier beantwoord moet worden is of dit ernstige problemen met zich meebrengt. Daarom is gekeken naar het huidige gebruik van de VOP, de huidige looproutes naar bestemmingen in de omgeving en alternatieven voor de geregelde VOP.

Situatie

Voorstel is hier om de VOP aan de noordzijde van het kruispunt te verwijderen. Op de andere drie takken van het kruispunt blijven de VOP's gehandhaafd.

Gebruik

De huidige VOP wordt slechts door enkele (nog geen 50 in de drukste uren) voetgangers gebruikt. Parkerende bezoekers aan de zijde van de Nassaukade en voetgangers vanuit noordelijke richting naar de Zaagpoortbrug worden het meest waargenomen. Vanaf de Zaagpoortbrug steekt het merendeel van de voetgangers over op de zuidelijke tak van het kruispunt richting plantsoen, of het moeten reizigers vanuit de tram zijn met een halte op de brug.

Looproutes

De bestemmingen liggen voor het overgrote deel in het gebied ten zuiden van het kruispunt, te weten het woongebied aan de zijde van stadsdeel Westerpark en het Marnixbad en de Westerstraat als toegang tot de Jordaan in het Centrum.

Criteria

VOP's in Amsterdam worden aangelegd en geregeld met verkeerslichten wanneer ten minste 100 voetgangers in het drukste uur gebruik maken van de kruising en gedurende minstens één uur per dag de wachttijd gemiddeld groter is dan 15 seconden. Op de noordelijke tak is geen sprake van een grote voetgangersstroom of een belangrijke voetgangersroute over de Nassaukade.

De verwachting is dat dit niet gaat veranderen bij de plannen die voor de herinrichting van het Frederik Hendrikplantsoen worden gemaakt.

Het merendeel van de oversteekbewegingen vindt plaats aan de zuidzijde van het kruispunt.

Alternatief

Het alternatief om geregeld van -oost naar -west en vice versa over te steken is de geregelde VOP aan de zuidzijde. Ongeregeld oversteken kan op de noordtak door gebruik te maken van de steunpunten tussen de trambaan en de rijbaan voor autoverkeer. In dit geval kan de oversteek in drie keer worden gemaakt. Gezien de lage snelheid van het gemotoriseerde verkeer ter plaatse en de hiaten in het verkeersbeeld zal dit niet leiden tot grote onveiligheid.

Conclusie

De VOP voldoet niet aan de criteria die gelden voor aanleg van een VOP. In het algemeen worden VOP's wel aangelegd bij geregelde kruispunten. Het voordeel voor de regeling is in deze specifieke situatie groter dan het handhaven van de VOP. Voorstel is dan ook om de VOP te laten vervallen.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met laten vervallen van de Voetgangersoversteekplaats op de noordtak van het kruispunt.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen.

Reactie CVC

DRO

- DRO kan instemmen met het verwijderen van de VOP.
- Wel mist DRO de OFOS, uitgevoerd conform de andere zijde van de kruising.
- De stopstreep voor het autoverkeer kan blijven staan en dan kan de OFOS (richting kruising) er achter worden gepositioneerd.

GVB

- Het GVB kan instemmen met voorliggend ontwerp.
- Wel wenst het GVB dat de voetgangerssteunpunten goed worden weggehaald, om niet de suggestie van een oversteekplaats te wekken.

DIVV

DIVV gaat akkoord met voorliggend ontwerp.

Politie

Ook de politie gaat akkoord met het ontwerp.

Advies/besluit CVC

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

8. Stadhouderskade – Hobbemakade (WODAN project)

In aanwezigheid van de heren D. Koomen (IBA) en O. Mann (DIVV).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Op 15 december 2009 is dit WODAN knelpunt in de CVC besproken. Toen bleek dat er geen advies lag van de WVA. De WVA zal dit ontwerp op 28 januari 2010 bespreken. Ter vergadering zal het advies van de WVA worden gemeld. Naar aanleiding van de bespreking in de CVC van 15 december 2009 zijn nog de volgende aanpassingen in het plan aangebracht:

- 1. de fietsoversteek aan de -oostzijde is iets schuingelegd en het fietspad aan de noordzijde is iets naar het noorden gelegd, zodat het inrijden vanaf de oversteek op het noordelijke fietspad soepeler verloopt.*
- 2. t.a.v. het rustpunt tussen het fietspad en de rijbaan op de Hobbemakade aan de waterzijde is de bestaande situatie gehandhaafd.*
- 3. het trottoir op de hoek bij de brug is minimaal 1,50 breed gehouden.*

4. de haaiantanden bij de fietsoversteek over de Hobbemakade zijn aangepast.
5. de linksafgeleiding vanuit het linksafvak op de Stadhouderskade is verlengd.
6. de stopstreep op de Stadhouderskade -westzijde is naar voren gehaald.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het voorliggende plan.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

DRO

- De ingetekende rijcurves laten zien dat er te weinig ruimte is voor grote voertuigen. Het hoofdnet auto moet toegankelijk zijn voor alle voertuigen.
- De rijcurve voor verkeer vanaf de Stadhouderskade, linksaf de Hobbemakade op ontbreekt.

Het GVB, DIVV en de politie sluiten zich aan bij de door DRO gemaakte opmerking.

Advies/besluit CVC

De CVC keurt voorliggend ontwerp niet goed, omdat de rijcurves moeten passen. Als dat lukt, dan kan het ontwerp als hamerpunt terugkomen.

9. Admiraal de Ruijterweg – Jan Evertsenstraat – Witte de Withstraat WODAN project

In aanwezigheid van de heren J.P. Klaver (IBA) en O. Mann (DIVV).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Het plan voor dit kruispuntcomplex is op 6 oktober 2009 in de CVC besproken. In die vergadering zijn diverse opmerkingen bij het plan geplaatst. Het plan is naar aanleiding hiervan aangepast. De volgende wijzigingen zijn doorgevoerd:

1. De aansluiting met de W. de Withstraat is gewijzigd overeenkomstig het in de vergadering getoonde kleine tekeningetje. Op verzoek is van DRO is ook de VOP over de Jan Evertsenstraat aangepast en wel zodanig dat de VOP over het fietspad buiten de regeling valt. Om het rustpunt voor voetgangers te kunnen creëren is de VOP schuin gelegd en is het fietspad iets uitgebogen.
2. Op de Admiraal de Ruijterweg-noord is de -oostelijke bushalte verplaatst naar de kant van de rijbaan. De halteheuvel is daarmee komen te vervallen. De ligging van de rijbaan is daardoor in de richting van de weg verschoven. Het voetgangersrustpunt nabij de kruising is gehandhaafd. Het rechtsafslaande verkeer zal hierdoor genoodzaakt zijn met een enigszins beperkte snelheid af te slaan.
3. Het linksafverbod op de Jan Evertsenstraat naar de Admiraal de Ruijterweg-noord is op verzoek van het stadsdeel gehandhaafd en zoveel mogelijk fysiek ondersteund. Alleen de bus mag linksaf slaan.
4. De aansluiting van de Van Speijkstraat is gewijzigd. Door het verbindingsfietspaadje te verwijderen is de vormgeving sterk vereenvoudigd.
5. De fietspaden hebben een breedte van 1.80 m gekregen.

Op de A3-bladen met tekening nummers 6490-02-01 tot en met 03, d.d. 13 januari 2010 zijn de belangrijkste rijcurves weergegeven.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het voorliggende plan.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

DRO

- DRO stelt voor om het tussensteunpunt in de Admiraal de Ruyterweg Noord te verwijderen en een kleinere boogstraal te hanteren in de bocht die rechtsaf de Admiraal de Ruijterweg in gaat.
- Verder stelt DRO voor de sergeantmarkering te handhaven, met een E1-streep tot de sergeantmarkering.
- Voorts stelt DRO voor de VOP in de Witte de Withstraat circa 2 meter op te schuiven richting de kruising. Met een VOP van 7 meter breed wordt een deelconflict tussen rechtsafslaande auto en voetganger vermeden.

GVB

- Het GVB sluit zich aan bij de opmerking van DRO dat de busmarkering duidelijk aangeeft hoe de bus linksaf moet slaan.
- Met markering moet voorkomen worden dat verkeer richting de Admiraal de Ruyterweg Noord ter hoogte van de fietsdoorsteek op de Admiraal de Ruijterweg de trambaan oprijdt.

DIVV

De fietsersbond wenst de fietsoversteek in de Jan Evertsenstraat bij nr. 8 te verplaatsen naar het -westen, waardoor de Cursim van de auto niet over de fietsoversteek heen gaat.

Politie

- De politie wenst haaiantanden voor de linksafslaande fietser bij de oversteek op de Jan Evertsenstraat.
- Volgens de politie is er een conflict tussen de rechtdoorgaande fietser in de Admiraal de Ruyterweg Oost en de rechtsafslaande tram. Er komen veel klachten uit de buurt over bijna-ongelukken.
Het GVB stelt voor om een knipperlicht te plaatsen op de kop van het fietspad, zodat de fietser attent wordt gemaakt op de naderende tram.

Advies/besluit CVC

- De CVC gaat niet akkoord met voorliggend ontwerp en adviseert om de gemaakte opmerkingen te verwerken.
- Een aangepast ontwerp komt nogmaals aan de orde in de CVC, eventueel als hamerpunt.

10. Mauritskade tussen de Muntendamstraat en brug 265 (Tropenmuseum)

In aanwezigheid van de heren K. Schouten (IBA), R. Ryter (stadsdeel Oost-Watergraafsmeer) en R. Carton (Oost-Watergraafsmeer).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

DIVV heeft IBA gevraagd de voorbereiding en coördinatie van het Groot Onderhoud Mauritskade te verzorgen. Het gaat om een herprofilering voor het tracé vanaf het Tropenmuseum tot aan het Rhijnspoorplein. Volgens planning gaat dit werk begin 2011 in uitvoering.

Het stadsdeel wil tijdens de uitvoering de wandelpromenade uit de Singelgrachtzone profiel aanleggen.

Voor profielafstemming tussen het project Stadhouderskade en dit project is een schouw gehouden met enkele CVC-leden, DRO-stedenbouwkundige, Jan Oosterbaan, DIVV en IBA. De hieruit komende aanvullingen en wijzigingen hebben het vastgestelde Singelgracht profiel behoorlijk gewijzigd waardoor het project nu een vernieuwd profiel inbrengt in de CVC.

De herprofilering is ontworpen op de nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone en de 2de fase van beleid duurzaam veilig. Hierdoor is het basisontwerp uitgegaan van vrijliggende fietspaden en een rijbaan van 2 X 1 rijstrook met een ononderbroken asmarkering om inhalen te voorkomen. In het nieuwe ontwerp heeft een optimalisatie plaatsgevonden voor zowel de wegvakken als de verkeerskruispunten.

Om vrijliggende fietspaden te kunnen inpassen was het noodzakelijk keuzes te maken in het ontwerp. Omdat de Mauritskade zowel een GOW als een corridor is, zijn de langspaarkeerstroken ter plaatse van huisnummer 27 komen te vervallen. De bestaande voetgangersoversteek bij huisnummer 16 richting de Spinozastraat wordt ook voor fietsers geschikt gemaakt. Deze oversteekvoorziening wordt middels breed middensteunpunt verbeterd.

Voor de herprofilering is een VRI-berekening gemaakt op de prognoses 2015 en 2020 binnen de gemeente Amsterdam. Tevens heeft er in oktober 2009 een telling van de verkeersintensiteiten voor de kruising 432 Mauritskade-'s Gravesandestraat plaatsgevonden.

Kruispunt met 's Gravesandestraat

De tram is bij dit verkeerskruispunt zeer bepalend voor de verkeersafwikkeling. Daarbij geven de toeleidende wegen voor de verkeerskruising een aanzienlijk aantal verkeersbewegingen te verwerken. Het inpassen van het vrijliggend fietspad én het beleid voor de corridors Amsterdam zijn bepalend geweest voor het ontwerp.

Vanuit het corridorbeleid en naar aanleiding van de recente intensiteitentelling (10-2009) is het kruispunt aangepast. De aanpassing omvat het weghalen van de linksafbeweging op de Mauritskade -west.

In overleg met de stadsdelen Centrum en Oost-Watergraafsmeer is ervoor gekozen om alleen de linksafbeweging op de Mauritskade -west eruit te halen. De linksafbeweging op de Mauritskade -oost ontsluit het Onze Lieve Vrouwe Gasthuis en is daarom gehandhaafd.

De fietsers van en naar de 's Gravesandestraat worden middels een steunpunt van het verkeer afgeschermd. Op de brug komt een vrijliggend fietspad dat doorgetrokken wordt tot de Sarphatistraat.

De CVC wordt het volgende gevraagd:

- Akkoord op het voorliggend ontwerp;*
- Profiel Mauritskade met wegindeling;*
- Linksafbeweging opheffen komend vanaf Rhijnspoorplein richting Korte 's Gravesandestraat;*
- Geen parkeerplaatsen ter hoogte van huisnummer 27.*

Opmerkingen vooraf

De WVA gaat het ontwerp nog behandelen.

Reactie CVC

DIVV

- De fietsersbond wil een fietspadbreedte van minimaal 2 meter.
- Ook mist de fietsersbond een aantal fietsoversteken, met name bij de school.
- DIVV wenst bij de oversteek in de 's Gravesandestraat meer opstelruimte voor de fietser, zodat fietsers elkaar onderling niet hinderen.

Politie

- Ook de politie wenst meer opstelruimte voor fietsers en bredere fietspaden.
- Het doodlopende straatje ter hoogte van nr. 29 moet goed bereikbaar blijven voor bewoners met de auto.
- De politie vraagt of de doorstroming wordt belemmerd op de kruising Mauritskade – Korte 's Gravesandestraat door een gecombineerde baan voor rechtdoor, linksaf en rechtsaf.
- Op de kruising Mauritskade – Korte 's Gravesandestraat moet meer opstelruimte komen voor de fietser.
- De politie informeert hoe de bereikbaarheid van de Sarphatibuurt wordt gegarandeerd.
- Bij de Spinozastraat met de aansluiting Mauritskade wenst de politie kanalisatiestrepen bij de fietsdoorsteek.
- Het profiel van 60 cm schampstrook is te kort.
- De politie informeert waarom in het project is gekozen voor twee rijbanen, die weer worden samengevoegd naar één.

DRO

- Wat betreft de kanalisatiestrepen en fietsoversteken sluit DRO zich aan bij de opmerkingen van voorgaande sprekers.
- Verder mist DRO een fietsoversteek bij het Sajatplein.
- Ook mist een fietsoversteek bij de school (nr. 59).
- In de 's Gravesandestraat moeten de haaiantanden dichterbij de zebra en de trambaan staan.
- Op de kruising met het Alexanderplein wenst DRO meer opstelruimte voor de fietser. Dit kan door het breder maken van de heuvel en het afsnijden van de bocht vanaf brug 265.
- Wat betreft de doorstroming in de Korte 's Gravesandestraat legt DRO uit dat deze belemmerd kan worden. Het is onvermijdelijk dat linksafslaand verkeer het rechtsafslaand verkeer belemmert. De driefaseregeling wordt teruggebracht naar twee fasen en dat is een verbetering voor de doorstroming.
- Beide kruisingen uit het project moet de WVA nog behandelen.

GVB

- Het GVB sluit zich aan bij de opmerkingen van voorgaande sprekers.
- Verder pleit het GVB voor verplaatsing van de stopstreep voor de auto op de Verlengde 's Gravesandestraat, zodat de linksafslaannde auto niet voor de tram gaat staan. DRO stelt voor om de tram eerder wit te geven, zodat deze eerder gaat rijden dan de auto.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat op hoofdlijnen akkoord met het ontwerp.

- Een fietspadbreedte van minimaal 2 meter is wenselijk, hoewel het geen hoofdnetfietspad is. Omdat in de nota Singelgracht het fietspad is gesteld op 1.80 meter, is een breedte van 2 meter geen harde eis van de CVC.

- Er zijn diverse opmerkingen gemaakt over zoveel mogelijk opstelruimte voor de fietsers op de kruisingen.
- De CVC pleit voor een goede toegang tot het hofje bij nr. 29.

Project

- Bewoners mogen bij nr. 29 niet met de auto de straat in, onderhoudsvoertuigen kunnen er wel inrijden. De bestaande situatie tussen de huizen blijft gehandhaafd. Er wordt alleen fundering aangebracht om het legen van de bakken mogelijk te maken.
- Wat betreft het ontsluiten van de Sarphatibuurt is er een circulatieonderzoek gedaan. Er is voor gekozen om het verkeer via de Muiderpoort en de Sarphatistraat de buurt in te laten rijden. Door het vervallen van de linksafbeweging kan de kruising optimaal worden uitgevoerd, met een middenheuvel voor de fietser.
- Het project zal de politie informeren over het bestaande verkeerscirculatieplan. Stadsdeel centrum kon instemmen met voorliggende opmerking wat betreft de ontsluiting van de buurt.
- De twee rijstroken sluiten aan op de bestaande situatie. Het project zal duidelijk op tekening aangeven dat één rijbaan is afgestreept.
- De schampstrook is 60 cm, plus 30 cm van de band. DRO geeft aan dat in het hele Singelgrachtprofiel genoemde maatvoering voor de schampstrook wordt gebruikt. Een aantal verkeersborden staat daarom aan de rechterkant van het fietspad.

Stadsdeel

- Het stadsdeel had de tekeningen nog niet gezien en kan dus geen inhoudelijk commentaar leveren.
- Wel is het stadsdeel bezig met de onderdoorgang bij het Rhijnspoorplein in het kader van verbreding van de rijstroken. Zo mogelijk zal worden aangesloten op voornoemd project.

11. Ter kennisname

Er zijn geen punten ter kennisname

12. Vaststellen verslag 863^e CVC d.d. 19 januari 2010

Het verslag wordt met enige wijzigingen vastgesteld.

13 . Naar aanleiding van het verslag

14. Actualiteiten

Tussenmeer

Het project Tussenmeer is op 9 december 2009 in de CVC behandeld. Inmiddels heeft nader overleg plaatsgevonden in de vorm van een schouw met diverse disciplines. De meningen bleven verdeeld en afgesproken is dat de stadsdeelverkeerscommissie zich zou bezinnen op het principe. Deze commissie blijft echter van mening dat het op 9 december 2009 in de CVC behandelde ontwerp voldoet. Daarom wordt de CVC gevraagd toch in te stemmen met het ontwerp van 9 december 2009.

DRO

- Voor DRO bleek uit de schouw dat het niet nodig was om extra te versmallen. Daarom stemt DRO in met het ontwerp van 9 december 2009.
- Wel pleit DRO voor een goede evaluatie na verloop van tijd.

GVB

Het GVB kan niet akkoord gaan met het huidige voorstel, omdat er een drempel over de volle breedte van de weg ligt.

DIVV

DIVV pleit voor een opstelruimte van 1.80 voor de fietser en iets meer uitbuigen van de opstelplaats.

Politie

De politie is ook voorstander van een goede evaluatie en stemt in met het voorstel van het stadsdeel.

Advies/besluit CVC

- De CVC adviseert het project bilateraal te overleggen met DIVV en het GVB om gezamenlijk tot een oplossing te komen.
- Een eventueel aangepast ontwerp kan de CVC als hamerstuk behandelen.

15. Rondvraag

De heer Oost Indië verzoekt zijn collega CVC-leden om zijn mailadres aan de verzendlijst toe te voegen.

De voorzitter sluit de bijeenkomst om 16.15 uur.