



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: 813^e CVC

Datum: 18 december 2007

Aanwezig:	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. A. Wiersma	- DRO	
	Dhr. E. Volkerink	- Politie	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Dhr. P. van der Zedde	- DIVV	
	Mw. T. Braams	- notulist	
	Dhr. J.J.P. Klaver	- IBA	(agendapunt 4 en 5)
	Dhr. R.K. De Roos	- IBA	(agendapunt 5)
	Dhr. R. Carton	- Stadsdeel Oost/Watergraafsmeer	(agendapunt 5)
	Dhr. C. Zwaal	- Stadsdeel Oud Zuid	(agendapunt 6)
	Dhr. W. van Duinen	- Stadsdeel Oud Zuid	(agendapunt 6)
	Mevr. W. Schipper	- DIVV	(agendapunt 6)
	Dhr. E. Langerijs	- Stadsdeel Noord	(agendapunt 7)
	Dhr. H. Scholten	- Stadsdeel Noord	(agendapunt 7)
	Dhr. K. van Douwen	- Stadsdeel Noord	(agendapunt 7)
	Dhr. J. Dijkstra	- DIVV	(agendapunt 8)
	Dhr. M. Marshall	- Citycargo	(agendapunt 8)
	Dhr. J. Haffmans	- Citycargo	(agendapunt 8)
	Dhr. R. Huiberts	- Stadsdeel Osdorp	(agendapunt 8)

1. Opening en vaststellen agenda

De heer Van Ham opent de vergadering om 13.00 uur en heet iedereen welkom. Als actualiteit wordt toegevoegd 'Music Dome' bij agendapunt 12.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen
3. Hamerpunten
 - 3.1 Aanleg in/uitrit Henk Sneevlietweg t.b.v. de Gamma
 - 3.2 Aanleg inritconstructies Johan Huizingalaan - Hemsterhuisstraat
4. Verlengde Stellingweg – Molenaarsweg – vrij rechtsafvak
5. Verbeteringsvoorstel Goiseweg
6. Aanpassingen Hoofddorpplein

7. Mosveld - ontsluitingsprincipe parkeergarage aan de Johan van Hasseltweg
8. Citycargo Amsterdam: doortrekken tramspoor van eindpunt lijn 1 naar bedrijvenpark Lutkemeer
9. Ter kennisname
- 9.1 Uitslag B&W vergadering op 28 november
10. Vaststellen verslag 812^e CVC d.d. 4 december 2007
11. Naar aanleiding van het verslag
12. Actualiteiten
- 12.1 Music Dome
13. Rondvraag

2. Mededelingen

GVB meldt dat er sinds 9 december 2007 een nieuwe lijnvoering in is ingegaan en de doorstroming op diverse plekken in de stad knelpunten oplevert, met name Centraal Station, Station Zuid, Amstelveenseweg tot en met Stadionplein, bij het Concertgebouw, Paulus Potterstraat en Rozengracht. Op 19 december 2007 is er een overleg over tijdelijke maatregelen. Het GVB is bevreesd voor het beginpunt bij CS, waar het verkeer niet kan worden afgehandeld. Wanneer het GVB niet op tijd vertrekt, wordt een boete opgelegd en ondervinden de passagiers last. Wellicht moet de WVA het probleem inventariseren.

3. Hamerpunten

3.1 Aanleg in/uitrit Henk Sneevlietweg t.b.v. de Gamma

Aanleiding

In de 808^e CVC van 9 oktober 2007 is de aanleg van een in/uitrit ten behoeve van het bevoorraden van de Gamma vanaf de achterkant goedgekeurd. Afsproken is het naar aanleiding van de opmerkingen het aangepaste ontwerp als hamerstuk te laten terugkomen. Conform afspraak is het rechtsafvak komende vanaf de A 10 goed in de tekening gezet en zijn de bochten op de zuidelijke rijbaan van de Henk Sneevlietweg aangepast aan de boogstraat.

De CVC wordt gevraagd het ontwerp goed te keuren.

Advies/besluit CVC

Politie merkt op dat het rechtsafvak beter moet worden ingelijnd met verdrijvingstrepen. DIVV stelt voor de het smalle rechtsafvak en brede rechtdoorvak aan elkaar gelijk te trekken en dus twee vakken van 3,5 m breed te maken. DIVV zal dit aan het stadsdeel melden en aandacht vragen voor de rijcurves bij de doorsteek in de middenberm.

3.2 Aanleg inritconstructies Johan Huizingalaan – Hemsterhuisstraat

Aanleiding

Het kruispunt Johan Huizingalaan / Hemsterhuisstraat is door de Werkgroep Black Spots (WBA) als black spot aangemerkt. In de periode van 2004 tot en met 2006 zijn er 10 ongevallen geregistreerd.

Uit de ongevalrapportages kan worden geconcludeerd dat de meeste ongevallen plaats vinden (8 geregistreerde ongevallen) door het niet verlenen van voorrang. Daarvan betrof het 5 ongevallen tussen auto's onderling en 3 tussen auto en fietser. De overige twee ongevallen betroffen één tussen voetganger en auto waarbij de voetganger werd aangereden op een voetgangersoversteekplaats (VOP) en één ongeval tussen twee auto's door een kop-staart botsing. Uit de rapportages (Via Gis online) valt niet op te maken om welke rijrichting en wegvakken het gaat.

Het kruispunt Johan Huizingalaan – Hemsterhuisstraat is een overgang tussen een 50 km/uur weg (Hoofdnet Auto) en een 30 km/uur weg (30 km/uur zone). Het kruispunt is gelijkvloers waarbij de voorrang geldt voor de Johan Huizingalaan dat middels bebording en markering is aangegeven. Op de Johan Huizingalaan zijn ter hoogte van het kruispunt twee uitrijstroken (linksafvakken) aanwezig.

Voorgesteld wordt om de inrit vanaf de Johan Huizingalaan naar de Hemsterhuisstraat aan beide zijden in te richten als inritconstructie, zoals dat ook conform duurzaam veilig concept gewenst is.

Dit voorstel is zowel in de WBA als in de stadsdeelverkeerscommissie besproken. In beide Commissies is erop geattendeerd dat er op de Huizingalaan een gecombineerd rechtdoor/rechtsafvak en een exclusief linksafvak is. Bij inritconstructies komt dat normaal gesproken niet voor. In beide commissies is daarover ook gezegd dat dit op zich geen belemmering mag zijn om de situatie ter plaatse met een inritconstructie te verbeteren – beter dan niets doen.

Navraag bij het CROW heeft eveneens opgeleverd dat afslagvakken minder gewenst zijn in verband met mogelijke afdekongevallen, maar bij wegen met een hoge intensiteit mogelijk zijn. De inritconstructie moet in ieder geval de voorrangsituatie verhelderen.

De Huizingalaan is op dat traject in 2002 heringericht. In het voorstel nu wordt een grote herinrichting van deze Huizingalaan niet overwogen. We stellen voor aan beide zijden een inritconstructie aan te brengen – in combinatie met de bestaande situatie.

Deze is overigens getoetst op rijcurves in alle richtingen en er is geconcludeerd dat de beschikbare ruimte voor de standaard in rijcurves gebruikte vrachtoertuigen voldoende is.

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

Advies/besluit CVC

DIVV en DRO vinden de inritband te kort voor de rijcurve. Politie merkt op dat het niet gebruikelijk is dat er aparte afslagvakken komen naar een in-/uitrit. Voor de hoeveelheid verkeer is het wel nodig. De CVC besluit dat het voorstel moet worden uitprobeerde.

De CVC gaat akkoord met het voorliggende voorstel, waarbij de inritbanden langer door moeten lopen. DIVV zal dit besluit aan het stadsdeel doorgeven.

4. Verlengde Stellingweg – Molenaarsweg – vrij rechtsafvak

In aanwezigheid van de heer J.J.P. Klaver (IBA)

Aanleiding

In de tweede helft 2008 vindt Grootschalig Groot Onderhoud (GGO) en vervangen deklagen plaats op de Verlengde Stellingweg, Molenaarsweg en Cornelis Douwesweg.

Het huidige profiel van Molenaarsweg en Cornelis Douwesweg blijven gehandhaafd. Het profiel van de Verlengde Stellingweg wordt gewijzigd, dit is meegenomen in door het DIVV-project WODAN (doorstromingsmaatregelen op hoofdnet Auto) en is eerder in de stadsdeelverkeerscommissie (14 december 2006) en CVC (14 augustus 2007) behandeld en goedgekeurd.

Voorgesteld wordt op de Verlengde Stellingweg stad-in de twee rechtsafvakken met VRI te wijzigen in één rechtsafvak zonder VRI. De informatiehaven, die in de huidige situatie is gelegen direct na de afrit vanaf de buitenring A10-Noord, kan hierdoor worden verplaatst naar de locatie van het huidige rechter rechtsafvak voor VRI met de Molenaarsweg.

Voordelen:

Voordeel van het verplaatsen van de informatiehaven is het minimaliseren van grondwerk.

Voordeel van het vrije rechtsafvak is een gegarandeerde afwikkelcapaciteit en een lagere cyclustijd.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de voorgestelde oplossing

Opmerkingen vooraf

- Het voorstel is in de WVA geweest, waarbij de WVA voorstelt een fysiek eiland te maken van het op tekening staande zwarte vlak dat in de oostpoot van de kruising staat. Op het eiland moet een VRI komen. De WVA bepaalt waar de stopstrepen komen te liggen. De CVC vindt dat er voordeel te halen valt met het verplaatsen van de stopstrepen.
- Het huidige profiel is zonder opsluitbanden. De CVC geeft de voorkeur aan het profiel met

opsluitbanden, omdat dan het 50 km/u profiel wordt benadrukt. Dit voorstel komt nog terug in de CVC.

Reactie CVC

DRO

De infohaven is zodanig verplaatst dat het moeilijk is om weg te rijden. Er ontstaat een knelpunt bij het verlaten door de weefbeweging. DRO gaat derhalve akkoord.

GVB

De wegmarkering en voorrangsbord wordt aan één kant van de Verlengde Stellingweg wel aangebracht maar voor de tegengestelde richting niet. De heer Klaver geeft aan dat dit verband houdt met het 70 km/u profiel komende vanaf de snelweg. De wegmarkering en het voorrangsbord zijn bedoeld als attentiewaarde. Vanaf de andere richting is een beperkt profiel vanuit Molenwijk.

Politie

De Politie deelt de mening van DRO en gaat derhalve akkoord.

DIVV

Op de noordwesthoek van de kruising lijkt het alsof de rijbaan dicht op de constructie staat getekend. De heer Klaver antwoordt aan dat dit in de huidige situatie ook het geval is. Hij zal in de detaillering kijken naar een mogelijke oplossing.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met de voorgestelde oplossing, met de opmerking: Er moet een heuvel bij de oostpoot van de kruising komen met een VRI en de stopstrepen moeten worden aangepast.

5. Verbeteringsvoorstel Gooiseweg

In aanwezigheid van de heren J.J.P. Klaver (IBA), R.K. de Roos (IBA), R. Carton (SD Oost-Watergraafsmeer)

Aanleiding

In het kader van het DIVV-project WODAN is de Gooiseweg rond de op-/afritten A10 geschouwd. De belijning op de Gooiseweg zorgt voor onduidelijkheid en daarmee een verminderde doorstroming. Hieronder volgt een voorstel voor het aanpassen van met name de belijning waardoor de doorstroming wordt verbeterd:

- *Herkenbaar maken invoegbeweging vanaf de zuidelijk invoegstrook vanaf de Diemerdreef vanuit Diemen en verduidelijken van de functie van de rechter rijstrook voor de kruising.*
- *Opstelvakken komende vanuit het zuiden:*
 - *voor zuidelijke oprit A10: eerder aangeven opstelvakken en wijzigen pijlen,*
 - *voor noordelijke oprit A10: eerder aangeven opstelvakken.*
- *Opstelvakken komende vanuit het noorden:*
 - *voor noordelijke oprit A10: verduidelijken opstelvakken en realiseren bochtverbreding op rechtsafslaande beweging,*
 - *voor zuidelijke oprit A10: eerder starten opstelvak en realiseren van een extra rechtsaf-opstelvak (ten koste van een rechtdoor-opstelvak).*
- *Opstelvak op zuidelijke afrit A10: vergroten capaciteit rechtsaf-beweging richting Amsterdam Zuidoost, door het realiseren van VRI-vrij rechtsafvak.*

Bebording op de Gooiseweg dient gelijktijdig met het wijzigen van de belijning te worden aangepast.

Het ongevalbeeld rond de twee kruisingen van de op- en afritten laat met name kopstaartongevallen zien. Er zijn weinig letselongevallen, ongevallen vinden met name 's avonds en 's nachts plaats, dit suggereert hoge snelheden.

De dubbele rechtsaf-beweging van de Gooiseweg naar de A10-buitenring is getoetst met het gelijktijdig door de bocht rijden van een brandweerwagen (type hoogwerker) en trekker-oplegger-combinatie, met een snelheid aangepast aan de bocht. Daardoor dient de ontwerpsnelheid van 20 km/h te worden aangepast naar 13,9 km/h.

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

Opmerkingen vooraf

- In het WVA overleg van 13 december 2007 kwamen de volgende punten van aandacht naar voren: in het grijze vlak op de tekening met twee rechtsaf-vakken moet het eiland beter worden ingeleid met markering. De richting Diemen gaat van drie rijstroken naar twee en is maatgevend in de VRI-regeling, dus de doorstroming wordt minder, maar het blijft regelbaar.
- Deze aanpassing is voor het project A10 FileProof gedaan. Een aantal punten met betrekking tot de verkeersveiligheid en de logica in de wegvakindeling is verbeterd, waardoor er weer een betere doorstroming en meer verkeersveiligheid stad-in wordt gerealiseerd. De doorgaande auto's vanuit zuidoostelijke richting zullen automatisch in de rechterrijstrook terecht komen.
- Op de vraag van DRO of het verkeer in de ochtend en avondspits via het ene vak kan worden verwerkt, antwoordt de heer De Roos dat dit niet is beschouwd. Ook de WVA heeft hier niet naar gekeken. DRO stelt voor de geleiding eerder in te zetten, zodat er eerder wordt voorgesorteerd en het weven wordt voorkomen. Dit kan alleen wanneer het enkele vak het verkeer kan verwerken. Indien het vak het verkeer niet kan verwerken stelt DRO voor het verkeer dat in de rechterrijstrook rijdt naar het rechter rechtsafvak te geleiden en het middenvak een gecombineerd vak te maken. Er komt dan een evenwichtigere verdeling van de opstelvakken. Ditzelfde kan ook worden gedaan voor het linksafvak in de tegengestelde richting.

De verkeerscommissie van het stadsdeel heeft een opmerking gemaakt over de invoegstrook richting Diemen en aandacht gevraagd voor een goede bewegwijzering.

Reactie CVC rechtsafvak Gooiseweg

DRO

DRO stelt voor het verkeer in de rechterrijstrook naar het rechtsafvak te leiden.

Politie

- De politie verwacht dat auto's, ondanks een dubbeldoorgetrokken streep, toch naar het rechtsafvak zullen gaan. Beter is het verkeer in de rechterrijstrook naar het rechtsafvak te leiden.
- Het project FileProof wilde de stromen fysiek scheiden zodat men gedoseerd de snelweg op kan rijden, maar de politie vindt dit een zware maatregelen voor deze situatie.

DIVV

DIVV is het eens met het voorstel van DRO.

GVB

GVB is het eens met het voorstel van DRO.

Advies/besluit CVC

De CVC vindt het voorstel van DRO beter, waarbij het verkeer op de rechterrijstrook naar het Rechtsafvak wordt geleid, omdat dit meer bufferruimte geeft om de snelweg op te gaan. Het is dus ook beter voor het project FileProof. De CVC wil dat dit voorstel verder wordt uitgewerkt en als hamerpunt terugkomt en dat de verkeerscommissie van het stadsdeel wordt geïnformeerd.

Reactie CVC op de afrit

DRO

DRO vindt het niet handig dat het asfalt blijft liggen en de vrije rechtsaf met streep op asfalt wordt gerealiseerd, omdat de bocht voor de vrachtauto geschikt moet zijn. Optisch wordt een personenauto ruimte gegeven, zodat deze de neiging heeft hard door de bocht te rijden. Het laatste stukje afrit moet fysiek worden versmald zodat het één strook wordt.

Advies/besluit CVC

De CVC neemt de suggestie van DRO over dat het laatste gedeelte van de afrit fysiek smaller moet worden gemaakt.

6. Aanpassingen Hoofddorpplein

In aanwezigheid van de heer C. Zwaal (stadsdeel Oud Zuid), de heer W. van Duinen (stadsdeel Oud Zuid) en mevrouw W. Schipper (DIVV).

Aanleiding

Het ontwerp in is in de CVC van 28-8-07 besproken. Bij de uitwerking zijn enkele wijzigingen noodzakelijk gebleken. Om te voorkomen dat na uitvoering blijkt dat dit niet de bedoeling was, wordt het ontwerp nu ter accordering voorgelegd.

In te stemmen met de voorgestelde aanpassingen op het Hoofddorpplein. Ten opzichte van het oorspronkelijke, door DRO vervaardigde, ontwerp dat in de CVC van 28-8-07 is besproken zijn enkele wijzigingen doorgevoerd.

Opmerkingen vooraf

- De hoek Hoofddorpplein met Hoofddorperweg (zuidoosthoek) is nader uitgewerkt. Het trottoir wordt vergroot ten behoeve van een winkel, er wordt een extra steunpunt aangebracht en er is een verdrijvingsvlak getekend. In de nieuwe situatie zullen de parkeervakken bij Hoofddorpplein nummer 7 en 12 wegvallen en halve parkeervakken worden. Het voorstel is om de parkeervakken bij nummer 12 te laten bestaan. De oversteek bij de Haarlemmermeerstraat wordt haakser gemaakt, zodat een auto zich kan opstellen. De fietsoversteek krijgt hier een ronding zodat het meer lijkt op een rotonde.
- DIVV is het oneens met het handhaven van de parkeervakken bij nummer 7 en 12, omdat dit een essentieel onderdeel was van de aanpak van de black spot vanwege zichtproblematiek. DIVV is bezorgd dat er op straat iets anders wordt gemaakt dan op tekening staat, omdat de tekening onvoldoende informatie geeft. DIVV wil een duidelijke tekening.

Reactie CVC

DRO

- Bij de poot met de Hoofddorperweg moeten auto's en tram mengen, waardoor er een betere situatie komt. Voor het zicht op de fietsers moet het parkeervak ter hoogte van nummer 7 korter. Als aanvulling vindt DRO het jammer dat er op de tekening niet een geleiding/fietsmarkering staat zodat de fietsers die het circuit volgen en de fietsers die het circuit verlaten zo snel mogelijk worden gesplitst.
- In de noordoosthoek van het Hoofddorpplein moet het parkeervak worden ingekort ter hoogte van nummer 12. Indien het parkeervak te klein wordt, kan het vak bij nummer 4 worden verlengd.
- In de noordwesthoek was reeds besloten de voetgangeroversteekplaatsen zo te laten liggen. De ronde structuur in het fietspad inbrengen is mogelijk.

GVB

- Het GVB ziet een probleem bij de Hoofdweg waar het verkeer en de tram bij elkaar komen en de voetganger voorrang heeft. Dit geeft qua doorstroming een probleem. Het GVB verzoekt het stadsdeel een voorstel te doen om het verkeer te verminderen.
- Met betrekking tot de nieuwe markering bij nummers 7 en 9 merkt het GVB op dat de bus vanaf de halte Hoofddorpplein richting Zijlbrug/Heemstedestraat over de doorgetrokken markering moet

rijden. Wie heeft hier voorrang? De markering moet een onderbroken lijn worden. Het GVB ziet ook graag de Cursim hierbij.

Het parkeervak ter hoogte van nummer 7 en nummer 12 moet worden ingekort.

- Voor de Haarlemmermeerstraat heeft het GVB twijfel of de Cursim voldoet. Bij de poot met de Aalsmeerweg heeft het GVB geen opmerkingen.

Politie

De politie vindt het verkeersveilig oversteken van de fietser essentieel bij het hele ontwerp, dus is het essentieel dat de parkeervakken verdwijnen, zodat er goed zicht is op de fietser. De politie heeft voorkeur voor het nieuwe voorstel dat de fietser goed oversteekt en het fietspad centrisch wordt aangelegd, omdat dit de voorrang van de fietser benadrukt.

DIVV

- DIVV sluit zich aan bij de voorgaande sprekers betreffende de parkeervakken bij nummer 7 en 12. Het zicht op de fietser moet goed zijn.
- In de toekomstige tekening op 1:200 formaat moet ook al het straatmeubilair worden aangegeven, zodat er op essentiële hoeken geen straatmeubilair staat gepland dat de zichtbaarheid kan verminderen.
- Bij de aansluiting met de Haarlemmermeerstraat is DIVV het eens met het aanvullende voorstel en vraagt aandacht voor de rijcurves, die ook op de uitgebreide tekening terug moeten komen.
- De vorige keer is bepaald dat de voetgangeroversteekplaatsen vanaf de driehoekige eilanden in de Aalsmeerweg en Haarlemmermeerstraat naar de haltes moeten worden gehandhaafd en worden bekeken hoe het verkeer zich ontwikkelt. Het blijkt dat de oversteken echt worden gebruikt. Alhoewel de oversteken niet conform de leidraad rotondes zijn uitgevoerd, kiest DIVV ervoor de oversteken te laten liggen omdat deze voorzien in een behoefte.
- De tweede abri op de halte stad-in ter hoogte van nummer 29 moet worden verwijderd in verband met zichtproblemen. Er moeten zichtlijnen op de tekening worden gezet.
- De getekende stopstrepen mogen weg.

Advies/besluit CVC

De CVC is in principe akkoord met het ontwerp maar wil eerst een goede 1:200 tekening terugzien. Vanwege het zichtprobleem moeten de parkeervakken bij nummer 7 en 12 worden verwijderd. Er is een suggestie om een parkeervak te compenseren bij nummer 4. Dit kan ook bij nummer 16/18. De CVC gaat akkoord met de ingebrachte variant met een ronding in het fietspad op de rotonde. De CVC wil de uitgewerkte tekening terugzien.

7. Mosveld: ontsluitingsprincipe parkeergarage aan de Johan van Hasseltweg

In aanwezigheid van de heer E. Langerijs (stadsdeel Noord), de heer H. Scholten (stadsdeel Noord) en de heer K. Van Douwen (stadsdeel Noord)

Aanleiding

Een nieuw, eigentijds compleet winkelcentrum voor Oud Noord betekent een belangrijke verbetering van de winkelstructuur van de wijk en noord in zijn geheel. Het projectbesluit, dat door de Deelraad van Amsterdam noord op 4 juli 2007 is genomen, vormt hiervoor de basis.

Samen met de andere stedelijke ontwikkelingen in de wijk, vormt een nieuw centrum een belangrijke factor in de gewenste verhoging van de economische, sociale en ruimtelijke kwaliteit van Oud Noord.

Deze andere ontwikkelingen bestaan uit de projecten Overhoeks (Shell), transformatie en het bedrijfsterrein Buiksloterham, de renovatieplannen voor de woningen in de Van der Pekbuurt, voortschrijdende bouwprojecten aan de Van Hasseltweg (Adelaar en metrohalte) en het Noorderpark als nieuw stedelijk park.

De planvorming op dit moment zal leiden tot een stedenbouwkundigplan, waarover een Investeringsbesluit wordt genomen (2008). Een directe ontsluiting op de Van Hasseltweg van het wijkwinkelcentrum met bovengelegen woningbouw is een belangrijke plankwaliteit. Deze ontsluiting

leidt het verkeer op een directe wijze naar een (ondergrondse) parkeergarage onder de nieuwe winkel- en woonbebouwing, zodanig dat de omliggende woonomgeving niet wordt belast. Bovendien vormt een (hiermee samenhangende) nieuwe centrale onderdoorgang onder de Van Hasseltweg een dusdanige verbinding voor langzaam verkeer, dat de scheidende werking door het hoge weglichaam van de Van Hasseltweg midden door de wijk in belangrijke mate wordt verminderd. Naast op maaiveld

ingrepen voor de leefbaar- en toegankelijkheid van de openbare ruimte, dient deze ontsluitingswijze ook voor de transformatie van de J. van Hasseltweg van autoweg naar stadsweg.

De verkeerskundige uitgangspunten voor beide ontsluitingsmodellen zijn als volgt:

Verkeersprognoses 200 die gerelateerd zijn aan de max. verwerkingscapaciteit van het meeuwenei van ca. 40.000 mvt/etm.;

Omvang parkeergarage van ongeveer 470pp waarvan 200 voor bewoners;

Huidige verkeersareaal Van Hasseltweg en kruispuntindeling Mosplein aangehouden;

De in-/uitritten zijn alleen toegankelijk voor personenauto's en SUV met max. doorrijhoogte van 2.20 m.

In de toelichting op het ontsluitingsprincipe J. van Hasseltweg, plan Mosveld wordt verder een beschrijving gegeven van de modellen (varianten)1. en 2.

De CVC wordt gevraagd een advies op hoofdlijn uit brengen m.b.t. het onderdeel ontsluitingsprincipe in-/uitritten.

Opmerkingen vooraf

- In model 1 is er een conflict, omdat men alleen rechtsaf kan slaan en niet op het linkervak kan komen op de J. van Hasseltweg. Er is dan een VRI nodig. Er is ook een krappe bocht naar de onderdoorgang. Het nadeel van model 2 is dat er een kans is dat auto's vanuit de parkeergarage door de buurt gaan rijden.
- Daar er een wijkwinkelcentrum wordt gerealiseerd is er een halte nodig. Het project stelt voor de busbaan aan de zuidkant te leggen, zodat de bus naar het busstation kan rijden. De huidige haltes vallen maar net binnen de 400 m cirkels OV.
- DIVV vraagt een toelichting op de verkeersafwikkeling. Een parkeergarage heeft invloed op de T-kruising van de J. van Hasseltweg en het Mosplein. De heer Langerijs antwoordt dat dit een knelpunt kan zijn, echter men vraagt nu advies voor het principe van een directe ontsluiting van een parkeervoorziening op de J. van Hasseltweg. DIVV merkt op dat het verkeer vanaf de Kamperfoelieweg en het Mosplein direct om de hoek al de ingang van een parkeergarage aantreffen. Op de Kamperfoelieweg moet een auto weven met een bus, dus de opstelcapaciteit van het Mosplein is belangrijk. Er moet worden getoetst of de verkeersintensiteit en de prognose van 2015 met 2x2 autorijstroken en één busbaan kunnen worden verwerkt.
- DIVV vraagt of de bushalte noodzakelijk is, omdat er dan onder andere ook een trap en lift moeten worden aangelegd. DIVV is in relatie tot de zichtproblematiek niet gelukkig met een busbaan aan de zuidzijde.
- DRO vraagt of de vakindeling 1x rechtsaf, 1x linksaf op de kruising J. van Hasseltweg met het Mosplein wel een juiste vakindeling is. Er is veel rechtsafslaand verkeer en het linksafslaande verkeer is minimaal.
- DRO vraagt of de bushalte slechts in één richting is gepland. Het project antwoordt bevestigend.
- Het GVB vindt dat indien er een halte wordt gemaakt, er dan ook een halte voor de andere richting moet komen. Bij de Noord/Zuidlijn zal de verbinding er dwars op staan, dus dan moet er ook een overstapmogelijkheid zijn.
- De busbaan die aan de zuidzijde ligt sluit niet aan op de busbaan bij het Mosplein. De aansluitingen moeten inzichtelijk worden gemaakt. GVB kan niet akkoord gaan als de aansluitingen niet duidelijk zijn.
- Er is nu een busbaan in één richting voorzien. Komt er ook een busbaan voor de tegengestelde richting? Wat is het effect op de doorstroming?

Reactie CVC

DRO

- DRO vindt het bij variant 1 vervelend dat de bus en het inrijdende verkeer van de parkeergarage

moeten weven als de busbaan aan de zuidzijde ligt. Het zicht is slecht. Er moet voor een inrit van een parkeergarage geen exclusieve busbaan worden gemaakt.

- Bij variant 1 is het invoegen richting het Meeuwenei onoverzichtelijk, omdat het invoegen parallel aan de weg omhoog gebeurt, waarna men de busbaan moet oversteken en daarna op de weg moet invoegen. In mindere mate geldt dit ook voor de noordwestkant. Beter is de invoegbeweging een haakse aansluiting te geven door middel van een bocht omhoog.
- Er moeten zo weinig mogelijk stroken worden gekruist.
- In de richting van het Mosplein moet de invoeging zover mogelijk vanaf het Mosplein worden gemaakt, zodat men nog links af kan rijden.
- Bij variant 2 moet er nooit verkeer via de Wingerdweg rijden.

GVB

- Het GVB vraagt aandacht voor het invoegen van de auto via de busbaan naar de weg. Wellicht kan er middels signalering gewaarschuwd worden wanneer er een bus aan komt.
- Het is belangrijk dat er goed gekeken wordt waar de busbaan en halteopties moeten komen en dan pas moet men de op- en afritten van de parkeergarage bekijken.
- Het verschil tussen variant 1 en 2 is niet groot. Het GVB is niet bang voor verkeer dat de buurt inrijdt, indien de situatie goed wordt vormgegeven.
- De uitrit moet zover mogelijk van het Mosplein worden gemaakt.
- Het GVB heeft geen voorkeur voor variant 1 of 2.

Politie

- De politie heeft voorkeur voor variant 2, vanwege de inrit met weven en het probleem met het linksafslaan in variant 1.
- Er is een knelpunt bij het overschrijden van de busbaan.
- Linksafslaan naar de Wingerdweg moet fysiek worden afgedwongen, om verkeersoverlast in de buurt te voorkomen.

DIVV

- DIVV heeft geen voorkeur voor variant 1 of 2.
- DIVV wil een kloksgewijze ontsluiting van de parkeergarage, dat wil zeggen dat de inrit van de garage voorbij de uitrit wordt gemaakt. Vanaf het Mosplein moet zover mogelijk worden doorgereden. DIVV stelt voor variant 2 als basis te nemen en de zuidelijke in- en uitvoegstrook om te draaien.
- Qua overzichtelijkheid is het kruisen met de busbaan niet gewenst.
- Bij de aansluiting met de Wingerdweg is DIVV er op tegen dat hier buurtverkeer aansluit op het Hoofdnet Auto.
- Ten behoeve van de verkeersveiligheid stelt DIVV dat vreemde weefbewegingen moeten worden voorkomen bij de kruising Mosveld.

Advies/besluit CVC

- De CVC maakt het voorbehoud dat het ontwerp is gerelateerd aan toekomstige cijfers. De CVC heeft alleen het principe op hoofdlijnen beoordeeld voor het ontsluiten van de parkeergarage. Het project moet het ontwerp inzichtelijk maken in een bredere context met verkeerscijfers (Mosplein i.k.v. Corridorstudie Cornelis Douwesweg – Meeuwenei)
- De CVC heeft geen echte voorkeur, maar er zijn alternatieven gegeven voor de ontsluiting van de parkeergarage. De kloksgewijze ontsluiting is de meest kansrijke oplossing. De CVC raadt het project aan de toekomstige ontwikkelingen, met name bij de aansluiting van de busbaan, Meeuwenei, Mosveld en Kamperfoelieweg mee te nemen. Ook wil de CVC de voor- en nadelen van de busbaan in het midden van de weg of aan de zuidzijde vernemen. Nut en noodzaak voor een bushalte moeten goed worden onderbouwd.

8. Citycargo Amsterdam: doortrekken tramspoor van eindpunt lijn 1 naar bedrijvenpark Lutkemeer

In aanwezigheid van de heer M. Marshall (Citycargo), de heer J. Haffmans (Citycargo), de heer J. Dijkstra (DIVV), de heer R. Huijberts (stadsdeel Osdorp)

Aanleiding

Om vracht per tram naar de binnenstad van Amsterdam te vervoeren wil Citycargo op bedrijventerrein

Lutkemeer een overslag- en opslagterrein (crossdock) realiseren. Een aansluiting hiervan op het tramnetwerk is noodzakelijk. Het bestemmingsplan voorziet niet (helemaal) in het beoogde tracé (tracé A). Op 25 oktober 2007 heeft Citycargo een verzoek om vrijstelling ingediend. Het nieuwe tramspoor kruist het Hoofdnet auto (T106, Ookmeerweg) en daarover willen we graag advies van de CVC.

De onderbouwing van het tracé is te vinden in de tracéstudie.

Deze agendering is bedoeld als een eerste kennismaking met het project. De CVC wordt gevraagd advies uit te brengen over het voorgenomen tracé.

Opmerkingen vooraf

- Er wordt een korte presentatie gegeven van de intentie en opzet van Citycargo. In de toekomst wil men 4 distributiecentra (crossdoks), 52 vrachtrams en 15 loslocaties realiseren. Er zullen 6000 boxen per dag de stad in worden vervoerd. De bedoeling is dat het vrachtverkeer in de stad hierdoor wordt gehalveerd.
- Het voorkeurstracé is tracé A, waarbij aansluiting is op het eindpunt van lijn 1 en de Ookmeerweg wordt overgestoken. De eerste Citycargo tram heeft vijf loslocaties in de stad nodig. Er is een aparte werkgroep voor de loslocaties.
- De voorzitter vraagt of de containers bij de winkels worden afgeleverd. De containers worden gevuld met pallets en rolcontainers die via de e-car worden ingeladen en uitgeladen. De e-cars zijn 2 meter breed.
- De heer Wiersma vraagt of dit systeem effectief zal zijn omdat er extra moet worden geladen en gelost. Volgens de heer Haffmans zal de besparing erin bestaan dat de inhoud van vier vrachtwagens middels één tram de stad in- en uitgaat, waardoor de kosten van het overladen ruim wordt gecompenseerd.
- Citycargo zal alleen overdag rijden.

Reactie CVC

GVB

- In de notitie staan vier varianten genoemd, waarbij tracé A het gewenste tracé is geworden. Er is een pilot gedaan, waaruit bleek dat indien er een calamiteit op de Lelylaan is, het crossdok onbereikbaar wordt. Er moet dan een tramlijn parallel aan de Lelylaan worden gelegd (verbinding lijn 17-lijn 14) om dit probleem op te lossen. Ook vanaf het einde van de Lelylaan is er slechts een verbinding met het crossdok in de Aker. Derhalve zou een verbinding met lijn 17 en lijn 1 gemaakt kunnen worden, zodat op den duur twee mogelijkheden zijn om van het crossdok te ontsluiten. Tracé A heeft een makkelijke aansluiting op lijn 1. Tracé B kan ook worden aangesloten indien tracé C wordt aangelegd.
- Het stukje vanaf de eindlus van lijn 1 dient er indien er gebruik gemaakt wordt van enkelspoor zowel naar als vanaf de Aker een opstellengte voor Cargotrams te hebben van minimaal twee trams. Zodat de normale exploitatie van passagierstrams niet gestoord wordt.
- Het GVB heeft geen probleem met het principe van de aansluiting op de keerlus. Er moet nog wel een exacte tekening worden gemaakt.
- Er wordt op dit moment door de gemeente gedacht aan het aanleggen van Park and Rideterreinen aan de rand van de stad. Dit zou ook mogelijk kunnen zijn op de Aker. Er zal dan ook personenvervoer via het aansluitspoor mogelijk zijn. In zo'n geval is wel een dubbelspoor nodig.
- Bij een mogelijk toekomstige dijkophoging zal het kruispunt moet worden aangepast.

Politie

- Er is een knelpunt met de fietsers, omdat het fietspad driemaal wordt overgestoken. De politie verzoekt meer aandacht voor het overige verkeer.

- Bij de nadere uitwerking moeten de overwegingen van het project in de notitie worden opgenomen.

DIVV

- In de Etnastraat is een fietspad gepland. Het is nog niet duidelijk aan welke zijde van het spoor dit zal worden gerealiseerd. De voorkeur gaat uit naar een fietspad tussen rijbaan en trambaan.
- DIVV heeft zorg over de verkeersveiligheid. Het ontwerp is qua verkeersafwikkeling mogelijk op de kruising.
- Het tracé gaat door langzaam verkeersstructuur heen (fiets, voetganger). DIVV stelt voor de tram iets eerder te laten afbuigen. De vraag is of dit hellingtechnisch mogelijk is. De heer Marshall geeft aan dat er gepoogd is het geluidsscherm te handhaven. De CVC ondersteunt het voorstel van DIVV.

DRO

- De fietseroversteek op de kruising moet ruilen met de plaats van de tramoversteek, zoals DIVV voorstelt.
- Met name bij het eindpunt van lijn 1 takt het spoor laat af. Dit kan eerder. Dit vergt nadere uitwerking.

Advies/besluit CVC

- Het voorgestelde principe van het tracé kan de goedkeuring van de CVC wegdragen. Er moet aandacht worden besteed aan de kruising Ookmeerweg in relatie tot de fietspaden en het ongestoord doorgang laten voor het reguliere OV op de keerlus.
- De CVC ziet de gedetailleerde tekening graag terug.

9. Ter kennisname

9.1 Uitslag B&W vergadering 28 november 2007

10. Vaststellen verslag 812^e CVC d.d. 4 december 2007

Het verslag wordt met een enkele wijzigingen vastgesteld.

11. Naar aanleiding van het verslag

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

12. Actualiteiten

12.1 MusicDome

- De politie heeft een fax gekregen van de heer J.S. Loevesijn over de dubbele bypass bij het Music Dome. De CVC heeft tegen de dubbele bypass geadviseerd, doch er zijn argumenten vóór een dubbele bypass. Er komt een proef op de Stramanweg met Rijkswaterstaat. De verwachting is dat de rotonde snel wordt geblokkeerd indien verkeer naar het VIP-deck rijdt. Dan is er ook een risico dat de nood- en hulpdiensten de locatie niet kunnen bereiken.
- Er zijn veel evenementen. DIVV zal een brief naar OGA sturen, met het verzoek bij de verdere uitwerking aandacht te schenken aan het door de politie gesignaleerde probleem.

13. Rondvraag

- De heer Tollenaar vraagt of het stadsdeel Zeeburg nog bij DIVV heeft geïnformeerd over een halteverhoging op de Insulindeweg. Dit zal aan de secretaris van de CVC worden gevraagd.
- De verkeerscommissie in Oud West wordt door de wethouder opgeheven. Eén ambtenaar en één politievertegenwoordiger zullen de taken overnemen. De voorzitter wil zich hierover beraden.