



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

Datum: 1 juli 2008

(vastgesteld in 828<sup>e</sup> CVC van 12 augustus 2008)

<b>Aanwezig:</b>	Dhr. F. Cornelis	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. A. Wiersma	- DRO	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Dhr. M. Brancart	- DIVV	
	Dhr. E. Volkerink	- Politie	
	Dhr. M. Bollinger	- notulist	
	Dhr. R. Bant	- Stadsdeel Oud-Zuid	(agendapunt 3.1)
	Dhr. D. Hollaar	- RWS	(agendapunt 4)
	Dhr. G. Hobma	- RWS	(agendapunt 4)
	Dhr. G.J. Schokker	- stadsdeel Zeeburg	(agendapunt 5)
	Dhr. K. Hagers	- Bouwbedrijf Deurwaarder	(agendapunt 5)
	Dhr. P. Walinga	- stadsdeel De Baarsjes	(agendapunt 6)
	Dhr. B. Van Oosterwijk	- stadsdeel De Baarsjes	(agendapunt 6)
	Dhr. R.W. Carton	- stadsdeel Oost-Watergraafsmeer	(agendapunt 7)
	Dhr. J. Baar	- IBA	(agendapunt 7)
	Dhr. J.P. Klaver	- IBA	(agendapunt 7)
	Dhr. R. De Roos	- IBA	(agendapunt 8 en 9)
	Dhr. P. v.d. Zedde	- IBA	(agendapunt 8 en 9)
	Mw. R. v.d. Drunen	- stadsdeel Oud-West	(agendapunt 10a)
	Dhr. B. Vroon	- IBA	(agendapunt 10a)
	Dhr. A.B. v. d. Woerd	- DIVV	(agendapunt 10a)

## 1. Opening en vaststellen agenda

De voorzitter opent de bijeenkomst om 13:02 uur en heet iedereen welkom.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen;
3. Hamerpunten;
- 3.1 BLVC Hoofdlijnenplan – Het nieuwe Rijksmuseum;
- 3.2 Herprofilering De Clercqstraat;
4. S101 Nieuwe Hemweg: verleggen Vlothavenweg;
5. Javaplein; Borneohof – BLVC plan Bouwfase;
6. Kruispunt Postjesweg – Witte de Withstraat: voorstel aanpassingen;
7. Kruising Spaklerweg - Nuonweg;
8. Haarlemmerweg – A10 (Fileproofproject);

9. Bos en Lommerweg – A10 (Fileproofproject);
- 10 Quick scans n.a.v. dodelijke ongevallen;
- 10a. Overtoom – Peter Langendijkstraat (Oud-West);
11. Ter kennisname;
12. Verslag 826<sup>e</sup> CVC d.d. 17 juni 2008;
13. Naar aanleiding van het verslag;
14. Actualiteiten;
15. Rondvraag.

## **2. Mededelingen**

Rondgedeeld is een wijziging van de oversteek op het Damrak, waarover CVC een oordeel moet uitspreken (zie Actualiteiten).

## **3. Hamerpunten**

### **3.1 BLVC Hoofdlijnenplan – het nieuwe Rijksmuseum**

In aanwezigheid van de heer R. Bant van stadsdeel Oud-Zuid.

#### **Aanleiding**

*De indiener meldt het volgende:*

*Opmerkingen CVC 20 mei (824) verwerkt, akkoord R. Kooper namens VC oud zuid:*

- *Correctie rijrichting Jan Luijkenstraat;*
- *Vervangende parkeerplaatsen;*
- *Wijziging schampstrook oprit fietspad Hobbemakade conform wens DRO;*
- *Markeringen en afzettingen conform wens DRO;*
- *Markering en afzettingen conform opmerkingen politie;*
- *Aanpassingen trottoir Hobbemakade t.b.v. minder validen.*

*De indiener verzoekt de CVC akkoord te gaan met de voorgestelde verkeersmaatregelen.*

#### **Reactie en advies/besluit CVC**

De heer Volkerink geeft aan dat de verkeerscommissie Oud-Zuid een paar cruciale punten naar voren heeft gebracht, die verband houden met de slechte toegankelijkheid voor de voetgangers langs de Hobbemakade. Het is dus geen hamerstuk.

De heer Rappange merkt op dat ook het fietspad naast de schutting niet goed is gesitueerd. DRO vraagt zich af hoeveel ruimte de fietsstrook krijgt. De inleiding moet verderop komen. SGOA heeft een fax gestuurd, waarnaar het stadsdeel nog eens moet kijken in verband met de toegankelijkheid voor gehandicapten.

De voorzitter machtigt de politie met het stadsdeel te overleggen en de uitkomst terug te koppelen aan de CVC.

### **3.2 Herprofilering De Clercqstraat**

#### **Aanleiding**

*De indiener meldt het volgende:*

*Naar aanleiding van het vastgestelde ontwerp in de CVC d.d. 20 mei 2008 het verzoek om de persrichel t.h.v. De Clercqstraat 1 tot en met 11 buiten de vrije ruimte van de tram aan te brengen.*

*Profiel is opgeschoven richting het trottoir. Persrichel buiten de vrije ruimte van de tram, waarbij de breedte van het trottoir is aangepast van 3.15m naar 2,90m. Overige maatvoering blijft onveranderd.*

*Door de indiener wordt aan de CVC het volgende verzocht:*

*Accordering aanpassing ontwerp t.p.v. aansluiting Nassaukade, volgens bijlage 1.*

*Accordering aanpassing ontwerp t.p.v. aanpassing inrichting schampstrook, volgens bijlage 2.*

#### **Reactie en advies/besluit CVC**

De CVC is akkoord met de voorgestelde herprofilering, met uitzondering van de plaats van de 'nietjes', die te dicht tegen de weg staan.

#### **4. S101 Nieuwe Hemweg – verleggen Vlothavenweg**

In aanwezigheid van de heer Groenewegen van DRO, de heren Hobma en Hollaar van Rijkswaterstaat.

##### **Aanleiding**

*De indiener meldt het volgende:*

*In verband met voorbereidingen op de aanleg van de 2<sup>de</sup> Coentunnel en de verbreding van de A10 wordt een deel van het kruispunt Vlothavenweg/Nieuwe Hemweg verlegd naar het oosten. In de toekomst blijft alleen de oprit naar de A10 intact. De verlegging van de kruising Vlothavenweg en een deel van de Vlothavenweg zelf moet voor de aanleg van het project 2<sup>de</sup> Coentunnel plaatsvinden om het havengebied bereikbaar te houden tijdens de bouw.*

*DRO en Rijkswaterstaat hebben in samenwerking met Haven Amsterdam een schematisch voorontwerp van het nieuwe kruispunt S101-Kabelweg-Westhavenweg ontworpen, welke als basis dient voor de opdrachtnemer van de DBFM-overeenkomst van de 2<sup>de</sup> Coentunnel. De opdrachtnemer zal dit voorontwerp nader uitwerken en vervolgens verder in procedure brengen en gaan realiseren. De uitwerking en realisatie hiervan is daarom later in de tijd.*

*Aan de CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het voorontwerp van de verlegging van de Vlothavenweg. Haven Amsterdam wil op korte termijn verder met de voorbereiding van de verlegging Vlothavenweg en daarna de uitvoering hiervan.*

*Voorts wordt de CVC gevraagd kennis te nemen van de ontwerpschetsen voor fase 2 en 3. Beide ontwerpen worden nog behandeld in de WVA en komen na de zomer ter accordering bij de CVC terug.*

##### **Opmerkingen vooraf**

Vooraf is overleg gevoerd met DIVV, DRO en de Politie. De opmerkingen van de verkeerscommissie Westpoort zijn nog niet verwerkt in de tekeningen. Er is geopperd de heuvel door te trekken, zodat er een rechtsaf naar de Vlothaven en de oprit ontstaat. Het fietspad is iets opgeschoven en de drempel is dichterbij bij de oversteek geplaatst. De gemeenschappelijke bushalte is niet meer mogelijk. Overstappen vereist een omloop langs de damwand omhoog. Het verleggen van het kruispunt leidt in de simulaties niet tot grote problemen nu, noch in 2012 met enkele aanpassingen, die nog aan CVC worden voorgelegd. Het verkeer vanaf de Westhavenweg zal verdrievoudigen tussen 2012 en 2020.

##### **Reactie CVC**

###### **Politie**

De halteplaats aan de Nieuwe Hemweg moet verdwijnen in verband met de gevaarlijke invoegbeweging linksaf.

###### **GVB**

Het GVB vindt de overhandigde tekening te weinig gedetailleerd. De halte kan op de Vlothavenweg komen, met een voetpad naar de andere halte naar Noord. De overweg is onduidelijk aangegeven (met of zonder slagbomen), ook op andere plaatsen van de omgeving. Toch zijn die belangrijk voor de afwikkeling van het verkeer. Er is een opstelruimte voor de auto's nodig bij rechtsafslaand verkeer naar de havens, naast een vrije busstrook voor lijn 36. Het GVB is het niet eens met de situatie in 2012 vanwege het vervallen van de vrije (lijn)busbaan, mede in verband met het grote aantal treinbewegingen. Men moet toetsen hoe urgent een busstrook is.

###### **DRO**

DRO is blij met één vak. Dat maakt de oversteek overzichtelijker. De heer Rappange wijst erop dat de jaartallen soms niet kloppen (2008 is 2012). In de tweede bijlage horen de simulaties van 2008, 2012 en 2020 te zitten, met de verkeersintensiteiten.

###### **DIVV**

DIVV sluit zich aan bij de oplossing van het verschuiven van het fietspad, omdat het overzicht van fietser en voetganger erdoor verbetert. Fietzers komen aan de westzijde in de verdrukking. De bushaltes moeten goed toegankelijk zijn.

**Advies/besluit CVC**

De CVC gaat akkoord, waarbij de haltering van de bussen nog moet worden aangepast, inclusief de mogelijkheid van snelle overstap met een trap en langs de damwand omhoog. De voorzitter vraagt RWS ernaar te kijken en de toegankelijkheid van gehandicapten niet te vergeten. De situatie voor de fietsers op de Hemweg in 2020 wordt nog eens in kaart gebracht, evenals de cijfers van de drie situaties. Bij de overweg moet men een licht plaatsen bij de fietsoversteekplek. Op andere overwegplekken zijn waarschuwingslichten nodig, ook om de bus doorgang te verlenen.

**5. Javaplein: Borneohof – BLVC plan Bouwfase**

In aanwezigheid van de heren G.J. Schokker (Zeeburg) en K. Hagers (Bouwbedrijf Deurwaarder).

**Aanleiding**

*De indiener meldt het volgende:*

- *Verplichting aanmelding zoals naar voren is gekomen in het overleg van de*
- *Verkeerscommissie Zeeburg op 15 mei 2008 en bevestigd door mevrouw M. Gordijn in een*
- *e-mail bericht op 30 mei 2008.*
- *De invloed van de herstructurering van het Javaplein en de daarop volgend de bouw van het*
- *Borneohof complex op het dagelijkse verkeer.*
- *De te nemen maatregelen op de Molukkenstraat tussen Madurastraat en Javaplein.*
- *De overlast in de Madurastraat en de laad- en losvoorzieningen aan de Borneostraat.*
- *Een en ander is weergegeven in het toegevoegde BLVC-plan.*

*Indiener verzoekt de CVC akkoord te gaan met het uitvoeren van de werkzaamheden zoals beschreven in het BLVC-plan Borneohof.*

**Opmerkingen vooraf****Reactie CVC****Politie**

De politie heeft moeite met de oversteek van voetgangers. Beter is het fietspad op de parkeervakken te realiseren, zodat de voetgangers daarnaast ook voldoende ruimte hebben. Er blijken daar geen obstakels te staan. Een verkeersregelaar op de kruising Borneostraat/Madurastraat is nodig vanwege het achteruit rijden van het bouwverkeer.

**GVB**

Het GVB wijst erop dat er een bushalte op de Molukkenstraat is.

**DRO**

DRO vindt de bereikbaarheid van de tramhaltes voor de voetgangers onvoldoende, zeker bij de noordelijke halte. Voldoende aandacht voor de veiligheid is nodig in verband met de kraan en bovenleiding.

**DIVV**

DIVV mist een hoofdstuk over het openbaar vervoer in de plannen.

**Advies/besluit CVC**

De voorzitter vat de bezwaren samen. Het gaat om de fietsers en voetgangers op de parkeervakken langs de Molukkenstraat, de veiligheid, een paragraaf over OV en de bushalte. De politie en DIVV overleggen met de indieners en zijn gemachtigd de suggesties van de CVC in de plannen te verwerken. Het resultaat komt in de CVC terug.

**6. Kruispunt Postjesweg – Witte de Withstraat: voorstel aanpassingen**

In aanwezigheid van de heer P. Walinga en mevrouw B. Van Oosterwijk (De Baarsjes).

**Aanleiding**

*Door het stadsdeel wordt het volgende gemeld:*

*In december 2006 zijn een vrijliggend fietspad en een laad- en loshaven aangelegd t.h.v. Het Sieraad, Postjesweg 1. Sinds die tijd zijn bij het stadsdeel veel klachten binnengekomen over de*

*doorstroming op de Postjesweg (richting de Kinkerstraat) en gevaarlijke verkeerssituatie t.h.v. de kruising Postjesweg/Witte de Withstraat. Naar aanleiding van de klachten heeft het Stadsdeel met DRO gekeken naar oplossingen. Uiteindelijk heeft DRO de verkeerslichtenregeling aangepast waarbij nadruk is gelegd op doorstroming verkeer stad in (richting Kinkerstraat). De doorstroming is sinds het aanpassen van de verkeerslichten verbeterd. Echter is het aantal conflictsituaties toegenomen (rechtdoorgaand verkeer en afslaand verkeer hebben tegelijk groen). Dit heeft opnieuw geresulteerd in toename van de klachten.*

*Het stadsdeel wil de situatie verbeteren en heeft een onderzoek laten uitvoeren naar de oorzaken van de problemen.*

*Uit het onderzoek zijn een aantal aanbevelingen naar voren gekomen met betrekking tot het optimaliseren van de doorstroming en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het stadsdeel wil twee varianten voorleggen en uw reactie daarop horen:*

*Variant 1: Behoud profiel huidige situatie (aanbevelingen 1 tot en met 4)*

*Variant 2: Aanpassen fietsoversteek t.h.v. Het Sieraad (aanbevelingen 1t/m 6)*

*Aanbevelingen Stadsdeel:*

- 1. De laad- en losplek werd van tevoren gezien als de mogelijke oorzaak van de congestieproblemen. Dit blijkt echter niet het geval te zijn.*
- 2. Fietsroutes moeten beter gemarkeerd worden met witte blokken en rood asphalt.*
- 3. Op de Baarsjesweg t.h.v. de kruising met de Postjesweg een fietsstrook en (smalle) OFOS markeren. Dit om ruimte te creëren en om hinder tussen wachtende fietsers en motorvoertuigen te voorkomen.*
- 4. Om routing van afslaande beweging vanaf de Postjesweg duidelijker te maken de linksafstrook op het kruisvlak met verwijderingvlakken te markeren. Automobilisten richting de Baarsjesweg dienen dan eerst de strook recht door te rijden tot de Baarsjesweg, en dan linksaf te slaan zodat men haaks op de Baarsjesweg komt te staan en verkeer vanuit de Baarsjesweg minder hindert en zich bovendien beter opstelt ten opzichte van recht doorgaand verkeer vanaf de Kinkerbrug.*
- 5. De oversteekbeweging Postjesweg- Baarsjesweg verkorten door de oversteek na het tweede verkeerseiland te laten plaatsvinden.*
- 6. De beide eilanden versmallen om meer ruimte te bieden voor afslaande fietsers zodat wachtende fietsers voor linksaf de recht doorgaande fietsers niet meer hinderen.*

*De CVC verzoekt het stadsdeel om advisering op de aanbevelingen en de daarbij voorgestelde varianten.*

## **Reactie CVC**

### **DIVV**

DIVV ziet problemen met de voorrang. In de leidraad staat dat een rode markering alleen wordt toegepast als de fiets voorrang heeft. Een andere markering is dus op zijn plaats. Voor de OFOS is een inleidende fietsstrook van 25 meter noodzakelijk. Het oversteken van de fietsen naar de Witte de Withstraat moet aan de rechterkant uitkomen.

### **Politie**

De politie vindt ook dat een rode markering voor de fietsoversteek niet kan en dat de blokmarkering vervangen moet worden door kanalisatiestrepen. De voorkeur gaat uit naar variant 2, met het doortrekken van de haaiantanden in de Witte de Withstraat. Hoe een OFOS eruit moet zien, staat in de leidraad.

### **DRO**

DRO onderschrijft de opmerkingen van DIVV en politie. De positie van de fietsopstelstrook in optie 2 is ongunstig en te smal. Het plan moet eerst in de werkgroep verkeerslichten worden behandeld. Mevrouw van Oosterwijk heeft geprobeerd die te bereiken, nog zonder resultaat. De heer Rappange geeft aan dat een OFOS voor een zebra hoort en niet erachter. De routing voor de linkafslaande auto's is onhelder en zorgt voor opstoppingen. In variant 2 is te weinig opstelruimte voor de afslaande fietsers.

### **GVB**

Het GVB kiest voor variant 2 als men het eerste heuveltje laat liggen.

**Advies/besluit CVC**

De voorzitter constateert dat er veel opmerkingen zijn geplaatst. Overleg met de werkgroep verkeerslichten en toepassing van de leidraad zijn noodzakelijk. Fietsen moeten niet evenwijdig aan de weg worden opgesteld maar haaks. Na aanpassing van het plan wordt het opnieuw in de CVC besproken.

**7. Kruising Spaklerweg - Nuonweg**

In aanwezigheid van de heer Carton (stadsdeel Oost-Watergraafsmeer), de heren J. Baar en J.P. Klaver (IBA).

**Aanleiding**

*De indiener meldt dat het de verwachting is dat begin 2009 de intensiteit van het bouwverkeer door de bouw van het Amstelkwartier toeneemt. Om capaciteitsproblemen op het kruispunt Spaklerweg – NUON-weg te voorkomen wordt de opstelstrook op de NUON-weg aangepast en de middenberm Spaklerweg verbreed:*

*De huidige enkele opstelstrook op de NUON-weg wordt verbreed naar twee stroken, zodat linksafslaand autoverkeer (stad-in) het rechtsafslaande verkeer (stad-uit) minder hindert.*

*De middenberm wordt dermate verbreed zodat een linksafslaand voertuig zich op het middengedeelte van het kruispunt kan opstellen.*

*In het ontwerp is rekening gehouden met eventuele plaatsing van een VRI. De VRI's op tekening zijn indicatief weergegeven. Het leggen van mantelbuizen wordt in het werk meegenomen.*

*De indiener verzoekt de CVC akkoord te gaan met de voorgestelde oplossing.*

**Opmerkingen vooraf**

Het gaat om werkzaamheden in verband met de sloop en nieuwbouw van de waterzuiveringsinstallatie.

**Reactie CVC****DRO**

DRO is niet akkoord. Zij missen in het plan de mogelijkheid voor het fietsverkeer om vanaf het winkel-terrein naar de Spaklerweg te komen.

**Politie**

De politie heeft kritiek op het plan, vooral vanwege het tweerichtingenfietspad. De kruising wordt verkeersonveilig i.v.m. afdekzicht.

**GVB**

Het GVB wijst erop dat rijcurves over banden heen gaan, terwijl is afgesproken dat het niet zou gebeuren, met name bij het uitrijden van vrachtwagens.

**DIVV**

DIVV wijst erop dat ook veel mensen op de fiets naar de Gamma gaan. In de nazending zit het door het stadsdeel gewenste plan voor een extra fietsoversteek over de Spaklerweg. Een tweerichtingen fietsoversteek aan de westkant van de hele Spaklerweg is beter.

De heer Klaver wijst erop dat alleen ter plaatse van de oversteek over de NUON-weg tweerichtingen gelden, de rest van het fietspad is eenrichting naar het zuiden. In de praktijk blijkt echter dat het pad in twee richtingen wordt gebruikt. De voorzitter merkt op dat een fietsoversteek kan worden gecreëerd bij McDonald's naar de oostzijde van de Spaklerweg, maar IBA denkt dat er kans op afdekongevallen bestaat doordat linksafslaand autoverkeer het zicht van de fietser op rechtdoorgaand autoverkeer stad-in ontnemt.

Voor een VRI is (nog) geen aanleiding. Na de bouw van het Amstelkwartier komt er een definitieve aanpassing van de kruising (met een tunnel onder het spoor door).

Het stadsdeel wil een fietsvoorziening aan de zuidzijde van de Nuonweg. Het stadsdeel vindt dat recente cijfers noodzakelijk zijn voor een goede weging van wel of geen VRI. IBA geeft aan meer recente intensiteitsgegevens van de Spaklerweg te zoeken

### **Reactie Stadsdeel**

Het stadsdeel maakt bezwaar tegen het gebruik van gedateerde telcijfers (april 2003), op basis waarvan de toetsing is uitgevoerd. Hoewel ten behoeve van de toetsing deze cijfers met 10% zijn verhoogd, vraagt de heer Carton zich af of dat wel voldoende is om de enorme verkeerstoename in de laatste 5 jaar op de Spaklerweg te compenseren. Dit temeer daar nog slechts 10% extra verkeer in de ochtendspits regelen al noodzakelijk maakt. Spreker vermoedt namelijk dat de kritische intensiteiten inmiddels al bereikt zijn en dringt daarom aan op nieuwe tellingen. De voorzitter CVC honoreert dit verzoek.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC is niet akkoord. De voorzitter stelt voor de verkeersintensiteit op dit hoofdnet fiets opnieuw te tellen. DRO (de heer Wiersma), het stadsdeel en IBA overleggen met DIVV (de heer Brancart) over de situatie ter plekke en om tweerichtingen mogelijk te maken. Het plan dient derhalve nog terug te komen in de CVC.

## **8. Haarlemmerweg – A10 (Fileproofproject)**

In aanwezigheid van de heren R. de Roos en P. v.d. Zedde (IBA).

### **Aanleiding**

*De indiener meldt het volgende:*

*In het kader van het Fileproofproject van RWS (het verkeer op de A10 draaiende houden) zijn maatregelen aanbevolen voor deze kruising. Op 6 november 2007 is het voorlopig ontwerp goedgekeurd door de CVC. Behalve een aanvullende wens vanuit Wodan (zie verder) bleek bij uitwerking dat de beschikbare breedte op de Haarlemmerweg stad uit ter plaatse van het viaduct A10 beperkt is, waardoor de gewenste fysieke scheiding tussen linksafslaand verkeer vanaf de binnenring en rechtdoorgaand verkeer vanaf de Haarlemmerweg oost onvoldoende "body" dreigt te krijgen. Op bijgevoegde tekening met dwarsprofielen is een en ander inzichtelijk gemaakt.*

*Weergegeven zijn 3 doorsneden:*

- 1. Bestaande situatie*
- 2. Oplossing 1.*

*Langs de zuidelijke kolom blijft de situatie conform de bestaande situatie. Langs de noordelijke kolom wordt een strook bestrating opgeheven en de vrijgekomen breedte toegevoegd aan de rijweg inclusief plaatsing van een vangrail. Rechtdoorgaand en afslaand verkeer worden gescheiden middels een scheidingsband, breedte ca. 44 cm voorzien van wegdekreflectie (kattenogen/glazenbol). Dit type band wordt veel toegepast op turborotondes.*

- 3. Oplossing 2.*

*De ruimte tussen vangrail en kantstreep wordt versmald van 60 cm naar ca. 40 cm. Als scheiding tussen rechtdoor- en afslaand verkeer wordt een middengeleider voorgesteld van 1,00 breed, opgebouwd uit twee RWS-banden en bestrating.*

- Opmerking.*

*In plaats van vangrail kan mogelijk een halve (motorrijdervriendelijke) Step-Barrier toegepast worden e.a. conform aangeleverde details door Rijkswaterstaat. De vangrail zelf kan echter ook motorrijdervriendelijk worden gemaakt d.m.v. aanbrengen van een plaat.*

*Voorts is – met name aan de oostzijde van de A10 - rijcurvetechisch rekening gehouden met de geprojecteerde uitbreiding van de A10.*

*De indiener verzoekt de CVC akkoord te gaan met het definitief ontwerp.*

### **Opmerkingen vooraf**

In de uitwerking bleek een onvolkomenheid in de ruimte onder het viaduct op de noordelijke rijbaan. Het voorstel van IBA is er een scheidingsrichel aan te brengen. Ook is verzocht een fysieke rijbaanscheiding toe te passen tussen de Admiraal de Ruijterweg en de afrit van de binnenring van de A10. Dat is verwerkt na overleg in WVA en de stadsdeelverkeerscommissie.

**Reactie CVC****GVB**

Het GVB wijst erop dat men de ANWB-bewijzing goed moet plaatsen, ook voor de kruising. Waarom zijn er drie varianten in breedte tussen de rijstroken? De afscheiding moet zo groot mogelijk zijn met een flap erop (optie 0.2 met flap) en met blokken erop. De voorzitter stelt voor dat de variant 0.3 te noemen.

**DRO**

DRO kiest voor variant 0.3.b, met een Step-Barrier in plaats van een vangrail, i.v.m. de maatvoering.

**DIVV**

DIVV is ook voor variant 0.3.b.

**Politie**

De politie kiest ook voor variant 0.3.b.

**Advies/besluit CVC**

De CVC is akkoord met variant 0.3.b. Afgesproken wordt dat tekening als hamerpunt opnieuw aan de CVC zal worden voorgelegd.

**9. Bos en Lommerweg – A10 (Fileproofproject)**

In aanwezigheid van de heren R.K. de Roos en P. van der Zedde (IBA).

**Aanleiding**

*De indiener meldt het volgende:*

*In het kader van het Fileproofproject van RWS (het verkeer op de A10 draaiende houden) zijn maatregelen aanbevolen voor deze kruising. Een belangrijke versturende factor op de kruising is het rijgedrag van automobilisten uit westelijke richting, die de wachtrij op het linksafvak naar de toerit binnenring passeren via het rechtdoorvak en op het laatste moment invoegen/voordringen. De aanbevolen maatregel om dit rijgedrag tegen te gaan is het aanbrengen van een fysieke scheiding tussen het linksaf- en rechtdoorvak, hetgeen op voorliggend ontwerp is uitgewerkt.*

*De indiener verzoekt de CVC te adviseren over het ontwerp. Uitwerking komt als voorlopig of definitief ontwerp terug in CVC.*

**Opmerkingen vooraf****Reactie CVC****Politie**

De politie gaat in op de situatie op de Bos en Lommerweg en de toeritdoseerlichten, met name linksaf, waardoor de kruising kan worden geblokkeerd. IBA geeft aan dat men gebruik heeft gemaakt van onderzoeken van RWS en de gemeente, ook om doorstromingsproblemen op het onderliggende wegennet te voorkomen. WVA wil het effect van de TDI op het Bos en Lommerplein zien, zodat een simulatie wordt ontwikkeld met een aangepaste installatie. Dan zal ook het blokkeren van de kruising duidelijk worden. Er wordt op het onderliggende wegennet de nodige bufferruimte gecreëerd, gebaseerd op de simulatiegegevens. Daarnaast is er de regeltechniek van VRI's. Als er een file staat, op het onderliggend wegennet gaat de TDI uit op de oprit. De politie vindt de breedte van het fietspad minimaal 1.80 m moet zijn.

**GVB**

Het GVB is bang dat de tram- en busbaan zal worden geblokkeerd en kan zich situaties voorstellen dat de installatie storing ondervindt. Hoe lost men dat op? De voorzitter begrijpt dat men garanties wil, dat de kruisingen vrij blijven. IBA zal daarop nog terugkomen. Het voorstel draagt bij aan een goede werking van de kruising.

**DRO**

DRO vraagt of de brommers op het fietspad rijden. IBA antwoordt dat zij hier op de rijbaan moeten rijden. Er is een lage fietsintensiteit geconstateerd. DRO vraagt naar de functie van de twee havens. IBA antwoordt dat het gaat om laad- en losplekken voor bedrijven en winkels. Makkelijk inrijden is daar noodzakelijk.



**DIVV**

DIVV vraagt naar het doortrekken van de lijnbus. DRO geeft aan dat de bussen op de kruising met de Hoofdweg van baan zullen wisselen naar de vrije baan.

**Advies/besluit CVC**

De voorzitter stelt voor het advies van DRO over de busbaan te volgen. IBA vraagt de mening van de CVC over de wens van WVA om het rechtse vak op de westelijke poot exclusief rechtsaf te maken, al was men daar niet eenduidig over. Voor de doorstroming is dat wel beter, zo wordt beaamd. Ook vraagt DRO of men de rechtsaffer of de afrit vanaf de binnenring A10 moet verlengen. CVC vindt dat het moet afhangen of het de doorstroming op de A10 verbetert. RWS moet er nog eens naar kijken. IBA vraagt of het definitief ontwerp terug moet komen in de CVC. Het GVB wil de tekening terugzien zoals die is goedgekeurd door de CVC. De voorzitter concludeert dat de suggesties in het ontwerp worden verwerkt en het als hamerstuk in CVC terugkomt. De CVC gaat met inachtneming van de gemaakte opmerkingen akkoord met het schetsontwerp.

**10. Quick Scan n.a.v. dodelijke ongevallen****10a. Overtoom – Pieter Langendijkstraat (Oud-West)**

In aanwezigheid van mevrouw Van Drunen (Oud-West), de heer Vroon (IBA) en de heer Van der Woerd (DIVV).

**Aanleiding**

*De indiener meldt het volgende:*

*Op donderdag 20 maart 2008 omstreeks 10.20 uur vond een dodelijke aanrijding plaats op de Overtoom, ter plaatse van de kruising met de Pieter Langendijkstraat.*

*Het slachtoffer stak vanuit zijn woning, Overtoom 446, te voet de noordelijke rijbaan van de Overtoom over. Dit deed hij via de voetgangersoversteekplaats. Voor het slachtoffer naderde van links een tram. Het slachtoffer botste met zijn hoofd tegen de voorzijde van de tram.*

*De Centrale Verkeerscommissie (CVC) heeft in haar bijeenkomst van 8 april 2008 de Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA) verzocht een quick scan uit te voeren volgens het "Protocol afhandeling verkeersongevallen met zwaar letsel of met dodelijke afloop" (zie bijlage 1). De schouw is al op 1 april 2008 gehouden en de quick scan is besproken in de CVC-vergadering van 1 juli 2008.*

*De indiener verzoekt de CVC advies te geven op de aanbevelingen van bijgaande schouw in het kader van de quick scan.*

**Opmerkingen vooraf****Reactie CVC****Politie**

De politie heeft verzocht om de quick scan en gaat in op pagina 6, punt 4 onderaan.

- Heeft de toetsing voor VRI al plaatsgevonden? Die heeft nog niet plaatsgevonden, zo wordt geantwoord, wel de telling ervoor.
- Op pagina 7, punten 2 en 3, gaat het om de criteria voor een zebra. IBA wil van voetgangersgebied tot voetgangersgebied één oversteek creëren. Nu ligt er geen zebra op de trambaan en men kan halverwege ook niet even stoppen. Mocht er geen VRI komen dan moet men op zijn minst de VOP doorschilderen.
- Men moet voldoen aan de richtlijn van CVC, dat de VOP van voetgangersgebied tot voetgangersgebied moet gaan.
- Inzicht in het proces verbaal moet via het OM verlopen. De infrastructuur moet voldoen aan de richtlijnen, waarbij een VRI voor de politie hier noodzakelijk lijkt.
- Creatieve oplossingen voor de hele stad zijn nodig, ook omdat VRI niet overal mogelijk is. Te denken valt aan L2 of led-verlichting in het wegdek bij de oversteek. Drie aparte oversteken lukt niet, ook niet qua ruimte.

**DRO**

Het stadsdeel neemt de signalen van de bewoners serieus, zo geeft mevrouw Van Drunen aan.

Andere punten van DRO:

- Bij de schouw was een betrokken partij helaas niet aanwezig.

- Het hoofdnet auto van bladzijde 3 komt niet terug op bladzijde 6. Er bestaan heldere CVC-richtlijnen voor en die moeten worden opgenomen in het rapport. Ook bij de adviezen is dat zo.
- DRO wil het rapport ontvangen als het compleet is.
- Een VOP moet men goed doen of niet doen. Dus conform de leidraad CVC.

#### **DIVV**

DIVV wil breder kijken dan de infrastructuur alleen. Het betreft een zeer druk punt in de stad, waar sprake is van veel verschillende mensen en verkeersdeelnemers.

#### **GVB**

Het GVB pleit voor een VOP inclusief verkeerslichten over de gehele breedte van de weg, volgens de normen die daarvoor gelden en wenst geen concessies te doen aan andere oplossingen.

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

Bij het beoordelen van de situatie kunnen niet altijd de richtlijnen over infrastructuur worden meegewogen. Ook ander aspecten wegen mee. Zo staat veiligheid boven de snelle doorstroming van het openbaar vervoer. Maar ook subjectieve aspecten, zoals gevoelens van veiligheid, zijn belangrijk. Zo zou een verkeerslichtinstallatie, hoewel uit technisch oogpunt niet nodig zijn, toch een oplossing kunnen bieden. Dit zou in de rapportage moeten worden meegenomen. De politie zal nog de nodige informatie doorgeven aan DIVV in het kader van het proces verbaal, mits het de vertrouwelijkheid en juridische grenzen niet schaadt. De politie en het GVB worden uitgenodigd een rapport over de maximale snelheid van de tram op te stellen. De CVC bespreekt de rapportage opnieuw.

#### **11. Ter kennisname**

Er zijn geen stukken ter kennisname.

#### **12. Vaststellen verslag 826<sup>e</sup> CVC d.d. 17 juni 2008**

Het verslag wordt met een enkele wijziging vastgesteld.

#### **13. Naar aanleiding van het verslag**

Er is een opmerking n.a.v. het verslag.

- Het GVB maakt duidelijk dat de CVC slechts een deel van de Zuidas heeft behandeld in verband met tijdgebrek. Op 25 juni 2008 heeft de Raad het stuk behandeld. De heer Brancart geeft aan dat er nog een speciale zitting van CVC komt. Het bestuur weet daarvan.

#### **14. Actualiteiten**

##### Damrak:

Stadsdeel Centrum heeft een voorstel voor een extra markering op het Damrak om te voorkomen dat de mensen te dicht op de tramrails blijven staan. DRO en het GVB vinden de oplossing niet genoeg en de politie vindt het te summier. Men moet de trambaanplaat verder doortrekken en de keitjes weghalen. De voorzitter concludeert dat de baan zwart wordt gemaakt. De heer Brancart zal de suggesties aan het stadsdeel doorgeven.

##### Lelylaan:

Het GVB heeft gehoord dat er een duiker onder de Lelylaan wordt gemaakt, waardoor deze 14 maanden wordt verlegd, inclusief de trambaan. De CVC moet dit onderwerp bespreken.

##### Buitenveldertselaan:

Over de belijning van de Buitenveldertselaan merkt het GVB op dat bij het voormalige BP-station genoemde belijning onjuist is. De politie heeft contact gehad met dhr. H. Koelmans, die aangaf dat de uitvoering al gaande is of spoedig plaatsvindt.

#### **15. Rondvraag**

De heer Wiersma gaat namens de WVA in op de invoering van de groene golf op de Haarlemmerweg tussen de op- en afrit A10 en de aansluiting op de Admiraal de Ruiterweg. Deze kan elk moment worden geactiveerd, maar er moet een keuze worden gemaakt tussen enerzijds doorstroming en luchtkwaliteit en anderzijds extra vertraging voor het fietsverkeer en het openbaar vervoer. De voorzitter geeft aan dat het een onderwerp voor de CVC is. Het wordt geagendeerd door DIVV op 12 augustus 2008.

De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun bijdrage en sluit de vergadering om 16.54 uur.