



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

Datum: 10 maart 2009  
(vastgesteld in 845<sup>e</sup> CVC van 24 maart 2009)

---

<b>Aanwezig:</b>	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Dhr. M. Brancart	- DIVV	
	Mw. E. Demarteau	- notulist	
	Dhr. J. Dijk	- Westerpark	(agendapunt 4)
	Dhr. P. Koster	- Westerpark	(agendapunt 4)

## 1. Opening en vaststellen agenda

De heer Van Ham opent de vergadering om 13:00 uur en heet iedereen welkom.  
Agendapunt 5. Noord/Zuidlijn: bouwritten CS – Prins Hendrikkade, is door de indiener van de agenda afgehaald.

De agenda wordt vanaf punt 2 nu als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen
3. Hamerpunten
- 3.1 Haarlemmerweg
- 3.2 Herprofilering Bilderdijkstraat, fase 1
4. Planvorming Houthaven: verplaatsing portaanlanding Pontsteiger (Tasmanstraat)
5. Waterlooplein: afslag naar parkeergarage
6. Notitie 'Hoe functioneert de CVC?' – afronding van CVC evaluatie d.d. 3 maart 2009
7. Ter kennisname
8. Vaststellen verslagen 842<sup>e</sup> CVC Special Fiets d.d. 17-2-09 en 843<sup>e</sup> CVC d.d. 24-2-09
9. Naar aanleiding van het verslag
10. Actualiteiten
11. Rondvraag

## 2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

### **3. Hamerpunten**

#### **3.1. Haarlemmerweg**

##### **Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld.*

*Naar aanleiding van behandeling van het ontwerp in de CVC van 1 juli 2008 is het dwarsprofiel 3b uitgewerkt op basis van gemaakte opmerkingen.*

*Het ontwerp wordt nu (10 maart 2009) pas gehamerd in verband met een opgelegde, maar intussen weer door RWS ingetrokken, eis over de maatvoering voor een bouwvrije zone op de kopse kant van de brugkolom.*

*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het voorliggende ontwerp.*

##### **Opmerkingen vooraf**

- Voorliggend project zal niet snel tot uitvoering komen, omdat de Coentunnel Company nog bezig is met de aanleg van de 2<sup>e</sup> Coen en de Westrandweg. Dit heeft gevolgen voor de kruising en het viaduct, omdat de peilers anders worden neergezet. De in het voorstel bedachte weg wordt ingericht als werkterrein.
- DRO wil nogmaals de CVC voorkeur voor een stepbarrier. boven een vangrail, benadrukken. Wanneer wel met dit ontwerp gewerkt gaat worden, moet hier rekening mee worden gehouden.
- Volgens DIVV moet de tekening in de CVC terugkomen, als het project daadwerkelijk uitgevoerd gaat worden.

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

Met deze opmerking gaat de CVC akkoord met voorliggend ontwerp.

#### **3.2. Herprofilering Bilderdijkstraat, fase 1**

##### **Aanleiding**

*Het stadsdeel begint met de uitvoering van fase 1. in mei 2009.*

*In augustus 2008 en op 7 oktober 2008 was het ontwerp voor de herprofilering van de Bilderdijkstraat in de Centrale Verkeerscommissie.*

*Naar aanleiding van de laatste verkeerscommissie zijn nog een aantal punten in het ontwerp gewijzigd.*

*Tijdens deze bijeenkomst wil het Stadsdeel de plannen opnieuw aan de Centrale Verkeerscommissie voorleggen.*

*Het stadsdeel vraagt de CVC om goedkeuring voor het ontwerp van het lengteprofiel Bilderdijkstraat fase 1.*

##### **Opmerkingen vooraf**

DIVV, afdeling Rail heeft diverse opmerkingen betreffende de vormgeving en behandeling van de tramhalte. Deze zullen per mail aan het project worden gezonden, met het verzoek om deze opmerkingen met de beheerder van het GVB door te spreken.

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

Met deze opmerking gaat de CVC akkoord met voorliggend ontwerp.

#### **4. Planvorming Houthaven: verplaatsing pontaanlanding pontsteiger (Tasmanstraat)**

In aanwezigheid van de heren J. Dijk en P. Koster (Westerpark).

##### **Aanleiding**

*Sinds kort is bekend dat de Pontsteiger aan de Tasmanstraat zodanig van kwaliteit is dat deze geheel vervangen moet worden vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden van het Pontsteigergebouw.*

*De planning is als volgt:*

- *vervanging Pontsteiger 1 april 2010 tot 1 oktober 2010;*
- *start bouw Pontsteigergebouw 1 november 2010 (slaan damwanden).*

*Een en ander betekent dat vóór 1 april 2010 de huidige pontaanlanding aan de kop van de Pontsteiger (naar NDSM-terrein en Distelweg) verplaatst moet zijn en dat de definitieve nieuwe locatie voor de pontaanlanding, halverwege de Pontsteiger, pas beschikbaar komt wanneer de meest ingrijpende bouwwerkzaamheden rond het Pontsteigergebouw voorbij zijn. Naar verwachting is dit in 2014.*

*In de huidige situatie wordt de pont vooral gebruikt door fietsers, 80% (bron: GVB). Het aantal passagiers op het Houthavenveer is de laatste tijd fors toegenomen. Tijdens de spits is het een drukte van belang. De capaciteit van het veer is die momenten onvoldoende (max. 120 personen of 80 fietsers). Overwogen wordt om de vaarfrequentie te verhogen.*

*Inmiddels is onderzocht waar een tijdelijke locatie voor de pontaanlanding kan komen voor de periode 1 april 2010 - 2014. In het Houthavengebied, ten westen van de Pontsteiger, zijn er geen mogelijkheden door de steeds toenemende bouwactiviteiten t.b.v. het project Houthaven, o.a. aanleg Spaarndammertunneltunnel (start 2009), aanleg eilanden, etc.*

*In het gebied ten oosten van de Pontsteiger zijn de opties ter hoogte van de Silodam en Stenen Hoofd moeilijk te ontsluiten en ver weg van de Houtmankade (hoofdnet Fiets).*

*De enige en meest wenselijke locatie voor GVB/Veren, Haven, BBA en stadsdeel Westerpark is dan ook op de hoek van de Van Diemenkade en Van Diemenstraat. De locatie*

- *ligt prima ten opzichte van de doellocaties NDSM-terrein en de Distelweg;*
- *ligt dicht bij de kruising hoofdnet Fiets (Van Diemen/Tasmanstraat – Houtmankade);*
- *er is voldoende ruimte voor de aanleg van een tijdelijk ponton.*

*De huidige aansluiting op de Van Diemenstraat (= corridor) is echter niet ideaal, wanneer er geen voorzieningen getroffen worden. De ruimte tussen kade van straat is redelijk smal en steil, de ruimte in de Van Diemenstraat is beperkt, er zijn smalle trottoirs en er is weinig ruimte voor fietsers. Wanneer ca. 80 fietsers in één keer op de Van Diemenstraat worden losgelaten zal dit zorgen voor een grote tijdelijke belasting (door verhoging van de vaarfrequentie kunnen de pieken echter afgetopt worden). Verder dient gerealiseerd te worden dat fietsers voornamelijk richting Houtmankade zullen fietsen. De meeste fietsers zullen hier niet bovenlangs het (met verkeerslichten geregelde) kruispunt met de Houtmankade benaderen, maar de route langs de zuidkant van de brug nemen, zoals aangegeven op de tekening. Het fietspad over dit deel mag in twee richtingen worden bereden, maar is niet berekend op dit soort aantallen fietsers. Overigens dient rekening gehouden te worden met een herprofilering van de Houtmankade in 2010.*

##### **Oplossing**

*Op bijgaande 1:500 tekening worden maatregelen voorgesteld ter verbetering van de oversteekbaarheid.*

*Model 1 betreft een fietsoversteek (in één keer oversteken met opstelruimte tussen fietspad en rijbaan en zonder VOP).*

*Model 2 is een gecombineerde oversteek met VOP.*

*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de voorgestelde locatie voor een tijdelijke pontaanlanding en het verder uitwerken van de best mogelijke aansluiting voor voetgangers en fietsers.*

### Opmerkingen vooraf

- Het DB van het stadsdeel is voor vernieuwing van de pontsteiger. Daarom is gezocht naar een andere pontaanleg en voorgesteld wordt nu een tijdelijke (voor 4 jaar) pontaanleg.
- Andere locaties voor de pontaanleg zijn bekeken, maar liggen te ver af van hoofdnet fiets en de Houtmankade.
- De nu voorgestelde locatie op de hoek Van Diemenstraat en Van Diemenkade is de meest kansrijke locatie.
- De haven, BBA en het GVB Veren zijn akkoord gegaan met deze locatie.
- Het uit de vaart halen van de pont is onbespreekbaar en daarom moet er een pontaanlanding komen.
- Knelpunt is de oversteekbaarheid van de Van Diemenstraat, zeker omdat 80% van de passagiers fietser is.
- Het project presenteert twee oversteken:
  - een fietsoversteek met extra opstelgelegenheid, zonder tussenheuvel;
  - een fietsoversteek met een vluchtheuvel en optimalisering van de voetgangersoversteek.
- Er is sprake van een behoorlijk hoogteverschil tussen de Van Diemenkade en de Van Diemenstraat.
- Sporadisch rijden er ook nog auto's.
- Voorliggend voorstel is niet behandeld in de verkeerscommissie van het stadsdeel.

### Reactie CVC

#### GVB

- De fietsoversteek over de Van Diemenstraat is volgens het GVB verkeersonveilig, gezien de helling naar de pont toe en de oversteek zonder vluchtheuvel.
- Dit is een grote verslechtering van de fietsroute en daarom is het GVB geen voorstander van het ontwerp.
- Het GVB zou het liefst willen dat de huidige aanlegplaats gefaseerd wordt aangelegd op de huidige pontstijger. Dit heeft ook grote voordelen voor de fietsers, die dan op een geregeld kruispunt uitkomen.

#### DIVV

- De fietsersbond vraagt om een middensteunpunt.
- Ook DIVV vindt het een verkeersonveilige situatie, die niet wenselijk is.
- De hellingbaan in aansluiting op de Van Diemenstraat vormt een probleem in verband met het aanwezige groen (zicht).
- DIVV is geen voorstander van voorliggend voorstel.

#### DRO

- DRO vraagt naar het hoogte verschil tussen de Van Diemenstraat en de stijger. Antwoord: de helling moet minimaal 4 m. hoogte verschil overbruggen.
- DRO vindt de fietsoversteek niet veilig genoeg, zelfs indien de weg wordt opgeschoven blijft de opstelruimte voor fietsers in samenhang met het hoogteverschil een probleem vormen.

### Advies/besluit CVC

- De CVC vindt de oversteek gevaarlijk en ongewenst.
- Knelpunten zijn de zichtlijnen en het niveauverschil met de brug.
- De CVC geeft er de voorkeur aan om de locatie van de huidige aanlegsteiger te behouden. Daar ligt ook een veilige fietsoversteek. Wellicht kan de steiger gefaseerd worden aangepakt.
- Mocht de pontaanleg op de nu voorgestelde locatie, hoek Van Diemenstraat – Van Diemenkade komen, dan moet het fysiek onmogelijk worden gemaakt dat fietsers oversteken. Zij moeten gedwongen worden over te steken bij de Houtmankade.

## 5. Waterlooplein: afslag naar parkeergarage

### Aanleiding

*Door de indiener wordt het volgende gemeld.*

*In de CVC is recentelijk gesproken over de laatste aanpassingen in het VO Mr. Visserplein n.a.v. de inspraakreacties. Het voorgenomen linksafslagvak op het Waterlooplein richting Stadhuis is daarbij aan de orde gesteld. Om meer voetgangersruimte te krijgen t.h.v. de Academie van Bouwkunst heeft stadsdeel centrum voorgesteld dit vak op te heffen. Linksafslaand autoverkeer zou dan via een gecombineerd rechtdoor/ linksafslagvak op het Waterlooplein linksaf kunnen. De CVC kwam tot de conclusie dat het linksafslagvak gehandhaafd moest blijven dan wel dat deze kon worden opgeheven, waarbij het linksafslaan zoveel als mogelijk fysiek onmogelijk gemaakt diende te worden.*

*Naar nu blijkt wordt de P-garage Stopera verwezen vanaf het Muntplein (eigenlijk al vanaf de Martelaarsgracht). Bij het besluit van de CVC is dit in de overwegingen niet meegenomen (althans is dit niet ter sprake gekomen). Dit gegeven is aanleiding voor DIVV om het reeds gegeven advies van de CVC ter heroverweging aan haar voor te leggen. In de huidige situatie rijdt het autoverkeer vanuit de richting van de Amstel via de rotonde Mr. Visserplein naar de garage. Dit is in de toekomst niet meer mogelijk. Het onmogelijk maken van deze linksafslag beweging zet het principe van het stedelijke dynamische parkeerverwijssysteem ter discussie.*

*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan om de linkerrijstrook op het Waterlooplein richting Mr. Visserplein in te richten als een gecombineerd rechtdoor-/linksafslagvak ter ontsluiting van de P-garage Stopera en te bespreken welke aanvullende maatregelen daartoe eventueel noodzakelijk zijn (attentiebepording achterop komende tram/spiegel enz.).*

### Opmerkingen vooraf

- Het stadsdeel wenst meer ruimte voor de voetganger en stelde daarom voor de linksaffer er uit te halen.
- Bij nader inzicht bleek dit niet mogelijk, omdat het stedelijk dynamisch parkeerverwijssysteem van de linksaffer gebruik maakt, om auto's naar de Stopera parkeergarage te geleiden.
- De CVC wordt nu gevraagd akkoord te gaan met een gecombineerd gebruik van het rechtdoor/linksafvak.
- In eerdere CVC's genoemde verkeersveiligheidsaspecten blijven daarmee overeind.

### Reactie CVC

#### DRO

- DRO stelt voor om een maatvoering aan te houden van 5 meter achter de halte langs.
- Wanneer het fietspad evenwijdig aan de gevel wordt doorgetrokken, dan kan de weg 5 meter breed worden.
- DRO suggereert om direct na de halte een doorsteek maken, die als afslag dient naar de parkeergarage toe. Wanneer twee auto's zich op kunnen stellen is de afslag al voldoende.
- Het rechtdoorvak kan dan uitlopen naar twee vakken.

#### GVB

Het GVB meent dat rekening moet worden gehouden met een verhoogde halte.

#### Advies/besluit CVC

De CVC vindt de suggestie van DRO waardevol en DIVV zal deze meenemen.

## 6. Notitie 'Hoe functioneert de CVC' - Afronding van CVC evaluatie d.d. dinsdag 3 maart 2009

Bovengenoemde evaluatie is door de CVC met een slotdiscussie afgerond.

## 7. Ter kennisname

Er zijn geen punten ter kennisname.

## **8. Vaststellen verslagen 842e CVC Special Fiets d.d. 17 februari 2009 en 843<sup>e</sup> CVC d.d. 24 februari 2009**

De verslagen worden met enige wijzigingen vastgesteld.

## **9. Naar aanleiding van de verslagen**

- Verslag 843<sup>e</sup> CVC d.d. 24-02-09 – hamerpunt 3.1 – Park en Ride in de ‘oren’ van de op – en afritten Nieuwe Leeuwarderweg naar de IJdoornlaan: In de bespreking van voornoemd agendapunt gaf de CVC aan te willen weten hoe de aansluiting is met de Van Heek wek in de zuidelijke kant van het plan. In het geval dat er een aansluiting zou zijn, dan zou de CVC een nieuwe tekening willen zien.  
DIVV meldt dat de Van Heekweg geen nieuwe aansluiting krijgt op de oprit van de Nieuwe Leeuwarderweg.

## **10. Actualiteiten**

Onlangs is de politie met het GVB in een tram meegereden en de politie zat aan het stuur. Toen is opgevallen dat bij vele kruisingen de ontruimingstijd tussen tram en voetganger te kort is. Het voetgangerslicht staat al op groen, terwijl de tram nog niet op de zebra staat. Hierover heeft het GVB al klachten gekregen van het publiek. Dit knelpunt wordt ook in de WVA besproken. Het CVC is van mening dat deze situatie niet wenselijk is.

## **11. Rondvraag**

DRO hoorde dat er een referentiemodel verkeer en vervoer Zuidas is van 17 december 2008. Dat is een vervolg van het document, dat eerder in de CVC is behandeld en waar veel commentaar op was van de CVC-leden. Dit referentiemodel zou de basis zijn voor verdere uitwerking. DRO betreurt het dat genoemd stuk niet ter kennis name is toegestuurd aan de CVC-leden.

DIVV geeft aan dat in een volgende bijeenkomst twee stukken gepresenteerd zullen worden betreffende de Zuidas. Daarom zal DIVV intern nagaan wat de volgorde is van de stukken.