



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: 852^e CVC

Datum: 30 juni 2009
(vastgesteld in 853^e CVC van 14 juli 2009)

Aanwezig:	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. A. Wiersma	- DRO	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Mw. M. Prijs	- Politie	
	Dhr. M. Brancart	- DIVV	
	Mw. E. Demarteau	- Het Notuleercentrum	
	Dhr. B. Vroon	- IBA	(agendapunt 4)
	Dhr. A. Selhorst	- IBA	(agendapunt 4)
	Dhr. H. van Zandbergen	- IBA	(agendapunt 4)
	Mw. L. Djoefrie	- Centrum	(agendapunt 4 en 7)
	Dhr. M. Rurup	- Coentunnel Construction	(agendapunt 5)
	Dhr. F. Verdurmen	- DIVV	(agendapunt 5 en 6)
	Dhr. W. Groenewoud	- combinatie Westpoort	(agendapunt 6)
	Dhr. S. Lodder	- combinatie Westpoort	(agendapunt 6)
	Dhr. A. Ruit	- Projectbureau N/Z lijn	(agendapunt 7)
	Dhr. M. Gerrits	- Projectbureau N/Z lijn	(agendapunt 7)
	Dhr. M. Ridder	- IBA	(agendapunt 7)
	Mw. S. van Dijk	- DIVV	(agendapunt 9)
	Dhr. H. Groenewegen	- DRO	(agendapunt 9)
	Dhr. L. Postma	- Rijkswaterstaat	(agendapunt 9)
	Dhr. B. van der Heiden	- DRO	(agendapunt 9)
	Dhr. J. Cornelissen	- Centrum	(agendapunt 13)
	Dhr. W. de Lange	- DIVV	(agendapunt 13)
	Dhr. F. Cornelis	- DIVV	(agendapunt 13)
	Dhr. S. Honselaar	- Centrum	(agendapunt 13)
	Mw. H. Fransen	- Centrum	(agendapunt 13)

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 Zuidas Amsterdam – Kenniskwartier: Inrit gebouw Westflank VU-MC/Amstelveenseweg.
- 3.2 Postjesweg nr. 8 tot en met 22: aanleg vrijliggend fietspad
4. ODE brug: fietspad aan westzijde
5. S101 – Nieuwe Hemweg – Westhavenweg – Contactweg - Kabelweg
6. Westrandweg:
aanpassingen kruising Basisweg – Radarweg
aanpassingen kruising Basisweg – De Schil
7. Noord/Zuidlijn: bouwinritten CS – Prins Hendrikkade
8. Fietsoversteek Sloterveerlaan
9. A6 – A9 – onderliggend wegennet
10. Ter kennisname
11. Verslag 851e CVC d.d. 16 juni 2009
12. Naar aanleiding van het verslag
13. Actualiteiten
- 13.1 Dodelijke aanrijding Marnixstraat/Marnixplein
14. Rondvraag

2, Mededelingen

2.1 Dodelijk ongeval Marnixplein: Als actualiteit staat het dodelijk ongeval op het Marnixplein geagendeerd. Bij dat agendapunt zullen ook vertegenwoordigers van het stadsdeel aanwezig zijn.

2.2. Ophogen tramhaltes: DIVV merkt op dat bij het ophogen van de tramhaltes in verband met de toegankelijkheid de ruimte van 6.40 meter van perron tot perron, bij tram/busbanen, als knelpunt wordt ervaren. DIVV is met stadsregio in gesprek over deze kwestie. Verder maakt DIVV een inventarisatie van de locaties waar dit knelpunt speelt.

3. Hamerpunten

3.1. Zuidas Amsterdam – Kenniskwartier: Inrit gebouw Westflank VU-MC - Amstelveenseweg

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

VUmc heeft bouwvergunning aangevraagd voor bouw vergunning van gebouw Westflank. Het toekomstige gebouw bevindt zich direct ten zuiden van de De Boelelaan en direct ten Osten van de Amstelveenseweg. Voor de toegang tot de parkeergarage voor personeel, patiënten en bezoekers wordt een nieuwe in/uitrit op de Amstelveenseweg aangelegd. De bestaande zuidelijker gelegen inrit van het Ronald Mc Donald huis blijft bestaan. De bestaande inrit aan de noordzijde (De Boelelaan) blijft ook in de toekomst gebruikt worden door ambulances. In het advies van DIVV is in bijlage een SO toegevoegd dat nog verder moet worden uitgewerkt en thans niet formeel aan wordt voorgelegd. Op basis van verkeerscijfers van DIVV is onderzocht of het toevoegen van in/uitrit mogelijk is, zonder daarbij belemmeren te werken op de doorstroming van het verkeer Amstelveenseweg. Conclusie van DIVV is in het kort: toevoeging van de nieuwe in/uitrit aan de Amstelveenseweg is mogelijk en wekt niet belemmeren op de doorstroming in de Amstelveenseweg. Plaatsing van verkeersregelinstantie lijkt voorsnog niet wenselijk. Deze conclusie wordt verder toegelicht in het advies van DIVV (bijgevoegd). Het advies van DIVV is gebaseerd op verkeerscijfers van het eindbeeld (referentiemodel Zuidas inclusief ontwikkeling DOK) waarin alle vastgoed ontwikkeling is gerealiseerd. Aangenomen wordt dat in tussenliggende fasen (waarna vastgoed ontwikkeling nog zal toenemen) minder verkeerdruk aanwezig is in het gebied dan in de eindfase. Het programma dat is opgenomen in het Startbesluit Kenniskwartier is groter dan is verwerkt in het hier gehanteerde referentiemodel. Voor dit meerdere programma worden momenteel de verkeerskundige aspecten onderzocht. De resultaten hiervan worden opgenomen in het nog op te stellen Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier.

Het ontwerp van de in/uitrit Amstelveenseweg wordt nog uitgewerkt en zal later in 2009 aan u ter goedkeuring worden voorgelegd. Bij het ontwerp wordt ondermeer bekeken of de in/uitrit van een VRI installatie moet worden voorzien en hoe de inpassing kan plaatsvinden (verkeer, waterstructuur, afvalinzameling etc.)

Behandeling is stadsdeelverkeerscommissie vond plaats op 28 mei, zie bijgevoegde brief.

Naar aanleiding van de CVC vergadering op 2 juni heeft aanvullend vooroverleg plaatsgevonden op 15 juni met leden van de CVC. Daarin is een toelichting gegeven op het plan en de verkeersstudie. In dit vooroverleg is afgesproken dat CVC akkoord kan gaan met de aansluiting van het gebouw Westflank op de Amstelveenseweg en met de plek van de in/uitrit onder de volgende (ontwerp)voorwaarden:

- *Maak een aantrekkelijke straat;*
- *Zorg voor voldoende oversteek mogelijkheden voor fietsers en voetgangers in deze zone van de Amstelveenseweg;*
- *Behoud de vrijliggende fietspaden*
- *Zorg voor voldoende capaciteit voor doorstroming*
- *Aansluiting voor gebouw Westflank is akkoord en geldt vooralsnog niet voor eventuele toekomstige andere gebouwen van VU-MC*

Afgesproken is dat deze flap in de besluitvorming als hamerstuk op 30 juni in de CVC wordt behandeld, en dat de volgende stap een 12:00 ontwerp-tekening is ter bespreking bij WVA en CVC.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met de aansluiting van de nieuwe parkeergarage Westflank op de Amstelveenseweg en in te stemmen met de gekozen locatie van de nieuwe in/uitrit.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord onder voorwaarden zoals genoemd in de flap/agendastukken.

3.2. Postjesweg nr. 8 tot en met 22: aanleg vrijliggend fietspad

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

*Op de Postjesweg wordt het laatste stuk ontbrekend vrijliggend fietspad aangelegd. De halte van het GVB wordt **niet** vernieuwd/aangepast.*

Het profiel is onder andere op 12 februari 2008 en november 2008 besproken in de CVC. De CVC heeft toen een aantal opmerkingen gemaakt, deze heeft het stadsdeel verwerkt in het ontwerp. Ook is het ontwerp behandeld in de vergadering van de Verkeers Commissie Baarsjes d.d. mei 2008. Op 25 februari 2009 is op bij DIVV een vooroverleg geweest met de heren Brancart (DIVV), Rappange (DRO), v.d. Berg (rail infra) ontwerper en stadsdeel. Het voorgelegde ontwerp is de uitkomst van dit overleg.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het ontwerp voor de Postjesweg

Reactie CVC

- *DRO meent dat de haaiantanden in de Witte de Witstraat tussen de VOP en de blokmarkering kunnen vervallen.*
- *Ook wenst DRO een tekening waarop de samenhang van het fietspad met de omgeving is weergegeven.*
- *DIVV geeft aan dat de fietsersbond de wegbreedte wil verkleinen ten gunste van de schampstrook tussen parkeren en fietspad.
DIVV meent echter dat een wegbreedte van 3.80 noodzakelijk is. Dit in verband met de verbreding van de verhoging van de tramhalte.*

Advies/besluit CVC

De CVC stemt in met voorliggend ontwerp.

4. ODE brug: fietspad aan westzijde

In aanwezigheid van de heren B. Vroon (IBA) en A. Selhorst (IBA), H. van Zandbergen (Centrum) en mevrouw L. Djoefrie (Centrum).

Aanleiding

In vorige CVC behandelingen is een negatief advies gegeven voor de kruispuntoplossing met een fietspad aan de oostzijde van de ODE brug.

IBA heeft met DRO onderzocht of het fietspad aan de westzijde een verbetering geeft voor de verkeersafwikkeling op de kruising. DRO heeft een kruispuntberekening gemaakt die aantoont dat overall de verkeersafwikkeling beter verloopt, het langzaam verkeer gaat er sterk op vooruit. IBA heeft zowel de voet- en de fietsoversteekplaats naar de westzijde gehaald. Tijdens de CVC behandeling geeft het project een terugkoppeling van de WVA behandeling.

Het onderzoek om het westelijk fietspad door te trekken naar de Ruyterkade is gestrand op een niet regelbare kruising. Hierdoor moeten de fietsers bij de dokstraat oversteken als zij richting Ruyterkade en pont willen.

Gevraagde aan CVC voor fietspad westligging ODE brug:

Het voorliggend ontwerp met een voet- en fietsoversteekplaats aan de westzijde van de kruising ODE brug – Prins Hendrikkade

Opmerkingen vooraf

- De WVA gaat akkoord met het ontwerp, met de toevoeging dat ook het autoverkeer van noord naar zuid nu regeltechnisch mogelijk moet zijn.
- Het verkeerstechnisch ontwerp ligt ter goedkeuring voor aan de CVC. Binnenkort overlegt het project met betrokken partijen die verantwoordelijk zijn voor de kabels en leidingen. Op basis van dat overleg besluit het project of een fietspad aan de westzijde mogelijk is.

Reactie CVC

DIVV

- DIVV vindt het een goed ontwerp en is voorstander van de westelijke ligging van het fietspad.
- De fietsersbond zou de breedte van het fietspad graag op vier meter willen. Iets van de middenberm en schampstrook afhalen, wat ten goede komt aan het fietspad.

DRO

- DRO vindt de kruising aan de zuidzijde met deze variant veel overzichtelijker.
- Aandachtspunt is de rijcurve van de twee rijstroken linksaf op de Oosterdokstraat richting de Prins Hendrikkade.
- DRO heeft de voorkeur voor voorliggende variant.
- De Oosterdokstraat is alleen vanaf de ODE brug aan en af te rijden. Daarom staat er een linksafpijl in de Oosterdokstraat ingetekend.

GVB

- Het GVB geeft de voorkeur aan voorliggende variant, omdat het busverkeer goed kan doorstromen.
- Wellicht kan het fietspad worden verhoogd om de attentiewaarde bij de ingang van het dertig kilometergebied te benadrukken.
- Volgens het GVB moet het project goed kijken naar de combinatie van voetgangers en fietsers in het gebied.

Politie

De politie is blij met het ontwerp.

Stadsdeel

Het stadsdeel benadrukt het belang van een goede vormgeving van het fietspad, zodat de fietsers de gewenste rijrichting volgen.

Het project

- Het project geeft aan dat een breder fietspad ten koste gaat van het westelijk trottoir. de middensteunpunten zijn nodig voor VRI masten en voldoende opstelgelegenheid. Het profiel op de brug kan ook niet naar het oosten opschuiven omdat anders de oosthoek van het trottoir brug Prins Hendrikkade veel te krap wordt. Het project past breedte van het fietspad aan op 4,00m ten koste van westelijk voetpad, dat dan 3,10m breed wordt.
- Het project informeert of de CVC voorstander is van een bushalte vlakbij de ODE-brug. Het GVB geeft aan dat een tijdelijke bushalte handig kan zijn. In de eindsituatie moet de halte aan de achterzijde van het station liggen.

Advies/besluit CVC

De CVC is unaniem voor een fietsroute aan de westelijke kant, zoals nu door het project is gepresenteerd.

- De huidige variant bevordert de doorstroming en is verkeersveilig.
- De CVC heeft een sterke voorkeur voor een fietspad aan de westkant. De voorzitter verzoekt het project om terug koppeling wat uiteindelijk het ontwerp zal worden. Mocht het geen vestiging worden dan is de CVC voornemens hierop actie te ondernemen. Over het vorige ontwerp adviseerde de CVC negatief.

5. S101 – Nieuwe Hemweg – Westhavenweg – Contactweg - Kabelweg

In aanwezigheid van de heer M. Rurup (Coentunnel Construction) en F. Verdurmen (DIVV).

Aanleiding

Coentunnel Construction v.o.f. (CCN) is als opdrachtnemer van Coentunnel Company B.V. (CCY), verantwoordelijk voor onder ander ontwerp en bouw van het project Capaciteitsuitbreiding Coentunnel Tracé volgens contract NHK-77007 van Rijkswaterstaat (RWS). Als onderdeel van dit project wordt de bestaande A10-West verbreed en zodoende komen de huidige toe- en afritten verder naar buiten te liggen. Op het onderliggend wegennet (OWN) zullen aanpassingen moeten worden gedaan aan de bestaande wegen en kruispunten.

Dit schrijven behelst de kruising S101/Nieuwe Hemweg/Westhavenweg /Contactweg /Kabelweg. Naar aanleiding van diverse overleggen, contacten, etc. is het voorliggende ontwerp tot stand gekomen.

De Centrale Verkeerscommissie wordt verzocht dit ontwerp te bespreken in de vergadering van 30 juni 2009 en akkoord te gaan met het ontwerp.

Opmerkingen vooraf

- Na vorige behandeling CVC is overlegd met Rijkswaterstaat en Haven.
- Alle afmetingen zijn met DRO afgestemd, zodat het wegontwerp voor 2012 de voorkeur heeft van het havenbedrijf.
- Vanwege de te verwachte congestie in de bouwfase van het tweede Coentunnel tracé is een extra rijstrook beschikbaar.
- Het voetpad wordt verplaatst naar de oostkant en wordt gecombineerd met het fietspad.
- Op basis van doorstroming is een VRI op het kruispunt de Nieuwe Hemweg / Kabelweg niet nodig volgens de WVA. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid wordt wel een VRI geplaatst.
- In de nieuwe situatie stopt de bus bij een eigen halte en niet meer op de vluchtstrook. De vluchtstrook kan dan ongehinderd worden gebruikt door de nood- en hulpdiensten.
- Het project sluit aan op de situatie bij de Vlothavenweg.

Reactie CVC

GVB

- Het GVB wil inspelen op toekomstige ontwikkelingen en wenst een vrije busbaan.
- Volgens het GVB gaat de witte lijn tussen de busbaan en het rechtsafvak voor onduidelijkheden zorgen.
- Het project moet voorkomen dat passagiers de Nieuwe Hemweg en de vrije busbaan oversteken.
- Het GVB wil een rechte vrije busbaan, zonder slinger.

- Het GVB wenst een halte op de vluchtstrook, zonder haven. Bij calamiteiten maakt de bus ruimte voor de nood- en hulpdiensten.
- Als de huidige bussluis vervalst, moet worden voorkomen dat ander verkeer over de busbaan gaat rijden.
- Als de verkeersdruk toeneemt in de toekomst, moeten het project de verkeersstromen goed regelen.
- Tussen de Contactweg en de Nieuwe Hemweg wenst het GVB een aparte busstrook, zodat passagiers vanaf de Kabelweg naar de halte kunnen oversteken.
- Het GVB vraagt zich af of het project bij de VRI voorzieningen moet treffen om te voorkomen dat verkeer de overweg blokkeert.

DIVV

- DIVV informeert hoe de overwegen zijn beveiligd. Het project legt uit dat bij de toeritten knipperlichten staan en bij het hoofdspoor staan slagbomen.
- De bushalte moet voldoen aan CROW-normen in het kader van toegankelijkheid.

DRO

- De WVA heeft een VRI aanbevolen op de kruising Nieuwe Hemweg – A10 in verband met de verkeersveiligheid. Op de Nieuwe Hemweg oostzijde moet dan wel een exclusieve linksaf worden gemaakt.
- De complexiteit van de beveiligde treinoverweg en de geregelde kruising zou ertoe kunnen leiden dat ook de kruising met de Westhavenweg/Contactweg geregeld moet worden. Hierover moet de WVA adviseren
~~Aandachtspunt is de regeling van de treinoversteek in combinatie met de VRI op de kruising.~~
- DRO wenst dat het kruisingsvlak bij de oprit van de A10 – Kabelweg meer in detail wordt uitgewerkt. Momenteel is het een onoverzichtelijke kruising.
- Bij de bushalte in combinatie met de oprit naar de vrije busbaan kan de halteheuvel blijven liggen, als de busbaan rechtdoor naar de halte wordt geleid. Dit maakt het halteren langs de opgehoogde heuvel eenvoudiger.
- DRO is akkoord met de voorgestelde rijstrookbreedte (inclusief markering) van 3,25 meter. ~~ziet~~
- Volgens DRO zouden de voetgangersoversteken gemarkeerd moeten zijn met een zebepad in dit vijftig kilometergebied.

Politie

- De politie adviseert het project contact op te nemen met de brandweer in verband met de hoogte en breedte van de doorgang naar de tunnel voor grote brandweervoertuigen.
- De politie ziet halteren van de bus op vluchtstrook niet als probleem in geval van calamiteiten.

Advies/besluit CVC

De CVC keurt voorliggend ontwerp niet goed.

- De kruising Nieuwe Hemweg – Kabelweg moet worden geregeld.
- De WVA moet de kruising Kabelweg – Contactweg nog behandelen.
- Het project moet met Prorail overleggen betreffende het gebruik van het emplacement.
- De CVC heeft behoefte aan een vrije busbaan op de Kabelweg en het stuk tussen de Contactweg en de Nieuwe Hemweg¹.
- Bij een volgende behandeling van dit ontwerp is de aanwezigheid van Haven zeer wenselijk.

Westrandweg:

Aanpassingen kruising Basisweg – Radarweg

In aanwezigheid van de heren W. Groenewoud, S. Wonde (combinatie Westpoort) en F. Verdurmen (DIVV).

Aanleiding

Combinatie Westpoort heeft van Rijkswaterstaat de opdracht gekregen om de Westrandweg te ontwerpen en te realiseren. Hiertoe dient op het gedeelte langs de Basisweg een viaduct (kw 520)

¹ In het verslag van de 843^e CVC d.d. 4-11-2008 wordt al melding gemaakt van een toets van DRO d.d. 22-10-2008 n.a.v. de 827 CVC 1-7-2008 waarin staat dat een vrije busbaan op dit gedeelte niet nodig is.

gebouwd te worden. Om de steunpunten voor dit viaduct te kunnen bouwen, dient de basisweg ter plaatse van de kruisingen met de Radarweg en De Schil in de eindsituatie verlegd te worden.

In het ontwerp is er van uitgegaan, dat de bestaande situatie (qua aantal rijstroken, opstellengtes enzovoort) in de definitieve situatie wordt teruggebracht.

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

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

DRO

- DRO mist een fietsoversteek aan de westzijde van de Radarweg. Het project geeft aan dat de huidige voetgangersoversteek blijft gehandhaafd. Wel treft het project voorbereidingen om een fietspad te kunnen realiseren. DRO dringt erop aan om het fietspad mee te nemen in het ontwerp en de regeling.
- De haaiantanden aan de noordzijde van de kruising op de oostelijke poot Radarweg kunnen vervallen.
- Het fietspad aan de noordkant van de Basisweg hoort bij die weg en moet het project meenemen in de voorrang.
- De blokmarkering bij de fietsoversteek aan de westkant van de Basisweg moet kanalisatiestrepen zijn.
- Het rechtsafvak aan de noordzijde, richting de Basisweg moet uitkomen in de rijstrook voor rechtdoor. Daarna kan het verkeer weer naar rechts worden geleid.

GVB

- Het GVB informeert naar de werking van de overweg. Het project legt uit dat het spoor twintig meter naar het noorden verschuift. De aanvraagkast wordt in de regeling opgenomen.
- Het GVB vraagt zich af of het bord onbeveiligde spoorwegovergang van toepassing is bij een overweg zonder spoorbomen.

Politie

- De politie vraagt of de tekening is goedgekeurd door de verkeerscommissie in Haven. Het project heeft de opmerkingen van de verkeerscommissie Haven verwerkt in het ontwerp, net als de opmerkingen van de WVA.
- De politie wenst bilateraal overleg met het project wat betreft de plaatsing van verkeersborden.

DIVV

- De wenselijke maat voor een tweerichting fietspad is volgens de leidraad vier meter. DIVV wenst een fietspadbreedte van vier meter, daar waar het mogelijk is.
- DIVV wil graag een haakse overgang van het fietspad naar de overweg.

Advies/besluit CVC

De CVC keurt voorliggend ontwerp goed.

- Een definitieve tekening behandelt de CVC als hamerpunt.
- De bebording stemt het project met de politie af.

Aanpassingen kruising Basisweg – De Schil

DRO

- De WVA adviseert om de markering niet terug te brengen als het asfalt wordt vernieuwd.
- DRO is geen voorstander van het behouden van de markering (stopstrepen) als er geen VRI wordt geplaatst.
- Bij de fietsoversteek moet het project blokmarkering aanbrengen als het asfalt wordt vernieuwd.

GVB

- Het GVB is voorstander van het verwijderen van de stopstrepen, omdat er geen VRI komt.
- Met deze bebording is de VRI onduidelijk volgens het GVB.

Politie

Ook de politie wil de stopstrepen laten vervallen.

DIVV

DIVV vindt de kruising ook onduidelijk.

Advies/besluit CVC

De CVC adviseert het project contact op te nemen met DIVV in verband met de stopstrepen.

7. Noord/Zuidlijn: Bouwinritten CS – Prins Hendrikkade

In aanwezigheid van de heren A. Ruit, M. Gerrits. (Projectbureau N/Z-lijn), M. Ridder (IBA) en L. Djoefrie (stadsdeel Amsterdam Centrum).

Aanleiding

- *Reeds enige jaren is een bouwterrein aan de Prins Hendrikkade tegenover de St. Nicolaaskerk in gebruik door met name de aannemers Heijmans en CSO.*
- *Tevens is daar direct naast sinds enkele maanden een bouw in – en uitrit in gebruik op de voormalige brug 326 door de aannemer van de tunnelboormachine, Saturn.*
- *En tot slot dient laatstgenoemd bouwterrein op termijn aan de westzijde te worden ontsloten middels een uitrit.*

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

Opmerkingen vooraf

- Voor de ontsluiting van de in- en uitrit van het bouwterrein zijn twee varianten bedacht en het project vraagt de CVC akkoord te gaan met voorliggende variant.
- Een schutting voorkomt dat mensen het bouwterrein oplopen.
- De inzet van verkeersregelaars moet het veilig in- en uitrijden waarborgen.
- Het GVB vraagt zich af of de gereserveerde ruimte voldoende is om de voetgangers op te vangen. Het project geeft aan de uitrit goed geel te markeren. In de praktijk zal het wegrijden van de vrachtwagen goed worden getimed. Ook zal het stadsdeel goed monitoren of een fysieke afscheiding nodig is om de veiligheid van de voetgangers te borgen.
- In de luwte van de verkeerslichten rijden de vrachtwagens in. Belangrijk is goed zicht bij het wegrijden.

Reactie CVC**DIVV**

- Voor DIVV is de verkeersregelaar een voorwaarde om dit project te realiseren.
- DIVV heeft de voorkeur voor variant 1.

DRO

- DRO meent dat in beide gevallen een verkeersregelaar aanwezig moet zijn.
- DRO kan onder die voorwaarde instemmen met beide varianten.

GVB

- Het GVB heeft de voorkeur voor variant 2 vanwege de betere doorstroming.
- Het GVB is nog meer een voorstander van het terugsteken van de achttien meter voertuigen.
- Uitrijden levert een verkeersonveilige situatie op. Ook belemmeren de wegrijdende vrachtwagens de doorstroming.

Politie

- De politie heeft de voorkeur voor variant 2, omdat de achttien meter voertuigen op een veilige manier uitrijden.

- De aanwezigheid van een verkeersregelaars is een voorwaarde voor de politie.
- De verkeersregelaars moeten vooraf worden ingezet, daarna volgt evaluatie.
- Een andere voorwaarde is goede zichtbaarheid op de weg tijdens het wegrijden.

Advies/besluit CVC

De meerderheid van de CVC is voorstander van variant 2 in verband met de verkeersveiligheid aan de west kant.

- Zowel bij het in- als uitrijden moeten verkeersregelaars aanwezig zijn.
- Na korte tijd volgt evaluatie over de inzet van de verkeersregelaars.

8. Fietsoversteek Slotermeerlaan

Aanleiding

Het stadsdeel heeft tussen de Krijn Breurstraat/Plein '40-'45 en de Burgemeester van Leeuwenlaan een fietspad aangelegd grotendeels door het park. Hierdoor is een belangrijke stedelijke fietsroute aanmerkelijk verbeterd.

Het nieuwe fietspad kruist echter de Slotermeerlaan ter hoogte van het 'Blue Square Hotel'.

De oversteek is eerder op 19 mei behandeld in de CVC.

De opmerkingen uit de CVC zijn verwerkt op de voorliggende tekening.

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

Opmerkingen vooraf

De CVC besluit dit punt niet te behandelen omdat het ontwerp niet is behandeld in de stadsdeel verkeerscommissie.

9. A6 – A9 – onderliggend wegennet (planstudie Schiphol, Amsterdam, Almere)

In aanwezigheid van mevrouw S. van Dijk (DIVV) en de heren H. Groenewegen (DIVV) en L. Postma (Rijkswaterstaat).

Aanleiding

Doel

Het agenderen van het project Planstudie Schiphol, Amsterdam, Almere is bedoeld om de CVC in een vroegtijdig stadium te informeren de mogelijke doorwerking van dit project voor het Amsterdamse wegennet. Daarnaast is het goed op dit moment suggesties van de CVC mee te krijgen voor het verdere traject.

>> *Rijkswaterstaat verzorgt in de vergadering van de CVC een presentatie over de aanpassingen van de rijkswegen in het kader van de Planstudie SAA.*

Planstudie SAA: algemeen

In oktober 2008 hebben de ministers van V&W en VROM het standpunt ingenomen om de capaciteit te vergroten van de rijkswegen op het traject Schiphol, Amsterdam, Almere (het Stroomlijnalternatief). Voor Amsterdam betekent dit aanpassingen op de A10-oost, de A1 en de A9 Gaasperdammerweg.

Op dit moment wordt het Stroomlijnalternatief verder uitgewerkt tot een OntwerpTracéBesluit dat in september/oktober 2009 ter visie wordt gelegd. Daarnaast wordt een aanvullende overeenkomst tussen rijk en gemeente voorbereid. Na het (onherroepelijk worden van) het TracéBesluit kan de uitvoering starten. Deze staat gepland voor de periode 2011-2017.

Onderliggend wegennet

Rijkswaterstaat en de gemeente bekijken ook de doorwerking van de Planstudie op de aansluitingen en daarbij gelegen kruispunten. Op basis van de Genmod-verkeersstromen (incl. NRM-correctie) voor de avondspits heeft DRO deze punten doorgerekend. Per kruispunt is gekeken naar de aanpassingen die nodig zijn om het verkeer binnen de cyclustijd van 90 seconden te verwerken.

>> *Bijgevoegd een notitie van DRO waarin per relevant kruispunt is aangegeven welke aanpassingen worden voorgesteld.*

In deze DRO-notitie is aangegeven dat het al dan niet doortrekking van de Lemelerbergweg richting Snijdersbergweg vrijwel geen verschil geeft op de relevante punten. Nadere analyse laat een ander beeld zien, maar dat is nog niet verwerkt in de verkeersstromen.

Op basis van kruispuntstromen voor de ochtendspits zal bekeken worden of er nog extra aanpassingen nodig zijn voor de verkeersafwikkeling.

De voorstellen uit de DRO-notitie zijn op dit moment nog niet gecheckt op kabels en leidingen, straatmeubilair, bomen, etc. Ook heeft nog geen juridisch planologische toets plaatsgevonden. Uiteraard zullen in het verdere traject allerlei zaken nog verder uitgewerkt moeten worden.

Opmerkingen vooraf

- Het project geeft op hoofdlijnen de inhoud van het project weer.
- Een verkeersstudie van de ochtendspits zal het project nog uitvoeren.
- In de notitie zijn de consequenties voor het onderliggende wegennet aangegeven. Daarbij is aangegeven welke kruispunten knelpunten opleveren en waar een forse ingreep nodig is.

Reactie CVC

GVB

- Het GVB maakt zich grote zorgen over de consequenties op het OV van de uitbreiding van de rijstroken.
- Ook vraagt het OV inzichtelijk te maken welke consequenties de verbreding heeft op het onderliggende wegennet. Eventuele stagnatie op dat net kan terugslaan op de A10.
- Het bovengrondse OV-systeem is in het hele gebied buiten beschouwing gelaten. Daarom ziet het GVB grote problemen ontstaan bij de afritten.
- Daarnaast vraagt het GVB zich af of de Zuidtangent en het overige OV in het ontwerp zijn verwerkt.
- De aantrekkelijkheid van het OV vermindert als er sprake is van stagnatie. De bereikbaarheid voor het OV mag zeker niet verslechteren.

A9-S113

Het GVB dringt aan op goede bereikbaarheid van de metro bij de bouw van een tunnel. Het project geeft aan fors in te zetten op P+R wat betreft metro en busstation. Dit aspect komt in de verdere uitwerking aan de orde.

A1-S113

- Het GVB wijst op mogelijk congestie en verkeer dat op de trambaan komt te staan voor het verkeer vanaf de A10 linksaf richting stad.
- Volgens het GVB benadeelt voorliggend ontwerp het bovengrondse OV dat nu van de vluchtstrook gebruik maakt bij de op- en afritten.
Het project benadrukt dat de bus gebruik kan blijven maken van de vluchtstrook, ook na alle uitbreidingen. Tussen Almere Poort en Muiden/Weesp komt een aparte busbaan. Wat betreft de Zuidtangent Oost is het project in gesprek om binnen het PvE te borgen dat de bus zo filevrij mogelijk naar IJburg kan rijden.

DIVV

- DIVV deelt de zorgen van het GVB wat betreft de impact op hoofdnet auto.
- De consequenties voor het onderliggende wegennet wil DIVV terugzien in een verkeersstudie.

- Ook wil DIVV een visie met berekeningen van het effect op het hoofdnet auto. Daarbij dienen de huidige werkzaamheden op het onderliggend wegennet te worden meegenomen.

DRO

DRO vraagt zich af of de weggebruikers van de drie geplande rijstroken van de A9 richting S111 wel kunnen invoegen. Volgens DRO kan de impact van het voorstel groter zijn dan gedacht. Het project benadrukt dat de consequenties voor het onderliggende wegennet worden bestudeerd. Naar het weven en invoegen kijkt het project ook goed.

De voorzitter suggereert om alle rechtsaf bewegingen buiten de VRI om te regelen. Op de locaties waar hiervoor ruimte is, zal het effect op de doorstroming enorm zijn.

Advies/besluit CVC

Het project zal de opmerkingen van de CVC meenemen in de verdere uitwerking. Een volgend ontwerp komt in de toekomst nogmaals in de CVC aan de orde.

10. Ter kennisname

11. Vaststellen verslag 851e CVC d.d. 16 juni 2009

Het verslag wordt in de volgende CVC behandeld.

12. Naar aanleiding van het verslag

13. Actualiteiten

13.1 Dodelijke aanrijding Marnixstraat/Marnixplein

In de aanwezigheid van de heren J. Cornelissen (Centrum), W. de Lange (DIVV), F. Cornelis (DIVV), S. Honselaar (Centrum) en mevrouw H. Fransen (Centrum).

Genoemde schouw werd gehouden in verband met een dodelijk verkeersongeval tussen een vrachtauto en een fietser, dat had plaatsgevonden op vrijdag 19 juni 2009, omstreeks 08.20 uur, op de kruising van het Marnixplein en de Marnixstraat, gelegen binnen de bebouwde kom, in de gemeente Amsterdam.

Voor de inhoud: zie bijgevoegd schouwverslag.

Behandelingswijze:

In het kader van het "protocol afhandeling dodelijk/zwaar letsel ongevallen" is door de politie op de ongevalslocatie een schouw verricht. De schouw richt zich op de vraag of het profiel ter plaatse van het ongeval aangepast moet worden conform de CVC-leidraad.

Het schouwrapport wordt bij deze ter beschikking gesteld aan de CVC

De politie adviseert bij deze de CVC om tot een quickscan over te gaan.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het voorstel van de politie om tot een quickscan over te gaan.

Opmerkingen vooraf

- De politie heeft het onderzoek nog niet afgerond. Hierdoor is de toedracht van het ongeval nog niet duidelijk.
- Volgens de voorzitter is mogelijk risico op herhaling, omdat de infrastructuur op deze kruising niet correct is. De CVC moet nu bekijken of maatregelen vanuit het protocol of los van het protocol worden toegepast.

GVB

- Volgens het GVB kan het protocol niet in werking treden als het politieonderzoek nog niet is afgerond.
- Er is geen notitie beschikbaar waaruit blijkt of dit ongeval te wijten is aan oorzakelijk gedrag of infrastructuur.

- Het GVB meent dat de kruising niet goed is ingericht. De politie heeft echter nog geen relatie kunnen leggen tussen het ongeval en de infrastructuur. ~~DRO~~ GVB meent daarom dat het niet correct is om het protocol in werking te stellen.

DIVV

- DIVV denkt dat de schouw moet plaatsvinden, maar niet in het kader van het protocol.
- DIVV wil eerst het politieonderzoek afwachten, voor de volgende stap wordt gezet.

DRO

- DRO wenst het protocol in werking te stellen. Dan kunnen maatregelen worden getroffen, die de kans op herhaling voorkomen.
- Volgens DRO kan zeker met een vrachtwagen een verkeersgevaarlijke situatie ontstaan en daarom zijn maatregelen nodig. De infrastructuur kan een rol hebben gespeeld bij het ongeval en dat is een reden om het protocol in werking te stellen.

Politie

De politie dient een verzoek in voor een quickscan.

Advies/besluit CVC

Twee leden van de CVC zijn voor en twee zijn tegen het in werking stellen van het protocol. Dit betekent dat de stemmen staken.

Op basis van het advies van de politie besluit de voorzitter toch over te gaan tot een quickscan. De scan heeft betrekking op dit specifieke ongeval, waarbij de relatie tussen het ongeval en de infrastructuur nog niet is gelegd.

- De heer Cornelis geeft aan dat de buitenwacht de quickscan zal zien als een signaal dat de infrastructuur aanleiding is van dit ongeval. Tot op heden heeft het bestuur van de stad het houden van een quickscan gekoppeld aan infrastructurele oorzaken. Daarom adviseert spreker nog even te wachten met de uitrol van het protocol. In de praktijk zal een schouw worden gehouden, maar de verantwoordelijkheid voor de infrastructuur ligt op een ander vlak.
- DIVV, de politie en het GVB blijven bij hun standpunt betreffende het protocol. DRO geeft aan dat bij een ongeval meerdere oorzaken meespelen, niet alleen de infrastructuur.
- De politie dringt aan op een duidelijk standpunt van de CVC om herhaling van het ongeval te voorkomen en ook ten behoeve van de rust bij de bewoners.
- De voorzitter geeft aan ook bij zijn standpunt te blijven en hij zal het protocol in werking laten stellen.

Protocol afhandeling dodelijk/zwaar letsel ongevallen

De politie wil graag de toepassing van het protocol ter discussie stellen, omdat zij in de praktijk merkt dat verschillend wordt gedacht over de in werking stelling van het protocol. Soms is niet duidelijk welk causaal verband met de infrastructuur er moet zijn om een quickscan in te stellen. De politie wil wel anticiperen op de infrastructuur en met betrokken partijen kijken naar een oplossing. Kortom de politie wil altijd constructief meedenken en meewerken.

De CVC-leden discussiëren kort over het protocol en de reden om een protocol in werking te stellen. De voorzitter verduidelijkt dat de CVC een ongeval moet kunnen relateren aan de infrastructuur om een quickscan uit te voeren. Natuurlijk willen alle CVC-leden dat een dergelijk ongeval zich in de toekomst niet meer voordoet. De vraag is of de huidige infrastructuur het risico van een ongeval in de hand zou kunnen werken. In het onderzoek naar het ongeval moeten alle aspecten worden bekeken, dus ook de infrastructuur.

De voorzitter stelt voor om de discussie rond het protocol na de zomervakantie verder te voeren.

14. Rondvraag

Er zijn geen gegadigden voor de rondvraag

De voorzitter sluit de vergadering om 17.45 uur.