



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: 853^e CVC

Datum: 14 juli 2009

Aanwezig:	Mw. V. de Kok	- IVV, waarnemend voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Mw. M. Prijs	- Politie	
	Dhr. M. Brancart	- DIVV	
	Mw. E. Demarteau	- notulist	
	Mw. U. Hoogeveen	- Slotervaart	(agendapunt 4)
	Dhr. W. Dekker	- Noord	(agendapunt 5)
	Dhr. B. Vroon	- IBA	(agendapunt 6 en 7)
	Dhr. E. Blom	- Oud-Zuid	(agendapunt 6)
	Dhr. C. Seinen	- Centrum	(agendapunt 7)
	Dhr. S. Honselaar	- Centrum	(agendapunt 7)
	Mw. A. Fransen	- Centrum	(agendapunt 7)
	Dhr. R. Lolkema	- DRO	(agendapunt 9 en 10)
	Mw. L. Djoefrie	- Centrum	(agendapunt 9 en 10)
	Dhr. P. van Baalen	- Zeeburg	(agendapunt 11)
	Mw. M. Muller	- Zeeburg	(agendapunt 11)
	Dhr. M. Leuring	- IBA	(agendapunt 12)
	Dhr. F. Verdurmen	- DIVV	(agendapunt 12)

1. Opening en vaststellen agenda

Mevrouw De Kok 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 Haarlemmermeercircuit – Blackspot – Definitief verkeersontwerp
- 3.2 Bos en Lommerweg – Jacob van Arteveldestraat – Blackspot – Definitief Verkeersontwerp
- 3.3. Jan van Galenstraat – Robert Scottstraat – Blackspot – verkeersontwerp
- 3.4 Langzaamverkeersoversteek Molenaarsweg
- 3.5 Herinrichting Hoofdweg – aanleg vrijliggende fietspaden
4. Reconstructie Jan Tooropstraat tussen Jan van Galenstraat en Jan Evertsenstraat
5. Noorderpark ontsluiting

6. Kruispunt Stadhouderskade - Hemonystraat
7. Dodelijk ongeval Marnixstraat - Marnixplein
8. Naritaweg
9. Prins Hendrikkade: voetgangersoversteek opnemen in de VRI (tegenover het Victoriahotel)
10. De Ruyterkade (achterzijde CS) voorstel inpassing Bromfietsdrempel
11. Herinrichting Timorplein
12. Nassaukade
13. Ter kennisname
14. Verslag 852e CVC d.d. 30 juni 2009
15. Naar aanleiding van het verslag
16. Actualiteiten
17. Rondvraag

2. Mededelingen

Er is een brief binnengekomen betreffende het ongeluk Marnixplein; deze brief komt bij punt 7 aan de orde.

De heer Wiersma is afwezig.

3. Hamerpunten

3.1. Haarlemmermeercircuit – Blackspot – Definitief verkeersontwerp

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Naar aanleiding van behandeling van het schetsontwerp voor de blackspot Haarlemmermeercircuit in de CVC van 19 mei jl. (ontwerp op hoofdlijnen goedgekeurd) is op verzoek van de CVC gekeken naar de mogelijkheid van doortrekken van een fietspad naar de Koninginneweg, uitgevoerd door middel van bijvoorbeeld klemfix of iets vergelijkbaars.

Volgens bijgevoegd voorlopige schetsontwerp blijkt op zich een fietspadoplossing mogelijk in combinatie met een Knepper-slinger op het kruispunt met de Koninginneweg.

Dit ontwerp is onlangs besproken in de WBA (in dit verband met name als opdrachtgever), alwaar geen draagvlak is voor uitbreiding van het project met genoemde maatregelen omdat:

- 1. er op dit moment geen verkeersveiligheidsproblemen bekend zijn met wevende fietsers:*
- 2. aanleg van een Knepper-slinger inhoudt dat er tevens een verkeerslicht dient te worden geplaatst, waardoor de doorlooptijd van het project – in het licht van de geplande herprofilering in 2011 – teveel tijdsoponthoud gaat geven.*

Overigens stelt de WBA voor om in het licht van het CVC-commentaar de fietser in noordelijk richting niet te snel te laten weven met het autoverkeer en hiertoe wordt een stukje klemfix-fietspad voorgesteld tot aan de uitrit net voor de aansluiting met de Lohmanstraat.

Voorts is het ontwerp conform CVC-wens aangepast met een betere geleiding van fietsers op de ZW-flank van het circuit.

De WBA wenst spoedige uitvoering en hecht belang aan een positief advies van de CVC op dit definitieve schetsontwerp, waarna een DO kan worden opgesteld dat nog om advies zal worden voorgelegd aan de CVC.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met bijgevoegd definitief schetsontwerp.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp.

3.2. Bos en Lommerweg – Jacob van Arteveldestraat – Blackspot – Definitief Verkeersontwerp

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

- *Naar aanleiding van behandeling in de CVC van 19 mei jl. is het ontwerp aangepast door middel van o.a. VOP's op plateau en opgeschoven 50km-drempel noordelijke rijbaan.*
- *Het smalle fietspad zuidzijde sluit aan op het al eerder door de CVC goedgekeurde plan voor de aansluiting met de A10 waar ten gevolge van behoud laad- en loshaven langs zuidelijke rijbaan niet meer ruimte aanwezig is.*

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het definitief verkeersontwerp

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp.

3.3. Jan van Galenstraat – Robert Scottstraat – Blackspot – verkeersontwerp

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Naar aanleiding van behandeling van het voorlopig schetsontwerp voor de blackspot Jan van Galenstraat - Robert Scottstraat in de CVC van 19 mei jl. (ontwerp op hoofdlijnen goedgekeurd) is op verzoek van de CVC – in het licht van behoud van een beperkte kostenraming - gekeken naar uitbreiding van het ontwerp met steunpunten voor de fiets op alle hoekpunten. Ramingtechnisch blijkt dit niet veel te verschillen met het eerder ingebrachte ontwerp, vandaar dat dit definitieve schetsontwerp ter advisering wordt aangeboden.

De WBA wenst spoedige uitvoering en hecht belang aan een positief advies van de CVC op dit definitieve schetsontwerp, waarna een DO kan worden opgesteld dat nog om advies zal worden voorgelegd aan WVA en CVC.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan.

Reactie CVC

- Het definitieve ontwerp komt nog in de WVA aan de orde.
- Het GVB heeft er bezwaar tegen dat niets wordt gedaan aan de haltes. DIVV zal de opmerkingen van het GVB aan het stadsdeel doorgeven.
- DRO wijst erop dat de haaiantanden conform de nieuwe richtlijn aangelegd moeten worden.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp, met verwerking van gemaakte opmerkingen.

3.4. Langzaamverkeersoversteek Molenaarsweg

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Door de komst van de Parnassiaschool, voortgezet speciaal onderwijs aan de Oostzanerdijk, wordt de druk op de oversteek door met name voetgangers vergroot. De school wordt in augustus 2009 in gebruik genomen. Gezien de aard van de leerlingen dient er een verkeersveilige oversteek te worden gerealiseerd, waar tevens een enkele fietsende leerling gebruik van dient te maken (afstappen).

In de 851° CVC is de langzaam verkeersoversteek aan de orde gekomen. De bochtstralen ter plaatse van de oversteeken zijn gecheckt. De betonplaten worden niet aangebracht, de voetgangersoversteek wordt duidelijk gemaakt middels belijning. Stadsdeel Noord is akkoord met voorgestelde oplossing.

Akkoord te gaan met voorliggend ontwerp van de tijdelijke inrichting betreffende de oversteek.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp.

3.5. Herinrichting Hoofdweg – aanleg vrijliggende fietspaden

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

De status van de Hoofdweg is in 2005 gewijzigd en komt zodoende in eigen beheer van Stadsdeel B&L. Het doel van de herprofilering van de Hoofdweg is het verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte door de aanleg van vrijliggende fietspaden en de aanleg van een nieuw profiel. De veiligheid en doorstroming zal door het aanleggen van de vrijliggende fietspaden en de aanleg van een nieuw profiel. De veiligheid en doorstroming zal door het aanleggen van de vrijliggende fietspaden verbeterd worden. In de CVC vergadering van 16 juni jl. is de Hoofdweg reeds besproken. De GVB-halte wordt niet door het GVB verhoogd waardoor er geen belemmering is voor de bussen. Zodoende wordt het project als hamerstuk behandeld.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de herinrichting van de Hoofdweg tussen de Erasmusgracht en de Jan van Galenstraat in het stadsdeel Bos en Lommer.

Reactie CVC

1. Er is geen vooroverleg geweest met het GVB wat betreft de toegankelijkheid van de haltes.
2. DIVV onderzoekt wat de mogelijkheden zijn voor verhoogde haltes, zeker omdat dit op meerdere plekken in de stad wellicht niet mogelijk is.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp, met verwerking van gemaakte opmerkingen.

4. Reconstructie Jan Tooropstraat tussen Jan van Galenstraat en Jan Evertsenstraat In aanwezigheid van

In aanwezigheid van mevrouw U. Hoogeveen (stadsdeel Slotervaart).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld.

De staat van onderhoud van het noordelijkste gedeelte van de Jan Tooropstraat is slecht en toe aan groot onderhoud. In de voorfase zijn een aantal verkenningen uitgevoerd naar de mogelijke reconstructie. Aan dit gedeelte van de Jan Tooropstraat ligt het Lucas Andreas Ziekenhuis. De bereikbaarheid van het ziekenhuis voor zowel gemotoriseerd verkeer als per openbaar vervoer is in deze belangrijk.

Dit gedeelte van de Jan Tooropstraat is hoofdnet Openbaar Vervoer en hoofdnet fiets – maar geen hoofdnet auto.

Probleemomschrijving:

- *Gezocht wordt naar een inrichting die de bereikbaarheid per gemotoriseerd verkeer, de bereikbaarheid per openbaar vervoer, de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer (bezoekers/ ambulante patiënten ziekenhuis), bereikbaarheid per fiets én de verblijfskwaliteit van de ruimte voor de hoofdingang van het Lucas Andreas Ziekenhuis ondersteunen.*
- *Het stadsdeel heeft in eerste instantie een 4-tal varianten uitgewerkt (de twee hier voorliggende varianten, variant 3 eenrichtingsverkeer in noord-zuidrichting en geen verkeer langs kant ziekenhuis, variant verkeer in zuid-noord richting over de trambaan). In de stadsdeelverkeerscommissie variant 3 en 4 afgewezen. De vraag om advies over de twee overgebleven varianten wordt hierbij voorgelegd aan de CVC.*
- *In de huidige situatie komt het verkeer vanaf de rotonde Jan Evertsenstraat aan de westkant van de trambaan uit, wordt over de trambaan geleid en gaat dan door tot de kruising met de Jan van Galenstraat. De trambaan wordt in totaal op 3 plaatsen door gemotoriseerd verkeer gekruist: door het doorgaande verkeer, door verkeer dat van en naar de parkeerplaats rijdt en door verkeer dat van en naar de Van de Sande Bakhuijzenstraat rijdt. Verkeer dat uit de noordelijke uitrit van het ziekenhuis komt rijdt ook over de trambaan als dat linksaf richting J.Evertsenstraat wil. Dit is echter geen formele oversteek.*

Mogelijke oplossingsrichtingen

Variant 1: is een optimalisatie van de huidige situatie. Het fietspad wordt iets breder (huidige situatie 1.80m), de perrons van de trambaan worden iets breder, de VOP kan op een plateau worden aangelegd (uitgezonderd op de trambaan), de aansluiting op het parkeerterrein van de Van de Sande Bakhuijzenstraat is alleen nog vanaf de westelijke rijbaan mogelijk.

Variant 2: Gemotoriseerd verkeer blijft tot de noordkant van de tramhaltes aan de westkant van de trambaan en wordt pas daar gescheiden [De mogelijkheid om het verkeer tot aan de kruising met de Jan van Galenstraat ten westen van de trambaan te houden is in het verleden ook onderzocht maar bleek niet haalbaar (VRI niet regelbaar, risico voor fietsers, zeer onoverzichtelijke aansluiting met de Laan van Spartaan]. Ook in deze variant kruist het gemotoriseerde verkeer 2x de trambaan. Deze variant is ook zo te ontwerpen dat het parkeerterrein door middel van afslagvakken bereikbaar is (zie bijlage ondervariant A). Ook de inrichting van de rijbaan voor het verkeer in zuid-noordrichting over de trambaan rijdt is variabel, zie bijlage ondervarianten B. Breedte van fietspaden en haltesperrons is conform variant 1.

Opmerking

Voor/nadelen:

Variant 2 biedt als voordeel een autovrije relatie tussen de twee tramhalteperrons met de hoofdingang van het ziekenhuis. Ook de ontsluiting van de Van de Sande Bakhuijzenstraat blijft in twee richtingen behouden.

Over de benodigde opstelruimte voor de VRI bij de Jan van Galenstraat heeft DRO in een eerste toetsing het volgende aangegeven:

Uitgaande van de prognosecijfers voor 2020 hebben wij berekend dat er rekening moet worden gehouden met 90 meter opstelvaklengte voor het rechtsafvak en 80 meter voor het rechtdoor/linksafvak. (in 95% van de tijd).

Het rechtdoor/linksafvak wordt ongeveer 60 meter lang. Waarschijnlijk zullen dus al momenten voorkomen dat een paar voertuigen zich moeten opstellen op de rechtsafrijstrook.

Hiermee rekening houdend is kans aanwezig dat de trambaan zo nu en dan geblokkeerd zal worden. Hoe vaak dit gebeurt is sterk afhankelijk van verkeersdrukke op overige richtingen/aanwezigheid voetgangers en fietsers / openbaar vervoersingrepen en de type regeling (voertuigafhankelijk of star).

In variant 2 kan de opstelruimte aan de oostkant van de trambaan maximaal zo'n 65 -70 m worden als de rijbaan over de trambaan scherper dan 45° wordt aangelegd.

Variant 1 bergt het risico, dat verkeer met name naar de Van de Sande Bakhuijzenstraat toe ongewenste manoeuvres gaat uitvoeren om bij de ingang te komen. Deze straat geeft toegang tot zo'n 60 openbare parkeerplaatsen en een daarachter gelegen particulier parkeerterrein (ongeveer 50 parkeerplaatsen) dat met een slagboom is afgesloten.

De CVC wordt om advies gevraagd.

Opmerkingen vooraf

Het project heeft in het verleden een aantal varianten uitgewerkt. Momenteel liggen twee varianten ter beoordeling aan de CVC voor.

Reactie CVC

Politie

De politie heeft de voorkeur voor variant 1.

GVB

- Het GVB is juist geen voorstander van variant 1, mede vanwege de vreemde uitritconstructie.
- Het GVB zou willen dat de trambaan naar de oostzijde verschuift, zodat de doorsteek van het verkeer na de tramhalte niet nodig zou zijn.
- De lengte van de opstelvakken voor de Jan van Galenstraat moet voldoende zijn.
- Het GVB hecht grote waarde aan het ziekenhuis enerzijds en tramhalte anderzijds. Beide brengen zoveel verkeer teweeg dat het GVB een sterke voorkeur heeft voor variant 2.

- Volgens het GVB moet het project goed kijken naar de gevolgen van variant 1 en 2 en de mogelijkheid van het verleggen van de trambaan. In dat onderzoek moet de kruising Jan Tooropstraat / Jan van Galenstraat worden meegenomen.

DRO

- DRO heeft juist vanwege de inrit van het ziekenhuis een sterke voorkeur voor variant 1.
- Verkeer naar het ziekenhuis heeft in variant 1 de ruimte om op te stellen en deze ruimte ontbreekt in variant 2.
- De regelbaarheid van de kruising is in variant 2 een knelpunt. Een variant met een opgeschoven trambaan maakt de regelbaarheid onmogelijk
- DRO vraagt nadrukkelijke aandacht voor de regeltechnische aspecten bij het verleggen van de tramrails.

DIVV

- DIVV mist duidelijke maatvoering op de tekening.
- Bij variant 2 maakt DIVV zich zorgen over de voetgangersoversteek. Het project moet uitrekenen of er voldoende opstelruimte beschikbaar is.
- De breedte tussen de perrons moet het project controleren in verband met de toegankelijkheid van de haltes.
- DIVV geeft de voorkeur aan variant 2.

Advies/besluit CVC

De CVC adviseert het project om de gevolgen inzichtelijk te maken van de trambaanverschuiving en het toegankelijk maken van de haltes in variant 1 en 2.

Verder overleg met DIVV, DRO en GVB is nodig om de varianten nader uit te werken.

5. Noorderpark ontsluiting

In aanwezigheid van de heren W. Dekker (stadsdeel Noord).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld.

De ontwikkeling van het Noorderpark (Florapark en Volewijkspark samen) is in volle gang.

De werkzaamheden in het Volewijkspark – oost worden op dit moment afgerond en met de werkzaamheden in het Volewijkspark – west wordt een begin gemaakt. Het werkverkeer dient een toegang te krijgen tot het Volewijkpark-west. Daarnaast wijzigen de fietspaden.

Stadsdeel amsterdam Noord wil de werkzaamheden aan fietspaden in het Volewijkspark-west voor aanvang van aankomend school jaar afronden.

Wijzigingen in wegen en fietspaden:

- *In september 2009 zijn botonde Nieuwe Purmerweg (hoofdnet openbaar vervoer) en de oprit naar de Nieuwe Leeuwarderweg aangelegd.*
- *Vanaf september 2009 zijn er werkzame in het Volewijkspark-west en dient dit deel van het park te zijn voorzien van een in- en uitrit vanaf botonde en naar Meeuwenei (hoofdnet auto), hierbij wordt het fietspad door het Volewijkspark-west langs het Noord-Hollandschkanaal gelegd,*
- *Eind 2009 en begin 2010 worden de dekken van viaducten over de Nieuwe Leeuwarderweg geplaatst,*
- *In 2010 wordt het viaduct Buiksloterdijk – Leeuwarderweg in gebruik genomen en dienen de fietspaden aan weerszijden van de Nieuwe Leeuwarderweg hierop te zijn aangesloten (hoofdnet fiets)*
- *De tijdelijke bouwweg tussen het Volewijkspark-oost en de Nieuwe Leeuwarderweg wordt omgevormd naar een fietspad (hoofdnet fiets), hierbij wordt aangesloten op het fietspad langs de Adelaarsweg (hoofdnet fiets)*
- *De bestaande bebouwing voor het oostelijke tankstation wordt tijdelijk gehandhaafd voor (een) tijdelijke /sociale culturele functie(s).*
- *De tijdelijke inrit naar het Volewijkspark-west (de komende drie jaar voor werkverkeer) dient in de toekomst ook voor autoverkeer naar het evenemententerrein in het Noorderpark en naar de Buiksloterdijk beschikbaar te worden. Hiervoor dient terzijntijd nog een definitieve aansluiting op het Noorderpark en de Buiksloterdijk te worden gerealiseerd.*
- *Bromfietsers zijn alleen toegestaan op de rijbaan en niet op de fietspaden.*

Nagezonden wijziging A-tekening, tek nr. 6417-02-01 d.d. 3 juli 2009:

- *De hoogte maten van het viaduct Buiksloterdijk op de A0- tekening 6417-02-01 zijn niet correct en daarmee zijn ook de hoogte maten van de aansluitende fietspaden niet juist. In de bijgevoegde A3 tekening 6417-02-01 zijn de juiste hoogtematen voor viaduct en fietspaden opgenomen, waardoor de helling minder lang en/of minder steil worden.*

Aan de CVC wordt het volgende gevraagd:

Akkoord te gaan met:

- *de tijdelijke inrit voor bouwverkeer vanaf de botonde,*
- *de tijdelijk uitrit voor bouwverkeer richting het Meeuwenei,*
- *de tijdelijke fietspaden aan weerszijden van het viaduct Buiksloterdijk (met gewijzigde hoogtemaat- voering en hellingen volgens A#-tekening 6417-02-01),*
- *het definitieve 'ambtenarenfietspad' oostelijk langs de Nieuwe Leeuwarderweg.*

Ter advisering:

1. *Het wijzigen van de tijdelijk inrit van de botonde in een definitieve inrit naar het toekomstige evenemententerrein Noorderpark.*

Opmerkingen vooraf

Tekening 2

- Het ontwerp is een samenvoeging van twee projecten, waarbij het stadsdeel wil anticiperen op allerlei toekomstige activiteiten in het Noorderpark.
- Aan de zuidkant is behoefte aan een tijdelijke bouwuitrit, welke ongeveer drie tot vier jaar zal bestaan.
- Dezelfde bouwuitrit wil het stadsdeel in de toekomst gaan gebruiken als ingang van een parkeerplaats.

Reactie CVC

GVB

- Het GVB wenst gele markering en een bord 'alleen bouwverkeer' gedurende de tijdelijke situatie.
- De rechtsafpijl kan komen te vervallen.
- Het GVB is geen voorstander van een tweerichtingontsluiting van het parkeerterrein in de toekomst.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met tekening 2.

Tekening 1

- Het stadsdeel wil de fietsers door het park laten stromen, zodat de verkeersstroom van het bouwverkeer en de fietsers is gescheiden.
- Het project wil een tijdelijke ontsluiting voor bouwverkeer maken op het westelijke oor van de Hasseltweg voor een periode van een jaar.

DRO

- DRO wil de linksafpijl laten vervallen.
- DRO is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet blij met een aansluiting op de afrit en gaat node akkoord.

GVB

- Het GVB wil dat het project gele markering aanbrengt.
- Het overige verkeer moet gewaarschuwd worden voor invoegend werkverkeer.

Politie

De politie wenst gele markering en plaatsing van een waarschuwingsbord.

DIVV

DIVV e-mailt de opmerkingen van de Fietzersbond aan het stadsdeel.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord onder verwerking van de opmerkingen.

6. Kruispunt Stadhouderskade - Hemonystraat

In aanwezigheid van de heren B. Vroon (IBA) en E. Blom (stadsdeel Oud-Zuid).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld.

In opdracht van de wethouder verkeer is er een onderzoek gestart om de oversteek voor fietsers ter plaatse van de kruising Hemonystraat. – Stadhouderskade – Oosteinde te verbeteren.

Uit een 3 tal schetsvarianten is vrijdag 19 juni door de wethouder de variant met een twee richting fietspad in Oosteinde gekozen. DIVV heeft het voornemen om een tweerichting fietsoversteek aanleggen op deze kruising.

Het project vraagt de CVC op hoofdlijnen om advies.

Het advies kan dan meegenomen worden in de verdere uitwerking.

Dit project wordt z.s.m. na de bouwvak uitgevoerd.

De variant bestaat uit een tweerichting fietsoversteek naast de reeds aangelegde voetoversteekplaats. Het tweerichting fietspad wordt ook gerealiseerd in Oosteinde.

De fietsoversteekplaats bij de Sarphatistraat wordt ingericht als tweerichting oversteekplaats.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het verkeersontwerp.

Opmerkingen vooraf

- Naar aanleiding van klachten uit de buurt is het verzoek gekomen voor een fietsoversteek.
- De wethouder verkeer heeft de voorkeur uitgesproken voor de gepresenteerde variant. Hij wilde wel de consultatieprocedure van de stadsdeelverkeerscommissie en CVC aflopen.
- Het voorliggende ontwerp zal vanwege tijdsdruk gedeeltelijk worden uitgevoerd.

Reactie CVC

Politie

- De politie wenst een fietspad in rood asfalt.
- Ook wil de politie het tweerichtingenfietspad komende vanaf de Hemonystraat, fysiek scheiden door een steunpunt.

GVB

- Ook het GVB wenst een fysieke scheiding in het fietspad.
- De inrit bij de Hemonystraat moet een verkeersveilige constructie zijn.
- De fietser vanaf het Frederiksplein naar het Oosteinde toe moet goed worden begeleid.
- Volgens het GVB ontbreken enkele haaiantanden.
- Het fietspad op het Oosteinde naast huisnummer 27 moet op een plateau liggen.

DRO

- DRO vraagt zich af of de volgorde van besluitvorming wel juist is. Het is vreemd dat de wethouder al een keuze heeft gemaakt, zonder dat de CVC is geconsulteerd.
- DRO mist de route Sarphatistraat linksaf naar het Oosteinde toe. Het project dient een rechte aansluiting te maken.
- Bij de Hemonystraat moet het project duidelijke haaiantanden plaatsen.
- DRO wenst een fietspad in de straat, zeker omdat het project aangeeft dat de Nederlandse Bank wordt verbouwd. Dit zal groot vervoer eisen, waarbij de fietser in het gedrang kan komen. De politie wijst erop dat de wethouder zijn verantwoordelijkheid moet aanvaarden wat betreft eventuele ongelukken als hij vasthoudt aan voorliggende variant.
- DRO wenst meer ruimte in de boogstralen komende vanaf het Oosteinde, linksaf richting Amsteldijk. Dit ten behoeve van de doorstroming op de Stadhouderskade.

DIVV

- DIVV wenst een fietspad van vier meter op het Oosteinde.
- Voor wat betreft de kruising Sarphatistraat dient het project de berijdbaarheid voor de fietser van de bewegende wisseldelen goed bekijken.

Het stadsdeel

- De kruising Hemonystraat – Stadhouderskade met het twee-richtingenfietspad is volgens het stadsdeel geen wenselijke oplossing, omdat de aansluiting van het fietspad op de rijweg in de Hemonystraat onveilig is. De focus van de automobilist, rijdend in de Hemonystraat is immers gericht op het kruispunt Stadhouderskade – Hemonystraat en rijdend in de Hemonystraat verwacht de automobilist niet dat er vóór of ná het kruispunt nog fietsers vanaf het laatste stukje fietspad de rijweg oprijden. Er is sprake van een slecht zicht op deze fietsers die zich feitelijk al in de Hemonystraat bevinden. Ook is meer opstelruimte voor de fietser nodig.
- Het stadsdeel is van mening dat het doortrekken van het tweerichtingen fietspad vanaf de stadhouderskade verder de Hemonystraat in tot aan de Hemonylaan een voorwaarde is voor de veiligheid van fietsers, indien er gekozen wordt voor de voorliggende variant.
- De voorkeur van het Stadsdeel betreft niet de voorliggende variant, maar één van de varianten, die inmiddels zijn afgefallen, en die nu niet in de vergadering aan de orde was.

Nagekomen bericht: Op 25 augustus 2009 is door het stadsdeel aan de secretaris CVC gemeld dat de aanpassing/wijziging van het kruispunt Stadhouderskade – Hemonystraat inmiddels is gerealiseerd conform de gekozen variant van wethouder Verkeer en Vervoer.

Het stadsdeel Oud Zuid zal hiervoor het VO Hermonylaan moeten aanpassen voor wat betreft het gedeelte van de Hermonystraat.

Advies/besluit CVC

De CVC keurt voorliggend ontwerp niet goed.

- De situatie is verre van optimaal en de CVC heeft enkele suggesties voor het aanpassen gedaan.
- Het fietspad op het Oosteinde moet goed aansluiten op de kruising met de Stadhouderskade om een verkeersveilige situatie te creëren.

7. Quick scan Marnixplein

In aanwezigheid van de heren B. Vroon (IBA), C. Seinen en S. Honselaar (stadsdeel Centrum) en mevrouw A. Fransen.

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld.

De Centrale Verkeerscommissie (CVC) heeft in haar bijeenkomst van 30 juni 2009 de Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA) verzocht een quick scan uit te voeren voor de kruising Marnixplein - Marnixstraat.

Door o.a. politieke druk is voor een verkorte routing gekozen dan het protocol voorschrijft. Dit is gedaan om voor begin van het nieuwe schooljaar buiten maatregelen te hebben gerealiseerd.

De kruispuntaanbevelingen worden nu aan de CVC voorgelegd zodat het advies nog meegenomen kan worden richting uitvoering.

De CVC wordt gevraagd advies te geven op de aanbevelingen van bijgaande schouwverslag.

Opmerkingen vooraf

- Een brief aan de bewoners is toegevoegd aan de CVC-stukken.
- Naar aanleiding van de quickscan heeft de WBA aanbevelingen gedaan. Het stadsdeel heeft de tekening op uitvoeringsniveau enigszins aangepast en deze oplossingsrichting keurt de WBA goed.
- Het stadsdeel geeft aan dat het tijdelijke maatregelen zijn, totdat de Marnixstraat wordt geherprofileerd.
- Het stadsdeel heeft de VOP opgeschoven ter behoud van een boom.
- De tramopstellengte is iets korter, maar blijft dertig meter. Het kopteken staat anderhalve meter voor de VOP.
- Het stadsdeel wil de drempels uitvoeren in asfalt en laat deze doorlopen in het fietsgedeelte.

- Door de positie van een aantal trammasten begint de halte iets later.
- De uitmonding van het fietspad laat het stadsdeel soepeler verlopen. Daarnaast zijn tussen het fietspad en de rijbaan twee invalidenparkeerplaatsen ten behoeve van bewoners gesitueerd.
- De boogstralen van RS20 en RS18 zijn bekeken.
- Het fietspad wordt uitgevoerd in rood asfalt of rode tegels.
- Het stadsdeel frist alle markering binnen het gebied op of brengt deze opnieuw aan.
- De fietsstroken gaan over in het huidige profiel.
- De bushalte wordt verplaatst.
- De voorgestelde maatregelen hebben betrekking op de kruising waar het ongeval is gebeurd. De wensen voor het overige deel van de Marnixstraat neemt het project mee in de toekomstige herprofilering.
- Bij goedkeuring van de CVC start het project op maandag 20 juli 2009, waarna het project binnen twee weken klaar is.
- De WBA benadrukt dat zij een aantal aanbevelingen heeft gedaan, waarvan verschillende in de toekomst worden meegenomen. In verband met maatregelen naar aanleiding van het ongeval is nu gezocht naar een afdoende snelle oplossing.

Reactie CVC

GVB

- Het GVB wijst erop dat de markering niet goed loopt.
- Het GVB gaat node akkoord met bushalte.
- Met de drempel gaat het GVB niet akkoord.
- De tekening van het stadsdeel wil het GVB graag ontvangen.

Politie

De politie gaat akkoord met de voorgestelde maatregelen.

DRO

DRO gaat akkoord onder de voorwaarde dat de drempels worden uitgevoerd in asfalt.

DIVV

De Fietsersbond wil grotere bochtstralen bij de afslaan beweging vanaf het vrijliggend fietspad.

Vertegenwoordiger WBA

De WBA adviseert het project bij het definitieve ontwerp goed te kijken naar de kruising. Daarbij moet het project niet alleen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid kijken, maar ook naar praktische zaken zoals het terugplaatsen van de bushalte.

Het stadsdeel

Het stadsdeel wil het politierapport graag ontvangen.

De politie geeft aan dat in de subdriehoek verkeer en vervoer is aangegeven dat alle partijen betrokken bij het protocol in discussie willen over de toepassing van het protocol. Na discussie in de subdriehoek volgt discussie binnen de CVC.

De waarnemende voorzitter zal aan de heer Van Ham vragen om het onderwerp protocol te agenderen.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met voorliggend ontwerp.

8. Naritaweg

Aanleiding

In een vorige behandeling van dit punt was er sprake van een profiel van 11 m; VC Havens en CVC waren van mening dat er in dit profiel niet voldoende ruimte was voor de fietsers.

N.a.v. overleg met de projectontwikkelaar van het hotel is er tijdelijk 3 m meer ruimte beschikbaar gekomen; het nieuwe (tijdelijke) profiel voorziet nu wel in fietsvoorzieningen.

Het gaat bij de behandeling met name om het tijdelijke profiel, de aansluitingen zijn alleen qua

principe uitgewerkt, zodra een en ander tot een volwaardig voorstel heeft geleid wordt dit voorstel opnieuw ter goedkeuring aan u voorgelegd (voor nadere informatie zie bijgevoegde notitie).

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het voorgestelde (tijdelijke) profiel voor de Naritaweg.

Opmerkingen vooraf

Reactie CVC

- Het ontwerp betreft het profiel van de tijdelijke Naritaweg van elf meter tussen het hotel en de bestaande bebouwing.
- Omdat het hotel eerst de torens bouwt en daarna de parkeergarage is het mogelijk om in een tijdelijk extra strook van drie meter een tweerichtingsfietspad te realiseren.
- De fasering in bouw is nog niet duidelijk, waardoor ook de tijdelijke busroute nog niet zeker is.
- Twee mogelijke varianten die het project nog verder uitwerkt zijn:
 - een stuk Radarweg uit de roulatie
 - een 'circuit' (stelsel van 1-richtings verkeerswegen) bij de Radarweg.
- DRO vraagt de CVC akkoord te gaan met een profiel Naritaweg van veertien meter en een tweerichtingsfietspad.
- Zodra de fasering bekend is, komt de aansluiting Radarweg – Barajasweg nogmaals in de CVC aan de orde.

GVB

GVB kan ook akkoord gaan met het profiel, maar niet met de hele tekening.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het voorgestelde profiel. De nadere uitwerking van de aansluiting komt nogmaals in de CVC aan de orde.

9. Prins Hendrikkade: voetgangersoversteek opnemen in de VRI (tegenover het Victoriahotel)

In aanwezigheid van de heer R. Lolkema (DRO) en mevrouw L. Djoefrie (stadsdeel Centrum).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld.

Momenteel is er een groot conflict tussen enerzijds overstekende voethangers (via een zebrapad) en anderzijds kruisend fietsverkeer tegenover het Victoriahotel op de kruising Prins Hendrikkade/Damrak.

Het (bromfiets)verkeer dient voorrang te verlenen aan een grote stroom overstekende voetgangers maar in de praktijk wordt er vaak gewoon doorgereden om nog een groen verkeerslicht te halen.

Op 4 maart 2009 is er een schouw geweest rondom het Centraal Station waaronder deze situatie is bekeken, hierbij waren enkele CVC leden aanwezig evenals de heer G. Walstra voor wat betreft de VRI.

In de bijgeleverde tekening is het nieuw te plaatsen verkeerslicht aangegeven, dit extra verkeerslicht betekent echter dat de cyclustijd van 60 seconden verhoogd dient te worden naar 72 seconden. Dit geldt eveneens voor de kruising Martelaarsgracht/Prins Hendrikkade (kruising 109) aangezien beide kruisingen in elkaars invloedsfeer liggen.

Een en ander is uitgewerkt en akkoord bevonden in de WVA van 25 juni 2009. Tijdens deze vergadering was er echter wel bezwaar van het GVB aangezien een toegenomen cyclustijd ook betekent dat het OV langer moet wachten.

Een tweede opmerking was dat er momenteel een fysiek probleem (en straks wellicht nog meer) is voor de fietsers komend vanaf de oostzijde van het Damrak welke oversteken en linksaf het damrak op willen. Deze fietsers hebben (te) weinig ruimte, voorgesteld is om een klein hoekje van de middenheuvel op te offeren t.b.v. van wat extra ruimte voor de fietsers. Ook dit is op de tekening meegenomen.

Hieronder is de concept rapportage van de WVA:

1) Voetgangersoversteek tegenover het Victoriahotel

Bij de behandeling van dit agendapunt is Rindert Lolkema van DRO aanwezig.

Besproken worden een notitie van zijn hand aan de WVA d.d. 17 juni 2009, de onderzoeksresultaten van DRO naar mogelijke regelingen op KR 108 Prins Hendrikkade – Damrak en 109 Prins Hendrikkade – Martelaarsgracht en een tekening met mastopstelling.

Op 11 juni had de WVA de heer Lolkema verzocht de gevolgen van een koppeling tussen de VOP over de Prins Hendrikkade bij het Victoriahotel en de voetgangersoversteek naar het Centraal Station voor de kruisingen 108 en 109 nader te onderzoeken.

De heer Lolkema laat weten dat de koppeling mogelijk is als beide kruispunten een regeling met een cyclustijd van 72 seconden krijgen.

De WVA stemt daarop in met de beoogde koppeling.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het verkeersontwerp

Opmerkingen vooraf

- Bij de voetgangersoversteek ontstaan veel conflicten tussen fietsers en voetgangers.
- In maart is in aanwezigheid van diverse disciplines een schouw gehouden.
- De WVA stemt in met het plaatsen van een VRI. Hoewel het een verhoging van de cyclustijd met zich meebrengt, zag de WVA het als een goede oplossing voor dit grote knelpunt.
- Het project acht het raadzaam om na een half jaar te evalueren om te kijken of deze oplossing voldoet.

Reactie CVC

Politie

Politie is akkoord met de oplossing voor dit drukke punt.

GVB

- Het GVB is tegen voorliggend ontwerp vanwege de verhoging van de cyclustijd.
- In het verleden heeft het GVB verzocht om een verhoging van de cyclustijd ten gunste van lijn 48 en dat was destijds niet mogelijk. Daarom is het GVB verbaasd dat een verhoging van de cyclustijd met twaalf seconden nu wel mogelijk is.
- De kans dat de fietser stopt voor het rode licht acht het GVB gering.
- De tramlijnen gaan volgens het GVB frequenter rijden en hij vraagt zich af of dit regeltechnisch mogelijk is.
- Het GVB verwacht een verslechtering van de doorstroming van het OV met deze nieuwe VRI.

DRO

- DRO betreurt het dat het project heeft gekozen voor de huidige variant, terwijl uit de schouw blijkt dat andere maatregelen ook mogelijk zijn.
- DRO dringt erop aan om de huidige cyclustijd terug te brengen als blijkt dat de VRI niet het gewenste resultaat oplevert.
- DRO is geen voorstander van de voorgestelde oplossing.

Het stadsdeel

- Het stadsdeel geeft aan dat drempels of een verhoogd vlak niet mogelijk zijn in verband met de afwatering.
- De evaluatie na zes maanden moet uitwijzen of andere maatregelen nodig zijn.

DIVV

DIVV stelt voor om na drie maanden al te evalueren.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat nu akkoord met voorliggend voorstel.

- Het project wordt verzocht na drie maanden te evalueren.
- Het project moet een 0-meting houden als uitgangspunt van de evaluatie.
- Aandachtspunt is de afwikkeling van het overige verkeer en met name het OV.

10. De Ruyterkade (achterzijde CS) voorstel inpassing Bromfietsdrempel

In aanwezigheid van de heer R. Lolkema (DRO) en mevrouw L. Djoefrie (stadsdeel Centrum).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld.

Momenteel is er een groot conflict tussen enerzijds overstekende voethangers (via een zebrapad) en anderzijds kruisend fietsverkeer op de De Ruyterkade aan de achterzijde van het Centraal station.

Het (bromfiets)verkeer dient voorrang te verlenen aan een grote stroom overstekende voetgangers van en naar de pont

maar in de praktijk

wordt er vaak gewoon doorgereden ondanks dat de voetgangers een zebrapad hebben..

Op 4 maart 2009 is er een schouw geweest rondom het Centraal Station waaronder ook dit punt is bekeken, hierbij waren enkele CVC leden aanwezig. Tijdens deze schouw is de hier beschreven oplossing voorgesteld.

Op de bijgevoegde tekening is een dubbele sinusvormige drempel aan weerskanten van de voetgangersoversteekplaats ingetekend (een zelfde situatie ligt ook aan de Weesperzijde). De verwachting is dat de snelheid van het kruisende (brom)fietsverkeer wordt gereduceerd en dat het tevens attentieverhogend werkt. Om te voorkomen dat het verkeer de drempel omzeilt is er een persrichel nodig zoals op de tekening is weergegeven.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het verkeersontwerp

Opmerkingen vooraf

- Op de De Ruyterkade is ook sprake van een conflict tussen voetganger en fietser.
- Een VRI is door alle partijen afgekeurd als oplossing en daarom stelt het project voor een bromfietsdrempel aan te leggen.
- De drempel werkt attentieverhogend voor de fietser.
- Aan de zijkant van de drempel is een richel, om te voorkomen dat de fietser er aan de zijkant langs gaat.

Reactie CVC

GVB

- Het GVB wil zien wat er met de fietsers gebeurt als zij grote snelheid hebben.
- Ook hier wil het GVB evalueren.
- In de definitieve situatie moet het project bekijken hoe voetgangers veilig kunnen oversteken.

DIVV

DIVV brengt de afwatering van de drempel onder de aandacht.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp, met verwerking van de gemaakte opmerkingen.

11. Herinrichting Timorplein

In aanwezigheid van de heer P. van Baalen (stadsdeel Zeeburg) en mevrouw M. Muller (projectleider).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld.

De huidige inrichting van het Timorplein is verouderd en sluit niet aan bij de nieuwe functies van Timorplein 21 (hostel, bioscoop horeca, vergadercentrum). Nadat de raadscommissie (Fysiek Domein, Zeeburg) heeft besloten bestaande bomen in het plan te handhaven, wordt het plan in twee fasen gerealiseerd. De uitvoering van fase 1 start in november 2009. Voor fase 2 wordt gewerkt aan een nieuw ontwerp met behoud van bomen, dit deel wordt in 2011 uitgevoerd.

Onderdeel van het gebied dat wordt heringericht, is de noordzijde van de Borneostraat ter hoogte van het Timorplein. De Borneostraat was een 50-km weg met vrijliggende trambaan.

Sinds enkele jaren is de Borneostraat een 30-km weg. Echter is de inrichting daar nog niet aan aangepast. De voorgestelde inrichting van de noordzijde van de Borneostraat ter hoogte van het plein is de aanzet voor de toekomstige inrichting van deze 30-km weg. Daarnaast is sinds een jaar de Borneostraat bij het Javaplein afgesloten. Hierdoor is de verkeersintensiteit in deze straat sterk

afgenomen. In de nabije toekomst wordt er ook een knip gemaakt in de Madurastraat, waardoor het niet meer mogelijk is om vanaf de Molukkenstraat naar de Borneostraat te rijden. Dit zal er toe leiden dat de Borneostraat vrijwel alleen door bestemmingsverkeer en langzaam verkeer zal worden gebruikt.

Het recht trekken van de noordelijke rijbaan ter hoogte van het Timorplein is een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Door deze ingreep ontstaat er meer pleinruimte, met name op het punt waar het Timorplein het smalst is, bij de hoektoren van het grote gebouw. De gewonnen ruimte wordt ingezet voor een blindegeleidelijn, meer leefruimte voor een monumentale boom en een halteplaats voor de touringcars. Daarnaast is dit smalle punt de verbinding tussen het pleindeel aan de oostkant en het pleindeel aan de westkant. Het punt waar juist veel voetgangers gebruik van maken. Om het Timorplein als een geheel te ervaren is het van belang dat dit smalle punt zo breed mogelijk wordt gemaakt en het plein in de zelfde verharding wordt uitgevoerd. Het plan krijgt een open karakter om nog meer ruimte voor verblijf te genereren verdwijnen de parkeerhavens aan de Borneostraat.

Ter hoogte van het Timorplein is er een extra verbreding van de trambaan in de Borneostraat. Deze inrichting dateert uit de tijd dat de Borneostraat nog een 50/km weg was en daar nog een VOP (zebrapad lag). Inmiddels is de Borneostraat en 30 km weg, is de VOP verwijderd en is de verbreding niet meer noodzakelijk door de gewijzigde verkeerssituatie en de toekomstige ontwikkelingen. Door in de noordelijke rijbaan het asfalt te vervangen door klinkers en de trambaan recht te trekken, wordt een begin gemaakt aan de transformatie van de Borneostraat naar een 30 km –weg.

In het kader van de verkeersveiligheid is er voor gekozen een oversteek over de Borneostraat te maken tussen de Sumatrastraat en het plein,, net ten oosten van de aansluiting van de Sumatrastraat op de Borneostraat. Dit kruisingsvlak wordt door de touringcars als keerpunt gebruikt om bij de halteplaats te komen. Daarnaast wordt deze route richting de Javastraat alleen nog door bestemmingsverkeer gebruikt. De oversteek ligt dus waar de touringcars niet verder rijden en waar vrijwel alleen bestemmingsverkeer via de Borneostraat in rijdt. In de Indische buurt wordt voor een 30 km weg met eenrichtingsverkeer een standaard van 3.50 m aangehouden. Dit biedt voldoende ruimte om fietsers op de rijbaan te combineren met het overige verkeer. Daarnaast moet de rijbaan bruikbaar blijven voor de nood- en hulpdiensten en afvalophaaldienst.

Voor de Borneostraat wordt gewerkt aan een visie om deze opnieuw in te richten als 30-km weg (woon- en verblijfsgebied). De verwijdering van de verbreding aan de noordzijde past in deze visie en is dus eigenlijk vooruitlopend op de herinrichting van de Borneostraat. In het najaar van 2009 zal deze visie u ter advisering worden aangeboden.

In de ontwerpfase is het plan voor het Timorplein in de verkeerscommissie Zeeburg besproken, maar is nagelaten de CVC hierover te informeren. Echter na een gesprek met het GVB op 25 juni 2009 is het plan nogmaals besproken en bekeken. Onderzocht is of de herinrichting door kan gaan zonder de verbreding te verwijderen. Dit is helaas niet mogelijk.

De rijbaan van de Borneostraat wordt dan te smal om touringcars voor het Timorplein te kunnen laten stoppen en fiets- en overig verkeer op de rijbaan te combineren. Ook de vergroting van het plein is niet mogelijk, waardoor bovengenoemde kwaliteitsslag niet gehaald kan worden. Hierbij is ook van belang dat een touringcar die gasten laat uitstappen en de bagage moet lossen, geen obstakel mag vormen voor het verkeer dat over de rijbaan en/of het langzaam verkeer dat over het plein loopt. Daarom is besloten het ontwerp ongewijzigd te laten en dit te bespreken in de CVC.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het ontwerp van de herinrichting Timorplein en het verwijderen van de verbreding van de trambaan op de Borneostraat ter hoogte van het Timorplein.

Opmerkingen vooraf

- Een klein stuk van de Borneostraat, grenzend aan het Timorplein, wordt recht getrokken.
- In de nieuwe situatie liggen er geen parkeerplaatsen meer langs het Timorplein.
- Langs het plein is wel een standplaats voor touringcars.
- De Borneostraat is 30km-gebied geworden en deze inrichting is ook nodig ten behoeve van de herinrichting van het Timorplein.

Reactie CVC

GVB

- De stadsdeelverkeerscommissie heeft het plan besproken toen niet duidelijk was dat de rand van het Timorplein (te weten de band tussen de Borneostraat en het Timorplein) zover de Borneostraat in zou komen te liggen.
- Met het rechte trekken van de weg verdwijnt niet alleen het remmende karakter van de vormgeving van de weg, maar ook de vluchtheuvel voor de voetganger.
- Het GVB vindt het jammer dat het stadsdeel vasthoudt aan een zo ver naar voren springende band van het Timorplein.

DRO

- DRO vreest voor veel keerbewegingen van de bus die naar de touringcarplaats wil komen. Dit is een ongewenste situatie.
- DRO vraagt het project ervoor te zorgen dat de bussen goed kunnen keren, zeker omdat er ook een trambaan loopt.

DIVV

DIVV adviseert negatief omdat de weg te smal is voor fietsers wanneer daar een touringcar en tram gezamenlijk staan. Deze hebben naast het overige verkeer niet voldoende ruimte.

Advies/besluit CVC

De CVC plaatst kritische kanttekeningen bij het ontwerp.

- De CVC ziet een verkeersonveilige situatie ontstaan, er is te weinig ruimte waar tram, bus en auto samen rijden.
- Knelpunt zijn de kerende bussen.
- De CVC adviseert het project om in overleg te gaan met de individuele leden van de CVC. Ook moet het project een schouw houden.

12. Nassaukade

In aanwezigheid van de heren M. Leuring (IBA) en F. Verdurmen (DIVV).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld.

Ter plaatse van de Nassaukade moet DIVV onderhoud plegen aan het asfalt in de rijbaan. Hierbij wordt de deklaag en tussenlaag verwijderd en opnieuw aangebracht. Op het aangegeven wegvak, zit in de huidige situatie te weinig afschot in de rijweg. Hierdoor ontstaat bij regen wateroverlast. Het zicht op de betonbanden trambaanband is in de huidige situatie, op het grootste deel van het wegvak, beperkt.

De beste mogelijke oplossing, gezien de impact en de kosten, is om de betonnen trambaanband te verwijderen en het asfalt van de rijweg op de trambaan aan te laten sluiten en zo af te wateren op de huidige kolken.

Overige varianten zijn veel duurder en ingrijpender voor het profiel (reconstructie).

In overleg met DIVV (dhr. F. Verdurmen), IBA (dhr. M. Leuring), Stadsdeel Westerpark (dhr. J. Dijk) en het GVB (dhr. R. Hoogland van GVB infra) is daarom afgesproken om een voorstel te maken waarop de trambaan wordt verwijderd, het nieuwe asfalt van de rijweg aansluit op de trambaan en op de plaats van de trambaanband een doorgetrokken belijning komt.

De CVC wordt gevraagd om akkoord te gaan met het voorstel om het wegprofiel aan te passen.

Opmerkingen vooraf

- In de bestaande situatie is het afschot van de weg minimaal en ontstaat bij regen veel wateroverlast.
- In overleg met het stadsdeel, GVB afdeling infra en IBA is een oplossing bedacht die de minste impact heeft op het wegprofiel.
- De trambaanband wordt vervangen en het asfalt van de rijweg sluit aan bij de trambaan.
- De CVC wordt advies gevraagd over het gedeelte Zaagpoortbrug tot de tramhalte.

Reactie CVC

DRO

- DRO is geen voorstander van het ontwerp, omdat er een goede scheiding moet zijn tussen de trambaan en de rijweg voor de auto.
- DRO verwacht grote conflicten tussen de verkeersdeelnemers en de vrije baan voor het OV zorgt juist voor een goede scheiding.
- DRO stelt voor om de band te verhogen en het stuk tussen de rails en de band af te laten wateren naar de rails toe.

DIVV

DIVV sluit zich aan bij de opmerkingen van DRO.

GVB

- Volgens het GVB moet in het profiel een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen trambaan en rijbaan. In de bestaande situatie is dit het geval door de verhoogde trambaan of afgescheiding met een persrichel.
- Een vrije trambaan moet een andere kleur hebben dan de rijbaan voor auto's.
- Het GVB is geen voorstander van voorliggend ontwerp.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat niet akkoord met voorliggend ontwerp.

Het project moet in overleg gaan met diverse disciplines om te zoeken naar een andere oplossing.

13. Ter kennisname

14. Vaststellen verslag 852e CVC d.d. 30 juni 2008

De CVC-leden kunnen schriftelijke opmerkingen sturen naar het secretariaat.

15. Naar aanleiding van het verslag

16. Actualiteiten

Het GVB heeft gehoord dat het AKZO-hoofdkantoor niet wordt gebouwd in de Beethovenstraat.

Helaas zijn voor de bouw een aantal bomen gekapt en is ook het fietstunneltje voor niets afgesloten.

In de CVC is het terugplaatsen van het fietspad/fietstunnel niet behandeld.

DIVV zal bij het project Zuidas de stand van zaken navragen.

Aanpassing bocht kluirotonde A4/Anderlechtlaan

In aanwezigheid van mevrouw U. Hoogeveen (stadsdeel Slotervaart)

Opmerkingen vooraf

- Het project stelt voor om de bocht bij de oprit A4 richting Den Haag in de kluirotonde aan te passen.
- Het zicht van de fietsers verbetert door de oprit te versmallen door het aanbrengen van verdrijvingvlakken, die ook worden uitgevoerd met ribbels.

DIVV

DIVV adviseert het fietspad zo haaks mogelijk aan te leggen.

Volgens het project is verleggen van het fietspad financieel gezien geen optie.

Advies/besluit CVC

De CVC stemt in met het ontwerp.

Nieuwe Hemweg

- De heer Verdurmen (DIVV) geeft een toelichting. De Nieuwe Hemweg is in de vorige CVC behandeld en de CVC heeft de situatie voor 2012 al goedgekeurd. Bij de Westhavenweg moet nu een VRI komen in verband met de spoorwegovergang. De Coentunnelcompagnie past met spoed de tekeningen aan en wil graag bilateraal overleg met diverse disciplines. In een volgende CVC kan het ontwerp dan als hamerstuk worden behandeld, zodat het project in volle vaart kan doorgaan.
De situatie voor 2012 wordt geoptimaliseerd en de afslagvakken op de Nieuwe Hemweg worden ingetekend.
- Het GVB adviseert het ontwerp als agendapunt te agenderen. Het project kan dan gelijk eventuele vragen van de CVC beantwoorden en opmerkingen meenemen.

Besloten wordt om het punt op 25 augustus 2009 in de CVC te behandelen. Vooraf is overleg met de leden van de CVC.

17. Rondvraag

Er zijn geen gegadigden voor de rondvraag.

De voorzitter sluit de vergadering om 16.55 uur.