



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: 857^e CVC

Datum: 6 oktober 2009
(vastgesteld in 858^e CVC van 20 oktober 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	- notulist	
	Dhr. H. van Ballegooijen	- IJburg-(agendapunt 4)	
	Dhr. P. Knepper	- Hesprit/Tiem	(agendapunt 5 en 6)
	Dhr. W. de Lange	- DIVV	(agendapunt 5)
	Mw. B. van Oosterwijk	- De Baarsjes	(agendapunt 6, 7 en 8)
	Dhr. P. van der Zedde	- IBA	(agendapunt 7 en 8)
	Dhr. E. Blom	- Oud Zuid	(agendapunt 9)
	Dhr. D. van Ovost	- projectleider	(agendapunt 10)
	Dhr. P. Smit	- Zuideramstel	(agendapunt 10)
	Dhr. F. Koopmans	- manager projectbureau	(agendapunt 10)

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 Tijnmuiden – Dortmuiden – rotonde gedeelte
 - 3.2 Johan Huizingalaan – Definitief Ontwerp
 - 3.3. S101 – Nieuwe Hemweg – Westhavenweg – Contactweg - Kabelweg
4. Bushaltes Pampuslaan
5. Stadhouderskade tussen Hobbemakade en Frans Halsstraat
6. Kruising Admiraal de Ruyterweg – Jan Evertsenstraat – Witte de Withstraat (WODAN-project)
7. Blackspot Kruispuntcomplex Postjesweg – Witte de Withstraat - Baarsjesweg

8. Blackspot Mercatorplein – Hoofdweg
9. Afsluiting van trambaan Ruysdaelstraat – Johannes Vermeerstraat – Gabriel Metsustraat
(d.m.v. grasbanen om taxiverkeer te weren)
10. Tijdelijke aanpassingen Amstelveenseweg ter hoogte van het VU medisch centrum in verband met de nieuwbouw van de zogenaamde Westflank VU medisch centrum
11. Ter kennisname
12. Verslag 856e CVC d.d. 22 september 2009
14. Naar aanleiding van het verslag
15. Actualiteiten
14. Rondvraag

2. Mededelingen

Op 15 oktober 2009 is de heer Tollenaar 40 jaar in dienst bij het GVB. De CVC-leden zijn uitgenodigd voor de receptie om dit heugelijke feit te vieren.

3. Hamerpunten

3.1. Tijnmuiden – Dortmuiden – rotondegedeelte

Aanleiding

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

Reactie CVC

De CVC vraagt zich af waarom bij de kruising Tijnmuiden-Tijnmuiden ter hoogte van huisnummer 26 geen uitritconstructie is neergelegd, terwijl dat bij de andere kruisingen wel het geval is.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp.

3.2. Johan Huizingalaan – Definitief ontwerp

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Tijdens de CVC van 19 mei 2009 zijn de behandeling van hamerstuk 3.3. nog een aantal opmerkingen gemaakt ten aanzien van het destijds ingediend ontwerp reconstructie Johan Huizingalaan. Na verwerking van deze opmerkingen zou het project het afgerond definitief ontwerp verspreiden onder de leden van de CVC. In de bijgeleverde tekening (bijlage 1 – tekening 6044-06 – nieuwe situatie – d.d. 16-6-2009) zijn deze punten verwerkt en is het definitieve ontwerp van de Johan Huizingalaan afgerond.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de voorliggende tekening.

Reactie CVC

- De busbaanmarkering vanaf de Pieter Callandlaan naar het plein toe moet ter hoogte van huisnummer 12 en 14 onderbroken zijn.
- Aan de andere kant van de weg moet de toegang tot de inrit gestippeld zijn.

Advies/besluit CVC

Met verwerking van deze opmerking gaat de CVC akkoord met voorliggend ontwerp.

3.3 S101 – Nieuwe Hemweg – Westhavenweg – Contactweg - Kabelweg

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Coentunnel Construction v.o.f. (CCN) is als opdrachtnemer van Coentunnel Company B.V. (CCY), verantwoordelijk voor o.a. 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 toegen 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. De Coentunnel Construction heeft als opdracht meegekregen dat zij moeten terugleggen wat er nu aan infrastructuur ligt.

In de 827e CVC zijn de situaties 2012 en 2020 besproken. Met deze beide eindbeelden is de CVC akkoord gegaan. De Coentunnel Construction zal de situatie aanleggen van 2012. Deze situatie had als uitgangspunt geen VRI. Wel zal de Coentunnel Construction de brug over koelwaterkanaal zodanig bouwen dat de situatie 2020 met een gering aantal aanpassingen door Amsterdam aangelegd kan worden.

Vervolgens is uit toetsingen gebleken dat zowel op het kruispunt Westhavenweg en Nieuwe Hemweg voor de verkeersveiligheid VRI's geplaatst moeten worden. Hiervoor heeft de Coentunnel Construction de aangepaste tekening in de 852e CVC gebracht van 30 juni 2009. Op deze tekeningen heeft de CVC commentaar geleverd en verzocht de tekening aan te passen.

Wij vragen de Centrale Verkeerscommissie akkoord te gaan met dit voorliggende ontwerp.

Reactie CVC

- Het GVB verwacht nog een tekening waar de stopstrepen en de VRI op staan.
- Nadere afstemming over de route van de bus ten noorden van de kruising Kabelweg – Nieuwe Hemweg naar de Coentunnel toe, is volgens het GVB wenselijk.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp met de volgende opmerkingen:

- Het project moet nog in overleg met de WVA over de exacte plaatsing van de VRI, inclusief de bijbehorende markering.
- De zebra-markering die bij een geregelde kruising hoort, is nog een aandachtspunt.
- Na behandeling in de WVA komt een aangepaste tekening nogmaals in de CVC aan de orde.
- De WVA moet met ProRail de relatie tussen de VRI en de spoorwegovergang afstemmen.

4. Bushaltes Pampuslaan

In aanwezigheid van de heer H. van Ballegooijen (Projectbureau IJburg).

(Dit punt stond op de agenda van 856e CVC d.d. 22 september als Hamerpunt. Tijdens de vergadering was de CVC echter van mening dat het punt nog niet voor akkoord kon worden gehamerd en werd de secretaris CVC verzocht om het punt als bespreekpunt op de huidige agenda te zetten.)

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Eind 2008 heeft er een startbijeenkomst plaatsgevonden over buslijn 66 tussen GVB, stadsregio Amsterdam, Projectbureau IJburg en DIVV. Sinds dat moment is buslijn 66 in een stroomversnelling terechtgekomen die erin heeft geresulteerd dat de exploitatie van buslijn 66 is gestart op 24 augustus 2009.

Buslijn 66 gaat rijden tussen IJburg en Amsterdam Zuidoost en is van belang voor een verbetering van de ontsluiting van IJburg met het openbaar vervoer.

Het is een noemenswaardig feit dat de definitieve route van buslijn 66 en de startdatum van de exploitatie van deze lijn eind maart 2009 zijn vastgesteld. Tot dit moment waren er twee alternatieve routes in onderzoek: 1) ontsluiting IJburg via de Bert Haanstrakade (2) ontsluiting IJburg via de Pampuslaan en de IJburglaan. Vanaf het moment dat gekozen is voor optie twee was het ook duidelijk dat in de Pampuslaan op IJburg twee bushaltes aangelegd moesten worden.

Voorgestelde wijziging huidige situatie

In de huidige situatie zijn de bushaltes aan de Pampuslaan al in gebruik genomen. Desondanks willen wij graag een uitspraak over de aangelegde haltes van de verkeerscommissie.

Oude situatie

Voor de aanleg van de haltes bestond deze locatie uit een aantal parkeervakken.

Nieuwe situatie

Om de bushaltes aan te leggen is ervoor gekozen om de aanwezige parkeervakken te verwijderen en om te zetten naar twee bushaltes (één voor iedere richting). Het halteren van de bus op Haveneiland Oost zorgt ervoor dat ook dit gebied een goede OV ontsluiting krijgt richting Amsterdam Zuidoost.

Bij het opstellen van het ontwerp voor de bushaltes in de Pampuslaan is het Programma van Eisen (PvE) bushaltes Amsterdam, opgesteld door Ingenieursbureau Amsterdam (IBA) in opdracht van Dienst Infrastructuur en Vervoer (DIVV) als uitgangspunt gehanteerd.

Aangezien de bushaltes ingepast moeten worden in een bestaande situatie en de bushaltes in een kort tijdsbestek gerealiseerd dienden te worden, zijn wij genoodzaakt om op een aantal punten af te wijken van het PvE bushaltes Amsterdam. Indien eisen vanuit het PvE niet haalbaar bleken is getracht om zoveel mogelijk het ontwerp conform de bestaand bushaltes op de IJburglaan te volgen die reeds lange tijd worden gebruikt door de nachtbus. In de notitie 'Toelichting haltes Pampuslaan' d.d. 13 augustus 2009 van het Projectbureau IJburg, wordt het ontwerp puntsgewijs besproken.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het ontwerp zoals is voorgelegd.

Opmerkingen vooraf

- Door de beperking in tijd, geld en locatie wil het project de CVC vragen in te stemmen met het gepresenteerde ontwerp dat op enige punten van het PvE bushaltes afwijkt.
- Het project heeft maximale inspanning geleverd om aan het PvE bushaltes te voldoen.
- De stadsdeelverkeerscommissie is akkoord gegaan met het ontwerp.

Reactie CVC

DRO

- Volgens DRO voldoen de bushaltes qua maten niet aan het PvE.
- Aangezien de haltes in de toekomst zullen worden aangepast vanwege de toegankelijkheidseisen betreurt DRO het dat deze eisen nu niet kunnen worden meegenomen.

- DRO kan akkoord gaan met de tijdelijke situatie onder de voorwaarde dat de haltes in de toekomst voldoen aan het PvE dat wordt toegepast.

GVB

- Het GVB stelt het op prijs dat de bushalte gereed was op de dag dat de bus ging rijden.
- In IJburg zijn alle haltes op deze manier gemaakt en daarom kan het GVB akkoord gaan met voorliggend ontwerp. Voorwaarde is dat bij aanpassing van de IJburglaan en de Pampuslaan de haltes worden aangepast aan de nu geldende normen.

DIVV

- DIVV gaat node akkoord met deze tijdelijke situatie.
- Als Zeeburg aan de beurt is in het kader van het project toegankelijkheid, zullen de haltes moeten worden aangepast.

Het project

- Het project erkent dat niet het type band wordt toegepast dat in het PvE staat. Het type band dat in de hele IJburglaan ligt, is gebruikt.
- Voor het overige meent het project dat de halte voldoet aan het PvE. In de toekomst zal de halte gemaakt worden volgens de eisen uit het PvE voor toegankelijkheid bushaltes.

Advies/besluit CVC

- De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp gezien de tijdelijkheid van de situatie en met begrip voor de omstandigheden.
- Verder constateert de CVC dat de halte niet voldoet aan het PvE, dus gaat de CVC niet akkoord als voorliggend ontwerp wordt toegepast in de definitieve situatie.
- Wanneer Zeeburg in het kader van het project Toegankelijkheid aan de beurt is, zullen alle bestaande en toekomstige haltes moeten voldoen aan de PvE Toegankelijkheid.

5. Stadhouderskade tussen Hobbemakade en Frans Halsstraat

In aanwezigheid van de heren P. Knepper (Hesprit/Tiem) en W. de Lange (DIVV).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

In opdracht van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer is een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden om knelpunten op het weggedeelte van de Stadhouderskade tussen de Ferdinand Bolstraat en de Hobbemakade op te heffen. Omdat een totale reconstructie van dit weggedeelte niet op korte termijn te verwachten is, heeft dIVV als doel gesteld met beperkte middelen de bestaande knelpunten op dit weggedeelte op korte termijn op te lossen.

De Stadhouderskade is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg en maakt deel uit van het hoofdnet auto en is een autocorridor.

Door IBA is reeds een knelpunteninventarisatie gemaakt van de gehele S100 waarvan dit weggedeelte onderdeel uitmaakt. Van deze inventarisatie is gebruikt gemaakt. Ook zijn de geregistreerde ongevallen nader bezien. Na een schouw van de situatie zijn mede op basis van geconstateerde gebreken voorstellen gedaan om met beperkte middelen de situatie op korte termijn te kunnen verbeteren. Tenslotte is op verzoek van Stadsdeel Oud Zuid in het plan het ontwerp van een tijdelijke uitstapplaats voor touringcars meegenomen.

Voor een toelichting op het ontwerp verwijs ik u korthedshalve naar hoofdstuk 7 uit bijgaande rapportage. Deze informatie dient als basis voor het westelijk deelplan.

In verband met de beperkt beschikbare middelen heeft dIVV besloten vooralsnog alleen het westelijk deel van dit plan in uitvoering te nemen. Dit is weergegeven op de als tweede bijgevoegde tekening

Akkoord te gaan met het plan voor de uitvoering van het westelijk deel tussen Hobbemakade en de Frans Halsstraat.

Opmerkingen vooraf

- Het plan is voor het hele Stadhouderskade uitgewerkt en alleen het westelijke deel wordt uitgevoerd vanwege de beperkte middelen.
- De CVC beoordeelt het gehele ontwerp.

Reactie CVC

DIVV

DIVV vindt het ontwerp een goede oplossing.

DRO

- De WVA was akkoord met kruising Ferdinand Bolstraat. Vooral omdat aan de zuidzijde een vrijliggend fietspad komt; dat beperkt de ontruimingstijden en dit komt de doorstroming op de corridor ten goede. Bovendien is sprake van een betere verkeersveiligheid.
- DRO wenst ter wille van de uniformiteit fietsstroken van 1.80 meter.
- Aan de waterkant is geen voetpad en DRO betreurt dit. Zeker omdat de voetganger door de aanleg van het fietspad twee kruisende bewegingen maakt.
- Het project wordt gevraagd om te kijken of de peperbus leeg is, omdat deze anders kan worden verplaatst om meer ruimte te scheppen voor de voetganger.

GVB

Het GVB vindt voorliggend ontwerp een goede oplossing die de doorstroming van de tram ten goede zal komen.

Advies/besluit CVC

- De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp.
- Het project wordt wel gevraagd na te gaan of de peperbus leeg is om meer ruimte te creëren voor de voetganger. Indien nodig komt het project met een aangepaste tekening. Als de peperbus vol zit, blijft deze staan.

6. Kruising Admiraal de Ruyterweg – Jan Evertsenstraat – Witte de Withstraat (Wodanproject)

In aanwezigheid van de heer P. Knepper (Hesprit/Tiem) en mevrouw B. van Oosterwijk (stadsdeel De Baarsjes)

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Genoemd kruisingscomplex is al vele jaren een groot knelpunt. Er wordt ook reeds jaren gestudeerd op een adequate verbetering van het kruispuntcomplex. Het oostelijke deel (aansl. Adm. de Ruyterweg) van de kruising met de Y aansluiting en het grote kruisingsvlak mede vanwege de afbuigende tramsporen is zeer onoverzichtelijk. Het westelijk deel (aansluiting Witte de Withstraat) is juist zeer compact waardoor aparte opstelgelegenheden ontbreken voor de diverse weggebruikers. Dit deel is met verkeerslichten geregeld. Op alle drie genoemde straten rijden tramlijnen. Bovendien berijden bussen de Adm. de Ruyterweg noord – Jan Evertsenstraat v.v. Het kruispuntcomplex is op diverse plaatsen een gevaarlijk knelpunt voor het fietsverkeer. Alle genoemde wegen maken deel uit van hoofdnet fiets. Opzet van het plan is het oostelijke kruisingsvlak te verkleinen waardoor de kruising aan duidelijkheid wint en de fietsvoorzieningen te verbeteren.

Gepoogd is de afslagbeweging van Adm. de Ruyterweg oost naar Adm. De Ruyterweg noord zo haaks mogelijk te maken zodat duidelijk is dat de rechtdoorgaande fietsers voorrang hebben en op de Jan Evertsenstraat zijn aan weerszijden fietspaden gesitueerd. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar bijlage 2.

Bijlage 3 geeft een verdere toelichting op het plan naar aanleiding van vragen van leden van de AVC op het eerste concept.

In de laatste behandeling in de AVC is het plan goedgekeurd met de volgende opmerkingen:

- 1. De doorgang voor de linksafslaande fietsers vanuit de W. de Withstraat verbreden (wordt verwerkt);*
- 2. Trachten de doorgaande fietsrichting van de Adm. de Ruyterweg oost naar de Jan Evertsenstraat te verduidelijken voor de rechtsafslaande automobilisten. (wordt verwerkt);*
- 3. Het aanbrengen van een fiets(suggestie)strook in de Van Speijkstraat ter inleiding van het fietspad. (wordt verwerkt);*
- 4. Het verbreden van het fietspad aan de zuidzijde van de Jan Evertsenstraat van 1.50m naar 1.80m. Als dit ten koste zou gaan van het trottoir maakt de gehandicapten-organisatie daar bezwaar tegen. Indiener stelt voor de rijbaan te versmallen met 6 cm tot 3.20m en het trottoir te versmallen tot 2.26m. Op de hoek bij huisnr. 79 blijft de doorgang plaatselijk minimaal 1.50m.*

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

Opmerkingen vooraf

- Door de gepresenteerde oplossing kunnen de bussen onafhankelijk van het autoverkeer inrijden.
- De tram heeft voorrang op de bus en heeft dus geen last van de halterende bus. Alleen als de bus eerder halteert, kan het voorkomen dat de tram achter de bus moet wachten. Het alternatief is een bushalte op de rijbaan.

Reactie CVC

GVB

- Het GVB vreest voor blokkering van het kruispunt omdat de bus en tram achter elkaar kunnen stoppen. Dit is een ongewenste situatie en daarom is het GVB geen voorstander van voorliggend ontwerp.
- Op de Admiraal de Ruyterweg komt de afslaande auto richting Sloterdijk erg dicht bij de tram. Daarom is het GVB niet voor het legaliseren van de linksafslaande beweging van de auto in de richting van Sloterdijk.
- Het GVB heeft geen oordeel kunnen geven in de stadsdeelverkeerscommissie, omdat zij te laat binnenkwam.
Het project geeft aan dat het GVB de stukken heeft ontvangen en dus zijn commentaar had kunnen geven.
- Wat betreft de kruising Witte de Withstraat – Jan Evertsenstraat geeft het GVB de voorkeur aan de situatie zoals geschetst in de door de indiener nagezonden tekening
- Het GVB adviseert om de doorsteekjes voor de fietser weg te halen, aangezien geen sprake meer is van Hoofdnet Fiets.

DIVV

- DIVV vindt de geschetste situatie op door de indiener nagezonden tekening ook een verbetering.
- De voorkeur van DIVV gaat uit naar een rechte oversteek voor de fietser.

DRO

- Volgens DRO moet de stopstreep aan de westzijde van de kruising met de Jan Evertsenstraat vervallen.
- Het profiel van de Witte de Withstraat moet aansluiten bij het ontwerp van het stadsdeel.

- DRO adviseert om naar een situatie te zoeken met de bushalte aan de zijkant. Voor een bushalte in het midden is volgens hem geen ruimte. De nu getekende halte kan worden ingekort, zodat de bus bij huisnummer 92 op de rijbaan stopt. Het fietspad blijft behouden en het eerste deel van de middenheuvel blijft liggen, zodat de voetganger veilig kan oversteken.
- De manier waarop de kerende beweging wordt gemaakt richting de Van Speijkstraat is naar de mening van DRO een vreemde, zeker gezien de vele kruisende bewegingen met diverse verkeersstromen.
Het project meent dat het gaat om een klein aantal auto's omdat sprake is van bestemmingsverkeer. Ook is rekening gehouden met de zichtlijnen vanaf de zebra. De voorzitter constateert dat de overige CVC-leden de keerbeweging acceptabel vinden, dit afgezet hebbende tegen de grote voordelen van voorliggend ontwerp.
- DRO wil de rijcurves zien, maar heeft geen problemen met de linksafslaande beweging vanaf de Jan Evertsenstraat naar de Admiraal de Ruyterweg.

Het project

- Het project kan meegaan met voorstel van DRO.
- Wel wil het project weten of de CVC kan instemmen met de wijze waarop meer ruimte wordt gecreëerd voor de voetgangers (zie punt 4 van de inleiding).
De voorzitter constateert dat de CVC kan instemmen met deze oplossing.

Advies/besluit CVC

De CVC vindt de gepresenteerde oplossing een verbetering ten opzichte van de huidige verkeerssituatie en heeft de volgende opmerkingen:

- De CVC geeft de voorkeur aan halteren van de bus op de rijbaan.
- Het stadsdeel moet nagaan of zij bezwaar heeft tegen een linksafverbod vanaf de Jan Evertsenstraat naar de Admiraal de Ruyterweg. Daarbij is het handig om ongevallencijfers mee te nemen.
- Het profiel wordt aangepast ten gunste van de voetganger, zoals voorgesteld onder punt 4 van de inleiding.
- Het project komt terug met een aangepaste tekening wat betreft de bushalte.

7. Blackspot kruispuntcomplex Postjesweg – Witte de Withstraat - Baarsjesweg

In aanwezigheid van de heer P. van der Zedde (IBA) en mevrouw B. van Oosterwijk (stadsdeel De Baarsjes)

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

In opdracht van de WBA is gekeken naar de ongevallenproblematiek op de kruising. Naar aanleiding van de schouw, het simulatieonderzoek en overleg met betrokkenen (deelnemers schouw, het stadsdeel, de verkeerscommissie van het stadsdeel en de WVA) zijn bijgaande ontwerpvarianten ontwikkeld.

- *Variant 1 – laad- en losplaats tegen het kruispunt aan.*
- *Variant 2 – laad- en losplaats tegen brug aan.*

Toelichting op het ontwerp:

- *Herintroductie exclusieve linksaffer naar Witte de Withstraat en De Baarsjesweg.*
- *Ten behoeve van de doorstroming verlengen linksaffer en positionering rechtdoorvak in verlengde van rijstrook op brug stad in.*
- *In variant 1 verdwijnt één het laad- en losvak bij de brug en wordt verplaatst tegen het kruispunt aan.*

- *In variant 2 wordt het laad- en losvak nog verder teruggeplaatst naar de brug (conform voorstel WVA deels op rijbaan bij grotere lengte; alleen buiten spitsen!).*
- *Fietsers richting de Baarsjesweg krijgen opgeschoven opstelpunt (duidelijker voor tegemoetkomend verkeer).*
- *Op de Baarsjesweg komt een OFOS aansluitend op het nieuw profiel dan wel het bestaande profiel.*

Opmerkingen bij de tekeningen

- *Voorlopig nieuw (door stadsdeel aangeleverd) profiel Postjesweg, Witte de Withstraat en Baarsjesweg staan in groen aangegeven.*
- *Fysieke aanpassingen voortkomend uit black-spot-aanpak in blauw.*
- *Markeringsaanpassingen voortkomend uit black-spot-aanpak in zwart. Zebra's nog even met stippellijn getekend.*
- *De voorgestelde fysieke aanpassingen uit de black-spot-aanpak (in blauw) staan op zichzelf en in feite los van de door het stadsdeel voorgenomen profielmaatregelen (in groen) op de Postjesweg vrijliggend fietspad noordzijde, Witte de Withstraat (herprofilering) en Baarsjesweg (herprofilering).*

Advies WVA

De WVA is op 28 mei 2009 akkoord gegaan met het principe van een exclusieve linksaffer richting Witte de Withstraat en Baarsjesweg, inclusief de voorgestelde profielmaatregelen. File Kinkerstraat bleek uiteindelijk niet structureel, maar incidenteel. Verkeersveiligheid geeft vervolgens doorslag. Een voorbehoud is echter gemaakt ten aanzien van de exacte plaats van de laad- en losplaats. De WVA wil de keus betreffende de laad- en losplaats over laten aan SDVC en CVC.

Advies SDVC

Verdeelde meningen in de SDVC van 140909.

- *Voor behoud huidige situatie: Beheer en Fietsersbond; zien beide geen verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Zij vinden de huidige situatie de meest veilige voor de fietser in alle opzichten. Lalo tegen kruispunt aan zorgt voor weinig zicht.*
- *Voor variant 2: afdeling Beleid, GVB en Politie. De SDVC wil keus ten aanzien van laad- en losplaats over laten aan de CVC.*

Voorkeur project

Onze voorkeur gaat uit naar variant 2.

Vervolg

Een uitgewerkt VO/DO komt t.z.t. – al dan niet als hamerstuk - terug in de CVC.

Opmerkingen vooraf

- Met diverse gremia is uitvoerig overleg gevoerd en dit heeft geleid tot een omarmd principe om de exclusieve linksaffer naar de Witte de Withstraat en de Baarsjesweg weer te introduceren.
- Er zijn twee varianten uitgewerkt voor een alternatieve laad- en loshaven.
- Een nadeel in variant 1 is het zichtprobleem van de fietser.
- In variant 2 is de laad- en loshaven naar achteren geschoven. Daarbij moet men accepteren dat een grotere vrachtwagen gedeeltelijk op de rijbaan staat.
- In de WVA van 28 mei jl. is voorgesteld de laas- en loshaven te situeren volgens variant 2 en heeft dus ook haar voorkeur.

Reactie CVC

DIVV

DIVV is voorstander van variant 2.

De politie en het GVB sluiten zich hierbij aan.

DRO

- Ook DRO heeft de voorkeur voor variant 2.
- Bij de Admiraalgracht kan de fietsoversteek meer naar de brug toe worden gelegd om de vrachtwagen meer ruimte te geven.
- DRO informeert of het klopt dat de rijweg op de Baarsjesweg naar de gevel toe schuift. Het project legt uit dat het stadsdeel aan de waterkant een voetpad wil realiseren. Dat is nog niet uitgevoerd vanwege werkzaamheden bij de moskee.
- DRO vraagt het project goed te kijken naar de bochten.

Advies/besluit CVC

De CVC spreekt de voorkeur uit voor variant 2, omdat dit de meest verkeersveilige oplossing is.

8. Blackspot Mercatorplein - Hoofdweg

In aanwezigheid van de heer P. van der Zedde (IBA) en mevrouw B. van Oosterwijk (Stadsdeel De Baarsjes)

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

De WBA heeft verzocht om een oplossing voor de Black Spot Mercatorplein – Hoofdweg. Er zijn een aantal knelpunten gesignaleerd zoals geen juiste markering en kleur asfalt. De WVA heeft op 16 april 2009 een voorstel gedaan om de exclusieve linksaffers op de Hoofdweg eruit te halen en OFOSSen toe te voegen. Verder heeft het stadsdeel De Baarsjes plannen voor fietspaden op de Hoofdweg.

Knelpunten en oplossingsrichting kruising Mercatorplein – Hoofdweg:

- *Te veel rood asfalt en blokmarkering op fietsoverstekten op de oost-west richting (suggereert voorrang, maar is het niet). Oplossing zwart asfalt met kanalisatiestrepen, waarbij de fietsstroken op Jan Evertsenstraat-west uit te voeren in rood asfalt.*
- *Het is voor autoverkeer op de uitrit Mercatorstraat onduidelijk dat ook fietsers van rechts zijn te verwachten. Oplossing: fietspad verduidelijken met pijlen en blokmarkering.*
- *Er is geen opstelplaats voor linksafslaande fietsers vanaf de Hoofdweg. Oplossing: OFOSSen aanleggen en verduidelijking belijning op het kruisingsvlak. Exclusieve linksafvakken combineren met rechtdoor-rechtsaf op de Hoofdweg in combinatie met OFOSSen. Dit is verkeersregeltechnisch getoetst en het DRO-onderzoek geeft aan dat de doorstroming in deze variant verbetert. Het ontwerp ziet er als volgt uit: een noordelijk en zuidelijk opstelvak van 4,00 meter breed, de naast gelegen fietsstrook in rood asfalt is 2,30 c.q. 2,70 meter. Fiets en auto worden door een dubbel doorgetrokken lijn gescheiden. In plaats van fietsstroken kunnen hier ook fietspaden worden aangebracht.*

NB De WBA bezint zich nog op de noodzaak voor de aanleg van OFOSSen puur vanuit de Black Spot-problematiek.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met het voorliggende ontwerp.

Opmerkingen vooraf

- De WVA gaat akkoord met het voorstel, maar stelt wel voor een eenvoudige fysieke scheiding aan te brengen tussen de fietsstrook en rijbaan. Het huidige voorstel gaat uit van een dubbele doorgetrokken streep.
- De WBA en de stadsdeelverkeerscommissie steunen voorliggend voorstel.

- Het profiel wordt tijdelijk aangebracht tot een definitief profiel na herinrichting is aangebracht.
- Het project stelt voor de markering aan te passen, het fietspad in rood asfalt uit te voeren en twee pijlen op de kruising aan te brengen zodat duidelijk is dat auto's voor elkaar langs moeten kruisen.

Reactie CVC

Politie

De politie is akkoord met voorliggend ontwerp.

DIVV

DIVV mist bij nummer 137 een stopstreep en stemt verder in met het ontwerp.

DRO

- DRO ondersteunt het standpunt van de WVA, maar twijfelt of de verkeersveiligheid verbetert omdat veel deelconflicten worden geïntroduceerd. Het kan niet de bedoeling zijn van een blackspotproject om extra conflicten te creëren.
- Een voordeel kan zijn dat bij een snellere cyclus misschien sprake is van minder roodlichtnegatie.

GVB

- Het GVB is geen voorstander van het verwijderen van het linksafvak omdat dit de doorstroming van de tram en de verkeersveiligheid niet ten goede komt.
- Aan de ene kant van de kruising moeten de fietsers midden op de kruising staan, terwijl zij aan de andere kant hun weg moeten vinden middels een care.
- Het GVB adviseert om de tijdelijke situatie goed te monitoren. Indien nodig moet de locatie weer in de oude situatie worden hersteld. Het GVB is er niet van overtuigd dat de geboden oplossing het meest verkeersveilig is op de Hoofdweg.
- De locatie is officieel geen black spot meer omdat het aantal ernstige ongevallen is afgenomen.

Het project

- Het project geeft aan dat de WBA ook enige twijfel had over het nú aanleggen van de Ofossen en het feit dat eigenlijk geen sprake meer is van een black spot. Daarom stelde de WBA voor om de maatregelen eventueel te beperken tot het aanpassen van markeringen en de discussie rond vrijliggende fietspaden uit te stellen.
- Volgens de voorzitter is relevant hoe snel het stadsdeel start met de reconstructie van het Mercatorplein. Het project, de opdrachtgever en het stadsdeel moeten samen beoordelen wat op dit punt verstandig is.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met de voorgestelde maatregelen op de kruising.

- De CVC gaat niet akkoord met de ofos, omdat nader overleg plaats moet vinden met het stadsdeel in relatie tot de toekomstige reconstructie van het Mercatorplein en een kosten-batenanalyse.
- De CVC is er niet van overtuigd dat het opheffen van linksafvakken een bijdrage is aan de verbetering van de verkeersveiligheid.

9. Afsluiting van trambaan Ruysdaelstraat – Johannes Vermeerstraat – Gabriel Metsustraat (d.m.v. grasbanen om taxiverkeer te weren)

In aanwezigheid van de heer E. Blom (stadsdeel Oud-Zuid).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

In juni/juli 2009 zijn gelijktijdig met de vernieuwing van de tramsporen in het tracé Ruysdaelstraat / J. Vermeerstraat / G. Metsustraat drie van de beoogde vijf grasbanen aangelegd t.h.v. het J. Vermeerplein; de twee grasbanen die (nog) niet werden aangelegd dienen alsnog te worden aangelegd aan beide 'ingangen' van het tracé Ruysdaelstraat / J. Vermeerstraat / G. Metsustraat. Een grasbaan wordt dan aangelegd bij de Hobbemakade ter hoogte van de tramhalte in de Ruysdaelstraat. De andere grasbaan wordt aangelegd in de Gabr. Metsustraat nèt voorbij het fietspad (doorsteek) ter hoogte van het Amerikaanse consulaat. In december 2005 is over het plan om vijf grasbanen in dit tramtracé aan te leggen positief geadviseerd door de CVC (zie vastgesteld verslag 753° CVC van 6-12-2005). Ter bevestiging van dit positieve advies t.a.v. het weren van taxi's op de betreffende trambaan zond de toenmalige wethouder M. v.d. Horst op 13-03-2006 een brief aan het stadsdeel waarin drie zaken expliciet waren vermeld:

- *dat het weren van taxi's door het uitsluitend plaatsen van verkeersborden niet was toegestaan vanwege de noodzakelijke handhavingsinspanning;*
- *dat een fysieke afsluiting volgens het oorspronkelijke plan de enige oplossing is;*
- *dat de trambaan alsnog conform het oorspronkelijke, door de CVC goedgekeurde, plan wordt uitgevoerd.*

De daadwerkelijke aanleg van de grasbanen kon (destijds) niet eerder plaatsvinden dan nadat de procedure voor het verkeersbesluit dat betrekking had op de herprofilering van de Ruysdaelstraat / de J. Vermeerstraat en de G. Metsustraat volledig was doorlopen; dit verkeersbesluit werd in maart 2008 door het DB van stadsdeel Oud-Zuid vastgesteld. Pas hierna werd in 2008 met de dienst IVV afgesproken dat de aanleg van drie van de vijf geplande grasbanen, m.n. die geprojecteerd waren ter hoogte van het J. Vermeerplein, konden worden meegenomen in de werkzaamheden voor groot onderhoud aan de tramsporen die in juni 2009 (!) zouden plaatsvinden. Het stadsdeel besloot toen de aanleg van de twee grasbanen aan de 'ingangen' van het tramtracé (t.h.v. de Hobbemakade en het Amerikaans consulaat) voorlopig niet aan te leggen om kosten te besparen, in de verwachting dat met de drie grasbanen ter hoogte van het J. Vermeerplein kon worden volstaan. Na oplevering van de grasbanen bleek dat m.n. taxichauffeurs tòch over de trambaan bleven rijden, ondanks waarschuwingsborden en de aanwezigheid van de grasbanen. Zij waagden het zelfs door te rijden over de grasbanen met het gevolg dat hun voertuigen vast kwamen te zitten in de grasbanen. Daardoor ontstond schade aan de grasbedekking en zorgden deze vastgelopen voertuigen voor grote verstoringen in de dienstregeling van de tramlijnen 16 en 24. In overleg met de dienst IVV en het GVB wil het stadsdeel daarom alsnog de twee (ontbrekende) grasbanen aan beide 'ingangen' van het tramtracé aanleggen conform het oorspronkelijke plan.

De CVC wordt gevraagd advies uit te brengen ten aanzien van de grasbanen die alsnog moeten worden aangelegd bij (1) de westelijk ingang van de vrije trambaan in de G. Metsustraat net voorbij de fietsoversteek, ter hoogte van het Amerikaans consulaat en bij (2) de oostelijke ingang van de vrije trambaan in de Ruysdaelstraat, net voorbij de voetgangersoversteekplaats bij de Hobbemakade.

Opmerkingen vooraf

- De twee extra grasbanen zijn een oplossing tegen de taxi die ondanks het verbod toch doorrijdt.

- De grasbaan begint ter hoogte van het Amerikaans consulaat bij de Van Baerlestraat. Het project heeft bewust voor deze plek gekozen, vanwege de bereikbaarheid voor de nood- en hulpdiensten., indien er calamiteiten zijn op het Museumplein.
- Het project gaat er van uit dat de taxi bij de Hobbemakade de grasbaan niet opgaat, omdat daar de tramhaltes liggen.

Reactie CVC

Politie

- De politie dringt aan op aanpassing van de taxiontheffing voor de Gabriël Metsstraat. Voor taxi's moet duidelijk zijn dat de ontheffing op dat stuk niet van toepassing is.
- Verder suggereert de politie om de tekst lijnbus te vervangen door het woord tram om te voorkomen dat de taxi doorrijdt.
- Aan het begin en einde van de grasbaan moet het project zorgen voor voldoende licht, om te voorkomen dat taxi's 's nachts de trambaan oprijden.

GVB

Het GVB heeft in de exploitatie al veel schade geleden vanwege auto's die de grasbaan oprijden. Daarom is het GVB voorstander van het nemen van maatregelen tegen het inrijden van de grasbaan

Voor het verhalen van de schade wordt het GVB geadviseerd om contact op te nemen met de politie om de gegevens van de veroorzaker te achterhalen.

Advies/besluit CVC

- De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp.
- Ook stemt de CVC in met het vervangen van het woord 'lijnbus' door 'tram'.
- Vroegtijdige inleiding van het verbod op inrijden is gewenst. Het project zal nagaan welke bebording nodig is.
- De taxiontheffing moet het project aanpassen. De Gabriel Metsstraat wordt opgenomen in de ontheffing.

10. Tijdelijke aanpassingen Amstelveenseweg ter hoogte van het VU medisch centrum in verband met de nieuwbouw van de zogenaamde Westflank VU medisch centrum

In aanwezigheid van de heren D. van Ovest (projectleider), F. Koopmans (manager projectbureau) en H. Poelmans (stadsdeel Zuideramstel).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

In verband met de nieuwbouw van de Westflank van het VU medisch centrum dienen de bouwplaatsen langs de Amstelveenseweg op een correcte en veilige wijze ontsloten te worden op de Amstelveenseweg (ten behoeve van bouwverkeer). Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar het BLVC plan.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de tijdelijke inrichting van de Amstelveenseweg ter hoogte van de bouwplaatsen(en).

Opmerkingen vooraf

- Op de hoek van de Amstelveenseweg – De Boelelaan worden voorzieningen gebouwd ten behoeve van het ziekenhuis. Het gebouw is ingeklemd tussen de bestaande bouw en de Amstelveenseweg. Hierdoor is het alleen mogelijk om langs de Amstelveenseweg een bouwterrein te realiseren.
- De definitieve bouwvergunning wordt eind oktober 2009 verwacht en in januari 2010 staat de start van de bouw gepland die tot 2012 zal duren.
- Om het bouwterrein goed te ontsluiten is overleg geweest met het stadsdeel. De vakindeling is aangepast om de vrachtwagens kwijt te kunnen.
- Daar waar nodig zullen verkeersregelaars worden ingezet om de hinder voor fietser en voetganger te beperken.
- Verder is afgesproken dat vrachtwagens op afroep beschikbaar zijn, zij wachten op een opstelplek op de Amstelveenseweg totdat zij het bouwterrein kunnen oprijden.
- De variant met de inrit op De Boelelaan kwam te vervallen omdat de kruising met het fiets- en voetpad een verkeersonveilige situatie opleverde.
- De brommer rijdt op de rijbaan en gaat na het kruispunt met De Boelelaan van de Amstelveenseweg af. In de praktijk blijkt dat veel brommers al eerder van de weg afgaan om het kruispunt over te steken.
- Wat betreft de parkeergarage wordt voor auto's een doorbraak gemaakt naar de bestaande parkeergarage. Alle auto's van de oude en nieuwe parkeergarage (440 plaatsen) zullen dus van dezelfde inrit gebruik maken. De uitrit van de garage blijft op De Boelelaan.
- DRO wijst erop dat de CVC in het verleden akkoord is gegaan met de ontsluiting van een parkeergarage in de nieuwe situatie met 330 parkeerplaatsen en geen 440 zoals nu door het project wordt genoemd. Om die reden gaat DRO niet akkoord met de in- en uitrit, zeker niet nu sprake is van een koppeling tussen beide parkeergarages. De voorzitter wijst erop dat dit knelpunt een nieuwe situatie oplevert die nog niet in de CVC is behandeld. Daarom gaat de CVC ook niet akkoord en vraagt het project met een goede oplossing te komen voor de ontsluiting van deze parkeergarage. De nieuwe situatie moet door de projecteigenaar opnieuw aan de CVC worden voorgelegd, in de wetenschap dat de CVC heeft ingestemd met een parkeergarage met 330 parkeerplaatsen.
- Voorts constateert de voorzitter dat de CVC wel advies kan uitbrengen over de inrit van het bouwterrein.

Reactie CVC

DIVV

- DIVV maakt zich grote zorgen over de doorstroming, omdat op deze route diverse hoofdnetten van bus, auto en fiets lopen.
- Bij voorkeur moet de bevoorrading buiten de spits plaatsvinden.
- Verkeersregelaars zijn een voorwaarde voor het veilig aan- en afrijden, zeker gezien de hoeveelheid fietsers die naar de universiteit gaat.

DRO

- DRO gaat ervan uit dat beide uitritten rechtsaf richting de Amstelveenseweg gaan.
- Bij de derde inrit mist DRO de linksaffer naar het Gaffelaarspad. De dienst wil deze behouden zodat auto's zich daar kunnen opstellen.

GVB

- Het GVB wijst op het belang van de doorstroming voor het OV. Met name lijnbussen mogen geen hinder ondervinden van de bouwactiviteiten.
- Het aan- en afrijden moet buiten de spits gebeuren en altijd onder begeleiding van verkeersregelaars, zowel op het fietspad, voetpad als de rijbaan.
- De linksaffer naar het Gaffelaarspad moet volgens het GVB behouden blijven.

Politie

- De politie sluit zich aan bij de opmerkingen van voorgaande sprekers.
- Wel mist de politie parkeerplaatsen voor de bouwvakkers.
Volgens het project is op het bouwterrein parkeergelegenheid voor de bouwvakkers.

Het project

- Het project zegt toe dat de vrachtwagens buiten de spits zullen aan- en afrijden.
- Tevens zullen verplicht twee verkeersregelaars aanwezig zijn om de vrachtwagens te begeleiden.
- Van de linksaffer naar het Gaffelaarspad wordt een enkele keer gebruik gemaakt door vrachtverkeer vanuit het achterliggende bedrijventerrein. Op die plek wil het stadsdeel graag een afslavak maken die de vrachtwagens als opstelplek kunnen gebruiken voordat zij het bouwterrein oprijden.

Advies/besluit CVC

De CVC is akkoord met het principe van de in- en uitritten met de volgende opmerkingen:

- De huidige linksaffer naar het Gaffelaarspad blijft aanwezig door het aanbrengen van verfmarkering.
- Het project zorgt ervoor dat de bevoorrading buiten spitstijden plaatsvindt.
- Het in- en uitrijden gebeurt altijd onder begeleiding van verkeersregelaars.
- De CVC dringt aan op het plaatsen van spiegels bij de op- en afritten van het bouwterrein ten behoeve van rechtsafslaande vrachtwagens om de dodehoekproblematiek op te vangen.
- Op de lange termijn moet het project een oplossing vinden voor de ontsluiting van de parkeergarage, aangezien de CVC niet akkoord gaat met een parkeergarage van 440 plaatsen, noch akkoord gaat met de koppeling van de oude en nieuwe parkeergarage.

11. Ter kennisname

Er zijn geen punten ter kennisname ingebracht.

12. Vaststellen verslag 856^e CVC d.d. 22 september 2009

Het verslag wordt met enige wijzigingen vastgesteld.

13. Naar aanleiding van het verslag

Agendapunt 12.2 – Project Schiphol Amsterdam Almere Lelystad (SAAL)

Dhr. Tollenaar (GVB) meldt dat hem ter ore is gekomen dat onlangs dhr. Walstra (IBA) een hele uiteenzetting over dit project in de WWU heeft gegeven. Er is dus klaarblijkelijk al wel een helboel over het project bekend.

Afgesproken wordt dat dhr. Brancart bij dhr. A. Akkies (DIVV – Intern hoofd Projecten) zal informeren of dit onderwerp binnenkort in de CVC kan behandeld.

14. Actualiteiten

Er zijn geen actualiteiten ingebracht.

15. Rondvraag

Er zijn geen gegadigden voor de rondvraag.

De voorzitter bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering om 16:45 uur.