



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: 858^e CVC

Datum: 20 oktober 2009
(vastgesteld in 859^e CVC van 3 november 2009)

Aanwezig:	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Mw. M. Prijs	- Politie	
	Dhr. M. Brancart	- DIVV	
	Mw. E. Demarteau	- notulist	
	Dhr. R. Lolkema	- DRO	(agendapunt 3.2 en 4)
	Mw. U. Hoogeveen	- Slotervaart	(agendapunt 4)
	Dhr. K. Zwiers	- Geuzenveld	(agendapunt 5)
	Dhr. B. Kooring	- Bos en Lommer	(agendapunt 6)
	Dhr. M.C.M. Kuilboer	- Fugro-Inpark	(agendapunt 7)
	Dhr. J.P. Klaver	- IBA	(agendapunt 8)
	Dhr. P. Witte	- Noord	(agendapunt 8)
	Dhr. H. Rietdijk	- Stadgenoot	(agendapunt 9)
	Dhr. A. Jordan	- BGSV	(agendapunt 9)
	Mw. N. Gerards	- Stadgenoot	(agendapunt 9)

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 Aanpassing verkeersheuvel bij kruising De Ruyterkade – Droogbak (Wester Toegang)
4. Plaatsing extra bushalte op de Johan Huizingalaan
5. Fietsoversteek Sloterveerlaan
6. Laan van Spartaan: busparkeren touringcars toekomstig hotel
7. Marnixstraat tussen Rozengracht en Brouwersgracht
8. Profiel Buiksloterdijk (Nieuwe Leeuwarderweg en Noordhollandsch Kanaal)
9. Project Dudokbuurt in stadsdeel Geuzenveld - Sloterveer

10. Ter kennisname
11. Verslag 857^e CVC d.d. 6 oktober 2009
12. Naar aanleiding van het verslag
13. Actualiteiten
14. Rondvraag

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3. Hamerpunten

• 3.1. Aanpassing verkeersheuvel bij kruising De Ruyterkade – Droogbak (Wester Toegang)

In aanwezigheid van de heer R. Lolkema (DRO).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Momenteel is er een onduidelijkheid v.w.b. het fietsverkeer aan de noordzijde van de kruising De Ruyterkade – Droogbak nabij de Wester Toegang. Fietsers welke vanuit de stad oversteken en naar de pont willen, hebben een conflict met de fietsers, welke van de pont komen en in de richting van de singel willen fietsen. Om dit conflict te voorkomen, is de heuvel aangepast plus markering, zoals op de tekening is aangegeven.

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

Reactie CVC

DRO stelt voor om de zuid/noord-bandenlijn een halve meter op te schuiven, zodat deze op de oude plek komt te liggen.

Advies/besluit CVC

Met verwerking van deze opmerking keurt de CVC voorliggend ontwerp goed.

4. Plaatsing extra bushalte op de Johan Huizingalaan

In aanwezigheid van de heer R. Lolkema (DRO) en mevrouw U. Hoogeveen (Slotervaart).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Om de Riekerpolder beter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer zijn in het gebied enkele haltes gepland. Echter gelede bussen kunnen pas op het Keynesplein halteren. Om werknemers in het 'begin' van de Riekerpolder beter te bedienen is deze halte gewest. Over de dienstvoering is nog niets bekend, wellicht dat er t.z.t., indien mogelijk, ook bussen halteren die niet de Riekerpolder aandoen, maar doorrijden over de Johan Huizingalaan.

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

Opmerkingen vooraf

- De WVA en stadsdeelverkeerscommissie zijn akkoord met het ontwerp.
- In de tekening zwaait de bus iets over middenheuvel heen, daarom heeft het project de heuvel enigszins aangepast waardoor de bus wel binnen de contouren blijft.

Reactie CVC

GVB

- Het GVB gaat akkoord met voorliggend ontwerp, nu de cursim is aangepast. Helemaal akkoord is het GVB als de bus exclusief wordt geregeld.
- De heuvel op de kop wenst het GVB iets kleiner te maken zodat de bussen die niet de Riekerpolder aandoen ook kunnen passeren.
- Het GVB wijst erop dat voorliggend profiel alleen van toepassing is op de rechtsafslaande bussen die voor de kruising halteren. Wanneer deze situatie verandert, moet de CVC een aangepast ontwerp opnieuw beoordelen.

Politie

De politie meent dat de halterende bus het zicht van de voetgangers ontnemt, op het moment dat de VRI niet in werking is. Het aantal overstekende voetgangers moet niet onderschat worden omdat in de straat een hotel en de politieschool zijn gevestigd.

DIVV

- Ook DIVV meent dat het een lastige oversteek is voor zowel de automobilist als de voetganger en pleit daarom voor een steunput voor de voetganger tussen de busbaan en de rijbaan.
Het project wijst erop dat aan de zuidkant van de kruising dezelfde situatie al bestaat. Ook daar halteert en buffert de bus en de CVC heeft deze situatie goedgekeurd. Momenteel is er geen aanleiding om aan te nemen dat het oversteekpunt aan de zuidkant niet goed functioneert.
- DIVV suggereert om de bushalte op de Johan Huizingalaan te verplaatsen tot voorbij de kruising zodat de oversteekbewegingen van de voetgangers zijn geconcentreerd op één plek.

DRO

DRO kan zich de bezorgdheid van DIVV en de politie voorstellen, maar denkt dat het wel zal meevallen.

GVB

Het GVB gaat ervan uit dat de VRI tijdens de spitsuren werkt. Verder moet worden bepaald tot wanneer de VRI in werking blijft. Deze remt namelijk ook de snelheid van de auto's.

Advies/besluit CVC

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

- De tekening is beoordeeld op de huidige situatie waarin de bus rechtsaf slaat.
- Wanneer sprake is van samenvoeging van haltes op de Johan Huizingalaan komt het aangepaste ontwerp opnieuw in de CVC aan de orde.
- De CVC stemt in met de bochtstralen geschetst op de ter vergadering getoonde tekening.
- De CVC adviseert het zichtprobleem van de voetganger op de noordelijke VOP op te lossen in de VRI-regeling.

5. Fietsoversteek Slotermeerlaan

In aanwezigheid van de heer K. Zwiers (stadsdeel Geuzenveld – Slotermeer).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

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 2009 behandeld in de CVC en heeft, na dat de opmerkingen verwerkt waren, op de agenda gestaan van 30 juni 2009. Uiteindelijk moest het ontwerp eerst opnieuw langs de Stadsdeelverkeerscommissie en is daar behandeld op 27 augustus 2009. De opmerkingen, die daar gemaakt zijn, zijn wederom verwerkt op de voorliggende tekening.

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

Opmerkingen vooraf

- Het project heeft met het GVB overlegd over de steunpunten op de trambaan.
- De bandenlijn is opgeschoven en de opstelruimte is vergroot naar twee meter.
- De trambaan wordt verlegd, zodat de fietser meer opstelruimte krijgt.
-

Reactie CVC

DRO

- DRO vindt de heuvel op de trambaan een verbetering en dringt erop aan om naast de voorgestelde diagonale heuvels in de fietsoversteek, in de andere diagonaal ook heuvels aan te brengen.
- Volgens DRO moet de ruimte tussen de twee heuvels 6.40 meter zijn voor een tram-busbaan.
- DRO is van mening dat er te veel haaiantanden staan voor de overstekende fietser en stelt voor de haaiantanden voor de trambaan en voor het fietspad te laten vervallen. Het project is bang voor onduidelijkheid bij het vervallen van de haaiantanden.

GVB

- Het GVB stelt voor om de rijbaan 3.45 meter te maken in plaats van 3.56 meter, ten gunste van de ruimte tussen de heuvels.
- Ook het GVB is voorstander van de heuvels op beide diagonalen.
- De aslijn van de fiets ontbreekt op de trambaan.
- Het GVB wil voor de duidelijkheid wel haaiantanden tussen de twee heuvels in, dan is ook sprake van een ruspunt waar de fietser voorrang moet geven.

Politie

- De politie kan akkoord gaan met de voorgestelde haaiantanden om verwarring tussen fietsers te voorkomen.
- Ook gaat de politie akkoord met de aanpassing van de heuvels volgens het voorstel van DRO.

DIVV

- De Fietsersbond stelt voor om een drempel aan te brengen in plaats van de schichten om de snelheid van de auto's te remmen.
Het project is terughoudend met de aanleg van een drempel in een 50km-gebied. Indien nodig kan de drempel alsnog worden aangelegd.
- DIVV wil alle haaiantanden laten staan, zeker gezien de drukke route.

DRO wenst een markering van haaiantanden als apart agendapunt te bespreken in de CVC.

Advies/besluit CVC

De CVC keurt voorliggend ontwerp goed met de volgende opmerkingen:

- De CVC stemt in met het initiatief van het stadsdeel om bij de trambaan diagonale heuvels aan te brengen in de fietsoversteek en stelt voor de andere diagonaal ook te voorzien van heuvels.

- Om een breedte van 6.40 meter te verkrijgen tussen de heuvels, moeten deze opgeschoven worden ten koste van de rijbaanbreedte.
- Wat betreft de voorrangmarkering (haaiantanden) wenst de meerderheid van de CVC. bij wijze van uitzondering, het voorstel van het stadsdeel te volgen.
- Een drempel in de rijbaan wordt voorlopig niet aangebracht, ook omdat de rijbaan wordt versmald op het punt van de fietsoversteek.
- Het project zal de CVC een aangepaste tekening toesturen.

6. Laan van Spartaan: busparkeren touringcars toekomstig hotel

In aanwezigheid van de heer B. Kooring (Stadsdeel Bos en Lommer).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

In het plangebied Laan van Spartaan wordt mogelijk een hotel gerealiseerd. Bij een hotel moet rekening worden gehouden met touringcars, taxi's en personeel.

In het Stedenbouwkundig Plan - Laan van Spartaan Zuid (van 02-2002) is op bladzijde 23 aangegeven dat er een beperkte toegankelijkheid voor voertuigen (max. 10 m lengte) voor de bebouwing tussen Jan Tooropstraat en de A10 van toepassing is. Hierdoor zijn er beperkte bevoorradingsmogelijkheden van de zuidstrook en hierop volgend ook voor de noordstrook (er is één toegangsweg en die loopt via de zuidstrook waar de lengtebeperking geldt.).

Daarnaast wordt het plangebied Laan van Spartaan ingericht als een 30 km/u verblijfsgebied. Dat betekent dat de wegprofielen zijn afgestemd op kleinschalig verkeer (personenauto's, vuilniswagens en standaard vrachtwagens).

Gezien het bovenstaande mogen touringcars met hotelgasten derhalve het plangebied niet in. Daarom is gezocht naar alternatieve locaties voor een touringcar om passagiers in en uit te laten stappen. Een eerste voorstel was om gebruik te maken van het parkeerterrein bij het ziekenhuis aan de Jan Tooropstraat. De hotelgasten – incl. hun koffers - zullen vanaf deze plek met pendelbusjes naar het hotel gebracht dienen te worden.

Gezien de grote afstand tot het hotel wordt gevraagd of er mogelijk locaties zijn in de nabijheid van het hotel.

Op bijgevoegd kaartje zijn drie mogelijke locaties aangegeven.

- 1. Plaats aan het begin van het rechtsaf opstelvak voor het verkeerslicht bij de Jan Tooropstraat/ Rinus Michelslaan (door het opstelvak te verlengen).*
- 2. Plaats voor de bushalte die vlak voor het ringspoor ligt door de halte te verlengen (na de kruising met de Rinus Michelslaan).*
- 3. De ventweg aan de zuidzijde voor huisnummer 335.*

Ad 1. Deze locatie ligt het dichtst bij het mogelijke hotel. Door het opstelvak voor rechtsaf te verlengen ontstaat ruimte voor een touringcar om passagiers in en uit te laten stappen. Naast de opstelplaats is voldoende ruimte aanwezig om veilig in en uit te kunnen stappen en de koffers tijdelijk neer te kunnen zetten. Het opstelvak behoudt zijn oorspronkelijke lengte zodat de capaciteit niet wordt beperkt.

Ad 2. Deze locatie ligt veel verder weg van het hotel, pas na de kruising met de Rinus Michelslaan. De ruimte wordt gevonden door voor de bushalte de bushaven te verlengen. Hierbij zal het fietspad en de geprojecteerde bomenrij dienen te worden verplaatst.

Ad 3. Gebruik maken van de bestaande ventweg voor perceelnummer 335. Geen extra maatregelen voor nodig.

De touringcarplaatsen voor locatie 1 en 2 kunnen specifiek als busplaats worden aangewezen met bord E08 of E07 met onderbord bus. Voor locatie 3 kan dit niet omdat hier ook andere laad en losbewegingen plaatsvinden.

Haalbaarheid:

De Jan van Galenstaat is onderdeel van het hoofdnet auto. In principe dient het aantal aansluitingen en het aantal laad- en losbewegingen te worden beperkt langs het hoofdnet. Dit geldt dan voor de locaties 1 en 2. Verkeerskundig kunnen beide locaties omdat de touringcar vrij de busplaats in kan rijden zonder het achteropkomende verkeer te belemmeren. In de haven wordt dan afgeremd.

Een keuze voor locatie 1 of 2 dient wel voor advies aan de CVC te worden aangeboden, omdat het maatregelen zijn aan of langs het hoofdnet auto. Hierbij moet rekening worden gehouden met een eventueel negatief advies.

Verkeersregeltechnisch is er geen probleem omdat het rechtsafvak voldoende lengte heeft en hier voor de busplaats ook niets van wordt afgehaald. De capaciteit voor rechtsaf wordt hierdoor dus niet beperkt.

De CVC wordt gevraagd om een advies op de drie locaties met een mogelijke voorkeurslocatie

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

DIVV

- Voor DIVV liggen de locaties 2 en 3 te ver van het hotel af.
- Bij locatie 1 en 2 is een groot nadeel dat de touringcar langs het hoofdnet passagiers moet laden en lossen. Ook is het niet realistisch te verwachten dat de koffers maar aan één kant worden geladen en gelost.
- Volgens DIVV hebben de fietsers op het Hoofdnet Fiets last van het laden en lossen van de touringcars.
- DIVV is geen voorstander van locatie 1 en 2.

DRO

- Ook DRO is geen voorstander van locatie 1 en 2.
- Verder wijst DRO erop dat er ook Engelse bussen zullen komen, die vervolgens op de weg zullen uitstappen. Dat is nog een reden om geen touringcarplaats op deze locaties te wensen, tenzij aan twee kanten een heuvel is aangelegd of sprake is van een voorrijweg.
- DRO dringt aan om de mogelijkheid te bekijken waarbij de bus kan voorrijden, aangezien deze ook moet parkeren.
- DRO mist de parkeerplaatsen voor de touringcars en vreest dat deze gaan laden en lossen en parkeren waar het niet mag.
Het project geeft aan dat groter verkeer niet is toegestaan in dit woonwijkgebied. Bevoorrading zou met kleine vrachtwagens moeten gebeuren en de touringcar wordt dan gedoogd. Voor de auto's van bezoekers en personeel komt er een parkeergarage.
- DRO meent dat bij de bouw van een hotel bijbehorende voorzieningen in het plan moeten worden opgenomen, waaronder voorzieningen voor touringcars.

GVB

- Het GVB memoreert dat de CVC destijds heeft ingestemd met een autoluw gebied bij de Laan van Spartaan. Het kan niet zo zijn dat de bestemming verandert, omdat men een

hotel wil bouwen in het gebied. Als dit bekend was bij het ontwikkelen van het gebied, hadden er andere wegen gebouwd moeten worden.

- Het GVB denkt dat passagiers niet zullen uitstappen op locatie 2 en 3. Locatie 1 is verkeersgevaarlijk en het GVB is daarom ook geen voorstander van de voorgestelde locaties.

Politie

- De politie sluit zich aan bij de vorige sprekers wat betreft locatie 1 en 2.
- Volgens de politie is er geen andere mogelijkheid dan locatie 3.

Advies/besluit CVC

De CVC keurt voorliggend ontwerp af.

- Bij de goedkeuring van de plannen voor de Laan van Spartaan was niet bekend dat er een hotel in het gebied zou komen. De inrichting van de wijk is dan ook niet gebaseerd op zwaardere bestemmingsverkeer ten behoeve van het hotel.
- De aanwezigheid van een hotel heeft negatieve consequenties voor het hoofdnet.
- In de nota stedelijke infrastructuur staat dat parkeren langs het hoofdnet een ongewenste situatie met zich meebrengt.
- De CVC heeft grote bezwaren tegen het laden en lossen van de touringcar vanwege de verkeersgevaarlijke situatie.
- De CVC vindt de locaties 1 en 2 ongewenst en constateert t.a.v. locatie 3 dat deze niet direct aan het hoofdnet ligt. De CVC is echter wel van mening dat locatie 3 niet wenselijk is gezien de loopafstand tot het hotel en het moeten oversteken van een drukke kruising.
- De CVC gaat niet akkoord met laden en lossen langs het hoofdnet.
- De CVC vindt een hotel in dit gebied niet passend omdat deze niet bediend kan worden met zwaardere voertuigen. Als het hotel er zou komen, moeten de straten worden aangepast en moet het hotel goed bereikbaar zijn voor touringcars.

7. Marnixstraat tussen Rozengracht en Brouwersgracht

In aanwezigheid van de heer M.C.M. Kuilboer (Fugro-Inpark B.V.).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

De CVC heeft op 2 juni 2009 ingestemd met het ontwerp van dit deel van de Marnixstraat, maar gaf aan nog de 1:200-tekeningen te willen zien. De CVC gaf aan bezwaren te hebben tegen de smalle bushaltes ter hoogte van huisnummer 104. Reeds bij de CVC-behandeling op 6-12-2005 werden bezwaren geuit, maar ging de CVC akkoord omdat er, zonder ingrijpende spooraanpassingen, geen andere mogelijkheden waren. De huidige oplossing is destijds in overleg met de werkgroep Blackspots opgesteld. Inmiddels heeft het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel het Definitief Ontwerp vastgesteld.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de 1:200-tekeningen.

Opmerkingen vooraf

Bij eerdere behandelingen in de CVC zijn al opmerkingen gemaakt over de tussenspoormaet.

Reactie CVC

Tekening 1

GVB

- Het voorgestelde profiel is ontstaan omdat het stadsdeel niet mee kon gaan met de vernieuwing van de tramrails. En nu er nieuwe rails ligt kan het GVB niet mee gaan met de vernieuwing van de weg.
Toen is in de Marnixstraat de tramrails een-op-een vervangen, de beste oplossing van binnenringprofiel was toen niet meer mogelijk.
- Het GVB kan niet voor 100% achter het voorgestelde profiel staan, omdat op sommige punten grote vrachtwagens over de fietsstrook moeten rijden.
- Ten opzichte van dit ontwerp wil het GVB grote terughoudendheid behouden. Zeker gezien de ongelukken op het Marnixplein vraagt het GVB zich af of dit het beste profiel is. Daarom is het GVB nog steeds voorstander van het binnenringprofiel.
De voorzitter vindt het goed dat het GVB haar standpunt nogmaals aangeeft. In het verleden is de CVC al akkoord gegaan met de hoofdlijnen van voorliggend profiel.
- Het GVB denkt dat de bocht met de Tweede Hugo de Grootstraat – Marnixstraat niet mogelijk is voor een bus of vrachtauto zonder over de belijning te rijden.

•

DIVV

DIVV heeft in diverse overleggen opmerkingen gemaakt en blijft bij zijn standpunt.

DRO

- Volgens DRO kloppen de bochtstralen van de kruising met de Bloemgracht niet.
- Tevens meent DRO dat voorliggend profiel niet duurzaam veilig is.
- DRO meent dat het project moet aansluiten bij het project van de Rozengracht met de verhoogde trambaan.
- DRO maakt een voorbehoud wat betreft de fietsstrook op het eerste stuk in noordelijke richting tussen de Rozengracht en de Bloemgracht.
- Verder ziet DRO de fietsoversteken in de lengte van de Marnixstraat op de kruising met de Bloemgracht graag in rood asfalt uitgevoerd.
- In de legende bij 1E toevoegen 'rood asfalt'.
- De markering in de bocht bij de Bloemgracht kan volgens DRO komen te vervallen.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met tekening 1 met de volgende opmerkingen:

- Bij de kruising met de Bloemgracht geen markering aanbrengen.
- De fietsoversteken in de lengte van de Marnixstraat op de kruising met de Bloemgracht moeten in rood asfalt worden uitgevoerd.
- Het project moet de aansluiting van de fietsstrook in noordelijke richting laten zien.

Tekening 2

GVB

- Het GVB meent dat de noordelijke halte van de kruising met het Marnixplein tekort is. Er kan geen toegankelijke halte worden gemaakt en de hellingbaan van de bushalte staat niet duidelijk op tekening.
- De tramhalte moet volgens het GVB ook worden verhoogd naar 18 cm.
- Het GVB denkt dat de auto's voor de halte langs gaan rijden, wat een verkeersgevaarlijke situatie oplevert. Daarom stelt het GVB een gecombineerde tram/bushalte voor aan de noordkant van het Marnixplein. De halte kan dan breder en langer worden gemaakt omdat auto's voor de halte langs rijden. Het fietspad rechtdoor trekken, zodat het beter uitkomt op de kruising.
- De huidige spoorligging moet op dat stuk worden verlegd zodat bus en tegemoetkomende vrachtwagen kunnen passeren.

- De door het GVB voorgestelde verandering heeft een positief effect op de doorstroming en wellicht kan de kruising dan compacter en overzichtelijker worden.

Politie

- De politie is voorstander van het voorstel van het GVB wat betreft de halte.
- De wegbreedte van 2.81 bij de tramhalte in het voorliggende ontwerp is volgens de politie te krap voor een vrachtwagen.

DIVV

- Ook DIVV is voorstander van een bushalte op een andere locatie. De tijdelijke situatie die er nu ligt, functioneert goed.
- Halteren langs de rijweg is geen optie vanwege de passerende auto's.
- De Fietsersbond stelt voor om de opstelruimte voor de fietsers te vergroten door de heuvel bij 6a smaller te maken met belijning.
- In de tijdelijke situatie volstaat de doorgang voor fietsers, maar in de definitieve situatie wenst de Fietsersbond een bredere doorgang.
- Tevens geeft de Fietsersbond de voorkeur aan een VOP van zes meter.
- DIVV wil graag de drempels behouden die in de tijdelijke situatie zijn aangelegd.
- De markering bij de linkafslaan tram moet volgens DIVV worden aangepast.
- Bij het fietspad voor huisnummer 25 moet een verkeersbord worden neergezet dat fietsers verbiedt om schuin over te steken.

DRO

- DRO vindt het profiel van de rijbaan met 2.81 meter te krap.
- De halte is met 1.20 meter ook te krap en bovendien ligt bij die maatvoering de geleidestroom voor blinden en slechtzienden direct naast het fietspad.
- DRO staat positief tegenover het voorstel van het GVB om de auto's voor de halte langs te laten rijden. Deze variant moet het project uitwerken, zeker om op die manier goed inzage te kunnen krijgen in de kosten.
- Bij de fietsoversteek moet het project rood asfalt aanbrengen.

Advies/besluit CVC - tekening 2

De CVC gaat niet akkoord met de gevonden oplossing met betrekking tot het Marnixplein.

- Het rood asfalt van de fietsstrook en de fietsdoorsteek moet het project breder maken.
- Volgens de CVC is de oplossing van een gecombineerde bus- en tramhalte en de kleine rijbaanbreedte voor fiets en auto geen goede oplossing. Deze is wellicht ook nog gevaarlijk omdat brede voertuigen over de fietsstrook gaan rijden.
- De CVC is van mening dat het spoor verlegd dient te worden om tot een verkeersveilige oplossing te komen.
- Het voorgelegde ontwerp vindt de CVC geen verkeersveilige oplossing en dat moet het stadsdeel goed communiceren aan het bestuur, zeker gezien de haltesituatie en het Marnixplein.

Tekening 3

GVB

Volgens het GVB zijn de getekende sporen niet juist en dat kan invloed hebben op de overige infrastructuur.

DRO

DRO is geen voorstander van het handhaven van de VRI bij de oversteek in het Eerste Marnixplantsoen omdat nut en noodzaak van de VRI op die locatie bij dit profiel ontbreekt. De voorzitter geeft aan dat de CVC dit feit constateert en hier momenteel niet verder over wil discussiëren. Het project kan hooguit na verloop van tijd evalueren.

Advies/besluit CVC – tekening 3

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp, onder de opmerking dat de haltekom wellicht nog aangepast gaat worden.

Advies/besluit CVC – Algemeen

De voorzitter merkt op dat de kans om destijds het ideale profiel aan te leggen voorbij is gegaan. De CVC twijfelt of het huidige profiel echt een verbetering is die de verkeersveiligheid bevordert. Het ontwerp van het Marnixplein met de bus- en tramhalte ten opzichte van het fietspad is door de CVC afgekeurd. Verder wil de CVC het onderzoek naar de binnenring afwachten en beschouwen hoe de situatie zich in de komende tijd ontwikkelt. Aandachtspunt is de eventuele ontwikkeling van een parkeergarage in de Singelgracht. Op dat moment ontstaat een andere situatie vanwege het opheffen van parkeerplaatsen.

8. Profiel Buiksloterdijk (Nieuwe Leeuwarderweg en Noordhollandsch Kanaal

In aanwezigheid van de heren J.P. Klaver (IBA) en P.. Witte (stadsdeel Amsterdam Noord).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Lange brug

De oude historische structuur (de Waterlandse Zeedijk) ter plaatse van de Buiksloterdijk en de Leeuwarderweg wordt hersteld door voor de fietsers en voetgangers een brug te maken over de Nieuwe Leeuwarderweg, en om de Buiksloterdijk over de huidige duiker door te trekken op gelijk niveau. Medio 2010 zal de brug zijn gerealiseerd en kan ze door de fietsers en voetgangers (niet bromfietsers) worden benut.

De Buiksloterdijk valt onder het Hoofdnet Fiets en sluit aan op de Leeuwarderweg in het oosten en de Buiksloterweg / Sneeuwbalstraat in het westen.

Noorderpark en bypass

Grenzend aan de Buiksloterdijk wordt het Noorderpark aangelegd. Zuidelijk van de Buiksloterdijk heeft het stadsdeel in het Noorderpark tevens een (horeca)voorziening en een evenemententerrein gedacht. Deze functies zullen via de bypass (parallel langs de Nieuwe Leeuwarderweg) worden ontsloten. In de tijdelijke situatie maakt alleen inrijdend werkverkeer gebruik van de bypass. Het werkverkeer verlaat het park ter plaatse van het westelijke oor van het Meeuwenei, richting J. van Hasseltweg (geaccordeerd in de 230^e Stadsdeel Verkeerscommissie van 25 juni 2009 en in de 853^e CVC van 14 juli 2009).

Verkeer met een aslast groter dan 2,5 ton kan niet over de duiker in de Buiksloterdijk. Het realiseren van tweerichtingsverkeer op de bypass met een ontsluiting naar de Buikslotermeerdijk (zoals voorgesteld op tekening 6417-01-02 in de 853^e CVC) werd eerder al afgeraden. Hierdoor zal het bevoorradings- / evenementenverkeer het park verlaten (net als in de tijdelijke situatie) via de zuidelijke ontsluiting naar de J. van Hasseltweg. Bevoorradings- / evenementenverkeer komt niet intensief c.q. sporadisch voor.

Ten behoeve van bezoekers van het Noorderpark worden 16 parkeerplaatsen (5,50 x 2,00 meter per parkeerplaats) langs de bypass gerealiseerd met een voetpad van 1,50 meter breed.

Duiker

Tussen het dijklichaam van de Buiksloterdijk en het westelijke landhoofd van de Lange brug komt een nieuw dijklichaam, de dijk wordt dus doorgetrokken. Uit berekeningen en geotechnisch onderzoek blijkt dat het paal draagvermogen van de fundering van de duiker kritisch is. Belastingstoename is te voorkomen middels het toepassen van EPS (piepschuim) in het nieuw te realiseren dijklichaam. De constructie van de bestaande duiker is sterk genoeg als de bovenbelasting beperkt blijft tot maximaal 5kN/m² / een standaard personenauto of voertuig van een hulpdienst. Om problemen met de duiker te voorkomen kan geen verkeer met grotere aslast groter dan 2,5 ton over de duiker worden toegelaten.

Profiel Buiksloterdijk

De huidige doodlopende Buiksloterdijk kent een profiel met een rijweg (tweerichtingsverkeer) van 5,10 tot 5,60 meter met langsparkeren aan de huizenzijde en een voetpad van 0,70 tot zo'n 2,50 meter aan de huizenzijde. De Buiksloterdijk kent hier 50 woningen (noordzijde), twee woonboten, 60 parkeerplaatsen met een keerlus en diverse tuintjes aan de zuidzijde van de dijk. De omgeving kent een parkeerdruk van 49% (overdag) tot 76% (nacht), de straat zelf kent een parkeerdruk van 65% (overdag) tot 92% (nacht); bron: Goudappel Coffeng, 2007. Mogelijk ligt de parkeerdruk lager; bron IBA, 2009. Deze lagere gemeten parkeerdruk kan mogelijk te wijten zijn aan de afsluiting van de Nieuwe Purmerweg door de aanleg van de botonde.

De doorgaande hoofdnet-fietsverbinding wordt door het realiseren van de Lange brug hersteld. Voorgesteld wordt éénrichtingsverkeer op de Buiksloterweg in te stellen (à la Buiksloterweg en Nieuwendammerdijk, etc.) Het profiel ziet er als volgt uit: 4,50 meter voor auto (één richting) en fiets (twee richtingen), 1,80 meter parkeren en 1,50 meter voetpad. Om binnen het huidige straat-profiel te blijven wordt ter hoogte van huisnummer 220 een versmalling van de rijbaan met 0,50 meter voorgesteld. Voor het voetpad wordt een minimale breedte van 1,20 meter voorgesteld, waar dit niet te realiseren is vervallen een aantal parkeerplaatsen. Tevens vervallen er enkele parkeerplaatsen ter plaatse van een inrit (huisnummer 240) en een fiets-/voetgangerspad (huisnummers 202 en 204). Op de Buiksloterdijk kunnen 54 van de 60 parkeerplaatsen worden teruggebracht, de parkeerdruk in de straat stijgt hiermee naar 70% (overdag) en 100% (nacht). Een dergelijk hoge nachtelijke parkeerdruk is geen direct probleem aangezien er langs de bypass en op de Buikslotermeerdijk nog voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is.

Voorstel

- nieuw profiel Buiksloterdijk (zoveel mogelijk binnen het bestaande profiel):
 - rijweg: 4,50 (gewenst) tot 4,00 meter (minimaal) voor auto en (brom)fiets;
 - langsparkeren: 1,80 meter (afgebakende 5,50 meter lange parkeervakken);
 - voetpad: minimaal 1,50 meter;
- de keerlus op te heffen en het aantal parkeerplaatsen terug te brengen van 60 naar 54;
- éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer en tweerichtingsverkeer voor brom- en fietsverkeer in te stellen op de Buiksloterdijk (tussen Nieuwe Purmerweg en Nieuwe Leeuwarderweg);
- éénrichtingsverkeer in te stellen gemotoriseerd verkeer op de bypass westelijk langs de Nieuwe Leeuwarderweg (tussen Nieuwe Purmerweg en Buiksloterdijk) op een profiel van 3,50 meter, inclusief een parkeerstrook van 2,00 meter breed en een voetpad van 1,50 meter. Hier geldt een verbod voor brom- en fietsverkeer;
- een beperking in te stellen voor voertuigen met een aslast van meer dan 2,5 ton.

De CVC wordt gevraagd advies te geven over:

- *het profiel Buiksloterdijk,*
- *het instellen van éénrichtingsverkeer op de Buiksloterdijk en*
- *de beperking ter plaatse van de duiker.*

Opmerkingen vooraf

- Op 15 oktober jl. heeft de indiener via een nazending per e-mail een gewijzigde tekening, (in de plaats van tek.nr. 6476-02-01) en een gewijzigd voorstel aan de CVC voorgelegd

Naar aanleiding van het advies in de SdVC Noord van 8 oktober is namelijk besloten het ontwerp te wijzigen. Het project is er van overtuigd dat de vuilnisophaal, nood- en hulpdiensten, verhuisbewegingen niet tegen de voorgestelde rijrichting op de Buiksloterdijk in dienen te gaan. Aangezien dit verkeer niet over de bestaande duiker kan rijden is er een aparte ontsluiting van de bypass naar de Buiksloterdijk gedacht. Deze nieuwe weg is enkele meters zuidelijker gelegen dan het meest zuidelijke huis aan de dijk (huisnr. 138). De ontsluiting van het Noorderpark vanaf de bypass zoals op de A0-tekening blijft gehandhaafd. Het aantal parkeerplaatsen op de Buiksloterdijk verminderd met 2 plekken: totaal 52 parkeerplaatsen. Langs de bypass zijn in dit geval geen 16, maar 10 extra parkeerplaatsen mogelijk.

Het voorstel waarop het project advies vraagt is nu het volgende voorstel:

- nieuw profiel Buiksloterdijk (zoveel mogelijk binnen het bestaande profiel):
 - rijweg: 4,50 (gewenst) tot 4,00 meter (minimaal) voor auto en (brom-)fiets;
 - langsparkeren: 1,80 meter (afgebakende 5,50 meter lange parkeervakken);
 - voetpad: minimaal 1,50 meter;
- de keerlus op te heffen en het aantal parkeerplaatsen terug te brengen van 60 naar 52;
- éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer en tweerichtingsverkeer voor brom- en fietsverkeer in te stellen op de Buiksloterdijk (tussen Nieuwe Purmerweg en Buiksloterdijk huisnummer 138);
- éénrichtingsverkeer in te stellen gemotoriseerd verkeer op de bypass westelijk langs de Nieuwe Leeuwarderweg (tussen Nieuwe Purmerweg en Buiksloterdijk) op een profiel van 3,50 meter, inclusief een parkeerstrook met 10 parkeerplaatsen van 1,80 meter breed en een voetpad van 1,50 meter. Hier geldt een verbod voor brom- en fietsverkeer;
- Geen beperking in te stellen voor voertuigen met een aslast van meer dan 2,5 ton.

Ingevolge het bovenstaande wordt nu aan de CVC het volgende gevraagd, te weten:

- De Buiksloterdijk is hoofdnet fiets en de CVC wordt gevraagd advies te geven over: het profiel Buiksloterdijk en
- het instellen van éénrichtingsverkeer op de Buiksloterdijk.
- De stadsdeelverkeerscommissie vindt het wenselijk dat voertuigen zwaarder dan 2,5 ton (brandweer en vuilniswagen) ook over de dijk kunnen rijden. Daarom heeft het project in de nazending een tekening aangeleverd waarbij zwaarder verkeer ook gebruik kan maken van de dijk.
- De ontsluiting naar het Noorderpark zal incidenteel gebruikt worden voor zwaarder verkeer en zal meer bestemd zijn voor bewoners (eenrichtingsverkeer).
- Het viaduct tussen de Leeuwarderweg en de Buiksloterdijk is uitsluitend voor fietsers. De Buiksloterdijk is tot en met huisnummer 138 ook voor gemotoriseerd verkeer.

Reactie CVC

DIVV

- De Fietsersbond is voorstander van het aangepaste ontwerp.

- De ontsluiting van het park dient met paaltjes te worden afgesloten en alleen geopend te worden voor bevoorrading.
- Het eenrichtingsverkeer op de Buiksloterdijk komt de fietser ten goede.
- DIVV kan akkoord gaan met het aangepaste voorstel.

DRO

DRO kan akkoord gaan met voorliggend voorstel.

Het project

Een paar keer per jaar zullen er evenementen worden georganiseerd in het park. Daarom moet het park wel bereikbaar blijven voor bedienend verkeer ten behoeve van de horeca. Het stadsdeel is bereid het park af te sluiten met paaltjes.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend voorstel onder de voorwaarde dat de toegang tot het park beheerd wordt door een flexibele afsluiting.

9. Project Dudokbuurt in Stadsdeel Geuzenveld-Slotermeer

In aanwezigheid van de heren H. Rietdijk (Stadgenoot Projectontwikkeling), A. Jordan (BGSV) en mevrouw N. Gerards (Stadgenoot Projectontwikkeling).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

De Dudokbuurt in stadsdeel Geuzenveld-Slotermeer is het gebied omsloten door: Goeman Borgesiusstraat, Nolenstraat, fietspad Troelstralaan, De Savornin Lohmanstraat, Michel de Klerkhof en de Aalbersestraat.

In dit gebied wordt gehersstructureerd en als gevolg daarvan zal de verkeerssituatie ook wijzigen. Op 1 oktober 2009 is Stadgenoot met dit plan langs de verkeerscommissie van het stadsdeel geweest. Aangezien wij heel dicht bij het hoofdnet (buurtring Geuzenveld) gesitueerd zijn heeft die verkeerscommissie geadviseerd om met dit plan langs de centrale verkeerscommissie te gaan. (Bij deze herstructurering wordt het hoofdnet niet aangetast.)

De CVC wordt gevraagd te adviseren op het voorliggend plan.

Opmerkingen vooraf

- Het nieuwe plan betreft het gebied binnen de buurtring, daarbij tast het plan het hoofdnet niet aan.
- De stadsdeelverkeerscommissie wilde het plan in CVC laten toetsen op de gevolgen voor het hoofdnet.
- De CVC wil vooral de busroute bekijken en beoordelen of die van invloed is op het hoofdnet.
- De bushaltes blijven bestaan en alleen de eindhalte van lijn 21 wordt verplaatst. Hierover worden gesprekken gevoerd met het GVB en stadsregio.

•

Reactie CVC

GVB

- Het GVB geeft aan dat aan de CVC en de stadsdeelverkeerscommissie tekeningen zijn voorgelegd die niet met elkaar overeenkomen en niet overeenkomen met de CVC – tekening en toont deze.
- Op het huidige eindpunt is een school getekend en het GVB kan niet met dit plan instemmen voordat er een nieuw eindpunt voor lijn 21 is geregeld.

- Op de tekening ontbreken de bestaande haltes in de Aalbersestraat. Bovendien moeten deze haltes ook voldoen aan de huidige toegankelijkheidseisen. Verder is niet te oordelen of de bus stopt in een haltekom of op de rijbaan.
- Het GVB dringt aan op afstemming met het project in de Savornin Lohmanstraat (Van Tijenbuurt) waar bij de herinrichting sprake is van verhoogde haltes.
- De zebra's over de weg corresponderen niet met de voetgangersoversteken en route op andere tekeningen.
- Bij de geplande school hoort een kiss&ride-plek en het project moet ook nadenken over fietsroutes naar de school toe.
- Met de tekening kan het GVB niet akkoord gaan omdat niet duidelijk is waar de bushaltes komen te liggen en ook is de locatie van de eindlus niet bekend.

Politie

De politie adviseert om met betrekking tot de school goed te kijken naar eventuele doorsteken en VOP's.

DIVV

- Volgens DIVV ontbreken veel gegevens, zoals de haltelocatie in de nieuwe en huidige situatie.
- Qua profiel zijn de afmetingen van de fietspaden niet conform de leidraad.
- Ook DIVV heeft behoefte aan details over de haltes om te kunnen controleren of deze toegankelijk zijn.

DRO

DRO neemt aan dat de middenberm, getekend in dwarsprofiel 8, van gras is. Niet duidelijk is waar middenberm onderbroken wordt voor doorsteken. DRO neemt niet aan dat de hele middenberm wordt doorgetrokken in de Savornin Lohmanstraat en de Aalbersestraat.

Het project

- Voor het project zelf is niet duidelijk waar hun grens van de verantwoording ligt, zeker omdat sprake is van Hoofdnet Fiets en Bus. Op de plek van de eindlus van lijn 21 is voorgesteld om een school te plaatsen. De bedoeling is de laatste haltes van lijn 21 te combineren met lijn 19 en vervolgens bij de academie van ALO een nieuw eindpunt te maken.
- Verder speelt in stadsdeel Osdorp de politieke discussie over het doortrekken van lijn 21 tot het winkelcentrum Osdorperplein. Duidelijk is dat gezocht moet worden naar een veilige oplossing voor de eindlus en de school. Wanneer er geen oplossing wordt gevonden voor de eindlus, dan zal de bus op de huidige plek moeten blijven.
- Het project zal in de tekening aangeven: de bushaltes, de overrijdbaarheid van de middenberm en de breedte van de fietspaden.

Advies/besluit CVC

- De CVC heeft een aantal adviezen meegegeven en het project zal in een later stadium nog terugkomen met een volgend ontwerp.
- Aandachtspunt zijn de toegankelijkheidseisen voor de bushaltes en het profiel.
- Een tijdelijke situatie moet ook in de CVC worden getoetst.
- Afstemming met het project in de Van Tijenbuurt is noodzakelijk.

10. Ter kennisname

Er zijn geen stukken ter kennisname.

11. Vaststellen verslag 857^e verslag d.d. 6 oktober 2009

Het verslag wordt met enige wijzigingen vastgesteld.

12. Naar aanleiding van het verslag

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

13. Actualiteiten

Er zijn geen actualiteiten ingebracht.

14. Rondvraag

DRO merkt op dat de uitvoering van het Mr. Visserplein volop aan de gang is. Opvallend is dat de oversteken bij de Jodenbreestraat en de Amstel al voorzien zijn van het definitieve asfalt, maar in de kleur zwart in plaats van rood.

DIVV zal controleren of de afspraak van uitvoeren in rood asfalt wordt nagekomen.

DIVV heeft een brief ontvangen van het GVB inzake lijn 48. Het knelpunt van de afslaan bus naar de Droogbak toe blijft een heikel punt. In het verleden is al aangegeven dat het GVB en de bestuurders de huidige situatie niet wenselijk vinden.

Het knelpunt is al eerder ter sprake gebracht in de CVC en destijds werd geen oplossing gevonden en is het knelpunt doorverwezen naar de stadsdeelverkeerscommissie.

Bij het GVB is de wens voor een passende oplossing heel groot omdat dit knelpunt steeds terugkomt in het chauffeursoverleg.

DIVV zal het initiatief nemen om een bijeenkomst te organiseren met deskundigen om toch te proberen een oplossing te vinden voor dit knelpunt.

De voorzitter sluit de vergadering om 16.00 uur.