



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: 861^e CVC

Datum: 1 december 2009
(vastgesteld in 862^e CVC van 15 december 2009)

| | | | |
|------------------|------------------------|--------------------------------|--------------------------|
| Aanwezig: | Dhr. T. Tollenaar | - GVB, voorzitter (wnd.) | |
| | Dhr. W. Rappange | - DRO | |
| | Dhr. A. Wiersma | - DRO (tot agendapunt 8) | |
| | Mw. M. Prijs | - Politie | |
| | Dhr. M. Brancart | - DIVV | |
| | Mw. E. Demarteau | - notulist | |
| | Dhr. P. van der Zedde | - IBA | (agendapunt 3.1, 4 en 5) |
| | Dhr. F. Osté | - Osdorp | (agendapunt 4) |
| | Dhr. J.P. Voncken | - Oud West | (agendapunt 5) |
| | Dhr. P. Knepper | - Tiem | (agendapunt 6 en 7) |
| | Dhr. J. Dijk | - Westerpark | (agendapunt 6 en 7) |
| | Dhr. W. van den Broek | - DIVV | (agendapunt 6 en 7) |
| | Dhr. R. Kooks | - Fugro | (agendapunt 8) |
| | Dhr. T. Vreeswijk | - Zeeburg | (agendapunt 8) |
| | Dhr. A. Guit | - Projectbureau Noord/Zuidlijn | (agendapunt 9) |
| | Dhr. F. Kerkhoff | - Centrum | (agendapunt 10) |
| | Mw. M. de Kock | - Centrum | (agendapunt 10) |
| Afwezig: | Dhr. G. van Ham | - DIVV, voorzitter | |

1. Opening en vaststellen agenda

De heer Tollenaar 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 Transformatorweg – Kabelweg – A10
- 3.2 Tijnmuiden/Dortmuiden – verlengde richting Westpoortweg
4. Verkeersontwerp voetgangersoversteek Tussenmeer
5. Verkeersontwerp kruispunt Overtoom – Pieter Langendijkstraat
6. WODAN project: Nassaukade – 2e Hugo de Grootstraat

7. WODAN project Nassaukade – Frederik Hendrikplantsoen Marnixplein
8. Aanpassingen Blackspot van Eesterenlaan – Borneolaan en aanleg van een tweerichtingenfietspad op de Van Eesterenlaan-oost
9. Weesperstraat: inrichting Bufferplaats t.b.v. bouw station Rokin
10. Aanleg Touringcar halte Jonas Daniel Meijerplein
11. Ter kennisname
12. Vaststellen Verslag 860e CVC d.d. 17 november 2009
13. Naar aanleiding van het verslag
14. Actualiteiten
15. Rondvraag

2. Mededelingen

De heer Van Ham is afwezig en daarom vervult de heer Tollenaar de rol van voorzitter.

De politie kan aanwezig zijn tot 16.00 uur. Wat betreft agendapunt 10 sluit de politie zich aan bij het standpunt van DRO en verder heeft zij geen opmerkingen op de notulen. Tijdens de volgende CVC wordt de politie vertegenwoordigd door Hans Bulters.

Het GVB deelt mede dat voor lijn 60 bij de Rotterdammerbrug een wachthalte wordt gemaakt. Deze zal waarschijnlijk 13 december 2009 gereed zijn en dan gaat de bus ook gelijk rijden. Het GVB levert zo spoedig mogelijk een tekening aan van de locatie van de halte. De bus rijdt op dat stuk met het verkeer mee en niet op de vrije baan.

De heer Wiersma is tot en met agendapunt 8 aanwezig.

3. Hamerpunten

3.1. Transformatorweg – Kabelweg – A10

In aanwezigheid van de heer P. van der Zedde (IBA).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Het in de CVC van 3 november 2009 ingebrachte ontwerp is aangepast naar aanleiding van het advies en vervolgens kortgesloten met DRO – Verkeersontwerp.

Eventuele aanpassingen voorkomend uit de quickscan rondom de toerit binnenring A10 zijn op dit moment nog niet helemaal duidelijk. Waarschijnlijk vinden nog aanpassingen in de markering plaats, waarover de CVC in een later stadium nog om advies gevraagd zal worden. Deze eventuele aanpassingen zullen voor zover vallend binnen dit project indien mogelijk worden meegenomen in de uitvoering.

De bewegwijzering is besproken in de COBA (Werkgroep Coördinatie Bewegwijzering Amsterdam). Het advies is om in overleg met de COBA (v.w.b. aanduiding etc.) een portaal te plaatsen.

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

Reactie CVC

- DIVV kan akkoord gaan met het principe van dit WODAN-project. Zelf heeft DIVV nog opmerkingen over de markering. Er wordt ook nog een quickscan gedaan, naar aanleiding van een dodelijk ongeval, voor wat betreft dit aspect. DIVV adviseert om deze scan af te wachten.
- DRO mist een rechtdoor/linksafpijl op het linker rechtdoorvak na de kruising met de Kabelweg van oost naar west.

Advies/besluit CVC

- De CVC gaat akkoord met het principe van dit WODAN-project.
- Na de quickscan komt het onderwerp nogmaals in de CVC aan de orde.

3.2. Tijnmuiden/Dortmuiden – verlengde richting Westpoortweg

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

De opmerkingen van het overleg/verslag 858° CVC d.d. 22 september 2009.

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

Reactie CVC

- Diverse markeringen zijn niet juist.
- DRO merkt op dat de geregelde kruising Dortmuiden-Westpoortweg in de WVA moet worden behandeld.

Advies/besluit CVC

Na behandeling in de WVA komt het ontwerp ter behandeling terug in de CVC, mede omdat de markeringen niet kloppen.

4. Verkeersontwerp voetgangersoversteek Tussenmeer

In aanwezigheid van de heren P. van der Zedde (IBA) en F. Osté (stadsdeel Osdorp).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Naar aanleiding van een dodelijk ongeval in 2007 op de trambaan is in het kader van het protocol zware ongevallen op verzoek van de WBA gezocht naar optimalisatie van de voetgangersoversteek tegenover Tussenmeer46. Op woensdag 9 september 2009 is op basis van ontwerpvarianten door betrokkenen (Stadsdeel, DRO, GVB, IBA) gefocust op de beste oplossing, hetgeen uiteindelijk heeft geleid tot bijgaand verkeersontwerp.

In het memo van IBA van 30 oktober 2009 met betrekking tot 'Verkeersontwerp voetgangersoversteek Tussenmeer' wordt nader ingegaan op de bevindingen zoals die door het voornoemd overleg werden geformuleerd. Deze bevindingen betreffende de volgende aspecten: 1) algemene opmerkingen; 2)oversteek over trambaan; 3) oversteek over rijbaan en 4) steunpunten.

De Stadsdeel Verkeerscommissie heeft op 27 oktober 2009 positief geadviseerd over het voorliggend ontwerp.

De CVC wordt gevraagd positief te adviseren met betrekking tot het voorliggend ontwerp.

Opmerkingen vooraf

- In de gevraagde beslissing staat bij punt 2 een opmerking over een algemeen principe voor soortgelijke situaties in Amsterdam. De CVC kan geen uitspraak doen over een algemeen principe, omdat het in gevallen van solitaire VOP's om maatwerk gaat.
- De WVA heeft dit ontwerp niet unaniem van een positief advies voorzien.
- IBA doet onderzoek naar de solitaire VOP's over de trambaan om te zoeken naar een eenduidig principe voor dit soort standaard situaties.

Reactie CVC

DRO

- Volgens de WVA voldoet deze oversteek niet aan de richtlijnen voor een tramwaarschuwingslicht omdat het gevaar van de oversteek lag op de rijbaan en niet op

de trambaan. Gezien het feit dat het ongeluk op de trambaan heeft plaatsgevonden, gaat de WVA toch akkoord met het voorstel om tramwaarschuwingslichten te plaatsen in dit specifieke geval.

- DRO pleit voor het rechtdoor laten lopen van de weg. De asverspringing is niet prettig voor de bussen.
- DRO stelt voor om de weg te versmallen tot 3.20 meter en het steunpunt groter te maken. Op marktdagen kan de weg 30km zone worden, ten gunste van de fietser.

DIVV

- De vrije ruimte van 80 cm is te smal, dit moet 1.04 meter zijn. DIVV wenst overleg met de afdeling Rail van DIVV.
- DIVV gaat akkoord met versmalling van de weg volgens het voorstel van DRO.
- Tevens stelt DIVV voor om de helling aan de flank door te laten lopen, zodat er een fysieke afscheiding ontstaat. Hierdoor gaan auto's meer naar rechts rijden en blijven ze van het steunpunt af.

GVB

- Het GVB pleit voor goede markering in relatie tot de heuvel.
- De huidige kantplaten moeten vervangen worden door bredere exemplaren. Dan is voor de voetganger duidelijk waar hij veilig kan staan.
- Hoewel het GVB in principe tegen plateaus in busroutes is, dient in deze specifieke situatie, conform de CROW-richtlijnen voor businfrastructuur, bij toepassing van een plateau, het plateau minstens 14 meter lang te zijn.
- Het GVB zou graag de voorgestelde maten aanhouden in verband met de specifieke situatie tijdens de markt.
- Het GVB zou graag twee varianten uitgewerkt zien; een smalle en een brede variant. Zeker omdat tijdens de marktdagen sprake is van een bijzondere situatie.

Politie

De Politie stemt in met de opmerkingen van DRO.

Project

Uitgangspunt is de fietser op de rijbaan tijdens de markt. Het project is geen voorstander van versmalling ter plaatse van de fietsoversteek om te voorkomen dat de fietser in de knel komt. Het stadsdeel stelde een scheiding van fiets en auto als randvoorwaarde op deze locatie.

Advies/besluit CVC

- De CVC kan instemmen met het plaatsen van waarschuwingslichten en de voorgestelde markering.
- De CVC vraagt zich wel af of 1.60 meter voldoende is voor een heuvel tussen rijweg en trambaan in dit specifieke geval.
- De CVC is verdeeld over een eventuele versmalling van de rijbaan waardoor het verkeer wordt gedwongen achter elkaar te blijven rijden.
- De lengte van het verkeersplateau verdient volgens de CVC de aandacht.
- De CVC stelt voor dat het stadsdeel, politie, IBA en DRO nogmaals de knelpunten bekijken en gezamenlijk een oplossing zoeken.
- Een wellicht aangepast voorstel kan als hamerstuk terugkomen in de CVC.

5. Verkeersontwerp kruispunt Overtoom – Pieter Langendijkstraat

In aanwezigheid van de heren P. van der Zedde (IBA) en J.P. Voncken (stadsdeel Oud West).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Op 1 juli 2008 is in de CVC de quickscan Overtoom – Pieter Langendijkstraat besproken. Dit naar aanleiding van een dodelijk ongeval op de trambaan op 20 maart 2008 ter plaatse van de langzaam-verkeersoversteek.

De oversteek vervult zowel voor voetgangers als fietsers een belangrijke rol in de verbinding tussen Kinkerbuurt en Overtoomstrook ten noorden van Overtoom en Overtoomstrook/Vondelpark ten zuiden hiervan.

Nadere studie heeft geleid tot bijgaande ontwerpvarianten, te weten:

- *Variant 1a – voetoversteek oost (huidige ligging) – ongeregeld;*
- *Variant 1b - voetoversteek oost (huidige ligging) – geregeld;*
- *Variant 2a – voet oversteek west (gebundelde ligging met fietsoversteek) – ongeregeld;*
- *Variant 2b – voetoversteek west (gebundelde ligging met fietsoversteek) – geregeld.*

In het memo van IBA van 11 november 2009 met betrekking tot ‘Verkeersontwerp varianten kruispunt Overtoom – Pieter Langendijkstraat’ wordt nader op de volgende aspecten ingegaan:

- 1) *toelichting op de varianten algemeen; 2) de ongeregelde varianten 1a en 2a; 3) de geregelde varianten 1b en 2b; 4) alternatief en 5) advies WBA.*

Aan de CVC wordt het volgende gevraagd:

- *Advies te geven over de ontwerpvarianten;*
- *Een eventuele voorkeur uit te spreken voor een variant;*
- *In geval van niet-regelen met VRI wordt de CVC specifiek gevraagd:*
 - a. *een uitspraak te doen over de wens van het stadsdeel om de VOP over rijbaan en fietspad te handhaven;*
 - b. *een uitspraak te doen over het onder punt 4 genoemde alternatief, namelijk VOP's toepassen op trambaan, rijbaan en fietspad, in combinatie met een L2 bord op een geel achtergrondschild met knipperlichten op de hoekpunten. De knipperlichten kunnen eventueel worden geactiveerd door detectie van overstekende voetgangers.*

Het advies van de Verkeerscommissie Oudwest (in dit geval in de vorm van een schriftelijke adviesronde) zal mondeling (en indien mogelijk per mail) worden teruggekoppeld aan de CVC.

Opmerkingen vooraf

- *De stadsdeelverkeerscommissie is schriftelijk geconsulteerd en heeft geen eenduidig advies kunnen geven.*
- *Volgens de politie ontbreken enkele reacties van leden van de stadsdeelverkeerscommissie, zoals politie en fietsersbond.*
- *De WVA adviseert geen VRI te plaatsen omdat het de veiligheid op de oversteek niet zou verbeteren.*
- *Het project wil in het algemeen de Overtoom beschouwen en bekijken hoe de snelheid van de taxi kan worden beperkt.*

Reactie CVC

GVB

- *Het GVB heeft een sterke voorkeur voor variant 1b. De oversteek voor de voetganger met een zebra en de fietser niet gekoppeld aan deze zebra. Wel een VRI bij de kruising.*
- *Tramwaarschuwingslichten zijn bij deze oversteek niet mogelijk vanwege medegebruik door de taxi.*

- De heuvel ter plaatse van de VOP is met 1.60 meter te smal, gezien de snelheid van taxi en auto.
- De boom in het midden van de oversteek staat daar niet handig.

DIVV

- De WVA geeft het advies toch nog een keer te toetsen of de VRI daadwerkelijk nodig is.
- DIVV sluit zich aan bij het advies om de oversteek niet te regelen. Mocht uit de toets blijken dat een VRI wel gewenst is, dan kan deze alsnog worden geplaatst.
- DIVV heeft de voorkeur voor 1b, maar dan ongeregeld.

DRO

- DRO pleit voor een zo gestrekt mogelijk profiel bij alle varianten.
- DRO is geneigd om af te gaan op het advies van de WVA om niet te gaan regelen, maar staat ook open voor de argumenten van DIVV die voorstelt een zebra aan te leggen tenzij uit de toetsing blijkt dat de oversteek moet worden geregeld.
- Met name op de trambaan moet een snelheidsbeperking van de taxi worden afgedwongen.

Politie

- De politie heeft sterke voorkeur voor variant 1b, maar wil wel een geregelde oversteek met VRI.
- Indien toch gekozen zou worden voor een ongeregelde oversteek, dan is de Politie niet accoord met het doortrekken van de VOP over het weggedeelte van de trambaan.
- De steunpunten voor de voetgangers zijn nu onvoldoende breed. Volgens CROW-richtlijnen zou de oversteek dan als 1 geheel moeten worden beschouwd, en dan moet de VOP doorlopen. Gezien de vorige twee opmerkingen (vorige twee bullets) is de Politie daar tegen
- Voor het overige kan de politie zich aansluiten bij de argumenten van DRO.
- In de praktijk blijkt dat de tram gezien zijn lange remweg niet meer kan stoppen voor de voetganger op de VOP.

Het project

Het project wil een workshop organiseren wat betreft de oversteekproblematiek bij vier oversteken op de Overtoom.

De CVC geeft aan dit een goed initiatief te vinden en wil graag meedenken tijdens de workshop.

Advies/besluit CVC

De CVC kan nog geen beslissing nemen over voorliggend ontwerp. Dit is pas mogelijk als de problematiek van de vier oversteken is geïnventariseerd. Pas op dat moment kan de CVC beoordelen of voorliggende oversteek een specifieke aanpak vereist. De CVC heeft los hiervan op dit moment voorkeur voorhandhaving van de voetgangersoversteek aan de oostzijde en ondersteunt het principe van verbreding van de opstelruimte voor voetgangers en fietsers tussen rijbaan en trambaan.

Het stadsdeel

Het stadsdeel pleit voor maatregelen op de korte termijn, omdat het project al een lange looptijd heeft. DIVV had toegezegd een L2 bord te zullen plaatsen en zal intern nagaan of dat mogelijk is.

6. WODAN project: Nassaukade – 2^e Hugo de Grootstraat

In aanwezigheid van de heren P. Knepper (Tiem) in opdracht van DIVV en Stadsdeel Westerpark, J. Dijk (stadsdeel Westerpark) en W. van den Broek (DIVV).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Op verzoek van DIVV hoofdnetten heeft IBA een inventarisatie uitgevoerd van knelpunten met betrekking tot de doorstroming en de verkeersveiligheid op de S100 buitenring tussen het Nassauplein en de Panamaknoop. De kruising Nassaukade – 2e Hugo de Grootstraat is één van deze knelpunten. Uit de Analyse blijkt dat het met name een knelpunt is voor fietsers (zie bijlage 2).

Het voorliggende plan voorziet in het aanbrengen van een fietspad op zowel de Nassaukade (oostzijde) als op de brug (noordzijde). Hierdoor hebben alle takken van de kruising fietsvoorzieningen en kunnen op de hoeken goede opstelmogelijkheden voor fietsers worden gerealiseerd en wordt het mogelijk de rechtsafslaande fietsers vrij af te wikkelen. Op de brug gaat de aanleg van het fietspad ten koste van het rechtsafvak. Op de Nassaukade oostzijde wordt tussen de kruising met de 2e Hugo de Grootstraat en de Hugo de Grootkade naar de rijbaan toegelegd om een breed trottoir te realiseren in verband met de uitgang van een school aldaar.

De fietsvoorzieningen worden in rood asfalt uitgevoerd en op de Nassaukade over de kruising doorgetrokken.

Door DRO-verkeerregelingen is het plan doorgerekend. Conclusie: de kruising kan op het voorgestelde profiel het verkeer verwerken. Opstelvaklengte kan op de rechtsafrichting in de 2e Hugo de Grootstraat worden verbeterd, maar is voor het grootste gedeelte van de spitsperioden voldoende lang. Dit geldt ook voor de linksafrichting op de Nassaukade zuid.

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

Opmerkingen vooraf

- De stadsdeelverkeerscommissie geeft aan dat de markering nog aandacht verdient.
- Na de brug ligt een kort wandelpad dat verbreed moet worden.
- Het project heeft contact gehad met het stadsdeel centrum en dat ging akkoord met de voorgestelde wijzigingen.

Reactie CVC

DRO

- De stopstreep voor de fietsers in de 2e Hugo de Grootstraat zou voor de zebra moeten liggen. De haaiantanden moeten na de zebra liggen.
- DRO zou de steunpunten aan de noord- en westkant tussen voetganger en de Singelgracht groter willen zien door wat boogstralen aan te passen.

Politie

De politie vindt het steunpunt voor de fietsers aan de zuidzijde erg smal.

DIVV

- De fietsersbond pleit voor grotere oversteken.
- DIVV maakt zich zorgen om de bochtstralen. Voorkomen moet worden dat de vrachtwagen over de heuvel heen zwaait.
Het project geeft aan dat een voertuig van 7,5 ton niet op deze locatie mag rijden. De bochtstralen op de tekening zullen worden aangepast.

GVB

- Het GVB zou een breder steunpunt willen aan de zuidoostkant, omdat de bus daar langs scheert.

- Wat betreft de overige steunpunten sluit het GVB zich aan bij de opmerkingen van DRO en de politie.

Advies/besluit CVC

- De CVC besluit akkoord te gaan met de tekening, mits aan de zuidoost- en noordkant de heuvel tussen rijweg en fietspad wordt verbreed. Op die manier ontstaat een steunpunt voor de voetganger.
- Aan de zuidkant van de kruising dient het steunpunt voor de fietser breder te worden gemaakt.
- Het project zorgt voor een aangepaste tekening met betrekking tot de rijcurves.

7. WODAN-project: Nassaukade – Frederik Hendrikplantsoen - Marnixplein

In aanwezigheid van de heren P. Knepper (Tiem) in opdracht van DIVV en Stadsdeel Westerpark, J. Dijk (stadsdeel Westerpark) en W. van den Broek (DIVV).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Op verzoek van DIVV hoofdnetten heeft IBA een inventarisatie uitgevoerd van knelpunten met betrekking tot de doorstroming en de verkeersveiligheid op de S100 buitenring tussen het Nassauplein en de Panamaknoop. De kruising Nassaukade – Fred. Hendrikplantsoen– Marnixplein is één van deze knelpunten. Uit de Analyse blijkt dat het met name een knelpunt is voor fietsers (zie bijlage 2).

Het voorliggende plan voorziet in het aanbrengen van fietsvoorzieningen op zowel de Nassaukade als aan de zuidzijde van het Fred. Hendrikplantsoen. Hiertoe moeten op beide weggedeelten de linksafvakken voor de kruising worden opgeheven. Op het Fred. Hendrikplantsoen wordt een fietspad gerealiseerd dat op 5 meter voor de stopstreep eindigt om een OFOS te kunnen realiseren. Op de Nassaukade worden fietsstroken gerealiseerd vooruitlopend op de aanleg van fietspaden na realisatie van de parkeergarage onder de Singelgracht. Ook hier wordt voor de kruising een OFOS gerealiseerd. De OFOS op de Nassaukade Noord wordt juist verwijderd omdat deze erg ver voor het eigenlijke kruisingsvlak ligt waardoor de fietsers worden opgejaagd door achteropkomende auto's. De fietsstroken op de Nassaukade worden over de kruising doorgetrokken (in rood asphalt). Voor de VOP over de zuidelijke rijbaan van het Fred. Hendrikplantsoen wordt een zgn. 'knepperhaak' aangegeven.

Omdat door het vervallen van het linksafvak op het Fred. Hendrikplantsoen het conflict met de geregelde VOP over de Nassaukade een probleem is (ligt erg ver van de kruising) en ook weinig voetgangers hiervan gebruik maken worden de VOP en de voetgangerslichten aldaar verwijderd.

In verband met een veilige passage van de bus wordt het rustpunt voor voetgangers op het Fred. Hendrikplantsoen aangepast. (uitgestelde noodzakelijke werkzaamheden).

Door DRO-verkeerregelingen is het plan doorgerekend:

Conclusie: Het voorstel is positief voor de doorstroming. Alle opstelvakken hebben de benodigde opstelvaklengte.

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

Opmerkingen vooraf

- In de stadsdeelverkeerscommissie is opgemerkt dat de oversteek ontbreekt omdat er sprake is van planvorming rond het Frederik Hendrikplantsoen.
- Het project wil advies van de CVC wat betreft het voor elkaar langs kruisen van auto's op de kruising.

Reactie CVC

DRO

- De WVA concludeert dat de oversteek aan de noordzijde van de kruising te ver van de kruising af ligt, waardoor deze exclusief zou moeten worden geregeld. De oversteek wordt echter zo weinig gebruikt, dat besloten is deze te laten vervallen. Een nieuwe berekening met exclusieve regeling is nodig mocht de oversteek worden gehandhaafd. Dan gelden ook andere principes voor deze kruising. Het project wil intensiteiten tellen om te kunnen staven waarom de oversteek kan vervallen.
- DRO wil de OFOS handhaven aan de noordkant van de kruising.
- De blokmarkering bij de fietsoversteken over het Frederik Hendrikplantsoen ontbreken.
- De middenheuvel aan de zuidzijde mag wat DRO betreft breder.
- DRO pleit voor een fietsstrookbreedte van 1.80 meter om de fietser duidelijkheid te bieden. 1.50 meter is ook goed, maar dan moet het steunpunt breder zijn.
- Het principe van duurzaam veilig wordt aan de zuidkant van de tekening niet toegepast. Het project geeft aan dat dit gebied buiten het project valt.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp onder verwerking van de volgende opmerkingen:

- De stopstreep aan de noordzijde van de kruising moet dichterbij de kruising komen te liggen, zodanig dat aan de noordzijde van de kruising ook een OFOS kan worden toegevoegd.
- De knepperhaak aan de zuidzijde van de kruising kan komen te vervallen.
- Aan de zuidzijde van de kruising dient het project een middenheuvel aan te leggen, ten koste van de breedte van de fietspaden.
- De fietsstroken over de hele route dienen eenzelfde maat te zijn, in rood asfalt uitgevoerd te worden, met blokmarkering over de kruising heen.
- Het voor elkaar langs kruisend verkeer op de kruising is de meest logische oplossing.
- Een aangepaste tekening wordt een volgende keer in de CVC behandeld.

8. Aanpassingen Blackspot Van Eesterenlaan – Borneolaan en aanleg van een 2- richtingen fietspad op de Van Eesterenlaan - oost

In aanwezigheid van de heren R. Kooks (Fugro-Inpark) en T. Vreeswijk (stadsdeel Zeeburg).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Het betreft aanpassingen blackspot Van Eesterenlaan-Borneolaan; t.b.v. een vrijliggend tweerichtingenfietspad, een poortconstructie Borneolaan, een drempel op de Borneolaan en het uitbuigen van de fietspaden t.h.v. de kruising Van Eesterenlaan-Borneolaan.

De werkgroep blackspots Amsterdam (WBA) heeft in opdracht van het stadsdeel opnieuw onderzoek gedaan naar de veiligheid op het kruispunt Borneolaan – Van Eesterenlaan, omdat de bewoners dat kruispunt nog steeds als onveilig ervaren.

Op basis van de bevindingen van de WBA worden de onderstaande maatregelen ter verbetering van de veiligheid voorgesteld.

Maatregelen ter verbetering van de veiligheid:

- *Uitbuigen fietspaden t.h.v. de kruising Borneolaan – Van Eesterenlaan;*
- *Een drempel op de Borneolaan-west een uitritconstructie Borneolaan –oost*
- *Een vrijliggend tweerichtingenfietspad oostzijde Van Eesterenlaan*

De maatregelen ter verbetering van de veiligheid zijn uitgewerkt in een ontwerptekening (zie bijlage).

De uitgangspunten van dit ontwerp zijn tweerichtingen fietspad van 3.50 m. breed en een minimale voetpadbreedte van 1.50 m.

Herinrichting kruispunt Van Eesterenlaan – Borneolaan in verband met Blackspot.

De bestaande situatie zal op diverse punten wijzigen om dit ontwerp te kunnen realiseren.

In de notitie van stadsdeel Zeeburg van 5 november 2009 wordt nader op de volgende aspecten ingegaan: 1) Inventarisatie obstakels bestaande situatie t.o.v. ontwerp; 2) Oplossingen alternatieven; 3) Overleg diverse diensten en bedrijven t.b.v. ontwerp en 4) Doel.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de voorgenomen werkzaamheden Van Eesterenlaan – Borneolaan.

Opmerkingen vooraf

- De kruising Van Eesterenlaan – Borneolaan is een bekende blackspot. Op verzoek van het stadsdeel heeft de WBA een advies gegeven wat betreft een oplossing.
- Geadviseerd wordt een tweerichtingenfietspad aan te leggen zoals verwoord in de inleiding.
- Het project wordt beperkt tot het gedeelte tussen de Panamakade en de Borneokade. De rest van het ontwerp ligt nu niet voor ter beoordeling van de CVC.
- Het kruispunt met de Van Hengelstraat valt buiten het project, zeker in verband met de vele kruisende bewegingen met fietsers.

Reactie CVC

DIVV

- DIVV zou graag een fietspad van 4 meter willen zien, gezien de drukke fietsroute.
- De noodzaak van een oversteek moet nogmaals worden bekeken.
- De bushalte voldoet niet aan de eisen voor toegankelijkheid.

GVB

- Het GVB meent dat de halte aan de toegankelijkheidseisen moet voldoen.
- Voor de hoge afstap vanaf de halte aan de kant van het fietspad moet een goede oplossing worden gezocht.
- De obstakels op de halte moeten verdwijnen en voor de abri moet een goede plek worden gevonden.
- Het GVB is bezorgd over het feit dat de bus weer over een extra drempel rijdt (de inritconstructie) en hier een hoek van 90° over heen maakt, dit geeft erg veel slijtage aan de inritconstructie, waardoor de inritconstructie zeer onderhoudsgevoelig wordt. Door het zware verkeer en de bocht die het zware verkeer in de inritconstructie maakt, dient de betreffende inritconstructie dus intensief onderhouden te worden.
- De bus die het Borneogebied in gaat, komt enorm veel drempels tegen en de route is niet ingericht voor grote voertuigen zoals een bus. Het GVB heeft de indruk dat de route niet veilig is.
- Volgens het GVB is het hoogst ongebruikelijk dat een bus over een uitritconstructie rijdt. Het GVB twijfelt aan de verkeersveiligheid van deze oplossing in verband met zichtproblemen en het dubbelbereden fietspad.

Project

Het project geeft aan dat de inritconstructie op verzoek van de verkeerspolitie is aangebracht. De inrit is 6 cm hoog en dit is vriendelijker voor de bus.

DRO

DRO vindt het vreemd dat het tweerichtingenfietspad abrupt ophoudt na de Borneolaan. Het fietspad graag doortrekken tot de Cruquiusweg.

Advies/besluit CVC

De CVC keurt voorliggend ontwerp niet goed:

- De CVC zou graag de cijfers van de WBA inzien voor een goede beoordeling van het ontwerp. Bij een volgende behandeling in de CVC wordt dhr. W. de Lange van de WBA uitgenodigd voor een toelichting.
- De CVC constateert ook dat er een verschil is tussen de meegestuurde tekening en de tekening die ter vergadering op tafel komt.
- De CVC wil het tweerichtingenfietspad doortrekken in noordelijke richting naar de Cruquiusweg
- De bushalte voldoet niet aan de toegankelijkheidseisen.
- Het ontwerp komt terug in de CVC voor een nieuwe behandeling met meer achtergrond informatie.

9. Weesperstraat: inrichting bufferplaats t.b.v. bouw Station Rokin

In aanwezigheid van de heer A. Guit (projectbureau Noord/Zuidlijn).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Ten behoeve van de bouw van het metrostation Rokin beschikte de Noord/Zuidlijn tot deze zomer over de bufferplaatsen op het Mr. Visserplein. Bij de herinrichting afgelopen zomer zijn deze opstelplaatsen voor vrachtwagens zonder overleg met het projectbureau Noord/Zuidlijn verdwenen. Omdat binnenkort de graafwerkzaamheden op het Rokin weer worden hervat en de bufferplaatsen een belangrijke schakel vormen in de bouwlogistiek, wordt al enige tijd in overleg met het stadsdeel Centrum gezocht naar een alternatieve locatie.

Het doel van de bufferplaatsen is het bieden van een vaste wachtplaats voor vrachtwagens. De chauffeur blijft in de wagen en wordt opgeroepen zodra er ruimte is op het bouwterrein. De bufferplaatsen moeten binnen de A-10 liggen omdat juist de files op de ring voor een onbetrouwbare aanvoer van o.a. beton, grondbakken en staal zorgen. Op het bouwterrein Rokin kan en mag niet gebufferd worden en voorkomen moet worden dat vrachtwagens zelf een locatie zoeken om te wachten tot er ruimte is om te lossen op het bouwterrein. De bufferplaats zal zeker tot en met 2012 noodzakelijk zijn voor de bouw.

In de notitie van het Projectbureau Noord/Zuidlijn van 18 november 2009, met betrekking tot de bufferplaatsen ten behoeve van bouw station Rokin, wordt nader ingegaan op de volgende aspecten: 1) gekozen oplossing en afstemming met medegebruikers en 2) wijziging inrichting.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met variant 1.

Opmerkingen vooraf

- De bufferplaats blijft liggen zolang het project met de ruwbouw bezig is.
- Gedurende drie jaar zal incidenteel gebruik worden gemaakt van deze opstelkans voor vrachtwagens.

Reactie CVC

DIVV

- DIVV geeft de voorkeur aan variant 1.
- DIVV merkt op dat een vergunning nodig is voor het gebruik van de halte als bufferplaats

DRO

DRO heeft geen overwegende bezwaren tegen variant 2, maar geeft de voorkeur aan variant 1.

Politie

Ook de politie prefereert variant 1.

GVB

- Het GVB geeft de voorkeur aan variant 1.
- Er moet sprake zijn van een goed contact tussen het GVB en het projectbureau om aan te kunnen geven wanneer de halte gebruikt moet worden voor passagiersvervoer.
- Het GVB dient tijdig te worden geïnformeerd wanneer de bufferplaats ten behoeve van de bouw wordt gebruikt.

Project

Het project zal nagaan wat de juridische kaders zijn voor bufferen op een halte met zwart-witte tegels. Na overleg met het stadsdeel zal het project een voorstel voor bebording maken. De CVC ontvangt hiervan een afschrift.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met variant 1 van voorliggend voorstel voor een laad- en loshaven op het Weesperplein.

- Er zal sprake zijn van goed overleg tussen het GVB en het projectbureau wat betreft het dagelijks gebruik van de halte.
- Zodra de halte door het GVB gebruikt moet worden voor passagiersvervoer, zal het projectbureau stoppen met bufferen.

10. Aanleg Touringcarhalte Jonas Daniel Meijerplein

In aanwezigheid van de heer F. Kerkhoff (stadsdeel Centrum) en mevrouw M. de Kock (stadsdeel Centrum).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Het project Mr. Visserplein e.o. is diverse malen in de CVC besproken en op dit moment in uitvoering. Voor de herinrichting waren er mogelijkheden voor touringcars om te halteren op het Mr. Visserplein. In het definitief ontwerp is echter geen ruimte gereserveerd voor touringcarhaltes.

Nu blijkt er toch behoefte te zijn aan een mogelijkheid om te halteren voor touringcars in de omgeving van het Mr. Visserplein. Er is gezocht naar alternatieven buiten het Mr. Visserplein. Voor touringcars over de Wibaut-as van zuid naar noord is een halteplaats gemaakt ter hoogte van Multicopy in de Weesperstraat. Voor het verkeer vanuit noordelijke richting bleek het lastiger om een geschikte locatie te vinden.

De nu voorgestelde locatie is ter hoogte van het Joods Historisch Museum. Zie de bijlagen met variant A en B.

Tijdens de uitvoering is, op verzoek van de wethouder van de Centrale Stad, de heer Gerson, een tijdelijke halteplaats aangelegd voor het Joods Historisch Museum in afwachting van een definitieve oplossing.

De CVC wordt gevraagd om voor beide varianten een advies te geven. Het aangeven van een voorkeur wordt NIET gevraagd.

Opmerkingen vooraf

Het is opvallend dat het project de CVC niet om een voorkeur voor een variant vraagt. De CVC geeft advies en daaruit zal misschien een voorkeur komen.

Reactie CVC

DRO

- Alle twee de varianten zijn te krap, qua lengte en uitrijden. De 15-meterbus past niet in de halte. Voor een laad- en loshaven is dit ver beneden de maat.
- Voor DRO is niet duidelijk of er nu één of twee bussen op de halte komen te staan.

GVB

- Volgens het GVB kan een 12- of 15-meterbus niet halteren op de halte omdat de lengte in rechtstand te kort is.
- Het GVB geeft een negatief advies voor beide varianten.

Advies/besluit CVC

De CVC kan niet akkoord gaan met beide varianten:

- Beide ontwerpen voldoen niet aan de vereiste maatvoering voor halteren van een 12- of 15-meterbus.
- De halte moet zodanig groot zijn dat elk type touringcar er in past.

11. Ter kennisname

Er zijn geen punten ter kennisname.

12. Vaststellen verslag 860^e CVC d.d. 17 november 2009

Het verslag wordt met enige wijzigingen vastgesteld.

13. Naar aanleiding van het verslag

Er zijn geen opmerkingen n.a.v. het verslag.

14. Actualiteiten

Er zijn geen actualiteiten ingebracht

15. Rondvraag

Er zijn geen onderwerpen voor de rondvraag.

De voorzitter sluit de vergadering om 16.00 uur.