



# 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: 843<sup>e</sup> CVC

Datum: 24 februari 2009  
(vastgesteld in 844<sup>e</sup> CVC van 10 maart 2009)

<b>Aanwezig:</b>	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. A. Wiersma	- DRO	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Dhr. M. Brancart	- DIVV	
	Mw. E. Demarteau	- notulist	
	Dhr. R. Lolkema	- OGA	(agendapunt 4)
	Dhr. H. Haverkamp	- Zuidoost	(agendapunt 4)
	Dhr. P. Spaander	- Oud West	(agendapunt 5)
	Dhr. J.P. Klaver	- IBA	(agendapunt 6)
	Dhr. S. Honselaar	- Amsterdam Centrum	(agendapunt 6)
	Mevr. M. Ringma	- Amsterdam Centrum	(agendapunt 6)
	Dhr. F. Verdurmen	- DIVV	(agendapunt 6 en 10.1)
	Dhr. F. van den Bout	- project Noord-Zuidlijn	(agendapunt 10.1)

### 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 Park en Ride in de 'oren' van de op – en afritten Nieuwe Leeuwarderweg naar de IJdoornlaan
- 3.2 Zuidas – Bouwontsluiting Zuidschans – Cluster I – De Boelelaan
4. Wijziging aansluiting Snijdersbergweg op de Meibergdreef
5. Herprofilering Bilderdijkstraat fase 1
6. Inrichting Haarlemmerplein
7. Ter kennisname
8. Verslag 842e CVC d.d. 10 februari 2009
9. Naar aanleiding van het verslag
10. Actualiteiten
- 10.1 Aanpassing Prins Hendrikkade: alternatieve routing bus 48
11. Rondvraag

## **2. Mededelingen**

Er zijn geen mededelingen.

## **3. Hamerpunten**

### **3.1. Park en Ride in de 'oren' van de op – en afritten Nieuwe Leeuwarderweg naar de IJdoornlaan**

#### **Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld.*

*Herontwikkeling van het CAN gebied en de aanleg van de Noord/Zuidlijn maken van deze plek een integrale vervoersknoop. Vervolgens is er bestuurlijk besloten om de oksels van de afritten te benutten voor P=R terrein. Het voorliggende ontwerp betreft 1 P+R terrein en 230 plekken. Het totaal aantal plekken kan echter worden uitgebreid tot maximaal 1000 plekken (verdeeld over beide oren).*

*Door nieuwe inzichten van werkgroep Verkeerslichten en dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer zijn de busstroken in de op- en afritten gewijzigd. Aan de westzijde is voor de busstrook alleen een ruimtelijke reservering (geen asfalt) in de berm opgenomen en voor de oostzijde is de busstrook komen te vervallen. Vanuit de P&R is hierop ingespeeld en aansluiting gemaakt op deze ontwikkelingen.*

*Om toegang te krijgen tot de P+R terreinen wordt de in- en uitgang aan de op- en afritten van de Nieuwe Leeuwarderweg gekoppeld. Middels twee tunnels wordt een doorgang onder de op- en afritten gecreëerd. De verkregen ontsluiting maakt de locatie enkel bereikbaar vanaf het Hoofdwegennet (A10) wat aansluit bij de doelstellingen van de P+R.*

*De ingang van de P+R wordt met duidelijke bebording op de Nieuwe Leeuwarderweg aangegeven. De toerit van P+R begint van de Nieuwe Leeuwarderweg. Om het overige verkeer genoeg weefruimte te geven wordt de naald van de uitvoegstrook aan het begin van de tweede bocht geplaatst.*

*De route tot de P+R terrein loopt middels een helling van 3,1% naar de tunnel. Via de tunnel wordt de doorgang onder de afrit van de Nieuwe Leeuwarderweg verkregen en komt men uit bij de toegangspoortjes. De toegangspoortjes en bijbehorende faciliteiten voor de P+R, zoals het beheergebouw, liggen in de oren.*

*Om het P+R terrein te kunnen verlaten moet men eerst door de slagbomen en door de tunnel om vervolgens aan de oostkant middels een helling van 5% op de oprit Nieuwe Leeuwarderweg uit te komen. Hier is een weefstrook met een lengte van 75 meter ontworpen met als doelom het verkeer vanuit de P+R terrein voor de VRI op de afrit te laten invoegen. Via de afrit kan men zijn weg richting de Ring A10 vervolgen.*

*Het hier voorliggend ontwerp is reeds op 16 december 2008 in de CVC besproken. Hierbij is aangegeven dat de toegang van de P+R eerder onzichtbaar dient te zijn. De toerit begint nu langs de Nieuwe Leeuwarderweg en is daarmee direct zichtbaar.*

*Verder is er bij de hoogte beperking een doorsteek en een snelheidsremmende constructie opgenomen in het ontwerp.*

*Et ontwerp van de op- en afritten van de P+R is eveneens besproken in de SDVC vergadering van 11 december 2008 en de WVA van 19 februari 2009.*

*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het voorliggend ontwerp.*

#### **Reactie CVC**

- DRO geeft aan dat de hoogtebegrenzer op de verkeerde plek staat. De vooraankondiging moet ook op een andere plek.
- DRO heeft moeite met de aanleg van het parkeerterrein, als er een aansluiting is met de Van Heekweg. Wanneer deze aansluiting er is, kan DRO niet akkoord gaan met voorliggend plan.
- De WVA verzoekt de hoogtebeperking meer richting de A10 te leggen, dan krijgen bestuurders meer tijd om te reageren.

## Advies/besluit CVC

- De CVC gaat akkoord met het verzoek van de WVA.
- De CVC is akkoord met de verplaatsing van de hoogtesignalering.
- Indien er wel sprake is van een aansluiting op de Nieuwe Leeuwarderweg, dan wil de CVC een nieuwe tekening zien. Mocht blijken dat er geen aansluiting op de Nieuwe Leeuwarderweg wordt aangelegd, dan is de CVC akkoord.

## 3.2. Zuidas – Bouwontsluiting Zuidschans – Cluster I – De Boelelaan

### Aanleiding

*Door de indiener wordt het volgende gemeld.*

*Naar aanleiding van bespreking Bouwontsluiting Cluster I. in de CVC van 27 januari jl. werd verdeeld geadviseerd over de De Boelelaan.*

*Op hoofdlijnen kwam het commentaar op het volgende neer.*

1. *DRO en GVB adviseren negatief m.b.t. halte op rijbaan richting Beethovenstraat op grond van status Hoofdnet Auto (in principe niet) en verkeersonveiligheid ( inhalen).*
2. *Maak meer opstelcapaciteit op westpoot kruising met Beethovenstraat.*
3. *Maak mij Willem van Weldammelaan meer opstelruimte voor linksafslaande fietser vanaf de Boelelaan West.*

*T.a.v. punt 1 –halte op rijbaan richting Europaboulevard het volgende.*

*Op grond van nader overleg met het GVB blijkt dat het gebruik van de halte langs de zuidzijde minimaal is. Omdat het bovendien om een uitstaphalte gaat is de busstop bovendien bijzonder kort. Er zal zeer weinig draagvlak te vinden zijn (zowel financieel, maatschappelijk als bestuurlijk) voor de kap van bomen en het verwijderen van parkeerplaatsen langs de ventweg voor de aanleg van een haltekom die slechts weinig gebruikt wordt. Daarom wil het project in dit geval – bij uitzondering en mede ingegeven door een positief advies van de stadsdeelverkeerscommissie – vasthouden aan halteren op de rijbaan.*

*De uitwerking is conform de hiervoor geldende principes:*

- *Hoge band*
- *Doorgetrokken asstreep*

*De richting voor bussen richting Beethovenstraat is – in afwijking van de richtlijnen – gepositioneerd achter het fietspad. Gezien het ontbreken van voldoende ruimte tussen rijbaan en fietspad, het minimale gebruik en vooral veel uitstappers in combinatie met het tijdelijk karakter van de maatregel, wordt dit verantwoord geacht.*

*Het commentaar genoemd onder 2 en 3 is verwerkt in het voorliggende ontwerp.*

*De CVC wordt gevraagd alsnog akkoord gaan met het voorliggende ontwerp.*

### Reactie CVC

- Het GVB vraagt zich af of er voldoende opstelruimte is voor het bouwverkeer, dat de voormalige Willem van Weldammelaan in gaat. Door de halte stad uit meer naar voren te schuiven, kan er meer ruimte gecreëerd worden bij het opstelvak op de kruising Beethovenstraat – Boelelaan. Momenteel is het opstelvak aan de westzijde van de Boelelaan tekort.
- Volgens DRO kan de sergeantmarkering komen te vervallen. Dan kan de bushalte verschoven worden en is er genoeg ruimte voor een twee keer 72 meter opstelruimte.

### Advies/besluit CVC

- Rekening houdende met de bovenstaande opmerkingen dient het ontwerp als hamerstuk terug te komen in de volgende CVC.

#### **4. Wijziging aansluiting Snijdersbergweg op de Meibergdreef**

In aanwezigheid van de heren R. Lolkema (DRO in opdracht van OGA) en H. Haverkamp (Zuidoost).

##### **Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld*

*Momenteel wordt er gebouwd op de Riva kavel tussen de A2 en de Snijdersbergweg. Er komt o.a. een grote Gamma en een Leen Bakker. De voor u liggende wijziging is nodig om de verkeerstoename te verwerken. Er is een rechtsafvak nodig maar het stadsdeel wil er meteen al twee.*

*De CVC wordt gevraagd een keuze te maken tussen een rechtsafvak dan wel twee rechtsaf vakken en akkoord te gaan met het ingebrachte voorstel*

##### **Opmerkingen vooraf**

- Met name in het weekend staat het gebied vast, omdat dit de enige ontsluitingsweg is.
- De hele kruising moet bekeken worden in verband met AC en alle ontwikkelingen in het gebied.
- De WVA geeft aan dat één rechtsaf voldoende is.
- In de verkeerscommissie Zuidoost is nadrukkelijk aangegeven dat zij twee rechtsaffers willen. In de verre toekomst wordt de Snijderbergweg mogelijk doorgetrokken en dan wordt veel rechtsafverkeer verwacht.
- De fietsersbond heeft gevraagd om een veilige fietsroute.
- Vanwege de komst van de Gamma wordt de weg aangepast. In de toekomst wordt het kruispunt geherprofileerd en dan komt er een goede fietsverbinding.

##### **Reactie CVC**

###### **DRO**

- DRO wijst er op dat de rechts en linksafvakken op de Meibergweg er nog niet zijn.
- DRO is een voorstander van 2 rechtsaf stroken, tenzij de VRI aangepast kan worden zodat de rechtsaffer meer groen krijgt.  
De heer Lolkema geeft aan dat de kruising in de toekomst geherprofileerd gaat worden. Momenteel komen er een aantal winkels, zoals de Gamma en Leen Bakker. Daarom moet de kruising aangepast worden. De berekening gaat uit van de situatie in 2020 en dan is er al een andere kruising met de Meibergdreef, die sluit aan op de kruising met de Snijdersbergweg.

###### **GVB**

- GVB vindt het een gevaarlijke kruising in oppervlak. Dit moet verkleind worden door heuveltjes.
- Het GVB vraagt zich af of de zebra daar moet komen.
- Het GVB kan instemmen met twee rechtsafvakken.

##### **Advies/besluit CVC**

- De CVC kan instemmen met twee rechtsafvakken met de Snijdersbergweg, met een heuvel in midden omdat het verkeersonderzoek was gericht op basis van prognoses van en de situatie in 2020 en er in de tussentijdse periode sprake is van een toename van het verkeer zonder dat de kruising daarop is aangepast.
- Het project moet contact opnemen met DIVV, om te kijken of er mogelijkheden zijn voor de fietsvoorzieningen.

#### **5. Herprofilering Bilderdijkstraat fase 1**

In aanwezigheid van de heer P. Spaander (Oud West).

##### **Aanleiding**

*Door het stadsdeel wordt het volgende gemeld:*

*Het stadsdeel begint met de uitvoering van fase 1 in mei 2009.*

*In augustus 2008 en op 7 oktober 2008 was het ontwerp voor de herprofilering van de Bilderdijkstraat in de Centrale Verkeerscommissie.*

*Naar aanleiding van de laatste Verkeerscommissie zijn nog een aantal punten in het ontwerp gewijzigd.*

1. *Er komt ter hoogte van de Bilderdijkstraat 46 een stopstreep op de trambaan voor trams en taxi's.*
2. *Het begin van de verhoogde trambaan is ingekort om 10m. De trambaan begon in het voormalige ontwerp ter hoogte van Bilderdijkstraat 33. In het nieuwe ontwerp begint de verhoogde trambaan ter hoogte van Bilderdijkstraat 31. Er is voldoende breedte om de afscheiding door middel van een heuvel in te leiden. Daarom is gekozen voor de zelfde situatie als bij de 1<sup>e</sup> Constantijn Huygensstraat 104 (bij Overtoom) en van Baerlestraat bij Concertgebouwplein.*
3. *Ter hoogte van Bilderdijkstraat 31 is de maatvoering gewijzigd:*
  - *De tramrijweg vanuit de De Clerqstraat richting Hugo de Grootkade is verbreed van 2,82m naar 2,93m.*
  - *De spoor tussen het hart van de trambaan tot de tramhalte is versmald van 2,70m naar 2,65m.*
  - *De tramhalte is verlegd met 5m. Hierdoor wordt voorkomen dat auto's vanuit het Bilderdijkpark over de tramspoor oversteken in de Bilderdijkstraat richting Hugo de Grootkade.*
4. *In verband met de wijziging van de maatvoering ter hoogte van de Bilderdijkstraat 34. Deze stoep is versmald van 2,50m naar 2,20m.*

*Tijdens de bijeenkomst wil het stadsdeel de plannen opnieuw aan de Centrale Verkeerscommissie voorleggen.*

*De CVC wordt gevraagd om goedkeuring voor het ontwerp van het lengteprofiel Bilderdijkstraat fase 1.*

### **Opmerkingen vooraf**

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

### **Reactie CVC**

#### **DRO**

- In het noorden is een fietsoversteek en de haaiantanden in het midden mogen vervallen.
- Met markering moet duidelijk zijn, dat het tweerichting fietspad voorrang heeft.
- DRO wijst op een mogelijk conflict tussen de afslaande auto en de kruisende fietser.
- DRO wijst op 3 lantaarnpalen, die op een vreemde plek staan.
- DRO neemt aan dat het om verhoogde tramhaltes gaat en niet om verlaagde. De pijltjes staan verkeerd om.
- DRO pleit er voor om de verlengde westelijke tramhalte nog meer te verlengen, om te voorkomen dat auto doorsteekt.
- DRO heeft een aantal opmerkingen over De Clerqstraat. De heer Spaander geeft aan dat genoemd gedeelte van De Clerqstraat niet in voorliggend project zit. hij zal de laatste versie van de kruising aan DRO sturen.

#### **GVB**

- Het GVB heeft moeite met het zicht vanuit de tram rijdend op de brug. Dus bliksemschicht markering op de brug.
- Ook op de verkeersheuvel een bord voor de tram dat er een fietsoversteek is.
- De hoogte van de halte en de hoogte van de rijbaan wordt conform de richtlijnen aangepast.
- De vrije baan van de tram moet een inleiding hebben.  
De heer Spaander geeft aan dat er markering komt ter inleiding van de tram.

### **Advies/besluit CVC**

- Met verwerking van de gemaakte opmerkingen kan de CVC akkoord gaan met voorliggend ontwerp.
- Een aangepaste tekening komt terug in de CVC als hamerstuk.

## 6. Inrichting Haarlemmerplein

In aanwezigheid van de heren J.P. Klaver (IBA), F. Verdurmen (DIVV), S. Honselaar (Amsterdam Centrum) en mevrouw M. Ringma (Amsterdam Centrum).

### Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld.

*De voorgestelde nieuwbouw op het Haarlemmerplein lijkt tot uitvoering te komen, de nieuwbouw is in 2006 van start gegaan. De nieuwbouw behelst een ondergrondse parkeergarage en woningen plus bedrijfsruimten. Zodra de nieuwbouw gereed is, wordt het huidige maaiveld opnieuw ingericht. Voorliggend maaiveldontwerp is eerder in de 760<sup>e</sup> CVC behandeld (25 oktober 2005). Naar aanleiding hiervan is voorliggend ontwerp aangepast. Tevens is een verkeerskundige toets uitgevoerd welke tot enkele wijzigingen heeft geleid.*

#### Uitgangspunten ontwerp:

- Uitsluiten mogelijke tramverbinding naar Haarlemmer Houttuinen.
- Ontwikkeling van de stadshartlus, met een knip in de Prins Hendrikkade (t.h.v. CS).
- Bushalte Haarlemmerplein als hoge halte (eisen toegankelijkheid).
- Haarlemmerplein geen hoofdnet auto, wel hoofdnet OV en hoofdnet fiets (ook regionet).

#### Wijzigingen op het eerdere ontwerp:

- Voorrangssituatie kruising Korte Marnixstraat: voorrang noord-zuidrichting.
- Voorrangssituatie kruising Haarlemmer Houttuinen: voorrang noord-zuidrichting.
- Busbaan Haarlemmer Houttuinen sluit aan op het verderop gelegen profiel 'bus op plateau'.
- Maatvoering VOP's aangepast en een VOP over de oosttak kruising Korte Marnixstraat.
- Stroomlijnen fietsbeweging oost → west kruising Korte Marnixstraat.
- Verlengen twee middengeleiders westtak kruising Korte Marnixstraat.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met het ontwerp.

### Opmerkingen vooraf

- Voordat het project het bestuurlijke circuit in gaat, wil men de CVC consulteren. Na vaststelling van de Nota van Uitgangspunten komt het DO nog terug in de CVC.
- Met een delegatie van de WVA is overleg geweest en zij hebben geadviseerd om de rijrichting om te draaien. Behandeling met de gehele WVA volgt nog.
- Voorgesteld wordt de auto's via het Haarlemmerplein naar de Haarlemmerdijk stad in te laten rijden. Er komt dan een heuvel in de Korte Marnixstraat, die de fietsers meer veiligheid biedt. De slinger bij het uitrijden naar het Nassauplein wordt voorkomen en belangrijker nog: er is geen conflict met de uitgaande rechtsafslaande auto's naar de Planciusstraat en de fietser stad-uit naar het Nassauplein. In feite wordt de verkeerssituatie – welke al jaren buiten ligt – gehandhaafd, alleen het uitrijden van het taxi-verkeer wordt gewijzigd in afrijden via de kleine Houtstraat.
- Op het Haarlemmerplein-west komt dan een rechtsafvak en een gecombineerde linksaf - rechtdoorvak.
- Wat betreft de mutatie rondom het Haarlemmerplein komt nog een mutatie in de tekening.
- Het GVB merkt op dat in het 1e punt van de flap staat dat een tramverbinding naar de Haarlemmerhouttuinen wordt uitgesloten. Als dat het uitgangspunt is, is het GVB tegen voorliggend ontwerp.  
De heer Honselaar geeft aan dat de mogelijkheid van een tramverbinding open wordt gehouden, maar de verbinding zelf wordt nog niet aangelegd.  
De voorzitter constateert dat de eerste zin in de flap dan onterecht is. Een tramverbinding naar de Haarlemmerhouttuinen is mogelijk.  
Mevrouw Ringma zal in de Nota van Uitgangspunten opnemen dat de mogelijkheid van een tramverbinding blijft bestaan.
- Het GVB vraagt het project een goede tekening te maken met tramrails, waaruit blijkt dat het mogelijk is om een tram te laten rijden.

## Reactie CVC

### GVB

- Het GVB wijst er op dat de kop en staart van de halte af moeten lopen, zodat de bus er overheen kan zwaaien.  
De heer Klaver geeft aan dat de bushalte binnenkort verhoogd aangelegd wordt, waarbij rekening wordt gehouden met het uitzwaaien van de bus. De aanleg van de bushalte is echter een apart project.  
Het project wordt verzocht om een tekening aan te leveren, waarin de nieuwe bushalte is verwerkt.
- Het GVB zou graag zien dat op de Haarlemmerhouttuinen een goede middenasmarkering voor de bus wordt aangelegd.
- Verder vraagt het GVB aandacht voor de juiste rijcurves op de kruisingen.  
De heer Klaver geeft aan dat de route voor vrachtverkeer loopt via het Haarlemmerplein linksaf en dan langs Tussen de Bogen. De boogstralen zijn in de andere straten ook ingetekend, om te laten zien hoe zij lopen. Vrachtwagens van 17 meter zijn in de andere straten echter niet toegestaan, maar het project wilde aangeven dat het wel mogelijk is dat zij daar rijden.
- Het GVB vindt het omdraaien van de rijrichting bespreekbaar.

### DIVV

- DIVV meent dat de overgang naar 30 km gebied een aandachtspunt is.
- Alle (voorrang) markeringen moeten volgens de leidraad CVC worden toegepast.
- Het fietspad moet in rood asfalt worden uitgevoerd, als het om de voorrangrichting gaat.
- DIVV denkt dat de fietser mogelijk over het plein gaat rijden en dat zou conflicten kunnen geven.
- Volgens DIVV zou het omdraaien van de rijrichting winst op kunnen leveren.  
Aandachtspunt hierbij zijn de taxi's, voorkomen moet worden dat zij tegen de rijrichting in gaan.

### DRO

- DRO zou het mooi vinden als de fietsers bij de Haarlemmerhouttuinen recht door kunnen, in plaats van om te moeten rijden.
- De rechtsaf boog van de Marnixstraat naar de Haarlemmerhouttuinen moet op de band een stuk naar binnen toe voor rechtsafslaand verkeer.
- De rijcurve Haarlemmerplein, rechtsaf naar het Nassauplein komt door het rechtdoorvak heen. De voertuigen schampen elkaar.
- Aandachtspunt is de plaats van de stopstrepen.
- DRO vindt het omdraaien van de rijrichting een goed idee. Daarbij moet de exclusieve rechtsaffer in de het Haarlemmerplein - west worden getoetst in de WVA.

## Advies/besluit CVC

De CVC adviseert positief ten aanzien van het omdraaien van de rijrichting.

- Er zijn diverse opmerkingen gemaakt over de bochtstralen.
- De inpasbaarheid van de halte (dit is een ander project), moet verwerkt worden in de tekening van dit project.
- De toekomstige eventuele tramontwikkeling op de Haarlemmerhouttuinen moet niet onmogelijk worden gemaakt door dit project.
- Het project wordt verzocht de fietspaden in de voorrang uit te voeren in rood asfalt.
- Het project dient eerst nog de WVA te raadplegen en komt vervolgens in de CVC terug met een aangepaste tekening.

## 7. Ter Kennisname

Er zijn geen stukken ter kennisname.

## 8. Vaststellen verslag 841e CVC d.d. 19 februari 2009

Het verslag wordt met enige wijzigingen vastgesteld.

## 9. Naar aanleiding van het verslag

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

## **10. Actualiteiten**

### **10.1 Aanpassing Prins Hendrikkade: alternatieve routing bus 48**

In aanwezigheid van de heren F. van den Bout (namens projectbureau Noord-Zuidlijn) en F. Verdurmen (DIVV).

#### **Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld.*

- *Er is spoedoverleg geweest, om een alternatieve route te vinden voor bus 48.*
- *Andere oplossingen zijn besproken, maar niet mogelijk gebleken.*
- *In de voorliggende notitie wordt variant 4a als beste oplossing naar voren geschoven.*

#### **Reactie CVC**

##### **GVB**

Het GVB gaat akkoord met voorgestelde oplossing.

##### **DIVV**

DIVV kan ook akkoord gaan met variant 4a.

##### **DRO**

- Voor DRO is de toekomstige situatie wat betreft de afslagen nog niet duidelijk. Het project geeft aan dat het om een tijdelijk busstation gaat. In de toekomst gaan de bussen naar achter toe en rijdt er geen bus meer over de huidige route. Lijn 48 rijdt dan via de De Ruijterkade.
- DRO verzoekt om actualiteiten eerder aan te melden in de CVC, dan is er meer voorbereidingstijd.

#### **Advies/besluit CVC**

De CVC gaat akkoord met voorgesteld ontwerp.

## **11. Rondvraag**

### **11.1 Aansluitingen 2e Coentunnel**

Het GVB ziet met grote verbazing dat bij de Coentunnelweg grote werkzaamheden plaatsvinden. In de CVC is echter nog nooit de aansluiting met de Radarweg en Coentunnelweg behandeld. Het GVB zou dat wel graag in de CVC behandelen. Alle aansluitingen op 2<sup>e</sup> Coen en Westrandweg zijn niet behandeld in de CVC.

De heer Verdurmen zal nagaan wanneer de definitieve situatie ingebracht wordt in de CVC.

### **11.2 Benzinestation BP langs de Nieuwe Leeuwarderweg en de noordelijke afrit.**

- Bij voorgaande behandelingen heeft de CVC negatief geadviseerd.
- Er is nu een nieuwe tekening gemaakt door het stadsdeel en voordat de officiële procedure van consultatie van CVC en WVA wordt gevolgd, wil DIVV de mening van de CVC-leden weten.
- DIVV stelt voor om het politieke gesprek niet aan te gaan en zaken ambtelijk af te handelen.
- DRO wijst er op dat de politie knelpunten zag in het vorige ontwerp.
- Het GVB geeft aan dat bussen vanuit Purmerend met grote snelheid rijden. Daarom moet de 'slinger' er beter ingezet worden.
- De busbuffer moet volgens het GVB minimaal 4 meter breed zijn.
- De voorzitter vat samen dat het huidige concept ontwerp de lijn van denken van de CVC volgt. Vooroverleg met de politie is gewenst.
- In principe gaat de CVC akkoord met het voorliggend ontwerp.
- De ambtelijke procedure kan worden gestart en het ontwerp komt voor officiële consultatie terug in de CVC.