



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

Datum: 25 augustus 2009  
(vastgesteld in 855<sup>e</sup> CVC van 8 september 2009)

<b>Aanwezig:</b>	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Dhr. A. Wiersma	- DRO (vanaf punt 9)	
	Mevr. M. Prijs	- Politie	
	Dhr. M. Brancart	- DIVV	
	Mevr. E. Demartean	- notulist	
	Dhr. P. Spaander	- Oud West	(agendapunt 4)
	Dhr. R. Hoogland	- GVB infra bv.	(agendapunt 5)
	Dhr. J. Bekkers	- Slotervaart	(agendapunt 5)
	Mevr. B. van Oosterwijk	- De Baarsjes	(agendapunt 6)
	Dhr. G. Hermans	- De Baarsjes	(agendapunt 6)
	Dhr. P. Smits	- Zuideramstel	(agendapunt 7)
	Dhr. H. Koelmans	- Zuideramstel	(agendapunt 7)
	Dhr. S. Thio	- IBA	(agendapunt 9)
	Dhr. F. Mulder	- IBA	(agendapunt 9)
	Mevr. L. Djoefrie	- Centrum	(agendapunt 10)
	Dhr. R. van de Berg	- DIVV	(agendapunt 10)
	Dhr. H. Najjer	- DRO	(agendapunt 10)
	Mevr. D. Schouten	- Centrum	(agendapunt 10)

### 1. Opening en vaststellen agenda

De heer Van Ham opent de vergadering om 13:00 uur en heet iedereen welkom. Agendapunt 8, Haarlemmerplein komt te vervallen omdat het stuk nog niet in de WVA is behandeld.

Bij de actualiteiten komt het onderwerp Marnixplein aan de orde.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen
3. Hamerpunten
- 3.1 IJdoornlaan – 2 Turborotonde tussen Banne Buikslootlaan en Statenjachtstraat
4. Herprofilering Eerste Constantijn Huygensstraat
5. Aanpassing Heemstedestraat op brug 85
6. Herinrichting Witte de Withstraat: plein en omgeving
7. Uitvoeringsbesluit Roeskesstraat

8. Haarlemmerplein (Dit agendapunt is aangehouden, omdat het eerst in de WVA besproken dient te worden.
9. Project Tijnmuiden - Dortmuiden
10. Sporenplan Stationseiland Amsterdam Centrum
11. Ter kennisname
12. Vaststellen verslag 853<sup>e</sup> CVC d.d. 14 juli 2009
13. Verslag 853e CVC d.d. 14 juli 2009
14. Naar aanleiding van het verslag
15. Actualiteiten
16. Rondvraag

## **2. Mededelingen**

Op 22 september 2009 is mevrouw Prijs afwezig en zal vervangen worden door Hans Bulters. De heer Rappange wordt in de vergadering van 8 september 2009 vervangen door de heer Oost Indië.

## **3. Hamerpunten**

### **3.1. IJdoornlaan - 2 Turborotonde tussen Banne Buikslootlaan en Statenjachtstraat**

#### **Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*In de vergadering van 19 mei 2009 werden er kanttekeningen geplaatst bij de overlap van rijcurves op cruciale punten. Hiervoor is ruimte gezocht en is de vormgeving op enkele plekken aangepast.*

*Turborotonde Westerland:*

- 1. middengeleider aan westzijde + inkeping binnenste rijstrook;*
- 2. beide overrijdbare druppels verlengd en positie verschoven;*
- 3. afrit noordzijde verbreed door middengeleider te versmallen;*
- 4. rammelstrookje toegevoegd aan binnenbocht toerit Banne Buikslootlaan.*

*Turborotonde Oosterland:*

*Dezelfde 4 plekken als Westerland en lees Statenjachtstraat voor Banne Buikslootlaan.*

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

#### **Reactie CVC**

- De tekeningen zijn niet genummerd.
- De bus sleept met het chassis over de band heen bij de noordoostpunt van de kruising.
- De route dient obstakelvrij te zijn.
- De rijcurves zijn gemaakt op de oude situatie en niet op de nieuwe situatie.

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

De CVC keurt het ontwerp goed, met verwerking van de gemaakte opmerking.

## **4. Herprofilering Eerste Constantijn Huygensstraat**

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

#### **Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*In januari 2010 begint het Stadsdeel Oud West met de herprofilering van de Eerste Constantijn Huygensstraat. Daarom willen wij tijdens deze Centrale Verkeerscommissie deze tekeningen ter accordering voorleggen.*

*De volgende wijzigingen zijn uitgevoerd naar aanleiding van de aanbevelingen van de Centrale Verkeerscommissie:*

- *Ter hoogte van huisnummer 13 sluiten de fietsoversteken gecombineerd met de zebra aan op de wegen van de Y-splitsing in richting van de Bosboom Toussainstraat*

- *Ter hoogte van huisnummer 80 zijn de eilandjes weggehaald*
- *Ter hoogte van huisnummer 80/98 is de fietsoversteek rechtgetrokken*
- *Ter hoogte van de 1<sup>e</sup> Helmersstraat is de fietsoversteek weggehaald*
- *Ter hoogte van de 2<sup>e</sup> Helmersstraat is het zebrapad weggehaald*
- *Ter hoogte van huisnummer 45 is het verhoogde plateau weggehaald en vervangen door twee drempels.*

*Het Stadsdeel Oudwest vraagt aan de CVC om goedkeuring voor het ontwerp.*

### **Opmerkingen vooraf**

Er zijn geen opmerkingen vooraf

### **Reactie CVC**

#### **DRO**

- DRO vindt de aansluiting met de Overtoom niet goed uitgewerkt. De WVA moet deze aansluiting ook beoordelen.
- DRO wijst erop dat de kaart hoofdnetten moet worden aangepast omdat de regionale fietsroute is verlegd.
- In de Derde Helmerstraat staan bij de Jacob van Lennepkade aan de westkant de haaiantanden verkeerd.
- De drempel bij de fietsoversteek in de 1e Constantijn Huygensstraat (ter hoogte van de parkeergarage) wil DRO ongeveer 10 meter voor de zebra situeren. Op die manier werkt de drempel als snelheidsremmer.
- Het fietspad te hoogte van de parkeergarage bij de oversteek naar de 1<sup>e</sup> Constantijn Huygensstraat moet in rood asfalt worden uitgevoerd.
- DRO pleit voor ruimere bochtstralen op het wegstuk tussen huisnummer 46 en 80.

#### **GVB**

- Het GVB is blij met de juiste lengte van de halte.
- Ook moet het project goed kijken naar de hoogte van de weg ten opzichte van de trambaan.
- Het GVB is geen voorstander van een zwarte trambaan en wil een duidelijk onderscheid in materialisering tussen de trambaan en rijbaan.

#### **Politie**

- De politie wil een kerende beweging onmogelijk maken en zou een fysieke barrière willen inbouwen vanaf de Jacob van Lennepkade tot en met de brug voor verkeer dat komt vanaf de Overtoom en richting het Kwakersplein wil rijden.

#### **DIVV**

- DIVV pleit voor een fietspad van twee meter breed.
- De tramhalte voldoet niet aan het PvE voor toegankelijkheid.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC geeft aan dat het project door kan gaan met het ontwerp, onder verwerking van de gemaakte opmerkingen.

- De CVC keurt het profiel niet goed.
- De VRI op de aansluiting Overtoom moet de WVA nog behandelen.

## **5. Halte Heemstedestraat op brug 85**

In aanwezigheid van de heren R. Hoogland (GVB infra bv.) en J. Bekkers (Slotervaart).

### **Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*De tramhalte zal worden aangepast aan de nieuwe toegankelijkheidseisen.*

*In VC Slotervaart 188 (5 maart 2009) is een ontwerp hiervoor besproken. Daarbij is het advies gegeven om de VOP's naar de oostzijde te verplaatsen. Verder is geadviseerd om een gescheiden*

*fietspad aan te leggen. Als aandachtspunt zijn de noodzakelijke zichthoeken, zowel in het horizontale – als in het verticale vlak, meegegeven.*

*Het GVB heeft vervolgens een nieuw ontwerp gemaakt dat ter bespreking in de VC Slotervaart 191 van 2 juli is geweest. Hieruit zijn de volgende aandachtspunten naar voren gekomen:*

- *De verkeerscommissie adviseert het fietspad op gelijke hoogte met het voetpad (met een hoogteverschil van 2cm) aan te leggen en te verbreden naar 180 cm, een VOP aan de oostkant, kanalisatiestrepen aan de westkant.*

*Deze aanpassingen zijn gemaakt op de voorliggende tekening.*

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

### **Opmerkingen vooraf**

Er zijn geen opmerkingen.

### **Reactie CVC**

#### **DRO**

- DRO pleit voor een haltelengte van 31 meter, omdat een tweede tram de oversteek zou blokkeren.
- De tramhalte kan korter, zodat de overgang tussen fietspad en rijbaan verbetert.
- Het profiel voor auto, fietser en voetganger is volgens DRO te krap. De tussenspoormaats kan worden verkleind en de gewonnen ruimte kan ten goede komen aan de auto, fiets en voetganger.
- DRO wenst een goed hoogteverschil tussen fiets en voetpad, zeker omdat de route hoofdnet fiets betreft.
- Het project betreft de halte, maar deze ingreep kan niet plaatsvinden zonder de directe omgeving goed te bekijken. Wanneer de halte verder van de Westlandgracht komt te liggen is er meer ruimte om het verkeer 'naar binnen te drukken'.
- Volgens DRO is er een constant conflict tussen de geleidelijn en deabri.

#### **GVB**

- Ook wil het GVB een kortere halte aan de beide zijden van de brug. De halte kan vijf meter naar het kruispunt toe opschuiven.
- Op de Westlandgracht dient het fietspad goed in- en uitgeleid te worden, zodat de fietser goed worden begeleid richting het Hoofddorplein.
- Het GVB gaat akkoord met een halte breedte van 2.40 meter, omdat het constructief niet mogelijk is om de bestaande weg op de brug op te schuiven.

#### **DIVV**

DIVV wijst erop dat de tramhalte niet conform PvE is getekend. Het project moet met de afdeling Railinfra overleggen betreffende de toegankelijkheidseisen.

### **Advies/besluit CVC**

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

- De verkorte halte moet voldoen aan de toegankelijkheidseisen.
- Rekening houdend met de gemaakte opmerkingen levert het project een aangepast ontwerp aan voor een volgende behandeling in de CVC.

## **6. Herinrichting Witte de Withstraat – plein en omgeving**

In aanwezigheid van mevrouw B. van Oosterwijk (De Baarsjes) en de heer G. Hermans (De Baarsjes).

### **Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*De Witte de Withstraat gaat heringericht worden en in het midden van de straat (ter hoogte van de Van Kinsbergenstraat) wordt een plein aangelegd. Er komen vrijliggende fietspaden in de straat.*

*Tevens worden de straathaltes (vier stuks) opgeheven en hiervoor komen vier haltes terug. De andere twee haltes worden tevens (voor zover mogelijk) conform de laatste eisen ingericht.*

*Op 5 september 2007 is het ontwerp voor de Witte de Withstraat voorbesproken in de CVC. De opmerkingen van de CVC zijn, voor zover mogelijk, meegenomen in het ontwerp.*

*Vanwege de smalle straat en de vele functies die er in terug moeten komen kan niet aan alle gestelde normen worden voldaan. Het fietspad wordt 1,50m breed. Op verzoek van de fietsersbond is het fietspad ter hoogte van de halte Jan Evertsenstraat 0,05m breder gemaakt.*

*Om de straathaltes op te kunnen heffen moet het spoor op een aantal plekken maximaal 0,9m richting de gevel verschoven worden, op dit moment wordt onderzoek gedaan naar de haalbaarheid daarvan.*

*De positie van deabri's op de haltes zal door het GVB bepaald worden.*

*De ondergrondse containers in de Witte de Withstraat worden in de strook met de parkeerplaatsen/groen en fietsenrekken geplaatst. De locatie van de containers in de Witte de Withstraat is niet veilig in de huidige situatie. Een veiligheidsmarge van minimaal 1,00 meter afstand tussen de container en de trambedding dient gehanteerd te worden voor het veilig legen van de containers. Vanwege het aanleggen van de vrijliggende fietspaden moeten de containers verplaatst worden. Met het GVB, de afdeling BOR en met Afvalservice West (ASW) zijn alle mogelijke varianten besproken. De enige mogelijkheid in de straat is om de wagen van ASW op het fietspad de containers te legen. Er is voor gekozen voor vier containerlocaties in de straat.*

*De Van Kinsbergenstraat wordt autovrij gemaakt. Het wordt een voetgangersgebied waarbij fietsen is toegestaan. De WVA heeft geadviseerd om de VRI ter hoogte van de Van Kinsbergenstraat te verwijderen. De VOP komt in de nieuwe situatie wel terug.*

*In de Lodewijk Boisotstraat komt de toegang van de ondergrondse parkeergarage van het Admiralenblok. De rijrichting in de straat wordt omgedraaid. In de nieuwe situatie rijdt het verkeer van de Witte de Withstraat richting de Admiralengracht.*

*De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het voorlopig ontwerp voor Witte de Withstraat/plein en omgeving.*

## **Opmerkingen vooraf**

Het project wil een duidelijk uitspraak van de CVC over het weghalen van de VRI op de Van Kinsbergenstraat.

## **Reactie CVC**

### **DIVV**

- DIVV denkt dat het project te veel functies in het profiel wil onderbrengen.
- DIVV vindt de maten in de dwarsprofielen te krap en denkt dat dit geen wenselijke situatie is.
- Verkeerstechnisch gezien steunt DIVV de mening van de WVA wat betreft de VRI in de Van Kinsbergenstraat.
- De fietsersbond meent dat de stukken fietspad bij de haltes te krap zijn. Met name bij de kruisingen bij de Postjesweg en de Jan Evertsenstraat.
- Ook pleit de fietsersbond op diverse plekken voor een OFOS. In ieder geval bij de Postjesweg een OFOS mogelijk. En misschien ook bij de Jan Evertsenstraat.

### **DRO**

- DRO vindt de maatvoering op het plein van twee keer 3.20 meter te krap om goed langs de verhoogde halte te kunnen rijden.
- De ruimte tussen een geparkeerd voertuig en de tram is te weinig.
- De halte naar het oosten toe is 31 meter, inclusief de hellingbaan en moet volgens DRO langer zijn. Dit geldt ook voor de halte op de Posjesweg.
- Bij de Posjesweg kruising Witte de Withstraat geen OFOS neerleggen.

- DRO wijst erop dat verhoogde haltes in rechtstand moeten liggen, waardoor de halte dieper de Witte de Withstraat in komt te liggen.
- Bij de uitrit van de Van Kinsbergenstraat vanaf de noordkant moet het uitzicht in verband met de bomen gewaarborgd zijn.
- DRO meent dat de verkeerssituatie zonder VRI in de Van Kinsbergenstraat verbetert, ook omdat de weg smaller wordt.
- Zonder VRI zouden hooguit voor de schoolroute maatregelen moeten worden genomen op de momenten dat de school aan en uit gaat.

### **GVB**

- Het GVB is blij met het opheffen van de vier straathaltes.
- De verhoogde haltes zijn in voorliggend ontwerp volgens het GVB mogelijk.
- Het GVB pleit voor een visuele verkleining van de parkeervakken. Dit kan bereikt worden door de markering meer naar binnen te zetten. Hierdoor gaat de auto dichter op de stoep staan.
- De kruisingen ter weerszijden van de Witte de Withstraat (Postjesweg en de Krommert) moeten verder worden doorberekend.
- Het GVB is een voorstander van het laten vervallen van de VRI in de Van Kinsbergenstraat. Wel dringt het GVB aan op een markering van een verkeersbord op het wegdek ter verhoging van de attentiewaarde van het zebrapad. Wellicht is de plaatsing van een oranje knipperlicht bij de oversteek wenselijk.

### **Politie**

- De politie is geen voorstander van de manier waarop de vuilniswagen aan en afrijdt. Dit levert een verkeersonveilige situatie op.
- Als het stadsdeel er toch voor kiest op deze wijze vuilnisbakken te legen. Dan zou het stadsdeel de voorwaarde moeten stellen dat het hele proces door een 2<sup>e</sup> persoon wordt begeleid (verkeersregelaar).
- Ook de politie is voorstander van het weghalen van de VRI in de Van Kinsbergenstraat.

De voorzitter suggereert op LED-verlichting aan te brengen aan de zijkanten van de VOP. Ook adviseert hij de mantelbuizen voor een VRI wel in de grond te leggen.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC gaat node akkoord met het ontwerp:

- Het project wil te veel verkeersfuncties onderbrengen in het ontwerp, waardoor er een te krappe maatvoering wordt toegepast.
- De CVC voorziet een conflict tussen tram en geparkeerde auto en tussen fietser en auto door het krappe profiel.
- De CVC volgt het advies van de WVA wat betreft het opheffen van de VRI in de Van Kinsbergenstraat. Ook heeft de CVC een aantal suggesties gedaan om de oversteek goed uit te rusten.
- Het aan- en afrijden van de vuilniswagen moet absoluut verkeersveilig gebeuren.

## **7. Uitvoeringsbesluit Fred Roeskesstraat**

In aanwezigheid van de heren P. Smits (Zuideramstel), H. Koelmans (Zuideramstel) en H. Wien (Zuidas).

### **Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*Na de vaststelling van het Projectbesluit Fred Roeskesstraat door de stadsdeelraad Zuideramstel, is gewerkt aan het Uitvoeringsbesluit is het formuleren van een integraal stedenbouwkundig kader dat als basis dient voor de ontwikkeling van de Fred Roeskesstraat op lange termijn transformeren van een mono functioneel gebied (voornamelijk scholen) naar een gemend gebied met wonen, kantoren, onderwijsfuncties en voorzieningen. De huidige kwaliteit (fijnmazigheid en groenstructuur) moeten behouden blijven en zelfs versterkt worden.*

**Verkeersstudie DIVV**

*Met de ontwikkeling van de Zuidas neemt de vervoersvraag in dit gebied fors toe. Ook in de Fred Roeskesstraat neemt het aantal autoverplaatsingen toe. Het aantal verkeersbewegingen van en naar deze straat zullen in de komende jaren, tot 2020 ongeveer verdubbelen. Desondanks blijkt uit een verkenning van DRO dat de capaciteit op de kruising Amstelveensestraat – Fred Roeskesstraat voldoende is om de verwachte verkeersstromen te verwerken.*

**Parkeren**

*Momenteel zijn er 265 parkeerplaatsen in de openbare ruimte van het plangebied. Door de transformatie van het gebied van parkeerareaal naar een hoogwaardig ingerichte openbare ruimte verdwijnen 112 parkeerplaatsen. Voor het uitvoeringsbesluit is een parkeerbalans gemaakt. Hieruit blijkt dat het geplande aantal parkeerplaatsen voldoet conform de normen gedurende de hele dag. Aan beide kanten van de straat wordt langsparkeren uitgebreid in de strook langs de begraafplaats en uitvaartcentrum worden 75 parkeerplaatsen aangeboden. Deze zijn gedurende de openingstijden van het uitvaartcentrum en begraafplaats beschikbaar. Hiermee wordt voldaan aan de parkeerbehoefte van de scholen, de begraafplaats en uitvaartcentrum. De 25 parkeerplaatsen waarvoor het stadsdeel een huurovereenkomst heeft gesloten met de begraafplaats blijven gehandhaafd. Deze overeenkomst geldt tot 2012 met recht van een optie voor een termijn van nog eens 20 jaar. Olympic Plaza, Forum en de Rietveldacademie hebben parkeervoorzieningen op eigen terrein. Indien door de komst van de nieuwe functies extra parkeren noodzakelijk is, zal dit opgelost moeten worden onder maaiveld op eigen terrein. De afspraak tussen gemeente en Zuidas (20% reductie van het aantal nieuwe parkeerplaatsen) heeft betrekking op het saldo van de gehele Zuidas en is gemaakt na afronding van dit Uitvoeringsbesluit. In dit plan zijn de standaard parkeernormen voor de Zuidas gehanteerd.*

*Voor de onderbouwing is door DIVV in 226 onderzoek gedaan naar de parkeerbehoefte in de toekomstige situatie. In de parkeerbalans van DIVV wordt geconcludeerd dat zowel 's avonds als overdag voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, waar er in 2015 maximaal 51 en in 2020 maximaal 72 noodzakelijk zijn. Overdag zijn er in het totaal 153 parkeerplaatsen beschikbaar, waar er in 2015 143 en in 2020 147 noodzakelijk zijn.*

**Opmerkingen vooraf**

- Het project benadrukt het belang van een goede aansluiting van de parkeergarage op de rijbaan, waarbij een verkeersveilige kruising met fietspaden essentieel is.
- Aan de noordkant van de Roeskesstraat staat een tweerichting fietspad gepland ten behoeve van de scholen.
- De fietsenrekken worden van de zuidkant naar de noordkant verplaatst, zodat bezoekers van de school niet over hoeven te steken.
- Het project heeft een parkeerbalans gemaakt die conform de normen in het profiel moet passen.
- Een verkeersstudie heeft aangetoond dat de VRI op de kruising met de Amstelveenseweg het verkeer kan afhandelen.
- Het parkeren in de strook voor de begraafplaats zal worden vervangen door parkeren onder de gebouwen.
- Aan de zuidzijde zou het project een éénrichtingsfietspad van west naar oost willen realiseren ten behoeve van het fietsverkeer voor de kantoren.
- Voorliggend document is opgesteld in november 2008 en is blijven liggen door vertragingen in de financiering van projectontwikkelaars.
- De vernieuwing van de kabels en leidingen staat gepland in de Roeskesstraat en daarom wil het stadsdeel gaan herprofilen.
- Het project adviseert om de uitrit vanuit de parkeergarage vlak te laten lopen, voordat de automobilist het voetpad op rijdt.

**Reactie CVC****GVB**

- Het GVB gaat er vanuit dat het een doodlopende straat blijft, zo niet, dan moet de CVC de tekening opnieuw beoordelen.
- Het tweerichtingen fietspad is volgens het GVB een goed idee. Wel moet het project een goede oplossing vinden voor de kruising met de Amstelveenseweg.

## Politie

- Wanneer de plannen meer concreet zijn wenst de politie twee varianten te krijgen wat betreft de fietspaden. Op die manier zijn de consequenties inzichtelijk.
- De politie is voorstander van de fietsenrekken aan de zijde waar de school is gelegen.
- Het fietspad wil de politie het liefst zo dicht mogelijk tegen de rijbaan aan gelegen.
- Aandachtspunt volgens de politie is dat bromfietzers op een goede wijze de rijbaan wordt opgeleid.

## DIVV

- DIVV wenst een tweerichtingen fietspad van vier meter, zeker gezien de te verwachte hoeveelheid fietsers.
- DIVV weet niet of een éénrichtingsfietspad aan de zuidzijde wenselijk is vanwege de oversteekbewegingen.
- Het tweerichtingen fietspad wil DIVV in rood asfalt uitgevoerd zien.

## DRO

- Een fietspad aan de zuidkant lijkt DRO overbodig. Aan de noordzijde is het tweerichting fietspad zeer gewenst.
- Ook DRO beoordeelt het ontwerp uitgaande van een doodlopende weg. Mocht het project de weg doortrekken, dan is een nieuwe beoordeling door de CVC noodzakelijk.
- DRO kan akkoord gaan met de hoofdlijnen van het plan onder de voorwaarde dat het project een doorrekening maakt wat betreft de VRI op de kruising met de Amstelveenseweg.

## Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met de hoofdlijnen uit het plan

- Het tweerichtingen fietspad aan de noordzijde keurt de CVC goed.
- De CVC twijfelt aan het nut en de noodzaak van een éénrichtingsfietspad aan de zuidzijde.
- Het tweerichtingen fietspad dient vier meter breed te zijn, uitgevoerd in rood asfalt.
- Het project moet een duidelijk hoogteverschil aanbrengen tussen fiets- en voetpad.

## 8. Haarlemmerplein

Dit agendapunt behandelt de CVC niet, omdat het ontwerp niet in de WVA is besproken.

## 9. Tijmuiden - Dortmuiden

In aanwezigheid van de heren S. Thio (IBA) en F. Mulder (IBA).

## Aanleiding

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

## Opmerkingen vooraf

- Vanwege de komst van de Westrandweg is een stedelijk PvE opgesteld door de gemeentelijke diensten. Dit PvE is in 2006 goedgekeurd.
- Onderliggend wegennet wordt stapsgewijs aangesloten op de Westrandweg.
- RWS is verantwoordelijk voor een gedeeltelijke aanleg van de Westrandweg.
- De gemeente levert een DO aan voor het gehele project en RWS zorg mede voor de uitvoering.
- In de toekomst wordt deze route hoofdnet auto en mag er 50 km per uur worden gereden.
- Volgens de WVA moest aan de noordzijde op de afrit een VRI regeling komen. Aan de zuidzijde is een VRI niet noodzakelijk. Het advies van de WVA is gebaseerd op de verkeersintensiteiten in 2020.
- De opmerkingen van de WVA verwerkt het project nog in de tekening.
- DRO geeft aan dat de intensiteitgetallen niet zijn meegeleverd en deze zijn wel behandeld in de WVA.
- De CVC wenst schaaltekeningen 1 op 200 voor een goede beoordeling.
- De voorzitter constateert dat de CVC niet de meest actuele tekeningen heeft ontvangen.
- Bij een volgende behandeling moet het project de intensiteitscijfers, 1 op 200 tekeningen en het verslag van de verkeerscommissie Telepoort meesturen.



## **Reactie CVC**

### **DIVV**

Blad 1

DIVV zou het tweerichting fietspad van zuid naar noord graag over de rotonde willen doortrekken.

### **DRO**

DRO sluit zich aan bij de opmerking van DIVV over het fietspad.

### **GVB**

- Ook het GVB meent dat het tweerichtingen fietspad over de rotonde door moet lopen.
- Het GVB mist de rijksweg op de tekening.
- Het GVB vindt het vreemd dat bij een afrit van de snelweg geen VRI wordt geplaatst.
- Als er geen VRI komt, dan kunnen de stopstrepen vervallen.

### **Politie**

- De politie heeft dezelfde mening als DIVV wat betreft het fietspad.
- Aandachtspunt is het inleiden van het fietspad Tijmuiden naar het oosten toe.
- De geleverde tekening betreft een kabels en leidingen tekening en is in die zin niet duidelijk te lezen.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC gaat niet akkoord met voorliggend ontwerp:

- Het project moet met de WVA tot overeenstemming zien te komen over het aantal opstelvakken op de kruising Scherenburg.
- Het project komt terug met een aangepaste tekening 1 op 200.
- De CVC verzoekt het project een goede onderbouwing aan te leveren waarom is gekozen voor het voorgestelde type rotonde.

## **10. Sporenplan Stationseiland Amsterdam - Centrum**

In aanwezigheid van de heren R. van de Berg (DIVV) en H.K Naaijer (DRO) en de dames L. Djoefrie (Centrum) en D. Schouten (Project Zuidelijke IJever/Stationseiland).

### **Aanleiding**

*Door de indiener wordt het volgende gemeld:*

*De tramsporen en halte emplacementen op en rond het Centraal Station zijn onderdeel van het hoofdnet rail.*

*In 2005 is door de gemeenteraad het masterplan voor het stationseiland en de hier tegen over liggende Prins Hendrikkade vastgesteld. Onderdeel van het masterplan is een tramsporenplan. Op een aantal punten zijn de wensen en eisen met betrekking tot de tramsporen de afgelopen jaren gewijzigd. Met name zijn de toegankelijkheid van de perrons en de trams voor minder validen belangrijker geworden.*

*Aanvullend hierop ligt de wens vanuit de Stadsregio en het GVB om een 'tegenspoor' aan te leggen vanuit de binnenstad via het oostelijk emplacement richting het IJ. Door het aanleggen van dit 'tegenspoor' kan IJburg rechtstreeks verbonden worden met de binnenstad.*

*Bovenstaande punten zijn de reden om het sporenplan uit 2005 aan te passen en nu voor een eerste beoordeling voor te leggen aan de CVC.*

*De CVC wordt gevraagd in te stemmen met de uitgangspunten van bijgevoegd tramsporenplan. Met name wordt gevraagd om een oordeel over de volgende uitgangspunten:*

1. *De verbetering van de toegankelijkheid en daarmee de vernieuwing van het westelijke tramemplacementen inclusief de verplaatsing van de taxistandplaats,*
2. *De verbetering van de toegankelijkheid en daarmee de vernieuwing van het oostelijk tramemplacement,*

3. *De eventuele aanleg van een tegenspoor vanaf het Damrak via de Middentoegangsbrug en het oostelijk emplacement richting het IJ.*

*De definitieve taxistandplaats is nog onderdeel van studie.*

*Dit tramsporenplan zal verder worden gedetailleerd tijdens het uitwerken van de verschillende infrastructurele deelprojecten in en rond het stationseiland en bij het opstellen van het VO en DO voor het maaiveldontwerp. Vanzelfsprekend zullen de verschillende infrastructurele deelprojecten en uiteindelijk het totale verkeersontwerp ook worden voorgelegd aan de CVC.*

### **Opmerkingen vooraf**

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

### **Reactie CVC**

#### **GVB**

##### **Westzijde**

- Volgens het GVB zijn de westelijke standplaatsen in voorliggend sporenplan heel erg goed en kunnen hoge haltes worden aangelegd. De bereikbaarheid van de halte en het OV in het algemeen, zullen sterk verbeteren t.o.v. de huidige situatie.
- Voordat het project besluit uit te gaan van het voorgestelde sporenplan, moet het GVB een sporenplan in detail tekenen zodat bekend is of de wissels net over de brug mogelijk zijn.
- De lijn van denken in voorliggend plan wat betreft de langzaam verkeeroversteek over brug 13 is beter dan de suggestie in het masterplan.
- De aansluiting van het spoor met de Haarlemmerhouttuinen ter hoogte van de Martelaarsgracht wil het GVB als definitief in de tekening zien om een goede aansluiting richting de Haarlemmerhouttuinen mogelijk te maken. Hierna kan besloten worden deze voorlopig wel of niet aan te leggen
- Het project moet het vrije ruimte profiel goed aangeven in het voetgangersgebied.

##### **Oostzijde**

- Bij het niet maken van het 'tegenspoor' aan de Oostzijde voor o.a. lijn 26 zal deze tram, als deze doorgetrokken wordt naar het Centrum waar de Stadsregio Amsterdam een grote voorstander van is, circa 5 minuten extra rijtijd krijgen.  
Dit is voor een snelle verbinding zeer onwenselijk. Bovendien zullen dan een aantal trams min of meer continue een rondje rijden bij een hoge frequentie van lijn 26. Bovendien zullen dan twee wagons van lijn 26 naast elkaar staan op het Centraal Station die beide een andere richting op gaan. .
- Het GVB kan akkoord gaan met het sporenplan, onder de voorwaarde dat het tegenspoor wordt gemaakt.
- Wat betreft het tegenspoor en de verkeersveiligheid in het gebied geeft het GVB aan dat altijd sprake is geweest van tegenverkeer (door bussen). Dit heeft tot nu toe geen problemen opgeleverd.
- Een aandachtspunt is de manier waarop de nachtbussen vanaf de achterkant (van het busstation) de stad in gaan via het Damrak en de Nieuwezijds Voorburgwal

### **Politie**

- De politie kan akkoord gaan met voorliggend ontwerp.
- Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt heeft de politie geen bezwaar tegen het tegenspoor.

### **DIVV**

- DIVV meent dat er weinig ruimte is voor de voetgangers met de voorgestelde hoeveelheid sporen.
- Mindervalide kunnen niet makkelijk over alle sporen lopen.
- DIVV is akkoord met het sporenplan, maar vraagt wel in de verdere uitwerking aandacht voor de fietser en voetganger.

### **DRO**

- DRO vraagt zich af of alle voorgestelde functies in dit gebied echt nodig zijn. Bij bijzondere gebeurtenissen of calamiteiten worden de extra lussen wel gebruikt en dus is de aanleg noodzakelijk.

- DRO maakt zich zorgen over de fietsverbinding van oost naar west.
- DRO kan instemmen met het sporenplan. In de uitwerking moet het project kijken of de sporen anders ingetekend kunnen worden, waardoor de fietsverbinding meer ruimte kan krijgen.
- DRO zou graag de reservering voor de Haarlemmerhouttuinen goed inpassen.
- Ook DRO is een voorstander van het tegenspoor en meent dat de verkeersveiligheid niet in het geding komt.

### **Advies/besluit CVC**

De CVC onderschrijft de hoofdlijnen van voorliggend sporenplan.

- Het tegenspoor ziet de CVC niet als bezwaar.
- Aandachtspunten bij de uitwerking zijn de verbinding met de Haarlemmerhouttuinen en de Prins Hendrikkade in relatie tot het fietsverkeer.
- De CVC is van mening dat de middentoegangsbrug ter plaatse van de nieuwe uitgang van de Noord/Zuidlijn te smal is voor de grote stroom aan voetgangers. Op dat punt moet het project meer ruimte zoeken.
- Materialisering komt bij de uitwerking aan de orde.

### **11. Ter kennisname**

### **12. Vaststellen verslag 853e CVC d.d. 14 juli 2009**

Het verslag wordt met enige wijzigingen vastgesteld.

### **13 . Naar aanleiding van het verslag**

### **14. Actualiteiten**

#### **Marnixplein**

DRO heeft onderzoek gedaan naar de wenselijkheid van een VRI op het Marnixplein. De WVA adviseert negatief wat betreft een VRI en meent dat de situatie met VRI nog gevaarlijker kan worden dan zonder VRI. Naar verwachting zullen verkeersstromen de wachttijden voor een VRI gaan negeren.

In de rapportage verwoordt de WVA duidelijk waarom zij negatief adviseert ten aanzien van de VRI.

DIVV dient een duidelijke beargumentering aan te leveren waarom een VRI op die plek ongewenst en ongelooftwaardig zou zijn.

De CVC staat achter de conclusie van de WVA dat een VRI op het Marnixplein ongewenst is.

### **15. Rondvraag**

Er zijn geen gegadigden voor de rondvraag.

De voorzitter sluit de vergadering om 17.45 uur.