Gemeente Amsterdam
Centrale Verkeerscommissie

Concept verslag

Secretariaat
[redacted], Nieuwevaart 5-9, kamer 2.05
Telefoon: [redacted]
Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam
[redacted]
intranet.amsterdam.nl/cvc

Vergadering:	**945e CVC**
Datum:	**27 augustus 2013**
Tijd:	**13.00 uur**
Plaats:	**Nieuwevaart 5 – 9** **Kamer 3.20**

Aanwezig:	[redacted]	- DIVV, voorzitter
	[redacted]	- DRO
	[redacted]	- GVB
	[redacted]	- DIVV
	[redacted]	- brandweer
	[redacted]	- notulist
	[redacted]	- IBA (agendapunt 4, 5 en 6)
	[redacted]	- IBA (agendapunt 5, 6 en 7)
	[redacted]	- DIVV (agendapunt 5, 6 en 7)
	[redacted]	- SD Zuid (agendapunt 7)
	[redacted]	- SD (agendapunt 8)
	[redacted]	- SD Nieuw-West (agendapunt 9, 10 en 11)
	[redacted]	- SD Nieuw-West (agendapunt 9, 10 en 11)
	[redacted]	- DIVV (agendapunt 9)
	[redacted]	- (agendapunt 12)
	[redacted]	- SD Oost (agendapunt 12)
	[redacted]	- SD Oost (agendapunt 12
	[redacted]	- DRO (agendapunt 13)
	[redacted]	- DIVV (agendapunt 13)
	[redacted]	- dienst Metro (agendapunt 14)
	[redacted]	- Rode Loper (agendapunt 14)
Afwezig:	[redacted]	- DRO
	[redacted]	- Brandweer

1. Opening en vaststellen agenda

De heer [redacted] opent de vergadering om 13.00 uur en heet iedereen welkom.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen
3. Hamerpunten
4. Vaststellen Quickscan Amstelveenseweg - Gaffelaarspad
5. Quickscan Alexanderplein – Alexanderkade
6. Quickscan Westpoort - Abidjanweg
7. Quickscan Stadhouderskade
8. Herinrichting Linnaeuskade, varianten
9. Proef doseerlichten Vrije Geer
10. Aanbrengen markeringen en bebording op de Plesmanlaan
11. Vrijliggend fietspad Ditlaar
12. Ontsluiting Singelgrachtgarage i.c.m. inrichting Frederik Hendrikplantsoen
13. NvU Voetgangersoversteekplaatsen i.k.v. verbeteren westelijke tramlijnen
14. Verbreding tussenspoor Damrak
15. Vaststellen verslag 944e CVC d.d. 16 juli 2013
16. Naar aanleiding van het verslag
17. Actualiteiten
18. Ter kennisname
19. Rondvraag

2. Mededelingen

De heer [redacted] vervangt de [redacted]. De heer [redacted] is afwezig.

3. Hamerpunten

Er zijn geen hamerpunten.

4. Vaststellen Quickscan Amstelveenseweg - Gaffelaarspad

In aanwezigheid van: De heer [redacted] (IBA).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Op maandag 8 juli 2013 omstreeks 03.25 uur reed de bestuurder van een bromfiets (man, leeftijd 26 jaar) over de rijbaan van de Amstelveenseweg, komende vanuit de richting van Amsterdam en gaande in de richting van Amstelveen. Door onbekende oorzaak reed deze bestuurder ter hoogte van het Gaffelaarspad tegen een boom die rechts naast de rijbaan stond. Als gevolg van het opgelopen letsel, is deze bestuurder op 25 juli 2013 overleden.

Er zijn geen getuigen van het ongeval. Niet bekend is of er een andere partij bij het ongeval betrokken was.

Op het moment van het ongeval was het donker en was er sprake van droog weer waarbij het zicht goed was. De straatverlichting was op het moment van het ongeval in werking.

Op grond van de werkwijze zoals vastgelegd in het Protocol Dodelijke ongevallen heeft de WBA (Werkgroep Blackspots Amsterdam) besloten tot het houden van een Quickscan. Dat wil zeggen dat er op basis van onderzoeksgegevens met betrekking tot de verkeersveiligheid (voor zover voorhanden) en een schouw ter plaatse met een aantal deskundigen een analyse plaatsvindt van de verkeers(veiligheids)situatie en er tevens zo nodig aanbevelingen worden gedaan ter verbetering hiervan, met de nadruk op verbetering van de verkeersveiligheid.

De CVC wordt gevraagd: ter accordering.

Opmerkingen vooraf
Het rapport is in verband met de vakantieperiode schriftelijk aan de CVC-leden voorgelegd op 1 augustus 2013.

Reactie CVC
Brandweer
Geen opmerkingen.

GVB
Geen opmerkingen.

DIVV
Geen opmerkingen.

DRO had de volgende opmerking op het rapport (zowel de tekst als de bijschriften van de foto's) en deze heeft betrekking op de verlaagde middenheuvel van foto 5:
- De functie is duidelijk: ten tijde van de herprofilering van dit gedeelte van de Amstelveenseweg was hier een bouwterrein dat toegankelijk moest zijn voor (zwaar) verkeer vanuit het noorden. Dat er nu geen noodzaak meer voor is aangezien de werkzaamheden zijn afgerond, is ook duidelijk. Deze constateringen horen volgens DRO thuis in het rapport, evenals wellicht de opmerking dat de middenheuvel op hoogte gebracht moet worden.

Advies/besluit CVC
De CVC ondersteunt de conclusie dat er geen knelpunten zijn geconstateerd in de infrastructuur.
- Wel wenst de CVC dat de opmerking van DRO over de middenheuvel in het rapport wordt opgenomen.

5. Quickscan Alexanderplein – Alexanderkade:
In aanwezigheid van: De heren [redacted] (DIVV), [redacted] (IBA) en [redacted] (IBA).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: dodelijk ongeval.

De CVC wordt gevraagd kennis te nemen van de rapportage

Opmerkingen vooraf
Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC
- Bij de maatregelen beter aangeven dat het stadsdeel de verkeerssituatie gaat aanpassen.
- De voorgenomen maatregelen zijn positief beoordeeld door de CVC.

Advies/besluit CVC
Met de gemaakte opmerking dat de voorgenomen verbeteringen van het stadsdeel in het kader van de verbetering van het fietsnet reeds zijn uitgevoerd, gaat de CVC akkoord met de Quickscan.

6. Quickscan Westpoort - Abidjanweg

In aanwezigheid van: De heren [redacted] (DIVV), [redacted] (IBA) en [redacted] (IBA).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: dodelijk ongeval.

De CVC wordt gevraagd kennis te nemen van de rapportage en akkoord te gaan met het aanbrengen van 1-1 markering op de fietsoversteek.

Opmerkingen vooraf

- Stadsdeel Haven verzoekt om nader onderzoek te doen naar de noodzakelijkheid van een VRI op de kruisingen van de Westpoortweg.
- DRO heeft een dergelijk onderzoek al uitgevoerd, maar dat was voor de komst van het depot. Wellicht is de intensiteit inmiddels toegenomen en geeft dat aanleiding voor een nieuw onderzoek wat betreft de VRI.

Reactie CVC

DRO

Als uit het onderzoek naar voren komt dat er een VRI nodig is op deze kruising, moet volgens DRO overwogen worden of op de andere kruisingen ook een VRI nodig is.

DIVV, GVB en brandweer hebben geen opmerkingen.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met de voorgestelde maatregelen en stemt daarmee in met de hele rapportage.

- Wanneer stadsdeel Haven een onderzoek wil met betrekking tot de hele Westpoortweg, is dat kennelijk een beheerzorg en dan moet Haven hierover met DIVV in overleg gaan.

7. Quickscan Stadhouderskade

In aanwezigheid van: De heren [redacted] (DIVV), [redacted] (stadsdeel Zuid), [redacted] (IBA) en [redacted] (IBA).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: dodelijk ongeval.

De CVC wordt gevraagd kennis te nemen van de rapportage en akkoord te gaan met het voorstel zoals op tekening en in de Quickscan.

Opmerkingen vooraf

- Het ongeval heeft geen directe relatie met de infrastructuur, maar tijdens de schouw is wel geconstateerd dat de infrastructuur om aanpassing vraagt.
- Het project zal nagaan of het ontwerp na afkeuring door de CVC, zoals genoemd op bladzijde 6, is aangepast en is neergelegd in het huidige profiel zoals dat sinds augustus op straat ligt.

Reactie CVC

DRO

- DRO heeft enkele tekstuele opmerkingen die het project meeneemt.
- DRO wijst er op dat de kanalisatiestrepen niet in lijn staan met de drukknop.
- DRO gaat akkoord met de voorgestelde maatregelen, mits er op de lange termijn een hele herziening van het profiel plaatsvindt.

GVB
- Het GVB sluit zich aan bij DRO en meent dat er op de lange termijn een andere oplossing nodig is.
- Het meest noordelijke heuveltje wenst het GVB zo te laten verlopen, dat de fietser gedwongen wordt over te steken.
- Het GVB weet niet of de situatie beter wordt met de voorgestelde maatregelen en vreest dat er een nieuw conflictpunt ontstaat. In de praktijk zullen fietsers schuin oversteken.

DIVV
- De Fietsersbond vindt het onduidelijk waar de stopstreep moet staan.
- De kruismarkering is verwarrend en kan komen te vervallen. De auto's uit de zijstraat kunnen wachten tot zij de Stadhouderskade op kunnen rijden.

Brandweer
De brandweer kan instemmen met de voorgestelde maatregelen.

Advies/besluit CVC
De CVC kan, met in achtneming van de gemaakte opmerkingen, akkoord gaan met de rapportage.
- Het project dient te controleren of de opmerkingen, gemaakt tijdens een eerdere behandeling in de CVC, zijn verwerkt in het uitgevoerde profiel.
- De CVC heeft enkele tekstuele opmerkingen gemaakt.
- In de rapportage moeten de maatregelen voor de lange termijn aan de orde komen.
- Op basis van de subjectieve gevoelens van mensen, is met goede motivatie een onderzoek naar de mogelijkheid om een VRI te installeren mogelijk.
- De CVC dringt er op aan om, los van andere projecten in de wijk, te onderzoeken hoe het fietspad nu wel goed ingericht kan worden.

8. Herinrichting Linnaeuskade, varianten
In aanwezigheid van: Mevrouw [redacted] (stadsdeel ?).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Aanleidingen voor de herinrichting van de Linnaeuskade zijn de ontwikkelingen in het Oostpoortgebied, de verbindingen vanaf de Linnaeuskade naar het Oostpoortgebied, een hoofdnetfietsroute door het gebied en de huidige technische staat van de Linnaeuskade.

Aanleiding voor het agenderen van dit onderwerp:
Eind vorig jaar is de Nota van Uitgangspunten herinrichting Linnaeuskade besproken in de verkeerscommissie en begin 2013 is deze vastgesteld door het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost.
De nota is vervolgens voorgelegd aan bewoners en de raadscommissie Openbare Ruimte. Naar aanleiding van geuite bezwaren door bewoners wenst de raadscommissie meerdere varianten te ontvangen waaruit zij een definitieve keuze voor de herinrichting van de L'kade kunnen maken. Een aantal varianten wijkt deels af van de inrichtingswijze zoals vastgelegd in de NvU.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de varianten voor de herinrichting van de Linnaeuskade.

Opmerkingen vooraf
- Omdat bewoners bezwaren hebben, heeft het stadsdeel besloten om naast de NvU nog een aantal varianten te onderzoeken. Deze varianten worden nu aan de CVC voorgelegd.

- De SDVC heeft variant 3 en 4 als onveilig beschouwd. Mensen gaan zich vastrijden en onverwachte verkeersbewegingen maken.
- Variant 2 heeft de voorkeur van DIVV en de Fietsersbond.
- Variant 5, zonder fietsstraat, heeft men liever niet.
- Een ontsluiting van het Oostpoortgebied is ook bekeken. Met het maken van eenrichtingsverkeer, creëert het stadsdeel eigenlijk een halve knip.

Reactie CVC
DRO
DRO geeft de voorkeur aan variant 2, met de fietsstraat. De knip zou ongewenste rij- en keerbewegingen met zich meebrengen.

GVB
- Ook het GVB geeft de voorkeur aan de varianten met de fietsstraat.
- De voorkeur van het GVB gaat uit naar variant 2.
- Verkeerskundig gezien zijn alle varianten acceptabel, maar het GVB wenst zo min mogelijk verkeer over de Middenweg. Dit komt de doorstroming voor het OV ten goede.

DIVV
- Tijdens de vorige behandeling had DIVV de voorkeur voor variant 1; die is vanuit de fiets gezien het meest sterke ontwerp.
- Variant 2 kan DIVV ook goed mee uit de voeten.
- DIVV is geen voorstander van variant 3, want tweerichtingsverkeer past niet in een fietsstraat.
- Van variant 4 en 5 is DIVV geen voorstander, omdat deze geen goede fietsvoorziening langs de kade hebben.

Brandweer
- De brandweer heeft geen voorkeur voor een variant of fietsstraat.
- Voorwaarde is dat de straat goed toegankelijk moet zijn voor de nood- en hulpdiensten.

Advies/besluit CVC
De CVC geeft het volgende advies:
- Van alle vijf voorliggende varianten gaat de voorkeur uit naar een fietsstraat.
- Op variant 4 en 5 geeft DIVV, in relatie tot het hoofdnet fiets en vanwege het fietsbeleid, een negatief advies.
- Het merendeel van de CVC geeft de voorkeur aan variant 2.
- De CVC wenst inzage in cijfers wat betreft intensiteit.
- De straat moet toegankelijk zijn voor nood- en hulpdiensten.

9. Proef doseerlichten Vrije Geer
In aanwezigheid van: De heren [redacted] stadsdeel Nieuw-West), [redacted] (DIVV) en [redacted] (stadsdeel Nieuw-West).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: verkeersveiligheid in verband met “te veel” (sluip)verkeer Sloterweg in Sloten.

De CVC wordt gevraagd te adviseren.

Opmerkingen vooraf
- Waarom wordt een VRI als oplossing aangedragen, terwijl er ook andere oplossingen mogelijk zijn?

- Politiek gezien wordt de knip of eenrichtingsverkeer niet als oplossing gezien. Door een VRI wordt sluipverkeer enigszins tegengegaan.
- De CVC vraagt zich af of meer varianten hadden kunnen worden voorgelegd aan de wethouder.
- Het project geeft aan dat er intern al diverse varianten zijn besproken.
- De WVA heeft aangegeven niet akkoord te gaan met het voorstel om een VRI te plaatsen, omdat dit niet goed regelbaar en minder veilig is. Bovendien krijgt de VRI geen prioriteit 1-regeling.
- Volgens de WVA wordt verkeer alleen bij tijdelijke maatregelen gedoseerd.
- In een definitieve situatie wil het project eventueel met camera's gaan werken.

Reactie CVC
GVB
- Het GVB staat positief tegenover de proef. De prioriteit van de bussen moet daarin geregeld zijn.
- Bij voorkeur een proef met een opstelling in rechtstand.

Brandweer
- De brandweer adviseert geen CAR-systeem te gebruiken, omdat zij dit systeem niet gebruiken. Vecom is het systeem dat de brandweer gebruikt.
- Vanwege het zicht heeft de brandweer een voorkeur voor de proef in rechtstand.

DRO
- DRO kan instemmen met de proef, maar geeft de voorkeur aan fysieke maatregelen.
- Voorts heeft DRO geen voorkeur voor de locatie van de proef. Wel moet het project onderzoeken of de verschillende roodtijden een terugslag veroorzaken.
- Fietser en voetganger moeten goed gescheiden worden, DRO is geen voorstander van fietsers over het voetpad.
- Wanneer er een VRI wordt geplaatst, moet de bus prioriteit krijgen.
- DRO heeft een voorkeur voor een proef in rechtstand.

DIVV
- DIVV denkt dat een fysieke maatregel meer effect heeft dan een VRI.
- Ook vraagt DIVV zich af wie er op dit punt gaat handhaven.
- Bij voorkeur een proef in rechtstand, omdat de weggebruikers elkaar dan kunnen zien.
- DIVV zet grote vraagtekens bij het effect van de VRI. Veel mensen zullen gaan doorrijden als er niets aan komt.
- De fietser op het voetpad kan volgens DIVV niet, ook omdat de snorfiets daar ook rijdt.
- Handhaven is niet mogelijk zonder camera's.

Advies/besluit CVC
De CVC is niet tegen de proef met de VRI, maar stelt wel een aantal voorwaarden:
- De CVC heeft kennis genomen van de zoektocht van het stadsdeel om het verkeer te verminderen op de Sloterweg.
- Ook heeft de CVC kennisgenomen van het standpunt van de WVA dat een VRI in de stad niet bedoeld is als doseerlicht.
- De proef in rechtstand heeft de voorkeur, zodat het zicht goed behouden blijft. Dat is ook van belang als de lichten uitvallen.
- De CVC erkent dat roodlichtnegatie kan toenemen in beide varianten. Om het juiste effect te krijgen, moeten voor de handhaving camera's ingezet worden.
- Verder is de CVC tegenstander van het mengen van fietser en voetganger op het voetpad.

- Het inzetten van de VRI mag geen terugslag hebben op de rotonde.
- Harde voorwaarde is dat het OV geen vertraging mag ondervinden.
- Verder is de CVC van mening dat dit een volkomen nutteloze proef is en zij adviseert zelfs om het niet te doen.
- Volgens de CVC kunnen andere maatregelen meer effect hebben en zijn er andere, betere structurele oplossingen.

10. Aanbrengen markeringen en bebording op de Plesmanlaan

In aanwezigheid van: De heren [redacted] stadsdeel Nieuw-West) en [redacted] (stadsdeel Nieuw-West).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Verkeerveiligheid in verband met 'te veel' (sluip)verkeer Sloterweg in Sloten

De CVC wordt gevraagd: Ter advisering en accordering

Opmerkingen vooraf

De CVC adviseert het project om contact op te nemen met de deskundigen van DIVV en de ANWB wat betreft de bebording.

Reactie CVC

DRO

DRO heeft geen bezwaar tegen het plaatsen van extra borden, maar denkt dat dit een gering effect heeft. De mensen die er dagelijks rijden, zullen de kortste route nemen.

Project

Het project geeft aan dat op het Roëlcircuit ook extra tekst op de borden is aangebracht. Daar is duidelijk te zien dat dit een positief effect heeft.

GVB

- Het GVB sluit zich bij de opmerking van DRO aan.
- Verder adviseert het GVB om op de oostelijke tak van de Laan van Vlaanderen de rechtdoorpijl op de Plesmanlaan te verwijderen. Anders wordt de suggestie gewekt dat de automobilist rechtsaf kan.

DIVV

DIVV sluit zich aan bij de voorgaande sprekers.

Brandweer

Ook de brandweer sluit zich aan bij de voorgaande sprekers.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met het plaatsen van de extra verkeersborden.

- Wel pleit de CVC voor een goede afstemming met de afdeling Verkeersborden van DIVV.
- Verder denkt de CVC dat het plaatsen van de extra borden weinig effect zal sorteren, omdat sprake is van veel gewoonterijders.

11. Vrijliggend fietspad Ditlaar

In aanwezigheid van: De heren [redacted] (stadsdeel Nieuw-West) en [redacted] (stadsdeel Nieuw-West).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Het fietsverkeer komt in de binnenbocht hoek Sloterweg-Ditlaar vanuit de Sloterweg in het gedrang door overig (snel)verkeer

De CVC wordt gevraagd: Ter advisering en indien mogelijk gelijk ter accordering

Opmerkingen vooraf
Vanuit bewoners komen klachten dat de fietser uit de bocht wordt gedrukt en zij pleiten voor maatregelen. Daarom heeft het project een voorstel gemaakt.

Reactie CVC
Brandweer
De brandweer is akkoord.

DIVV
- DIVV pleit voor een betere aansluiting op het tweerichtingsfietspad en de fietssuggestiestrook. Ook moet er een betere regeling van de voorrang komen.
- Het is ook mogelijk om de fietser direct na de halte weer de weg op te leiden.
- DIVV vraagt zich af hoe het fietspad er qua hoogte uitziet, aangezien de halte is opgehoogd.

DRO
- DRO meent dat de overgang van fietspad naar rijbaan vloeiender moet worden voorgegeven.
- Wellicht de fietser eerder op het fietspad leiden, vlak na de bushalte.
- De Ditlaar is een voorrangsweg en de fietser op de Ditlaar moet dus voorrang hebben op de fietser komende vanaf het tweerichtingsfietspad.

GVB
Geen aanvullende opmerkingen.

Advies/besluit CVC
De CVC kan instemmen met de aanleg van het fietspad.
- Wel moet het project nog extra aandacht besteden aan de aansluiting van het fietspad ter hoogte van het tweerichtingsfietspad en ter hoogte van de Ditlaar.
- Als de fietspaden elkaar kruisen, dan moet het nieuwe fietspad voorrang hebben op het tweerichtingsfietspad.
- De CVC wenst een verder uitgewerkte variant nogmaals te behandelen.

12. Ontsluiting Singelgrachtgarage i.c.m. inrichting Frederik Hendrikplantsoen
In aanwezigheid van: Mevrouw [redacted] en de heren [redacted] (stadsdeel Oost) [redacted] (stadsdeel Oost).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: In de CVC-vergadering van 9 april 2013 is gevraagd nader onderzoek te doen naar de eventuele consequenties van de omrijdbewegingen door het instellen van 1 richtingsverkeer ter hoogte van het Frederik Hendrikplantsoen.

Daarnaast is gesproken over het DO Frederik Hendrikplantsoen en het bijbehorende ontwerp van het 1 richtingsverkeer. De profielwijziging moet verder uitgewerkt worden en voorgelegd worden aan de CVC

De CVC wordt gevraagd:

1. Akkoord te gaan met het instellen van eenrichtingsverkeer ter hoogte van het Frederik Hendrikplantsoen, zodat gemotoriseerd verkeer en bromfietsers rijdend vanaf de Nassaukade alleen de Singelgrachtgarage Marnix in mogen rijden (en niet langer door kunnen rijden naar de Frederik Hendrikstraat of Kostverlorenstraat).
2. In te stemmen met bijgevoegde profielwijziging ter ondersteuning van het voorgestelde eenrichtingsverkeer. Met inachtneming van de bevindingen en adviezen van de WWA, de stadsdeelverkeerscommissie, het verkeersveiligheidsonderzoek en de uitkomsten van het conceptverkeersonderzoek door DIVV.

Opmerkingen vooraf

- Naar aanleiding van een eerdere behandeling in de CVC heeft het stadsdeel een verkeersonderzoek gedaan naar de effecten op het omliggende weggennet van de verschillende varianten.
- Uit de toets komt naar voren dat een rechtsaf op de Nassaukade naar de Hugo de Grootstraat een positief effect zou hebben op de doorstroming.
- DRO wijst er op dat het advies van de WVA ontbreekt in de flap. Ook had de SDVC geraadpleegd moeten worden; die commissie is in januari voor het laatst bezocht.
- De bushalte komt in het plantsoen niet meer terug.

Reactie CVC
Blad 2:
DIVV

- DIVV gaat akkoord met het voorliggende ontwerp.
- DIVV kent de consequenties van het opheffen van de halte, maar heeft er verkeerskundig gezien geen moeite mee.

GVB

- Het GVB kan niet akkoord gaan met het opheffen van de halte en meent dat er gezocht moet worden naar een alternatief. Daarom biedt het GVB aan om in het vervolgproces samen met het stadsdeel naar de halteconfiguratie te kijken.
- Het GVB is wel blij met de zebra over de halte.
- De linksafbeweging over de trambaan richting de parkeergarage veroorzaakt conflicten. Het GVB adviseert daarom negatief ten aanzien van de inrit van de parkeergarage.

DRO

- In de uitwerking wenst DRO te zien hoe breed het fietspad inclusief vrije ruimte exact is.
- In de bak van de parkeergarage moet een pijlmarkering aangebracht worden om aan te geven dat iemand rechtsaf moet.
- Bij Frederik Hendrikplantsoen huisnummer 41 is tussen het fietspad en het park geen voetgangersruimte.

Project

Het project gaat ervan uit dat de wandelaar via het perron van de bushalte naar de zebra op het Frederik Hendrikplantsoen loopt. Aan de andere kant staan twee bomen, waardoor het niet mogelijk is een voetpad te maken.

Brandweer

De brandweer vraagt het project om rekening te houden met de stijgleidingen ten behoeve van het blussen.

Advies/besluit CVC blad 2
De meerderheid van de CVC is akkoord met het principe van het ontwerp.
- Aandachtspunt in de verdere uitwerking is de linksafbeweging over de trambaan richting de parkeergarage.
- De CVC adviseert het project om samen met het GVB de halteconfiguratie in de omgeving te bekijken.

Blad 1:
DIVV
Geen opmerkingen.

GVB
Geen opmerkingen.

DRO
DRO wenst de rechtsaf richting de Hugo de Grootstraat nader te beschouwen.

Brandweer
Geen opmerkingen.

Advies/besluit CVC blad 1
De CVC gaat akkoord met het ontwerp op blad 1.
- De CVC wenst de verdere uitwerking van beide ontwerpen te behandelen.
- Het project moet het ontwerp nog behandelen in de SDVC en WVA.

13. NvU Voetgangersoversteekplaatsen i.k.v. verbeteren westelijke tramlijnen
In aanwezigheid van: De heren [redacted] (DIVV) en [redacted] (DRO).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: In de Verkenningenstudie Verbetering Westelijke Tramlijnen (lijnen 1, 2 en 13) is geconcludeerd dat de vormgeving van de solitaire voetgangersoversteekplaatsen zeer divers is en dat de oversteken soms ook op relatief korte afstand van elkaar liggen. In de studie zijn een groot aantal voetgangersoversteekplaatsen (VOP's) aangewezen die verbeterd moeten worden. Enkele van deze oversteken zijn onderdeel van een groter reconstructieproject en worden in de afzonderlijke Nota's van Uitgangspunten (NvU's) meegenomen.

Op dit moment zijn er geen duidelijke en complete richtlijnen voor VOP's. Er zijn wel richtlijnen, maar deze zijn versnippert (alleen voor kruising met (hoofdnet) auto of alleen voor onverharde trambaan) en daarmee onvolledig. Op basis van de bestaande richtlijnen, aanvullende onderzoeken en een overleg met diverse deskundigen op 23 mei (onder andere leden CVC en WBA) is een meer volledige richtlijn (keuzeboom) uitgewerkt voor de Westelijke Tramlijnen. De keuzeboom is behandeld in de CVC van 2 juli.

De CVC wordt gevraagd:
Kennis namen van:
- de richtlijn/keuzeboom voor voetgangersoversteekvoorzieningen Westelijke Tramlijnen;
Ter accordering:
- de uitgangspunten voor het ontwerp voor de verschillende voetgangersoversteekplaatsen.

Opmerkingen vooraf
In de nota wordt onderscheid gemaakt tussen plusnet en niet-plusnet OV.

Reactie CVC
GVB
- Een voetganger ziet geen onderscheid tussen plusnet en niet-plusnet. Het GVB is het niet eens met de invulling van de keuzeboom. Wat voor status heeft de keuzeboom als de leidraad CVC op dit punt nog wordt herzien?
- Het GVB staat op het standpunt dat hij nooit een zebra over de trambaan wil.

DIVV
- De discussie met betrekking tot een zebra over een trambaan wordt nog gevoerd in het kader van de herziening van de leidraad.
- De keuzeboom geldt tot herziening van de CVC-leidraad.

Hoofdstuk 3 uitwerking locaties
Punt 3.1 Ecuplein: akkoord.
Punt 3.2 station Lelylaan: akkoord.
Punt 3.3 kruising Inarisstraat, Nisserstraat, Noorderakerweg en Pilatus: akkoord.
Punt 3.4 Vondelpark/Stadhouderskade: akkoord.
Punt 3.5 kruising Otto Heldringstraat: akkoord.
Akkoord 3.6 Jan Evertsenstraat
Oversteek Admiraalgracht: akkoord.
Oversteek Marco Polostraat: akkoord.
Oversteek Vespuccistraat: akkoord.
Oversteek oostzijde halte Mercatorplein: akkoord.

DIVV
Mensen worden bij het oversteken mogelijk afgeleid van het verkeer, omdat zij hun aandacht richten op het winkelgebied.

Project
Deze zorg heeft het stadsdeel ook geuit, maar uiteindelijk ging het akkoord met het voorliggende ontwerp.
Punt 3.7 kruising Burgemeester van Leeuwenlaan: akkoord.
Punt 3.8 langzaamverkeersoversteek Grachtje: akkoord.
Punt 3.9 oversteek bij halte Lambertus Zijlplein: akkoord.

Advies/besluit CVC
De CVC gaat akkoord met inachtneming van de gemaakte opmerkingen.
- De discussie over de keuzeboom wordt nog gevoerd in het kader van de herziening van de CVC-leidraad.
- Het project kan met het akkoord van de CVC verder met ontwerpen.

14. Verbreding tussenspoor Damrak
In aanwezigheid van: De heer [redacted] (Dienst Metro) en [redacted] (Rode Loper).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: In september 2013 beginnen de werkzaamheden op het Damrak; in januari 2014 wordt begonnen met werkzaamheden aan de trambusbaan. In het (concept) DO is ter hoogte van de haltes op het Damrak de minimale tussenspoormaat van 1,32 m toegepast. Hierdoor kunnen bussen, brandweerauto's en andere brede voertuigen die langs de halte rijden in conflict komen met trams die in de tegemoetkomende richting rijden. Dit knelpunt is voor het eerst geconstateerd tijdens de behandeling van het (concept) DO. Dit is te voorkomen door de tussenspoormaat ter hoogte van de haltes te vergroten. In eerste instantie leek dit niet mogelijk zonder ingrijpende maatregelen aan wissels, bogen en profielbreedte. Dit verzoek tot wijziging is nu alsnog

ingediend, nadat uit nader onderzoek is gebleken dat de tussenspoormaat binnen deze randvoorwaarden vergroot kan worden.

De afstand tussen de halterand en een tram in de andere richting neemt daarmee toe van 2,75 m tot 3,05 m (gemeten vanaf zijkant tram tot onderkant trottoirband). De nieuwe maat komt overeen met de breedte zoals is opgenomen in het meest recente ontwerp voor de halte Munt, na overleg van het project met de brandweer. Door deze minimale maat kunnen voertuigen elkaar alleen passeren bij stapvoets rijden, maar is het risico op klemrijden weggenomen. Voor brandweervoertuigen zal de passeersnelheid hoger liggen, aangezien deze een smallere breedte hebben dan normale vrachtauto's

De CVC wordt gevraagd: In te stemmen met het voorstel voor de gewijzigde spoorligging.

Opmerkingen vooraf
Het project verzorgt een toelichting op het ontwerp.

Reactie CVC
DRO
- Door de uitbuiging van het spoor bij de Bijenkorf wordt de zuidelijke halte te krap, maar DRO kan er wel mee akkoord gaan.
- De uitbuiging bij de noordelijke halte gaat echter ten kosten van de schampstrook. DRO wenst een fietsstrook van minimaal 1.35 meter breed.
- DRO meent dat de fietsstrook te krap wordt en gaat node akkoord met een fietsstrook van minder dan 1.40 meter breed.

GVB
- In het voorliggende voorstel is sprake van een minimale verbreding en de voertuigen zullen elkaar op lage snelheid passeren.
- Het GVB wenst ter hoogte van de halte een doorgetrokken middenstreep, zodat er niet kan worden ingehaald.
- In ieder geval wenst het GVB het woord 'lijnbus' op de trambaan, zodat het overige verkeer geen gebruik zal maken van deze baan.

Project
Het laden en lossen zal diffuus gebeuren en het oversteken is in het ontwerp niet geregeld. Daarom is het project geen voorstander van een doorgetrokken streep.

Brandweer
Het Damrak is een van de belangrijkste uitrukroutes en daarom kan de brandweer instemmen met de verbreding.

DIVV
DIVV steunt de opmerking van DRO om de fietsstrook te verbreden, desnoods met fysieke maatregelen, zodat de fietser niet dichter op de tram gaat rijden.

Project
In het ontwerp ligt het fietspad verdiept, dus dat vormt al een barrière bij eventueel uitwijken van de fietser.

Advies/besluit CVC
De CVC kan akkoord gaan met het voorliggende ontwerp.

- De afwijking van de CVC-leidraad wat betreft het fietspad is op een relatief kort stuk. Mede gezien het feit dat de nachtbus niet meer halteert op de fietsstrook, kan de CVC instemmen met ontwerp.
- De bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten is het nu beter geregeld.
- De CVC gaat akkoord met het feit dat laden en lossen diffuus zal gebeuren.
- Wel hanteert de CVC het uitgangsprincipe dat het woord 'lijnbus' op de trambaan moet staan, zodat de politie kan handhaven.

15. Vaststellen verslag 944e CVC d.d. 16 juli 2013

De secretaris voert de wijzigingen in het verslag door.

16. Naar aanleiding van het verslag

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

17. Actualiteiten

Er zijn geen actualiteiten.

18. Ter kennisname

Er zijn geen stukken ter kennisname.

19. Rondvraag

Er zijn geen punten voor de rondvraag.

De voorzitter sluit de bijeenkomst om 17.30 uur.