Gemeente Amsterdam
Centrale Verkeerscommissie

Vastgesteld verslag

Secretariaat
[redacted] Nieuwevaart 5-9, kamer 3.05
Telefoon: [redacted]
Fax:
Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam
[redacted]
intranet.amsterdam.nl/cvc

Vergadering: **856e CVC**
Datum: **22 september 2009**
(vastgesteld in 857e CVC van 8 oktober 2009)

Aanwezig:	[redacted]	- DRO - DRO - GVB (plv. voorzitter) - Politie - DIVV - notulist
	[redacted]	- De Baarsjes (agendapunt 4) - De Baarsjes (agendapunt 4) - Westerpark (agendapunt 5) - Projectbureau Noordwaarts (agendapunt 6) - IBA (agendapunt 7) - Centrum (agendapunt 7) - IBA (agendapunt 8) - Noord (agendapunt 12.1)
Afwezig:	[redacted]	- IVV, voorzitter

1. Opening en vaststellen agenda

De heer Tollenaar opent als plaatsvervangend voorzitter 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 Bushaltes Pampuslaan
4. Herinrichting Witte de Withstraat – plein en omgeving
5. Inpassing parkeergarage Marnix (Singelgrachtgarage)
6. Verlegging IJdoornlaan - Fasering
7. Haarlemmerplein
8. Dortmuiden – Tijnmuiden – gedeelte Westpoortweg

9. Ter kennisname
10. Verslag 855e CVC d.d. 8 september 2009
11. Naar aanleiding van het verslag
12. Actualiteiten
13. Rondvraag

2. Mededelingen

De heer [redacted] is afwezig.
Bij de actualiteiten behandelt de CVC de onderwerpen Molenaarsweg en SAAL.

3. Hamerpunten

3.1. Bushaltes Pampuslaan

Reactie CVC
DIVV

De bushaltes voldoen niet aan het PvE. Er is een verkeerde band toegepast en daarom wil DIVV dit punt behandelen.

Advies/besluit CVC

De CVC keurt het ontwerp niet goed en zal de indiener uitnodigen voor behandeling in een volgende vergadering van de CVC. Het agendapunt wordt aangehouden.

4. Herinrichting Witte de Withstraat – plein en omgeving

In aanwezigheid van mevrouw [redacted] en de heer [redacted] (stadsdeel De Baarsjes).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Op 25 augustus is het voorlopige ontwerp van de Witte de Withstraat besproken in de CVC.
De opmerkingen van de CVC zijn verwerkt in het ontwerp:

- *Oostelijke tramhalte bij Postjesweg geheel in rechtstand. De rechtstand is hiermee met 14.70 m. verlengd. Dit ten koste van 2 p.p. en 8 fietsnietjes (= 16 fietsplekken).*
- *Westelijke tramhalte bij Jan Evertsenstraat: verlengd zodat deze 31 m.is exclusief de opritjes. Dit betekent een verlenging van 3.70m.*
- *Auto-optelstrook Van Kinsbergenstraat: bij de van Kinsbergenstraat is het fietspad zodanig verlegd dat er opstelruimte voor een auto ontstaat tussen fietspad en Witte de Withstraat, dit ter bevordering van het uitzicht.*
- *Verlichting in de trottoirband ter hoogte van de zebra Witte de Withplein: de verlichting in de zijkant van de trottoirband ter verhoging van de attentie van de automobilist bij de zebra Witte de Withplein is aangegeven als symbool met nummer op de ontwerptekening, het symbool en nummer worden verklaard in de legenda.*
- *Verwijdering fietsopstelvak ter hoogte van de kruising met de Postjesweg: opstelvak voor fietsers verwijdert.*

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

Opmerkingen vooraf

- De opmerkingen van de CVC zijn verwerkt in voorliggend ontwerp.

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

- De politie geeft de voorkeur aan twee rijders op de vuilniswagen tijdens het laden en lossen. Het stadsdeel geeft aan dat er twee begeleiders op de auto komen. De vuilnisauto kan dan door de bijrijder worden begeleid tijdens het proces van aan - en afrijden.

Reactie CVC
Halte Postjesweg
De kromming is uit de halte gehaald, waardoor de halte nu in rechtstand ligt.

DIVV
- De fietsersbond wil de OFOS laten liggen.
- DIVV dringt niet aan op een OFOS, maar verzoekt wel om een goede geleiding over het kruispunt van fietsers die uit de Witte de Withstraat komen.
  Het project geeft aan dat de kruising nog wordt uitgewerkt en de CVC behandelt dat ontwerp in een volgende bijeenkomst.

DRO
- DRO blijft het profiel van de halte en fietspad te krap vinden en is bereid om met het project te overleggen om te kijken waar ruimte kan worden gevonden ten gunste van halte en fietspad.
- DRO stelt voor de halte naar het noorden op te schuiven, in de richting van de Witte de Withstraat.

GVB
- Het GVB vindt een halte van 1.50 meter breed te smal.
- Het project moet de consequenties van het eventueel opschuiven van de halte goed bekijken, zodat een goede afweging kan worden gemaakt of daadwerkelijk ruimte wordt gewonnen.

Advies/besluit CVC
- Wanneer het project ruimte kan winnen ten gunste van de halte en het fietspad, komt hij terug in de CVC.
- Als geen ruimte wordt gewonnen, kan de CVC akkoord gaan met de nu voorgestelde ruimte in het profiel.

Middenhalte
De CVC gaat akkoord met het voorstel van de middenhalte.

Halte Jan Evertsestraat
Opmerkingen vooraf
Helaas is het volgens het project door de krappe bocht niet mogelijk om meer ruimte te creëren voor het fietspad en de halte.

DIVV
- Het valt DIVV op dat de halte aan de westzijde van de Witte de Withstraat alleen een hellingbaan heeft en geen vlakke stukken, dus een gehandicapte kan de halte niet op komen.
  Het project zegt toe dit knelpunt binnen de lengtemaat te kunnen oplossen.
- Volgens DIVV moet de oostelijke halte aan de achterkant ook een hellingbaan krijgen.

Advies/besluit CVC

- De CVC is akkoord met de middenhalte.
- Wat betreft de beide andere haltes zal het project overleggen met DRO over de maatvoering en het vlakke stuk voor de hellingbaan naar de halte.

5. Inpassing parkeergarage Marnix (Singelgrachtgarage)

In aanwezigheid van de heer [redacted] (stadsdeel Westerpark).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Na vaststelling van de nota van uitgangspunten door de beide Raden (Centrum en Westerpark) in juni jl. wordt nu gewerkt aan de Nota van Uitgangspunten.
In het kader daarvan worden verschillende verkeersonderzoeken uitgevoerd.
Onderdeel van het PvE is een verkeersregeltechnisch onderzoek om te bepalen of de kruispunten met de komst van de garage nog regelbaar zijn. Daarnaast loopt een studie naar de mogelijke in- en uitritten, welke nu voorliggen. De Parallelvariant en de variant in het Fredrik Hendrikplantsoen

Verkeersregeltechnisch onderzoek
Het onderzoek moet inzicht geven in de regelbaarheid van de kruispunten in de directe omgeving van de in- en uitritten. In de varianten A en B van de parkeergarage zijn de in- en uitritten langs de oostzijde van de Nassaukade gesitueerd, de zogenaamde parallelle varianten. In de 3e variant C ligt de inrit in het Frederik Hendrikplantsoen. Inmiddels is afstand genomen van variant B, de CVC wordt daarom gevraagd deze niet verder te behandelen. Er wordt vanaf nu gesproken van de Parallelle variant en de variant Frederik Hendrikplantsoen.

In- en uitritten
In de tekening A0 zijn Parallelle variant en de variant Frederik Hendrikplantsoen getekend. Eén met een ontsluiting langs het water en één in het Frederik Hendrikplantsoen. De doorsneden zijn apart bijgevoegd op A3. Om een idee te geven van de uitrit situatie in het Frederik Hendrik plantsoen is een schets bijgevoegd (A4, 1:500)

De Parallel variant wordt ontsloten vanuit zuidelijke richting. Een uitvoegstrook leidt auto's naar de ingang van de garage, fietsers worden buitenom geregeld. Een invoegstrook brengt de auto's weer in het verkeer. Verkeer wordt in de garage opgevangen, waardoor er geen wachtrij kan ontstaan op de toerit.

In de Frederik Hendrikplantsoen variant is de ontsluiting van de garage buiten de corridor gelaten. De in- en uitrit zijn vanuit alle richtingen bereikbaar.

Kruispunten
De berekeningen in het rapport zijn uitgegaan van de kruispuntontwerpen die zijn gemaakt in het kader van het project Wodan. Het gaat om voorlopige ontwerpen. Er zullen geen wijzigingen optreden in het aantal opstelvakken(vormen)

De CVC wordt het volgende gevraagd:

- *In te stemmen met de resultaten en conclusies uit het Verkeersregeltechnisch rapport.*
- *In te stemmen met de inritvarianten zoals ze hoofdlijnen voorliggen, opdat verder kan worden gegaan met de planvorming.*
- *Te adviseren en een voorkeur uit te spreken over de locatie en de vormgeving van de ontsluitingsvarianten*

Opmerkingen vooraf
- De stadsdeelverkeerscommissie heeft het concept nog niet behandeld.
- De verkeersregeltechnische toets gaat uit van drie ontsluitingsvarianten, waarbij variant B al bestuurlijk is afgevallen.
- Witteveen en Bos heeft de verkeersaantrekkende werking onderzocht. Door Haskoning is een second opinion gegeven, waarin zij de aantallen uit het onderzoek van Witteveen en Bos bevestigen. Het is geen verwijsparkeergarage, dus puur bestemd voor bewoners en hun bezoek. De ervaring van de dienst parkeergebouwen lag ten grondslag aan het onderzoek.
- Beide betrokken stadsdelen betalen mee aan de realisatie van de garage. Zij willen parkeerplaatsen op maaiveldniveau opheffen en deze compenseren in de parkeergarage.
- De WVA is verbaasd over de lage aantallen verkeer, genoemd in het onderzoek. Regeltechnisch zijn vijftig auto's per twee uur meer geen probleem om de kruising te verwerken.
- De WVA heeft een voorkeur voor een aansluiting op het Frederik Hendrikplantsoen, anders vreest de WVA voor keerbewegingen.
- Gegeven de huidige configuratie van de kruispunten vindt de WVA de kruising regelbaar.

Reactie CVC

DRO
- DRO vindt de intensiteit verkeerscijfers extreem laag en vraagt zich af wat er gebeurt als in de praktijk blijkt dat meer verkeerbewegingen plaatsvinden.
- De variant met ontsluiting op het Frederik Hendrikplantsoen vindt DRO gevaarlijk vanwege de kruising met fiets en tram. De hele situatie vindt DRO onduidelijk.
- De voorkeur van DRO gaat uit naar de parallelvariant, dit is de meest veilige oplossing.
- Een aanvullende optie is een bocht maken tegenover het plantsoen, met een inrit van 180 graden.

DIVV
- Ook DIVV vindt de parallelvariant op de Nassaukade het meest verkeersveilig.
- Inrijden via de Frederik Hendrikstraat en uitrijden op de Nassaukade.
- Boven de dwarsdoorsnede staat nog 'wandelpromenade'.

Politie
- De politie heeft wel voorkeur voor de variant van het plantsoen.
- In de parallelvariant kunnen kerende bewegingen ontstaan op de Nassaukade.
- De politie raadt aan om bij de verdere uitwerking op te letten waar de in- en uitgangen van de parkeergarage voor voetgangers zich bevinden.
- Verder adviseert de politie om met uitgewerkte varianten toch eerst langs de stadsdeelverkeerscommissie te gaan, omdat daar voor de politie de locatiedeskundige aanwezig is.

GVB

Het GVB kan geen goed beeld vormen van de twee varianten, te meer daar deze niet zijn besproken in de stadsdeelverkeerscommissie.

Advies/besluit CVC

- De CVC adviseert het project ook nog een andere variant uit te werken, waarin bijvoorbeeld de trambaan niet wordt gekruist.
- Ook consultatie van de stadsdeelverkeerscommissie voor behandeling in de CVC heeft de voorkeur.
- De CVC wenst ook meer onderbouwing van de varianten.
- De CVC wil graag kennisnemen van behandeling in de stadsdeelverkeerscommissie.

Het project

- Het project is verbaasd dat de meerderheid van de CVC de voorkeur uitspreekt voor de parallelvariant, terwijl ook alle betrokkenen graag het Singelgrachtprofiel willen realiseren.
- In een eerder overlegstadium heeft DIVV zijn voorkeur uitgesproken voor het Frederik Hendrikplantsoen, terwijl dat nu niet meer de voorkeur heeft.
  DIVV geeft aan dat het ontwerp intern met alle afdelingen wordt besproken en dan spreekt men een gezamenlijke voorkeur voor een variant uit. Dit hoeft dan niet perse de variant van het Frederik Hendrikplantsoen te zijn.
- Het bouwen van een parkeergarage midden in de stad is een risico volgens het project, waarbij extra bomen kappen geen optie is.
- Voorts geeft het project aan dat twee externe bureaus onderzoek hebben gedaan naar de verkeersbewegingen bij de in- en uitgang. Daarnaast heeft de WVA een VRI-toets uitgevoerd en dan vindt het project het vreemd dat de CVC twijfelt aan de juistheid van de cijfers.
- Het PvE is klaar en de nu gepresenteerde varianten geven aan dat het ontwerp met de huidige VRI mogelijk is. Naast de bestaande kruisingen wil het project ook de wandelboulevard gaan ontwerpen.

6. <u>Verlegging IJdoornlaan, Fasering</u>

In aanwezigheid van de heer [redacted] (Projectbureau Noordwaarts).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Het definitief ontwerp van de te verleggen IJdoornlaan is in de 838e CVC-vergadering van 16 december 2008 goedgekeurd.

De bestekstekeningen en het bestek voor de verlegging van de IJdoornlaan zijn nagenoeg gereed. Het werk kent een gefaseerde uitvoering waarbij de hoofdfasering besproken en goedgekeurd is in de WWU-vergadering van 15 april 2009.

De hoofdfasering en de uitgewerkte deelfaseringen hebben een positief advies gekregen in de SDVC van Amsterdam-Noord op 12 maart 2009.

De detailfaseringen worden normaliter besproken in de WWU. Aangezien de eerste fase langer dan één jaar duurt, wordt fase 1 van het werk in de CVC behandeld. Dit is ook afgesproken tussen de WWU [redacted] en CVC [redacted]

<u>Fase 1 van het werk:</u>

Bij de eerste fase van de verlegging van de IJdoornlaan worden bij de oostelijke op- en afritten van de Nieuwe Leeuwarderweg naar de IJdoornlaan diverse kunstwerken gebouwd:

- *Een nieuwe viaduct in de IJdoornlaan om de fietsers en de voetgangers ongelijkvloers te laten kruisen.*
- *De duiker in de bestaande IJdoornlaan wordt verwijderd en de watergang wordt met de kademuur onder de IJdoornlaan doorgetrokken.*
- *In de oostelijke op- en afrit wordt een autotunnel gebouwd t.b.v. het te realiseren P+R-terrein in het "oor" van de oostelijke op- en afrit.*

Om deze werkzaamheden buiten het verkeer te kunnen realiseren moet de oostelijke op- en afrit tijdelijk verlegd worden en zal het verkeer op de IJdoornlaan in westelijke richting over één in plaats van over tweerijstroken geleid moeten worden.

Dit is alleen acceptabel op het moment dat:
- *de botonde met op- en afritten bij de Purmerweg /Nieuwe Leeuwarderweg in gebruik is*
- *het Waddenwegviaduct afgesloten is t.b.v. de ontwikkeling van het winkelcentrum boven 't Y fase 2 en de tijdelijke busbaan als vervanging is gerealiseerd.*

De botonde met op- en afritten is eind 2009 gereed en aangezien de start van de verlegging van de IJdoornlaan in april 2010 staat gepland, wordt aan deze voorwaarde voldaan.

De aanleg van de tijdelijke busbaan en de sloop van het Waddenwegviaduct is tot nader orde uitgesteld. Dit heeft tot gevolg dat op basis van de huidige planning fase 1 van de IJdoornlaan (start april 2010) eerder start dan het buitengebruik stellen (en slopen) van het Waddenwegviaduct. Dit heeft als gevolg dat niet wordt voldaan aan de randvoorwaarde dat er geen verkeer meer vanaf het Waddenwegviaduct linksaf richting de IJdoornlaan kan rijden tijdens fase 1 aangezien het Waddenwegviaduct nog gebruikt wordt.
Om dit probleem op te lossen, is voorgesteld om vanaf het tijdstip dat fase 1 IJdoornlaan begint op het Waddenwegviaduct in noordelijke richting vanaf de rotonde alleen nog lijnbussen toe te laten. Het autoverkeer heeft dan een goed alternatief via de Purmerweg richting Nieuwe Leeuwarderweg.
Dit voorstel is akkoord bevonden in de SDVC-noord van 13 augustus 2009. (Zie verder de vergaderflap van de SDVC en tekening)

De geplande start uitvoering is april 2010. De duur van deze fase wordt in geschat op 18 maanden.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met (civieltechnische) faseringstekening van fase 1 welke als bestekstekening bij het bestek wordt gevoegd. Na goedkeuring wordt de materiaaldienst gevraagd een verkeersmaatregelentekening met omleidingroutes voor fase 1 te maken en ter goedkeuring voor te leggen aan WWU.

Opmerkingen vooraf

- De aanbesteding van de tijdelijke busbaan is stilgelegd en daardoor moet het project een andere bouwfasering toepassen.
- De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met voorliggend voorstel, zodat de verkeersdienst de tekening kan uitwerken.
- Het project stelt voor het viaduct te sluiten als de botonde kaar is. Het viaduct blijft alleen toegankelijk voor de lijnbus.
- De VRI op het kruispunt blijft bestaan. Deze gaat weg op het moment dat de tijdelijke busbaan in werking treedt.
- In voorliggende situatie rijdt alleen de lijnbus op de Waddenweg. Verkeer op de IJdoornlaan veroorzaakt geen opstopping voor de bus.

Reactie CVC

GVB

Het GVB gaat akkoord met voorliggend ontwerp en hoopt op behoud van een goede doorstroming.
Verder meent het GVB dat op de Waddenweg sprake moet zijn van één richting (komende vanaf het viaduct) met alleen bussen en in de tegenovergestelde richting bussen en auto's.

DRO

- Zolang de tijdelijke busbaan die op een later moment wordt aangesloten op de IJdoornlaan nog niet in gebruik is, wil DRO dat het gereserveerde linksafvak op de IJdoornlaan richting de tijdelijke busbaan (in westelijke richting) wordt afgezet.
- DRO ziet op het Waddenwegviaduct bij de VRI twee pijlen voor linksaf, maar neemt aan dat alleen de bus linksaf kan slaan.

Advies/besluit CVC

- De CVC kan akkoord gaan met voorliggende tekening, met verwerking van gemaakte opmerkingen.
- Aandachtspunt is nog het juist aangeven van de afzetting.

7. Haarlemmerplein

In aanwezigheid van mevrouw [redacted] (stadsdeel Amsterdam Centrum) en de heer [redacted] (IBA). Mevrouw [redacted] heeft het project van de heer [redacted] overgenomen

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. Zodra de nieuwbouw gereed is, wordt het huidige maaiveld opnieuw ingericht. Voorliggend maaiveldontwerp is eerder in de 760e CVC behandeld (25 oktober 2005). Naar aanleiding hiervan en naar aanleiding van een verkeerskundige toets is voorliggend ontwerp aangepast en behandeld in de 843e CVC (24 februari 2009). In de 843e CVC werd de ter tafel besproken suggestie van het draaien van de rijrichting Haarlemmerplein-zuidzijde als een winstpunt beschouwd. Onder andere naar aanleiding hiervan, en ook een aantal andere punten, wordt het ontwerp Haarlemmerplein hierbij opnieuw behandeld.

Uitgangspunten ontwerp:

- *De tramrails op de kruising met de Haarlemmer Houttuinen worden verwijderd. Het dient niet onmogelijk te worden gemaakt dat in een tramvoorziening kan worden aangelegd.*
- *Ontwikkeling van de stadshartlus, met een knip in de Prins Hendrikkade (t.h.v. CS).*
- *Haarlemmerplein geen hoofdnet auto, maar wel hoofdnet OV en hoofdnet fiets (ook regionet).*
- *Het ontwerp is getoetst op volgende rijcurves: maximale trekker-opleggers op de hoofdroute Haarlemmerweg – Haarlemmerplein – Haarlemmer Houttuinen, 18-meter bussen (op dezelfde hoofdroute) en met 10,5 meter standaard vrachtauto's (op en rond het Haarlemmerplein).*
- *Geen tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde richting Haarlemmerweg (voor de BoMij langs).*
- *Handhaven locatie taxistandplaats.*

Wijzigingen op het ontwerp uit 2005, in het ontwerp 13 februari 2009:

- *Voorrang op de noord-zuidrichting op de kruisingen Korte Marnixstraat en Haarlemmer Hout-tuinen.*
- *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.*

Aanvullend op het ontwerp uit 13 februari 2009, in het ontwerp 2 juli 2009 (wijziging A):

- *Op wens van het GVB is inzichtelijk gemaakt (tekening 6315-01-03) dat het mogelijk is een tramverbinding tot stand te brengen tussen Marnixstraat en Haarlemmer Houttuinen.*
- *De in april 2009 door het GVB opgehoogde tram-/bushalte is in de ondergrond opgenomen.*
- *De juiste middenasmarkering op busbaan Haarlemmerhouttuinen en opnemen voldoende ruimte tussen elkaar passerende bussen op de kruising. (De rijcurven voor links- en rechtsafslaande bussen op de kruising met de Korte Marnixstraat overlappen elkaar. De rijcurven zijn niet aangepast aangezien de opsluitbanden – met uitzondering van verlenging van de middengeleider – nauwelijks verplaats worden).*
-
- *(Voorrang)markeringen aangepast volgens leidraad CVC, inclusief voorrangs-fietspaden in rood asfalt. Tevens aanpassing van enkele stopstrepen*
- *De rechtsafbocht naar de Haarlemmerhouttuinen is geschikt gemaakt voor een trekker met oplegger. De rijcurve rechtsaf naar de Haarlemmerweg aanpassen zodat deze niet de naastgelegen opstelstrook terecht komt.*
- *Wijzigingen welke voorvloeien uit draaien van de rijrichting Haarlemmerplein zuidzijde:*
  - *Draaien rijrichting Haarlemmerplein-zuidzijde naar uitsluitend stad-in (ook taxi's) voorkomt een 'slinger' naar de Haarlemmerweg (stad-uit) en het voorkomt een conflict tussen rechtsafslaand autoverkeer naar de Planciusstraat met fietsverkeer stad-uit richting de Haarlemmerweg. Op Haarlemmerplein-zuid alleen inrijden door auto, taxi en fiets. De fiets rijdt stad-uit via een apart fietspad. Rijrichting auto Kleine Houtstraat omdraaien, verlaten Haarlemmerplein via Haarlemmer Houttuinen.*
  - *Westtak kruising met Korte Marnixstraat: verbreden zuidelijk fietspad vanaf Haarlemmerweg naar 2,10 meter en verbreden van de steunpunten, middels versmalling zuidelijk voetpad. Rijstroken worden 3,20 meter.*
  - *Meer bochtverbreding ter hoogte van Nieuwe Wagenstraat voor de huisnummers 1 en 9.*
  - *Nog meer stroomlijnen en uitbuiten fietsstrook stad-uit ter hoogte van Nieuwe Wagenstraat voor de huisnummers 3 tot en met 7.*

Aanvullend op het ontwerp uit 2 juli 2009, in het ontwerp 27 augustus 2009 (wijziging B):

- *Komende vanaf de Haarlemmerweg handhaven van de configuratie, een linksafvak richting Haarlemmer Houttuinen en een gecombineerd rechtsaf-rechtdoorvak naar Marnixstraat en Haarlemmerdijk.*
- *Verbreden noordelijke steunpunt op de westtak kruising Haarlemmerweg naar 1,50 meter door het verschuiven van de VOP en het versmallen van de rijbaan naar 6,00 meter.*

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met het ontwerp, tekeningen 6315-01-01 en 02 wijziging A, d.d. 2 juli 2009. (De A3-tekening 6315-01-03 met de indicatie tramaansluiting Haarlemmer Houttuinen is ter informatie).

Opmerkingen vooraf
Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

DRO
- De WVA kan akkoord gaan met voorliggend ontwerp. Wel moet bekeken worden of de bussen elkaar goed kunnen passeren in de bocht Haarlemmer Houttuinen – Haarlemmerplein- Planciusstraat
- DRO denkt dat de curves erg krap zijn.
- Verder stelt DRO voor de zuidelijke heuvel op de Haarlemmerhouttuinen iets te verleggen, zodat de bus meer ruimte krijgt op te draaien.
- Bij het inrijden van de halte op het Haarlemmerplein vanaf de Haarlemmerweg richting CS kunnen twee bussen elkaar ook niet passeren en moet dus één bus wachten.

DIVV
- De fietsersbond pleit voor het rechtdoor laten lopen van de route op het Haarlemmerplein en zou graag schuin willen oversteken vanaf het Haarlemmerplein richting het Nassauplein.
- DIVV is juist voorstander van de route in het ontwerp en wil niet schuin oversteken.
- De fietsersbond betreurt het feit dat voor de Bomij een eenrichtingsfietspad ligt.
- Volgens de Fietsersbond is de beweging vanaf het Haarlemmerplein linksaf richting Marnixstraat niet legaal uit te voeren.
- DIVV maakt zich zorgen over het ontstaan van sluipverkeer via de Kleine Houtstraat naar de Haarlemmer Houttuinen in de wijk vanwege het omdraaien van de rijrichting op het Haarlemmerplein.
- Op de hoek van de Haarlemmerpoort is voor de rechtdoorgaande fietser zeer geringe opstelruimte.

GVB
- Het GVB is ongelukkig met de te nauwe buspassages en ondersteunt de suggestie van DRO om deze ruimer te maken.
- Het GVB pleit ervoor om op deze kruising eerst de trambaan te ontwerpen die aansluit op de Haarlemmerhouttuinen. Vervolgens te kijken of deze bus op deze trambaan kan rijden en vervolgens de heuvels ter weerzijde van de gecombineerde tram/busbaan direct op de juiste plaats aan te leggen. Op deze wijze wordt voorkomen dat het kruispunt later weer opgebroken moet worden (de trambaan wordt voorlopig dan nog niet aangelegd).
- In de bocht van de Haarlemmerhouttuinen, komende vanaf het Haarlemmerplein moet de passage voor bussen ruimer worden gemaakt, zeker gezien de hoeveelheid bussen die daar rijdt.

Project
- Het project vindt het vreemd om te ontwerpen op een situatie met tramrails die mogelijk over vijf of tien jaar zou kunnen ontstaan. Zeker omdat een groot gedeelte van de weg toch weer open zou moeten om een tramlichaam/onderbed te bouwen.
- Ook geeft het project aan dat er een tekening (tekening 6315-01-03) is gemaakt waarop is aangegeven dat de tramrails er inpassen.

- DIVV wil het heuveltje verschuiven gezien de discussie over de bochtstralen om meer ruimte te creëren aan de kant van de gebouwen.
- Volgens DRO zou het project in de rode tekening (tekening 6315-01 nr. 3) alle rijcurves moeten aangeven, dus ook die van de vrachtauto. Wanneer er wel sporen richting de Haarlemmerhouttuinen worden aangelegd, moet men niet tot de conclusie komen dat het vrachtverkeer er niet meer in kan.
- Het project wil de cursim van bus, tram en vrachtwagen intekenen om te laten zien dat alles past. Als het inderdaad past, is voldaan aan de uitgangspunten.
- Het project betreurt het zeer dat [redacted] niet heeft gereageerd op de toezending van de rijcurves (tekening 6315-01-03). Bij behandeling in de CVC hoort het project pas dat de rijcurves niet passen.

Advies/besluit CVC
- De CVC neemt kennis van het ontwerp, maar heeft problemen met in- en uitrijden van de halte aan beide zijden van de halte.
- De CVC raad het project aan de rode tekening met cursim uit te werken om te kijken of de bochtstralen van alle voertuigen passen. Daarnaast blijft de vraag of de rode of de zwarte heuvel moet worden aangelegd. Aanpassing van de heuvel moet in ieder geval gebeuren zoals DRO voorstelt.
- Als blijkt dat de bochtstralen passen, kan de CVC het ontwerp als hamerstuk behandelen.
- De CVC heeft kennis genomen van opmerkingen fietsersbond.

8. Tijnmuiden – Dortmuiden – gedeelte Westpoortweg
In aanwezigheid van de heer [redacted] (IBA).

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

Opmerkingen vooraf
De tekening is aangepast naar aanleiding van de opmerkingen in de vorige CVC behandeling.

Reactie CVC
Politie
- De politie wil de rijstroken op de kruising Dortmuiden – Scharenburg minimaal 3.25 meter, omdat op dat traject veel vrachtverkeer rijdt.
- De politie adviseert goed te kijken naar de fietsstrook die overgaat in de rijbaan op de kruising Dortmuiden rechtsaf naar Scharrenburg. Aandachtspunt is de rugdekking van de fietser.

DIVV
- Ook DIVV wenst rijstroken van 3.25 meter.
- DIVV adviseert om de fietser netjes de weg op te geleiden aan beide zijden van de kruising met Scharenburg.
- De oversteekbaarheid van de kruisingen is volgens de fietsersbond een probleem.
- DIVV wil graag een tekening van de hele kruising Dortmuiden, omdat niet duidelijk is wat er precies wijzigt.
- De blokmarkering voor de voorrangsrichting kruising Scharrenburg – Dortmuiden ontbreekt.

DRO
- DRO vraagt zich af of de rechtsaffer vanaf Dortmuiden naar Scharenburg wel nodig is. Voor de oversteekbaarheid is het beter als deze rechtsaf verdwijnt. Voor de doorstroming is deze rijstrook voor rechtsaf niet nodig. Wanneer er een VRI wordt geplaatst, is de strook voor rechtsaf wel weer nodig.
- De markering tussen de linksafvakken op de kruising Dortmuiden – Westportweg verdient aandacht. Ook wenst DRO hier een rijbaanbreedte van 3.25 meter.
- Op de Westpoortweg moet een steunpunt komen ten behoeve van de voetganger.

Advies/besluit CVC
De CVC kan akkoord gaan met het zuidelijke deel van de tekening:
- De rijbaanbreedte moet minimaal 3.25 meter zijn in verband met het vrachtverkeer.
- De CVC adviseert het project het fietspad bij de aansluiting met Scharenburg door te trekken
- Aan beide zijden van Scharenburg moet de fietsinleiding hetzelfde zijn.
- Het rechtsafvak van Dortmuiden naar Scharrenburg kan komen te vervallen. DRO is bereid uit te leggen aan RWS dat geen sprake zal zijn van filevorming op de rijksweg bij het vervallen van de rechtsaffer. Als er een VRI wordt geplaatst, moet het rechtsafvak wel worden aangelegd.
- De CVC wil de kruising met de Westpoortweg geheel op tekening zien en als zodanig apart behandelen.

9. Ter kennisname

10. Vaststellen verslag 855e CVC d.d. 8 september 2009
Het verslag wordt met enige wijzigingen vastgesteld.

11 . Naar aanleiding van het verslag
Agendapunt 4. – Ondergrondse containers langs Hoofdnet in stadsdeel Westerpark (plaatsingsplan): Naar aanleiding van het verslag wordt door dhr [redacted] (stadsdeel Westerpark) per e-mail d.d. 21-09-09 het volgende bericht doorgegeven:

'Bijgevoegd de reactie van de afdeling Reiniging van stadsdeel Westerpark op de volgende tekst uit het concept verslag:

"Het project gaat er vanuit dat de containerlocaties op de Nassaukade buiten de spitstijden worden geleegd, hoewel de gemeentereiniging dit niet op papier heeft toegezegd."

[redacted] (afdeling Reiniging):
In het verleden heeft [redacted] met de CVC afgesproken dat er op de hoofdroutes geleegd zal worden tussen 9:00 uur en 15:00 uur. Er zal gestreefd worden naar legen tussen 10:00 en 15:00 uur.'

12. Actualiteiten

12.1 Oversteek bij Molenaarsweg bij Parnassiaschool
In de aanwezigheid van mevrouw [redacted] (stadsdeel Noord).

Opmerkingen vooraf
- De CVC wordt gevraagd een voorkeur voor een variant uit te spreken, waarbij het gaat om één of twee rijstroken ter plaatse van de VRI.

- Op nadrukkelijk verzoek van het stadsdeelbestuur en het schoolbestuur wordt de CVC gevraagd advies te geven over deze tijdelijke oversteek.

Reactie CVC
DRO
- De WVA gaat akkoord met plaatsing van een VRI bij 2x2 rijstroken. Als sprake is van 2x1 rijstrook wordt geen VRI geplaatst. De WVA wil deze afspraak graag handhaven, mede omdat zij anders bang is voor verkeersopstoppingen.
- De WVA adviseert om de VRI in werking te stellen zodra sprake is van 2x2 rijstroken.

DIVV
- DIVV kan akkoord gaan met het advies van de WVA.
- Voor de Klaprozenweg is de planvorming gestart voor een verdubbeling naar 2x2 rijstroken op de hele route.

Politie
- Ook de politie gaat mee met het standpunt van de WVA. Dat de school een belangrijke belanghebbende is, is duidelijk en de politie proeft de behoefte om een goede onderbouwing te vinden in de CVC.
- De politie vindt het terecht dat het stadsdeel tegemoet wil komen aan de wensen van de school.
- De politie is voorstander van 2x2 rijstroken met VRI. Ook denkt de politie dat medewerking van de school of ouders mag worden gevraagd als toezicht nodig is bij de VRI tijdens de spits.

GVB
- Het GVB pleit er voor dat de voetganger na drukken zo spoedig mogelijk groen krijgt.
- Aan de school moet worden duidelijk gemaakt dat de leerlingen moeten drukken om groen te krijgen.
- Het GVB ziet nog niet de juiste markeringen voor een VRI op de tekening.
  Het project geeft aan dat op basis van de uitspraak van de CVC een plan wordt gemaakt voor de belijning en bebording.

Advies/besluit CVC
- De CVC adviseert unaniem om 2x2 rijstroken aan te leggen ter hoogte van de school.
- De oversteek wordt door middel van een VRI geregeld.
- Het stadsdeel zal de belijning in orde maken voordat de installatie in werking wordt gesteld.

12.2 Project Schiphol Amsterdam Almere Lelystad

Het GVB geeft aan dat de NS een groot deel van de sporen wil uitbreiden naar vier sporen. In de lijn van het project komen een aantal extra viaducten ter plaatse van verschillende wegen, tram- en metrokruisingen in Amsterdam. De NS heeft inloopavonden gehouden om betrokkenen te informeren en wil snel starten met de bouw. De CVC heeft totaal geen zicht op de gevolgen voor de infrastructuur. Er is niet bekend waar de landhoofden van de spoorbaan komen en hoe de openbare ruimte wordt ingericht. De NS wil nog in 2009 beginnen met de grondmetingen en in 2010 al bouwen in de Nieuwe Meer.
DIVV zal intern bespreken hoe te handelen en het onderwerp zal ook op de agenda van de CVC komen te staan.
De CVC maakt zich ernstig zorgen over de snelheid waarmee de ontwikkelingen plaatsvinden. Ook is onduidelijk wat de gevolgen zijn van het aanleggen van extra viaducten.

13. Rondvraag

Er zijn geen gegadigden voor de rondvraag

De voorzitter sluit de vergadering om 16.00 uur onder dankzegging aan de aanwezigen voor hun inbreng.