Gemeente Amsterdam

Centrale Verkeerscommissie

Vastgesteld verslag

Secretariaat
Nieuwevaart 5-9, kamer 2.05
Telefoon: 020-556.5225
Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam
centraleverkeerscommissie@ivv.amsterdam.nl
intranet.amsterdam.nl/cvc

Vergadering:	**967e CVC**
Datum:	**15 juli 2014**
Tijd:	**13.00 uur**
Plaats:	**Nieuwevaart 5 – 9** **Kamer 3.20**

Aanwezig:	- DIVV, voorzitter	
	- DRO	
	- DRO	
	- GVB	
	- DIVV	
	- Brandweer	
	- notulist	
	- PMB	(agendapunt 4)
	- SD West	(agendapunt 5)
	- SD West	(agendapunt 5)
	- SD West	(agendapunt 5)
	- SD Centrum	(agendapunt 6)
	- DRO	(agendapunt 7)
Afwezig:	- DIVV	

1. Opening en vaststellen agenda

De [illegible]pent de vergadering om 13:00 uur en heet iedereen welkom.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen
3. Hamerpunt: Brandweerkazerne Zuidoost
4. NvU 2e tramhalte Zeeburgereiland
5. Kinkerstraat Oost
6. Principe ontwerpen Vijzelgracht in afwijking op vastgesteld VO

7. Voorkeursbebording weren snorfietsen uit parken
8. Vaststellen verslag 966e CVC d.d. 1 juli 2014
9. Naar aanleiding van het verslag
10. Actualiteiten
11 Ter kennisname
12 Rondvraag

2. Mededelingen

De ..... meldt dat hij uiterlijk om 15:30 uur de vergadering zal verlaten. In feite is hij van 15:15 uur tot 15:25 uur afwezig.

3. Hamerpunten

Brandweerkazerne Zuidoost

In aanwezigheid van: g...

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Na goedkeuring in 263e CVC d.d. 20 mei 2014 is afgesproken om DO in CVC als hamerstuk in te brengen, na behandeling en goedkeuring in AVC op 25 juni 2014. De doorgevoerde wijzigingen staan in bijgaande notitie beschreven.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met voorliggend DO voor de situatie 2015 door stuk te hameren.

Advies/besluit CVC

- De CVC is akkoord met het voorstel.
- De CVC adviseert daarnaast om te onderzoeken of de rechtsafstrook naar Gooiseweg voldoende lang is, omdat de toerit A9 (Floriade) eruit gaat. De ...rt geeft aan dat dit een tijdelijke situatie is en dat het kan zijn dat dit heel kort duurt. Hij zal aan de indieners vragen hoe dit zit.

4. NvU 2e tramhalte Zeeburgereiland

In aanwezigheid van: ...

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Vanwege de weer op gang gekomen bebouwing, bewoning en dependance van het IJburgcollege op het Zeeburgereiland wordt de realisering van een 2e tramhalte op het Zeeburgereiland voorbereid. Deze komt te liggen ter hoogte van de (toekomstige) kruising van de IJburglaan met de Kaap Kotweg. Om deze halte veilig te kunnen bereiken is een voetgangersoversteekplaats met VRI's noodzakelijk. Om de snelheid van automobilisten te verlagen worden verkeersdrempels en het complete kruispunt aangelegd, inclusief de aanleg van de Kaap Kotweg.
De Verkeerscommissie Oost (22-5-2014) en de WVA (15-5-2014) hebben het ontwerp beoordeeld. Met betrekking tot de afstand tussen stopstreep en de verkeersdrempels oordelen beide verschillend.
Hat advies van de WVA is: Leg de drempels verder van de verkeerslichten af. Deze mogen niet binnen het detectieveld liggen (tot circa 50 meter vanaf de stopstreep).
Het advies van de VCO (conform advies van 22-3-2012 en 21-6-2012) is: Leg de drempels dichterbij de verkeerslichten (circa 20 m), anders zetten automobilisten alsnog gas na het passeren van de drempel.
In het ontwerp en in de NvU wordt het advies van de VCO gevolgd.

De CVC wordt gevraagd: Instemming met de NvU

Opmerkingen vooraf

(3,53+1,80m). Stad-in is er een vrije trambaan (2,92m), een rijweg (3,00m), een fietsstrook (1,80m) en een voetpad (5,79m). Nood- en hulpdiensten hebben 'vrije baan' middels de trambaan stad-in.

Variant 1 (meerijden op trambaan, ruimte nood-&hulpdiensten stad-in)
Het tweede profiel betreft een variant met de meeste ruimte voor de voetganger (6,51m). In afwijking van het VO, welke eerder door de CVC voor akkoord is bevonden, rijdt het verkeer stad-in mee op de trambaan.

Het bestaande spoor heeft een tussenspoorbreedte van 1,315 m. De rijbaan stad-in heeft een breedte van 3,53 m. Bij deze variant wordt het westelijke profiel van het VO aan de oostelijke kant toegepast. .

Stad-in is er echter geen vrije baan voor de nood- en hulpdiensten. Hiervoor is het profiel stad-uit aangepast zodat hier nood- en hulpdiensten langs een tram kunnen rijden. De rijweg en de fietsstrook zijn zodoende verbreed. De afstand tussen het PVR van de tram en de trottoirband bedraagt (6,58 – 3,08 m) 3,50 m. Hierdoor is er een vrije doorgang voor de nood- en hulpdiensten langs een tram. Met een rijweg breedte van 4,58 m wordt de fietsstrook verbreed naar 2,00 m.

Het invlechten stad-in zal geschieden na de halte nabij het Weteringcircuit. Het ontvlechten zal tussen de Prinsengracht en de Kerkstraat plaats vinden. De uitwerking van hiervan zal tijdens de DO fase geschieden.

Variant 2 (meerijden op trambaan, ruimte nood-&hulpdiensten stad-in en stad-uit)
In afwijking van het VO, welke eerder door de CVC voor akkoord is bevonden, rijdt het verkeer stad-in mee op de trambaan.

Het bestaande spoor heeft een tussenspoorbreedte van 1,315 m. In beide richtingen (stad-in en stad-uit) wordt hetzelfde profiel toegepast. De fietsstrook wordt verbreed van 1,80 m (VO) naar 2,00 m.

De afstand tussen het PVR van de tram en de trottoirband bedraagt (6,58 – 3,08m) 3,50 m zodat bij calamiteiten de nood- en hulpdiensten middels de fietsstrook langs een tram kan rijden.

Het invlechten stad-in zal geschieden na de halte nabij het Weteringcircuit. Het ontvlechten zal tussen de Prinsengracht en de Kerkstraat plaats vinden. De uitwerking van hiervan zal tijdens de DO fase geschieden.

Variant 3 (stad-in auto+fiets gemengd met een vrije baan voor de tram).
In het VO, welke eerder door de CVC voor akkoord is bevonden, rijdt het auto verkeer middels een rijbaan van 3,00 m en het fietsverkeer middels een fietsstrook van 1,80 m stad-in.

Door het autoverkeer en het fietsverkeer te mengen op 1 rijbaan van 4,00 m wordt er 0,80 m aan ruimte bespaard welke ten goede komt aan het trottoir. Om het verkeer te mengen dient de snelheid van 50km/uur terug gebracht te worden naar 30 km/uur.

Het meerijden op de trambaan stad-uit is conform het vastgestelde VO, echter is de breedte tussen het PVR en de trottoirband vergroot om de nood- en hulpdiensten een tram (stad-uit) te laten passeren.

De CVC wordt gevraagd: Het ontsluiten van de ventweg en de stallingsparkeergarage Vijzelgracht ligt nu niet als vraag voor ter bespreking of advies. Dit vraagstuk wordt in de DO fase opgepakt en verder uitgewerkt en vervolgens voorgelegd aan de SdVC en CVC. Wij vragen uw advies over het niet verplaatsen van de trambaan en wat dan het effect van het meerijden op de trambaan stad-in is voor de diverse varianten.

Opmerkingen vooraf

- In het VO Vijzelgracht zouden de sporen worden verplaatst richting het westen. In verband met kosten en planningsproblematiek is verzocht of de sporen kunnen blijven liggen op basis van een meerijvariant en de vraag is onder welke voorwaarden deze optie mogelijk is.
- De stadsdeelverkeerscommissie heeft de voorkeur voor variant 3.

Reactie CVC

Brandweer

- De brandweer geeft aan dat de richting stad-in het belangrijkst is en daarom is variant 2 het meest ideaal. In principe kan de brandweer akkoord gaan met alle voorgestelde varianten.

DRO

- DRO merkt op dat variant 2 voor de brandweer het beste is. De rijweg is hier het breedst, maar deze moet ook weer niet te breed zijn, want dit nodigt uit tot hard rijden. Geadviseerd wordt om de fietsstrook iets breder te maken ten koste van de rijstrook voor autoverkeer.

DIVV

- DIVV kiest voor variant 2 in verband met de intensiteit van het verkeer.

GVB

- Het GVB vraagt naar de roosters. Het project geeft aan dat er RWA-roosters liggen tussen de sporen. Als men deze wil verplaatsen, moet dit gebeuren in het voorjaar van 2015 in verband met de werkzaamheden aan de NoordZuidlijn (tram). De roosters liggen tussen de huidige sporen.
- GVB is van mening dat alle drie de varianten niet mogelijk zijn, omdat de tussenspoormaat te smal is voor meerijden. Ook is de rijstrookbreedte van 4,60 meter onveilig omdat deze uitnodigt tot hard rijden. Het project geeft aan dat stad-uit nu ook al meerijden is. Het GVB stelt voor om variant 3 uit te voeren en de rijstrook aan de oostkant smaller te maken en aan de westkant breder, zodat een 30km-zone mogelijk is. Het project antwoordt dat zij zich richten op variant 1 of 2, omdat zij denken dat een 30km-zone geen optie zal zijn. De vraag is dus onder welke voorwaarden auto en tram kunnen worden gemengd met een maximumsnelheid van 50 km/u. GVB antwoordt dat dit kan conform de leidraad CVC: een rijbaan van 3,50 meter, fietsstroken van 2 meter en een bredere tussenspoormaat.
- Er was een besluit genomen over principeprofiel VO met een trambaan stad-in en gemengd stad-uit. GVB zou graag zien dat dit wordt gehandhaafd.

Advies/besluit CVC

De meerderheid van de CVC kiest voor variant 2 met een iets minder brede rijstrook en een iets bredere fietsstrook.

7. Voorkeursbebording weren snorfietsen uit parken:

In aanwezigheid van: [illegible]

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Naar aanleiding van een motie op het Meerjarenplan Fiets van 19 december 2012 dient te worden geïnventariseerd in welke parken en voetgangersgebieden snorfietsers worden of kunnen worden geweerd. DIVV heeft DRO gevraagd om in samenwerking met de stadsdelen een voorstel uit te werken voor parken en voetgangersgebieden waar snorfietsers effectief kunnen worden geweerd. Voor de maatregel het weren van snorfietsen uit parken wordt een voorkeursbebording voorgesteld die als standaard kan gelden voor heel Amsterdam.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de voorkeursbebording voor de maatregel weren van snorfietsen uit parken.
Advies op mogelijke opname van deze standaardbebording in leidraad CVC.

Opmerkingen vooraf
Geen.

Reactie CVC
Brandweer
- De brandweer gaat akkoord met één voorkeursbord voor de hele stad.

DRO
- DRO heeft in Stadsdeel Oost gezien dat het bord 'fietsen toegestaan' was opgenomen in het bovenbord en dat de melding over de snorfietsen op een apart bord stond. Het GVB geeft aan dat dit in principe niet mag.

DIVV
- DIVV gaat akkoord met één voorkeursbord, maar geeft aan dat dit niet in de leidraad CVC hoeft te worden opgenomen. Aan bestuurders en de voorzitters verkeerscommissie moet duidelijk worden gemaakt dat er één bord zal worden gebruikt.

GVB
- Bij bord G7 staan canta's vermeld, maar dit moeten invalidenvoertuigen zijn. Op bord C1 staat dat men geen vee mag vervoeren en GVB vraagt of als het voorkeursbord wordt ingevoerd, men de ruiterpaden dan nog wel op mag. Dit zal in de praktijk echter geen probleem zijn en er zijn nog wat aanpassingen op het onderbord mogelijk.

Advies/besluit CVC
De CVC kiest voor de voorkeursbebording, maar dit wordt niet op genomen in de leidraad CVC.

8. Verslag 966e CVC d.d. 1 juli 2014
De secretaris voert de wijzigingen in het verslag door.

9. Naar aanleiding van het verslag
Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

10. Actualiteiten
Geen bijzonderheden.

11. Ter kennisname
Geen bijzonderheden.

12. Rondvraag
Er wordt geen gebruik gemaakt van de rondvraag.

De voorzitter sluit de bijeenkomst om 15:45 uur.