



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: 846° CVC

Datum: 7 april 2009
(vastgesteld in 847° CVC van 21 april 2008)

Aanwezig:	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. A. Wiersma	- DRO	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Mw. M. Prijs	- Politie	
	Dhr. M. Brancart	- DIVV	
	Mw. E. Demarteau	- notulist	
	Dhr. B. Vroon	- IBA	(agendapunt 4, 5 en 6)
	Dhr. Pirolie	- IBA	(agendapunt 5)
	Dhr. B. Kooring	- DRO	(agendapunt 6 en 7)
	Dhr. H. van Zandbergen	- IBA	(agendapunt 6)
	Dhr. A. Selhorst	- IBA	(agendapunt 6)
	Mw. L. Kosse	- DIVV	(agendapunt 6)
	Mw. Y. Roozendaal	- DIVV	(agendapunt 7)
	Dhr. F. van Alphen	- IBA	(agendapunt 8)
	Dhr. J. Oosterbaan	- Oost-Watergraafsmeer	(agendapunt 8)
	Dhr. P. van der Zedde	- IBA	(agendapunt 8)
	Dhr. S. Abbosh	- IBA	(agendapunt 8)
	Dhr. Adamas	- IBA	(agendapunt 8)
	Dhr. M. van Maaren	- Centrum	(agendapunt 9)
	Dhr. C. Seinen	- Centrum	(agendapunt 9)
	Dhr. S. van Tilburg	- IBA	(agendapunt 10)
	Dhr. C.J. Cronenberg	- Oost-Watergraafsmeer	(agendapunt 10)

1. Opening en vaststellen agenda

De heer Van Ham opent de vergadering om 13:00 uur en heet iedereen welkom.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen
3. Hamerpunten
- 3.1 Doorsteek in de middenberm t.b.v. uitrukroute van het Politiebureau Hoofdweg
4. Blackspot – Europaboulevard tot en met Van Nijenrodeweg
5. Definitief Ontwerp Oostelijke Ontsluiting IJburg (OOIJ)
6. ODE brug

7. Tijdelijke inrichting busplatform IJsei + kruisingen De Ruyterkade met de Ooster- en Westertoegang
8. Wibautstraat
9. Weesperstraat aanleg touringcarhalte
10. Busstation Amstel: evaluatie en ontwerp
11. Bushaltes in Amsterdam – PvE en materialisatietekening
12. Ter kennisname
13. Verslag 845e CVC d.d. 24 maart 2009
14. Naar aanleiding van het verslag
15. Actualiteiten
- 15.1 Leidsestraat
- 15.2 Halte Rembrandtplein
14. Rondvraag

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen gedaan.

3. Hamerpunten

3.1 Doorsteek in de middenberm t.b.v. de uitrukroute van het Politiebureau Hoofdweg

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld.

Langs de Hoofdweg wordt binnenkort een nieuw politiebureau geopend. In noodgevallen dient de politie uit te kunnen rukken met zo min mogelijk hinder van het overig verkeer. Richting de Hoofdweg kan dit via de trambaan. Om de trambaan te kunnen bereiken is een doorsteek nodig in de middenheuvel tussen rijbaan en trambaan. Indien er een opstopping is richting Erasmusgracht kan eventueel ook de trambaan worden gebruikt. De breedte van de doorsteek is beperkt gehouden tot 3.30 meter om te voorkomen dat personen uit de parkeergarage de doorsteek illegaal gaan gebruiken. Verwacht wordt dat misbruik door bewoners en bezoekers beperkt zal blijven omdat de doorsteek niet tot de overzijde van de Hoofdweg loopt.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het voorstel een uitrukroute voor de politie door middel van een doorsteek in de middenheuvel (om de trambaan te kunnen bereiken) te realiseren.

Reactie CVC

- Het GVB betreurt het dat eerst een politiebureau wordt gebouwd en daarna pas wordt gekeken naar de bereikbaarheid. In het huidige plan is de inrit te smal.
- De heuvel moet anders worden vormgegeven om te voorkomen dat verkeer uit de parkeergarage door gaat steken. GVB stelt voor om de heuvel door te laten lopen en alleen ter plekke van de politiedoorsteek te verlagen.
- DIVV gaat akkoord met voorliggend ontwerp.
- DRO kan ook akkoord gaan. Volgens DRO is er een kleine kans dat het verkeer vanuit de parkeergarage linksaf zou gaan.
- De politie ziet geen verkeertechnische problemen in voorliggend ontwerp.
- Het GVB zou de uitrit alleen willen laten gebruiken door de politie in het kader van hun werkzaamheden. Ook is het achteruit inparkeren niet optimaal.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp.

- Het GVB blijft van mening dat de doorsteek alleen gebruikt moet worden ten behoeve van de werkzaamheden van de politie.
- Ook is het GVB bevreesd voor verkeersonveilige situaties door het achteruit inrijden op de inrit van het GVB.

• 4. **Blackspot – Europaboulevard tot en met Van Nijenrodeweg**

In aanwezigheid van B. Vroon (IBA).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende opgemerkt.

Aanleiding vanuit DIVV voor dit project is tweeledig.

- 1. Groot onderhoud 2009 voor een gedeelte van de straten v. Nijenrodeweg en Europaboulevard.*
- 2. Blackspot aanpak kruising v. Nijenrodeweg met Europaboulevard.*

Aan de CVC wordt het volgende gevraagd:

- Akkoord te gaan met inrichting figuratie Van Nijenrode en Europaboulevard.*
- Akkoord te gaan met de blackspotaanpak Van Nijenrodeweg – Europaboulevard.*
- Aanpassen van 3 bushalteplaatsen tot P 18+ (2 Van Nijenrodeweg, 1 Europaboulevard)*
- Inrichting bushaltes ter info. Project opheffen bushaltes vult dit in zodra het PvE is goedgekeurd.*

Opmerkingen vooraf

- DRO is van mening dat het herinrichten van een black spot iets anders is dan groot onderhoud.
- De heer Vroon geeft aan dat de black spot al langer bestaat en dat deze plek nu meegenomen wordt in het groot onderhoud.
- De werkgroep black spots gaat akkoord met de voorgestelde oplossing.

Reactie CVC

DRO

DRO meent dat er een slechte oplossing is gevonden voor een voormalige black spot. Deze past totaal niet bij de rest van de Europaboulevard. Bij groot onderhoud moet uniformiteit toegepast worden.

Blz. 1

DRO

- De bushaltes liggen niet goed, er ontstaat een verkeersonveilige situatie.
- DRO stelt voor om de rechter rijstrook af te kruisen en het stuk tussen de Van Lijenberghlaan en de Van Heenvlietlaan lijnbusbaan te maken. Op die manier kan de bus veilig halteren.

GVB

- De bushalte voldoet niet aan de richtlijnen die gelden voor Amsterdam. Op een tweestrooksweg moet een bus in een haltekom halteren. Ook is het verkeersonveilig om een bus direct na de kruising te laten stoppen.
- Het GVB kan niet instemmen met voorliggend ontwerp.
- Qua maatvoering moet op tekening de breedte van de halte richting west aangegeven worden.
- Bij de kruising op de Van Leijenberghlaan wil het GVB graag een groter stuk van de kruising zien om dit beter te kunnen beoordelen.
- Het GVB wil op de kruising met de Van Heenvlietlaan betere belijning voor de fietsers.

Politie

De politie wil graag haaiantanden voor de uitritconstructie.

De heer Vroon legt uit dat uit veiligheidsoverwegingen geen haaiantanden worden aangebracht.

DIVV

- Uitgaande van de opdracht van het project kan DIVV akkoord gaan met het ontwerp.
- DIVV is het wel eens met de opmerkingen van DRO en het GVB.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het ontwerp op blad 1, met de opmerking dat de bushalte qua markering nog een aandachtspunt is.

Blz. 2

De heer Vroon geeft aan dat uit recente cijfers blijkt dat de black spot momenteel niet meer actueel is.

DRO

- DRO is van mening dat de gekozen oplossing voor de black spot voor inconsequentie zorgt op de Europaboulevard.
- De banden aan de middenbermkant van de weg moeten gelijk worden gehouden.
De heer Vroon geeft aan dat op de black spot vanuit de Van Nijenrodeweg naar de A10 onvoldoende opstelruimte is. De opstelling moet zo worden vormgegeven dat de afwikkeling soepel verloopt.

GVB

- Het GVB mist haaiantanden over het fietspad heen.
- Op de Europaboulevard rijdend van zuid naar noord moet de doorgetrokken lijn tussen de baan voor rechtdoor en rechtsaf eerder beginnen.

Politie

Volgens de politie is het zicht op de fietsers voor de rechtsafslaande auto's op de Nijenrodeweg een aandachtspunt.

Advies/besluit CVC

- De meerderheid van de CVC kan akkoord gaan met de oplossing die gekozen is voor de black spot.
- Het project wordt gevraagd nog te kijken naar het profiel aan de oost en westzijde.

Blz. 3**DRO**

- Bij de oprit naar de A10 is de vakindeling goed.
- De doorgetrokken lijn bij het rechtdoorvak moet worden aangepast.

GVB

Het GVB mist de veranderde ondergrond van de bushalte.

Advies/besluit CVC

Met verwerking van de gemaakte opmerkingen keurt de CVC voorliggend ontwerp goed. De CVC wenst de drie aangepaste tekeningen nog als hamerpunt voorgelegd te krijgen.

5. Definitief ontwerp Oostelijke ontsluiting IJburg (OOIJ)

In aanwezigheid van B. Vroon (IBA) en de heer W. Pirolië (IBA).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Op 26 februari 2008 heeft OGA haar project Oostelijke Ontsluiting IJburg ingebracht in de 817e CVC behandeling. Uit deze CVC behandeling zijn actie voortgevloeid voor projectafweging en aanpassing op het ontwerp.

Blad 1: Op verzoek van DRO zijn de verkeerslichten verwijderd. Het fietspad blijft ongewijzigd liggen omdat een verdere uitbuiging onmogelijk is wegens aanwezig landhoofd. De T kruising heeft op verzoek van DIVV een extra poot gekregen richting het NUON terrein voor oversteek van NUON werkverkeer.

Blad 3: Kruising afrit A9 - Diempolderweg wordt op verzoek van CVC ook in de tussenfase aangelegd als VRI met ieder 2 opstelvakken. Volgens WVA is een VRI regeltechnisch niet noodzakelijk maar andere belangen vragen volgens CVC om een VRI, ook in de tijdelijke situatie. Het

CVC advies is door het project overgenomen. De VRI is bij de volgende realisatie van de oprit A9 regeltechnisch nodig. Project legt de VRI eerder aan.

Bladen 5 & 6: Belijning kruispuntfiguratie is aangepast. A1-Amersfoort richting Diemen komt nu op de 2 rechter rijstroken uit. Doorgaand IJburgverkeer richting A1-Amersfoort komt op de 2 linker rijstroken uit.

Op verzoek van IBA wordt nu door OGA bekeken of het SRA project "busstrook Diemen" ook in de spoortunnel aangebracht kan worden richting A1.

Aan de CVC wordt het volgende gevraagd:

- *Akkoord te gaan met de wijzigingen zoals doorgevoerd na CVC behandeling van 26 februari 2008.*
- *Advies over opnemen van busstrook in spoortunnel.*

Opmerkingen vooraf

- De oversteek is bedoeld voor werkverkeer van Nuon dat waarschijnlijk maar één of twee keer per jaar zal oversteken.
- Het project moet er in verband met het hek van Nuon rekening mee houden dat de toekomstige buslijn over deze route gaat rijden.

•

Reactie CVC

Blad 1

DIVV

- DIVV mist in de toelichting een verslag van de afspraken met Rijkswaterstaat, Nuon en Diemen.
- In de plannen moet de toekomstige lijn 66 worden meegenomen.
- DIVV ziet op alle bladen verschillende maten van het fietspad.
- Ook pleit DIVV er voor dat de fietspaden volgens de leidraad CVC vier meter breed worden.

Blad 2

Opmerking vooraf

De VRI is gehandhaafd, omdat de CVC anders problemen voorzag met de buslijnen.

DIVV

DIVV wil graag een motorvriendelijke rail in de buitenbocht.

GVB

- Het GVB wijst erop dat er een belangrijke busroute over dit stuk loopt. Het is een drukke route waarover gedeeltelijk ook de Zuidtangent gaat rijden.
- Een oprit voor de bus om de A9 op te rijden ontbreekt.
De heer Vroon legt uit dat de overkluizing over de A1 is uitgesteld. OGA wordt vriendelijk verzocht om die overgang toch naar voren te trekken.
- Het GVB meent dat de vluchtstrook in de binnenbocht niet goed eindigt.

Blad 4 en 5

GVB

Op blad 4 en 5 missen volgens het GVB de bushaltes.

DRO

DRO heeft een algemene opmerking over de plaats van de stopstrepen en zal deze bespreken. Zij zal dit kortsluiten met het IBA zodra het verkeersregeltechnisch ontwerp gestart wordt.

DIVV

- DIVV vraagt of gekeken kan worden naar de markering die linksaf aangeeft.
- Aandachtspunt is de vormgeving van de pijlen.

Advies/besluit CVC

Met de gemaakte opmerkingen gaat de CVC akkoord met voorliggend ontwerp.

6. ODE brug

In aanwezigheid van B. Vroon (IBA), B. Koorling (DRO), mevr. L. Kosse (DIVV), H. van Zandbergen (IBA) en A. Selhorst (IBA)

Aanleiding

Eind 2010 wordt de nieuwe stadsbrug (ODE brug) in verkeer genomen. Deze nieuwe stadsbrug vormt in de toekomst de verbinding voor het verkeer tussen de Prins Hendrikkade en de Ruiterkade, die een onderdeel vormt van de Grote Stadshartlus. Deze nieuwe kruising noemt het project 'slim' omdat het nieuwe profiel is afgestemd op te toekomstige situatie van de Grote Stadshartlus, d.d. 2015 en de tijdelijke situatie vanaf 2010.

Het project is in de CVC vergadering van 18 dec. 2008 uitvoerig uitgeweid over de verkeersstromen, tijdelijke omlleidingen en kruispuntproblemen.

Aansluitend zijn er gesprekken geweest over halteplaatsen en optimalisatie kruispuntinrichting.

Samenvatting uit WVA vergadering d.d. 27 november 2008

WVA heeft de bouwfaseringen tot zich genomen en zet werkzaamheden uit. Akkoord op inrichting kruispunten voor tijdelijke busroute. Nadere afstemming met project en VRI vind plaats tot aan uitvoering.

WVA heeft dwingend advies gegeven om geen doorgaand autoverkeer van noord naar zuid toe te laten op de ODE brug totdat de verkeerssituatie dit wel toelaat. Project herinrichting Kamperbrug kan hierin een rol spelen. WVA geeft een idee om de afwikkeling fietsers op de kruising richting de brug anders in te richten middels een mogelijke OFOS.

Samenvatting uit WVA vergadering d.d. 02 april 2009

Wordt mondeling gegeven door het project tijdens de CVC vergadering.

Gevraagde aan CVC voor omlleidingroute busverkeer:

Voor de omlleidingroute wordt akkoord/ positief advies gevraagd aan de CVC.

Gevraagde aan CVC voor ontwerp 'slimme' kruispunt 2010 - 2015:

Voor de 'slimme' kruising (2010 tot 2015) wordt een akkoord/ positief advies gevraagd aan de CVC.

Opmerkingen vooraf

De eindsituatie is behandeld in de WVA.

Projectnr. 610401

Blad 1

GVB

- Het GVB kan niet zien of er genoeg ruimte is onder het viaduct, want er ontbreekt een lengteprofiel.
- De rijweg ligt dieper dan in de huidige situatie en daarom wenst het GVB op de afrit een hoogte-indicatie. Dit om te voorkomen dat de hoge voertuigen de tunnel in rijden.
- Graag een verkeersbord plaatsen dat het busverkeer en de overige voertuigen van een bepaalde hoogte tegenhoudt.
- Het GVB neemt aan dat de cursim goed bekeken is en past in het wegprofiel
- De markering in de westelijke buis voor de oostelijke onderdoorgang, komende vanaf de Kamperbrug moet opschuiven richting CS.
- De woorden tram en lijnbus moeten na de VOP duidelijk worden aangebracht.

DIVV

- DIVV is tegen het huidige voorstel, omdat het voor fietsers geen verkeersveilige route is. De fietsers moeten oversteken om hun fiets te kunnen stallen.
- De heer Van Zandbergen geeft aan dat de tekening van het dwarsprofiel niet correct is. De rijstroken zijn verbreed en de fietser is uit het profiel gehaald.

Advies/besluit CVC

Het project moet in overleg met het GVB uitzoeken welke doorrijdhoogte mogelijk is, waarbij een halte/lengte profiel een vereiste is.

De heer Van Zandbergen geeft aan dat het ontwerp is gebaseerd op een bestuurlijk besluit. Opdrachtgever OGA wijst ook naar een bestuurlijk besluit en daarom voldoet het ontwerp niet aan de standaard doorrijdhoogte van 4.20 meter.

Projectnummer 45266, tekening 63400201

- In de WVA zijn twee subvarianten bekeken en beide varianten hadden voor- en nadelen wat betreft ontruimingstijden.
- De WVA geeft de voorkeur aan een fietspad op de brug aan de westzijde.

Reactie CVC

DRO

- DRO heeft een sterke voorkeur voor een langzaamverkeeroversteek aan de westzijde. De hele doorstroming wordt dan beter.
- Een fietspad aan de westzijde is ook verkeersveiliger, omdat de fietsers maar één keer over hoeven te steken.

GVB

Als de doorstroming voor OV verbetert, is het GVB voorstander van het verplaatsen van het fietspad.

Politie

De politie wil graag kanalisatiestrepen voor de fietsers.

DIVV

- De fietsersbond is voor een fietspad aan de westzijde.
- Ook DIVV is in verband met de doorstroming voorstander van een fietspad aan de westzijde.

Advies/besluit CVC

De CVC kan niet akkoord gaan met tekening 63400201.

- Deze belangrijke kruising van hoofdnet auto moet goed regelbaar zijn. Door het fietspad van oostelijke naar westelijke richting op de ODE brug te verleggen, wordt een belangrijk conflict weggehaald. Ook wordt de verkeersveiligheid daardoor vergroot en is de doorstroming beter.

Blad 2

DRO

- DRO pleit voor een schampstrook tussen de muur en het fietspad op de Kamperbrug.
- De markering in zijn algemeenheid moet nog worden bekeken.

Busstation

Opmerkingen vooraf

- In de komende periode zijn drie tot vier haltes tussen de bruggen onvoldoende. Daarom wil het project de mening van de CVC voor het te realiseren van een korte uitstaphalte voor de bus en tram. Het project kan tussen de twee bruggen niet voldoende capaciteit waarborgen voor passagiers als de Noord/Zuidlijn nog niet rijdt.
- Het lossen van reizigers gebeurt met een dusdanige frequentie dat dit niet afgehandeld kan worden op vier halteplaatsen. De doorstroming op de kruising wordt dan geblokkeerd.

DIVV

- DIVV meent dat er een mooi busstation wordt gemaakt, dat ook gebruikt moet gaan worden.
- DIVV kan akkoord gaan met het ontwerp.

GVB

- Het GVB meent dat reizigers worden gedupeerd als zij van de westzijde (tijdelijk busstation)- naar de oostzijde (metro) moeten lopen om over te stappen en meent dat hiervoor Arriva-bussen wel degelijk een halte moet komen in die situatie.
- Het GVB wil langs de halte rijden om op de busbrug te halteren, zodat de bus dicht bij de overstaplijnen kan stoppen.
- Op dit station rijden bussen van Arriva, het GVB en Connexxion en dat is niet meegenomen in de planvorming.
- Naast de halte kan een vrije baan gecreëerd worden voor een goede doorstroming van de bus, zeker als de auto's omgeleid worden via de droogbak.
- Het GVB wenst de bushalte op de Prins Hendrikkade 18 cm hoog.

Politie

De politie vindt het lastig om een oordeel te geven over een toekomstige situatie.

Advies/besluit CVC

- De CVC kan niet akkoord gaan met voorliggend voorstel.
- Doordat de halteplaats niet genoeg capaciteit heeft, zal het achteropkomend busverkeer de kruising PH-kade – ODE brug gaan blokkeren.

Projectnr. 646 tekening 01

GVB

- Het GVB wijst er op dat de op/afrit van het busstation anders is dan op de huidige tekening staat aangegeven.
De heer Vroon geeft aan dat die inrit buiten de projectgrens valt.
- Het GVB wijst er op dat met de goede uitgangspunten moet worden gewerkt wat betreft de regelbaarheid van de kruising.

Advies/besluit CVC

Met verwerking van de gemaakte opmerkingen worden de tekeningen goedgekeurd.

7. Tijdelijke inrichting busplatform IJsei + kruisingen De Ruijterkade met de Ooster en Westertoegang

In aanwezigheid van mevrouw Y. Roozendaal (DIVV) en de heer B. Kooring (DRO namens Project IJsei).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende opgemerkt.

Voor u ligt een tijdelijke situatie waarbij de streekbussen van vervoerder Arriva, welke momenteel gebruik maken van het streekbusplatform ter hoogte van het Oosterdokseiland, aan de achterzijde van het Centraal Station zullen gaan halteren. Dit is gedaan om de bouw van de ODE brug mogelijk te maken. Omdat de bussen in deze gewijzigde situatie niet meer op het streekbusplatform halteren, kan het huidige platform gesloopt worden en is de weg vrij om de ODE brug te bouwen.

Beschrijving van de tijdelijke situatie:

Vanaf eind 2009 komen de bussen (90 stuks per uur, net als in de huidige situatie) via de Kamperbrug aan, en rijden via de westbuis van de Oostertoegang en de bushelling tegen het stationsgebouw naar het busstation aan de noordzijde van CS.

Aan de achterzijde van CS rijden de bussen via de oostzijde van het (gedeeltelijk afgebouwde) busplatform via een tijdelijke hulpbrug naar het westelijk deel van het busplatform.

De wethouder VVI heeft op 27 augustus 2007 ingestemd met het realiseren van 11 halteplaatsen op dit (tijdelijk ingerichte) platform aan de IJzijde. De bussen hebben op het platform, in verband met de geringe ruimte, aan de noordzijde 6 halteplaatsen kop/staart en aan de zuidzijde 5 halteplaatsen.

Deze opstelling is in 2007 met de vervoerders doorgesproken en akkoord bevonden.

Voor 99% van de tijd dat er gehalteerd wordt, zijn er slechts 10 haltes nodig. Deze halteringssituatie is aangegeven op de bijgevoegde tekening. In deze situatie kunnen de bussen die aan de zuidzijde van het eilandperron halteren, de haltes onafhankelijk van elkaar bereiken of verlaten.

In het laatste overleg (van 3 maart 2009) met de Stadsregio en vervoerders is aangegeven dat een aantal buslijnen onafhankelijk van elkaar moet kunnen weggrijden en in verband met de dienstregeling een vaste halteplaats nodig heeft. De optie met 5 haltes aan de zuidzijde voldoet niet aan het gestelde en daarom is besloten om alleen de situatie met 4 (vaste) haltes aan de zuidzijde te realiseren.

Op het platform zullen ook voertuigen rijden van procesaannemers en voertuigen ter bevoorrading van winkels in het NS-station. Het betreft maximaal 22 voertuigen per dag welke grotendeels voor de ochtendspits (7.00 uur) zullen komen en verder verspreid over de dag. Dit verkeer zal vanaf de westzijde af en aan rijden en halteert op de laad- en losstrook aan de kant van de gevel van het NS-station.

Het afrijden van de bussen gebeurt aan de oostzijde via een nieuw gemaakte definitieve helling welke aansluit op de De Ruyterkade (bushelling in het midden van het platform). De 90 bussen kunnen m.b.v. de VRI aan de noordzijde van de Oostertoegang zodanig geregeld worden dat deze bussen via de oostbuis van de Oostertoegang af kunnen rijden. De bouwweg/-uitrit blijft in gebruik in de periode dat de Arriva-bussen gebruikmaken van het tijdelijke busstation aan de IJzijde.

In de periode vierde kwartaal 2010 tot medio/eind 2011 zal de Westertoegang afgesloten zijn in verband met een geplande herprofilering.

In eerste instantie is daarom een ontwerp gemaakt waarbij voor het noord-zuid autoverkeer (gedurende de werkzaamheden aan de Westertoegang) zou worden voorzien in een rechtsafmogelijkheid vanaf de De Ruyterkade richting oostbuis Oostertoegang. Deze situatie is regeltechnisch getoetst en in de WVA van 16 oktober 2008 behandeld en akkoord bevonden. Na de behandeling in de WVA is echter, o.b.v. een onderzoek van DRO, gebleken dat deze rechtsaffer toch onwenselijk is omdat de kruising ODE-brug - Prins Hendrikkade het extra autoverkeer, komend vanaf de De Ruyterkade, niet kan verwerken. Dit is besproken in de WVA van 27 november jl. De WVA is nu ook van mening dat de rechtsaffer er niet zou moeten komen.

Verder is de tekening na de vorige behandeling in de CVC van 16 december 2008, o.b.v. gesprekken met de Verkeerspolitie en vervoerders, aangevuld met bebording en markeringen. Met rijcurves zijn twee mogelijke calamiteitenroutes aangegeven.

Akkoord te gaan met het ontwerp – tijdelijke inrichting van het busplatform en kruisingen van de De Ruyterkade met de Ooster- en Westertoegang.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

DIVV

- DIVV pleit voor een halte minder, zodat recht aanrijden mogelijk is. Volgens het huidige ontwerp is het nieuwe busstation niet goed toegankelijk.
- DIVV vraagt zich af of er niet te veel borden staan. Het woord lijnbus is voor handhaving al voldoende.
- Borden van eenrichtingverkeer zijn misschien van toepassing.

DRO

- DRO meent dat er aan de zuidkant met vier haltes afzonderlijk moet kunnen worden aangereden. Dit is volgens DRO bij deze maatvoering niet mogelijk met haltes van 18 cm hoog.
- Het busstation voldoet niet aan de toegankelijkheidsnormen. Hier moet ook in de definitieve eindsituatie aandacht voor zijn. Tijdens het oorspronkelijk ontwerp waren de eisen anders (12 cm hoge haltes). Bekeken moet worden of als gevolg van de aangescherpte eisen een andere vormgeving nodig is. Toegezegd is dat het project in 2010 aan de uitwerking begint van het definitieve busstation en zal er dan aandacht aan besteden.

GVB

- Het GVB vraagt zich af of de centrale uitstaphalte 18 cm hoog moet zijn en de andere haltes 12 cm. Volgens het GVB kunnen de bussen anders niet goed aanrijden.
- Pijlen op het wegdek geven meer duidelijkheid in verband met de scheiding tussen busverkeer en laad- en losverkeer.
- Het busstation moet via de vaste trap en roltrap goed toegankelijk zijn.
- Verlichting enabri's zijn ook een aandachtspunt. Goede verlichting is nodig als de kap in december nog niet klaar is.
- Het busstation moet ook na 22.00 uur (en in de nacht) toegankelijk zijn, als het treinstation al dicht gaat.

Politie

De politie verzoekt de bochtstraal voor het verkeer van de De Ruyterkade iets op te trekken, om te voorkomen dat het verkeer linksaf gaat.

Project:

- Naar aanleiding van eerdere opmerkingen gaat het project uit van 18 cm hoge perrons. Aan de noordkant van het perron is het First-In-First-Out-principe van toepassing waardoor het rechtaanrijden van de haltes aan die zijde wel mogelijk is. Passagiers stappen uit op de centrale uitstaphalte en stappen in bij de halte van hun bus.
- De bebording op en naar het busstation is bepaald in overleg met de Verkeerspolitie, DRO, Stadsregio en vervoerders. Aangezien ook laad en losverkeer gebruikmaakt van het busstation is relatief veel bebording nodig en kan niet alleen volstaan worden met de tekst 'lijnbus'.
- Naar aanleiding van de opmerking van het GVB dat het busstation ook na 22:00 uur (en in de nacht) toegankelijk moet zijn, geeft het project aan op de hoogte te zijn van dit knelpunt. Het is echter niet aan het project om dit op te lossen. Wel is hiervoor door het project aandacht gevraagd bij Coördinatie Stationseiland (CSE). CSE is hierover in overleg met NS/ProRail en de Stadsregio.
Het GVB merkt op het hier niet mee eens te zijn.

Advies/besluit CVC

- De CVC heeft het ontwerp beoordeeld, uitgaande van 18 cm hoge perrons.
- Met inachtneming en verwerking van de gemaakte opmerkingen, worden de tekeningen goedgekeurd.

8. Wibautstraat

- In aanwezigheid van de heren F. van Alphen (IBA), J. Oosterbaan (Oost-Watergraafsmeer), S. Abbosch (IBA), P. van der Zedde (IBA) en Dhr. Amadas (IBA)

Aanleiding

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met de voorgestelde profiel/uitwerking kruisingen.

Opmerkingen vooraf

Gemeld wordt dat het voorliggend ontwerp niet is behandeld in de Verkeerscommissie van het stadsdeel.

De WVA heeft onlangs over de diverse aspecten de volgende opmerkingen gemaakt:

- Diverse markeringskwesities;
- De zichtbaarheid van verkeerslantaarns laat in veel gevallen te wensen over door de aanwezigheid van bomen.
- Kruising Boerhaavestraat: bij het toepassen van exclusief geregelde linksaffers op de Wibautstraat zal er hoogstwaarschijnlijk geen 'groene golf' meer mogelijk zijn. De WVA is daarom, ook vanuit verkeersveiligheidsoogpunt voor een systeem van rechtsaf in, rechtsaf uit.
- Veel van de bochtstralen van uitrijdend rechtsafslaand verkeer zijn te krap.
- De kruising met de Platanenweg moet beter worden vormgegeven, met name de aansluiting van de fietsoversteek van de Gijsbrecht van Aemstelstraat.
-

Reactie CVC

DRO

- De WVA heeft veel detailopmerkingen gemaakt, die verwerkt moeten worden in de tekening.
- Volgens DRO heeft het volledig worden van de kruising met de Boerhaavestraat negatieve gevolgen voor de groene golf. Dit is ook in strijd met het corridorbeleid.
- De WVA wil het liefst rechtsaf inrijdend en rechtsaf uitrijdend verkeer. In ieder geval niet linksaf inrijdend.

Blad 1

DRO

- DRO pleit voor een goed zicht op de VRI in verband met de bomen. Dit geldt voor alle kruisingen in dit project.
- Volgens DRO moet het fietspad op de Mauritskade op de brug twee richtingen zijn. Het project geeft aan dat de brug buiten de projectgrens valt.
- DRO wenst wat betreft de opstelvakken een afmeting van 3 meter, 3 meter en 3,5 meter. Specifiek op deze kruising (aansluiting van corridor naar corridor) moet er meer ruimte zijn bij de rijstroken.

GVB

Het GVB mist de bushalte op de Mauritskade op de tekening.

Het project geeft aan dat het aantal bestaande haltes wordt teruggebracht. De gevraagde bushalte valt buiten het project.

Politie

De politie wil de VOP (zuidoost) ook doortrekken over het fietspad.

DIVV

- DIVV ziet de VOP aan de westkant graag op 6 meter van de bocht liggen.
- Ook DIVV wenst opstelvakken van 3 meter, 3 meter en 3,5 meter.

Advies/besluit CVC

- Meerderheid van de CVC wenst een rijbaanbreedte van 3, 3 en 3,5 meter voor deze kruising.

Blad 2

DRO

- Op de kruising met de Boerhaavestraat pleit DRO voor een dichte middenberm en alleen rechts er in en rechts eruit.
- Boogstralen en markering zoals haaiantanden verdienen nog aandacht.
- De aanwezigheid van de 'groene golf' moet gewaarborgd blijven.

Advies/besluit CVC

Het uitgangspunt van de CVC is dat de groene golf op de Wibautas blijft bestaan. De CVC verzoekt het project nader onderzoek te doen op kruisingsoplossingen voor de kruising Boerhaavestraat en de uitkomsten hiervan aan de CVC voor te leggen.

Blad 3

DRO

- Een aandachtspunt zijn de boogstralen van de Eerste Oosterparkstraat de Wibautstraat in.
- DRO wenst een dwarsprofiel van de bushalte.
- De bus moet goed de halte in worden geleid.
- Volgens DRO mag de band er in zitten, maar moet deze bij de bushalte wel op A-niveau zitten.

GVB

- Het GVB wenst een doorsnede van de halte en met name op de plek waar de mensen uitstappen.
- Er moeten geen bomen in de halte staan.
- De strook voor blinden moet verplaatst worden, want deze ligt nu tussen de bomen in.

DIVV

- DIVV kan niet akkoord gaan met de banden tussen de rijbaan en de bushalte.
- De parkeergarage dient te worden ontsloten op het hoofdnet auto. Het principe is dat zo direct mogelijk op het hoofdnet Auto ontsloten dient te worden.

Politie

De rijbaan van de rechter rijstrook is nu 3 meter en deze moet 3.20 cm zijn.

Advies/besluit CVC

De CVC eist dat er geen bomen zijn in de bushalte.

Blad 4

Geen opmerkingen.

Blad 5**GVB**

Het GVB adviseert om bij de doorsnede van de bushalte goed te kijken naar het hoogteverschil tussen de halte en het fietspad.

DRO

- DRO pleit ervoor dat het project ervoor zorgt dat de nieuwe kruising Platanenweg zoveel mogelijk aansluit op de nieuwe rooilijnen.
- De oversteek voor de fietser van en naar de Gijsbrecht van Amstelstraat moet beter vorm worden gegeven.

DIVV

De pijl voor rechtsaf bij de Gijsbrecht van Amstelstraat kan komen te vervallen.

Advies/besluit CVC

De CVC verzoekt het project:

- de kruising zoveel mogelijk toekomstbestendig te maken. Het fietspad moet aansluiten op de Gijsbrecht van Amstelstraat
- De tekening wederom voor te leggen aan de CVC

Blad 6**DRO**

- Een aansluiting pal na het viaduct blijft gevaarlijk volgens DRO. De bestuurder moet de bocht al uit zijn, voordat het linksafvak begint. Het opstelvak kan korter gemaakt worden.
- DRO vraagt de rijstrookaanduiding onder het viaduct vroegtijdig aan te geven.

DIVV

DIVV vreest dat de doorlopende banden in de bocht tussen de overgang van fietspad naar rijweg in de toekomst gaan verzakken en kan niet akkoord gaan met deze banden. Het GVB en de politie sluiten zich de opmerkingen van DRO en DIVV aan.

Advies/besluit CVC

- De meerderheid van de CVC is geen voorstander van de doorlopende trottoirbanden en wenst een vroegtijdige wegmarkering onder de spoorviaduct .

9. Weesperstraat: aanleg touringcarhalte

In aanwezigheid van de heren M. van Maaren (Amsterdam Centrum) en C. Seinen (Amsterdam Centrum).

Aanleiding

Door het stadsdeel wordt het volgende gemeld:

Door de herinrichting van het Mr. Visserplein komen de daar gelegen touringcarhaltes te vervallen. Omdat er in de directe omgeving van het Mr. Visserplein geen andere haltevoorzieningen zijn, kunnen de touringcars binnenkort niet meer halteren in de buurt van de bestemmingen rond het Mr. Visserplein. Om dit te voorkomen moeten er in de buurt van de bestemmingen rond het Mr. Visserplein vervangende touringcarhaltes komen.

Ontwerp halte MultiCopy

Voor de MultiCopy bevindt zich een grote laad- en loshaven die zal worden verlengd en verbreed zodat twee touringcars gelijktijdig kunnen halteren. Tussen de halte en het fietspad wordt een brede schampstrook aangelegd zodat passagiers voldoende ruimte hebben om veilig te kunnen in- en uitstappen. Door het verbreden van de laad- en losstrook en de aanleg van de schampstrook, verschuift het vrijliggende fietspad een stuk richting gevel. Dit gaat ten koste van het voetpad, maar er blijft er ruim voldoende voetgangersruimte over.

De touringcarhalte blijft in gebruik als laad- en losplaats

Ontwerp halte Weesperhofje

De nieuwe halte komt direct aan de rijbaan te liggen en er kunnen ook twee touringcars gelijktijdig halteren. De ruimte die resteert tussen de halte en de muurconstructie van het hofje, vormt een veilige ruimte om in- en uit te stappen.

Het fietspad en het zeer smalle voetpad, die nu nog voor de muurconstructie aan de rijweg liggen, moeten verdwijnen om plaats te maken voor de halte. Fietspad en voetpad komen in de nieuwe situatie achter de muurconstructie te liggen.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met het ontwerp.

Opmerkingen vooraf

- De bestaande laad- en loshaven bij MultiCopy wordt verlengd.
- Er worden zeven bomen gekapt voor het omleggen van het fietspad. In het gebied worden 14 bomen teruggeplaatst.
- Zodra de werkzaamheden zijn afgerond, worden de muurtjes ook teruggeplaatst.
- De inspraakavonden voor bewoners zijn druk bezocht en het DB hoopt binnenkort een besluit te nemen. Het ontwerp wordt dan nog behandeld in de commissie Openbare Ruimte en in mei 2009 staat de uitvoering gepland.

Reactie CVC

DRO

- DRO is geen voorstander van een bushalte aan de westkant.
- Volgens DRO is er genoeg ruimte om een haven te maken en het fietspad bovenlangs te laten lopen.
Het project geeft aan dat het ontwerp is gemaakt op basis van een politiek besluit.
- Verkeerskundig gezien heeft DRO bezwaar tegen het hoogteverschil voor de fietser.

GVB

- Het GVB kan akkoord gaan met de haven bij MultiCopy.
- Het GVB is geen voorstander van de huidige voorgestelde haltekom voor touringcarbussen.
Het project geeft aan dat het om ongeveer acht bussen per dag gaat. Met de buurt is afgesproken met behulp van verkeersregelaars te handhaven. Die controleren of de bussen op de halte blijven staan.
- Volgens het GVB is het jammer dat niet is gekeken naar een verbinding die passagiers lopende af kunnen leggen vanaf de Hermitage.

Politie

- De politie ziet verkeerskundig gezien geen knelpunt.
- De politie is blij met de uitstaphalte, anders zouden de bussen op de rijbaan stoppen.

DIVV

- DIVV voorziet knelpunten als een bus aan het laden en lossen is.
- Ook is DIVV benieuwd naar hoe de handhaving in de praktijk gaat werken.

- Verkeerskundig gezien hoeft er bij een uitritconstructie geen markering te worden aangebracht. Daarom kan de markering komen te vervallen.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp met de volgende opmerkingen:

- De CVC vindt dat de gekozen oplossing afbreuk doet aan de mooie omgeving.
- Het fietspad met hoogteverschillen heeft niet de voorkeur van de CVC.
- Aan het bestuur wordt een alternatief meegegeven: de middenberm inkorten en het fietspad op hetzelfde niveau houden als de laad- en loshalte.
- In de ogen van de CVC is een kans gemist om naar een betere oplossing te zoeken.

10. Busstation Amstel: evaluatie en ontwerp

In aanwezigheid van heren S. van Tilburg (IBA), P. van der Zedde (IBA) en C.J. Cronenberg (Oost-Watergraafsmeer).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld.

Bijgaand treft u aan het Verslag Evaluatie knelpunten busstation Amstel d.d. 11 februari 2009.

Tevens het geoptimaliseerde voorlopig ontwerp voor het busstation (tekening busstation 1:200 (blad 3 van 3)).

1. Evaluatie busstation

De belangrijkste conclusies uit de evaluatie luiden puntsgewijs:

- *Het ontwerp wordt – met uitzondering van het GVB – beoordeeld tussen matig en voldoende.*
- *Door optimalisatie zal het ontwerp – binnen de huidige beschikbare ruimtelijke kaders – gemiddeld een voldoende kunnen krijgen.*
- *Zowel DIVV als GVB zullen betrokken worden bij de optimalisatie van het ontwerp.*

2. Geoptimaliseerde ontwerp voor het busstation

De volgende optimalisaties zijn verwerkt in het bijgevoegde gewijzigd ontwerp voor het busstation.

- *De bushaltes zijn ingekort van 19 naar 18 m lengte*
- *Ter plaatse van hoek bouwblok G kan de bocht naar rechts eerder worden ingezet in combinatie met verbeterde ligging van de ingang van de parkeergarage. Tevens verbetert het zicht bij het oprijden door het toepassen van een overkluizing van 2 meter breed aan de hotelzijde van het busstation.*
- *Bevoorrading (laden en lossen) blokken F en G mag niet plaatsvinden op het busplatform. Het laden en lossen is georganiseerd buiten de routing van het lijnbusverkeer, direct achter de garage – in- en – uitritten.*
- *De hotelbus mag niet halteren op het busstation. Er is een opstelplaats mogelijk direct voor het hotel langs de Overzichtsweg.*

Gevraagde beslissingen:

- *De CVC wordt gevraagd of de conclusies uit de evaluatie gedeeld worden.*
- *De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het voorlopig ontwerp busstation.*

Opmerkingen vooraf

Het project vraagt de CVC of zij de conclusies uit de evaluatie onderstrepen.

Reactie CVC

GVB

Het GVB is van mening dat de gemiddelde buschauffeur de bus niet goed langs de band kan rijden.

DIVV

DIVV is het eens met de conclusie uit de evaluatie, maar gaat onder protest akkoord omdat het busstation te krap is.

DRO

DRO kan zich niet vinden in de conclusie 'in vergelijking met andere busstations is dit ontwerp zeker niet het slechtst'.

Het project legt uit dat deze conclusie is getrokken in het rapport van Goudappel en Coffeng. Zij meenden dat dit wel goed busstation is in vergelijking met andere.

Politie

De politie is niet aanwezig geweest bij de evaluatie en kan dus ook niet aangeven of zij het eens zijn met de conclusies.

Advies/besluit CVC

De CVC stelt voor de conclusie te laten schrappen waarin de vergelijking met andere busstations staat. Die conclusie wordt namelijk niet gedeeld door een meerderheid van de CVC.

Opmerkingen vooraf

Voorlopig ontwerp

- De perrons zijn een meter korter gemaakt om meer ruimte te creëren voor het in draaien van de bussen.
- In het bouwplan wordt een voldoende hoge arcade gemaakt, een overkluizing van 2 meter.
- De inrijdbeweging is aangepast, zodat bussen makkelijker het platform op kunnen draaien.
- De korte afrit naar de parkeergarage toe loopt onder het busplatform door.
- In de lengte van de op- en afrit is naast het busplatform een laad- en loshaven.
- De hotelbus halteert langs de Overzichtsweg.

Reactie CVC

GVB

- Door betere markering op het wegdek moet worden voorkomen dat verkeer, niet bestemd voor busplatform of parkeergarage, de afrit oprijdt.
- Bij het uitrijden van het busplatform mist het GVB haaiantanden en een fietsstopstreep op de Overzichtsweg.
- Het GVB is blij met de overkluizing van 2 meter.
- Het GVB pleit voor een detectiesysteem voor de bussen. Een verwijssysteem voor de buschauffeur is handig.
- Voor het Amstelstation moet meer ruimte worden gecreëerd voor het uitzwaaien van de bussen.
- Het GVB vraagt zich of de passagiers op de halte kunnen schuilen.
- Signalering voor de taxi's is ook gewenst, zodat duidelijk zichtbaar is dat de taxistandplaats vol is.
- De plek voor de Euroliner is voor het GVB niet duidelijk.
Het project geeft aan dat is afgesproken dat er niet meer dan twee Euroliners mogen staan op het busplatform.
- Het GVB dringt aan op een goed belijningsplan voor het busstation.
- Het GVB stelt voor om meer ruimte(1m) te vinden voor de wegrijdende bus. De extra ruimte kan worden gevonden in het trottoir, door het trottoir met 1 meter te versmallen. Het project zegt dit toe.

DIVV

- Bij het uitwerken van de platforms moet goed worden gekeken naar de afmetingen van de nieuwe banden.
- Bij het hotel kan achteruitrijdend verkeer naar de los- en laadhaven verkeersonveilige situaties opleveren.

DRO

- DRO herinnert zich dat de uitrijdende bussen meer ruimte zouden krijgen, om te voorkomen dat de achterkant over het perron zou zwaaien en steunt daarbij het GVB voorstel
DRO dringt aan op nieuwe behandeling van het ontwerp in de WVA, want er zijn twee kruispunten waar WVA-advies voor nodig is.
- De middengeleiders op de Overzichtsweg moeten minimaal 1.50 meter zijn.
- Aandachtspunt is het zicht op de lijnbussen van de automobilist die uit de parkeergarage komt.

Advies/besluit CVC

- De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp met inachtneming van de gemaakte opmerkingen. Het uitgewerkte plan komt nog een keer terug in de CVC.

11. Bushaltes in Amsterdam – PvE en materialisatietekening**Aanleiding**

Door de indiener wordt het volgende gemeld.

Op 18 november 2008 is het PvE bushaltes Amsterdam in de CVC behandeld. In grote lijnen stemden de leden in met de inhoud. Aandachtspunten waren echter de materialisatie en de maatvoering.

In de tussenliggende periode zijn resultaten geboekt over de te gebruiken perronband en andere materialen. Ook zijn elders ervaringen opgedaan met de richtlijnen van CROW voor de maatvoering van bushaltes.

Voorliggende rapportage "Programma van Eisen bushaltes Amsterdam" d.d. 25 maart is een update, waarin op bovengenoemde aspecten wordt ingegaan.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het technisch Programma van Eisen.

Opmerkingen vooraf

- Voorgesteld wordt om het PvE bushaltes niet te behandelen.
- Het GVB brengt onder de aandacht dat bushaltes in Den Haag veel schade oplopen door wegrijdende bussen. Deze haltes zijn ingericht volgens de CROW-normen en er wordt gereden met het type lage vloerbussen. Als in Amsterdam de haltes ook volgens de CROW-normen worden uitgevoerd, is er ook hier grote kans op schade.
- DIVV zal teruggaan naar de Stadsregio, want zij hebben het functioneel PvE geschreven. Wel wil DIVV doorgaan met het aanleggen van de proefhalte. In dit kader moet nog een uitspraak worden gedaan over lichte of donkere banden.

Advies/besluit CVC

- De CVC besluit een PvE bushaltes te maken nadat de proefhalte is gemaakt. In voorbereidende zin kan het PvE klaar zijn, zodat het alleen nog maar goedgekeurd hoeft te worden in de CVC.
- De CVC geeft de voorkeur aan lichte banden.

12. Ter kennisname

13. Vaststellen verslag 845e CVC d.d. 24 maart 2009

Het verslag wordt in een volgende bijeenkomst vastgesteld.

14. Naar aanleiding van het verslag

15. Actualiteiten**15.1 Leidsestraat****Aanleiding**

Door de indiener wordt het volgende gemeld.

Alweer geruime tijd geleden is de inrichting van de Leidsestraat besproken in de CVC. Het belangrijkste was de afscheiding tussen de trambaan en de veilige voetgangerszone.

Afgesproken is toen dat een lijngoot zou worden aangelegd op 50 cm uit de rail met daarin RVS-noppen die tevens in de avond ledverlichting zouden geven.

Dit stak in de avond goed af zodat in de avond duidelijk was waar de trambaan loopt.

Thans is het stadsdeel begonnen met het weghalen van deze goot en dichtstraten.

In deze ruimte van 50 cm vanaf de trambaan liggen nu dus dezelfde stenen als in de rest van de straat.

Onze bestuurder hebben al diverse problemen met voetgangers gehad omdat deze niet meer kunnen zien waar de tram rijdt ook in de avond is dit het geval.

Kortom het geheel is zeer onveilig. Het wordt althans zo ervaren door onze bestuurders.

Overigens komen in de genoemde 50 cm nu ook putten voor die natuurlijk niet geleegd kunnen worden zonder de tram te verstoren.

De afwezigheid van een markering zorgt er tevens voor dat laad- en losverkeer niet meer een juiste afstand tot de tram bewaart, hierdoor zijn gisteren al diverse doorstromingsproblemen veroorzaakt!!

Mijn vraag is of dit punt als actualiteit in de CVC kan worden besproken, dit heeft voor het GVB een hele hoge urgentie.

Vooralsnog zou het GVB aan de beheerder van het hoofdnet willen voorstellen het stadsdeel centrum dringend te verzoeken om de 3 à 4 buitenste stenen 1 witte steen toe te passen.

Let wel dit moet met spoed en direct uitgevoerd worden, de situatie is hiervoor te ernstig.

Opmerkingen vooraf

- Volgens DRO kan het stadsdeel niet eigenhandig overgaan tot herinrichting van het hoofdnet rail.
- DIVV zal contact opnemen met het stadsdeel voor een toelichting.
- Het GVB suggereert om de witte steentjes zo spoedig mogelijk aan te brengen, waarna snel kan worden gesproken over een definitieve oplossing.
-

15.2 Halte Rembrandtplein

Het GVB deelt een foto uit waarop te zien is dat er een abri staat op de blindegeleideliijn. Een blinde loopt dus tegen de zijpanelen van de abri aan. Ook kijkt men dwars door de abri heen naar de terrassen, met de kans om tegen de abri aan te lopen.

DIVV zal contact opnemen met de afdeling Rail.

16. Rondvraag en sluiting

Van de rondvraag wordt geen gebruik gemaakt.

De voorzitter sluit om 18:00 uur de vergadering.