Gemeente Amsterdam

Centrale Verkeerscommissie

Vastgesteld verslag

Secretariaat
[redacted]
Telefoon: [redacted]
Weesperplein 8, 1018 XA Amsterdam
[redacted]

Vergadering: **1193 e CVC**
Datum: **5 november 2019**
Tijd: **13.00 uur**
Plaats: **Stadstimmertuinen**
Tuinkamer

Aanwezig:

[redacted]	- V&OR, voorzitter
[redacted]	- R&D
[redacted]	- GVB
[redacted]	- V&OR
[redacted]	- MET
[redacted]	- Politie
[redacted]	- extern adviseur Cliëntenbelang Amsterdam
[redacted]	- extern adviseur Fietsersbond Amsterdam
[redacted]	- notulist

[redacted]	- R&D	(agendapunt 4, 5, 8)
[redacted]	- R&D	(agendapunt 6 en 7)
[redacted]	- Stadswerken	(agendapunt 7 en 8)
[redacted]	- PMB	(agendapunt 8)
[redacted]	- R&D	(agendapunt 8)
[redacted]	- PMB	(agendapunt 8)
[redacted]	- IB	(agendapunt 9)
[redacted]	- R&D	(agendapunt 9)
[redacted]	- IB	(agendapunt 10)
[redacted]	- IB	(agendapunt 10)
[redacted]	- Havenbedrijf	(agendapunt 10)
[redacted]	- R&D	(agendapunt 11)
[redacted]	- R&D	(agendapunt 11)
[redacted]	- IB	(agendapunt 11)
[redacted]	- IB	(agendapunt 12)
[redacted]	- PMB	(agendapunt 12)

Afwezig: Dhr. [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. Verkeersontwerp bushalte Spaarndammerstraat (op de Spaarndammerdijk)
5. QSNP Bushalte Zaanstraat (op de Spaarndammerdijk)
6. Rapportage Quickscan Zeeburgerstraat - Alexanderkade - Protocol ernstig
7. QSNP Kamperfoelieweg - Banne Buikslootlaan - Schepenlaan - aangepast schetsontwerp
8. Investeringsnota Klaprozenbuurt
9. P+R terrein bedrijvenstrook Zeeburgereiland
10. Project onderdoorgang Contactweg, onderdeel: Verkeerskundig ontwerp rotonde kabelweg en aansluiting Contactweg op onderdoorgang
11. Reconstructie Prins Hendrikkade Oost (eenrichtingsverkeer Oostertoegang)
12. Ontsluiting Singelgrachtgarage i.c.m. inrichting Frederik Hendrikplantsoen
13. Vaststellen verslag 1191e CVC d.d. 22 november2019
14. Naar aanleiding van het verslag
15. Actualiteiten
16. Ter kennisname
17. Rondvraag

2. Mededelingen

De heer [redacted] is wegens ziekte afwezig, daarom treedt de heer [redacted] op als plaatsvervangend voorzitter.

3. Hamerpunten

Er zijn geen hamerpunten.

4. Verkeersontwerp bushalte Spaarndammerstraat (op de Spaarndammerdijk)

In aanwezigheid van: de heer [redacted] (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Vanuit het GVB is naar aanleiding van herhaaldelijk inhalen van een halterende bus ter hoogte van de bushalte Spaarndammerstraat op de Spaarndammerdijk een verzoek gekomen bij het stadsdeel, om een onderzoek te doen naar maatregelen tegen het inhalen van een halterende bus. Het inhalen van een halterende bus zorgt voor een onwenselijke en misschien zelfs gevaarlijke situatie, doordat auto's tijdens het inhalen terechtkomen aan de verkeerde kant van de oversteek voor voetgangers. Beide haltes liggen vóór de voetgangersoversteek.
Er zijn geen ongevallen geregistreerd welke gerelateerd zijn aan het inhalen van een halterende bus.
Verkeersontwerp Bushalte Spaarndammerstraat bolgestraat: In de huidige situatie is de middenberm op gelijk hoogte met de rijbaan. Hierdoor kan men een halterende bus inhalen door over de middenberm heen te rijden. Omdat de Albert Heijn wordt bevoorraad door een trekker met oplegger, welke vanuit de stad gereden komt, is het niet mogelijk een fysieke barrière te maken.
De reden dat de vrachtwagen vanuit de stad komt, is omdat de ingang van het magazijn ter hoogte zit van huisnummer 5. De vrachtwagenchauffeurs kunnen geopende oplegger niet onbewaakt laten.
Door het bolstraten van de middenberm is het voor de leverancier van de Albert Heijn nog mogelijk om de laad- en losplaats te bereiken, maar heeft het een barrière werking tegen het inhalen van een halterende bus.

De CVC wordt gevraagd: ter accordering.

Opmerkingen vooraf
Graag de juiste wegbeheerder op de flap vermelden, dat is V&OR.

Reactie CVC
GVB
GVB is blij met de maatregelen om het foutief inhalen tegen te gaan en gaat akkoord met het ontwerp.

Fietsersbond
- De Fietsersbond pleit voor een breder profiel van de ventweg bij de Spaarndammerdijk (zou 3,85m moeten zijn)..
- Verder gaat de Fietsersbond akkoord met de voorgestelde maatregelen.

R&D
R&D stelt voor om aan de westzijde het bolgestrate gedeelte langer te maken tot 20 m.

Cliëntenbelang Amsterdam
Cliëntenbelang Amsterdam is blij dat de situatie veiliger wordt en steunt het langer maken van het bolgestrate gedeelte.

Politie
De politie gaat akkoord met het ontwerp en steunt het voorstel van R&D.

Overige CVC-leden
De overige CVC-leden gaan akkoord met de voorgestelde maatregelen.

Advies/besluit CVC
- De CVC gaat akkoord met het verkeersontwerp bushalte Spaarndammerstraat (op de Spaarndammerdijk).
- Graag de bolgestrate middenberm aan de westkant verlengen tot 20m .

5. QSNP Bushalte Zaanstraat (op de Spaarndammerdijk)
In aanwezigheid van: de heer [redacted] (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Vanuit het GVB is naar aanleiding van herhaaldelijk inhalen van een halterende bus ter hoogte van de bushalte Zaanstraat op de Spaarndammerdijk een verzoek gekomen bij de WBA, om een onderzoek te doen naar maatregelen tegen het inhalen van een halterende bus. Het inhalen van een halterende bus zorgt voor een onwenselijke en misschien zelfs gevaarlijke situatie doordat auto's tijdens het inhalen terechtkomen aan de verkeerde kant van de oversteek voor voetgangers. Beide haltes liggen vóór de voetgangersoversteek.
Er zijn geen ongevallen geregistreerd welke gerelateerd zijn aan het inhalen van een halterende bus.
Er zijn twee verkeersontwerpen gemaakt als voorstel voor het tegengaan van het inhalen van een halterende bus.

De CVC wordt gevraagd: ter accordering.

Opmerkingen vooraf
- GVB wenst zo spoedig mogelijk maatregelen te nemen, omdat het een zeer gevaarlijk punt is. Daarnaast kan naar de langetermijnmaatregelen worden gekeken.

- Er is gekozen voor paaltjes, omdat sprake is van een verlaagde en schuine middenberm. De weg ligt op dakprofiel en de middengeleider ligt lager. Als men nu gaat bolstraten, blijft het water in de middenberm staan en rijden vrachtwagens over de middenberm.

Reactie CVC

V&OR

- V&OR heeft toch een voorkeur voor een bolgestrate middenberm en is geen voorstander van paaltjes. V&OR vreest dat de vrachtwagens de paaltjes kapotrijden vanwege het smalle profiel. Daarom gaat V&OR niet akkoord met het voorstel en raadt aan om binnen de technische uitwerking te kijken of bolstraten mogelijk is.
- V&OR twijfelt aan nut en noodzaak van fase 2, omdat bij twee halterende bussen sprake is van een zichtprobleem bij de oversteek.

Politie

- Vanwege bereikbaarheid voor de nood- en hulpdiensten is de politie geen voorstander van paaltjes en pleit voor een overrijdbare middenberm.
  Het project geeft aan dat de vertegenwoordiger van de politie in de WBA akkoord is gegaan met het feit dat de nood- en hulpdiensten over het fietspad kunnen rijden bij calamiteiten.
  De politie zal nogmaals intern overleggen voordat een definitief advies wordt gegeven.
- Bij voorkeur de bus na de zebra laten halteren.
- Intern contact gehad: afspraak is dat nood- en hulpdiensten over het fietspad rijden in geval van calamiteit.

Cliëntenbelang Amsterdam

- Deze haltes en voetgangersoversteek worden door de buurtbewoners als heel gevaarlijk ervaren. Daarom is Cliëntenbelang Amsterdam geen tegenstander van de paaltjes als dat de enige mogelijkheid is om gevaarlijk inhaalgedrag van auto's bij halterende bussen te voorkomen.
- Geen paaltje middenin de zebra.
- Binnen fase 2 de boom graag verplaatsen, omdat de halte al heel smal is en het project wil dat de haltes voldoen aan het tPVE toegankelijke bushaltes, waarin een vrije doorloopruimte van 1:20 m een van de eisen is.

R&D

- R&D gaat akkoord met de voorgestelde maatregelen.
- Fase 2: ook akkoord. R&D heeft een voorkeur voor het verplanten van de boom.

Fietsersbond

Geen aanvullende opmerkingen.

MET

MET pleit voor een zo vroeg mogelijke inleiding van het bolgestrate gedeelte en zou bij voorkeur gelijk fase 2 uitvoeren.

GVB

- GVB is verheugd dat er maatregelen worden genomen om het inhalen tegen te gaan.
- Een rijbaanbreedte van 2,75 m is echt nodig. Mocht er een RWS-band komen, deze dan goed tegen elkaar aan leggen om de breedte van de rijbaan te behouden.
- GVB gaat akkoord met het plaatsen van de paaltjes en wellicht kan overwogen worden om op de getekende verdrijfmarkering flexpalen te plaatsen.
- Akkoord met fase 2 en GVB adviseert de boom te verplaatsen, zodat deze niet op de halte staat.

Advies/besluit CVC
- Een kleine meerderheid van de CVC: R&D, MET, GVB en CBA, stemt in met het plaatsen van de paaltjes.
- De CVC vraagt bijzonder aandacht voor de bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten en is benieuwd naar het definitieve standpunt van de politie.
- De CVC gaat akkoord met fase 2 en pleit voor verplaatsing van de boom op de halte.

6. Rapportage Quickscan Zeeburgerstraat - Alexanderkade - Protocol ernstig

In aanwezigheid van: de heer [redacted] (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Op donderdag 22 augustus 2019, omstreeks 11:02 uur vond er een ongeval plaats op de Zeeburgerstraat t.h.v. de Alexanderkade.
De bestuurder van een taxibusje reed over de Zeeburgerstraat, komende uit de richting van de Sarphatistraat en gaande in de richting van de Zeeburgerdijk. De bestuurder van een fiets reed over de Zeeburgerstraat komende van perceel 108 en gaande in de richting van de Funenkade. Bij het oversteken van de rijbaan van de Zeeburgerstraat werd de bestuurder van de fiets (man, 60 jaar) aan de linkerzijde door de voorzijde van de taxi aangereden. De bestuurder van de fiets raakte zwaar gewond.
Op het moment van het ongeval was het licht en was het droog.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen.

Opmerkingen vooraf
Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC
R&D
R&D kan instemmen met de heuvels in het midden, maar twijfelt aan nut en noodzaak van de bliksemschicht en waarschuwingsbebording.

Politie
- De politie sluit aan bij de opmerking van R&D en is ook geen voorstander van een bliksemschicht.
- Het project dient te bekijken of het laatste parkeervak weg moet worden gehaald in verband met mogelijke zichtproblemen bij de fietsoversteek.

Cliëntenbelang Amsterdam
- Cliëntenbelang Amsterdam stemt in met de voorgestelde maatregelen en wenst in ieder geval de kanalisatiestrepen toe te passen.
- Cliëntenbelang Amsterdam verzoekt bij het stadsdeel aan te dringen op herinrichting van de Funenkade.

V&OR
V&OR sluit aan bij de opmerkingen van R&D.

GVB
- GVB sluit aan bij de voorgaande sprekers.
- GVB pleit ervoor de Funenkade als 30km-gebied in te richten en een inritconstructie bij de aansluiting met de Zeeburgerstraat aan te leggen. Voor de bus is de Zeeburgerstraat een calamiteitenroute. GVB vindt 3,20 m te smal en wellicht dat een inritconstructie een oplossing is. Dan wordt namelijk een schuine band toegepast.

MET
MET gaat akkoord met de voorgestelde maatregelen.

Fietsersbond
- De Fietsersbond is blij met deze oversteek en sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.
- De kruising Funenkade – Alexanderkade is in de perceptie van mensen rijdend op de Zeeburgerstraat geen kruising, want een deel van de fietsersj komt vanaf een voetpad. Om de attentie op de kruising te verhogen wel de bebording plaatsen.
- Indien nodig ten behoeve van het zicht een parkeerplaats opheffen.

Advies/besluit CVC
- De CVC stemt in met de rapportage en het ontwerp.
- De CVC adviseert geen aanvullende bebording en bliksemschicht aan te brengen.
- Wel een check uitvoeren op de zichtlijnen bij de fietsoversteek. Mogelijk moet de laatste parkeerplaats voor de oversteek aan de zuidzijde worden weggehaald..
- De CVC dringt aan om de Funenkade/Zeeburgerpad in te richten als 30km-gebied en een inritconstructie aan te leggen bij de aansluiting met de Zeeburgerstraat.

7. QSNP Kamperfoelieweg - Banne Buikslootlaan - Schepenlaan - aangepast schetsontwerp
In aanwezigheid van: de heer [redacted] (R&D) en mevrouw S. Schouten (Stadswerken).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Naar aanleiding van een ongeval op 11 januari 2019 en daaraan voorafgaande ongevallen in de afgelopen 5 jaar is in de vorm van een Quickscan Rapportage Niet Protocol voor dit kruispunt een voorstel voorgelegd aan de CVC op 9 april 2019. Het voorstel ging uit van het verder verduidelijken van de ondergeschikte voorrangsstatus van de Banne Buikslootlaan, waarbij het dubbele opstelvak Banne Buikslootlaan behouden bleef.
De CVC had echter voorkeur voor een enkel opstelvak; V&OR - Autonetwerk echter - met oog op toekomstige groei autoverkeer - behoud van een dubbel vak.
In overleg met V&OR Autonetwerk is daarom bijgevoegd voorstel gemaakt.
Het voorstel komt neer op het terugbrengen van 2 opstelvakken op de Buikslotermeerlaan naar 1 d.m.v. plakbanden (te lijmen op het asfalt) en inleiding hiervan middels verdrijfmarkering. Doorsteek met betonkeien. Voordeel van dit voorstel is dat - indien nodig - de situatie relatief makkelijk teruggebracht kan worden naar een dubbel opstelvak.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen.

Opmerkingen vooraf
- De mogelijkheid om van de rechter rijstrook op de Banne Buikslootlaan een busbaan te maken is door het project bekeken en afgewezen in verband met afdekzichtproblemen.
- Het stadsdeel staat niet positief tegenover de voorgestelde maatregelen. Er is sprake van belemmering van de doorstroming.
- Het project licht toe dat de doorstroming op de korte termijn niet in gevaar komt. Op de lange termijn kan de afgeblokte rijstrook wellicht weer worden teruggebracht.
- De route Banne Buiksloot moet ook gebruikt kunnen worden door de ambulance richting het ziekenhuis. De nieuwe doorsteek is ingericht met klinkers die ook in een 30km-straat worden gebruikt. Het is dus geen rammelstrook.

Reactie CVC
R&D
- R&D gaat akkoord met het voorstel.

- Aandachtspunt is de pijlmarkering op de Schepenlaan.

V&OR
V&OR gaat akkoord met het ontwerp en sluit aan bij de opmerking van R&D over de pijlmarkering op de Schepenlaan.

GVB
In principe gaat GVB niet akkoord met het ontwerp, omdat de doorstroming van de bus door het terugbrengen van het aantal rijstroken minder goed wordt. GVB vreest voor vertraging van het OV en stelt voor een busstrook te maken.

MET
MET gaat akkoord met de maatregelen en stelt voor als proef een busstrook te maken. Wanneer deze niet functioneert, kan deze strook weer verwijderd worden.

Overige CVC-leden
De overige CVC-leden gaan akkoord met de maatregelen.

Advies/besluit CVC
- De CVC stemt, met uitzondering van het GVB, in met maatregelen uit de QSNP Kamperfoelieweg - Banne Buikslootlaan - Schepenlaan.
- De pijlmarkering op de Banne Buikslootlaan op orde maken.

8. Investeringsnota Klaprozenbuurt

In aanwezigheid van: de heer [redacted] (PMB), [redacted] (R&D), [redacted] (R&D) en de dames [redacted] (PMB) en [redacted] (Stadswerken).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: De Klaprozenbuurt is een transformatieproject in Amsterdam. Het bestaand bedrijventerrein wordt getransformeerd naar een gemengde stadsbuurt. Er worden daarnaast verschillende ingrepen gedaan in de fiets- en verkeersinfrastructuur. Hierover is al eerder afstemmingsoverleg gevoerd met verschillende diensten binnen V&OR. Graag horen we in de CVC reactie/advies op de verschillende verkeerskundige voorstellen in de investeringsnota
De CVC wordt gevraagd advies te geven op de verkeerskundige ingrepen in de voorliggende investeringsnota. Specifiek wordt nog een aantal vragen voorgelegd:

- *De Klaprozenweg wordt ingericht als stadsstraat met voorzieningen in de plint, onder meer 2 supermarkten. De Klaprozenweg is recent geherprofileerd en heeft een belangrijke doorstroomfunctie voor bus en auto. Het verbeteren van de oversteekbaarheid is, gezien de toekomstige functie en in verband met verkeersveiligheid, een aandachtspunt. Dit wordt bovendien nadrukkelijk meegegeven voor de buurt. Er is nu slechts een gereguleerde oversteekplaats. Bij de Westelijkse Ontsluiting zal in de toekomst een tweede gereguleerde oversteekplaats komen. Hoe kan de oversteekbaarheid van de Klaprozenweg verder worden verbeterd?*
- *Verder is het een stedenbouwkundige wens laad- en losstroken langs de Klaprozenweg te organiseren, evt. in combinatie met parkeren. Dit zorgt voor een prettiger verblijfsklimaat en een natuurlijke barrière tussen stoep en weg. Hierdoor kan de verkeersveiligheid worden bevorderd. Hoe kijkt de CVC hier tegenaan?*
- *De kruising Floraweg/Kamperfoelieweg wordt heringericht. De Kamperfoelieweg kruist straks de Waterlandse Zeedijk met een coupure, fietsverkeer steekt dwars over de dijk met een brug. Aan de zijde van het bloemenbuurt wordt een entreeplein voorgesteld. Een van de aanleidingen hiervoor is draaiend busverkeer van buslijn 38, die nu als eindpunt het bedrijventerrein heeft.*

Opmerkingen vooraf

- Het project verzorgt een uitgebreide visuele toelichting.
- Met het Waterschap is contact. Zij gaan de dijk versterken.
- De door omwonenden ingediende bezwaren zijn in voorliggend plan verwerkt. De betrokkenheid van de buurt is groot en daarom zijn er veel reacties op de plannen.
- In overleg met GVB is de toegang van de garage ruim genoeg vormgegeven, zodat de bussen in- en uit- kunnen draaien. De meeste bussen zullen door de Slijperweg rijden, die weg is 5,80 m breed. De bussen rijden in het algemeen voor 6.00 uur de garage uit en komen er pas na 22.00 uur binnen.
- Op de Kamperfoelieweg en Floraweg geldt een 50km-regime. Er worden geen snelheidsremmende maatregelen genomen.
- Op de Klaprozenweg blijft de huidige situatie met de busbaan gehandhaafd.
- De buurt wenst twee extra oversteken over de Klaprozenweg, want er steken veel kinderen over.
- De CVC merkt op dat het inpandig parkeren door bewoners van tevoren goed geregeld moet zijn, anders parkeren zij op maaiveldniveau.
- Het kruispunt Floraweg - Kamperfoelieweg is doorgerekend met het oog op de toekomst. In het voorstel is de gewenste lengte van de opstelvakken meegenomen.

Reactie CVC

V&OR

- Met betrekking tot de Klaprozenweg merkt V&OR op dat volgens beleid langs plusnet auto geen parkeren en L&L plaats mag vinden. V&OR adviseert op dit punt dan ook negatief.
- De fietsbrug over de Kamperfoelieweg is een goede oplossing voor de fietsroute over de Buiksloterdijk.
- Een bekend probleem is de oversteekbaarheid van de Klaprozenweg. Er dient (opnieuw) naar een oplossing te worden gezocht, terwijl er al aan aantal voorstellen is besproken.
- Voor de busroute naar de garage is een wegbreedte van 5,80 te smal, zeker gezien het aantal bussen dat er rijdt. Ook rijden in dit bedrijventerrein vrachtwagens en 5,80 m is dan zeker te smal voor twee richtingen.
- V&OR gaat verder op hoofdlijnen akkoord met de denkrichting van het ontwerp.

R&D

- Volgens R&D is L&L in de zijstraten niet logisch en dient daarom, indien nodig, op de Klaprozenweg plaats te vinden. Geen parkeren langs deze weg.
- De oversteekbaarheid van de Klaprozenweg is een belangrijk aandachtspunt.
- De fietsbrug is prima volgens R&D.
- Ook R&D vindt een profiel van 5,80 m te smal voor de bussen naar de garage en pleit voor een breedte van 6,50 m, zodat bussen elkaar kunnen passeren.
- De maat van het voetpad op de dijk is met 1,40/1,50 m breedte minimaal. R&D pleit voor verbreding naar 1,80 m ten koste van het groen.

GVB

- GVB ondersteunt de ongelijkvloerse fietsoversteek met de komst van de fietsbrug.
- Het voorstel van R&D voor een wegbreedte van 6,50 m wordt door GVB gesteund. Voor een fijn leefklimaat in de buurt heeft asfalt de voorkeur boven klinkers, ivm geluidsoverlast bij het uit- en inrijden van de bussen in de nachtelijke uren.
- GVB benadrukt daarbij de onwenselijkheid van snelheidsremmende maatregelen op de route van de bus voor de omwonenden.
- Onderstreept de noodzaak om op de Klaprozenweg de huidige busbaan te behouden.
- GVB heeft begrip voor het feit dat mensen zich onveilig voelen bij het oversteken en begrijpt de zoektocht naar maatregelen. Solitaire zebrapaden zijn echter juist onveiliger,

omdat het overige verkeer vaak geen voorrang verleent. Wellicht is het plaatsen van een Bus WaarschuwingsLicht een optie om de mensen alert te maken op de komst van een bus.
- De Kamperfoelieweg en Floraweg moeten busvriendelijk ingericht blijven om een busroute te kunnen blijven faciliteren. Gezien de loopafstanden in die buurt, zijn haltes op deze wegen nodig.
- Een profiel van 9.10 m is voor drie opstelvakken wellicht te weinig gezien de grote voertuigen. GVB verzoekt te verbreden als daar de ruimte voor is.
- De doorstroming op plusnet auto moet op de Klaprozenweg geborgd blijven. Op de parkeerplaatsen moeten geen busjes komen te staan die het zicht ontnemen. GVB stelt voor alleen strikt noodzakelijk L&L toe te staan om foutief L&L op de rijbaan of trottoir te voorkomen.

MET
- MET meent dat de vrije busbaan op de Klaprozenweg een trambaan zou kunnen worden in de toekomst wanneer gekeken wordt naar de ontsluiting van het gebied. Het profiel mag niet versmallen.
- Bij de Draaierweg de ongeregelde doorsteek voor fietsers (en voetgangers) dichtzetten vanwege de veiligheid. Dit kan omdat aan de zuidzijde toch geen aansluiting is op een N-Z-gerichte fietsroute.
- De doorsteek van de nieuwe N-Z fietsroute bij de brug over het Zijkanaal 1 moet geregeld worden.
- Er moet een goede oplossing komen voor de route van de bus richting de remise.
- MET is tegenstander van parkeren langs de Klaprozenweg, want het is een ontsluitingsweg. Ook geen L&L realiseren, dit oplossen in de zijstraten.
- Voor de rest sluit MET aan bij de gemaakte opmerkingen over de bereikbaarheid van de busgarage.

Fietsersbond
- De Fietsersbond vindt het een sympathiek plan, maar vindt het fietsparkeren nog een aandachtspunt.
- Gezien de samenklontering van functies vreest de Fietsersbond dat een inrichting als stadsstraat niet gaat functioneren. De fietser zal alternatieve logische routes gaan volgen, waarbij de oversteekbaarheid van de Klaprozenweg een aandachtspunt is.

Politie
- De politie stelt voor een servicestrook te maken voor het L&L en parkeren. Dan kunnen de bedrijven op een vrij snelle manier bevoorraad worden.
- Wat betreft de oversteekbaarheid van de Klaprozenweg, dient het project goed te kijken naar de looproutes van mensen. Voorkomen moet worden dat zij op de verkeerde plekken oversteken.
- Wanneer gekozen wordt voor een 30km-profiel, moet het conform richtlijnen met snelheidsremmende maatregelen worden ingericht, om te voorkomen dat er te hard wordt gereden.
- Omdat op het terrein sprake is van een combinatie van bedrijven en wonen, moeten er L&L-plekken voor de bedrijven komen. De politie is geen voorstander van haaks parkeren omdat daar niet op geladen en gelost kan worden omdat ladend en lossend vrachtverkeer daar niet in past..
- Wat betreft parkeren dient het project goed te kijken naar de norm en afdwingen dat parkeren op eigen terrein plaatsvindt.

Cliëntenbelang Amsterdam
Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij alle voorgaande sprekers en is tegenstander van parkeren langs de Klaprozenweg.

Stadsdeel
Het stadsdeel spreekt haar zorgen uit over de veilige oversteken bij de Klaprozenweg. Met cijfers dient het project te onderbouwen of daadwerkelijk te hard wordt gereden, zoals de bewoners beweren.

Advies/besluit CVC
- De CVC kan op hoofdlijnen instemmen met de investeringsnota Klaprozenbuurt.
- Bij de Klaprozenweg geen parkeren toepassen. De mening van de CVC ten aanzien van het L&L langs deze weg is verdeeld. De commissie ziet bij de verdere uitwerking graag een voorstel tegemoet.
- De oversteekbaarheid van de Klaprozenweg is een aandachtspunt. De CVC heeft al eerder geadviseerd een en ander te bezien binnen de toekomstige ontwikkelingen in het gebied. Bekijk in welke fase van de gebiedsontwikkeling welke oversteekvoorzieningen noodzakelijk zijn.
- De bereikbaarheid van de busgarage is een belangrijk aandachtspunt, zolang de garage in het gebied ligt. De CVC adviseert de profielbreedte van de busroute naar de garage te verbreden naar 6.50m.
- De CVC meent dat het haaksparkeren in het gebied in combinatie met het bedrijventerrein ongelukkig is gekozen. Het project dient het parkeren/L&L anders te organiseren.
- In voorliggend project wordt een nieuw gebied ingericht en de CVC vindt een voetpad van 1,50 m te smal en pleit voor een minimale breedte van 1.80 m.
- De CVC is verheugd over de ongelijkvloerse kruising van de fietsroute Buiksloterdijk met Kamperfoelieweg.

9. P+R terrein bedrijvenstrook Zeeburgereiland
In aanwezigheid van: de heren [redacted] (IB) en [redacted] (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Het project heet Startblok Zeeburg. Het doel van het project is een (versnelde) realisatie van huisvesting voor statushouders en starters. De huisvesting dient gerealiseerd te worden op het huidige P+R terrein (Zeeburg P2) in de Baaibuurt op Zeeburgereiland.
Als gevolg van de realisatie van het Startblok verdwijnt een deel van de parkeerplaatsen van de huidige P+R P2 Zeeburg. Van de huidige 400 parkeerplekken kan ca. 135 plekken behouden blijven. Vanuit de afdeling Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR) en dienst Parkeren bestaat de wens om de parkeerplaatsen die verdwijnen door de tijdelijke woningbouw opnieuw aan te leggen/ te compenseren in de buurt. Er is daarbij gekozen om het P+R terrein tijdelijk (3 tot 5 jaar) te compenseren op een kavel in de bedrijvenstrook op Zeeburgereiland (zie afbeelding 2 en bijgevoegd ontwerp). In deze strook is ook de toekomstige P+R gebouw gepland. Als gevolg van het verleggen van een groot deel van de P+R zal het gebruik van de tramhalte Bob Harmslaan fors gaan stijgen. Dit kan gevolgen hebben voor de tramhalte (verkoop kaarten) en de oversteek.
Om het P+R terrein te realiseren moeten de volgende aanpassingen gedaan worden:
- *Aanleg tijdelijk P+R terrein op kavel langs Bob Haarmslaan, het parkeerterrein kom in beheer van dienst Parkeren*
- *Aanleg toegangsweg vanaf IJburglaan (achter Shell station Kriterion langs)*

De parkeervakken worden middels een 1-1 markering aangeduid vanaf de rijbaan. Parkeervakken onderling worden middels een ononderbroken markering aangeduid.

De CVC wordt gevraagd: ter accordering.

Opmerkingen vooraf
- De CVC kan het ontwerp beoordelen. Het project moet het ontwerp echter ook voorleggen aan de WVA vanwege de impact van de P+R op de kruising met de IJburglaan.

- Het project sluit aan op de bestaande voetgangerspaden in het gebied. Er is een veilige oversteek met VRI.

Reactie CVC
Politie
Bij de Marie Baronlaan de voorrang regelen.

V&OR
V&OR gaat onder voorbehoud van goedkeuring door de WVA akkoord met het voorliggende ontwerp.

Cliëntenbelang Amsterdam
Graag aandacht voor veilige voetgangersroutes in het hele gebied.

GVB
- GVB pleit voor een voldoende grote overkapping over de automaten (grote abri's) met kaartverkoop voor combikaart parkeren en ov.
- Graag een veilige looproute op het terrein realiseren.

MET
MET wenst een goede aanduiding op de P&Rhaltes, zodat passagiers op de terugweg op het juiste P&R-terrein uitstappen.

Overige CVC-leden
De overige CVC-leden gaan akkoord met het ontwerp.

Advies/besluit CVC
- De CVC gaat akkoord met het ontwerp P+R-terrein bedrijvenstrook Zeeburgereiland, onder voorbehoud goedkeuring WVA.
- Graag aandacht voor de voetgangersroutes op het parkeerterrein. De CVC adviseert te zoeken naar een optimalisatie daarvoor.
- Bij de aansluiting met de Marie Baronstraat de voorrang regelen, waarbij de Marie Baronstraat voorrang heeft.

10. Project onderdoorgang Contactweg, onderdeel : Verkeerskundig ontwerp rotonde kabelweg en aansluiting Contactweg op onderdoorgang

In aanwezigheid van: de heren [redacted] (IB), [redacted] (IB) en [redacted] (Havenbedrijf).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Amsterdam werkt samen met ProRail aan diverse deelprojecten "hoogfrequent spoor".
De realisatie van het emplacement Westhavenweg heeft tot gevolg dat er meer treinverkeer over het spoor richting het Westelijk Havengebied zal gaan rijden.
Hierdoor dient de gelijkvloerse overweg tussen Contactweg en Nieuwe Hemweg direct ten oosten van de A10 dient uit veiligheids- en verkeerskundig oogpunt vervangen te worden door een ongelijkvloerse kruising. Deze ongelijkvloerse kruising (onderdoorgang Contactweg) wordt aangelegd vanaf begin 2020 tot eind 2021. Het tracé van de huidige Contactweg wordt omgelegd richting de aansluiting van de nieuwe onderdoorgang, het verkeer komend vanaf de Kabelweg en de Westhavenweg wordt via een nieuw aan te leggen rotonde richting de Contactweg geleid.
Het onderwerp is eerder besproken in: CVC 1091, CVC 1105, CVC 1138, CVC 1160 en CVC 1183.

De CVC wordt gevraagd: ter advisering.

Opmerkingen vooraf

- De argumentatie waarom is gekozen voor een rotonde ontbreekt. Naar verwachting is de drukste route van de West Havenweg naar de Contactweg.
- Het project heeft voortgeborduurd op het bestaande concept van de rotonde en de nu voorliggende fietsroute. De keuze voor een rotonde is echter niet eerder voorgelegd aan de CVC.
- De CVC constateert dat geen sprake is van uniformiteit, als het gaat om de fietsvoorrang op rotondes binnen Westpoort.

Reactie CVC

V&OR

- V&OR vraagt zich af waarom is gekozen voor een rotonde, gezien de grote stromen zwaar verkeer van de Westhavenweg richting de Contactweg.
- Graag de rijcurves voor zwaar verkeer aanleveren, zodat beoordeeld kan worden of de curves voldoen voor dit type verkeer. Op zich gaat V&OR akkoord met een rotonde, mits deze genomen kan worden door zwaar verkeer.

GVB

- Vanuit het oogpunt van duurzaamheid is de rotonde een optie, echter GVB twijfelt of een rotonde de veiligste oplossing is gezien het geringe aantal fietsers en de vele vrachtwagens.
- Fietsers in de voorrang vindt GVB geen veilige oplossing.
- Er ontbreekt genoeg opstelruimte in de busroute.
- GVB meent dat er sprake is van een vertraging van het OV terwijl de route al langer wordt, zeker gezien de rammelstrook in de bocht. Daarom stelt GVB een soepelere bocht of bypass voor de bus voor.

MET

- MET ondersteunt de opmerkingen van GVB en twijfelt of een rotonde de juiste oplossing is.
- De Contactweg is een drukke route en voor de bus komende vanaf Sloterdijk is het een uitdaging om de rotonde op te rijden. Wellicht is het mogelijk om een bypass te maken voor de bus, anders een T-kruising realiseren met verkeerslichten.
- De fietser niet in de voorrang leggen, gelet op al het zware vrachtverkeer.

Fietsersbond

- Volgens de Fietsersbond is een rotonde een goede oplossing in het kader van de toekomstige ontwikkelingen en toename van fietsverkeer.
- De Fietsersbond pleit voor het doortrekken van het fietspad over nog een tak (Contactweg) van de rotonde voor een verliger verloop richting de tunnel.
- De blokmarkering buiten de oversteek leggen. Tenminste als fietser in de voorrang is.

R&D

- R&D vraagt zich af of de rotonde de meest logische oplossing is. Wanneer voor een rotonde wordt gekozen, dan de blokmarkering buiten de fietsrijloper leggen.
- Waar het tweerichtingsfietspad de rijbaan kruist pijlmarkering aanbrengen, zodat de automobilist ziet dat hij een tweerichtingsfietspad kruist.
- Bij de aansluiting van het fietspad op de rotonde aan de westkant, de slinger uit het fietspad halen.
- Met betrekking tot de rammelstroken sluit R&D aan bij de opmerking van GVB.

Cliëntenbelang Amsterdam
Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de opmerkingen van R&D.

Politie
- De politie twijfelt aan nut en noodzaak van de rotonde en wenst de rijcurves voor zware voertuigen te zien.
- Gelet op de uniformiteit in het gebied pleit de politie voor fietsers uit de voorrang.

Havenbedrijf
- Het Havenbedrijf wenst inzage in de rijcurves en meent dat een rammelstrook bij zwaar verkeer wenselijk is.
- De rotonde moet door het midden overrijdbaar zijn voor zwaardere/langere voertuigen. Momenteel oogt de rotonde redelijk compact.

Advies/besluit CVC
- De CVC gaat nog niet akkoord met het verkeerskundig ontwerp en wenst een onderbouwing waarom voor een rotonde is gekozen, mede in relatie met de zware voertuigen die hier rijden.
- Graag een tekening met rijcurves van zware voertuigen aanleveren.
- De CVC verzoekt een onderbouwing te geven waarom gekozen is voor fietsers in de voorrang bij de rotonde in relatie tot andere rotondes in het Westelijk Havengebied. Wat is het nu geldende beleid? De CVC wil streven naar uniformiteit en herkenbaarheid voor de weggebruiker en adviseert een regime aan te houden.
- Aandachtspunt is de blokmarkering buiten de fietsoversteek en de slinger in het fietspad.

11. Reconstructie Prins Hendrikkade Oost (eenrichtingsverkeer Oostertoegang)
In aanwezigheid van: de heren [redacted] (R&D), [redacted] (R&D), [redacted] (R&D) en [redacted] (IB).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: In april 2019 is de nieuwe situatie voor een tweerichtingsfietspad ventweg Prins Hendrikkade in de CVC besproken. Deze tijdelijke situatie wordt voor Kerst aangelegd.
Voor de start van de reconstructie Prins Hendrikkade Oost meerdere aanleidingen:
1. *Uitvoeren van noodzakelijk onderhoud aan de hoofdrijbaan van de Prins Hendrikkade tussen Buiten Bantammerstraat en Kikkerbilsluis en bijbehorende ondergrondse infrastructuur.*
2. *Klachten uit de buurt over onderhoud, leefbaarheid en verkeersveiligheid.*
3. *Het Plan Openbare Ruimte (POR) Zuidelijke IJ-oevers en de Investeringsagenda fiets en openbaar vervoer.*
4. *Invulling geven aan beleid; Coalitieakkoord "Een nieuwe lente, een nieuw geluid", waaronder agenda autoluw.*

De CVC wordt gevraagd te adviseren.

Opmerkingen vooraf
- De CVC wenst de NvU te beoordelen, maar constateert dat niet de koninklijke weg van consultatie wordt gevolgd.
- Het project beantwoordt uitgebreid de vragen van de CVC.

Reactie CVC
V&OR
- De hoogtebegrenzer bij de IJtunnel is een aandachtspunt.

- Een verkeersonderzoek dat de gevolgen van de circulatiemaatregelen en de capaciteitsveranderingen op het omliggende wegennet in kaart brengt ontbreekt.
- Aandachtspunt is de route van vervangend vervoer bij onderhoud aan het metronet.
- De WVA heeft ook veel aandachtspunten genoemd die het project in het ontwerp moet verwerken.

GVB

- Voor de doorstroming van het OV vanaf de Kamperbrug is berekend dat één rijstrook stad-uit voldoet, wanneer de hoofdstroom via de Odebrug weg rijdt. Bij eenrichtingsverkeer kan de kruising met de Odebrug vereenvoudigd worden, wat de doorstroming verbeterd. Graag horen we hoe het verkeer gestimuleerd wordt om via de Odebrug weg te rijden. GVB wil verder in een toets zien dat de opstelruimte voldoende is en dat geborgd is dat de bussen vanaf de Kamperbrug niet vast komen te staan.
- Vanuit de streekbussen is er de noodzaak om bij de halte IJ-tunnel te kunnen passeren. Hier moet volgens VRA een passende oplossing voor komen.
- GVB verzoekt om geen medegebruik van de taxi op de hele busstrook toe te staan, zodat de doorstroming voor het OV gegarandeerd blijft en gevaarlijk invoeggedrag vlak voor de verkeerslichten met de Odebrug voorkomen wordt. Bij de Odebrug moet de taxi namelijk rechtsaf en de bussen rechtdoor.
- De vrije rechtsaffer bij de kruising Oosterdok naar de IJ-tunnel is cruciaal voor de doorstroming op het Kattenburgerplein. Vanuit PHS en andere werkzaamheden rond het station is het Kattenburgerplein de omleidingsroute voor de streekbussen en bij onvoldoende doorstroming bij de IJtunnel slaat de opstopping verder terug.
- GVB vraagt daarom ook een toets wat betreft de impact van voorliggend ontwerp op het omliggende wegennet.

MET

- MET is voorstander van 2x2 op de Prins Hendrikkade in vorm van een busstrook en rijloper. Dit is namelijk de omleidingsroute als de metro uitvalt.
- MET is voorstander van de doorgaande fietsroute aan de zuidkant.
- MET vraagt aandacht voor de op tekening weggevallen fietsroute oostelijk van de toerit naar de IJtunnel.

Fietsersbond

De Fietsersbond vindt het een mooi plan dat in grote samenhang een autoluwe situatie creëert. Bij de uitwerking zullen de details aan de orde komen.

R&D

- In de Oostertoegang is het aantal opstelvakken bij de De Ruijterkade beperkt en kort. R&D stelt voor twee langere vakken te maken richting/boven het water van de Oostertoegang. Zo kan bij het noordelijk landhoofd een betere ruimte voor de voetganger worden gemaakt. Bovendien kan een calamiteitenroute in noord-zuidrichting zo worden gefaciliteerd.
- Het verkeer kan vanaf de Geldersekade alleen rechtsaf. R&D vreest dat verkeer op de Kromme Waal een U-turn gaat maken en adviseert maatregelen te treffen om dit tegen te gaan.
- Op de Geldersekade het fietspad bij de Schreierstoren meer naar de rijbaan schuiven, ten koste van de schampstrook tussen fietspad en rijbaan.
- R&D stelt voor om de bocht rechtsaf voor de bus komende vanuit de IJ-tunnel naast de autostrook krapper te maken, zodat er minder fietskruisingen ontstaan.
- De fietsverbinding achter Nemo langs is een aandachtspunt.
- Op de brug richting het Kattenburgerplein het voetpad aan zuid/oostzijde verbreden ten koste van de berm.

- Aandachtspunt is de overstekende fietser in de Kattenburgerstraat.

Cliëntenbelang Amsterdam

- De grote voetgangersstroom vanuit CS richting Nemo en OBA dient veilig en toegankelijk te kunnen lopen.
- Cliëntenbelang Amsterdam pleit voor een goede en voldoende brede voetgangersroute vanaf de oostelijke pont (IJpleinveer) richting het centrum en de Nieuwmarkt.
- Richting de bushalte over de uitritconstructie op de Piet Heinkade – Oosterdokskade geleidelijnen neerleggen.
- De haltes bij de IJ-tunnel moeten toegankelijk en veilig bereikbaar worden gemaakt.
- Aandachtspunt is de oversteekbaarheid op lange wegvakken. De loopafstand tussen de VRI's bij de IJtunnel en de Binnenkant is 550m.
- Verder heeft Cliëntenbelang Amsterdam veel detailopmerkingen voor de uitwerking.

Politie

- De politie steunt de opmerking van R&D betreffende de verbreding van het linksafvak richting het water op de Ruijterkade.
- De middenberm moet voor de nood- en hulpdiensten overrijdbaar zijn.
- De locatie van de ondergrondse containers is een aandachtspunt en bij het legen mag de vuilnisauto de rijbaan niet blokkeren.
- De politie pleit voor een halte in zijligging vlak voor de IJtunnel, om te voorkomen dat voetgangers meerdere rijstroken moeten oversteken om de halte te bereiken.
- Aandachtspunt is de routering van de fietser richting Oosterdokseiland, komende vanaf Nemo.
- Volgens de politie vergt het de nodige maatregelen om een vrije rechtsaffer de tunnel in te realiseren.

Advies/besluit CVC

- Qua proces wenst de CVC de NvU te behandelen, nog voordat deze door het bestuur wordt vastgesteld.
- De CVC maakt zich zorgen over de impact van deze circulatiemaatregelen op netwerkniveau. De commissie wil door middel van verkeersonderzoek een onderbouwing zien van de impact van het instellen van eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang op het omliggende wegennet.
- De CVC uit haar zorgen over de robuustheid van het netwerk in geval van calamiteiten. Het project dient hier binnen het ontwerpproces aandacht voor te hebben.
- De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten is een aandachtspunt, en de CVC adviseert een bepaalde mate van flexibiliteit in het profiel in te bouwen.
- Tevens zijn er binnen de CVC zorgen over de Oostertoegang, bij calamiteiten mag het verkeer hier niet vast komen te staan.
- De CVC vraagt aandacht voor de voetgangersstromen richting het Oosterdokseiland.
- De CVC ziet het ontwerp wel als een grote verbetering voor het fietsnetwerk.
- De CVC wenst een verder uitgewerkt ontwerp te behandelen.

12. Ontsluiting Singelgrachtgarage i.c.m. inrichting Frederik Hendrikplantsoen

In aanwezigheid van: de heer [redacted] (IB) en mevrouw [redacted] (PMB).

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 eenrichtingsverkeer. De profielwijziging moet verder uitgewerkt worden en voorgelegd worden aan de CVC.
Eerder besproken in CVC nr. 945 d.d. 27 augustus 2013.

De CVC wordt gevraagd te adviseren.

Opmerkingen vooraf

- In de vlakstand bij de uitgang van de garage komt een portaal/slagboom waarop wordt aangegeven dat de garage vol is. In de garage zelf staan de toegangspoortjes.
- Het plantsoen is ontworpen en besproken met de buurtbewoners, in principe is dat ontwerp gereed. Mocht een andere fietsroute uit veiligheid nodig zijn, is daarover overleg mogelijk.
- De bus zal op de verharde trambaan gaan rijden. Wanneer de auto dit ook doet, is sprake van een illegale beweging.
- De garage heeft 800 parkeerplaatsen en is voor 80% bedoeld voor bewoners, de overige 20% is voor bezoekersparkeren.

Reactie CVC

V&OR

- V&OR verwacht dat de auto over de trambaan gaat rijden. Het project dient (fysieke) maatregelen te treffen om dit tegen te gaan.
- V&OR geeft de voorkeur aan optie 1 waarbij de bus op de trambaan rijdt.

GVB

- Optie 1 heeft nu de voorkeur, omdat de doorstroming van de bus is gegarandeerd. Deze optie moet wel technisch uitvoerbaar zijn als het gaat om het verbreden van de trambaan.
- GVB is niet voor een bussluis in verband met de impact van foutief inrijden voor de bussen . Verder vreest GVB dat de auto dan alsnog de trambaan op rijdt, als dit onvoldoende fysiek wordt ontmoedigd.
- Optie 3 is de meest ideale situatie. Omdat men over een paar jaar de sporen gaat vervangen is die optie nu financieel niet haalbaar en logisch. Deze optie is voor de lange termijn.

MET

- Het voorkomen van misbruik van de trambaan is een aandachtspunt.
- MET geeft de voorkeur aan optie 1.
- MET pleit voor een TWI om verkeer te attenderen op de achteropkomende tram of bus.
- Optie 3 is voor de lange termijn een goede optie.
- Het ontwerp dient in de Safety Board behandeld te worden.

Fietsersbond

- De Fietsersbond heeft een voorkeur voor optie 1.
- Bij de in- en uitgang van de garage is mogelijk sprake van dodehoekproblematiek in relatie tot de fietser komende uit de Prins Hendrikstraat (vergelijk situatie Damrak thv Bijenkorfgarage). In de verdere uitwerking graag zorgen voor een veilige afwikkeling.
- Geen harde rand aanbrengen in de bocht voor de auto's die linksaf slaan. De Fietsersbond stelt voor een aanliggend fietspad te maken, dat is veiliger voor de fietsers.

R&D

R&D heeft een voorkeur voor optie 1 en steunt het voorstel van de Fietsersbond voor een aanliggend fietspad.

Cliëntenbelang Amsterdam
Cliëntenbelang Amsterdam steunt de opmerkingen van de Fietsersbond.

Politie
De politie is voor optie 1 met een aanliggend fietspad.

Advies/besluit CVC
- De CVC heeft een voorkeur voor optie 1.
- Er blijft grote zorg over het misbruik door de auto van de gecombineerde tram-busbaan.
- De CVC adviseert om op het gedeelte tot de ingang van de parkeergarage een aanliggend fietspad te realiseren.
- Verder vraagt de CVC aandacht voor de linksafbeweging richting de parkeergarage, in combinatie met de vrije trambaan.
- Het ontwerp dient aan de Safety Board te worden voorgelegd.
- In de nadere uitwerking dient het project aandacht te hebben voor de dode hoek problematiek van verkeer dat rechtsaf slaat richting de parkeergarage en daarbij de fietser kruist.
- De fietsbereikbaarheid van de school in de buurt is ook een aandachtspunt.
- De CVC wenst een verder uitgewerkt ontwerp te behandelen.

13. Vaststellen verslag 1191e CVC d.d. 22 oktober 2019
De secretaris voert de wijzigingen in het verslag door.

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

15. Actualiteiten
Er zijn geen actualiteiten.

16. Ter kennisname
Geen stukken ter kennisname.

17. Rondvraag
Er zijn geen punten voor de rondvraag.

De voorzitter sluit de bijeenkomst om 17.10 uur.