Inhoud

2 1 Algemene inleiding
3 1.1 Inleiding
3 1.2 Juridisch kader
3 1.3 Omgangsvormen
3 1.4 Ordeningsprincipes
4 1.5 Indeling per module

5 2 Hoofdnet Auto

8 3 Autotunnels

11 4 Hoofdnet Openbaar Vervoer/ Rail

14 5 Hoofdnet Openbaar Vervoer/ Bus

17 6 Stedelijke Busstations

20 7 Hoofdnet Fiets

23 8 Hoofdvaarwegen en secundaire vaarwegen

27 9 Sluizen en oevervoorzieningen op waterkeringen (waterstaat-kundige objecten)

29 10 Bruggen en viaducten (civieltechnische objecten)

32 11 Verkeersregelinstallaties

34 12 Verkeersinformatiesystemen

36 13 Openbare verlichting

38 14 Stadsilluminatie en klokken

40 15 Reclame

42 16 Kabels en leidingen

44 17 Bureau Stadsregie

46 18 De Stadsregisseur

48 19 Stedelijke parkeervoorzieningen

50 20 Fietsenstallingen

52 21 Aanwijzing routes vervoer gevaarlijke stoffen

54 22 Kombesluiten

56 23 Advisering t.b.v. ontheffing-verlening voor exceptionele transporten

58 Colofon

1
Inleiding



Inleiding



1.1 Inleiding

Deze nota is de opvolger van de nota Stedelijke Infrastructuur en de bijbehorende raadsvoordracht uit 1989. De nota beschrijft per module hoe de verdeling van bevoegdheden en taken in de openbare ruimte tussen de centrale stad en de stadsdelen is geregeld. Uitgangspunt daarbij is, dat het voor het geheel van de openbare ruimte in de stad duidelijk moet zijn, wie verantwoordelijk is voor het beheer.

Er is gekozen voor een opzet in modules. Dit maakt het mogelijk om de nota op een later moment op eenvoudige wijze uit te breiden met andere onderwerpen. De nota Stedelijke Infrastructuur wordt beheerd door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV). De peildatum van deze nota is februari 2006. Actualisering zal eens in de circa vier jaar plaatsvinden.

1.2 Juridisch kader en de verhouding centrale stad en stadsdelen

De verhouding tussen de centrale stad en de stadsdelen wordt geregeld in de Verordening op de stadsdelen. Artikel 28 van deze verordening bepaalt (voor zover hier relevant), dat de gemeenteraad en het College van Burgemeester en Wethouders al hun bevoegdheden overdragen aan de stadsdeelraad respectievelijk het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel. Van de overdracht zijn uitgezonderd de bevoegdheden opgenomen in de bij de verordening horende bijlage, lijst A. Kortom, de bevoegdheden op het gebied van de openbare ruimte liggen bij de stadsdelen, tenzij de gemeenteraad deze via plaatsing op de A-lijst aan zich heeft gehouden.
De nota Stedelijke Infrastructuur beschrijft dan ook met name de 'bijzondere' onderwerpen, namelijk die onderwerpen, die concreet invulling geven aan het 'tenzij' in het principe 'decentraal, tenzij….', en geeft daarmee een nadere uitwerking aan de in de A-lijst opgenomen decentrale bevoegdheden.

Daarnaast wordt in de nota een klein aantal onderwerpen beschreven, dat niet aan dit uitgangspunt voldoet, maar die om andere redenen interessant zijn om te vermelden. Zo kan het nuttig zijn om van bepaalde complexe dossiers te laten zien, hoe deze – op hoofdlijnen – in de stad zijn georganiseerd.

Aan een aantal onderwerpen wordt in deze nota geen aandacht besteed, hoewel er wel inbreuk wordt gemaakt op de algemene regeling, waarbij de bevoegdheden naar de stadsdelen gedecentraliseerd zijn. Voorbeelden hiervan zijn de dossiers 'fiscaal parkeren' en de 'wegsleepregeling'. Deze dossiers zijn eerder uitputtend vastgelegd in regelgeving en hebben een beperkte relatie met de fysieke infrastructuur.
Indien door plaatsing op de A-lijst (en door uitwerking in deze nota) een bevoegdheid centraal gehouden is, dan gaat de werking van deze centrale bevoegdheid niet verder dan daar staat aangegeven. Met andere woorden: als de centrale stad voor het uitoefenen van een bepaalde bevoegdheid een in deze regeling niet nader genoemde ontheffing of vergunning nodig heeft, dan is de decentrale overheid bevoegd, tenzij ook die bevoegdheid op de A-lijst is geplaatst.

Tot slot: in de nota wordt gesproken over de relatie centrale stad en de stadsdelen. Westpoortbeheer en het Havenbedrijf nemen een bijzondere positie in. Zij maken deel uit van de centrale stad, maar zijn net als de stadsdelen wegbeheerder.

1.3 Omgangsvormen

In de nota Stedelijke Infrastructuur uit 1989 staat niet alleen de bevoegdhedenverdeling tussen de centrale stad en de stadsdelen beschreven, maar worden ook de omgangsvormen tussen de vertegenwoordigers van de bestuurslagen (de rollen binnen de procesgang) gedetailleerd voorgeschreven. Deze werkwijze is verlaten. Binnen de volwassen en professionele relatie, die in de loop der jaren vorm heeft gekregen tussen de centrale stad en de stadsdelen, past een duidelijke bevoegdhedenverdeling met een beschrijving op hoofdlijnen van de wijze waarop de centrale en decentrale beheerders hun verantwoordelijkheden kunnen waarmaken.

1.4 Ordeningsprincipes

Bij het vormgeven van de verschillende modules heeft het College zich opnieuw rekenschap gegeven van de uitgangspunten, die gehanteerd worden bij het bepalen van centrale en decentrale bevoegdheden.
Onderstaande vijf ordeningsprincipes worden onderscheiden. Op sommige modules zijn meerdere principes

van toepassing. De meest toepasselijke principes zijn per module door een letter achter de titel aangegeven. Uitgangspunt is, dat de gebiedsbeheerder verantwoordelijk is voor de uitoefening van bevoegdheden en de uitvoering van taken op het gebied van infrastructuur en verkeer en vervoer, tenzij het gaat om:

A Taken en/of bevoegdheden m.b.t. stedelijke, technisch samenhangende systemen (bijvoorbeeld verkeersregelinstallaties);

B Taken en/of bevoegdheden die specialistische kennis vereisen en op een stedelijke schaal voorkomen (bijvoorbeeld sluizen);

C Taken en/of bevoegdheden netwerken van stedelijk belang (bijvoorbeeld Hoofdnet Auto);

D Taken die door de inzet van stedelijke regie efficiënter kunnen worden aangepakt (bijvoorbeeld het Coördinatiestelsel);

E Bevoegdheden, waarbij stedelijk samenhangend beleid noodzakelijk is (bijvoorbeeld kabels en leidingen).

1.5 Indeling per module

De modules zijn met behulp van een vaste indeling beschreven. De volgende onderwerpen komen bij iedere module terug:

- Areaal
- Taakbeschrijving
- Beoordelingskader
- Overleg
- Financiën

Areaal

Hier wordt aangegeven waar de betrokken bevoegdheden (fysiek) betrekking op hebben. Soms wordt verwezen naar een ander document, waarin dat geregeld is.

Taakbeschrijving

Hier wordt aangegeven welke bevoegdheden aan de centrale stad zijn toebedeeld. De beschreven bevoegdheden worden/zijn in de A-lijst behorend bij de Verordening op de stadsdelen opgenomen.

Beoordelingskader

Hier wordt aangegeven welke (relevante) regelgeving (wetten, verordeningen, beleidsregels) bij de uitvoering van de genoemde bevoegdheden aan de orde zijn.

Overleg

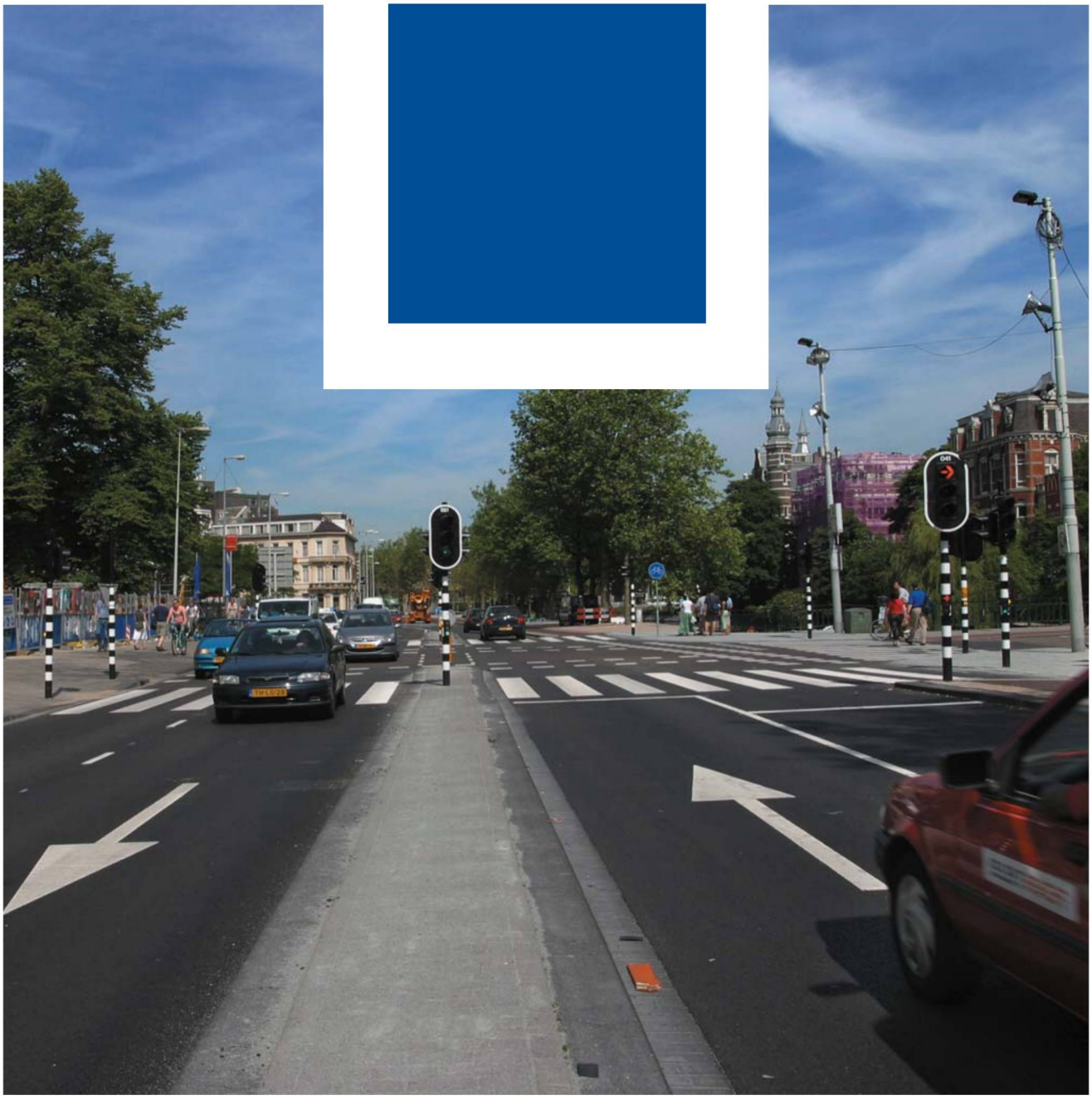
Hier wordt aangegeven op welke momenten er in ieder geval overlegd dient te worden tussen de centrale stad en de stadsdelen. In bijna alle gevallen is er sprake van wederkerigheid. Anders dan bij de nota Stedelijke Infrastructuur uit 1989 worden hier niet alle overleggen expliciet genoemd. Zie ook ‘paragraaf 1.3 omgangsvormen’.

Financiën

Hier wordt op hoofdlijnen aangegeven hoe de financiële verantwoordelijkheden tussen de centrale stad en de stadsdelen liggen. Als de gemeente Amsterdam de verplichting heeft om kosten voor haar rekening te nemen wordt beschreven of de centrale stad of de stadsdelen deze dragen. Soms zijn er andere eigenaren (en betalingsplichtigen) in het geding dan de gemeente.

In bijzondere gevallen kunnen stadsdelen (voor een deel van de kosten) een beroep doen op fondsen of voorzieningen bij de centrale stad of andere overheden. Deze regelingen worden niet nader beschreven in de verschillende modules.

2
Hoofdnet Auto



Hoofdnet Auto (C)



Areaal
Het areaal van het Hoofdnet Auto wordt vastgesteld in het door de gemeenteraad vast te stellen Beleidskader Hoofdnetten.

Taakbeschrijving
De centrale stad programmeert de groot onderhoudsprojecten en de reconstructie- en vervangingsprojecten voor het Hoofdnet Auto. De uitvoering van reconstructie- en vervangingsprojecten is in principe altijd van gevel tot gevel, dus in elk geval inclusief de naastgelegen fiets- en voetpaden. Bij overige onderhoudsprojecten wordt dit per geval bezien, dit is ter beoordeling van de centrale stad.

De centrale stad financiert de groot onderhoudprojecten en de reconstructie- en vervangingsprojecten en bewaakt de uitgaven.

De centrale stad stelt per project kwaliteitseisen op, maakt een ontwerp, is verantwoordelijk voor de inspraak en stelt uiteindelijk het profiel vast. Verder voert de centrale stad het groot onderhoud en de reconstructie- en vervangingsprojecten uit. Stadsdelen kunnen de uitvoering van projecten op zich nemen, dit is ter beoordeling van de centrale stad.

De centrale stad en het stadsdeel geven samen uitvoering aan de inspraak op locatie in het stadsdeel; het stadsdeel geeft binnen de formele inspraakronde een gekwalificeerd advies aan de centrale stad.

Stadsdelen verzorgen – als wegbeheerder en als gastheer van het project – het omgevingsmanagement en toezicht bij de uitvoering van projecten en worden hierin voor zover nodig gefaciliteerd door de centrale stad.

Stadsdelen voeren het dagelijks onderhoud op het Hoofdnet Auto uit. De centrale stad en de stadsdelen sluiten convenanten over de wijze waarop het dagelijks onderhoud wordt uitgevoerd.

Projecten worden – met behoud van ieders verantwoordelijkheid – voorbereid en uitgevoerd in een coalitiemodel tussen de centrale stad en het betrokken stadsdeel.

De centrale stad is verantwoordelijk voor de gladheidbestrijding op het Hoofdnet Auto. Dit geldt echter niet in de stadsdelen Amsterdam-Noord en Zuidoost.

Stadsdelen zijn en blijven juridisch wegbeheerder van het areaal van het Hoofdnet Auto in hun stadsdeel.

Beoordelingskader
De doelen van het Hoofdnet Auto, de criteria voor opname in het Hoofdnet Auto en de kwaliteitseisen die er aan worden gesteld, staan beschreven in het Beleidskader Hoofdnetten. Aanvullende kwaliteitseisen die aan het Hoofdnet Auto worden gesteld, staan beschreven in de Leidraad van de Centrale Verkeerscommissie.

Overleg
De centrale stad en de stadsdelen voeren regelmatig overleg over de onderhoudstoestand van het Hoofdnet Auto in het betreffende stadsdeel en de beheerwerkzaamheden, die door het stadsdeel en/of de centrale stad uitgevoerd zijn of uitgevoerd gaan worden.

Indien een stadsdeel van plan is om werkzaamheden in de openbare ruimte te verrichten dan wel besluiten te nemen die van invloed zijn op het functioneren van het Hoofdnet Auto, treedt het daarover van tevoren in overleg met de centrale stad.

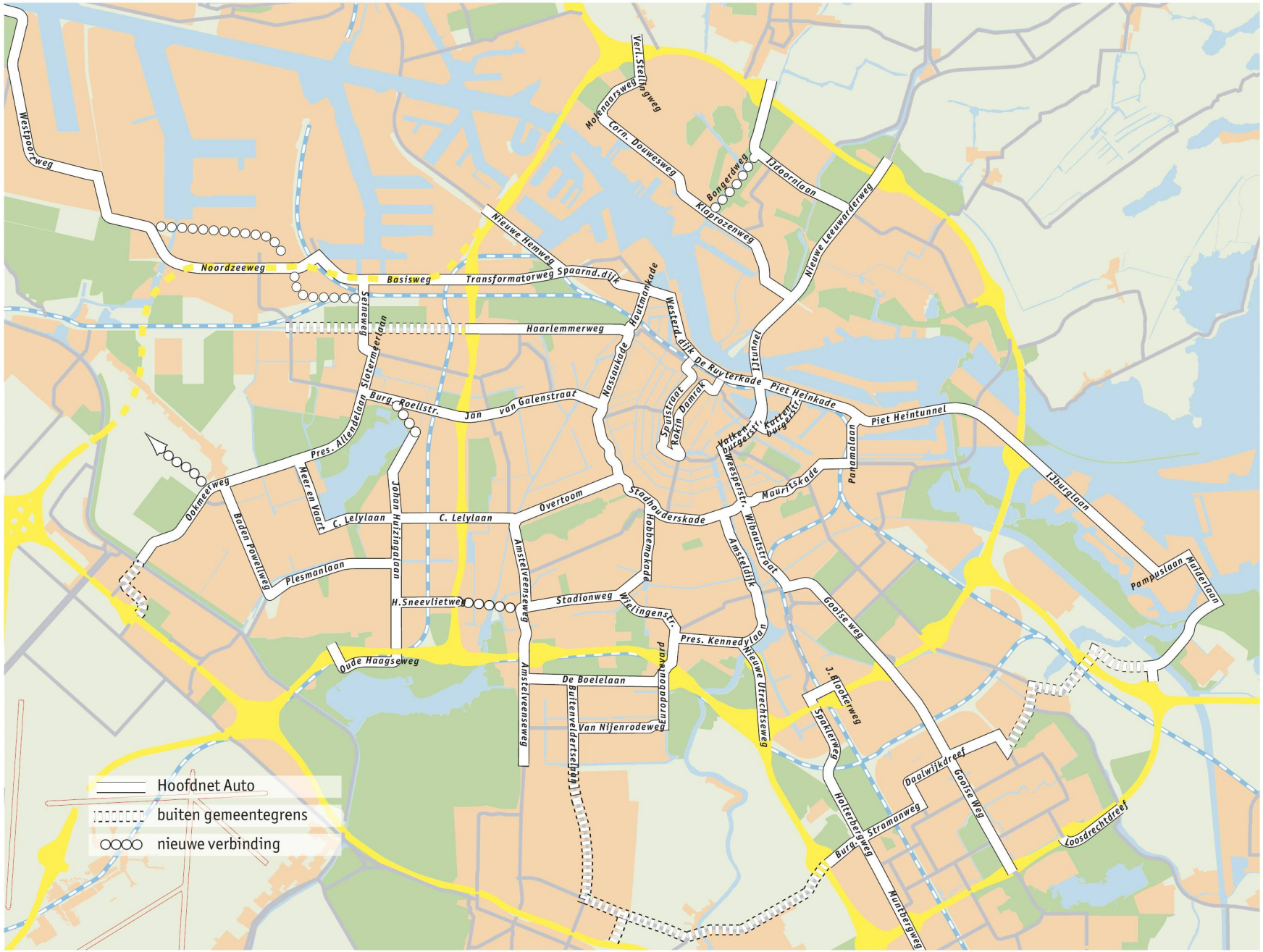
In het geval van groot onderhoudprojecten vindt er vanaf de initiatieffase overleg plaats tussen de centrale stad en het stadsdeel en wordt bepaald hoe de onderlinge rolverdeling in dat geval zal zijn. Indien de centrale stad verantwoordelijk is voor het projectmanagement, dan is het stadsdeel altijd in de gelegenheid om als partner deel te nemen in het projectteam.

Financiën
De kosten voor aanleg, groot onderhoudprojecten en de reconstructie- en vervangingsprojecten op het Hoofdnet Auto komen voor rekening van de centrale stad.

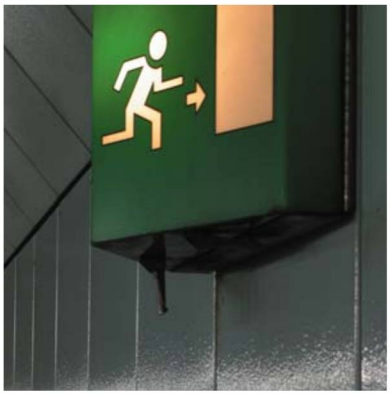
De kosten voor de gladheidbestrijding komen voor rekening van de centrale stad.

De kosten voor het dagelijks beheer van het Hoofdnet Auto komen voor rekening van de wegbeheerder.

Hoofdnet Auto



3
Autotunnels





Autotunnels (B)

Areaal
De regeling heeft betrekking op de volgende autotunnels: de IJtunnel, de Piet Heintunnel en de Arenatunnel.

De beheergrens van het tunneltracé is ruimer dan de tunnelbuis.

Tunnel	Grens reikwijdte (verkeers)besluiten centrale stad	Grens technisch beheer
IJtunnel	Vanaf de Anne Frankstraat (zuidzijde) tot het einde van het lichtrooster, circa 90 meter na de tunnelgang (noordzijde)	noordzijde: einde lichtrooster zuidzijde: noordzijde zebrapad Prins Hendrikkade
Piet Heintunnel	Vanaf zebrapad Panamaknoop (westzijde) tot zebrapad Zuidergedeelte zeeweg (oostzijde)	westzijde: begin overdekt oostzijde: einde lichtrooster
Arenatunnel	Vanaf afslag naar parkeerdek, eerste portaal met Hoogte-begrenzing (westzijde) tot Boris Pasternakstraat (oostzijde)	Begin en einde stationconstructie

Taakbeschrijving
Het tunnelbeheer is vanwege de specifieke benodigde deskundigheid en de ligging in de hoofdnetten een verantwoordelijkheid van de centrale stad. Dit betekent dat de centrale stad zorgt voor de instandhouding van de tunnelconstructie, inclusief de bijbehorende tunnel- en verkeerssystemen die voor een deel ook buiten de tunnels zijn gelegen (bijvoorbeeld de hoogtebegrenzers). Verder is zij verantwoordelijk voor de (verkeers)veiligheid en de verkeersafwikkeling in en nabij de autotunnels.

De wegen in de tunnels maken deel uit van het Hoofdnet Auto. De bevoegdhedenverdeling voor het onderhoud van de wegvakken in de tunnels komt overeen met die van de rest van het Hoofdnet Auto. In afwijking hierop is de centrale stad verantwoordelijk voor het dagelijks beheer en onderhoud (reiniging en reparatie) van het wegdek in de tunnels. Hiermee is de tunnelbeheerder integraal verantwoordelijk voor beheer en onderhoud van de tunnelconstructie en de daarin liggende weg inclusief het functioneel beheer.

De stadsdelen zijn juridisch wegbeheerder van de wegen die door de tunnels lopen. Een aantal bevoegdheden (specifieke (verkeers)besluiten) dat sterk gerelateerd is aan de taken van de tunnelbeheerder, zal op de A-lijst worden geplaatst.

Beoordelingskader
De tunnelbeheerder toetst specifiek aan onder meer de afspraken van de Werkgroep Uitvoering Tunnels 1995 en het Beheerplan Tunnels. Er is nieuwe (rijks)regelgeving voor tunnels in voorbereiding.

Overleg
De stadsdelen zijn juridisch wegbeheerders van de wegen die door de tunnels lopen. Concreet betekent dit het volgende:
- Stadsdeel Centrum is juridisch wegbeheerder van de IJtunnel oostbuis;
- Stadsdeel Amsterdam-Noord is juridisch wegbeheerder van de IJtunnel westbuis;
- Stadsdeel Zeeburg is juridisch wegbeheerder van de Piet Heintunnel (noord- en zuidbuis);
- Stadsdeel Zuidoost is juridisch wegbeheerder van de Arenatunnel (noord- en zuidbuis).

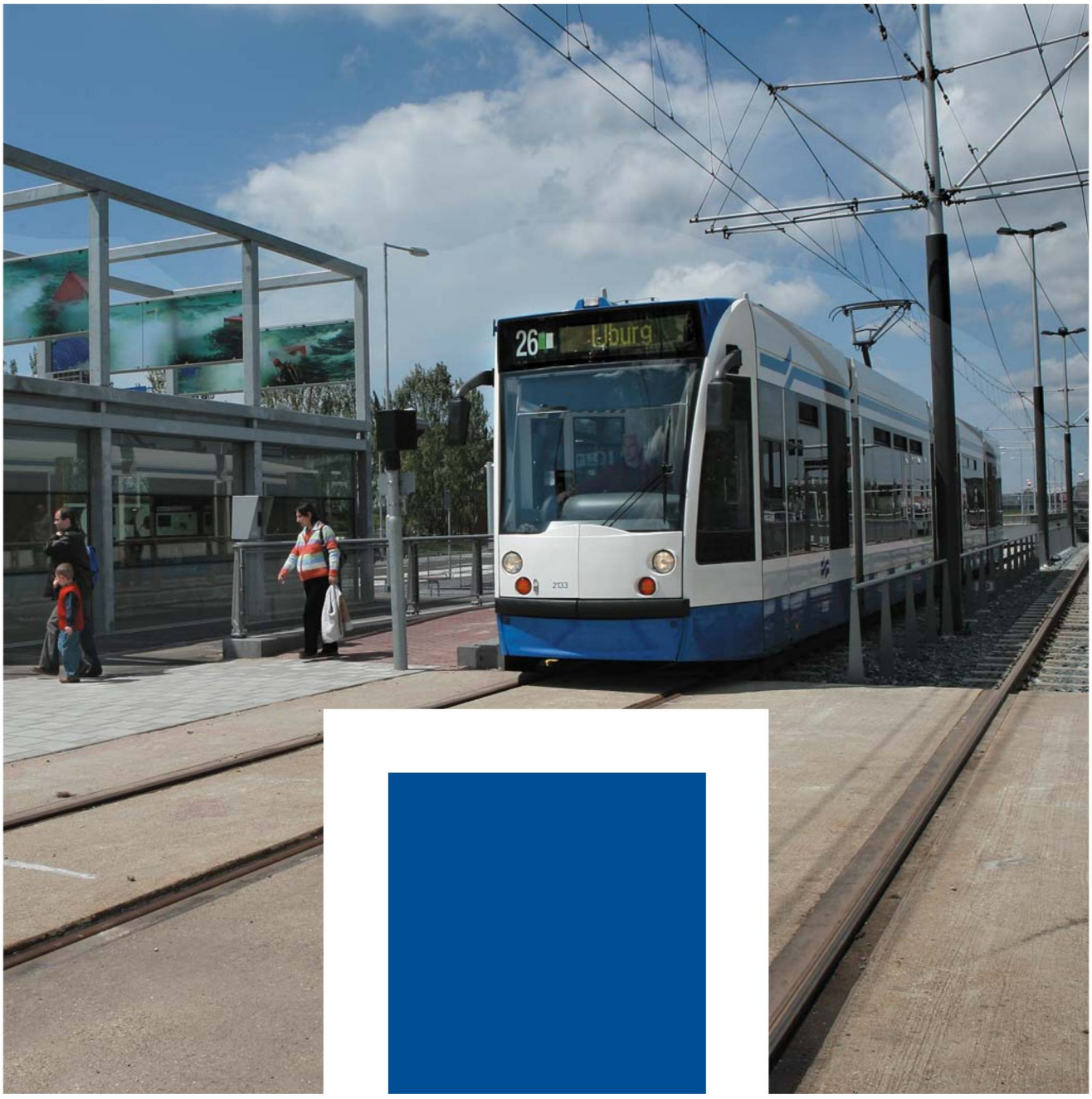
De centrale stad (de tunnelbeheerder) en de betrokken stadsdelen overleggen over alle zaken die relevant zijn voor een goed beheer van de tunnel.

Financiën
De centrale stad is verantwoordelijk voor financiering van aanleg, vervanging en beheer (inclusief bediening en bewaking) van de autotunnels. Op de wegvakken die tot het tracé behoren is de regeling van het Hoofdnet Auto van toepassing. Met uitzondering van het dagelijks beheer en onderhoud (reiniging en reparatie) dat door de centrale stad wordt gefinancierd.

Auto-tunnels



4
Hoofdnet Openbaar Vervoer/ Rail



Hoofdnet Openbaar Vervoer/Rail (A, B, C)



Areaal
Het areaal van het Hoofdnet OV/Rail (tram en metro) wordt vastgesteld in het Beleidskader Hoofdnetten.

De centrale stad kan ruimtelijke reserveringen voor de Hoofdnetten opnemen in het Structuurplan. Deze hebben een verplichtend karakter voor stadsdelen die een bestemmingsplan voor het betreffende areaal willen vaststellen. Stadsdelen nemen deze reservering op in hun bestemmingsplannen.

Het fysieke areaal van het Hoofdnet OV/Rail voor de tram betreft de railbaan zelf en de haltes (tot 50 centimeter vanaf de buitenkant van de spoorstaaf en de buitengrens van de haltes). Het areaal van het Hoofdnet OV/Rail voor de metro bevindt zich veelal op een afgescheiden (vrije) baan. Daarnaast behoren voorzieningen voor de energievoorziening (bovenleiding inclusief masten, derde rail en bijbehorende installaties als gelijkrichterstations), installaties voor signalering en telecommunicatie, metrostations/haltes en de kunstwerken (bruggen, tunnels en viaducten) voor metro en tram tot het areaal.

Taakbeschrijving
De centrale stad stelt het areaal van het Hoofdnet OV/Rail (voor tram en metro) vast.

De centrale stad is verantwoordelijk voor aanleg, beheer en onderhoud én financiering van het Hoofdnet OV/Rail.

De centrale stad neemt de profielbesluiten voor straten die tot het Hoofdnet OV/Rail behoren. In afwijking hiervan stelt het stadsdeel het profiel vast van een straat die tot het Railnet behoort, indien de ligging van de rails niet wordt gewijzigd én de straat niet tot het Hoofdnet Auto behoort.

De centrale stad is bevoegd gezag voor de vergunningverlening in het kader van de Spoorwegwet.

Beoordelingskader
De doelen van het Hoofdnet OV/Rail, de criteria voor opname in het Hoofdnet OV/Rail en de kwaliteitseisen die er aan worden gesteld, staan beschreven in het Beleidskader Hoofdnetten. Aanvullende kwaliteitseisen die aan het Hoofdnet OV/Rail worden gesteld, staan beschreven in de Leidraad van de Centrale Verkeerscommissie en in de Strategische Beheervisie Railinfrastructuur (maart 2004).

Overleg
Indien een stadsdeel van plan is om werkzaamheden in de openbare ruimte te verrichten dan wel besluiten te nemen, die van invloed zijn op het functioneren van het verkeer dat gebruik maakt van de railinfrastructuur van het Hoofdnet OV/Rail, dan treedt het daarover vooraf in overleg met de centrale stad.

Bij de aanleg van nieuwe railinfrastructuur neemt de centrale stad contact op met het stadsdeel op wiens grondgebied de rail komt te liggen en nodigt het uit tot deelname aan de voorbereiding van het project. Ook bij groot onderhoud aan of vervanging van railinfrastructuur nodigt de centrale stad het stadsdeel uit tot deelname aan de voorbereiding van het project.

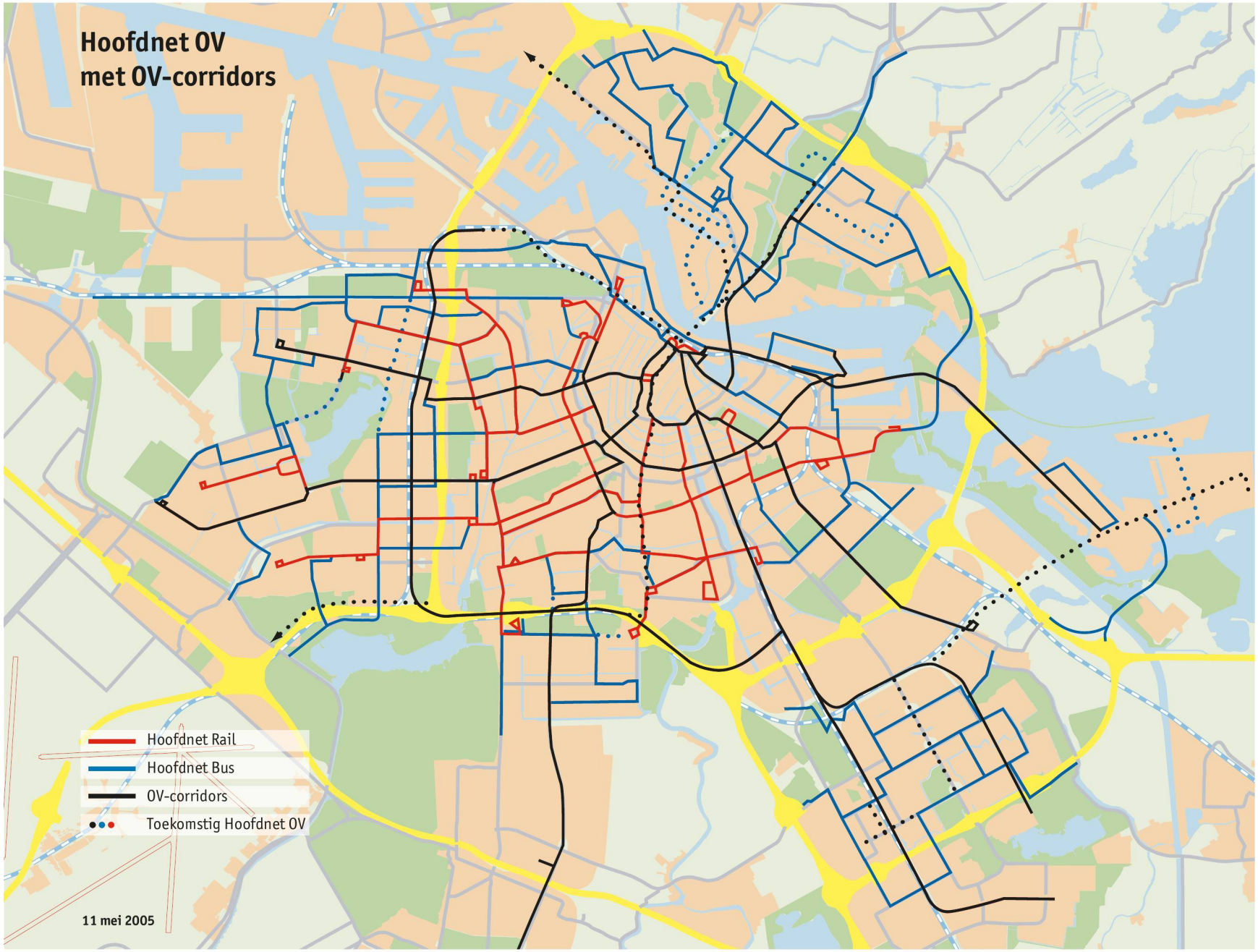
Financiën
De kosten voor aanleg, vervanging en beheer van het Hoofdnet OV/Rail komen voor rekening van de centrale stad.

De kosten voor aanleg, vervanging en beheer van straten waarin het Hoofdnet OV/Rail is gelegen komen voor rekening van de wegbeheerder.

Indien railinfrastructuur in een bestaande straat wordt aangelegd of vervangen en er kosten ontstaan voor de vervanging van wegvakken en kruisingen die nog niet aan vervanging toe zijn, dan worden de kosten hiervoor gedragen door de centrale stad.

Indien de wegbeheerder initiatiefnemer is van een werk aan de weg, waarbij ook de railinfrastructuur die nog niet aan vervanging toe is, op verzoek van de wegbeheerder wordt meegenomen in het werk, dan is de initiatiefnemer verantwoordelijk voor de kosten.

Hoofdnet OV/Rail



5
Hoofdnet Openbaar Vervoer/Bus





Hoofdnet Openbaar Vervoer/Bus (C)



Areaal
Het areaal van het Hoofdnet OV/Bus wordt vastgesteld in het Beleidskader Hoofdnetten.

Taakbeschrijving
De centrale stad stelt het areaal van het Hoofdnet OV/Bus vast.

De centrale stad stelt algemene kwaliteitseisen op voor wegen die onderdeel uitmaken van het Hoofdnet OV/Bus.

De centrale stad toetst – door tussenkomst van DIVV respectievelijk de Centrale Verkeerscommissie – de plannen en maatregelen van de stadsdelen bij aanleg, groot onderhoud en vervanging van (delen van) wegen die onderdeel uitmaken van het Hoofdnet OV/Bus.

Beoordelingskader
De doelen van het Hoofdnet OV/Bus, de criteria voor opname in het Hoofdnet OV/Bus en de kwaliteitseisen die er aan worden gesteld, staan beschreven in het Beleidskader Hoofdnetten. Aanvullende kwaliteitseisen die aan het Hoofdnet OV/Bus worden gesteld, staan beschreven in de Leidraad van de Centrale Verkeerscommissie.

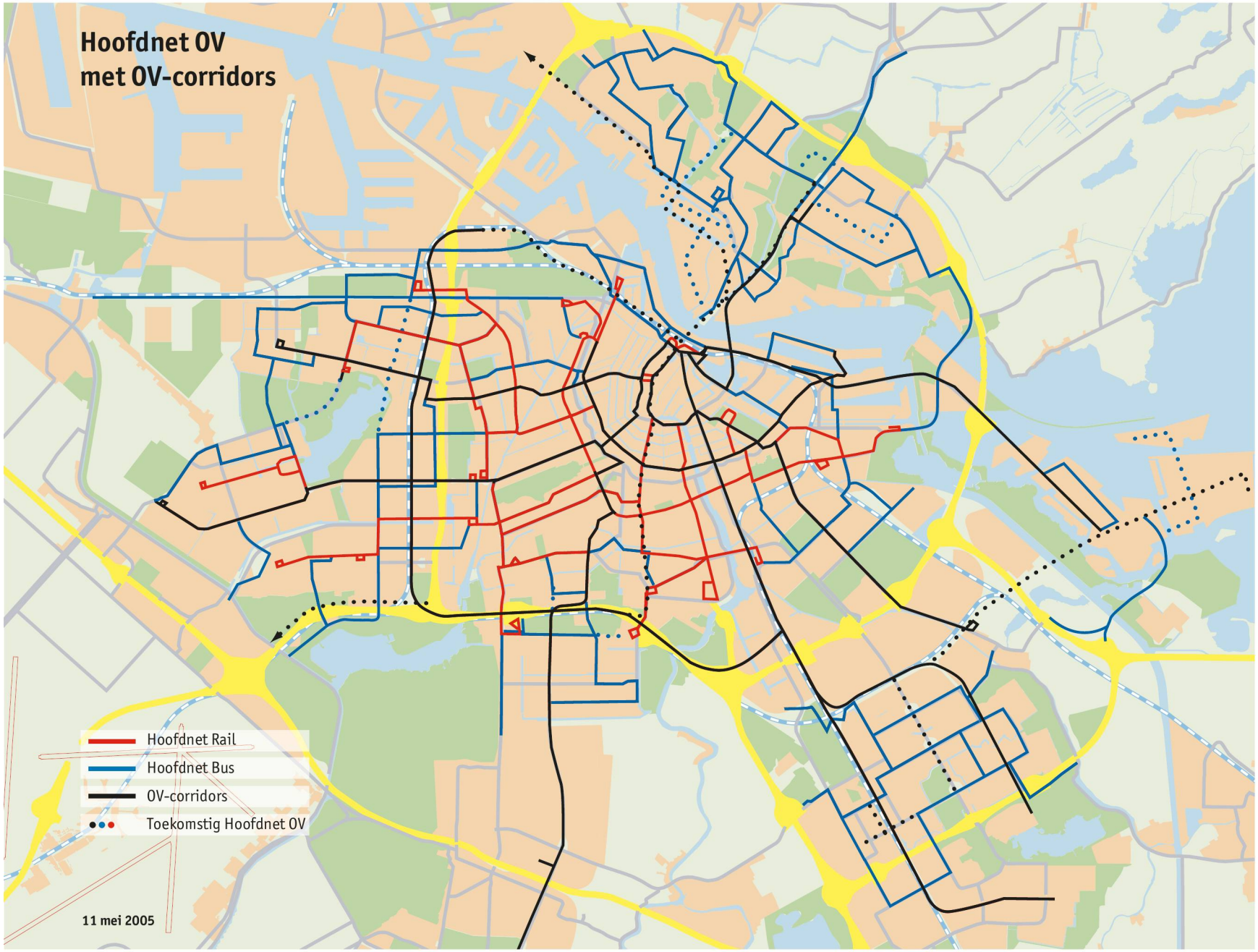
Overleg
Indien een stadsdeel van plan is om werkzaamheden in de openbare ruimte te verrichten dan wel besluiten te nemen, die van invloed zijn op het functioneren van het Hoofdnet OV/Bus, dan treedt het daarover vooraf in overleg met de centrale stad.

Door het handhaven van de kwaliteitseisen zoals geformuleerd in het Beleidskader Hoofdnetten zorgt de centrale stad ervoor, dat het Programma van Eisen Exploitatie Openbaar Vervoer – voor zover dit gebruik maakt van het Hoofdnet OV/Bus – kan worden uitgevoerd.

Financiën
De kosten voor aanleg, groot onderhoud en vervanging van (delen van) wegen die onderdeel uitmaken van het Hoofdnet OV/Bus komen voor rekening van de wegbeheerders, tenzij die wegen ook deel uitmaken van het Hoofdnet Auto, dan wel het Hoofdnet OV/Rail.

Indien door wijziging van de dienstregeling van het vervoerbedrijf kosten ontstaan voor aanpassingen in de openbare ruimte en deze kosten als normale beheerkosten kunnen worden aangemerkt, dan worden deze door het betreffende stadsdeel gedragen. Het stadsdeel maakt hierbij een zelfstandige afweging. Een en ander wordt nader geregeld in het Programma van Eisen Exploitatie Openbaar Vervoer.

Hoofdnet OV/Bus



6
Stedelijke busstations



Stedelijke busstations (B)



Areaal

Specifieke businfrastructuur wordt verbijzonderd binnen de reguliere verkeersinfrastructuur door een verkeersbesluit. Zij maakt dus onderdeel uit van het normale areaal en is daarmee onderworpen aan het normale regime van het beheer en onderhoud in de stad zoals dat is vastgelegd tussen de centrale stad en stadsdelen.

Ook bushaltes en busstations vallen in principe onder deze regeling en zijn openbare weg met een verkeersbeperking. Het wegbeheer wordt daarmee verzorgd door de gebiedsbeheerder. Daar waar het busstation is gelegen in centraal stedelijke infrastructuur en is gesitueerd op een kunstwerk geldt de voorkeursregel dat het technisch beheer van het object en de verharding van het busstation integraal door de centrale stad wordt verzorgd. Het gaat om de volgende busstations:

- (Toekomstig) busstation Centraal Station
- (Toekomstig) busstation Sloterdijk
- (Toekomstig) busstation Johan van Hasseltweg
- (Toekomstig) busstation Buikslotermeerplein
- (Toekomstig) busstation Zuidas

De grenzen van het areaal dienen per busstation te worden vastgesteld.

Taakomschrijving

De centrale stad is verantwoordelijk voor aanleg, technisch beheer en financiering van de stedelijke busstations. Dit geldt voor zowel het technisch beheer van het object als de verharding van het busstation. De centrale stad kan de werkzaamheden overlaten aan de wegbeheerder.

Het dagelijks beheer (reiniging en reparatie) is in handen van de wegbeheerder.

De centrale stad is verantwoordelijk voor aanleg, technisch beheer en onderhoud én financiering van het systeembeheer op busstations, waaronder de dynamische haltetoewijzing en de passagiersinformatiesystemen.

Beoordelingskader

De centrale stad zal een beoordelingskader opstellen om te bepalen, hoe zij haar verantwoordelijkheid kan waarmaken.

Overleg

De centrale stad, de wegbeheerder en de vervoerders voeren periodiek overleg over alle relevante zaken betreffende het beheer van de stedelijke busstations.

Financiën

Over de verantwoordelijkheid voor de aanleg en het technisch beheer van de toekomstige stedelijke busstations dienen afspraken te worden gemaakt tussen het ROA, de gemeente en de vervoerders.

De kosten voor het dagelijks beheer van de stedelijke busstations komen voor rekening van de wegbeheerder.

Stedelijke bus-stations

