

From 5.1, 2, e 5.1, 2, e <5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Subject **VVA conceptnotulen 27 maart**
To 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl, 5.1, 2, e 5.1, 2, e <5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Date April 1, 2025 at 10:20:39 AM CEST

Hallo collega's,

Bij deze de conceptnotulen van jullie onderwerpen 'KR449' etc.

Als jullie willen mogen jullie deze becommentariëren?

Jullie commentaar wordt meegenomen bij de behandeling van deze conceptnotulen in de volgende VVA op 10 april.

M. vr. gr. 5.1, 2, e

1. **Busroute Cruquius, Bushaltes Molukkenstraat-Zeeburgerdijk (KR449)**, i.a.v. 5.1, 2, e (R&D), 5.1, 2, e (V&OR)

De VVA wordt gevraagd akkoord te gaan met de wijziging op KR449 en de haltes in de omgeving. Deze wijzigingen voor het OV staan onder voorbehoud in het Vervoerplan 2026. De doelstelling is wel om er volgend jaar al te rijden. De gemeente moet haar openbare ruimte eerst in orde krijgen.

- R&D, VRE informeert naar de afslaan beweging bij de zwarte voorkeursroute. Het project antwoordt dat paars de voorkeur heeft, maar dat in de praktijk is gebleken dat de wegbreedte niet breed genoeg is door alle, enigszins foutgeparkeerde auto's. Hierdoor was het passeren van 2 grote, elkaar tegemoetkomende, voertuigen niet mogelijk. GVB heeft aangegeven, dat de route rechtdoor dus geen goede optie is.. Want dit zou te veel stilstand en/of gebroken spiegels opleveren. Er wordt nu op de zwarte route ingezet. Dat de stopstreep 3 meter naar achter moet is voor R&D geen probleem. R&D informeert verder naar het nut en noodzaak van de haltes op de Zeeburgerdijk, daar deze in eerste instantie dicht bij andere haltes liggen. Het project geeft aan dat het voor de wijk eronder makkelijker wordt om naar Centraal Station te reizen en de overstap naar Muiderpoort ook makkelijker wordt. Er wordt flexibiliteit aan het OV-netwerk toegevoegd. Daarbij blijkt de afstand naar andere haltes groter dan aanvankelijk gedacht. Het ontwerp van het project kan. Voor de afslaan bus naar rechts kan het deelconflict met het langzame verkeer gehandhaafd blijven. Voor de veiligheid is er zicht genoeg.
- GVB vindt dat het plan toegevoegde waarde voor Oost heeft. GVB baart zich over twee dingen wel zorgen. Eén is het inhalen van de halterende bus bij de halte voor de VRI, met name als deze groen is. Er zou een voorziening gemaakt moeten worden om dat fysiek onmogelijk te maken. Als tweede noemt GVB de rijcurve (naar rechts) van de bus, waar de bus bijna een auto raakt als deze voor de stopstreep staat te wachten. Deze stopstreep zou drie meter naar achter moeten. De VRI-lantaarn zou dan ook drie meter naar achter moeten. Dit staat nog niet op tekening. GVB geeft ook mee om daar ook een kruis tussen de stopstreep en de zebra te plaatsen.
- V&OR, VRI had liever gezien dat de route van de bus rechtdoor over de Zeeburgerdijk zou gaan, maar begrijpt waarom dat niet gebeurt. V&OR, VRI is echter tegen een halte voor verkeerslichten. Er zal omheen gereden worden en het fysiek onmogelijk maken legt ook beperkingen op aan nood- en hulpdiensten. V&OR, VRI ziet liever dat de halte in de buurt wordt gebruikt, of in een kom wordt gemaakt. Verder wijst V&OR, VRI op een ander project wat op deze locatie gaat plaatsvinden om fietspaden aan te pakken, met als planning Q1 2026. Vervoerplannen gaan meestal de tweede week van december in. De geplande werkzaamheden voor de fietspaden passen niet met de invoering van deze buslijn. Stadsregie zal vermoedelijk niet toestaan dat er zowel in november 2025 als in Q1 2026 op deze locatie wordt gewerkt. Hier zal dus afstemming over moeten plaatsvinden. Het project geeft aan dat er pas gereden wordt als de openbare ruimte gereed is en dat is niet geheel gelijktijdig met het Vervoerplan. De haltes kunnen op een later moment worden aangelegd en er zou dan tijdelijk zonder deze haltes gereden worden. Het project is bekend met de werkzaamheden van de fietspaden en wil contact opnemen om al tijdens die werkzaamheden de stopstreep en de mast naar achter te verleggen. V&OR, VRI is akkoord met het ontwerp, mits de halte op de noordkant in een kom wordt geplaatst of er helemaal niet komt. V&OR, VRI wijst er tevens op dat het verplaatsen van de mast kosten met zich meebrengt, ook voor de lussen en de bekabeling.
- V&OR, TVT vindt een halte op de rijbaan voor een VRI niet fijn in verband met doorstroming. Doordat er op de zuidkant ook een halte met een haltekom wordt voorzien, is er meer ruimte en geeft dat meer gelegenheid voor auto's om daar de bus (ongewenst) in te halen.

De voorzitter wil twee opmerkingen meegeven. Het kruispunt is niet lang geleden binnengekomen als onveilig, er was een item hierover op AT5 en daarmee was er bestuurlijk ook aandacht voor. Met het ontwerp en de kans op inhalen van de bus speelt een veiligheidsissue weer op. Hij adviseert dit mee te nemen naar de politiek en het kruispunt niet onveiliger te maken. Verder is een afweging nodig tussen het fijnmazige netwerk van het OV en de belangrijkheid van de Zeeburgerdijk, in relatie tot de Piet Heintunnel. Als de tunnel dicht moet, door bijvoorbeeld een storing, is de Zeeburgerdijk erg belangrijk voor de ontsluiting van dit deel Amsterdam. Het zou dan beter zijn als de bus rechtdoor ging. Ook al hebben auto's in Amsterdam geen prioriteit, als er geen doorstroming plaats kan vinden, hindert dat ook de doorstroming van het OV. De voorzitter adviseert deze argumentatie mee te nemen in de keuzes. Het project geeft aan dat op dit kruispunt de bus vier keer per uur rijdt en is ermee bekend dat dit een alternatieve route voor de Piet Heintunnel is. Het project had ook liever gezien dat de bus rechtdoor over het kruispunt gaat, maar dat is niet mogelijk. Door de lage frequentie van de bus wordt het niet als een groot probleem ingeschat. Het zal het systeem niet laten vastlopen.

De voorzitter geeft aan dat de VVA akkoord is met het ontwerp. Het kruispunt zal worden aangepast, met de stopstreep naar achter en een nieuwe VRI-mast. Wellicht dat een kruis voor de stopstreep hier zinvol is. Voor wat betreft de halte (aan de noordkant) is het advies dit naar de politiek mee te nemen in verband met het veiligheidsissue. Daarbij moet worden voorkomen dat auto's de bus gaan inhalen. Het is aan de wethouder/bestuur om hier een beslissing over te nemen. Er zal voor de prioriteit van de bus tevens detectie aangebracht moeten worden, hetgeen kosten met zich meebrengt. Als de bus zich niet met prioriteit hoeft in te melden, kan deze mee met de reguliere regeling. Dat zou hier mogelijk zijn, omdat het een AB-regeling is. Het is aan het project hoe ze hiermee om wil gaan.

Het project komt tot slot met een alternatief, waarin de halte aan de noordkant meer oostwaarts wordt gepositioneerd en bovendien in een

haltekom ligt. De WVA laat blijken hier een stuk gelukkiger mee te zijn. Bovendien scheelt het in de kosten. Het project belooft hier binnenkort mee terug te komen.