

*31 Oktober 2012*

**Inhoudsopgave**

1. Aanleiding en doel
2. Afwegingscriteria wegencategorisering
3. Voorstel categorisering wegen buiten de bebouwde kom
4. Voorstel categorisering wegen binnen de bebouwde kom
5. Participatie/Inspraak
6. Voorstel categorisering toekomstig aan te leggen nieuwe wegen
7. Financiering
8. Proces/Vervolg

## 1. Aanleiding en doel

### \* Aanleiding

Het vigerende, door de gemeenteraad vastgestelde wegencategoriseringsplan, dateert van 1999. Hiermee wordt invulling gegeven aan het verkeersveiligheidsconvenant Duurzaam Veilig, waaraan Amstelveen zich net als alle andere Nederlandse gemeenten heeft geconformeerd. De volgende drie categorieën wegen worden onderscheiden:

- Stroomweg (vrijwel altijd alleen snelwegen);
- Gebiedsontsluitingsweg (50 of 70 km/u binnen de bebouwd kom, 80 of 100 km/u buiten de bebouwde kom). Deze wegen verzamelen verkeer uit wijken of bieden de verbinding tussen wijken en gebieden onderling;
- Erftoegangsweg (30 km/u binnen de bebouwde kom, 60 km/u buiten de bebouwde kom). Dit zijn de zogenaamde verblijfsgebieden (waaronder woonstraten en woonerven).

Ook de categorisering van wegen buiten de bebouwde kom wordt geactualiseerd. In het wegencategoriseringsplan van 1999 is reeds voorzien in een wegencategorisering van wegen buiten de bebouwde kom. De Bovenkerker/Zijdelweg is bijvoorbeeld een gebiedsontsluitingsweg (80 km/u). De Amsteldijk Zuid tussen Langs de Akker en Nes aan de Amstel is gecategoriseerd als een erftoegangsweg (60 km/u). Bijlage 1 geeft de huidige wegencategorisering weer.

Door wegen, vallend binnen dezelfde categorie, zoveel als mogelijk uniform in te richten wordt overal aan weggebruikers duidelijk gemaakt welk verkeersgedrag er wordt verwacht. Dit komt de verkeersveiligheid zeer ten goede, bijvoorbeeld door bij ontsluitingswegen altijd uit te gaan van aparte fietsinfrastructuur.

In het door de gemeenteraad in 2008 vastgestelde uitvoeringsprogramma van de Amstelveense Verkeers- en Vervoersvisie (AVVV) staat actualisering van het wegencategoriseringsplan opgenomen (in het vervolg van het rapport wordt de actualisering aangeduid met 'categoriseringsplan'). Het categoriseringsplan vormt een uitwerking van ambitie 1, rust, groen en ruimte in woonwijken. De gewenste functie van wegen binnen het Amstelveense verkeers- en vervoerssysteem staat hierbij voorop.

De AVVV geeft in het uitvoeringsprogramma aan dat een actualisering moet worden opgesteld. Het nu voorliggende categoriseringsplan biedt handvatten om:

- bouwplannen in relatie te brengen met de (toekomstige) functie van de weg;
- gewenste inrichting van wegen te bepalen bij toekomstige onderhoud;
- vragen te beantwoorden over de functie van een weg bij klachten over bijvoorbeeld weggedrag en snelheid.

Daarnaast is actualisering vereist onder andere op basis van nieuwe inzichten in de ontwikkeling van verkeersaantallen. Zie voor verdere informatie hoofdstuk 2.

## \* Doel

Het **doel** van de wegencategorisering is om een beeld weer te geven waarin duidelijk wordt op welke wijze het Amstelveense verkeers- en vervoersnetwerk in de toekomst functioneert.

De wegencategorisering vindt plaats om de volgende redenen:

1. Verkeersveiligheid
2. Nodig om bouwplannen te kunnen ontwikkelen
3. Nodig om uitgangspunten vast te leggen voor de inrichting bij reconstructies of onderhoud
4. Nodig om vragen te kunnen beantwoorden over de functie van een weg bij klachten over weggedrag en snelheid
5. Het netwerk van ontsluitings- en erftoegangswegen middels een berekening van het Amstelveense verkeersmodel te toetsen aan doorstroming van het Amstelveense wegnetwerk

Voorbeelden van de bovenstaande punten:

1. Door wegen, vallend binnen dezelfde categorie, zoveel als mogelijk uniform in te richten wordt overal aan weggebruikers duidelijk gemaakt welk verkeersgedrag er wordt verwacht. Dit komt de verkeersveiligheid zeer ten goede, bijvoorbeeld door bij ontsluitingswegen altijd uit te gaan van aparte fietsinfrastructuur
2. Een ontwikkelaar wil ergens een school of een appartementengebouw ontwikkelen. Voor de school is het belangrijk om te weten of de school in een veilige omgeving komt te liggen, waar geen hoofdroute langs loopt. Als de school gepland is langs een 50 km/uur-weg die gecategoriseerd is als erftoegangsweg, dan kan de bouw van de school worden aangegrepen om ook de weg her in te richten en af te waarden. Een appartementengebouw langs een 50 km/uur-weg biedt minder bebouwingmogelijkheden dan langs een 30 km/uur-weg, omdat de geluidsbelasting dan lager is. De door de raad vastgestelde classificatie in het categoriseringsplan is leidend voor de bebouwingmogelijkheden.
3. Als een 50 km/uur-weg aan groot onderhoud toe is, en deze is gecategoriseerd als 30 km/uur-gebied, dan dient de weg bij groot onderhoud geherprofileerd te worden. Om dat financieel mogelijk te maken, moet op tijd geld gezocht worden, want in het onderhoudsbudget is daar niet altijd ruimte voor. Ook moet dan waarschijnlijk een inspraaktraject worden doorlopen om de nieuwe inrichting met de omwonenden te bespreken. Het uitgangspunt 30 km/uur is dan integraal afgewogen en staat niet meer ter discussie, de manier waarop de weg wordt ingericht uiteraard wel.
4. De gemeente ontvangt regelmatig klachten van inwoners die vinden dat ergens te hard wordt gereden. Inwoners pleiten dan bijvoorbeeld voor het instellen van een 30 km/uur-zone of het aanleggen van snelheidsremmende maatregelen. Het categoriseringsplan biedt een integraal afwegingskader, op basis waarvan de klachten altijd inhoudelijk gemotiveerd beantwoord kunnen worden. Het biedt het handvat om te motiveren waarom een bepaalde weg wel of niet als toekomstige erftoegangsweg/zone 30 is aangewezen.
5. Ergens wordt een school gepland langs een 50 km/uur-weg, waarbij de ontwikkelende partij dan ook gelijk de weg graag afgewaardeerd ziet worden. Dat kan leiden tot een verschuiving van het verkeer, waardoor andere wegen niet eveneens afgewaardeerd zouden kunnen worden. Het is niet verstandig om dergelijke verzoeken steeds per plan te beoordelen. Ten eerste zijn dan altijd modelberekeningen nodig. Ten tweede ontbreekt dan een totaalvisie.

## 2. Afwegingscriteria wegcategorisering

Om de categorisering van de wegen in Amstelveen te kunnen bepalen, is het van belang de wegen te toetsen aan de volgende criteria:

1. Heeft de weg een (gewenste) functie voor doorgaand verkeer (het gaat dan om verkeer tussen kernen óf verkeer tussen kernen en provinciale of rijkswegen) danwel;
2. Heeft de weg een (gewenste) functie voor verkeer tussen wijken in Amstelveen danwel;
3. Heeft de weg een (gewenste) functie voor ontsluiting van gebieden (het gaat hier om wegen die bijvoorbeeld een wijk ontsluiten, 'wijkgebiedsontsluitingswegen' of ook wel 'wijkverzamelwegen', wegen die nodig zijn om de verschillende buurten te bereiken en te verlaten zonder dat men te lang over woonstraten/erftoegangswegen (zones 30) moet rijden).

Andere criteria, in willekeurige volgorde, zijn:

- verkeersveiligheid
- het aandeel vrachtverkeer
- is het een route voor regionaal OV / toekomstig R-Net (hoogwaardig regionaal OV net)
- regionale fietsroute
- hoeveelheid verkeer (nu en in toekomst)
- luchtkwaliteitseffecten en geluidseffecten weg + omringende wegennetwerk (verwachting)
- verwacht effect op doorstroming verkeer omliggende verkeersnetwerk
- is het een belangrijke uitrukroute voor de hulpdiensten
- huidige uiterlijke kenmerken weg

Het grootste gedeelte van het Amstelveense wegennet zal met beoordeling op bovenstaande criteria niet veranderen. De actualisering van het categoriseringsplan richt zich inhoudelijk alléén op:

- de wijzigingen ten opzichte van het vigerende categoriseringsplan en
- wegen waarover de verkeerskundigen van de gemeente Amstelveen, op basis van bovenstaande criteria, van mening zijn dat ze ten opzichte van de huidige situatie in een andere categorie gaan vallen.

### **3. Voorstel categorisering wegen buiten de bebouwde kom**

#### **\* Gebiedsontsluitingswegen**

Geadviseerd wordt om de volgende wegen buiten de bebouwde kom - maar in beheer bij Amstelveen - te classificeren als gebiedsontsluitingsweg (80 km/u):

- Burgemeester A. Colijnweg: ontsluitende functie voor Amstelveen
- Meerlandenweg tussen Legmeerdijk en Noorddammerweg

Voor de Meerlandenweg geldt dat dit een voorlopige classificatie is. Als bedrijventerrein De Loeten verder ontwikkeld is, zal het terrein, en dus ook de wegen daarbinnen, de status 'binnen de bebouwde kom' krijgen. De Meerlandenweg kent een verzamel functie en blijft een gebiedsontsluitingsweg, maar wordt 50 km/uur. De overige wegen worden dan verblijfsgebieden/erftoegangswegen met 30 km/uur.

#### **\* Erftoegangswegen**

Bijlage 2 geeft de wegen weer waarvan wordt voorgesteld deze te classificeren als erftoegangsweg (60 km/u). Deze wegen zijn nu voornamelijk al voorzien van een snelheidsregime van 60 km/u, behorend bij de categorie erftoegangsweg.

Er is één weg waarvoor dit niet geldt, de Hollandse Dijk. Daarvan is al gepland deze om te buigen van een 80 naar een 60 km/u regime.

Langs de Akker is een uitzondering. Deze weg kent nu een 80 km/u regime. De aansluitende wegen kennen een snelheidsregime van 60 km/u (Amstedijk) en 50 km/u (verkeersstructuur Langerhuize). In het wegencategoriseringsplan 1999 is reeds besloten Langs de Akker in te delen in de categorie erftoegangsweg (60 km/u). Dit veroorzaakt een goede geleidelijke overgang in snelheidsregime aan de westzijde en sluit aan op het regime van de Amstedijk Zuid. Tot op heden heeft op Langs de Akker nog geen grootschalige herinrichting plaatsgevonden.

---

#### **4. Voorstel categorisering wegen binnen de bebouwde kom**

Onderstaand voorstel is doorgerekend met het Amstelveense verkeersmodel om te bezien of door het categoriseren verschuivingseffecten in het verkeer optreden die niet door het netwerk van gebiedsontsluitingswegen kunnen worden opgevangen. Uit de doorrekening met het verkeersmodel is gebleken, dat de verkeersafwikkeling met de nu voorgestelde wegencategorisering in voldoende mate voldoet.

##### **\* Gebiedsontsluitingswegen**

Bijlage 3 geeft de wegen weer waarvan de classificatie niet wijzigt ten opzichte van de huidige situatie. In deze bijlage staat ook de verantwoording opgenomen voor de gemaakte keuzes.

##### **\* Erftoegangswegen**

Alle reeds bestaande erftoegangswegen / zones 30 (ook die uit bijlage 1) staan niet ter discussie.

##### **\* Wijziging van gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) naar erftoegangsweg (30 km/uur)**

- Graaf Florislaan / Laan Rozenburg
- Praam
- Startbaan (oost- en westzijde)
- Lindenlaan
- Van der Leeklaan
- Ouderkerkerlaan tussen Lindenlaan en Keerpuntweg
- Pieter Lastmanweg, Stadstuinen, Handelsweg west, Burg. Haspelslaan ten zuiden van Groen van Prinstererlaan
- Rembrandtweg ten zuiden van Groen van Prinstererlaan
- Galerij
- Zonnestein tussen Van Heuven Goedhartlaan en Rembrandtweg
- Turfschip
- Nieuwe Kalfjeslaan
- Bedrijventerrein Legmeer
- Bedrijventerrein Kronenburg/Uilenstede
- Bedrijventerrein De Stelling (eerst binnen bebouwde kom trekken)

##### **\* Overige wijzigingen**

- Wegenstructuur in Kostverloren: deels erftoegangsweg en deels gebiedsontsluitingsweg

##### **\* Verantwoording voorstel wijziging in categorisering**

Van onderstaande wegen wordt voorgesteld deze te categoriseren binnen de categorie erftoegangsweg in plaats van de huidige situatie waarin ze als gebiedsontsluitingsweg zijn geclassificeerd.

##### **Graaf Florislaan / Laan Rozenburg**

- weg door woonwijk, niet geschikt voor doorgaand verkeer, of verkeer tussen wijken
- weg leidt langs twee basisscholen, verblijfskarakter benadrukken en lage snelheid
- geen doorgaand vrachtverkeer, alleen vrachtverkeer naar winkelcentrum
- geen (toekomstig) openbaar vervoer
- geen regionale fietsroute, geen vrijliggende fietspaden aanwezig
- geen problemen te verwachten bij verschuiving verkeer naar alternatieven zoals Laan Walcheren

- relatief eenvoudig te herprofilen tot verblijfsgebied met 30 km/uur-limiet
- de brandweer vraagt met nadruk om betrokken te worden bij de planvorming van de herinrichting tot zone 30

Wanneer: gelijktijdig met groot onderhoud

#### **Praam**

- weg is alleen bedoeld voor bestemmingsverkeer in de buurt
- alleen kleinschalig OV en beperkt bevoorradend vrachtverkeer
- geen hoofdfietsroute
- geen nadelig effect op omliggend wegennet
- inrichting wel afstemmen op bevoorradend vrachtverkeer

Wanneer: kan op korte termijn, want kleinschalige aanpassingen zijn voldoende

#### **Startbaan**

- duidelijk verblijfsgebied, niet bedoeld voor doorgaand verkeer, lage intensiteit, alleen bestemmingsverkeer
- geen doorgaand vrachtverkeer, geen openbaar vervoer
- geen negatief effect op omliggende routes
- Startbaan is drukke regionale fietsroute: vrijliggend fietspad westzijde wel behouden

Wanneer: kan op korte termijn, want kleinschalige aanpassingen zijn voldoende

#### **Lindenlaan, Van der Leeklaan, Ouderkerkerlaan (Lindenlaan-Keerpuntweg)**

- wijkverzamelwegen met relatief lage intensiteit en meer verblijfskarakter dan ontsluitingsfunctie
- voorkomen van doorgaand verkeer richting Groenelaan - Laan van Langerhuize
- zeer beperkt vrachtverkeer, geen regionaal openbaar vervoer
- geen negatief effect op omliggende routes
- geen fietsinfrastructuur aanwezig, wegen zijn eenvoudig te herprofilen; uitzondering hierop is de hoofdfietsroute Ouderkerkerlaan; bijzondere aandacht is hiervoor nodig

Wanneer: zo mogelijk combineren deel ervan met nieuwe school Hortensialaan-Lindenlaan. Lindenlaan-west kan vooruitlopend op groot onderhoud, d.m.v. enkele asfaltplateaus al geregeld worden. Ook mogelijk om te wachten op groot onderhoud.

#### **De Parelvisserlaan, Fideliolaan en Traviatastraat (Operabuurt)**

- alleen bestemmingsverkeer voor de wijk, lage intensiteit
- geen doorgaand vrachtverkeer, geen regionaal openbaar vervoer
- wel rekening houden met bevoorradings-vrachtverkeer winkelcentrum en garagebedrijven
- geen negatief effect op omliggende routes
- geen vrijliggende fietsinfrastructuur (wel fietsstroken)
- de Ouverture blijft 50: geen verblijfsfunctie, overgang naar Ouderkerkerlaan, vrijliggend fietspad

Wanneer: op termijn, gelijktijdig met groot onderhoud

#### **Pieter Lastmanweg, Handelsweg, Stadstuinen, Burg Haspelslaan ten zuiden Groen van Prinstererlaan, Rembrandtweg ten zuiden van Groen van Prinstererlaan, Galerij**

- alleen bestemmingsverkeer voor het Stadshart, lage intensiteit
- geen fietsvoorzieningen, geen openbaar vervoer
- fietspaden Rembrandtweg handhaven (comfort fietsers naar Stadshart)
- vanwege hoog aandeel bevoorradend vrachtverkeer kiezen voor asfalt
- downgraden geen negatief effect om omliggende wegen

Wanneer: op korte termijn, door middel van aantal relatief kleinschalige aanpassingen. Bij groot onderhoud definitief inrichten.

#### **Zonnestein tussen Van Heuven Goedhartlaan en Rembrandtweg**

- alleen een functie voor bestemmingsverkeer, lage intensiteit
- geen doorgaand vrachtverkeer, geen regionaal openbaar vervoer, geen hoofdfietsroute
- geen negatief effect op omliggende routes
- eenvoudig te herprofilen

Wanneer: op korte termijn, door middel van aantal relatief kleinschalige aanpassingen. Bij groot onderhoud definitief inrichten.

#### **Turfschip (ten oosten van Groenelaan), Punter en Praam**

- deze wegen zijn in het Duurzaam Veilig plan in 2010 al heringericht en aangewezen als 30 km/uur-gebied
- de wegen zijn niet bedoeld voor doorgaand verkeer, alleen een functie voor de wijk zelf
- langzaam verkeer maakt gebruik van de rijbaan, menging van het verkeer wordt alleen aanbevolen met 30 km/uur
- geen doorgaand vrachtverkeer, geen hoofdfietsroute, alleen kleinschalig openbaar vervoer

Wanneer: Turfschip: alleen entree verplaatsen naar kruispunt met Groenelaan, enkele kleinschalige maatregelen. Bij groot onderhoud en/of ontwikkeling Middenwaard verdere reconstructie: versmallen, drempels, etc.

#### **Bedrijventerrein Legmeer + Kantorenpark Kronenburg / Uilenstede**

- de wegen zijn alleen bedoeld voor bestemmingsverkeer
- langzaam verkeer maakt grotendeels gebruik van de rijbaan
- wel is een speciale inrichting nodig vanwege de relatief grote hoeveelheid vrachtverkeer (prof. Meijerslaan is vrachtwagenparkeerplaats)
- buslijn 187 over Bavincklaan

Wanneer: beide kunnen worden meegenomen in het geplande revitaliseringsproject.

---

#### **Wegenstructuur Kostverloren (noordzijde Oranjebaan)**

Er is rondom winkelcentrum Kostverloren sprake van bevoorradend vrachtverkeer. De wijk kent geen doorgaand vrachtverkeer. Er is geen sprake van een regionale fietsroute. Een aantal wegen maakt wel deel uit van het Amstelveense hoofdfietsnetwerk. De wegen zijn voorzien van rode fietsstroken en breed. Er zijn geen OV-verbindingen. De wegenstructuur in deze wijk biedt in feite een 'escape' voor de verkeersdruk op de Beneluxbaan.

Vanwege de huidige weginrichting die qua verkeersveiligheid voldoet en die voor fietsers meer comfort biedt, is er feitelijk geen aanleiding voor het wijzigen naar erftoegangsweg. Voor de gewenste rust in woonwijken en de dubbele ontsluitingsstructuur in de wijk ('rondwegen') is het mogelijk en denkbaar één route van noord naar zuid als gebiedsontsluitingsweg te handhaven (ook als vangnetfunctie voor de Beneluxbaan) en de overige wegen op termijn in te richten als erftoegangsweg. Voorgesteld wordt, om de route C. Obscuralaan – Evenaar - Westelijk Halfgrond – E. Rooseveltlaan als gebiedsontsluitingsweg in te delen. Daarnaast (in oost-west richting) wordt voor de bevoorrading van het winkelcentrum én van de bebouwing op het voormalige A3-tracé voorgesteld de Straat van Messina en het aansluitende oost-west lopende deel van het Oostelijk Halfgrond ook als gebiedsontsluitingsweg te behouden.

In bijlage 4 is het kaartbeeld opgenomen.

## **5. Participatie/Inspraak**

### **\* Participatie**

Het wegcategoriseringsplan is reeds voorafgesteld met de wijkplatforms, de participatiegroepen en met de nood- en hulpdiensten. Dit heeft geleid tot instemming. De voorgestelde wijziging in de wegcategorisering, waarvan de brandweer expliciet verzoek betrokken te worden bij de weginrichtingsplannen, is de indeling van de Laan Rozenburg/Graaf Florislaan (nu grotendeels een gebiedsontsluitingsweg) in de categorie erftoegangsweg.

De brandweer is tegemoetgekomen door de Loethoelilaan in Westwijk te categoriseren als ontsluitingsweg, wat handhaven van de huidige situatie inhoudt. Voorafgaand aan de participatie was het voorstel deze laan in de categorie erftoegangsweg te laten vallen. Ook de Adviescommissie Wonen Amstelveen heeft gereageerd. Bijlage 5 geeft een korte weergave van de reacties die zijn binnengekomen.

### **\* Inspraak**

Er heeft een zeventiental personen gereageerd, inclusief de Stadsregio Amsterdam. In het oog springend zijn:

#### **\* bewoners E Rooseveltlaan:**

Bewoners van de E Rooseveltlaan streven naar maatregelen in hun straat. In een gesprek met hen (incl. wijkplatform) is toegezegd onderzoek te doen naar afsluiting zuidzijde straat incl. een spitsafsluiting op de Evenaar. Dit is de enige optie. Uit onderzoek blijkt, dat dit niet opportuun is (Oranjebaan wordt te druk + kruispuntbelasting kruisingen Beneluxbaan noord worden te hoog).

Hiermee is treffen van maatregelen op de Rooseveltlaan niet mogelijk, wat kan leiden tot ontevredenheid van omwonenden. In de AVC (Ambtelijke Verkeers Commissie, periodiek overleg tussen gemeente en nood-/hulpdiensten) van 23-10-2012 is gesuggereerd om de 'smileys' weer tijdelijk op te hangen aan een lantaarnpaal, in beide richtingen. Deze smileys lichten op wanneer een voorbijrijdend motorvoertuig zich aan de maximum snelheid houdt.

#### **\* reacties uit de omgeving Graaf Aelbrechtlaan/Keizer Karelweg:**

Een aantal omwonenden verzoekt om maatregelen om de rijsnelheid op de Graaf Aelbrechtlaan te verlagen. De functie van de weg Graaf Aelbrechtlaan is echter het verzamelen van verkeer uit omliggende wijken/voorzieningen. Een Zone 30 past niet bij deze functie. Ongevallen op de weg worden niet veroorzaakt door de huidig geldende snelheid.

Een overzicht van de inspraakreacties + de beantwoording van de gemeente Amstelveen hierop is te vinden in bijlage 6. De AVC heeft met deze reacties ingestemd op 23-10-2012. De inspraak leidt niet tot noemenswaardige aanpassingen in het plan zoals deze door B en W voor inspraak is vrijgegeven.

## 6. Voorstel categorisering toekomstig aan te leggen nieuwe wegen

Nieuw aangelegde wegen worden standaard geclassificeerd op basis van de keuze bij aanleg. De nieuw aangelegde Jane Addamslaan in Westwijk zuidwest is ingericht als 50 km/uur-weg en niet bij verkeersbesluit aangewezen als 30 km/uur-gebied of woonerf. Daar geldt dus de wettelijke snelheidslimiet van 50 km/u. Andere nieuwe straten in woonwijken worden bij verkeersbesluit aangewezen als 30 km/uur-gebied en zijn daarmee dan ook automatisch gecategoriseerd als erftoegangsweg. Voorstel is om de classificatie van nieuwe wegen op te nemen in het verkeersbesluit waarbij voorafgaand met de betreffende portefeuillehouder wordt afgestemd. De raad is automatisch op de hoogte omdat zij dergelijke uitbreidingsplannen doorgaans te zien krijgt. Tegen nieuwe 30 km/uur-wegen in de nieuwbouwwijken zal in het algemeen weinig bezwaar zijn.

De nieuwe wegen op de Amsteleiland-ontwikkeling worden erftoegangsweg (60 km/u, buiten de bebouwde kom).

Bedrijventerrein De Loeten: nu nog buiten de bebouwde kom, straks binnen de bebouwde kom, dan alle wegen erftoegangsweg km, met uitzondering van de verlengde Meerlandenweg.

## 7. Financiering

Door aanpassingen in wegen zo veel mogelijk door te voeren bij reconstructies is in de meeste gevallen geen separaat budget benodigd. In uitzonderingsgevallen zal separaat naar dekking worden gezocht.

## 8. Proces/Vervolg

---

Vanaf begin 2012 tot 31 oktober zijn de volgende stappen doorlopen:

- Verkeersoverleg (intern overleg verkeerskundigen Amstelveen): heeft plaatsgevonden
- Eerste overall afstemming met wethouder Levie: heeft plaatsgevonden
- Eerste afstemming met AVC 28 juni: heeft plaatsgevonden
- Doorrekenen voorstel met verkeersmodel: heeft plaatsgevonden
- Resultaat bespreken in gemeentelijk intern Verkeersoverleg: heeft plaatsgevonden
- Resultaat bespreken met AVC: heeft plaatsgevonden
- Resultaat afstemmen met wethouder Levie ('voorlopig akkoord'): heeft plaatsgevonden
- Participatie met wijkplatform(s) + PGA heeft plaatsgevonden
- Reacties gemeente op participatie: heeft plaatsgevonden
- Finale staf-behandeling wethouder Levie heeft plaatsgevonden
- Instemming directeur heeft plaatsgevonden
- B en W medio mei 2012 (vrijgeven voor inspraak) heeft plaatsgevonden
- Inspraak 6 weken heeft plaatsgevonden
- Gesprek met bewoners E Rooseveltlaan + wijkplatform n.a.v. inspraak: heeft plaatsgevonden
- Interne ambtelijke afstemming reacties op inspraak: heeft plaatsgevonden
- Afstemming met AVC en met wethouder inzake reacties op inspraak: heeft plaatsgevonden
- Verzenden voorlopige gemeentelijke reacties aan insprekers: vindt plaats vóór de commissiebehandeling
- B en W behandeling gepland op 13 november 2013
- Commissiebehandeling gepland op dinsdag 27 november 2012
- Behandeling gemeenteraad gepland op woensdag 12 november 2012



# Huidig





**BIJLAGE 2 verantwoording classificatie / handhaving erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (60 km/uur)**

Geadviseerd wordt om de categorisering van overige wegen buiten de bebouwde kom - maar in beheer bij Amstelveen - te categoriseren als erftoegangsweg (60 km/uur). Dit is conform het wegcategoriseringsplan uit 1999:

- Bankrasweg, Machineweg MP, Kostverlorenweg, Aanloop
- Amsteldijk-noord en Amsteldijk-zuid (buiten de kommen van Nes en Ouderkerk)
- Meerlandenweg ten oosten van de Noorddammerweg
- Noorddammerweg
- JC van Hattumweg
- Bosbaanweg, Duizendmeterweg, Kleine Noorddijk (tot camping
- Amsterdamse Bos), Bleekerskade (tot parkeerterrein)
- Nesserlaan, Middenweg
- Langs de Akker (reeds als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom gecategoriseerd in 1999)

Onderstaande wegen zijn in het wegcategoriseringsplan nog niet gecategoriseerd. Het gaat om:

- Bovenkerkerweg tussen Zijdelweg en Hollandse Dijk
- Hollandse Dijk
- Nieuwe Meerlaan

Van deze wegen wordt voorgesteld ze ook in te delen in de categorie erftoegangsweg buiten de bebouwde kom.

**BIJLAGE 3 verantwoording classificatie / handhaving gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/uur)**

**\* Overzicht wegen**

Doorgaande wegen:

- Beneluxbaan
- Bovenkerkerweg
- Legmeerdijk
- Keizer Karelweg noord / Amsterdamseweg noord
- Oranjebaan
- Laan van Langerhuize / Groenelaan noordwest
- Burgemeester Boersweg

Verkeer tussen wijken:

- Noorddammerweg tussen Asserring noord en Zetterij
- Zetterij
- Sportlaan
- Groenelaan – Turfschip west
- Dr. Willem Dreesweg
- Gondel
- Handweg zuid – Keizer Karelweg zuid
- Handweg noord - Laan Nieuwer-Amstel
- Amsterdamseweg zuid
- Rembrandtweg
- Keerpuntweg
- Meander (HOV)
- Van Heuven Goedhartlaan thv Stadshart

Wijkontsluitende (verzamel)wegen:

- Noorddammerlaan – Legmeerdijk noord
- Asserring
- Loethoelilaan
- Dr. Schweitzerlaan
- Poortwachter
- Wegenstructuur Kostverloren (noordzijde Oranjebaan)
- Van Heuven Goedhartlaan
- Jane Addamslaan
- Bertha von Suttnerlaan
- Salamander
- Molenweg/Graaf Aelbrechtlaan
- Marathonlaan
- Olympiadelaan – Frits Mullerlaan – Prof. W.H. Keesomlaan
- Laan van de Helende Meesters oost
- Amstelslag

**\* Verantwoording gemaakte keuzes:**

***Asserring (aandachtspunt: 'Noorddammerweg in Asserring' – R Net)***

- *wijkverzamelweg*
- *bevoorradend vrachtverkeer voor winkelcentrum Westwijk*
- *regionaal OV (toekomstig R-Net) op deel van de ring*
- *oostzijde is regionale fietsroute; handhaving vrijliggende fietspaden is pre*

- *te hoge intensiteiten voor downgrading: mogelijk ontstaat een probleem met luchtkwaliteit en/of geluid bij verschuiving van verkeer naar de Beneluxbaan*

#### **Schweitzerlaan**

- *wijkgebiedsontsluitingsweg, geen functie voor doorgaand verkeer*
- *hoofdfietsroute*
- *geen OV, wel vrachtverkeer bedrijventerreintje*

#### **Loethoelilaan**

- *Weg is conform inrichting gebiedsontsluitingsweg ingericht*
- *Brandweer heeft voorkeur voor behoud 50 km/u regime*
- *Geen problemen te verwachten met verkeersveiligheid*
- *Mogelijk op langere termijn alsnog wijzigen naar erftoegangsweg*

#### **Poortwachter**

- *bedoeld voor doorgaand intergemeentelijk busverkeer (COVAU)*
- *wenselijk om in combinatie met HOV vrijliggend fietspad en voorrang te handhaven*
- *geen verkeer tussen wijken, wel wijkverzamelweg*

#### **Van Heuven Goedhartlaan**

- *wijkverzamelweg*
- *hoofdfietsroute Amstelveen, waardoor het wenselijk is de fietsstroken, het asfalt en de voorrangssituatie te behouden*
- *beperkt bevoorradend vrachtverkeer*
- *'escape' voor calamiteiten op de Beneluxbaan*
- *geen verkeersveiligheidsprobleem*

#### **Jane Addamslaan, Bertha von Suttnerlaan**

- *ontsluitende weg voor Westwijk*
- *recent aangelegd als 50 km/uur-weg met vrijliggende fietspaden en OV*
- *bij downgrading zou een te lange route door verblijfsstraten moeten worden afgelegd*

#### **Molenweg/Graaf Aelbrechtlaan**

- *ontsluitende weg voor Patrimonium/Elsrijk*
- *recent deels heringericht als 50 km/uur-weg met fietsstroken en OV*
- *bij downgrading zou een te lange route door verblijfsstraten moeten worden afgelegd*

#### **Zetterij en Noorddammerweg tussen Zetterij en Asserring**

- *wijkontsluitende weg voor verkeer tussen twee wijken*
- *route voor vrachtverkeer en openbaar vervoer*
- *hoofdfietsroute met vrijliggende fietspaden en voorrang*
- *uitvalsweg voor Westwijk (druk op alternatieve routes te groot bij downgrading)*

#### **Noorddammerlaan-Legmeerdijk in Bovenkerk**

- *wijkverzamelweg met te hoge intensiteit voor 30 km/uur*
- *regionaal openbaar vervoer*
- *hoofdfietsroute, dus voorrang en fietsstroken/fietspaden gewenst*
- *nadelige milieueffecten op route Bovenkerkerweg-Beneluxbaan bij downgrading*

### **Keerpuntweg**

- HOV-route Zuidtangent: doorgaand verkeer OV
- deels vrijliggend tweerichtingenfietspad, deels geslotenverklaring voor fietsers
- toekomstige invalroute Stadshart in project A9, bevoorrading Stadshart
- onderdeel parkeerroute Stadshart

### **Meander**

- HOV-route R-Net buslijn 300, ook ander regionaal OV; doorgaand verkeer OV
- hoofdfietsroute
- bevoorradend vrachtverkeer Stadshart

### **Van Heuven Goedhartlaan t.h.v. Stadshart**

- vrijliggende fietspaden, regionale fietsroute,
- doorgaande regionale OV route
- bevoorradend vrachtverkeer aanwezig
- parkeerroute Stadshart

### **Marathonlaan**

- uitrukroute brandweer
- geen verblijfskarakter, ontsluiting van sportterrein/werf
- regionale fietsroute

### **Olympiadelaan/F. Mullerlaan/Prof. W.H. Keesomlaan**

- ontsluitende weg voor woonwijken, geen verblijfskarakter
- regionale hoofdfietsroute, dus asfalt, voorrang, fietsstroken wenselijk
- route openbaarvervoer (deels mogelijk toekomstig op de Keesomlaan)

### **Salamander**

- wijkverzamelweg voor Bovenkerk-zuid
- geen doorgaand verkeer, wel regionaal openbaar vervoer
- regionale hoofdfietsroute, kiezen voor voorrang en vrijliggende paden

### **Laan van de Helende Meesters oost**

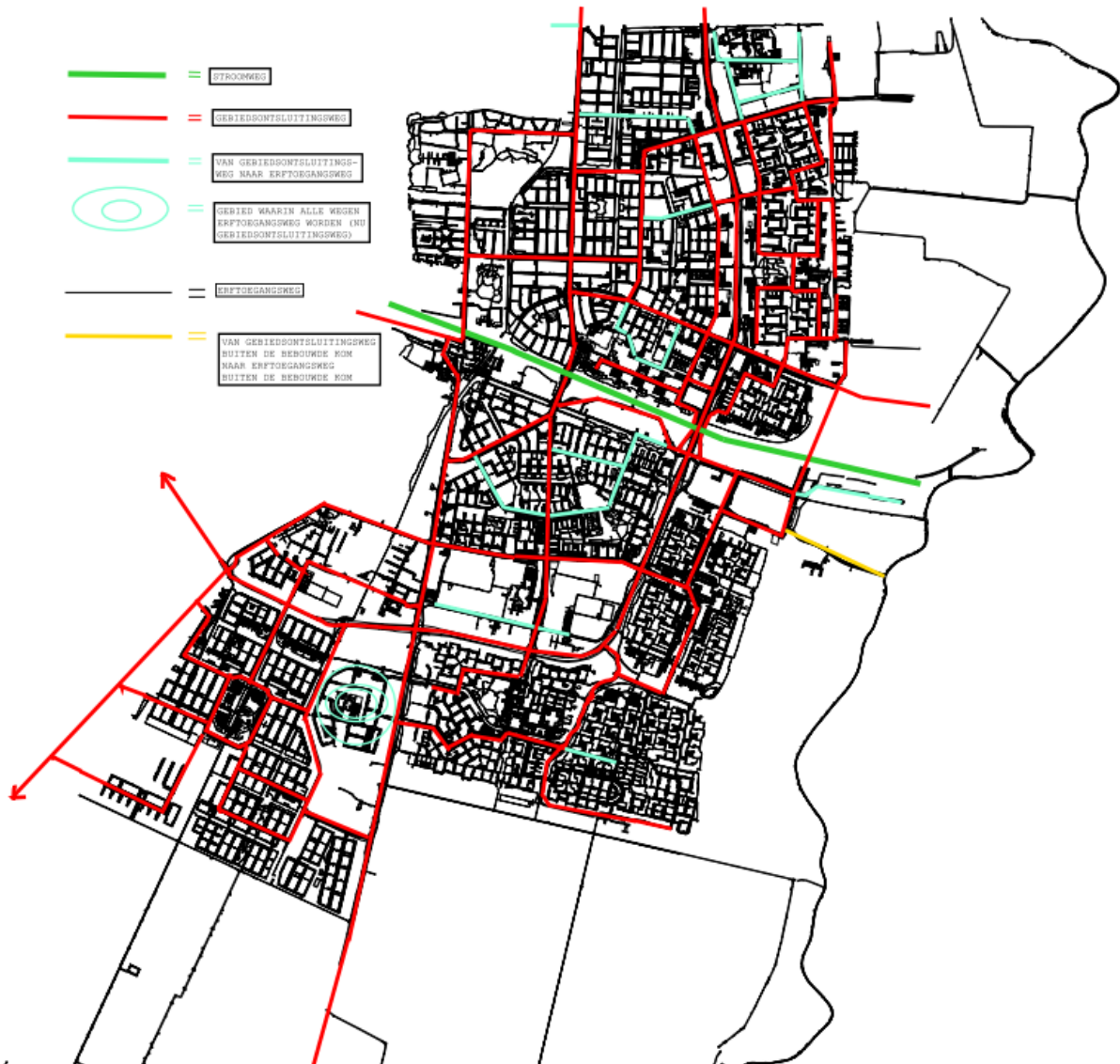
- de weg heeft geen verblijfsfunctie, is een gebiedsontsluitingsweg voor diverse functies en het ziekenhuis
- uitrukroute voor ambulances en busroute
- vrijliggende fietspaden kunnen worden behouden
- het is niet de bedoeling dat er veel verkeer over deze weg rijdt; dat wordt geacht te rijden via de Laan van Langerhuize; sturing hiervan vindt plaats via de verkeerslichten op het kruispunt Laan van Langerhuize-Burgemeester Boersweg

### **Amstelslag**

- ontsluitende functie voor kinderboerderij en Buurt over Ouderkerk/woningen Amstel t.h.v. A9
- vrijliggende fietspaden aanwezig

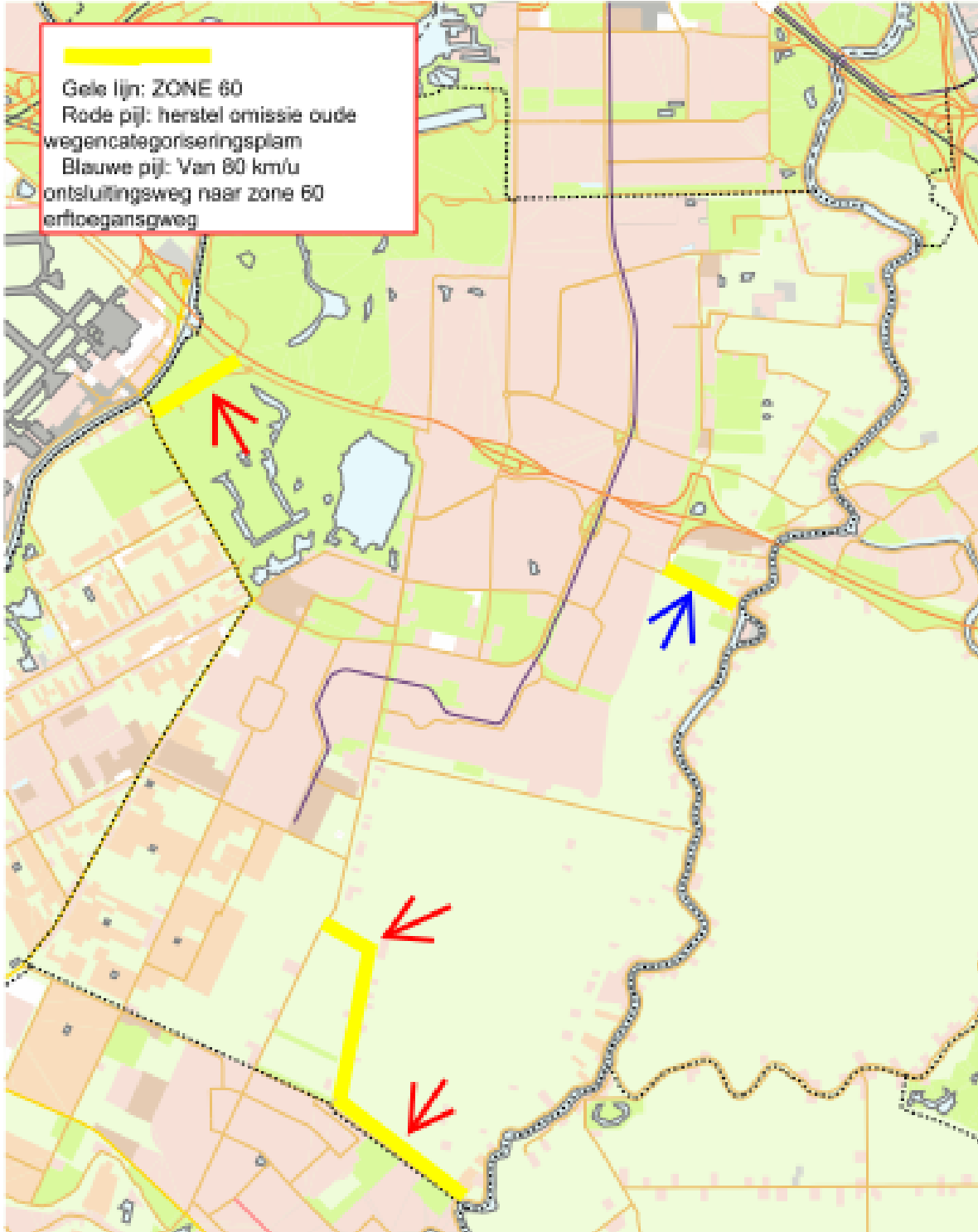
## BIJLAGE 4 Kaartbeeld wegcategorisering

BIJLAGE 4: VOORSTEL WEGENCATEGORISERING  
GEMEENTE AMSTELVEEN  
mei 2012



*Buiten de bebouwde kom: zie ook bijlage 2 en volgende pagina*

BIJLAGE 4 KAARTBEELD WIJZIGINGEN/ACTUALISERING  
WEGENCATEGORISERING BUITEN DE BEBOUWDE KOM





## **BIJLAGE 5 Participatie**

### **Reacties uit voorafstemming met wijkplatforms, nood/hulpdiensten en participatiegroepen**

#### **Brandweer:**

Geeft aan dat indeling van de Lindenlaan oostzijde, de vd Leeklaan middels theoretische berekeningen *kan* leiden tot een langere aanrijtijd voor voorzieningen boven de winkelstrip aan de Van der Hooplaan.

Geeft aan actief betrokken te willen worden bij de planvorming herinrichting Graaf Florislaan/Laan Rozenburg wanneer deze weg verder wordt voorzien van een zone 30.

Daarnaast geeft de brandweer aan dat de Loethoelilaan bij voorkeur een gebiedsontsluitingsweg blijft, omdat hiermee de aanrijtijden in deze omgeving beter gegarandeerd blijven. Omdat de Loethoelilaan conform ontwerpeisen van een gebiedsontsluitingsweg is ingericht, is dit akkoord bevonden. Mogelijk opent vanuit Aalsmeer op termijn een meer dichtbijzijnde brandweerkazerne die de Loethoelilaan als erftoegangsweg mogelijk maakt.

De brandweer is uitdrukkelijk om een inspraakreactie gevraagd.

#### **Wijkplatforms/participatiegroepen:**

\* Waardhuizen/Middenhoven: Akkoord met verzoek 30 km/u Praam z.s.m. door te voeren

\* Keizer Karelpark: geen opmerkingen

\* Wijkplatform Stadshart : Pleiten voor het weghalen van de R-net verbinding 300 (voorheen: de Zuidtangent) van de Meander. Juist vanwege de komst van de hoogfrequente regionaal doorgaande hoogwaardige buslijn 300 is de Meander destijds heringericht met aparte fietsinfrastructuur, omdat de Meander een hoofd fietsroute is. Omrijden van de buslijn 300 levert een veel te groot kwaliteitsverlies op door de toename in reistijd. In een convenant met de Stadsregio Amsterdam is, ten slotte, door de gemeente Amstelveen ingestemd met het beschikbaar houden van deze route voor busverkeer.

\* Dorpsraad Nes: suggestie om de Zwarte Kat als 30 km/u in te richten (reeds geantwoord: 'juridisch vanuit de wegenverkeerswet alleen bij grote uitzondering, namelijk bij grote verkeersonveiligheid. Dit is hier niet het geval. Omdat de Zwarte Kat buiten de bebouwde kom ligt geldt hier een snelheidsregime van 60 km/u.

\* Groenraad: geen opmerkingen

\* Gehandicaptenraad: complimenten voor de voorafstemming

Een aantal inhoudelijke opmerkingen (*cursief* gedrukt):

1. *'Bij de bouw van de Michiel de Ruyter is naar mijn idee onvoldoende rekening gehouden met de verkeerssituatie ter plaatse. Wanneer dit plan er had gelegen was tijdwinst geboekt en had wellicht een betere plek aan de orde gekomen.'* (reactie gemeente: t.k.n.)

2. *'Bij de inspraak niet alleen de PGA betrekken maar in ieder geval ook de "woonclub" '* (reactie gemeente: is gebeurd)

3. *'Het zou mij een lief ding waard zijn wanneer op de Beneluxbaan eenduidig een snelheid zou worden aangehouden. Mijn voorkeur gaat uit naar 50 km.'* (reactie gemeente: deze discussie heeft een aantal jaar geleden in de gemeenteraad plaatsgevonden, destijds is besloten om de huidige 70 km/u gedeelten op de Beneluxbaan te handhaven. De functie van de weg verantwoordt dit ook, het is de belangrijkste ontsluitingsweg van Amstelveen waarvan gebruik ten opzichte van de omliggende wegen juist gestimuleerd moet worden)

4. *'Op de Beneluxbaan is richting Amsterdam precies een plek waar fietsers geen voorrang hebben op het afbuigende autoverkeer, wanneer dat mogelijk is verander dat dan. Er hebben op die ene plek al vaker ongelukken plaatsgevonden.'* (Reactie gemeente, reeds aan Gehandicaptenraad gemeld: Dat klopt. Dit is het enige punt waar verkeer vanaf de Beneluxbaan met 70 km/uur de afrit oprijdt in een redelijk rechte lijn. Het voorrang geven aan de fietsers daar zou erg gevaarlijk zijn, naar verwachting gevaarlijker dan in de huidige situatie. Op de andere ongeregelde kruispunten van de fietsroute met op- en afritten is de layout van deze op- en afritten zodanig dat de snelheid van het autoverkeer veel lager ligt: op enkele plekken moet het afrijdende verkeer een U-bocht maken; het oprijdende verkeer rijdt langzamer dan het afrijdende verkeer, zodat ook daar voorrang voor fietsers gerechtvaardigd is)
5. *'Ik weet niet of het in dit kader past, maar kijk eens of de huidige situatie bij de Michiel de Ruyter nu voldoet aan eisen van verkeersveiligheid. Ben bang dat dat niet het geval is'.* (Reactie gemeente, reeds gemeld aan Gehandicaptenraad: De plek van de Michiel de Ruyterschool aan Laan Rozenburg is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet erg gelukkig gekozen. Daarom is destijds besloten om Laan Rozenburg ter plaatse van de school af te waarderen naar 30 km/uur en ook zodanig in te richten als schoolzone. Er zijn kruispuntplateaus en een klinkerverharding gekomen, waardoor de snelheid goed is afgeremd. De situatie voldoet daarmee goed aan de inrichtingseisen voor 30 km/uur-gebieden. We streven ernaar om de gehele Laan Rozenburg en Graaf Florislaan 30 km/uur te maken door de aanwezigheid van de scholen. Dit is nu in het conceptwegcategoriseringsplan opgenomen. Dit moet echter nog in de inspraak en besproken worden in de raad, red.)
6. *'Betrek later ook het bestuur van Veilig Verkeer Nederland afdeling Amstelveen bij de inspraak. Een van mijn andere petten op de kapstok is de pet van Adviseur Kind en Verkeer van VVN.'*

*'Nogmaals mijn oprechte waardering.'*

\* Adviescommissie Wonen Amstelveen

*'De ACW waardeert het dat we reeds in een vroeg stadium betrokken worden bij de planvorming. De Commissie deelt de doelstelling om het verkeer waar mogelijk veiliger te maken. Toch vraagt ze zich af of het op ruime schaal afwaarderen van wegen naar 30km status niet het doel voorbijschiet en juist nieuwe problemen creëert.'*

- *De maaswijdte van het 50km/u net wordt in sommige gedeelten van de gemeente vrij grof.*
  - *Daardoor zullen bijvoorbeeld ambulances te maken krijgen met langere aanrijtijden op het 30 km/u net vanwege de fysieke barrières tegen hard rijden. Ook rijst de vraag of het noodzakelijke veiligheidscomfort voor het vervoer van gewonden of zieken in gevaar komt door de proliferatie van drempels.'*
  - *Reactie gemeente: De nood/hulpdiensten zijn geconsulteerd en dit punt is niet aan de orde gebracht.*
- *'De commissie heeft ook zorgen over de verschraling het busnet:*
  - *Afwaardering van veel straten naar 30km/u staat op gespannen voet met medegebruik door buslijnen, hetgeen tot gevolg kan hebben dat de loopafstanden naar OV haltes voor mensen die slecht ter been zijn te groot worden. De commissie is met name beducht voor de onomkeerbaarheid van drempels en andere fysieke belemmeringen waardoor wijken blijvend verstoken blijven van openbaar vervoer.'*
  - *Reactie gemeente: Wanneer een bus door een zone 30 rijdt, zal de weginrichting hierop afgestemd worden. Met name doorgaand regionaal busverkeer gaat niet samen met drempels, bij lokale/ontsluitende buslijnen speelt dit minder.*
- *'Als door het afwaarderen van veel straten naar 30km/u de verkeersdruk op het 50km/u net toeneemt is het te voorspellen dat daar meer problemen zullen ontstaan.'* *Reactie gemeente: er heeft een doorrekening plaatsgevonden met het Amstelveense verkeersmodel waaruit blijkt dat met de toekomstige wegcategorying de verkeersdoorstroming voldoende gewaarborgd is.*
- *'In het geval van scholen langs 50km/u wegen kan wellicht ook gekeken worden naar verleggen van de ingangen of maatregelen (hekken?) om spelende kinderen en verkeer beter gescheiden te houden. Ook het inpassen van goede afzetmogelijkheden voor kinderen (Kiss and ride) draagt hier bij.'* *Reactie gemeente: In geval van een verkeersonveilige situatie bij scholen langs 50 km/u wegen zal de gemeente zich inspannen om, in overleg met de betreffende school, tot passende maatregelen te krijgen.*
- *'Op sommige routes zijn drempels inmiddels door zwaar verkeer en/of intensief gebruik inmiddels zo beschadigd /veranderd dat men met een wat zwaarder beladen personenauto die drempels niet meer zonder schade aan de auto kan nemen.'*

Reactie gemeente: De Adviescommissie Wonen is gevraagd om aan te geven om welke drempels het concreet gaat, dit zal dan worden doorgespeeld aan de afdeling Wegbeheer. Nieuwe drempels bieden geen garantie op niet verzakken maar uitgangspunt bij aanleg is natuurlijk altijd dat geen verzakkingen plaatsvinden.

- *'De vraag rijst naar het draagvlak voor deze maatregelen. Waar te nemen is dat ze soms juist ongewenst verkeersgedrag kunnen uitlokken, en dat langzaam verkeer hierdoor juist in de verdrukking komt:*
  - *In sommige recent gewijzigde straten zijn nieuwe (gevaarlijker?) situaties ontstaat nu sommige bestuurders extra hard op een chicane afrijden om er nog net als eerste door te kunnen.'* Reactie gemeente: Per geval zal, in geval van onderhoud, nauwkeurig worden bezien met welke maatregelen en weginrichting het juiste verkeersgedrag wordt afgedwongen. Bij veel straten/wegen die de afgelopen jaren zijn heringericht naar zone 30 of zone 60/erftoegangsweg is een positief resultaat bereikt ten aanzien van weggedrag, verkeersveiligheid en rijnsnelheidheeft.
- *'Is er rekening gehouden met de neiging van bestuurders om nu van drempel naar drempel te sprinten? Voor elke te nemen hobbel moet worden afgeremd en wordt weer opgetrokken. Daarbij mag ook het extra energiegebruik en milieubelasting (o.a. fijnstof) niet uit het oog verloren worden.'* Reactie gemeente: dit is voor een aantal automobilisten helaas de rijstijl, echter kan dit soort weggebruikers niet geremd worden door enige infrastructurele maatregelen.
- *'De vraag blijft staan of door het gelijkwaardig maken van wegen in de 30km/u gebieden de verkeersveiligheid afneemt door het verdwijnen van de nu nog geldende overzichtelijke voorrangregelingen.'* Reactie gemeente: de inrichting van de kruisingen maakt de geldende voorrangregeling duidelijk, de ervaring bij reeds doorgevoerde reconstructies is dat de overzichtelijkheid juist leidt tot veiliger gedrag.
- *'Als er nu toch wordt gekeken naar de veiligheid denken we ook aan bevordering van langzaam (fiets) verkeer door dat een duidelijker plaats in het wijkverkeer te geven. We denken daarbij aan het creëren van fietsvriendelijke routes naar scholen, buurtcentra, etc.'* Reactie gemeente: Dit is een uitwerking die past in het kader van de Amstelveense Verkeer- en vervoer Visie (AVVV) en het fietsbeleidsplan. Het stimuleren van fietsverkeer is geen doel op zich bij het categoriseren van wegen.
- *'Is er ook overwogen om wegen optisch aan te passen, door brede gekleurde fietspaden en versmalde rijbanen?'* Reactie gemeente: Dat wordt overwogen bij herinrichting van wegen bij onderhoud, zoals bijvoorbeeld onlangs conform uw suggestie heeft plaatsgevonden op de Noorddammerlaan in Bovenkerk. Ook veel zone 60 wegen (buiten de bebouwde kom) kennen dit inrichtingsprincipe reeds in de praktijk (bijvoorbeeld: Amsteldijk).

*'DE ACW is gaarne bereid dit nader toe te lichten en verder mee te denken in de ontwikkeling van het veiliger maken van het verkeer in Amstelveen.*

*Namens de Advies Commissie Wonen Amstelveen,  
Annet Leemans, (Voorzitter)'*

\* Overige wijkplatforms/participatiegroepen hebben niet gereageerd.



**BIJLAGE 6: Overzicht inspraakreacties**

Naam/Inspraakreactie:	Reactie Gemeente/Doen we er iets mee:	Invloed op wijziging concept Wegencategoriseringsplan
<b>Dhr. F. Heiner:</b> verkeersintensiteit is toegenomen op de Poortwachter. Ervaart geluidsoverlast. Wil handhaving op snelheid, waarvoor een max. snelheid onder de 50 km p/u.	Politie Amsterdam-Amstelland en Connexxion zijn op de hoogte gesteld van het door u ervaren te snel rijdend verkeer op de weg Poortwachter. Er zijn geen verkeersveiligheidsproblemen op deze weg. De door u ervaren geluidsoverlast vinden wij vervelend. De situatie is echter aan de orde langs meerdere wegen. De wet voorziet in deze gevallen niet in het nemen van eventuele maatregelen.	Nee
<b>Dhr. D. de Jong:</b> betuigt steun voor het plan om de Graaf Florislaan en Laan Rozenburg als zone 30 in te richten. Aangezien er 2 lagere scholen gevestigd zijn aan deze weg.	Dank voor uw steun  Michiel de Ruyterschool is reeds van een 30 km zone voorzien. Bij gereedkomen van nieuwbouw wordt Roelof Venemaschool t.z.t. ook van 30 km zone voorzien.  Conform voorstel wegcategoriseringsplan	Betreft steunbetuiging
<b>Mw. Monique van Leerdam:</b> Wil bij scholen een 30 km zone met aanduiding schoolzone, o.a. bij van Heuven Goedhartlaan en Laan Rozenburg	Bij de scholen aan Laan Rozenburg is al een schoolzone ingesteld. Bij Michiel de Ruijterschool zijn er 30 km plateaus.  Bij gereedkomen van nieuwbouw wordt Roelof Venemaschool t.z.t. ingericht als 30 km zone.	Nee

	<p>T.z.v. de Van Heuven Goedhartlaan: kent een belangrijke functie qua robuustheid van en doorstroming in het wegennet. Vervult in beide gevallen een vangnetfunctie voor de Beneluxbaan. Weg kent geen verkeersveiligheidsproblemen en kent goede fietsvoorzieningen. Aan deze weg grenst geen school. Wij begrijpen uw standpunt maar de Van Heuven Goedhartlaan blijft om bovenstaande redenen een 50 km/u ontsluitingsweg.</p>	
<p><b>Mw. N. Lindeboom:</b> Van Heuven Goedhartlaan vanaf Zonnestein tot aan rotonde moet 30 km zone worden. Wil voor de rotonde naast de school aan 3 zijdes een schoolzone aanduiding.</p>	<p>Functie van de weg biedt doorstroming in het wegennet, o.a. een vangnetfunctie voor de Beneluxbaan. Uw opmerking over de rotonde herkennen wij. Op korte termijn wordt de rotonde heringericht op basis van de landelijke verkeersveiligheidsrichtlijnen.</p>	Nee
<p><b>Dhr. Jeroen Smink:</b> wil erftoegangswegen binnen de bebouwde kom uitbreiden met woonerven.  Bij bijlage 1 staat erftoegangswegen, wil dit gewijzigd zien in erftoegangswegen + woonerven.</p>	<p>Woonerven behoren tot de categorie erftoegangswegen, ter verduidelijking zal de aanpassing conform uw verzoek worden overgenomen.</p>	Wordt overgenomen in wegcategoriseringsplan
<p><b>Dhr. Joost Smaal:</b> Wil bij Graaf Aelbrechtlaan 121-131 een 30 km zone en beter zicht op de kruising Graaf Aelbrechtlaan- Keizer Karelweg. .</p>	<p>Gemeente betreurt de ongevallen op de kruising Graaf Aelbrechtlaan/Keizer Karelweg.  Recent zijn extra maatregelen getroffen</p>	Nee

<p>Verwijst naar de ongevallen op de kruising met de Keizer Karelweg.</p>	<p>op het kruispunt. Onderzoek loopt naar de herinrichting van de kruising, inclusief beter zicht. Resultaten van het politierapport moeten nog afgewacht worden.</p> <p>Wij begrijpen uw verzoek om de Graaf Aelbrechtlaan 121-131 als zone 30 aan te wijzen. De functie van de weg Graaf Aelbrechtlaan is echter het verzamelen van verkeer uit omliggende wijken/voorzieningen. Een Zone 30 past niet bij deze functie. Ongevallen op de weg worden niet veroorzaakt door de huidig geldende snelheid. Melding van te hoge rijksnelheden zijn doorgegeven aan de politie.</p>	
<p><b>Michiel de Ruyter/ Ben Wilshaus:</b> Kiss&amp;go ride aanpassen. Wil controle tussen 7.00u-8.30 u op parkeerders bij de flat en een verkeersbord gelijkwaardige kruising op lantaarnpaal Laan Rozenburg-Tiengemetten.</p>	<p>Dank voor de suggestie, het is echter geen relevante inhoudelijke reactie t.a.v. wegcategoriseringsplan.</p> <p>Kiss &amp; Go aanpassen is momenteel in onderzoek binnen de gemeente.</p> <p>Voorstel van De Ruyter/Wilshaus is in bovenstaand onderzoek gezien, echter er worden door de gemeente passender oplossingen gepland.</p>	<p>Nee, niet van toepassing</p>
<p><b>Babette des Bouvrie:</b> <b>Astrid Prins:</b> Wil verbod U-turn bij Beneluxbaan ter hoogte van kruispunten Zonnestein en Kronenburg.</p>	<p>Dank voor uw suggestie, deze betreft geen relevante inhoudelijke reactie t.a.v. wegcategoriseringsplan. Vanzelfsprekend gaan wij er wel op in:</p>	<p>Nee, niet van toepassing</p>

	U-turn: voetgangers zijn goed zichtbaar + hebben bij groen licht t.a.t. voorrang, om deze reden wordt geen U-turn verbod overwogen.	
<b>T.M. Grapendaal:</b> wil een groter in-/uitstapplaats gebied bij de Michiel de Ruyterschool.	Dank voor uw reactie, het betreft geen relevante inhoudelijke reactie t.a.v. wegcategoriseringsplan. Echter:  Kiss & Go aanpassen is momenteel in onderzoek binnen de gemeente. Wij hopen op korte termijn een passende oplossing te bieden.	Nee, niet van toepassing
<b>D. van Popering:</b> Meld dat de rotonde bij de Van Heuven Goedhardtaan/Laan Rozenburg een gevaarlijk punt is, doordat automobilisten zich niet aan de voorrangsborden houden.	Gemeente herkent deze melding.  Zicht wordt beter bij rotonde. Door het toevoegen van zebrabaden, weghalen van struiken en fietspaden in rood te asfalteren.  Reactie Van Popering betreft geen relevante inhoudelijke reactie op wegcategoriseringsplan.	Nee niet van toepassing
<b>Maarten Dooijes:</b>  Stoplichten zijn groen voor fietsers rechtdoor over de Kalfjeslaan en ook groenlicht voor afslaand verkeer vanaf de Kalfjeslaan. Dit maakt de Amsterdamseweg onveilig.	Dank voor uw melding. Kruispunt Amsterdamseweg met Kalfjeslaan behoort tot Amsterdam. Hierom is de melding doorgegeven aan de gemeente Amsterdam.  Deze reactie valt buiten het kader van het wegcategoriseringsplan.	Nee, niet van toepassing
<b>G. Niemeijer:</b>	Dank voor uw reactie.	Nee, niet van toepassing

<p>Betuigt steun voor 30 km/uur-categorisering.</p> <p>Wil dat bij Paaskerk (Augustinupark) snelheidremmende maatregelen worden genomen, daar er harder wordt gereden dan de max. snelheid van 30 km.</p>	<p>Voor aanleggen van drempels geldt een norm van 75 meter rechtstand in een weg, die bij Augustinuspark niet gehaald wordt. Hierdoor kan de enige effectieve snelheidsremmende maatregel niet toegepast worden.</p> <p>Deze reactie valt buiten het kader van het wegencategoriseringsplan.</p>	<p>Betreft daarnaast steunbetuiging</p>
<p><b>Weijlandt:</b> wil betere in- en uitritten voor fietsers bij de scholen. Betere oversteekgelegenheid bij de Roelof Venemaschool en vrijliggende fietspaden.</p> <p>De weg a/d Roelof Venemaschool moet smaller worden om te snel rijdend verkeer te beperken.</p> <p>Wil dat bij de Amsterdamse weg maatregelen komen die de snelheid beperken tot 50 km/u, o.a. ook veilige oversteekvoorzieningen.</p> <p>Graaf Aelbrechtlaan van vrijliggende fietspaden voorzien.</p>	<p>Uw reactie spreekt de gemeente aan. Verkeersveiligheid, speciaal rondom scholen, is van evident belang.</p> <p>Omgeving Michiel de Ruyterschool is reeds een 30 km zone, verkeersveilig voor fietsers.</p> <p>De Amsterdamseweg is een verzamelfunctie voor verkeer en omliggende woonwijken. Er zijn geen verkeersveiligheidsproblemen op deze weg. Verkeersaanpassingen aan deze weg zijn niet aan de orde.</p> <p>Het signaal over de door u ervaren (te) hoge rijsnelheden is doorgegeven aan de politie Amsterdam Amstelland.</p> <p>De Graaf Aelbrechtlaan heeft een verzamelfunctie voor verkeer van/naar omliggende woonwijken. Voor vrijliggende fietspaden is helaas een grootschalige reconstructie nodig, die niet benodigd is</p>	<p>Nee , niet van toepassing</p>

	<p>daar de brede fietsstroken voldoen. Fietsstroken passen ook binnen een verkeersveilige inrichting van wegen.</p> <p>Recent zijn extra maatregelen op de kruising Keizer Karelweg-Graaf Aelbrechtlan getroffen naar aanleiding van de vervelende ongevallenreeks. Onderzoek loopt naar herinrichting kruising. Resultaten van het politierapport moeten nog afgewacht worden.</p> <p>Deze reactie valt buiten het kader van het wegencategoriseringsplan.</p>	
<p><b>Thomas van Wetering:</b> Wil bij kringloop een 30 km zone aanduiding in de bestrating en vraagt om aandacht voor staat wegdek.</p>	<p>Wij begrijpen uw wens, echter:</p> <p>Zone 30 aanduidingen (deels aanwezig) in bestrating in deze wijk worden juist weggehaald, bebording en weginrichting zijn afdoende.</p> <p>De bestrating voldoet voldoende aan de richtlijnen en zal waarschijnlijk binnen 2 jaar worden vervangen.</p> <p>Deze reactie valt buiten het kader van het wegencategoriseringsplan.</p>	Nee
<p><b>Jorrit Steetskamp:</b> Wil op de Notenlaan eenrichtingsverkeer</p>	<p>Notenlaan is reeds een zone 30 en blijft dit. Eenrichtingsverkeer is een optie, de gemeente zal dit punt op korte termijn nader onderzoeken.</p> <p>Deze reactie valt buiten het kader van het wegencategoriseringsplan.</p>	Nee, echter gemeente is bereid eenrichtingsverkeer te onderzoeken

<p><b>Stadsregio Amsterdam:</b></p> <p>1. Vraagt om aandacht snelheidsregime in samenhang met doorstroming busverkeer</p> <p>2. Verzoekt om aanwezigheid R Net busroute als hoofdcriterium op te nemen</p> <p>3. Verzoekt om functie bus mee te nemen in eventuele herinrichting van wegen</p> <p>4. Kaartbeeld aanvullen met Amstelveense wegen buiten de bebouwde kom</p> <p>5. Interne wegstructuur Kostverloren zou ook zone 30 kunnen worden</p>	<p>1. Op belangrijke regionale busroutes worden geen zones 30 voorgesteld. De aanwezigheid van R-Net is altijd een van de afwegingscriteria in beleidsplannen en/of bij verkeersveiligheidsmaatregelen. Als voorbeeld: Poortwachter blijft om deze reden een ontsluitingsweg.</p> <p>1. De enige busroute die in het voorstel naar zone 30 gaat is de Lindenlaan west, waar een zone 30 wordt voorgesteld terwijl er vanaf december 2012 een ontsluitende buslijn rijdt. Bij herinrichting wordt rekening gehouden met het aanwezige busverkeer.</p> <p>1. De door de SRA genoemde Laan Rozenburg is geen busroute. De wegen in Waardhuizen zijn in het vorige wegencategoriseringsplan reeds als zone 30 ingedeeld en het busmaterieel is hier ook op aangepast. Het betreft een laagfrequente ontsluitende buslijn.</p> <p>2. Suggestie SRA is prima maar het zal geen effect hebben op het voorstel wegencategorisering. Om deze reden is het niet nodig de suggestie over te nemen.</p> <p>3. Dit gebeurt reeds vanuit een brede integrale afweging</p> <p>4. Als dit technisch tot de mogelijkheden</p>	<p>Nee, echter wordt reeds deel conform wens Stadsregio (en in overleg met Stadsregio) gewerkt</p>
---	--	--

	<p>behoort, wordt dit overgenomen</p> <p>5. Verwezen wordt naar de reactie in de onderstaande cel (n.a.v. gesprek met bewoners E. Rooseveltlaan)</p>	
<p><b>Geertje Visser:</b>  <b>H.J.M. Blom:</b>  <b>Bewoners E. Rooseveltlaan</b>  1 - te hoge snelheid + gevaarlijk inhalen  2 - teveel verkeer + lastig inparkeren  3 - fietsstrook niet veilig voor fietsers + slechte oversteekbaarheid van de straat  4 - relatief veel vrachtverkeer in de straat  5 - slechte kwaliteit wegdek: veel herrie  6 - ook Oostelijk Halfroond is druk  7 - rechtsaffer Oranjebaan – C.  Obscuralaan krijgt teveel groen</p>	<p>Punt 1 en 3 zijn na het gesprek door de gemeente (op 16-10) doorgegeven aan de politie. Zowel de buurtregisseur als de AVC herkent zich niet in de punten 1 en 3, zo blijkt uit een mail aan de gemeente verzonden op 16 oktober 2012 en uit bespreking in de AVC op 23-10-2012.</p> <hr/> <p>Gesprek 8 okt 2012 geweest gemeente-betreffende bewoners + wijkplatform.</p> <p>Gezamenlijke conclusie:  snelheidsremmende maatregelen ongewenst. Wens om gemeente te laten onderzoeken of zuidelijke afsluiting Rooseveltlaan kan i.c.m. spitsafsluiting Evenaar.  Resultaat onderzoek: Oranjebaan ten oosten van Beneluxbaan wordt te druk + kruispuntbelastingen Beneluxbaan-Kostverloren worden te hoog. Daarnast wordt het wegennet hierdoor minder robuust.</p> <p>De politie is geconsulteerd: zij herkennen de problemen niet</p>	<p>Nee</p>