

Aan de stadsdeelraad van Geuzenveld- Slotermeer

Plein 40-45 nr. 1  
1064SW Amsterdam

Marijke Kohinor  
Joop IJisbergstraat 7  
1063 EJ Amsterdam  
tel .020-6136896  
rkohinor@zonnet.nl

Amsterdam 30 juni 2009,

Geachte raadsleden,

Hierbij vragen wij uw aandacht voor het volgende:

In het kader van **het onderhoud** van de Burg. Vening Meineszlaan zal het Dagelijks Bestuur op korte termijn een verkeersbesluit nemen om de Burg. Vening Meineszlaan te herprofileren waarbij een gedeelte van deze weg 30 km gebied wordt. Het gevolg daarvan is, dat de bus op dat gedeelte zal verdwijnen en door de Burg. Fockstraat zal gaan rijden.

Over deze herprofilering heeft summier overleg met de bewoners plaatsgevonden. Helaas heeft dit overleg niet geleid tot een evenwichtige belangenafweging van alle gebruikers, zoals u inmiddels waarschijnlijk wel weet uit krantenartikelen en handtekeningenacties.

Wij zijn van mening, dat het Dagelijks Bestuur haar taken niet zorgvuldig heeft uitgevoerd zowel wat betreft de inspraak en bewonersparticipatie, de keuzemogelijkheden van de bewoners, alsook haar bevoegdheid om een verantwoord verkeersbesluit te nemen.

Omdat het hier om een ingrijpende wijziging gaat, die veel geld kost en de leefbaarheid in het gebied voor minstens dertig jaar voor een groot deel zal bepalen, doen wij een dringend beroep op u, als gekozen volksvertegenwoordiger, het voorstel van het DB dan ook kritisch te bekijken en te beoordelen.

Wij vragen u op voorhand, er zorg voor te dragen, dat het besluit wordt uitgesteld en dat er voorlopig niet met de werkzaamheden zal worden begonnen.

Onze overweging om een appel aan u te doen zijn de volgende tien punten:

#### 1. BEPERKTE KEUZE BEWONERS

Er is een aantal afspraken met de bewoners niet nagekomen, er is niet of nauwelijks iets met de suggesties van de bewoners gedaan. Er heeft geen overweging plaatsgevonden waarom niet op de suggesties van de bewoners is ingegaan. De motivatie, op grond waarvan de voorstellen die uiteindelijk aan de bewoners zijn voorgelegd tot stand is gekomen, ontbreekt. Daardoor zijn een groot aantal creatieve mogelijkheden die bewoners naar voren hebben gebracht en die daadwerkelijk tot goede oplossingen hadden kunnen leiden, van tafel geveegd.

(Zie Bijlage I De procedure.) en (Bijlage II Niet onderzochte alternatieven)

De drie varianten, waaruit de bewoners uiteindelijk gedwongen werden te kiezen zijn op zodanige manier gepresenteerd, dat de keuze beperkt was tot:

Parkeerplaatsen of openbaar vervoer.

Parkeerplaatsen of bomen

Parkeerplaatsen of verkeersveiligheid .

## 2. VERKEERSVEILIGHEID

Wij zijn van mening dat, met name de door het Dag. Bestuur voorgestelde maatregelen, die zouden moeten leiden tot **meer verkeersveiligheid** op de Vening Meineszlaan, het beoogde doel niet zullen bereiken.

Het dagelijks bestuur gaat er ten onrechte van uit, dat alleen de **verkeerssnelheid** tot gevaarlijke verkeerssituaties leidt.

Bij het voorgenomen besluit wordt het gedeelte Vening Meineszlaan vanaf de Burg Fockstraat tot de Burg Eliasstraat ingericht als 30 km zone. Vanaf de Burg Eliasstraat tot de Slotermeerlaan is dat reeds het geval en daar is het allesbehalve veilig fietsen.

Tijdens de informatieavond van 11 mei jl. hebben diverse bewoners echter duidelijk naar voren gebracht dat in het geval van de Vening Meineszlaan het hoge aantal auto's (sluipverkeer) en het **verkeersgedrag van automobilisten een doorslaggevende rol spelen bij de onveilige situaties voor fietsers.**

Versmalling van de rijbaan en drempels, zijn niet afdoende om de veiligheid te verbeteren. Het rijgedrag van automobilisten moet worden aangepakt. Met andere woorden, er moet worden gehandhaafd. Handhaving en geld voor handhaving zijn niet in de plannen opgenomen. Na heel lang aandringen komt de toezegging, dat als zal blijken dat de voorgenomen maatregelen niet het gewenste resultaat, **veiligheid voor de fietser**, opleveren misschien aanvullende maatregelen kunnen worden genomen.

## 3. VERKEERSANALYSE

.De Vening Meineszlaan is oorspronkelijk ontworpen als een lange rechte weg om de aan weerskanten gelegen kleine woonwijken te ontsluiten.

Door allerlei verkeersmaatregelen op de Burg. de Vlughtlaan wordt de Vening Meineszlaan echter steeds vaker gebruikt als doorgaande route. Ook het falend parkeerbeleid trekt veel ongewenste verkeersbewegingen aan (er komen. 2 auto's om 1 auto te parkeren) en maakt de weg onveilig voor fietsers.

Wij vragen u dan ook om een zorgvuldige analyse van:

- Het aantal verkeersbewegingen van de diverse verkeersdeelnemers, waaronder voetgangers
- Een analyse van de snelheidsbeperkende maatregelen die tot nu toe zijn getroffen, zoals de drempels rond de Burg.Eliasstraat en de drempels op het gedeelte tot de Slotermeerlaan.
- Door middel van camera's observeren wat het effect van deze maatregelen is op het gedrag van de verkeersdeelnemers op diverse plaatsen van de Vening Meineszlaan

Pas op basis van **deze analyse dient beoordeeld te worden welke** maatregelen noodzakelijk zijn om de verkeersveiligheid van de hele laan te verbeteren.

Geef daarbij duidelijk aan:

- Wat het verwachte resultaat per maatregel zal zijn en hoe dat kan worden gemeten.
- Wanneer aanvullende maatregelen genomen zullen worden als het gewenste resultaat niet wordt bereikt
- Welke maatregelen dat zullen zijn.
- Hoe de handhaving is geregeld.

#### 4. TIJDELIJKE PROEF

De analyse zou kunnen worden aangevuld met tijdelijke maatregelen zoals de rijbaan versmallen door middel van betonblokken, om met camera's te kunnen observeren of er daardoor inderdaad minder auto's van de weg gebruik maken en of het gedrag ten opzichte van fietsers verbetert.

Het verlagen van de snelheid prikkelt veel automobilisten juist, hun voorganger die zich wel aan de snelheid houdt, te passeren ook als er tegenliggers aankomen.

Uit deze proef zou ook duidelijk moeten worden welke breedte van de rijstrook de meeste bescherming voor de fietser oplevert.

#### 5. VERKEERSPLAN

Wij zijn van mening dat ingrijpende verkeerswijzigingen aan een weg moeten worden beoordeeld in combinatie met de gevolgen voor omringende straten en dat de maatregelen op elkaar moeten aansluiten en op elkaar worden afgestemd.

Ook de onduidelijkheid die ontstaat door deze weg over kleine afstanden steeds **anders in te richten** en steeds **verschillende snelheidbeperkende maatregelen** te treffen zal de verkeersveiligheid eerder doen afnemen dan toenemen

De gevolgen voor het verkeer in de Burg.Fockstraat en de aanpassingen die aan deze straat moeten worden gedaan, moeten inzichtelijk worden gemaakt. Er moet een samenhangend plan gemaakt worden waarin zowel de gevolgen alsmede de maatregelen voor de omgeving en de omringende straten mee beoordeeld kunnen worden .

Ook over eventuele toekomstige ontwikkelingen, zoals het openstellen van de Burg. Fockstraat voor doorgaand verkeer richting station Sloterdijk moet een duidelijk beeld worden gegeven.

#### 6. FALEND BELEID

De voorgenomen herinrichting van de Vening Meineszlaan is er de oorzaak van, dat een openbaar belang, de bus, moet wijken voor parkeerplaatsen. Dat komt, omdat het stadsdeel er tot nu toe niet in is geslaagd een goed parkeer/ verkeersbeleid te ontwikkelen, waarin prioriteiten worden gesteld, die dienen als uitgangspunt voor te nemen besluiten.

Een beleidskader waaraan het verkeersbesluit kan worden getoetst ontbreekt, evenals de motivatie waarom men met dit voorstel is gekomen.

In plaats daarvan legt het stadsdeel haar bestuurlijke verantwoording op het bordje van de bewoners door hen de keuze: **bus of parkeerplaats** of **fiets of parkeerplaats** op te dringen. Onder het mom **bewonersparticipatie en inspraak** worden de bewoners door het stadsdeel tegen elkaar uitgespeeld.

#### 7. EVALUATIE 30 KM MAATREGELLEN

Bij omringende wegen hebben 30 km maatregelen de verkeersveiligheid voor fietsers geen goed gedaan ( Bijlage III)

Daarom verzoeken wij alvorens nog meer nieuwe 30km zones in te richten, om een evaluatie van de 30 km.zones die de afgelopen 5 jaar zijn gerealiseerd. De herinrichting van een weg is kostbaar en bepaalt voor een periode van circa 30 jaar voor een groot deel de leefbaarheid in de woonomgeving. Men dient dus uiterst zorgvuldig te werk te gaan, omdat eventuele vergissingen niet snel zullen worden hersteld.

Aan de hand van deze evaluatie kan in de toekomst beter worden beoordeeld, wat de meest doeltreffende en gebruiksvriendelijke maatregelen zijn voor nieuw in te richten 30km gebieden.

## 8. ADVIEZEN

Hierbij verzoeken wij om alle adviezen die zijn uitgebracht door alle instanties die zich over het voorstel hebben gebogen zoals de verkeerscommissie, de politie, de brandweer en het GVB en eventuele anderen.

## 9. FINANCIERING

Wij willen weten hoe de financiering van deze herprofilering is geregeld en verzoeken om overzicht van de geschatte kosten.

Wij willen ook weten of het verbeteren van de verkeersveiligheid de doorslaggevende factor is geweest bij het besluit om de weg gedeeltelijk als 30 km zone in te richten. Verder verwachten wij een antwoord op de vraag of de wijze van financiering een rol heeft gespeeld bij deze keuze voor een 30km zone en zo ja welke?

## 10. SECOND OPINION

Opvallend tijdens de informatieavonden was, dat op praktisch alle voorstellen van bewoners afwijzend werd gereageerd in de trant van : dat mag niet van het GVB, of antwoorden van die strekking.

Deze afwerende houding van het stadsdeel roept de volgende vragen op:

- Hoe is de zeggenschap over de Vening Meineszlaan bestuurlijk en juridisch geregeld?
- Wat is de juridisch status van het GVB in deze kwestie.?
- Heeft het GVB een vetorecht bij de inrichting van wegen, waaraan zij het recht ontleent een route niet te rijden als niet aan haar voorwaarden is voldaan?
- Welke onbindende factoren zijn er juridisch vastgelegd, waardoor het GVB de macht schijnt te hebben een route niet langer te rijden ?
- Is het stadsdeel door haar beleid om het aantal 30 km. zones uit te breiden er de oorzaak van, dat het openbaar vervoer in het betreffende gebied wordt opgeheven of verminderd ?

De bovengeschetste opstelling van het stadsdeel maakt de belangen van de bewoners ondergeschikt aan onduidelijke regels en breekt daarmee bestaande voorzieningen in de woonomgeving af.

Dat lijkt ons in strijd met de sociale vernieuwing.

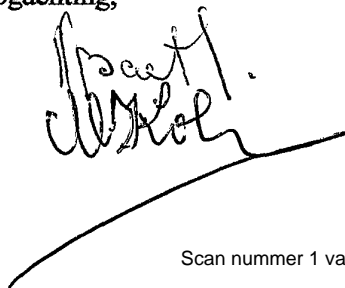
Zowel bestuurlijke als ambtelijke vertegenwoordigers van het stadsdeel manifesteren zo'n diepgewortelde overtuiging , dat er geen alternatieven mogelijk zijn, dat je zou kunnen spreken over een zekere mate van bedrijfsblindheid.

Het lijkt ons dan ook uitermate nuttig het hele voorstel opnieuw te laten bekijken door externe deskundigen. Zij zijn in staat de oplossingen en mogelijkheden, die elders in Nederland wel mogelijk zijn, mee te nemen in het voorstel en zij worden niet op voorhand belemmerd door de ( ongeschreven ?) Amsterdamse regels die een gebruikersvriendelijke oplossing letterlijk in de weg staan.

Wij hopen, dat u ,als gekozen volksvertegenwoordigers, net zo zorgvuldig met de Burg. Vening Meineszlaan wilt omgaan als wij en wachten uw reactie af

Met de meeste hoogachting,

Mia Baets  
Marijke Kohinor



**Correspondentie adres: Marijke Kohinor  
Joop IJisbergstraat 7  
1063 EJ Amsterdam.**

**Wilt u s.v.p. van alle correspondentie een copy sturen aan : Mevr. A.M.E. Baets  
Harry Koningsbergerstraat 172  
1063AH Amsterdam  
Tel 020-6134670**

**BIJLAGEN**

- I De procedure**
- II Niet onderzochte alternatieven**
- III Onveilige verkeerssituaties in omringende 30 km zones**

**BIJLAGE I****DE PROCEDURE**

Op 18 juni 2008 heeft het stadsdeel een bewonersbijeenkomst georganiseerd om met de bewoners te overleggen over de herinrichting van de Burg Vening Meineszlaan.

De Vening Meineszlaan is toe aan groot onderhoud en omdat bewoners al geruime tijd klagen over de onveilige verkeerssituatie van de Vening Meineszlaan is besloten om de laan door middel van herprofilering veiliger in te richten.

De onveilige situatie is ontstaan omdat in de loop der jaren teveel auto's veel te hard rijden en omdat er teveel auto's parkeren.

In de loop der tijd zijn er al wat aanpassingen geweest zoals verkeersdrempels die de zaak er helaas niet beter op hebben gemaakt.

De eerste informatieavond verloopt rommelig en onaangenaam omdat niet alle bewoners de uitnodigingsbrief hebben ontvangen en omdat er grote onvrede is over het door het stadsdeel gevoerde parkeerbeleid.

Later zal blijken, dat de onaangename avond voor veel bewoners een reden is om volgende bijeenkomsten te mijden en voor het stadsdeel om volgende avonden anders te organiseren.

Volgens de heer de Ruyter is het doel van de eerste avond dat de aanwezige bewoners alvast input geven met betrekking tot de plannen, want zij zijn ervaringsdeskundigen.

Er zal ook een klankbordgroep opgericht worden om de bewoners in het vervolgtraject te betrekken bij het ontwikkelen van de plannen. Het staat elke bewoner vrij om zitting in deze klankbordgroep te nemen.

In oktober 2008 volgt een tweede avond.

Nu mogen bewoners alleen individueel door middel van briefjes, hun vragen stellen en opmerkingen maken. Daardoor weten de bewoners niet meer van elkaar wat ze werkelijk willen. Dat er grote behoefte is aan parkeerplaatsen was vanaf het begin duidelijk. Er wordt al jaren een verbeterde strijd gevoerd over het parkeerbeleid van het stadsdeel. Dus elke autobezitter probeert op de eerste plaats zijn parkeerplaats veilig te stellen. In de plannen van het stadsdeel is daar onlosmakelijk aan gekoppeld, dat de busroute daarvoor zal moeten worden ingekort, lees, verdwijnen, op het gedeelte tussen de Burg Fockstraat en de Burg Eliasstraat. Omdat op dat gedeelte, volgens het stadsdeel, geen ruimte is voor een fietspad, hoopt zij dat wegversmalling en drempels een 30 km zone afdoende zullen zijn om de veiligheid voor fietsers te garanderen.

Bij de laatste bewonersavond van 11 mei j.l hebben diverse bewoners duidelijk aangegeven, dat versmalling van de rijbaan en drempels alleen, niet afdoende zijn om de veiligheid te verbeteren. Het rijgedrag van automobilisten moet aangepakt worden met andere woorden er moet worden ook gehandhaafd. Handhaving en geld voor handhaving zijn niet in de plannen opgenomen. Na lang aandringen komt de toezegging, dat als blijkt dat de voorgenomen maatregelen niet het gewenste resultaat, veiligheid voor de fietser, oplevert, er misschien aanvullende maatregelen kunnen worden genomen

(Vervolg BIJLAGE I)

#### SAMENVATTING

Beloften aan bewoners zijn niet nagekomen .

Er is geen klankbordgroep opgericht.

Voorstellen van bewoners zijn niet onderzocht.

Een voorgelegde variant was niet realistisch, omdat deze variant uitging van het **opheffen** van parkeerplaatsen.

Onduidelijk is, waarom de voorstellen zijn blijven steken in het eenzijdige starre stadium, waarin ze in eerste instantie zijn gepresenteerd, met daaraan gekoppeld de parkeerplaatsen.

De keuze van de bewoners is hierdoor uiterst beperkt gebleven.

**BIJLAGE II****NIET ONDERZOCHE ALTERNATIEVEN****1. Gedeeld wandel-fietspad van circa 180 cm breed.**

Voorbeelden in Amsterdam: route CS- Openbare bibliotheek. Terrein rond VU

In Bussum: Brediusweg

Er lopen niet veel mensen op de stoepen van de Vening Meineszlaan, Hoofdzakelijk bij de begin en eindtijden van de Henricusschool.

Veel mensen fietsen al op de stoepen, in plaats van langs de geparkeerde auto's op de rijbaan te fietsen

**2. Onderzoek wat het rendement van een bepaalde voorziening/ investering is, zowel financieel als voor de verkeersveiligheid****3. Uniforme inrichting voor het hele gebied vanaf de Burg. Fockstraat tot de Slotermeerlaan****4. Één vrijliggend fietspad aan de noordkant, waarop fietsen in beide richtingen mogen rijden in het gedeelte vanaf de Burg. Fockstraat tot de Slotermeerlaan****5. Één richtingsverkeer voor auto's bij voorkeur in de richting west –oost met vrijliggend fietspad aan de noordkant**

**6. De weg zo smal maken als b.v. de Vervoorenstraat, zodat auto's fietsers echt niet kunnen passeren.** Op een rijbaan van 6 meter breed worden automobilisten doorlopend geprikkeld fietsers wel te passeren ook als er tegenliggers aankomen.

(Nadeel de slechte bereikbaarheid voor brandweer, andere hulpdiensten en de vuilniswagens)

**7. Plaatsen van extra verkeersborden zoals: verboden in te halen.****8. Overleg met GVB om een klein stukje van de route van bus 64 in een 30 km zone te rijden. I.v.m. het tijdschema, rijdt de bus al heel langzaam door de Vening Meineszlaan .**

**9. Bussluis of soortgelijke voorzieningen om de bus de bestaande route in de Vening Meineszlaan te laten rijden, maar auto's te weren**

**10. Toekomstige ontwikkelingen**

Duidelijkheid of de inrichting van de Burg. Fockstraat voor openbaar vervoer een eerste stap is om in de toekomst de Burg Fockstraat open te stellen voor openbaar vervoer of doorgaand verkeer naar station Sloterdijk



## BIJLAGE III

### **ONVEILIGE VERKEERSITUATIES in omringende 30 km zones**

De rijbaan van een aantal straten in de directe omgeving van de Vening Meineszlaan is inmiddels smaller gemaakt en al dan niet ingericht als 30 km zone.

#### **B.v. de Burg Eliasstraat tussen Burg. Vlughtlaan en van Tienhovengracht.**

Vóór de herinrichting was daar veilig te fietsen omdat de auto's ruimte genoeg hadden om fietsers te passeren. Na de herprofilering moeten de auto's achter de fietsers blijven. Ik ben al een paar keer bijna aangereden door een tegemoetkomende auto, die of een fietser, of een (file) auto's aan het inhalen was en die daarbij op de linkerrijbaan trachtte te passeren om linksaf te slaan.

Resultaat ; Ik fiets daar niet meer.

Dit probleem wordt door meerdere mensen zo ervaren en ook herhaaldelijk tijdens bewonersbijeenkomsten of persoonlijk bij ambtenaren gemeld. Het probleem wordt wel erkend, maar er worden geen technische verbeteringen overwogen, laat staan de verkeersregels gehandhaafd.

#### **Burg.Vening Meineslaan tussen Burg Eliasstraat en Slotermeerlaan**

Het 30 km gebied op de Burg. Vening Meineszlaan vanaf de Burg Eliasstraat tot de Slotermeerlaan, is nu mijn route. Hier wordt de fietser meestal niet gepasseerd als er tegenliggers zijn, maar als het wel gebeurt, doet meteen de hele file auto's dat. Een nog groter gevaar loopt de fietser die vanuit de Sieg Vaz Diasstraat rechtsaf slaat de Vening Meineszstraat op om door een haastig inhalende tegenligger (richting Slotermeerlaan), op de rechter rijbaan aangereden te worden.

#### **Twee problemen met de verkeersdrempel hoek Burg. Eliasstraat Burg Vening Meineszlaan**

- Onduidelijke situatie over voorrang en richting aangeven.
- Er zijn auto's, die als ze richting Slotermeerlaan rijden, voor deze drempel eerst uitwijken naar links, waardoor ze recht op de links wachtende fietser aanrijden, om dan vervolgens naar rechts te sturen om met 2 wielen, in plaats van een, de verhoging van de drempel op te rijden.

De inrichting van een weg alleen maakt een 30 km zone niet veilig.

Niet de snelheid, maar de hoeveelheid auto's en het onverantwoordelijke rijgedrag maakt de weg onveilig. Zonder handhaving is een 30 km zone schijnv (h)eilig