Adviesaanvraag DB aan stadsdeelcommissie

Stadsdeel:	Oost
Onderwerp adviesaanvraag:	Adviesaanvraag definitief ontwerp project Linnaeusstraat/Middenweg en het verplaatsen van de ondergrondse afvalinzamelingsysteem in de Wijttenbachstraat
Portefeuille:	Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit, en Afval en Reiniging
Meegestuurde stukken:	1. Definitief Ontwerp Linnaeusstraat en eerste deel Middenweg.pdf 2. Definitief Ontwerpboek Linnaeusstraat en eerste deel Middenweg.pdf 3. Ontwerp locatiebesluit vrijgeven inspraak Wijttenbachstraat – concept.docx 4. Bewonerstekening locatiebesluit.jpg
Procesbegeleider:	Bert Stuivenberg
Datum weekstart/staf:	11 nov 2024
Datum stadsdeelcommissie:	3 dec 2024
Datum dagelijks bestuur:	19 nov 2024
Registratienr. (optioneel):	...

Over adviesaanvragen door het DB: Conform de Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022:

- (art. 19, lid 2) vraagt DB de stadsdeelcommissie (SDC) om advies als het voornemens is gebiedsopgaven met belangrijkste vierjaren doelstellingen vast te stellen, alsmede de zo nodig jaarlijkse herijking daarvan, of op eigen initiatief een taak of bevoegdheid uit te oefenen waarbij uniforme openbare voorbereidingsprocedure in de zin van afdeling 3.4 van de Awb of inspraak in de zin van de Algemene Inspraakverordening aan de orde is;
- (art. 19, lid 6) legt DB significante ruimtelijke herinrichtingsprojecten tijdig voor advisering voor aan SDC;
- (art 31, lid 2) informeert DB SDC vooraf over inzet van financiële middelen en SDC wordt in gelegenheid gesteld daar advies over uit te brengen, waaronder voorstellen voor een andere inzet.

Bij besluitvorming maakt DB inzichtelijk wat advies van SDC is en hoe eventuele voorstellen of moties als bedoeld in art. 30, lid 3, zijn verwerkt. DB neemt advies van SDC over indien is vastgesteld met meerderheid van stemmen en past binnen stedelijke en budgettaire kaders. DB kan uitsluitend schriftelijk met zeer zwaarwegende redenen afwijken van advies of voorstel van SDC. (art. 19, lid 5)
Als standpunten van stadsdeelcommissieleden bij uitbrengen van advies uiteenlopen, worden in advies standaard alle verschillende standpunten binnen commissie kenbaar gemaakt. (art. 30, lid 5)

Adviesvraag dagelijks bestuur aan stadsdeelcommissie:

Formuleer hier de vraag aan de stadsdeelcommissie

Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost vraagt advies aan de stadsdeelcommissie over twee onderwerpen. Vanwege de impact van de aanpassing vinden we het belangrijk om uw input ook bij de finale behandeling mee te nemen:

1. *De uitgewerkte inrichting van de Linnaeusstraat/Middenweg en de adviesvraag;*
2. *De verplaatsing van de ondergrondse afvalinzamelingspunten.*

1. De uitgewerkte inrichting van de Linnaeusstraat/Middenweg.

Op de Linnaeusstraat en een deel van de Middenweg is veel en divers onderhoud nodig. Deze werkzaamheden worden gebruikt om de inrichting aan te passen naar de huidige standaard. Vanwege de beperkte ontwerpvrijheid, en dat het project in basis een onderhoudsproject is, is het participatieniveau met de omgeving adviseren. De participatierondes zijn nu afgerond. Van de eerste participatieronde is een consultatieverslag gemaakt en besproken in de stadsdeelcommissie, van de tweede participatieronde niet. Deze opmerkingen zijn direct in het ontwerp overgenomen. Het resultaat van de afsluitende participatieronde en het advies van de stadsdeelcommissie is nu verwerkt in het voorliggende DO.

In onderstaande alinea's wordt een terugkoppeling gegeven over de input opgehaald uit de omgeving en bij de behandeling in de Stadsdeelcommissie Oost. Met deze input is het DO afgerond. Er zijn nog een aantal onderwerpen waarop het Dagelijks Bestuur de Stadsdeelcommissie om advies wil vragen. Deze staan onder de ontwerpterugkoppeling.

Ontwerpterugkoppeling
Het basis ontwerp is op 14 en 28 mei behandeld in de Stadsdeelcommissie Oost. Dit ontwerp en het meegegeven advies is het startpunt geweest van de uitwerking naar het Definitieve Ontwerp (DO).

Bij de behandeling van 28 mei in de stadsdeelcommissie Oost zijn de volgende toezeggingen en adviezen besproken:

1. Toezegging: Zoveel mogelijk bomen willen realiseren en kijken naar het aantal parkeerplaatsen iz. Onderhoud Linnaeusstraat – eerste deel Middenweg. (Willemsen)
    a. De bomen, fietsparkeerplaatsen en laad en losvakken komen allemaal in de servicestrook. Deze moeten met elkaar in verhouding zijn. Vanwege de ondergrondse beperkingen door K&L zijn eerst de locaties waar bomen konden bepaald. In het DO is het maximale aantal bomen aangehouden, omdat er voldoende ruimte over is gebleven voor overige functies is geconstateerd dat er geen bomen hoefden te verminderen om voldoende recht te geven aan de andere functies.
    b. Het niet terug laten komen van reguliere parkeerplaatsen heeft maar in beperkte mate een relatie met bomen. Verkeersveiligheid en doorstroming van fietsers en het OV zijn doorslaggevende argumenten om geen parkeerplaatsen terug te laten komen in het nieuwe ontwerp. Wel hebben we gezorgd voor meer laad en losvoorzieningen zodat een goede bereikbaarheid en bedrijfsvoering van de ondernemers geborgd blijft.
2. Motie: Materialisering trambaan Linnaeusstraat en Middenweg (Talbi, De Zwart, Van Dongen en Van Boven)
    a. Deze motie, het toepassen van Streetprint, een afwijking op stedelijk beleid en valt daarom onder de bestuurlijk verantwoordelijkheid van wethouder Van der Horst. De motie is op de staf van 7 oktober 2024 met de wethouder besproken, deze heeft echter niet ingestemd met het voorleggen van deze motie aan het college van B&W. Het is hierdoor niet mogelijk om Streetprint toe te passen in dit project.
    b. Wel worden, om de 30 km/uur uitstraling te benadrukken, de voetpaden rondom Oostpoort uitgevoerd in rode klinkers. (Hiervoor is nog wel een aanvullend akkoord nodig van de Puccinicommissie).
3. Toezegging: In het vervolgontwerp een verhoogde oversteek over de rijbaan van de stoep naar de halte onderzoeken. (Ait Boubker)
    a. Dit is mogelijk bij de zebrapaden die niet gekoppeld zijn aan verkeerslichten. Dus de zebrapaden bij beide haltes Oostpoort en de Ringdijk. Hier komen de zebrapaden nu op een plateau te liggen. Dit is nog niet verwerkt op tekening van het Definitief Ontwerp maar wordt meegenomen in de bestekstekeningen.
4. Toezegging: Bekijken of een invalideplek kan worden gecombineerd met laad- en losplaats.(Willemsen)
    a. Dit is bekeken maar niet haalbaar, om parkeren van L/L-bewegingen op de fietsstrook te voorkomen zijn er voldoende laad/losplaatsen ingepast. Een invalideplek kan de hele dag bezet worden. Waarmee het risico ontstaat dat klein vrachtverkeer wel op de fietsstrook gaat parkeren en onveilige situaties veroorzaakt.
    b. Wel zijn de laad- en losplaatsen nu voorzien van venstertijden. De exacte tijden worden nog met de betreffende ondernemers besproken.
5. Toezegging: De bereikbaarheid van het OLVG tijdens de werkzamheden Linnaeusstraat – Eerste deel Middenweg meenemen in de uitwerking. (Van Vliet)
    a. Deze toezegging richt zich op de uitvoering en niet op het ontwerp, en wordt daarom niet nu behandeld.
    b. Ter info: de nood en hulpdiensten hebben meegekeken met het faseringsplan en zijn akkoord met de hoofdlijnen, waarmee de bereikbaarheid van het OLVG is gedresseerd. Detail uitwerking volgt maar zal geen bestuurlijke besluitvorming over plaatsvinden.

De tweede participatieronde met de omgeving heeft er als volgt uitgezien:

1. Op 14 juni heeft het project een concept DO opgeleverd. Dit is het ontwerp waarin alle voorzieningen ingetekend zijn. Zoals laad/losvakken, definitieve boomposities, fietsparkeren.
2. In de week van 17 juni 2024 is het projectteam bij de BIZ Oostpoort, BIZ Middenweg en enkele ondernemers van de Linnaeusstraat langsgegaan. De hoofdvraag daarbij was: wat zien we over het hoofd in dit concept DO? Wat kan er beter?
3. Op 24 juni heeft het project een informatieavond gehouden. Daarbij is laten zien hoe het VO tot stand is gekomen, en welke informatie en adviezen nu nog nodig zijn om tot een afgerond ontwerp te komen. Vervolgens zijn er aan verschillende tafels aan het DO gewerkt door bewoners. Ook waren er ‘thema-tafels’ waarbij mensen andere vragen konden stellen. Zoals over de uitvoering, verkeerskundige principes en de

besluitvorming.
4. Tussen 24 juni en 28 juni was er ruimte om opmerkingen per mail na te sturen.
5. Tussen 24 juni en 28 juni zijn de reacties direct in het projectteam besproken en verwerkt op tekening.

De belangrijkste punten uit de participatie zijn:

1. De aanpassingen rondom tramhalte Oostpoort worden positief ontvangen door de omgeving. Het is een verbetering ten opzicht van de variant die tijdens de eerste participatieronde gepresenteerd is. Vooral het niet omdraaien van de rijrichting in de Transvaalstraat en Transvaalkade is een opluchting. Er zijn uit de participatie geen onvoorziene problemen naar boven gekomen. Het laatste stuk van de Pretoriusstraat wordt nu dan wel éénrichtingsverkeer, dit heeft een aantal voordelen:
    a. De doorgaande route naar de Wibautstraat onderbroken wordt en de leefbaarheid in deze zijstraat verbeterd. De doorgaande route vanaf de Wibautstraat minder aantrekkelijk wordt omdat autoverkeer alleen rechtsaf richting de A10 kan afslaan.
    b. Er voldoende ruimte overblijft voor een veilige fiets- en voetgangersoversteek tussen de Pretoriusstraat en Oostpoort.
    c. Er voldoende ruimte overblijft om het voetgangersgebied rondom de aansluiting van de Pretoriusstraat en Linnaeusstraat te versterken.
2. De gewijzigde rijrichtingen in de Ringdijk, Populierenweg en Vrolikstraat veroorzaken geen onvoorziene problemen in de wijk.
    a. Dit is een concreet resultaat uit de participatie. Vóór de participatie werd voorgesteld om de rijrichting van de Wakkerstraat om te draaien. Uit enkele reacties uit de omgeving bleek de Ringdijk meer geschikt omdat dit een lastiger kruispunt is. Dit is vervolgens besproken en overgenomen in het verkeerskundige en ruimtelijke ontwerp.
3. In het overleg met de BIZ en enkele ondernemers zijn deze onderwerpen genoemd:
    a. De BIZ Middenweg houdt vol aan het eerdere advies dat de parkeerplekken behouden moeten blijven, maar vinden venstertijden een goede verbetering.
    b. Na overleg met de ondernemers worden enkele laad/losplekken vergroot en verschoven.
    c. De groenvakken in het eerste deel van de Linnaeusstraat, dus niet de bomen, werden als ongewenst gezien. Hier is een grotere behoefte aan fietsparkeren en laden/lossen. Mede vanwege de groepslessen yoga. Dit is verwerkt in het concept DO.
    d. Er is geen behoefte aan bankjes te dicht bij het Oosterpark vanwege de angst voor overlast.
    e. Meer fietsparkeren rondom de sportschool en horeca in het begin van de Middenweg. Dit wordt nu in het concept DO gevonden op de Ringdijk,
    f. Bij hotel The Manor behoefte aan een plek voor afzetten/ophalen van gasten met touringcar. Dit lijkt mogelijk aan de overkant en is gecombineerd met het faciliteren van een goede voetgangersoversteek recht voor het hotel. Hiermee verbeterd ook de historische verbinding tussen het gebouw en de Linnaeusstraat.
4. Uit de informatieavond en uit de nagezonden mails worden deze onderwerpen genoemd:
    a. Streetprint werd na een korte toelichting als ongewenst gezien in de omgeving. Met name vanwege de hogere geluidsniveau ten opzicht van gladasfalt. Enkele bewoners aan de Wijttenbachstraat lieten merken dat zij ontevreden zijn met de Streetprint voor hun deur. Ook de snellere degradatie van kwaliteit werd als nadeel gezien, mede vanwege de beperkte verwachting van de reparatie/herstel door de gemeente. Enkele bewoners gaven aan dat zij voor de meest duurzame optie zouden gaan.
    b. Het opheffen van de langsparkeerplaatsen in de Linnaeusstraat en Middenweg wordt vanuit de omgeving niet als probleem gezien. Er zijn wel veel vragen over gesteld, maar op een enkeling na wordt de projectanalyse vertrouwd. Het instellen van venstertijden wordt wel positief ervaren.
    c. Er kwamen veel vragen of er meer zebrapaden mogelijk waren, de projectuitleg over wanneer zebrapaden worden toegepast werd wel begrepen. Toch leefde dit onderwerp wel op de bewonersavond.
    d. Op de aansluiting van de Pretoriusstraat werd de vraag gesteld of het voor fietsers wel duidelijk was hoe de route naar de oversteek bedoeld was. Op dit pleintje leek ook een breder gedeelde wens voor bankjes. De aansluiting met de Linnaeusstraat is in het concept DO hierop verbeterd, de plantvakken rondom de al bestaande platanen zijn verhoogd zodat daar zitplaatsen ontstaat. Ook zijn er bankjes in

het ontwerp toegevoegd.

e. Er is in de Wijttenbachstraat een breed gedeelde wens om de projectscope te vergroten en de Wijttenbachstraat tot en met de kruising Dapperstraat mee te nemen.
    i. Het project heeft eerder al een verkenning gedaan, deze vraag is ook bij de eerste bewonersavonden gesteld. Er speelt geen onderhoudsopgave al zijn er wel enkele kleine schades door werkzaamheden aan K&L en verzakking rondom de afvalcontainers. De projectscope wordt niet vergroot.

Het DO is hiermee afgerond, zie bijlage 1: *Definitief Ontwerp Linnaeusstraat en eerste deel Middenweg* en bijlage 2: *Definitief Ontwerpboek Linnaeusstraat en eerste deel Middenweg*, voor het resultaat, samenvattend zijn de belangrijkste onderdelen hierin:

1. Het gebied met gemengd verkeer, waar tram en auto samen rijden, wordt uitgebreid. Overal, behalve bij de tramhaltes, rijden ze straks gemengd. Door het snelle verkeer te bundelen blijft er maximaal ruimte voor langzaam verkeer en verblijf.
2. De acht tramhaltes in het projectgebied worden volledig toegankelijk gemaakt.
3. De fietspaden worden omgezet in brede fietsstroken. In de Linnaeusstraat van 2.50m en in de Middenweg van 2.20m, breder lukt hier niet vanwege de nieuwe bomen en de voorzieningen op het voetpad. Dit past binnen de GOW30 en hiermee kunnen de voetpaden maximaal verbreed worden.
4. Alle parkeerplaatsen langs de Linnaeusstraat en het eerste deel van de Middenweg worden opgeheven. Hiermee verbeterd de verkeersveiligheid (met name voor fietsers) en de doorstroming van het OV, Fiets en Auto. Er worden aanvullend enkel parkeerplaatsen in sommige zijstraten opgeheven zodat hier fietsparkeren kan worden ingepast. Het opheffen van deze plaatsen is afgestemd met de afdeling Ruimteregie en afgestemd met projecten in de omgeving. Doordat er straks geen auto's meer geparkeerd staan ontstaat er op de Linnaeusstraat en Middenweg een open straatbeeld met goed zicht op het kruisend verkeer.
5. Er komen genoeg laad- en losplaatsen verdeeld door het hele projectgebied. Hier kan in venstertijd geparkeerd worden. De venstertijden worden nog apart met de ondernemers besproken om zo goed mogelijk maatwerk te leveren. De behoefte kan per plek anders kan zijn.
6. *De speciale parkeerplaatsen in de Middenweg, de parkeerplaatsen die overdag uitgesloten zijn voor vergunningshouders, kunnen niet in de Middenweg terugkomen.*
7. Er komt veel extra groen. De Linnaeusstraat en Middenweg zijn onderdeel van de Hoofdbomenstructuur maar hebben (vrijwel) geen bomen. In het nieuwe ontwerp worden circa 50 bomen gepland. De boomspiegels zijn vergroot en worden ingevuld met vaste beplanting. Langs de Linnaeusstraat komt een groot groenvak dat een verbinding legt met het groene spoortalud en de boomspiegels.
    a. Bewoners en ondernemers krijgen tijdens de uitvoering de kans om een geveltuin aan te vragen. Om het ontwerp mogelijk te maken moeten enkele bomen in de Wijttenbachstraat verplant of vervangen worden. Voor de mogelijkheden loopt nog een technisch onderzoek en deze worden beoordeeld door een groenexpert. Pas daarna kan de eventuele kap- of verplantingsvergunning aangevraagd worden.
8. In zowel de Vrolikstraat en Populierenweg draait de rijrichting om. Op deze manier verbetert de verkeersveiligheid zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid in de achterliggende buurt.
9. Op de Ringdijk draait de rijrichting om. Deze straat wordt straks voor autoverkeer uitrijdend (vanuit de Ringdijk de Middenweg op). Hiermee verbeterd het zicht op het OV en fietsers van de Middenweg. Dit heeft geen noemenswaardige invloed op het lokale achterliggende netwerk.
10. Om de tramhalte Oostpoort (rijrichting stad-in) toegankelijk te maken, moet deze verplaatst worden richting de Pretoriusstraat. Het is daardoor niet meer mogelijk om de Pretoriusstraat in te rijden vanaf de Middenweg. Daarom wordt het laatste stukje van de Pretoriusstraat eenrichtingsverkeer waarbij autoverkeer altijd richting de A10 moet uitrijden. Dit heeft als bijkomend voordeel dat het sluipverkeer tussen de Wibautstraat en Linnaeusstraat minder aantrekkelijk wordt. Uit de participatie is een uitgesproken wens gekomen om deze route minder aantrekkelijk te maken.

Het Dagelijks Bestuur hoopt hiermee de stadsdeelcommissie een goede terugkoppeling te hebben gegeven over de ontwerp- en participatiestappen na de vorige behandeling. Als er toch inhoudelijke vragen zijn over het ontwerp wordt de commissie gevraagd om deze vooraf in te dienen voor een effectieve bespreking.

Er worden informatieavonden georganiseerd voor omwonende en ondernemers over de uitvoering toe te lichten. De stadsdeelcommissie is, hierbij, uitgenodigd om daarbij aanwezig te zijn. Data en locatie volgen vanuit het project.

Adviesvragen aan Stadsdeelcommissie Oost

1. De bezoekersparkeerplaatsen in de Middenweg, de parkeerplaatsen die overdag uitgesloten zijn voor vergunningshouders, kunnen niet terugkomen (Punt 6 bij de belangrijkste onderdelen van het DO)
    a. In overleg met de BIZ-Middenweg is gekeken is of deze op de kopse kant van de zijstraten terug konden komen. Deze plekken zijn nu echter in gebruik als parkeerplek voor minder validen.
    b. Er is (redelijk) recent een verkenning gedaan vanuit het stadsdeel of er minder validenplekken konden vervallen. Enkele zijn er toen opgeheven. Voor nu wordt aangenomen dat de huidige minder validenplekken dus goed in gebruik zijn.
    c. Aangenomen wordt dat de gewenste werking van de bezoekersparkeerplekken alleen behaald wordt als deze direct zichtbaar zijn vanaf de Middenweg. En dus geen effect hebben als deze in een zijstraat liggen.
    d. Een mogelijkheid is dan om de plekken voor minder validen ´de zijstraat in´ te verschuiven, hiermee bedienen ze beter de woonwijk maar minder goed de winkelstraat. De vrijgekomen plekken kunnen dan de bezoekersparkeerplekken worden.
    e. Het Dagelijks Bestuur is voornemens het belang van goede parkeerplekken voor minder validen zwaarder te wegen en de bezoekersplekken dus niet terug te brengen. Het DB vraagt de Stadsdeelcommissie om advies bij deze afweging.
2. De invulling van straatmeubilair in het maaiveld.
    a. Er zijn bankjes opgenomen in het ontwerp, vooral rondom de Pretoriusstraat en Ringdijk. Maar er is redelijk terughoudend mee omgegaan. Het Dagelijks Bestuur wil de stadsdeelcommissie graag om advies vragen of er meer bankjes moeten komen om zo de toegankelijkheid van het gebied te vergroten. In hoeverre bankjes overlast kan aantrekken is op voorhand niet goed in te schatten.
    b. Is er nog ander straatmeubilair waarover de stadsdeelcommissie advies wil geven? Denk daarbij aan fietsparkeren of prullenbakken?

2. De verplaatsing en uitbreiding van de ondergrondse afvalinzamelingspunten

De verplaatsing en uitbreiding van de ondergrondse afvalinzamelingslocaties is een direct gevolg van, en daarom gekoppeld aan, project Linnaeusstraat/Middenweg. Met het toegankelijk maken van de tramhalte in de Wijttenbachstraat verschuift het spoor en dus ook de bovenleiding. Op de huidige plek zijn de afvalcontainers daardoor niet meer te legen.

Het dagelijks bestuur vraagt de stadsdeelcommissie advies uit te brengen op het ontwerp-locatiebesluit voor ondergrondse verzamelcontainers van glas, papier en restafval. De voorgenomen locatie van de afvalcontainers zijn al opgenomen in het Definitief Ontwerp Linnaeusstraat/Middenweg. Aanvullend is er een bewonerstekening gemaakt voor extra leesbaarheid, zie bijlage 4: *bewonerstekening locatiebesluit.*

Onderbouwing besluit

De locaties voor inzamelvoorzieningen worden gewijzigd vanwege het groot onderhoud. Vanwege het groot onderhoud van de openbare ruimte in project Linnaeusstraat/Middenweg worden er inzamelvoorzieningen verplaatst. Op de nieuwe locatie komt ook de inzamelvoorziening die nu ter hoogte van nummer Wijttenbachstraat 250 zit. Daarbovenop wordt de nieuwe locatie met een extra inzamelvoorziening uitgebreid. In praktijk komen er dus 5 inzamelvoorzieningen op de nieuwe locatie.

Het bepalen van de locaties voor inzamelvoorzieningen vergt een goede communicatie met de bewoners en ondernemers in de omgeving. Om de inbreng van de bewoners (en ondernemers) te waarborgen worden de locaties daarom vastgesteld na het doorlopen van de inspraakprocedure. Dat betekent dat de locaties worden besproken met de buurt en dat bewoners en ondernemers een reactie (zienswijze) kunnen geven. Eventueel aangedragen alternatieve locaties worden onderzocht. In een eindverslag worden de zienswijzen beantwoord en neemt het dagelijks bestuur een besluit. Tegen dit besluit is bezwaar en beroep mogelijk. Uiteindelijk kan tegen dit besluit beroep worden ingediend bij de Raad van State. Het concept ontwerp locatiebesluit is terug te vinden in bijlage 3: *Ontwerp locatiebesluit vrijgeven inspraak Wijttenbachstraat – concept*.

Bij het bepalen van de meest geschikte locatie voor inzamelvoorzieningen wordt gekeken het stedelijk kader ‘bepalen locaties inzamelvoorzieningen’ (Gemeenteblad 2021, nr. 113641). In het stedelijk kader staan de eisen waaraan moet worden voldaan (bijvoorbeeld dat een locatie goed bereikbaar moet zijn voor een inzamelvoertuig) en de richtlijnen waarnaar wordt gestreefd (bijvoorbeeld maximaal 150 meter lopen).

Advies stadsdeelcommissie:

Advies van de stadsdeelcommissie aan het dagelijks bestuur

De stadsdeelcommissie kan zich vinden in de voorstellen van het Dagelijks Bestuur. Concrete aanvullingen daarop zijn:

1. Het toepassen van extra bankjes voor bezoekers van het gebied.
2. Het monitoren van het effect van het afsluiten van de Pretoriusstraat op de verkeersintensiteit van de Transvaalstraat.
3. Het onderzoeken of de belijning van de middenstreep kan worden uitgevoerd in 30-30 symbolen zoals nu in enkele straten wordt toegepast.

Reactie DB:

Reactie van het dagelijks bestuur aan de stadsdeelcommissie

Het dagelijks bestuur dankt de stadsdeelcommissie voor hun advies en neemt de concrete aanvullingen over. Met betrekking tot punt 3 volgt een latere terugkoppeling omdat er nog onvoldoende ervaringen is op welke momenten dit nieuwe type markering wordt toegepast.