Gemeente Amsterdam



NOTA VAN UITGANGSPUNTEN

Hernieuwde aanpak kruising Casparus-, Amstelland- en Plataanlaan – oversteek Papelaan

Weesp

April 2025

Inhoud

1.	Samenvatting en leeswijzer	5
1.1	Samenvatting	5
1.2	Leeswijzer	5
2.	Achtergrond	6
2.1	Aanleiding	6
2.2	Voorgaande besluitvorming	6
2.3	Projectgebied	7
2.4	Algemene verkeerskundige analyse	8
2.4.1	Verkeersnetten	8
2.4.2	Intensiteiten	9
2.4.3	Prognose autoverkeer 2040	9
2.4.4	Verkeersveiligheid	9
2.4.5	Parkeren en bevoorrading	10
2.5	Algemene ruimtelijke analyse	11
2.6	Toekomstige woningbouw	12
3.	Opdracht, doel en kaders	13
3.1	Opdrachtomschrijving	13
3.2	Doel	13
3.3	Tussentijdse maatregelen	13
3.4	Beleidskaders	13
3.5	Onderzoeken	14
3.5.1	Uitgevoerde onderzoeken	14
3.5.2	Uitkomst onderzoeken	14
3.6	Uitkomsten voorgaande participatie	15
4.	Ontwerpverkenning	16
4.1	Eisen en wensen	17
4.2	Voorkeursvariant	18
4.3	Voorkeursvariant en deelgebieden	20
4.3.1	Amstellandlaan west	22
4.3.2	Amstellandlaan oost	24
4.3.3	Kruispunt Amstellandlaan-Plataanlaan-Casparuslaan	26
4.3.4	Casparuslaan	28
4.3.5	Plataanlaan, Herensingel en kruispunt met Papelaan	31
5.	Betrokken partijen, rollen en verantwoordelijkheden	34
5.1	Primaire stakeholders	34
5.2	Omgevingspartijen en overige stakeholders	34
6.	Vervolg	35
6.1	Vervolgfases en planning	35
7.	Bijlagen	36
7.1	Toelichting generieke kaders	36
7.2	Variantenstudie	37
7.2.1	Variant 2: sobere kruispuntvariant	37
7.2.2	Variant 3: kleine rotondevariant	37
7.2.3	Variant 4: oude ‘definitief ontwerp’ rotondevariant	38
7.3	Foto’s huidige situatie	42

1. Samenvatting en leeswijzer

1.1 Samenvatting

Nieuwe start project

De gemeenteraad van de toenmalige gemeente Weesp heeft in november 2019 besloten een nieuwe start te maken met het project kruispunt Casparus-, Amstelland-, Plataanlaan en oversteek Plataanlaan - Papelaan. Er is besloten om hiervoor het *Amsterdamse plan- en besluitvormingsproces voor infrastructuur* te gebruiken. Dit is een methode voor de planvorming, besluitvorming en realisatie van infrastructurele projecten, waarbij de stappen in plan- en besluitvorming (initiatief, uitgangspunten, definitie, ontwerp, realisatie en beheer) op een heldere en transparante wijze van elkaar worden onderscheiden.

Dit project bevindt zich in de tweede fase van het *Amsterdamse plan- en besluitvormingsproces voor infrastructuur*. In deze fase wordt de nota van uitgangspunten vastgesteld, wat de basis is voor het ontwerpproces. De ontwerptekeningen in deze nota van uitgangspunten zijn dan ook slechts schetsen en dienen ter visuele ondersteuning.

Doel

Het doel van dit project is om op een planmatige en kostenefficiënte wijze te komen tot maatregelen voor het vergroten (van het gevoel) van verkeersveiligheid op het kruispunt Casparus-, Amstelland-, Plataanlaan en oversteek Plataanlaan - Papelaan.

Het project wordt uitgevoerd binnen de bestuurlijk vastgestelde kaders, de uitkomsten van de onderzoeken naar verkeersveiligheid, doorstroming en de verkeersprognose 2040 op het kruispunt en de oversteek.

Proces

Om tot deze nota van uitgangspunten te komen is het volgende proces doorlopen:

- De algemeen geldende wet- en regelgeving waaraan voldaan moet worden is in kaart gebracht.
- De uitkomsten uit eerdere participatie, interne consultatie van verkeersdeskundigen en –ontwerpers is uitgezocht.
- Per deelgebied is een ontwerpverkenning gedaan.

Disclaimer

De ontwerptekeningen in deze nota van uitgangspunten zijn indicatief.

1.2 Leeswijzer

In deze nota van uitgangspunten wordt in **hoofdstuk 2** het projectgebied toegelicht, met daarbij de aanleiding voor het project. Het voorgaande besluitvormingsproces rond de nota van uitgangspunten komt ter sprake en er wordt ingegaan op de algemene verkeerskundige en ruimtelijke analyse.

Vervolgens wordt in **hoofdstuk 3** ingegaan op de opdracht en doel van het project, de beleidskaders waarbinnen het project wordt uitgevoerd, de uitkomsten van onderzoeken en voorgaande participatie.

Hoofdstuk 4 bespreekt de ontwerpverkenning met de voorkeursvariant, de eisen en wensen, uitgangspunten en tekeningen ter illustratie.

De geraadpleegde partijen en stakeholders staan beschreven in **hoofdstuk 5.**

Het volgende hoofdstuk, **hoofdstuk 6**, gaat in op het vervolgtraject en de planning van het project.

In **hoofdstuk 7** staan bijlagen met meer achtergrondinformatie. In de tekst van deze nota wordt verwezen naar de bijlagen.

2. Achtergrond

2.1 Aanleiding

In 2019 is een definitief ontwerp voor de inrichting van het kruispunt Casparus-, Amstelland-, Plataanlaan en oversteek Plataanlaan - Papelaan opgesteld. Naast het voorlopig ontwerp voor een rotonde, was ook de opbrengst uit de participatie (zie paragraaf 3.6) in het definitief ontwerp verwerkt. Voorbeelden hiervan zijn de behoefte aan verbetering van het gevoel van de (fiets)verkeersveiligheid op de Casparuslaan en betere geleiding van fietsende scholieren op de verbinding Amstelland- met Casparuslaan.

In april 2019 heeft het college aan de gemeenteraad van Weesp voorgesteld om in te stemmen met het vergroten van de scope van het project, het definitief ontwerp vast te stellen en in te stemmen met het beschikbaar stellen van aanvullende financiering bovenop het bestaande projectkrediet. Het definitief ontwerp werd bestuurlijk niet vastgesteld. Dat was mede omdat er voor het opstellen van het ontwerp niet de juiste uitgangspunten, afspraken en mogelijkheden uit het verleden waren gehanteerd. Daarnaast vielen de kosten voor het project hoger uit dan verwacht.

In december 2019 heeft het college de gemeenteraad van Weesp een raadsinformatiebrief gestuurd met daarin de boodschap dat het college een nieuwe start met het project wilde maken en hiervoor het *Amsterdamse plan- en besluitvormingsproces voor infrastructuur* te gebruiken. De eerste fase van in dit proces is het opstellen van de nieuwe uitgangspunten, die in deze nota van uitgangspunten zijn te lezen.

2.2 Voorgaande besluitvorming

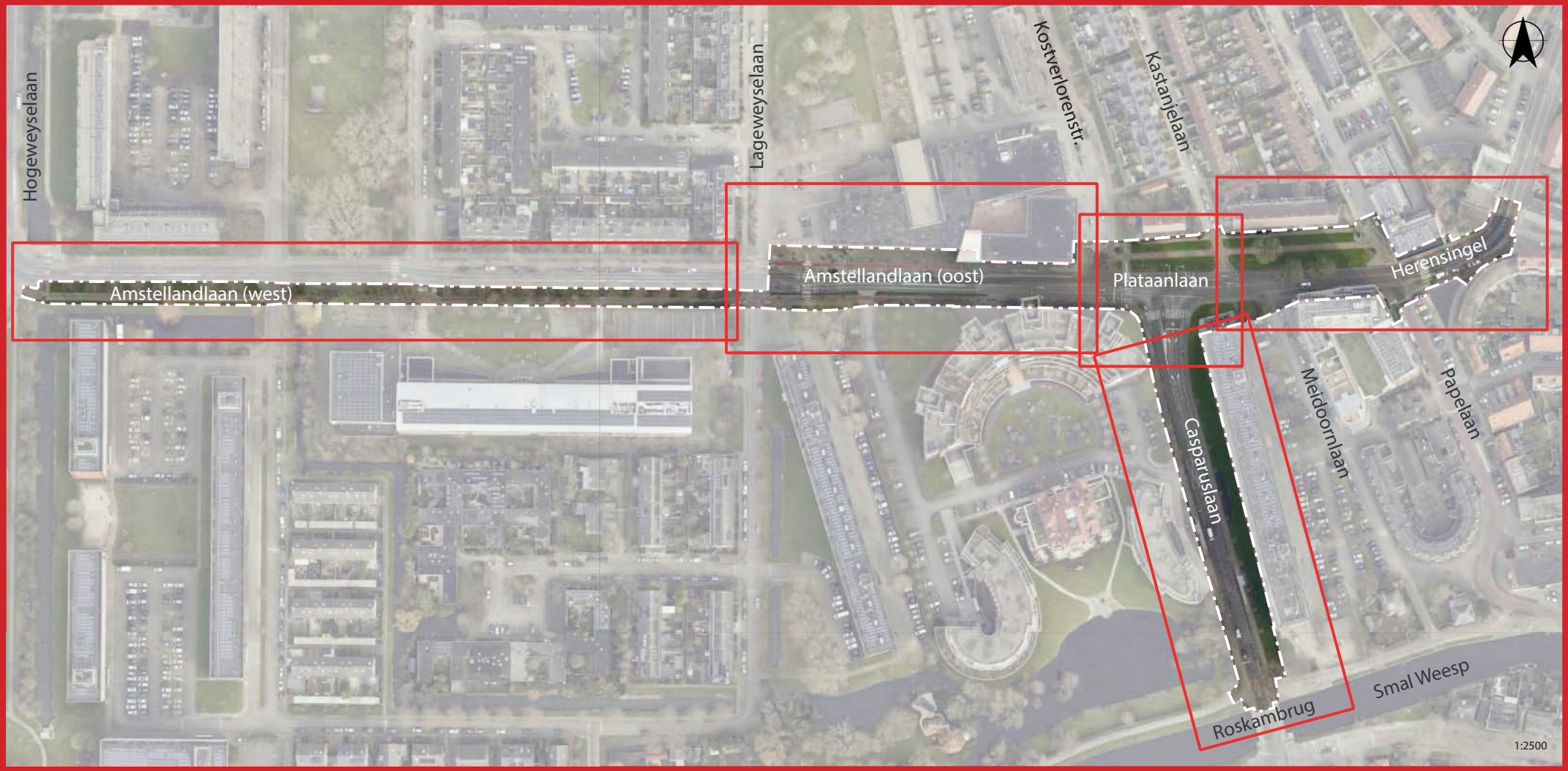
- April 2019, afkeuring van een definitief ontwerp voor realisatie rotonde en oversteek door gemeenteraad Weesp.
- 12 december 2019 – De gemeenteraad van Weesp is per brief geïnformeerd over de nieuwe start van het project en het doorlopen van het *Amsterdamse plan- en besluitvormingsproces voor infrastructuur*. Er wordt gestart met een analyse en afbakening van het probleem, toets aan bestaand beleid en eerste verkenning van de oplossingsrichtingen (initiatieffase). De eerste analyse en afbakening wordt gekoppeld aan de bestaande informatie.
- 26 mei 2020 – De gemeenteraad van Weesp is per brief geïnformeerd over voortgang van het project. De initiatieffase en opstellen van de nota van uitgangspunten worden gecombineerd, om te komen tot een voorkeursbesluit met een voorkeursoplossing.
- 19 september 2020 - De gemeenteraad van Weesp is per brief geïnformeerd over de stand van zaken van het project. Uit een eerste analyse blijkt dat de prioriteit bij het nemen van korte termijnmaatregelen ligt. Deze maatregelen worden los van de nota van uitgangspunten uitgevoerd.
- 17 maart 2021 – De gemeenteraad van Weesp is per brief geïnformeerd over de te nemen korte termijnmaatregelen die het gevoel van verkeersveiligheid op het kruispunt vergroten.
- 16 december 2021 – De gemeenteraad van Weesp is per brief geïnformeerd over de uitgevoerde korte termijnmaatregelen, de voortgang van het opstellen van de nota van uitgangspunten en de uitkomsten van de expertsessie van de ontwerpverkenning.

2.3 Projectgebied

Het project richt zich op de Amstellandlaan, Casparuslaan en Plataanlaan, inclusief het kruispunt tussen deze drie wegen en het kruispunt met de Papelaan. Op onderstande afbeelding is een overzichtskaart van het projectgebied met de –grens en vijf deelgebieden opgenomen. Uit de nadere uitwerking tijdens het ontwerpproces zal blijken of de scope zich beperkt tot dit gebied of dat er mogelijk sprake zal zijn van maatregelen binnen of buiten de projectgrenzen die het project verkleinen, dan wel vergroten.

Het projectgebied bevindt zich in de wijk Hogeweij, ten noordwesten van de historische binnenstad van Weesp. De omgeving bestaat uit woonbuurten met flat- en grondgebonden woningen en een centraal gelegen winkelcentrum. Daarnaast zijn er een basis- en een middelbare school aanwezig.

In bijlage 7.3 staan foto's opgenomen van de huidige situatie.



2.4 Algemene verkeerskundige analyse

2.4.1 Verkeersnetten

Het *Beleidskader verkeersnetten Amsterdam 2018* geeft aan waar voetganger, fietsers, het openbaar vervoer en autoverkeer prioriteit krijgen en welke eisen gesteld worden aan de infrastructuur. Er worden drie netwerken onderscheiden: basis-, hoofd- en plusnetten. Voor Weesp zijn de wensbeelden opgenomen in het *Mobiliteitsplan Weesp,* deze worden hieronder behandeld.

Voetganger en toegankelijkheid

In het *Mobiliteitsplan Weesp* is het voetgangersnetwerk opgenomen (zie afbeelding 'Wensbeeld - Mobiliteitsplan Weesp'). Dit netwerk bestaat uit de geprioriteerde routes die toegankelijk gemaakt worden vooruitlopend op het toegankelijk maken van Weesp voor iedereen. Deze geprioriteerde routes verbinden scholen, winkelcentra en (sociaal) medische voorzieningen in heel Weesp. Binnen het projectgebied zijn het winkelcentrum, scholen en diverse (sociaal) medische voorzieningen bestemmingen in het voetgangersnetwerk.

Fietser

Het *Mobiliteitsplan Weesp* voorziet in een fijnmazig fietsnetwerk waarin een hiërarchisch verschil gemaakt wordt tussen, aflopend in belang, doorfietsroutes, hoofdfietsroutes en regionale routes, recreatieve routes en fietsroutes. Binnen het projectgebied liggen hoofdfietsroutes en fietsroutes waarbij opgemerkt wordt dat de haak in het hoofdfietsnet (aangeven met een rode onderbroken lijn) bestaat uit een smal gecombineerd fiets-/voetpad.

Openbaar Vervoer

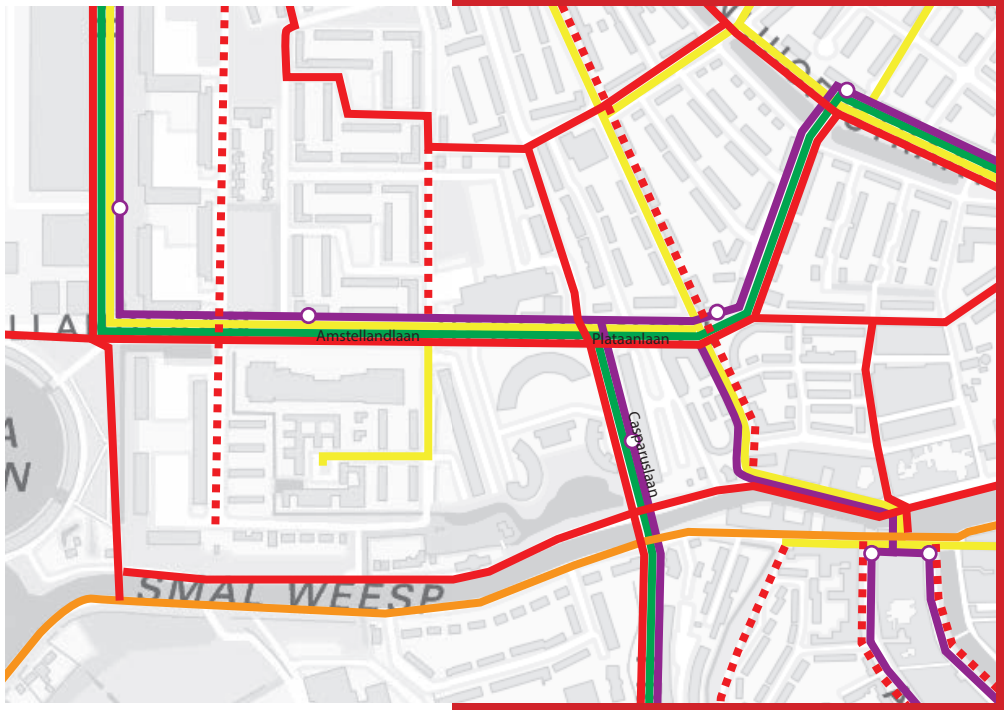
Het *Mobiliteitsplan Weesp* voorziet in uitbreiding van busroutes. Binnen het projectgebied betekent dat een heractivering van de route via Amstellandlaan en Hogeweijselaan. Over de Casparus-, Pape- en Plataanlaan en Herensingel rijden in de huidige situatie bussen van drie buslijnen (van verschillende vervoerders). Over de Papelaan betreft het een buurtbus.

Auto

De twee belangrijkste wijzigingen voor het autoverkeer in Weesp zijn de realisatie van de nieuwe verbinding tussen Weesp en de A1 en daarmee de afwaardering van de bestaande verbinding en het wijzigen van de snelheidslimiet van vrijwel alle gebiedsontsluitingswegen naar GOW30. Binnen het projectgebied geldt deze verlaging van de snelheidslimiet tot 30 km/u voor de Hogeweijselaan, Amstellandlaan, Plataanlaan, Casparuslaan en Herensingel.

Nood- en hulpdiensten

Niet overal wordt voldaan aan de eis van een minimale rijbaanbreedte voor het passeren van een brandweerauto indien er een vrachtauto geladen of gelost wordt.



Wensbeeld - Mobiliteitsplan Weesp

2.4.2 Intensiteiten

In september 2021 zijn er verkeerstellingen uitgevoerd binnen het projectgebied bij de kruispunten Amstellandlaan-Kostverlorenstraat-Casparuslaan-Plataanlaan-Kastanjelaan, Plataanlaan-Papelaan-Herensingel en Casparuslaan-Korte Stammerdijk.

De tellingen zijn gedaan tussen 7u en 10u, tussen 12u en 14u en tussen 16u en 19u. Het aantal getelde voertuigen was lager dan verwacht. Dit kan verklaard worden door afwijkende reispatronen tijdens coronapandemie. Niet alleen het aantal verplaatsingen weken af, maar ook het tijdstip en het reismotief (minder woon-werkverkeer en meer recreatief verkeer). Hiermee zijn de gegevens omtrent motorvoertuigen niet bruikbaar, maar het aantal fietsers tijdens de ochtendspits geven daarentegen wel een beeld van het aantal fietsende middelbare schoolleerlingen (omdat er op de scholen tijdens de teldagen les werd gegeven).

In de ochtendspits (7u-9u)* zijn de volgende hoeveelheid motorvoertuigen geteld:

- Amstellandlaan 639 motorvoertuigen per ochtendspits
- Casparuslaan 994 motorvoertuigen per ochtendspits
- Plataanlaan 941 motorvoertuigen per ochtendspits

In de avondspits (16u-18u)* zijn de volgende hoeveelheid motorvoertuigen geteld:

- Amstellandlaan 1111 motorvoertuigen per avondspits
- Casparuslaan 1484 motorvoertuigen per avondspits
- Plataanlaan 1501 motorvoertuigen per avondspits

2.4.3 Prognose autoverkeer 2040

Met behulp van het *Verkeersmodel Amsterdam (VMA)* is een prognose gemaakt van de hoeveelheid autoverkeer per wegvak in Weesp in 2040 en de separate stromen op kruispunt Amstellandlaan-Casparuslaan-Plataanlaan. De laatste gegevens zijn gebruikt voor het toetsen van de kruispuntvarianten aan de doorstromingseisen (zie hoofdstuk 4).

In de ochtendspits (7u-9u) is de prognose van de hoeveelheid motorvoertuigen:

- Amstellandlaan 999 motorvoertuigen per ochtendspits
- Casparuslaan 1492 motorvoertuigen per ochtendspits
- Plataanlaan 1221 motorvoertuigen per ochtendspits

In de avondspits (16u-18u) is de prognose van de hoeveelheid motorvoertuigen:

- Amstellandlaan 1104 motorvoertuigen per avondspits
- Casparuslaan 1561 motorvoertuigen per avondspits
- Plataanlaan 1339 motorvoertuigen per avondspits

*Aangezien de prognosecijfers zijn afgegeven voor 7-9u en 16-18u, zijn de verkeerstellingen uit 2021 ook omgerekend naar deze tijdvakken.

2.4.4 Verkeersveiligheid

Belangrijke aanleiding voor dit project is de verkeersveiligheid en de wens deze te verbeteren. Over de verkeersveiligheid en –risico is het volgende bekend.

Schoolroutes

Binnen het project liggen twee schoolroutes; naar de Kors Beijerschool en naar het Vechtstede College. De eerste voert over de Papelaan en kruist de Plataanlaan. Leerlingen van het Vechtstede College bereiken de schoolentrees via de Amstellandlaan, een grote groep komt met de fiets via de Casparuslaan en Amstellandlaan.

Verkeersongevallen

In onderstaande tabel staan de geregistreerde ongevallen uit de periode 2014 t/m 2020 en 2022 op kruispunten Amstellandlaan-Casparuslaan-Plataanlaan, Casparuslaan-Korte Stammerdijk en Plataanlaan-Papelaan-Herensingel.

Geregistreerde ongevallen

	Amstellandlaan-Casparuslaan-Plataanlaan	**Casparuslaan-Korte Stammerdijk**	**Plataanlaan-Papelaan-Herensingel**
Aantal ongevallen	4	1	3
Aard van ongeval	2 flank 1 kop/staart 1 eenzijdig	1 flank	2 flank 1 voetganger
Betrokken partijen	6 personenauto's	1 personenauto 1 motor	1 bestelbus 1 fietser 2 personenauto 1 bromfiets 1 voetganger
Gewonden	Geen	2	Geen

Bron: VIASTAT

Verkeersveiligheidsanalyse (Mobycon)

Op basis van de videobeelden die gemaakt zijn tijdens cameraobservaties in september 2021 zijn met behulp van speciale software zo geheten bijna-aanrijdingen geanalyseerd.

Bijna-aanrijdingen geven inzicht in de verkeersveiligheid voor met name kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsersenv oetgangers. De bijna-aanrijdingen worden ingedeeld in vier risicoklassen van laag tot kritiek aan de hand van de snelheid van het motorvoertuig en de tijd totdat een aanrijding plaats zou vinden zonder stuur- en/of snelheidscorrectie(s).

Bijna-aanrijdingen van de twee hoogste risicoklassen komen voor op het kruispunt Plataanlaan-Papelaan. Overstekende fietserslopenhierhetg rootste risico op een ongeluk met ernstig letsel als gevolg en zijn daarom als kritiek risico benoemd. Op dezelfde plaats worden de bijna-aanrijdingen tussen automobilisten onderling als een hoog risico aangemerkt.

De overige geanalyseerde bijna-aanrijdingen zijn geclassific eerd als laag of middelmatig.

Snelheden

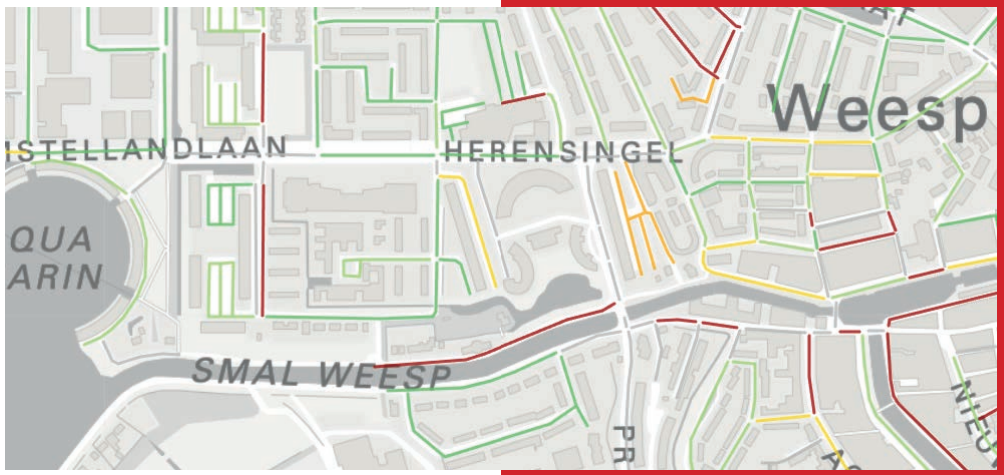
Tijdens de cameraobservaties zijn ook de snelheden van het autoverkeer gemeten op de Casparuslaan (ter hoogte van de Korte Stammerdijk) en Plataanlaan (ter hoogte van de Papelaan). Uit deze metingen is het volgende bekend over gereden snelheden. Op beide wegen werd gemiddeld niet snel gereden, 85% reed met snelheid die ca. 10 km/u lager was dan de toen geldende maximumsnelheid van 50 km/u. Uitschieters lagen op de Casparuslaan ruim boven de maximumsnelheid met ca. 20 km/u. Op de Plataanlaan lagen de uitschieters binnen de 5 km/u overschrijding van de maximumsnelheid.

30 km/u

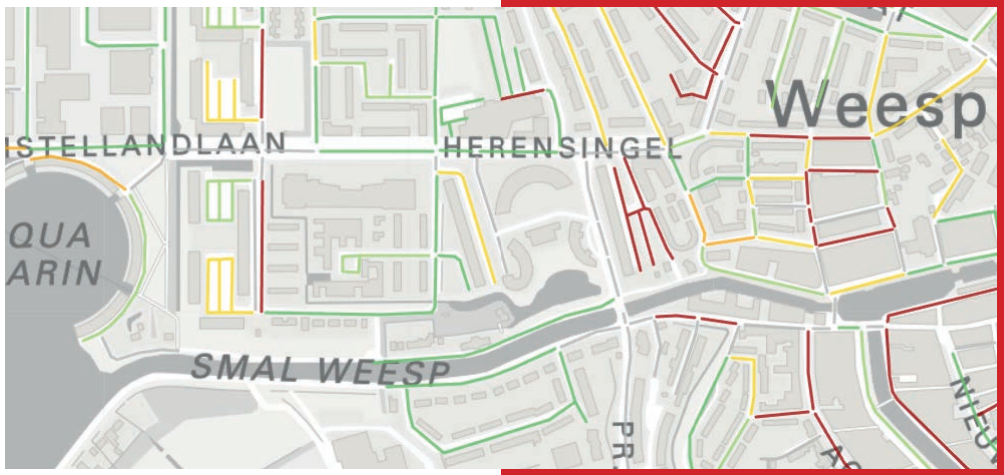
De cameraobservaties zijn uitgevoerd voordat de nieuwe maximumsnelheid van 30 km/u was ingesteld. Doordat de weginrichting nog niet is veranderd en op beide wegen bleek dat er bij 50 km/u gemiddeld niet snel werd gereden, is het gerechtvaardigd om aan te nemen dat de getrokken conclusies in de rapportage van Mobycon ook nu nog gelden.

2.4.5 Parkeren en bevoorrading

Parkeren vindt met uitzondering van de Casparuslaan en Plataanlaan in alle straten van het projectgebied plaats (zie afbeelding 'parkeerdruk'). Laden en lossen vindt met name plaats door leveranciers die de detailhandel in het winkelcentrum bevoorraden. Dit gebeurt in Kostverlorenstraat en Amstellandlaan (illegaal op de fietsstrook) door met name bestelauto's. De supermarkten worden aan de achterzijde van het winkelcentrum (Lageweyselaan) bevoorraad.



Bruto parkeerdruk middag



Bruto parkeerdruk avond

95% of meer
90% - 95 %
80% - 90%
60% - 80%
0% - 60%
Onbekend

Bron: mapsamsterdam.nl

2.5 Algemene ruimtelijke analyse

Ruimtelijke kwaliteit

Het projectgebied bevindt zich in de wijk Hogeweij, ten noordwesten van de historische binnenstad van Weesp. De omgeving bestaat uit woonbuurten met flat- en grondgebonden woningen en een centraal gelegen winkelcentrum. Daarnaast zijn er een basis- en een middelbare school aanwezig.

Het groen in de wijk is belangrijk voor de sfeer van de wijk. De Amstellandlaan heeft ten westen van het winkelcentrum een prachtig groen karakter met grote bomen in stroken met gras. De verkeersfunctie domineert het beeld. Langs het Vechtstede College staat een lang laag hek met veel fietsenrekken in beeld. Deels is het hek begroeid waardoor het de verschijningsvorm van een groene haag krijgt. Ter plaatse van het winkelcentrum is de openbare ruimte sterk versteend en er staat weinig groen. De openbare ruimte oogt hier schraal, is weinig aantrekkelijk en er is sprake van hittestress.

Waar de Amstellandlaan overgaat in de Plataanlaan bij de aansluiting met de Casparuslaan is de verkeersdominantie nog groter en bestaat de brede rijbaan uit oude bestonstenen. De openbare ruimte oogt sleets. Je wilt hier snel doorheen.

De Casparuslaan oogt groen maar door de lange anonieme gevel van de flat voelt de laan als een 'passeer'-gebied. Het groen heeft de potentie om diverser te worden gemaakt.

Het deel Plataanlaan met de aansluiting op de Herensingel is voor een groot deel breed. Er is veel gras en er staan een paar grote paardenkastanje bomen. Het gebied heeft de potentie om het groen beleefbaarder en aantrekkelijker te maken.

Openbare verlichting

De openbare verlichting langs de gebiedsontsluitingwegen 30km/u bestaat uit standaard hoge gegalvaniseerde masten met een uitlegger voorzien van een armatuur met duurzame LED-verlichting. Ter hoogte van het winkelcentrum op Amstellandlaan staan hoge masten met tweezijdige uithouder maar alleen aan de zijde van het winkelcentrum.

De hierop aansluitende erftoegangswegen 30 km/u zijn voorzien van gegalvaniseerde lichtmasten, dit zijn overwegend het type paaltop en incidenteel een met uitlegger. Beide armaturen zijn voorzien van conventionele niet duurzame verlichting. Dus op de Papelaan zijn er klassieke masten aan weerszijden. Op Kostenverlorenstraat zijn standaard lage paaltopmast met Friso Kramer armatuur alleen aan de westkant.

Door het opstellen van een verlichtingsplan wordt er duidelijkheid verschaft of er aanpassingen benodigd zijn in het aantal lichtmasten en de exacte locaties van de lichtmasten. Bestaande armaturen voorzien van conventionele niet duurzame verlichting worden vervangen door LED-verlichting. Dit geeft invulling aan de verduurzaming van de openbare verlichting.

Groen

De Casparus-, Amstelland-, Plataanlaan en Papelaan maken deel uit van de hoofdbomenstructuur van Weesp (*Groenbeleidsplan Weesp 2019*). De lanen vallen ook binnen het *vrijwaringszone molenbiotoop buffer* (400m) van het Molen 't Haantje op de Korte Stammerdijk/ Smal Weesp, ten west-zuiden van het projectgebied. Dit betekent dat binnen dit gebied speciale regels gelden voor zowel gebouwen als voor het beplanten met bomen. Zie kaart op volgende pagina over 'Groenbeleidsplan Weesp' met de hoofdboomstructuur en molenbiotop.

Aan de Amstellandlaan, tussen Diemerdijkstraat en Casparuslaan staan enkel bomen tegen het winkelcentrum aan, het groen in de openbare ruimte is minimaal. Vanwege dit gat op de boomstructuur oogt de openbare ruimte hierdoor schraal.

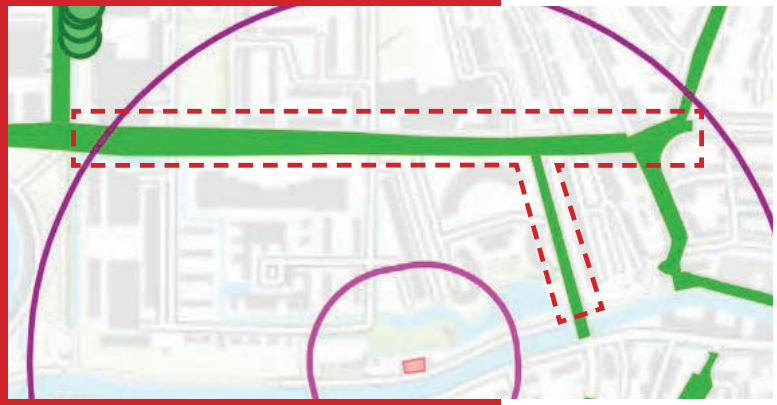
Water

Ten zuiden van het gebied, aan het einde van Casparuslaan, ligt Smal Weesp. Deze watergang verbindt rivier de Vecht met het Amsterdam Rijnkanaal.

Uit de Klimaatatlas (weergave van een stresstest o.a. extreem weer) is te herleiden dat de Amstellandlaan gevoelig is voor wateroverlast bij hevige regenval (zie afbeelding 'Waterdiepte' op volgende pagina).

Klimaatadaptatie

Bij de kruising, vooral voor het winkelcentrum Hogeweij, is de gevoelstemperatuur hoog door het vrijwel ontbreken van groen en bomen. Er is veel verharding aanwezig en er is weinig ruimte om water te laten infiltreren. De verkeersfunctie domineert de openbare ruimte. Op de volgende pagina geeft de afbeelding de gevoelstemperatuur van het gebied weer.



Groenbeleidsplan Weesp - hoofdboomstructuur



Waterdiepte. Bron: https://agv.klimaatmonitor.net/



Hittestress. Bron: https://agv.klimaatmonitor.net/

2.6 Toekomstige woningbouw

Grenzend aan het projectgebied zijn er verschillende nieuwbouw- en renovatieplannen voor woningen. Het gaat hier voornamelijk om het vervangen of verbeteren van bestaande woningen op kleine schaal – ordegrootte tien woningen per locatie. Een plan is grootschaliger en dat is de vervanging van de gesloopte Kostverlorenflat door meerdere appartementsgebouwen met in totaal een kleine 100 woningen – dit project bevindt zich nog in de planvormingsfase.

Voor de langere termijn heeft de toenmalige gemeenteraad van Weesp in 2022 een ruimtelijk kader vastgesteld voor het mogelijk maken van woningbouw aan de Amstellandlaan tussen Hogeweyselaan en Flevolaan, op dit moment is nog niet bekend hoeveel woningen hier gerealiseerd gaan worden.

3. Opdracht, doel en kaders

3.1 Opdrachtomschrijving

Op het kruispunt Casparus-, Amstelland-, Plataanlaan en oversteek Plataanlaan - Papelaan ervaren verkeersdeelnemers een gevoel van verkeersonveiligheid.

3.2 Doel

Het doel van dit project is om op een planmatige en kostenefficiënte wijze te komen tot maatregelen voor het vergroten (van het gevoel) van verkeersveiligheid op de kruising Casparus-, Amstelland-, Plataanlaan en oversteek Plataanlaan – Papelaan. Bij dit doel wordt eveneens gekeken hoe we een integrale ruimtelijke kwalititeitsslag kunnen maken waarbij de beleidsdoelen van de gemeente Amsterdam worden gevolgd. Een kwalitatief en klimaatadatief ingerichte openbare ruimte is hierbij het uitgangspunt.

3.3 Tussentijdse maatregelen

Tussen de start van het project en de totstandkoming van de nota van uitgangspunten zijn er vier aanpassingen gedaan binnen het projectgebied die bijdragen aan het gestelde doel van dit project. Deze zijn:

- Aanpassen en/of opnieuw aanbrengen van belijning (wegmarkeringen) en het roder maken van fietsstroken bij de kruispunten Amstellandlaan-Casparuslaan-Plataanlaan en Plataanlaan-Papelaan-Herensingel;
- Het veiliger maken van de voetgangersoversteken op de Amstellandlaan bij het Vechtstede College;
- Een-op-een vervanging van de oude verkeerslichten;
- Het kruispunt Casparuslaan-Korte Stammerdijk opnemen in de verkeerslichtenregeling van kruispunt Prinses Irenelaan-Buitenveer zodat de oversteek over de Casparuslaan veilig wordt.

Hiermee is het gestelde doel van dit project echter nog niet bereikt. De verkeersonveilige oversteek ter hoogte van de Papelaan is nog niet verbeterd en gemengd verkeer op gebiedsontsluitingswegen zonder goede fietsvoorzieningen houden het gevoel van verkeersonveiligheid in stand. Daarmee blijft de noodzaak tot dit project bestaan.

3.4 Beleidskaders

Het project moet voldoen aan vastgestelde wet- en regelgeving en het beleid van de gemeente Amsterdam. Een toelichting over dit vastgestelde beleid dat van toepassing is voor dit project is terug te lezen in bijlage 7.1. Het gaat om de volgende beleidskaders:

Beleidskaders

- Beleidskader verkeersnetten Amsterdam, 2018
- Omgevingsvisie Weesp 2050
- Mobiliteitsplan Weesp 2011-2046
- Groenbeleidsplan Weesp 2019
- Structuurvisie Weesp 2013-2030
- Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie, 2021
- ASVV (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom), 2021
- Handboeken rood en groen van de Puccinimethode, 2018
- Beleidskader 30 km/ 2023u in de stad, 2022
- Duurzaam, tenzij

3.5 Onderzoeken

3.5.1 Uitgevoerde onderzoeken

Voor het opstellen van de nota van uitgangspunten zijn de volgende onderzoeken uitgevoerd:

Verkeersveiligheidsonderzoek met behulp van cameraobservaties.

In september 2021 een uitgebreid verkeersveiligheidsonderzoek uitgevoerd met behulp van cameraobservaties. Op en rond de kruisingen zijn opnames gemaakt en met behulp van software het gedrag van verkeersdeelnemers geanalyseerd. Zie paragraaf 2.4.4 voor meer informatie.

Verkeersprognose 2040

De afdeling Kennis en Kaders van de afdeling Verkeer en Openbare Ruimte heeft met behulp van het *Regionaal verkeersmodel Amsterdam* een prognose van verkeersintensiteiten in 2040 bepaald. In het *Regionaal verkeersmodel Amsterdam* zijn de economische en ruimtelijke ontwikkelingen en de infrastructurele aanpassingen in Amsterdam en omgeving voor de komende twintig jaar opgenomen, die invloed hebben op toekomstige verkeersstromen en de grootte ervan.

Toetsing doorstroming (regelbaarheid)

De afdeling Beeld en Data van Ruimte en Duurzaamheid heeft een kruispuntberekening en simulatie uitgevoerd voor een kruispunt met een verkeerslichtenregeling (*methode Cocon*) en een microsimulatie van een rotondevariant (*methode Vissim*).

3.5.2 Uitkomst onderzoeken

Verkeersveiligheidsonderzoek

De belangrijkste uitkomsten uit het verkeersveiligheidsonderzoek met behulp van cameraobservaties zijn de volgende:

- Er is een verhoogd risico op aanrijdingen tussen fietsers en auto's op de oversteek Plataanlaan-Papelaan.
- Over het trottoir langs de Casparuslaan wordt veelvuldig gefietst richting de Amstellandlaan.
- Er wordt veel overgestoken door voetgangers buiten de oversteekplaatsen om.

Verkeersprognose 2040

De resultaten uit de verkeersprognose 2040 geven de verkeersstromen van het autoverkeer op het kruispunt Amstellandlaan-Casparuslaan-Plataanlaan.

Toetsing doorstroming

- Op basis van de verkeersprognose 2040 (autoverkeer) en fietstellingen met behulp van cameraobservaties blijkt uit de kruispuntberekening dat een verkeerslichtenregeling ook na 2040 nog voldoende capaciteit biedt voor het afzonderlijk regelen van snel- en langzaam verkeer.
- Als gevolg van de grote stroom fietsers in de ochtendspits richting het Vechtstede College waar het autoverkeer voorrang aan moet verlenen, blijkt een rotonde niet in staat al het verkeer af te wikkelen en wordt de verwachte wachtrij en -tijd op de Casparuslaan hierdoor onaanvaardbaar lang.

3.6 Uitkomsten voorgaande participatie

Participatie

Uit een eerder doorlopen participatietraject in 2019 is met name naar voren gekomen dat er behoefte is aan verbetering van het gevoel van de (fiets)verkeersveiligheid op de Casparuslaan en betere geleiding van fietsende scholieren op de verbinding Amstelland- met Casparuslaan.

Om hier invulling aan te geven was er aan de zuidzijde van de Amstellandlaan en aan de oostzijde van de Casparuslaan een vrijliggend fietspad voorzien in twee richtingen en ter hoogte van de Diemerdijkstraat en Waarschapsstraat verhoogde fietsoversteken.

Aan de oostzijde van het winkelcentrum Hogeweij was een groene verblijfsruimte/plein voorzien met behoudt van parkeerfaciliteiten.

Consultatie

Het participatietraject bestaande uit twee informatieavonden en één op één gesprekken zijn de navolgende stakeholders geconsulteerd:

- Direct aanwonenden rondom het projectgebied
- Woningbouwvereniging Ymere, als eigenaar van enkele gebouwen langs het projectgebied
- Eigenaar van winkelcentrum Hogeweij, ook als vertegenwoordiger van enkele ondernemers welke gevestigd zijn in het winkelcentrum
- Het Vechtstede College
- Diverse VVE's van aanliggende appartementencomplexen.

4. Ontwerpverkenning

In de ontwerpverkenning wordt onderzocht hoe de projectdoelen kunnen worden gerealiseerd binnen de gegeven context (die beschreven is in hoofdstuk 2) waarbij de ontwerponderdelen voldoen aan de eisen, wensen en afspraken (die beschreven worden in de volgende paragraaf). Het resultaat van de ontwerpverkenning is een verzameling van in elkaar grijpende 'puzzelstukjes' die voldoende ruimtelijke samenhang kennen en gebruikt kunnen worden om ontwerpvarianten om mee samen te stellen die daarna getoetst en gewogen worden.



Toelichting deelgebieden

Amstellandlaan west: vanaf Hogeweijselaan tot aan west van winkelcentrum Hogeweij

Amstellandlaan oost: ten zuiden van winkelcentrum Hogeweij

Kruispunt Amstellandlaan-Plataanlaan-Casparuslaan

Casparuslaan tussen de Roskambrug en de zuidoostgevel van het Casparushof

Oversteek Plataanlaan - Papelaan tussen de Meidoornlaan en de Herensingel t.o. huisnummer 189

4.1 Eisen en wensen

De eisen, wensen en afspraken waar de varianten recht aan dienen te doen zijn verdeeld over verschillende thema's die in de openbare ruimte van belang zijn.

Inrichting verkeersruimte en verkeersregelinstallaties

De opdracht is nadrukkelijk gericht op verbetering van de verkeersveiligheid. In hoofdstuk 2 is hierop ingegaan en uit de analyse blijkt dat op drie punten het beleid hier sturend is. Het bovenliggende principe van Duurzaam Veilige infrastructuur is de scheiding tussen auto- en langzaam verkeer. De voormalige 50 km/u wegen binnen het projectgebied zijn nu GOW30 (gebiedsontsluitingswegen 30 km/u) met smallere rijbanen (6,2 m) en wegvakken zonder markering die de rijrichtingen scheiden (met uitzondering bij voorsorteerstroken) en inritconstructies bij alle zijstraten die geen gebiedsontsluitingswegen zijn. Het kruispunt Plataanlaan-Papelaan-Herensingel is aangewezen als locatie waar prioriteit aan is gegeven om de verkeersveiligheid te verbeteren. Uit de verkeersveiligheidsanalyse (zie hoofdstuk 2) blijkt dat fietsers op de Papelaan die de Plataanlaan oversteken een kritisch risico lopen. Wat betreft eventuele toe te passen verkeerslichten dient voldaan te worden aan het Beleidskader Verkeersnetten waarbij deze getoetst dienen te worden aan de eis dat verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op kruispunten geborgd zijn.

Langzaam verkeer en toegankelijkheid

Het *Mobiliteitsplan Weesp* geeft prioriteit aan het toegankelijk maken voor alle verkeersdeelnemers op de route Amstellandlaan-Plataanlaan-Herensingel. Waar sprake is van hoogteverschillen dienen deze te worden beperkt zodat er geen obstakels op de voetgangersroutes aanwezig zijn. Voetgangersoversteekplaatsen en bushaltes worden voorzien van geleidelijnen voor visueel gehandicapten. Langzaam verkeersoversteken worden voorzien van middensteunpunten zodat in twee fasen kan worden overgestoken. Met name langs het winkelcentrum Hogeweij dient de bestaande voetgangersruimte behouden te blijven, op andere plaatsen dient die te voldoen aan de vereiste minimale breedtes (zoals vermeld in de Leidraad CVC). Zoals is vastgesteld in de verkeerskundige analyse voldoen de fietsvoorzieningen op de Plataanlaan en het kruispunt met de Amstellandlaan en Casparuslaan niet aan de geldende richtlijnen voor een verkeersveilige weginrichting. Daarbij is in *Mobiliteitsplan Weesp* een tweerichtingsfietspad opgenomen op de Amstellandlaan tussen Casparuslaan en de Hogeweijselaan aan de zijde van het Vechtstede College.

Openbaar Vervoer

De Amstellandlaan, Casparuslaan, Plataanlaan, Herensingel en Papelaan zijn aangewezen als OV-route, hiermee dient in de nadere uitwerking rekening gehouden te worden. Binnen het projectgebied liggen drie bushaltes, welke toegankelijk en bereikbaar zijn en te blijven voor eenieder. Conform het *Beleidskader Verkeersnetten* is prioritering van bussen bij eventuele verkeerslichten uitgangspunt in de verkeerslichtenregeling.

Parkeren, laden en lossen

Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen mag niet leiden tot parkeerproblemen. In straten met een parkeerdruk hoger dan 90% zullen er per saldo geen parkeerplaatsen verdwijnen. Ruimte voor laden en lossen bij winkelcentrum Hogeweij dient in omvang behouden te blijven. Bij nadere uitwerking wordt aan de eisen ten aanzien van het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen getoetst.

Ruimtelijke visie

De beleving van groen en het verbeteren van het verblijfsklimaat is naast de verkeerskundige verbeteringen en belangrijk uitgangspunt voor de inrichting van de openbare ruimte. De Amstellandlaan heeft ten westen van het winkelcentrum een prachtig groen karakter en dit karakter dient waar mogelijk te worden versterkt. Hiermee sluit de laan aan bij de hoofdgroenstructuur van Weesp en wordt de klimaatbestendigheid ook in dit deel van Weesp geborgd. Ter plaatse van het winkelcentrum ontstaat door het creëren van ruimte de mogelijkheid om kleurrijke plantvakken te maken waarin de bestaande bomen worden opgenomen. Er ontstaan substantiële groeiplaatsen met vaste planten. Hierbij worden de bestaande fietsnietjes gehergroepeerd in samenhang met de plantvakken. Het gehele gebied krijgt een grote belevingswaarde en de verkeersfunctie wordt minder dominant.

Het verbreden van het fietspadk an binnen de gemaakte afspraak met het Vechtstede College plaats vinden. Deze afspraak betreft het overdragen van een twee meter brede strook van het schoolplein. Hierdoor kan een tweerichtingsfietspadeneensmalv oetpad worden gerealiseerd. We stellen voor om het herwerk op te nemen in een groen haag.

Tussen de rijweg en de Meidoornflat ligt een groenstrook van gras met bomen en vakken met vaste planten. Uit de hittestress- en temperatuurkaart blijkt dat hier sprake is van een relatief warme plek en hittestress. Daarom dient de groenstrook niet aangepast te worden.

De Plataanlaan vormt een overgang tussen de meer lommerrijke Amstellandlaan en de Herensingel en Jan Tooropstraat die in een stedelijk dichtere omgeving ligt. De Plataanlaan is onderdeel van de hoofdboomstructuur en heeft een groene inrichting met weinig hittestress. De verkeersstromen worden beter ingepast in het groen waardoor er ruimte ontstaat voor een parkachtige inrichting met grote bomen en vakken met vaste planten.

4.2 Voorkeursvariant

De voorkeursvariant, d.w.z. het beste integrale ontwerp voor het gehele projectgebied, gaat uit van zoveel mogelijk gescheiden verkeersstromen en een groene inpassing. De hoofdgroenstructuur wordt versterkt en de hittestress wordt aanzienlijk vermindert.

We maken overzichtelijke en verkeersveilige kruispunten met behoud van ruimte voor voetgangers en bevoorrading bij het winkelcentrum. Langs de Amstellandlaan en de Casparuslaan komen tweerichtingsfietspaden. De doorgaande fietsroute voor het winkelcentrum wordt opgeheven om voldoende ruimte te maken voor het tweerichtingsfietspad. Er ontstaat aantrekkelijk plein met veel ruimte voor groen en voor de voetganger. De rijbaan biedt voldoende ruimte voor autoverkeer.

Het kruispunt Amstellandlaan-Casparuslaan-Plataanlaan krijgt een verkeerslichtenregeling met separate lichten voor fietsers. De drie woningen, Plataanlaan nrs. 28 t/m 32, blijven gehandhaafd. De Casparuslaan krijgt tussen rijbaan en flatgebouw een groene inrichting met bomen, gras en bloeiende vaste planten. Er is een informeel voetpad door het groen.

Het Kruispunt Plataanlaan-Papelaan krijgt aan weerszijden middenbermen waar het mogelijk wordt om veilig over te steken voor voetgangers en fietsers. De bushalte aan de Plataanlaan vervalt, deze halte wordt verplaatst na het kruispunt op de Herensingel.

Afweging varianten

In de bijlage 7.2 worden de varianten 2, 3 en 4 beschreven.

Variant 1 is gekozen als voorkeursvariant omdat die het meest tegemoetkomt aan de opdracht (verbetering van verkeersveiligheid) en de gemeentelijke beleidskaders (eisen aan verkeersnetten, hoofdgroenstructuur en klimaatadaptatie). Daarnaast is het een helder ontwerp dat de meeste kwaliteit toevoegt aan de openbare ruimte.

Variant 2 voldoet aan de opdracht en de beleidskaders inzake verkeer, hoewel een klein nadeel vormt de kans op een minder goede verkeerstroom ter hoogte van de Kostverlorenstraat. Voor de overige beleidskaders scoort deze variant matig en voegt weinig ruimtelijke kwaliteit toe.

Variant 3 scoort onvoldoende omdat deze rotonde minder verkeersveilig is (door de aansluiting van de Kastanjelaan), minder goed het verkeer zal afwikkelen en een versnippering van de openbare ruimte oplevert.

Variant 4 valt af omdat uit de simulatie blijkt dat er grote problemen verwacht kunnen worden met de verkeersdoorstroming op de Casparuslaan in de ochtendspits (zie 3.5.2 Toetsing doorstroming). Het grote ruimtebeslag van de rotonde en de aansluitende wegen nemen de ruimte weg voor klimaatadaptatie en leidt tot een flinke vermindering van het groen en een afname van de kwaliteit en kwantiteit van de hoofdgroenstructuur.

Voetganger

Het fijnmazige net van logische routes voor voetgangers wordt in stand gehouden. Bij het winkelcentrum en bushaltes wordt voldoende voetgangersruimte toegewezen. De openbare ruimte wordt voor iedereen toegankelijk. Op de Casparuslaan wordt de voetgangersruimte herverdeeld ten gunste van een nieuw fietspad aan de westzijde (hier wordt gestreefd naar een obstakelvrije breedte van 2m, of minimaal 1,80m). Aan de oostzijde wordt het trottoir opgenomen in de verbetering van de groenstrook door een landschappelijk ingepast voetpad. Op de Plataanlaan wordt de voetgangersruimte herverdeeld tussen de noord- en zuidzijde. Voetpaden worden goed verlicht zodat de sociale veiligheid gewaarborgd is.

Fietser

Aan de fietser wordt meer ruimte toegewezen en meer gescheiden van het autoverkeer, waar mogelijk door groen. Langs de Amstellandlaan en Casparuslaan komen tweerichtingsfietspaden. De volgende gewenste breedtes worden aangehouden:

- Fietsstrook 2,0 m
- Fietspad (1 richting) 3,0 m
- Fietspad (2 richtingen) 4,0 m

Ter plaatse van de kruispunt Amstellandlaan-Casparuslaan kunnen fietsers veiliger oversteken. Op het kruispunt Plataanlaan-Papelaan krijgen fietsers de mogelijkheid in twee fasen oversteken door een steunpunt tussen de autoverkeersstromen.

Openbaar Vervoer

Bushaltes worden ingericht conform het *Technisch Programma van Eisen Bushaltes* en de *Leidraad Centrale Verkeerscommissie*. Conform het *Beleidskader Verkeersnetten* wordt aan het OV prioriteit verleend in verkeersregelingen. Bussen halteren op de rijbaan.

Auto

Voor autoverkeer geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. De voormalige 50 km/u wegen krijgen een inrichting met de volgende kenmerken:

- Rijstrookbreedte 3,1 m
- Snelheidsremmers slechts bij ongeregelde kruispunten en bij langzaam verkeer oversteekplaatsen
- Terughoudend gebruik van wegmarkeringen, alleen wanneer juridisch noodzakelijk
- Zijstraten aansluiten met inritconstructies

Nood- en hulpdiensten

De breedte van de rijbaan en het toepassen van verkeersremmende maatregelen wordt afgestemd met de nood- en hulpdiensten zodat de bereikbaarheid in stand blijft.

Parkeren, laden en lossen

Er worden geen parkeerplaatsen voorzien langs de GOW30 straten met uitzondering van gehandicaptenparkeerplaatsen en laad- en losvakken langs de Amstellandlaan bij het winkelcentrum.

Openbare ruimte en ruimtelijke kwaliteit

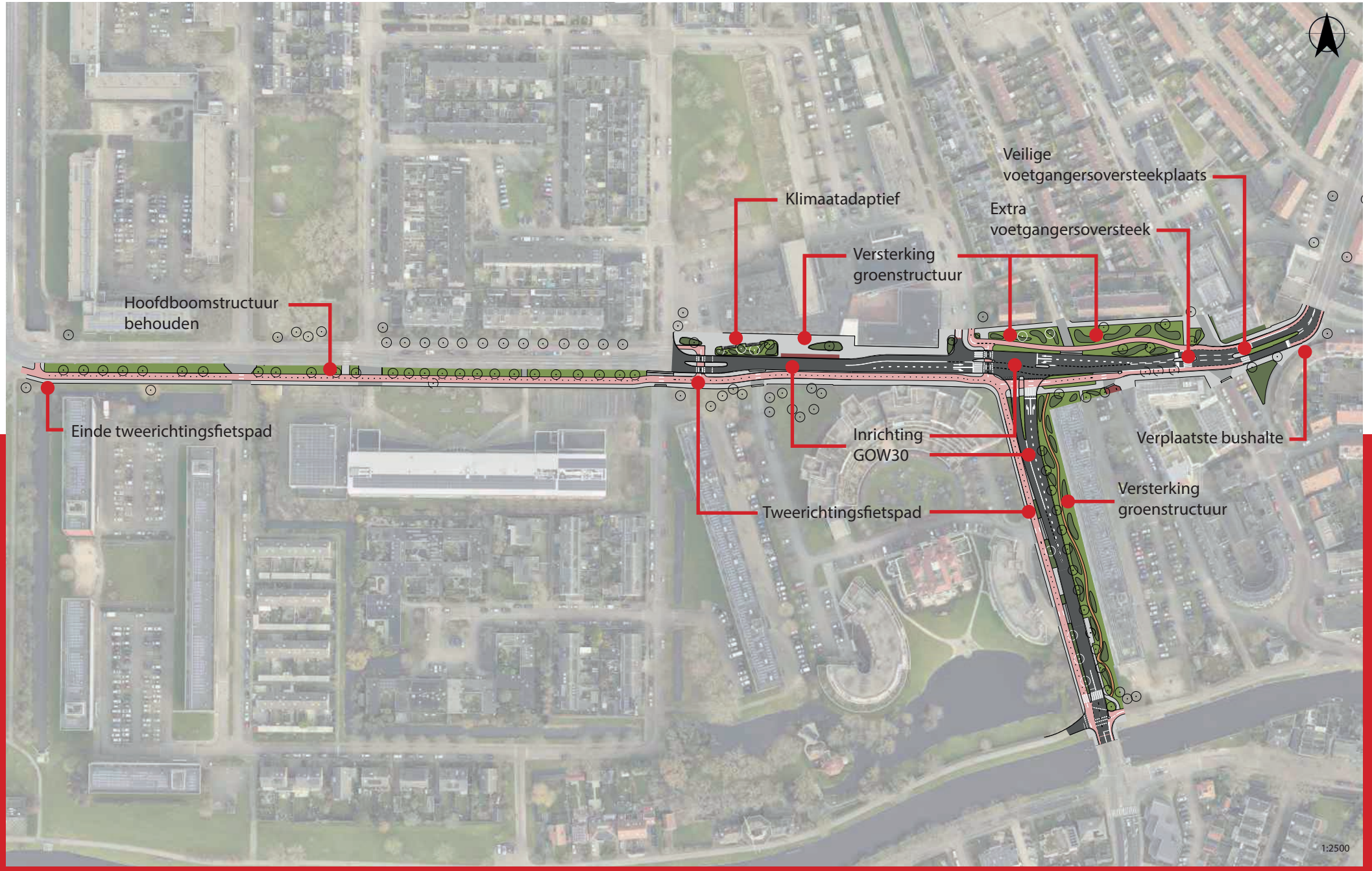
Als onderdeel van de hoofdgroenstructuur van Weesp blijven de bomen aan de lanen behouden en dient de groenstructuur verbeterd te worden door nieuwe bomen aan te brengen en vaste planten toe te voegen.

Door de kwaliteit van het groen te verbeteren en te versterken, geeft dit een positief effect op de klimaatadaptatie en het verminderen van de hittestress. Dit is nu een probleem in dit gebied, voornamelijk bij het winkelcentrum op Amstellandlaan en op Casparuslaan. Verder is er een positieve invloed op de beleving van de kwaliteit van de openbare ruimte.

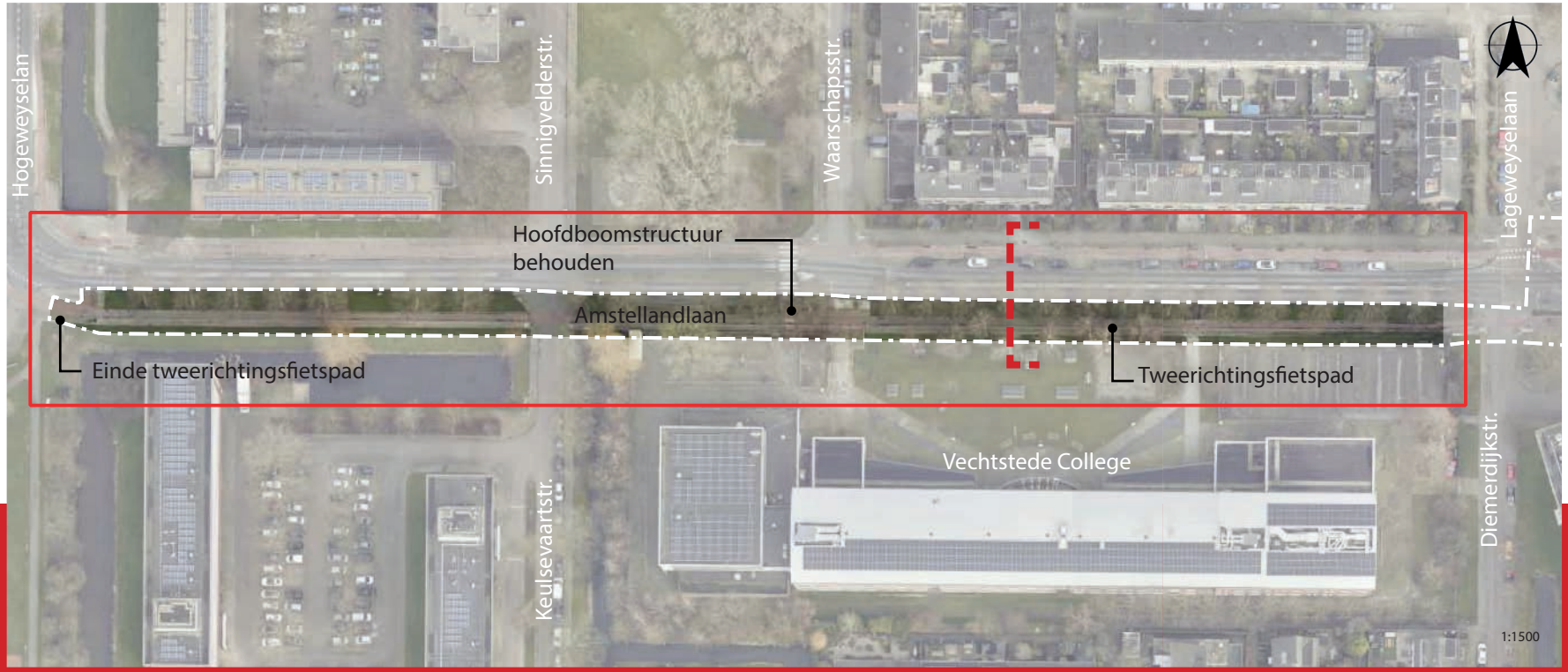
4.3 Voorkeursvariant en deelgebieden

Op de volgende pagina staat de voorkeursvariant. Vervolgens wordt elk van de vijf deelgebieden van het project in meer detail weergegeven en beschereven.

▼ plankaart van voorkeursvariant met uitgangspunten



4.3.1 Amstellandlaan west



uitgangspunten op de luchtfoto van de bestaande situatie

» Nu

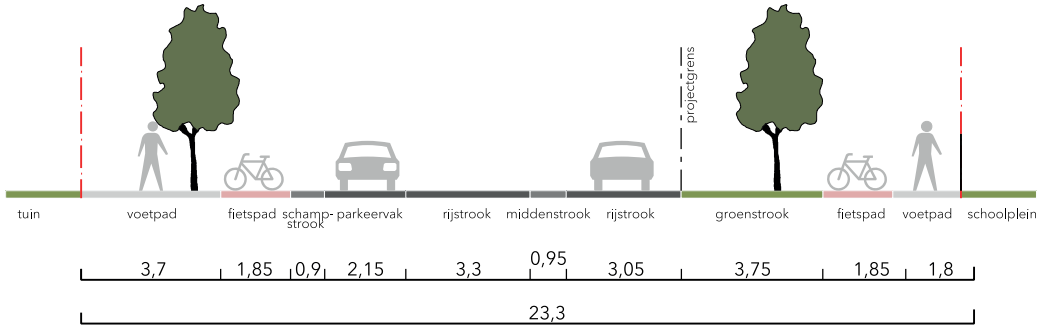
De Amstellandlaan heeft een ontsluitende functie voor de buurt en geeft toegang tot aanliggende woningen en commerciële en maatschappelijke functies zoals winkelcentrum Hogeweij en de middelbare school het Vechtstede College. Parkeren vindt plaats langs de rijbaan ter hoogte van het winkelcentrum en bij de eengezinswoningen tussen Lageweyselaan en Waarschapsstraat. In het verleden heeft hier een bus gereden en twee haltehavens zijn hier nog een overblijfsel van. Aan het westelijke uiteinde van de laan vindt transformatie plaats van bedrijventerrein naar menging van woon- en werkfuncties.

De Amstellandlaan, tussen Hogeweyselaan en de zuidelijke ingang winkelcentrum Hogeweij, is opgebouwd uit een rijbaan van asfalt met rijrichtingscheiding van witte betonstraatstenen en parkeervakken van betonstraatstenen langs rijbaan en daarachter een fietspad en voetpad aan de huizenzijde. Aan de zijde van het Vechtstede College scheidt een groene berm met bomen de rijbaan van een fietspad met naastgelegen voetpad. Bij de zijstraten zijn voetgangersoversteekplaatsen met steunpunten aanwezig.

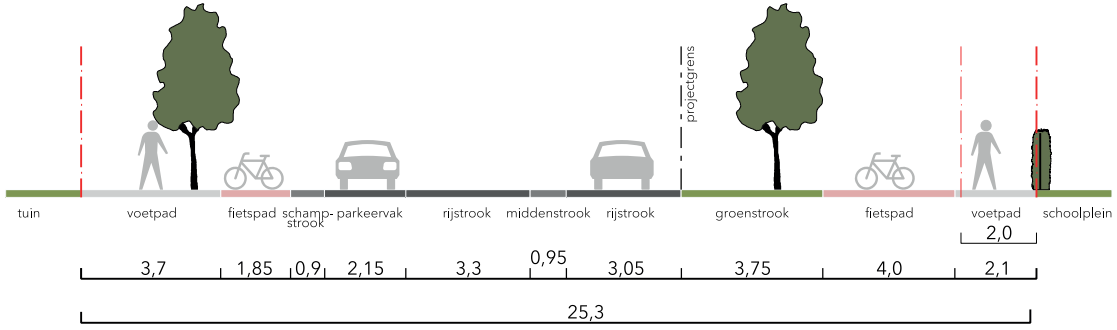
» Toekomst

De Amstellandlaan ten westen van winkelcentrum Hogeweij voldoet in zijn huidige staat vrijwel geheel aan de inrichtingseisen voor GOW30. Het fietspad aan de zuidzijde van de Amstellandlaan zal conform beleid verbreed worden zodoende het geschikt is voor een tweerichtingsfietspad . Tussen dit fietspad en de rijbaan ligt een groenstrook met bomen die aangewezen zijn als hoofgroenstructuur en dient daarom behouden te blijven. Volgens eerder gemaakte afspraak met het Vechtstede College wordt een strook van zo'n 2 meter breedte van het schoolplein onder voorwaarden ter beschikking gesteld om de verbreding van het fietspad te mogelijk te maken.

Een groen (school)hek is voorgesteld om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren en de groenstructuur te accentueren.

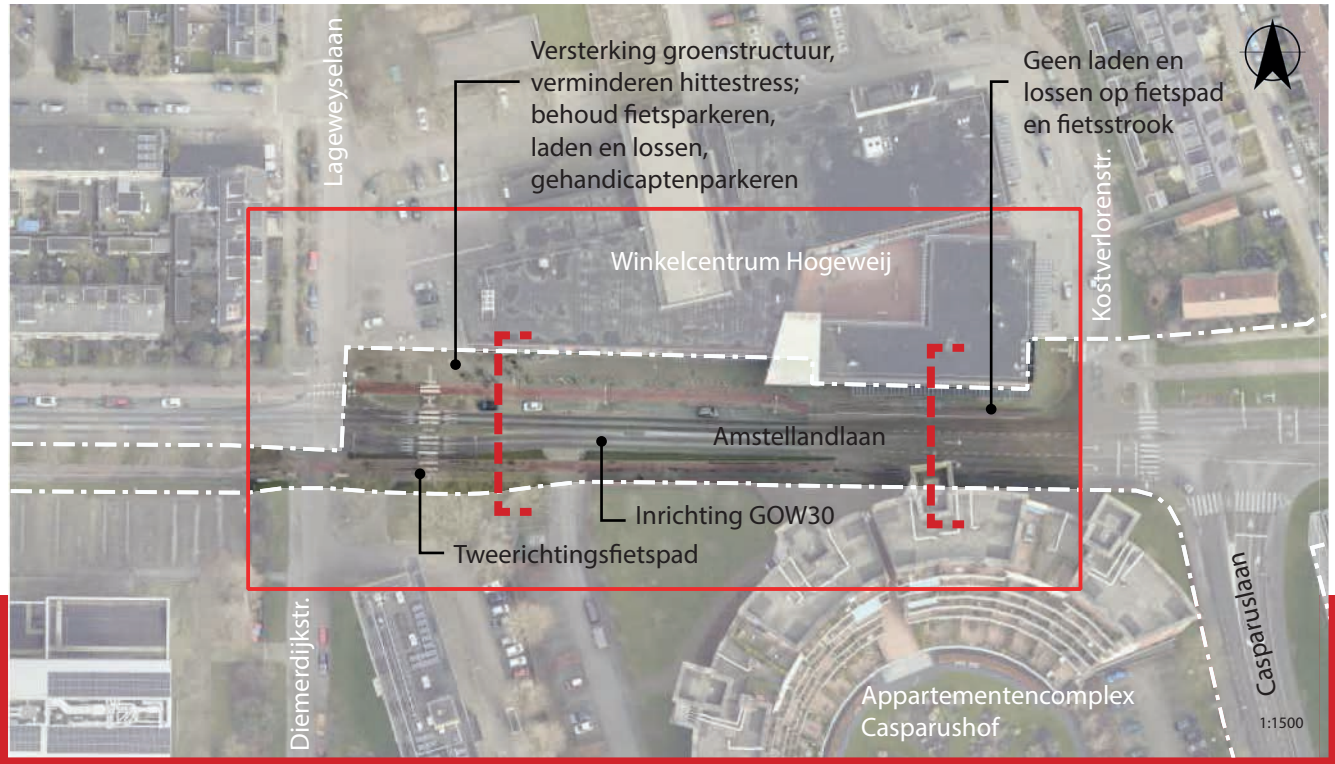


▲ bestaande situatie



▲ nieuwe situatie: profiel Amstellandlaan west met tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde

4.3.2 Amstellandlaan oost



◀ uitgangspunten op de luchtfoto van de bestaande situatie

» Nu

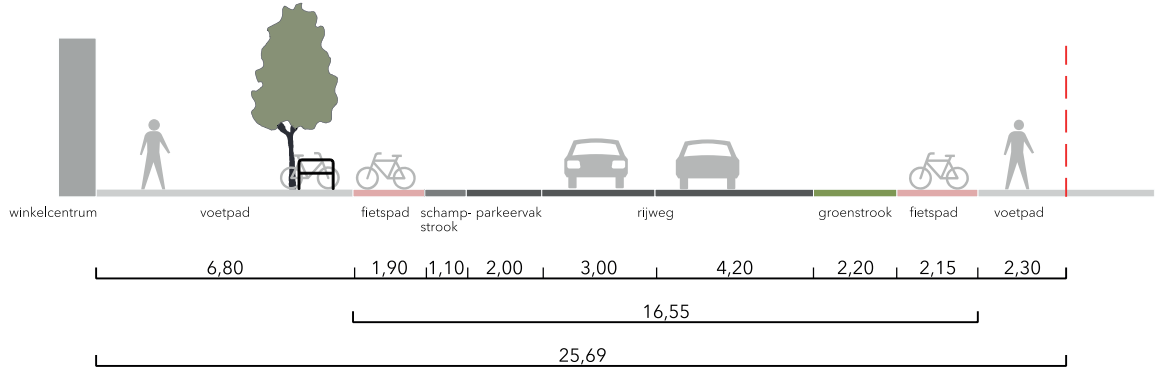
In de huidige situatie, ter hoogte van winkelcentrum Hogeweij, gaat de asfaltverharding over in betonstraatstenen en zijn er fietspaden en fietssuggestiestroken aanwezig.

Ook bij het winkelcentrum is sprake van grote hittestress door de stenige inrichting.

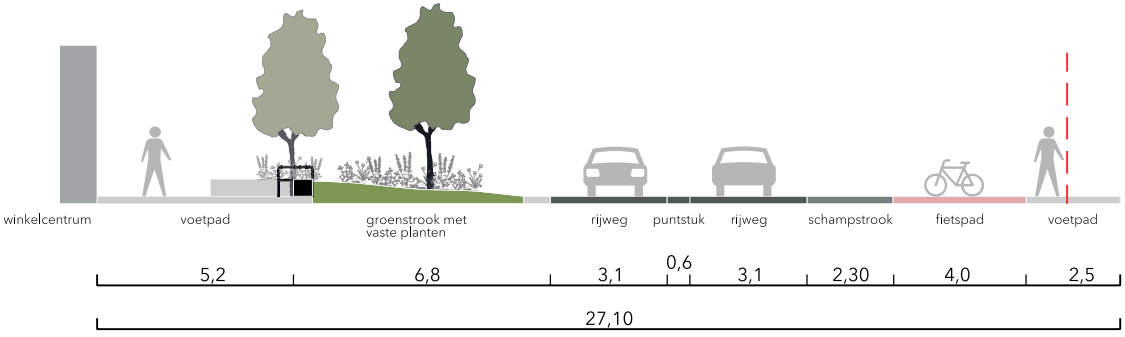
» Toekomst

De mogelijke inrichting van de Amstellandlaan oost hangt geheel samen met die van het kruispunt met de Casparuslaan en Plataanlaan. Er is onderzocht op welke wijze het verkeer op dit kruispunt geregeld kan worden (zie paragraaf 3.5); bij een verkeerslichtenregeling zijn er drie rijstroken benodigd op de Amstellandlaan en bij een rotonde-oplossing zijn dat er twee. De keuze tussen deze twee oplossingen bepaalt ook de beschikbare ruimte voor langzaam verkeer en maatregelen in het kader van klimaatadaptatie (in dit geval hittestress) op de Amstellandlaan oost.

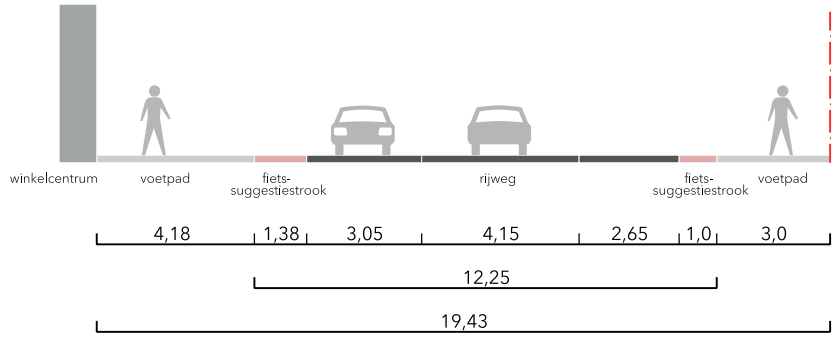
Ter plaatse van het winkelcentrum dienen bestaande bomen opgenomen te worden in plantvakken met substantiële groeiplaatsen. Daar kunnen vaste planten worden toegevoegd. Niet alleen het karakter krijgt hierdoor een upgrade maar ook de hele beleving van het gebied. Hierbij worden de bestaande fietsnietjes gehergroepeerd in samenhang met de plantvakken.



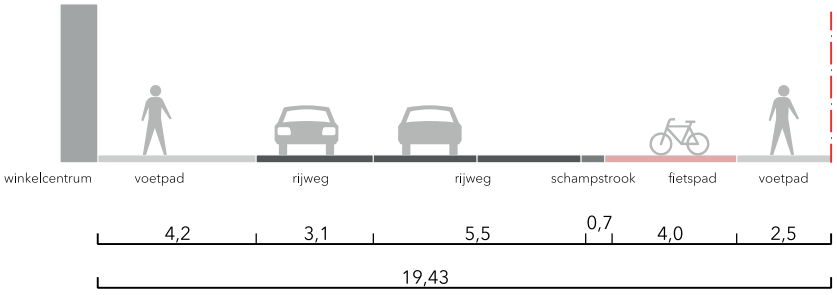
▲ bestaande situatie



▲ nieuwe situatie: ontbrekende verbinding van de groenstructuur is verbeterd door groenvakken

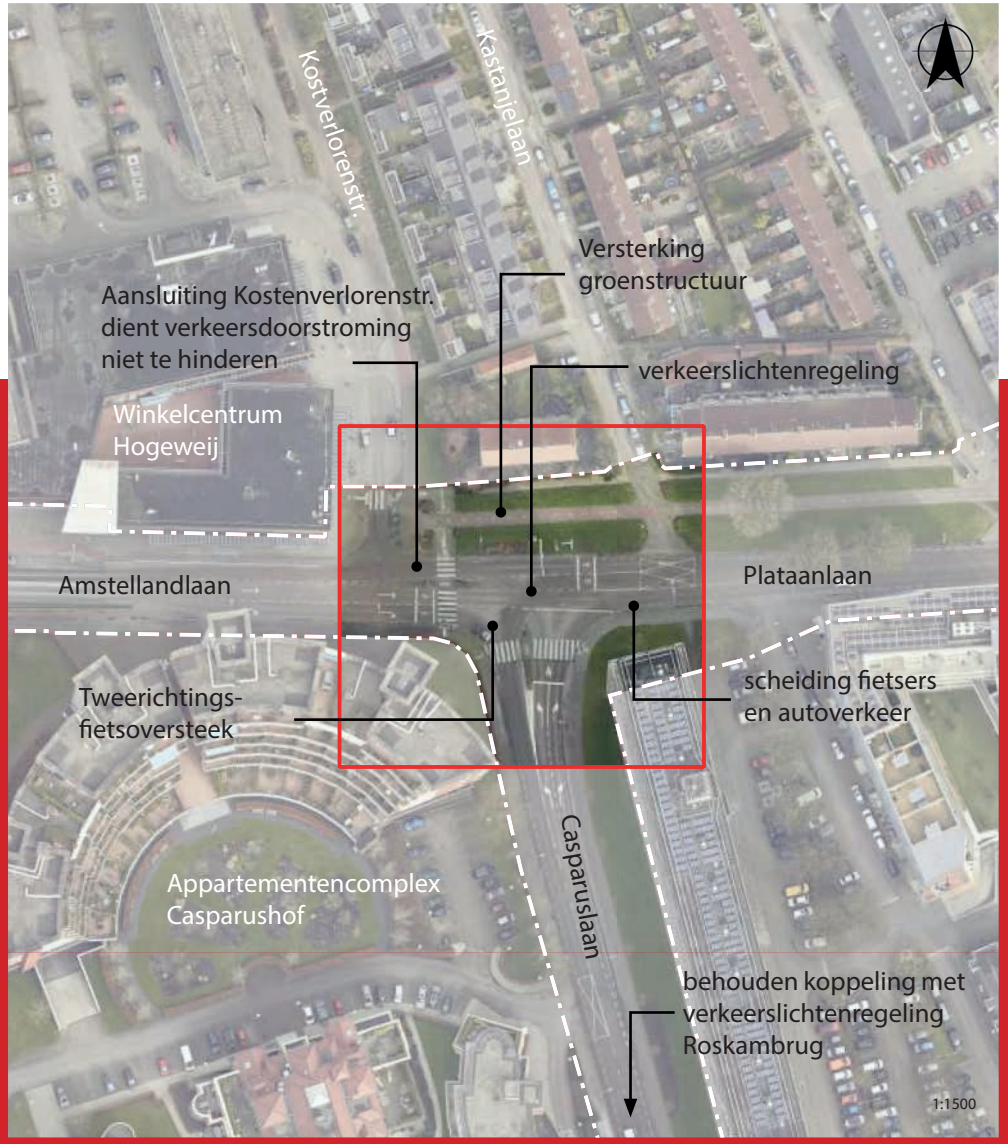


▲ bestaande situatie



▲ nieuwe situatie: verkeerslichtenregeling met ruimte voor alle verkeersdeelnemers, zonder fietsstrook of –pad aan de zijde van het winkelcentrum

4.3.3 Kruispunt Amstellandlaan-Plataanlaan-Casparuslaan



◀ uitgangspunten op de luchtfoto van de bestaande situatie

» Nu

Het kruispunt Amstellandlaan-Plataanlaan-Casparuslaan wordt door verkeerslichten geregeld. Elke tak van het kruispunt is voorzien van twee opstelstroken en fietsers maken gebruik van de rijbaan en stellen zich voor de auto's op alle takken. De zijstraten Kostverlorenstraat en Kastanjelaan liggen dichtbij het kruispunt. Grenzend aan het kruispunt is winkelcentrum Hogeweij gelegen. Het kruispunt tussen deze drie wegen is opgebouwd uit een rijbaan van betonstraatstenen, wordt geregeld door verkeerslichten en is voorzien van twee voetgangersoversteekplaatsen, waarvan één over de Amstellandlaan en één over de Casparuslaan.

De kruising heeft twee contrasterende delen van de groenstructuur: bij het winkelcentrum is het groen gefragmenteerd, en bij de Plataanlaan is er groen aanwezig en bijdraagt aan een beter klimaatbestendigheid.

» Toekomst

In de nieuwe situatie blijft het kruispunt Amstellandlaan-Plantaanlaan-Casparuslaan geregeld met verkeerslichten en blijven op alle takken van het kruispunt twee opstelstroken voor het autoverkeer bestaan. Fietsers krijgen eigen opstelvakken en eigen verkeerslichten op de Casparuslaan en de Plataanlaan. Hierdoor hoeven de fietsers zich op deze takken niet meer voor de auto's op te stellen en worden de fietsstromen los van het autoverkeer geregeld door verkeerslichten.

Oversteken voor fietsers

Voor fietsers wordt over de Amstellandlaan een oversteek van en naar het winkelcentrum Hogeweij gefaciliteerd. Hierdoor wordt tevens voorkomen dat er doorstromingsproblemen ontstaan als afslaand autoverkeer richting de Kostverlorenstraat voorrang moet verlenen aan fietsers die rechtdoor gaan. Aan de zuidzijde van het kruispunt ligt een tweerichtingsfietspad wat aansluit op de fietsvoorzieningen van de overige deelgebieden.

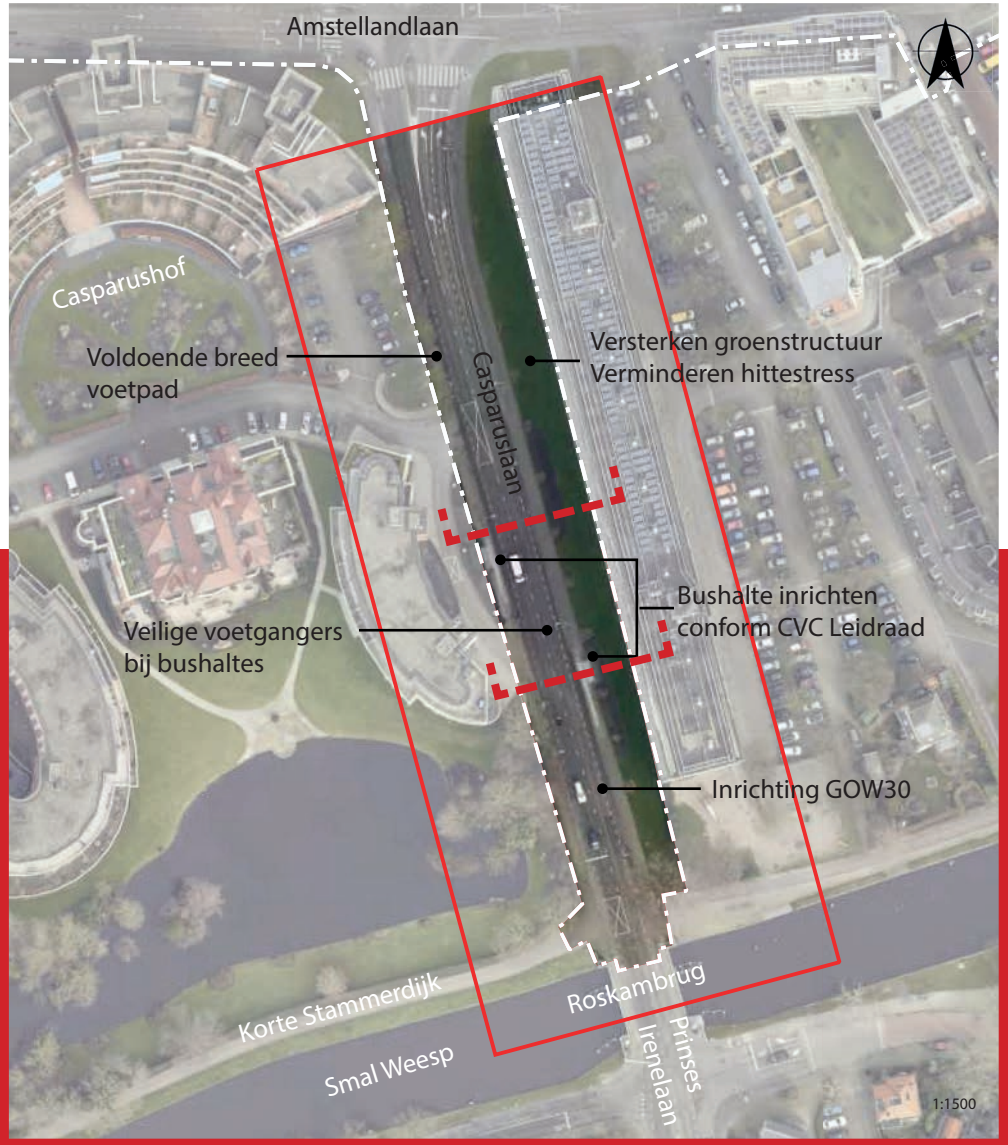
Groenstructuur

Dit is een belangrijk onderdeel van de groenstructuur, waar een ontbrekende verbinding (bij het winkelcentrum) moet worden verbeterd door groenvakken en door bomen en vaste planten op de Plataanlaan toe te voegen.

Raakvlakproject

Mogelijke herontwikkeling van kavel Plataanlaan 28-32.

4.3.4 Casparuslaan



◀ uitgangspunten op de luchtfoto van de bestaande situatie

» Nu

De Casparuslaan maakt deel uit van een van de twee uitvalsroutes naar de Gooilandseweg (N236) en de wijk Aetsveld, gelegen ten zuiden van de N236. Verder is het onderdeel van de schoolroute naar het Vechtstede College. De Casparuslaan geeft toegang tot het binnenterrein met parkeergelegenheid van de appartementsgebouwen, gelegen tussen Casparuslaan, Korte Stammerdijk, Ingelandenstraat en Amstellandlaan. Aan de overzijde is de Meidoornflat gelegen die enkel toegankelijk is via de Meidoornlaan. Aan beide zijden van de rijbaan liggen fietsstroken (met een rode asfaltdeklaag) met daarnaast voetpaden (van betontegels). Aan de Casparuslaan liggen twee bushaltes (een haltepaar), waar de bus op de rijbaan halteert. Opmerkelijk is het gebruik van het voetpad door fietsende scholieren op de Casparuslaan, een honderdtal per dag. Aan de oostzijde ligt een groenstrook van gras met bomen.

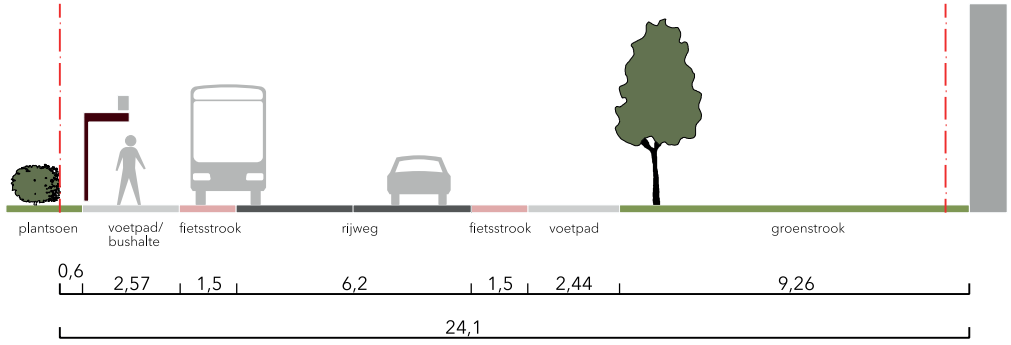
» Toekomst

Op de Casparuslaan zijn fietspaden gewenst. Bij het ontwerp hiervan dient rekening gehouden te worden met de bushaltes en hun situering; het is wenselijk fietsers achter bushaltes om te leiden indien mogelijk. Naast de gewenste fietsvoorzieningen is het van belang de bestaande groenstrook langs de Meidoornflat te behouden in verband met hittestress.

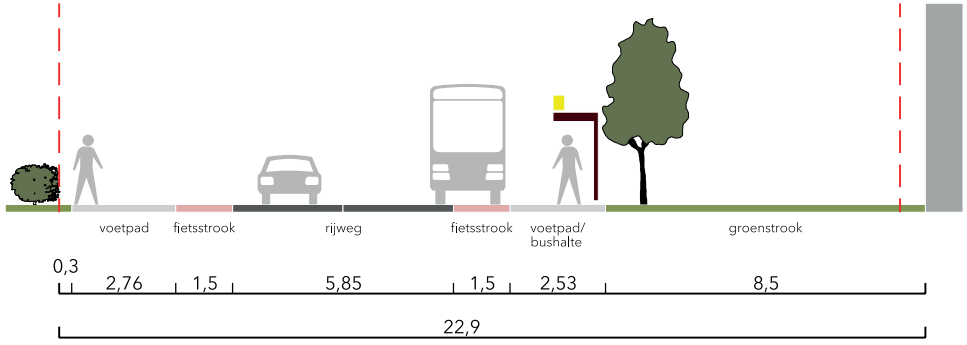
Er zijn drie mogelijke profielen verkend voor drie locaties; een algemene en twee voor beide bushaltes.

Vanwege hittestress zijn de bestaande bomen en groenstrook uitgangspunten voor het nieuwe profiel, dus deze blijven behouden.

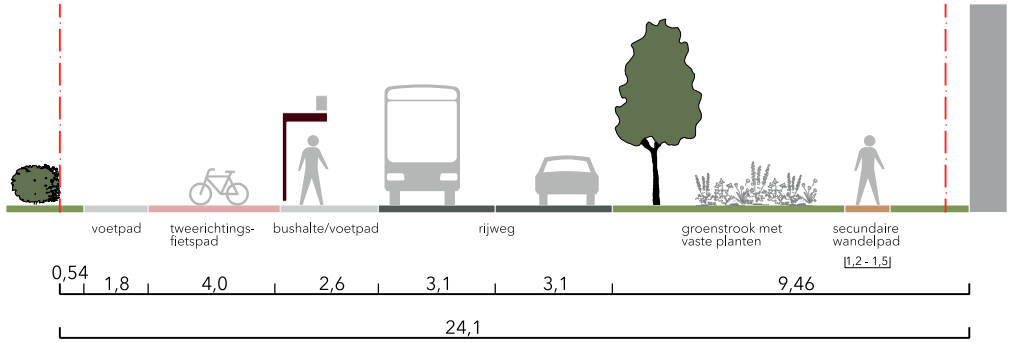
De bestaande groenstrook wordt versterkt door de beplanting van vaste planten. Een extra halfverhardend wandelpad zorgt voor een mooie doorgang door het nieuwe groen. Dit is gewoon een extra pad, de trottoir blijft aan de westkant met een minimale breedte van 1,80m (gewenst 2m breed). Dit nieuwe profiel maakt het ook mogelijk om enkele groenstroken aan de westzijde toe te voegen, wat ook bijdraagt aan een betere leefomgeving voor de voetgangers en fietsers.



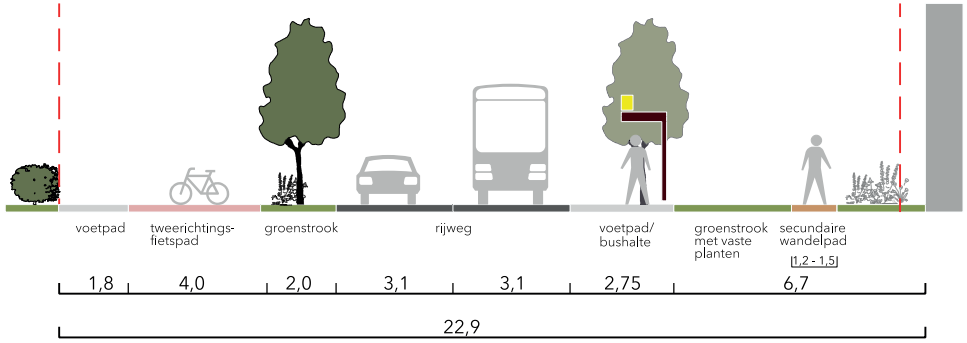
▲ bestaande situatie



▲ bestaande situatie



▲ nieuwe situatie: GOW30 profiel met tweerichtingsfietspad aan de westzijde, alternatief pad tussen groen aan de oostzijde



▲ nieuwe situatie: GOW30 profiel met tweerichtingsfietspad en alternatief pad tussen groen; en groenstrook toegevoegd aan de westzijde

Aansluiting Roskambrug en oversteek Korte Stammerdijk

De voorkeursvariant zoals hierboven opgenomen maakt het voor fietsverkeer noodzakelijk om op het kruispunt Casparuslaan-Korte Stammerdijk de Casparuslaan over te steken. Dit geldt zowel voor fietsers die vanuit het oosten (fietspad Korte Stammerdijk centrumzijde) als vanuit het zuiden (Prinses Irenelaan) komen. Aangezien ongeregeld oversteken door middel van een middensteunpunt ruimtelijk niet inpasbaar is, moeten deze bewegingen veilig worden gefaciliteerd door middel van een verkeersregelinstallatie. Het uitbuigen van rijbanen is onmogelijk zonder de Roskambrug constructief aan te passen.

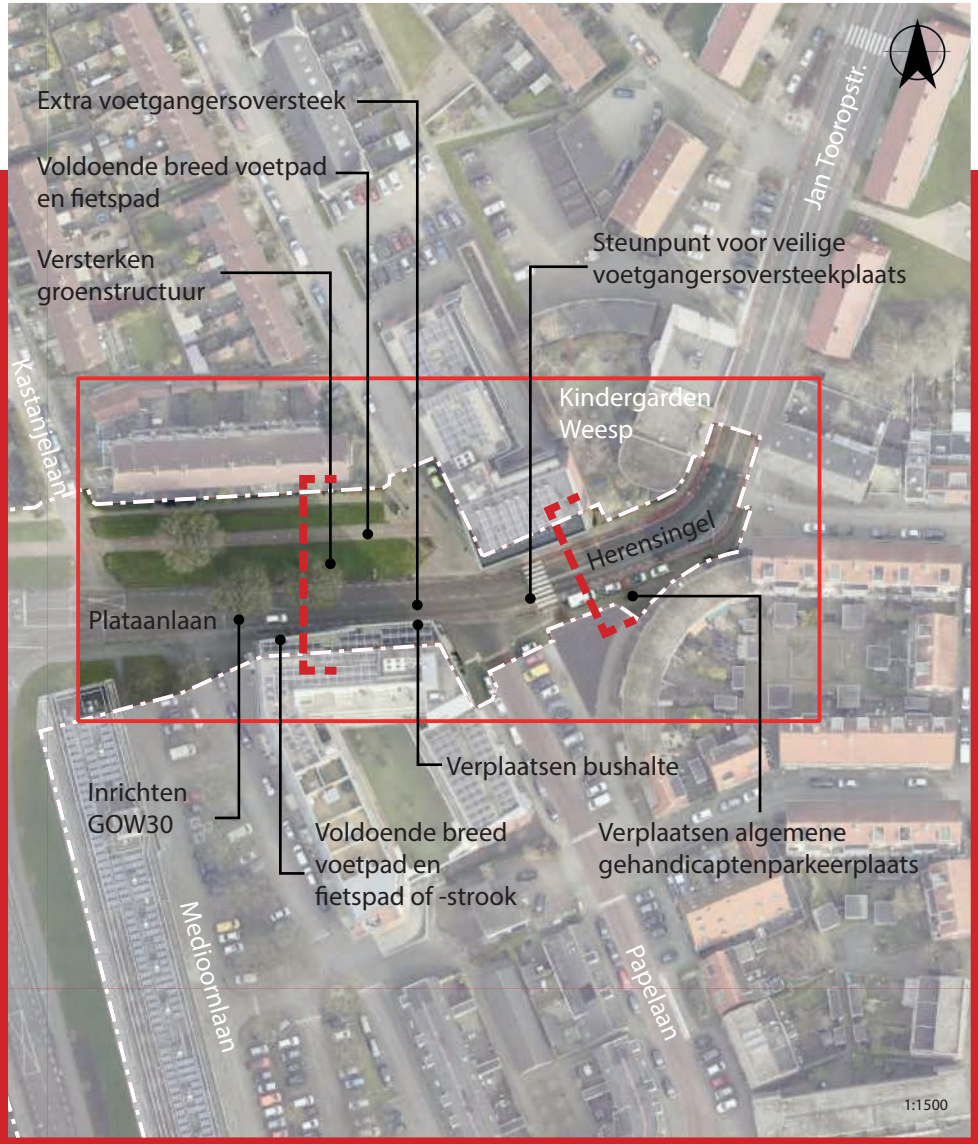
Het verkeersveiligheidsprogramma (vande gemeente Amsterdam) werkt momenteel aan een oversteek voor langzaam verkeer op het kruispunt Casparuslaan-Korte Stammerdijk. Dit separate project voorziet een ontwerp met een oversteek die met verkeerslichten geregeld wordt. De haalbaarheid van deze verkeersregelinstallatie is getoetst en is haalbaar bevonden door de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam.



Detail aansluiting Roskambrug

Daarnaast is aan de afdeling Verkeer & Openbare Ruimte advies gevraagd over de regelbaarheid van de voorkeursvariant door middel van verkeerslichten ter hoogte van de Korte Stammerdijk. Het advies luidt positief, waarbij wordt aangetekend dat onderlinge voorrang tussen fietsers dient te worden meegenomen in de nadere uitwerking. Daarnaast dient er voldoende ruimte over te blijven voor het oprijden van fietsers op de Korte Stammerdijk richting het westen. Als een auto op dat punt de Korte Stammerdijk komt oprijden, zal er namelijk nauwelijks ruimte zijn voor passerende fietsers. Alhoewel dit in de huidige situatie ook speelt en niet meer dan 9 adressen ontsloten worden door dit deel van de Korte Stammerdijk, zal hier bij de nadere uitwerking gezocht worden naar ruimte om het oprijden te vergemakkelijken.

4.3.5 Plataanlaan, Herensingel en kruispunt met Papelaan



◀ uitgangspunten op de luchtfoto van de bestaande situatie

» Nu

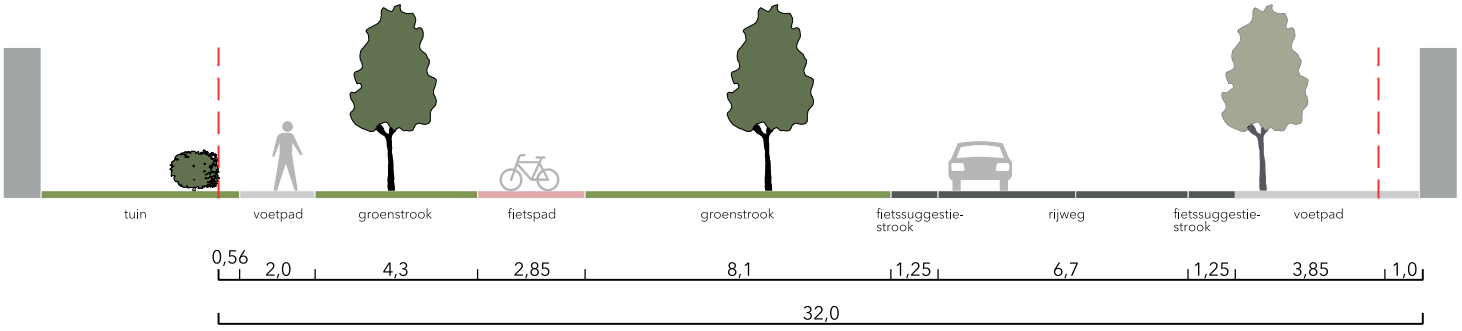
De Plataanlaan vormde met de Jan Tooropstraat, Stationsweg en Korte Muiderweg de schakel met de A1 voor het grootste deel van Weesp. Door de realisatie van de noordwestelijke ontsluiting is Weesp directer verbonden met de A1 en vervalt die functie van de Korte Muiderweg. Daarnaast ontsluit de Plataanlaan de omliggende buurten .

Op de Plataanlaan wordt veel overgestoken door veel (paar honderd per dag) voetgangers van en naar winkelcentrum Hogeweij maar er zijn geen voetgangersoversteekplaatsen aanwezig. De Plataanlaan heeft een rijbaan van betonstraatstenen en fietssuggestiestroken. Aan de noordzijde loopt een smal tweerichtingsfietspad door een groenstrook met bomen en een smal voetpad loopt langs de voortuinen van woningen. Aan de zuidzijde ligt een voetpad naast de rijbaan en is een bushalte aanwezig, waar de bus op de rijbaan halteert. Aan de Papelaan zijn brede school Kors Breijer en twee peuterspeelzalen gevestigd; het kruispunt Plataanlaan-Papelaan maakt dan ook deel uit van een schoolroute.

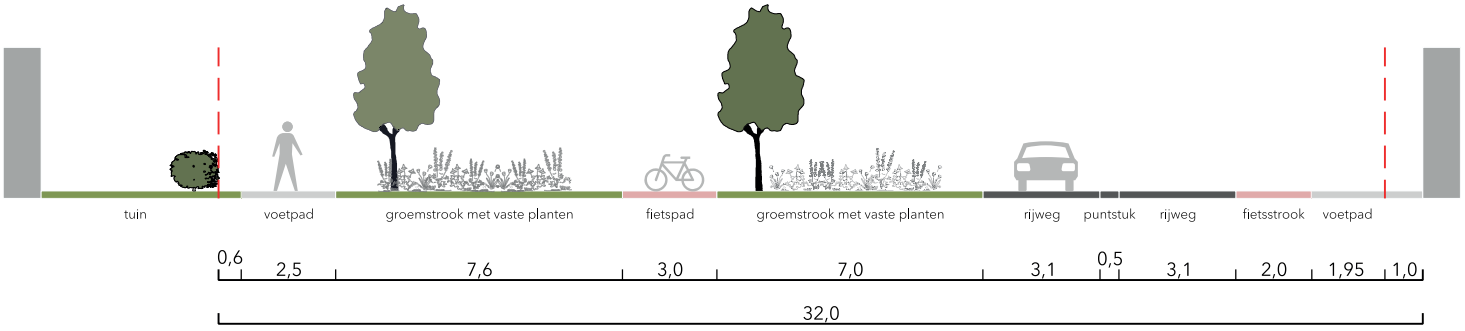
De Plataanlaan vormt een overgang tussen de meer lommerrijke Amstellandlaan en de Herensingel en Jan Tooropstraat die in een stedelijk dichtere omgeving ligt. De Plataanlaan is onderdeel van de hoofdboomstructuur en heeft een groene inrichting met weinig hittestress.

» Toekomst

Binnen Weesp is het kruispunt Plataanlaan-Herensingel-Papelaan aangewezen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Met name het oversteken van de Plataanlaan is niet verkeersveilig. Een effectieve maatregel is weggebruikers in twee etappes over laten steken, maar dit vraagt ruimte op het kruispunt en op de Plataanlaan en Herensingel. Door de middengeleiders (verharde middenbermen) in elkaars verlengde te situeren wordt veilig oversteken mogelijk gemaakt. Om dit te realiseren vervalt de bushalte op de Plataanlaan en wordt verplaatst aan de andere zijde van het kruispunt aan de Herensingel. Om dezelfde reden vervalt de fietsstrook ter plaatste van de bushalte en de langsparkeervakken aan het begin van de Herensingel.



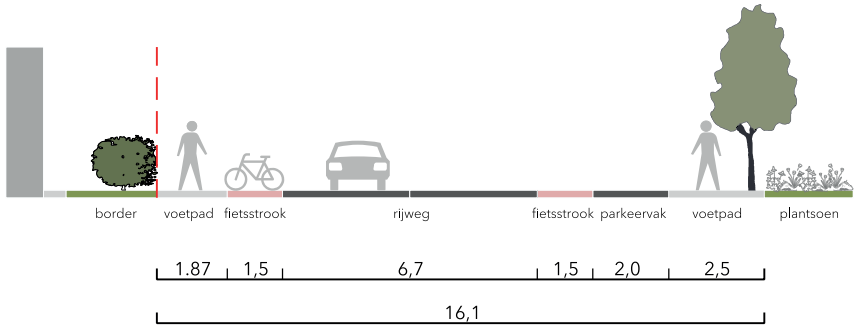
▲ bestaande situatie



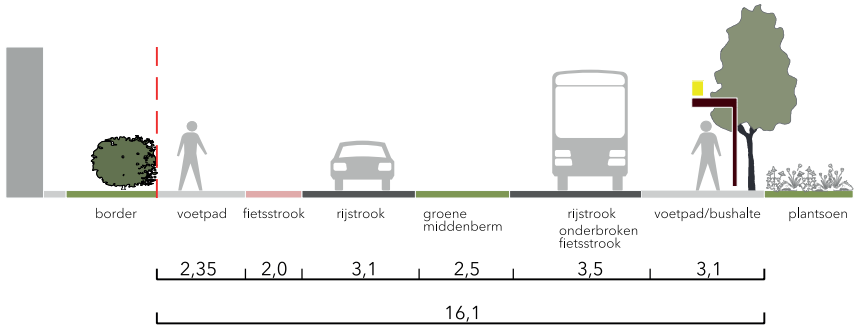
▲ nieuwe situatie: GOW30 profiel Plataanlaan met versterking van groen

» Toekomst

Als onderdeel van de hoofdboomstructuur, dient ook hier de groenstructuur te worden versterkt, met nadruk op het meest westelijke deel, waar minder groen aanwezig is en dus meer hittestress. Behouden van bestaande bomen is dan een uitgangspunt.



▲ bestaande situatie



▲ nieuwe situatie: GOW30 profiel Herensingel met verplaatste bushalte aan zuidzijde

5. Betrokken partijen, rollen en verantwoordelijkheden

5.1 Primaire stakeholders

In de directe omgeving van het kruispunt bevinden zich meerdere appartementencomplexen (huur en koop) en het winkelcentrum Hogeweij. Iets verderop, ten westen van het kruispunt bevindt zich een onderwijsinstelling (Vechtstede College). Vanwege het in 2018 uitgevoerde participatieproces zijn de belangrijkste stakeholders voor het project al goed in kaart gebracht. Naast de algemene stakeholders zoals o.a. de nutsbedrijven en nood- en hulpdiensten, zijnde belangrijkste externe stakeholders voor het project:

Stakeholder	Verantwoordelijkheid
Omwonenden (VVE's)	Borgen bereikbaarheid
Woningcorporatie Ymere	Borgen bereikbaarheid en ruimte voor uitvoering beheer en onderhoud vastgoed
Eigenaar (en overige ondernemers winkelventrum Hogeweij	Borgen bereikbaarheid
Vechtstede College	Veiligheid schoolgaande kinderen/ bereikbaarheid

5.2 Omgevingspartijen en overige stakeholders

Bewoners en weggebruikers vallen onder de overige stakeholders.



overzichtskaart ligging kruispunt in Weesp

6. Vervolg

6.1 Vervolgfases en planning

Voorkeursbesluit

De initiatie- en uitgangspuntenfase van het *Amsterdamse plan- en besluitvormingsproces infrastructuur* worden gelijktijdig doorlopen. De bestuurscommissie van Weesp geeft de concept nota van uitgangspunten voor inspraak vrij aan bewoners en belanghebbenden om hun reactie erop te geven. Tijdens deze periode wordt een informatiebijeenkomst gehouden, waarbij alle bewoners en belanghebbenden terecht kunnen met vragen. De primaire stakeholders worden per (nieuws)brief geïnformeerd over de inspraakperiode en de informatiebijeenkomst. Verder wordt er over deze inspraakperiode gecommuniceerd via de plaatselijke krant en de projectpagina.

Na de inspraakperiode van 6 weken wordt het aantal reacties op de concept nota van uitgangspunten verzameld en van een antwoord voorzien. Alle reacties inclusief antwoorden worden opgenomen in een nota van beantwoording. De bestuurscommissie stelt de nota van beantwoording samen met de definitieve nota van uitgangspunten vast om te komen tot een voorkeursbesluit.

Uitvoerings- en kredietbesluit

Nadat het voorkeursbesluit is genomen, worden de definitie- en ontwerpfase van het *Amsterdamse plan- en besluitvormingsproces infrastructuur* gelijktijdig doorlopen. De bestuurscommissie van Weesp stelt het definitief ontwerp vast, het college van B&W van de gemeente Amsterdam stelt een uitvoeringskrediet beschikbaar.

Planning

De werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd, te beginnen met de drie deelgebieden waar de hoogste prioriteit ligt om het gevoel van verkeersveiligheid te vergroten, namelijk:

- Oversteek Papelaan – Plataanlaan
- Fietsroute Plataanlaan – Casparuslaan
- Dubbelzijdig fietspad aan de zuidzijde van de Amstellandlaan ter hoogte van het Vechtstede College

7. Bijlagen

7.1 Toelichting generieke kaders

Beleidskader verkeersnetten Amsterdam 2018

Het Beleidskader verkeersnetten Amsterdam geeft het kader voor de hiërarchie (Plusnet, Hoofdnet en Basisnet) binnen het Amsterdamse wegennet voor alle modaliteiten (voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto) en schrijft voor dat Plusnetten prioriteit en voorrang krijgt boven Hoofdnetten en Hoofdnetten boven Basisnetten in verkeersregeltechnische zin als in de toewijzing van fysieke ruimte.

Omgevingsvisie Weesp 2050

De Omgevingsvisie Weesp 2050 is vastgesteld en is integraal overgenomen in de Omgevingsvisie van Amsterdam. Relevante zaken voor het kruispunt Casparus-, Amstelland-, Plataanlaan en oversteek Plataanlaan – Papelaan worden hieruit gedestilleerd, zodat de lange termijn maatregelen passen, en aansluit op de Omgevingsvisie van Amsterdam.

Mobiliteitsplan Weesp 2021-2046

In oktober 2021 is het Mobiliteitsplan Weesp vastgesteld door de gemeenteraad van de toenmalige gemeente Weesp. Het plan geeft kaders voor de ontwikkeling van het wegennet in Weesp tot 2046. Daarnaast is een uitvoeringsprogramma opgenomen waarvan twee onderdelen binnen dit projectgebied gelegen zijn, te weten het kruispunt Casparus-, Amstelland-, Plataanlaan en oversteek Plataanlaan - Papelaan.

Onderliggende ambitie is: "Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving voor de gemeenschap van Weesp waar duurzame mobiliteit voorop staat." Onderdeel hiervan is de invoering van een nieuwe wegcategorie: GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u); een weg met een (verkeers)ontsluitende functie en een lagere snelheid t.o.v. de huidige gebiedsontsluitingen waar 50 km/u (GOW50) de snelheidslimiet is. Dit sluit naadloos aan aan op het onlangs ingevoerde Amsterdams Beleid 30 in de stad en het Mobiliteitsplan Weesp.

Groenbeleidplan Weesp 2019

Het Groenbeleidsplan Weesp 2019 richt zich op het behouden en versterken van de groene waarden van Weesp.

In het Groenbeleidsplan Weesp 2019 zijn een drietal uitwerkingen aangekondigd, namelijk hoofdgroenstructuur, hoofd bomenstructuur en ecologische structuur Weesp. Het groenbeleidsplan is zo opgebouwd dat deze onderdeel kan uitmaken van de groenvisie Amsterdam. Relevante zaken voor de Casparus-, Amstelland- en Plantaanlaan en oversteek Papelaan worden hieruit gedestilleerd, zodat de lange termijn maatregelen passen, en aansluit op, het Groenbeleidsplan Weesp 2019.

Structuurvisie Weesp 2013-2030

In de Structuurvisie Weesp 2013-2030 is voor de wijk Hogewey een opgaven opgenomen om de wijk een impuls te geven zodoende de wijk vitaal te houden. Hierbij valt te denken aan, het verbeteren van de ruimtelijke uitstraling van de huidige voorzieningen en parkeerbereikbaarheid.

Amsterdam Weerproof

Amsterdam Weerproof wil de stad, samen met onder andere bewoners en bedrijven, bestand maken tegen hevige buien. Het regent steeds vaker heel hard, dit kan schade veroorzaken. Dat komt vooral omdat de stad verhard is met bebouwing en verharding, en particuliere tuinen met tegels. Er gaat geen druppel doorheen. Weerproof brengt ideeën, initiatieven en informatie samen. Iedereen kan bijdragen. Denk aan een regenton in de tuin of geveltuintjes. Andere oplossing zijn straten die water doorlaten, een groen polderdak of groenstroken die water opvangen.

Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV 2021)

De landelijke aanbevelingen ten aanzien van verkeersvoorzieningen binnen de bouwde kom wordt toegepast op onder andere het ontwerp van de lange termijn maatregelen.

Puccinimethode: handboek rood en handboek groen

Dit kader is een uitbreiding van het *Handboek Puccinimethode Rood*, deel 1 uit 2014. De belangrijkste uitbreiding is de toevoeging van de *Puccinimethode Groen*. Hierin staan standaarden voor al het Amsterdamse groen. Ook staan er nu afspraken in over de vormgeving van openbare verlichting (dit was onderdeel van het voormalige Beleidskader Verlichting uit 2005) en het straatmeubilair.

De *Puccinimethode handboek Rood* (herzien op 21 december 2021, versie 3) is de beleidsmatige uitwerking om met eenvoudige, beproefde materialen zoals 30x30 betontegels en gebakken klinkers een hoge kwaliteit te bereiken. De methode geeft deze ambitie (zowel inhoudelijk als procesmatig) vorm en staat voor de totstandkoming van één Amsterdamse traditie en cultuur bij de inrichting van de openbare ruimte.

Beleidskader 30 km/u in de stad

Het beleidskader 30km/u in de stad voorziet in het opnieuw categoriseren van gebiedsontsluitingswegen. Wegen die naast een ontsluitende functie een duidelijke verblijfsfunctie hebben krijgen een maximum snelheid van 30 km/u. De wegen die een duidelijke ontsluitingsfunctie hebben en geen of vrijwel geen verblijfsfuncties kennen blijven 50 km/u.

Leidraad centrale verkeerscommissie

De *Leidraad Centrale Verkeerscommissie* is opgesteld door de toenmalige Centrale Verkeerscommissie in aanvulling op de landelijke richtlijnen voor wegontwerp en –inrichting en is een uitwerking van het *Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam*.

Duurzaam, tenzij

Het principe 'Duurzaam, tenzij' komt uit de bestuursopdracht Duurzame Toekomst Stad en Organisatie. De standaard wordt: we doen het duurzaam of we doen het niet, tenzij het bestuur ervoor kiest om hiervan af te wijken.

7.2 Variantenstudie

Op basis van de ontwerpverkenning zijn vier varianten opgesteld, deze zijn:

- Variant 1: voorkeursvariant
- Variant 2: sobere kruispuntvariant
- Variant 3: kleine rotondevariant
- Variant 4: oude 'definitief ontwerp' rotondevariant

7.2.1 Variant 2: sobere kruispuntvariant

Variant 2 is gebaseerd op een sobere vertaling van de opdracht en de gemeentelijke beleidskaders en het behoud van de fietsroute voor het winkelcentrum. De soberheid komt in uiting in minder brede fiets- en voetpaden, meer fietsstroken en minder vrij liggende fietspaden.

Hiermee voldoet het ontwerp aan de beginselen van een verkeersveilige inrichting, hoewel met meer fietsstroken de rijbaanbreedte op aanzienlijke delen groter is dan in de voorkeursvariant. Het aanliggende tweerichtingsfietspad langs de Amstellandlaan (oost) maakt het fietsen richting het Vechtstede College minder comfortabel en doet de netto functionele breedte afnemen waardoor er meer risico ontstaat voor frontale aanrijdingen tussen fietsers onderling. Doordat de Kostverlorenstraat dicht op het kruispunt aansluit op de Amstellandlaan kans dat het kruispunt geblokkeerd wordt wanneer meerdere auto's rechtsaf slaan naar de Kostverlorenstraat en doorgaande fietsers voorrang dienen te verlenen.

Het 'hinken op twee gedachten' die in deze variant zorgt voor beperkte kansen om de ruimtelijke kwaliteit, met daarin veel groen, te versterken. Er is weinig ruimte voor klimaatadaptatie en versterking van de hoofdgroenstructuur. De drie woningen, Plataanlaan nrs. 28 t/m 32, blijven gehandhaafd.

7.2.2 Variant 3: kleine rotondevariant

Variant 3 is gebaseerd op een rotonde met beperkte afmetingen waardoor het perceel met de drie woningen aan de Plataanlaan ter plaatse behouden blijft voor andere functies. In deze opzet sluit de Kastanjelaan op een onconventionele wijze aan op de

rotonde. Dit, samen met deels eenrichtings- en deel tweerichtingsfietspaden rondom, maakt de rotonde minder overzichtelijk en helder dan gewenst. De winst van een standaardrotonde op het gebied van de verkeersveiligheid ten opzichte van een verkeerslichtenkruispunten gaat hiermee verloren.

Om te voorkomen dat de grote stroom fietsers het autoverkeer kruist aan de zijde van de Casparuslaan is hier, net als in de voorkeursvariant, het tweerichtingsfietspad langs de Amstellandlaan doorgezet langs de Casparuslaan; dit voorkomt doorstromingsproblemen in de ochtendspits op de Casparuslaan. Een nadeel van een rotonde is dat het openbaar vervoer geen prioriteit verleend kan worden. Hier bestaat, net als bij variant 2, de kans dat het kruispunt geblokkeerd wordt wanneer meerdere auto's rechtsaf slaan naar de Kostverlorenstraat en doorgaande fietsers voorrang dienen te verlenen.

De Plataanlaan is in deze variant slechts voorzien van brede fietsstroken die de totale rijbaanbreedte breder dan gewenst maken. Deze variant doet daarnaast afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit door versnippering van de ruimte rondom de rotonde. Er is te weinig ruimte om hier een parkachtige inrichting te maken.

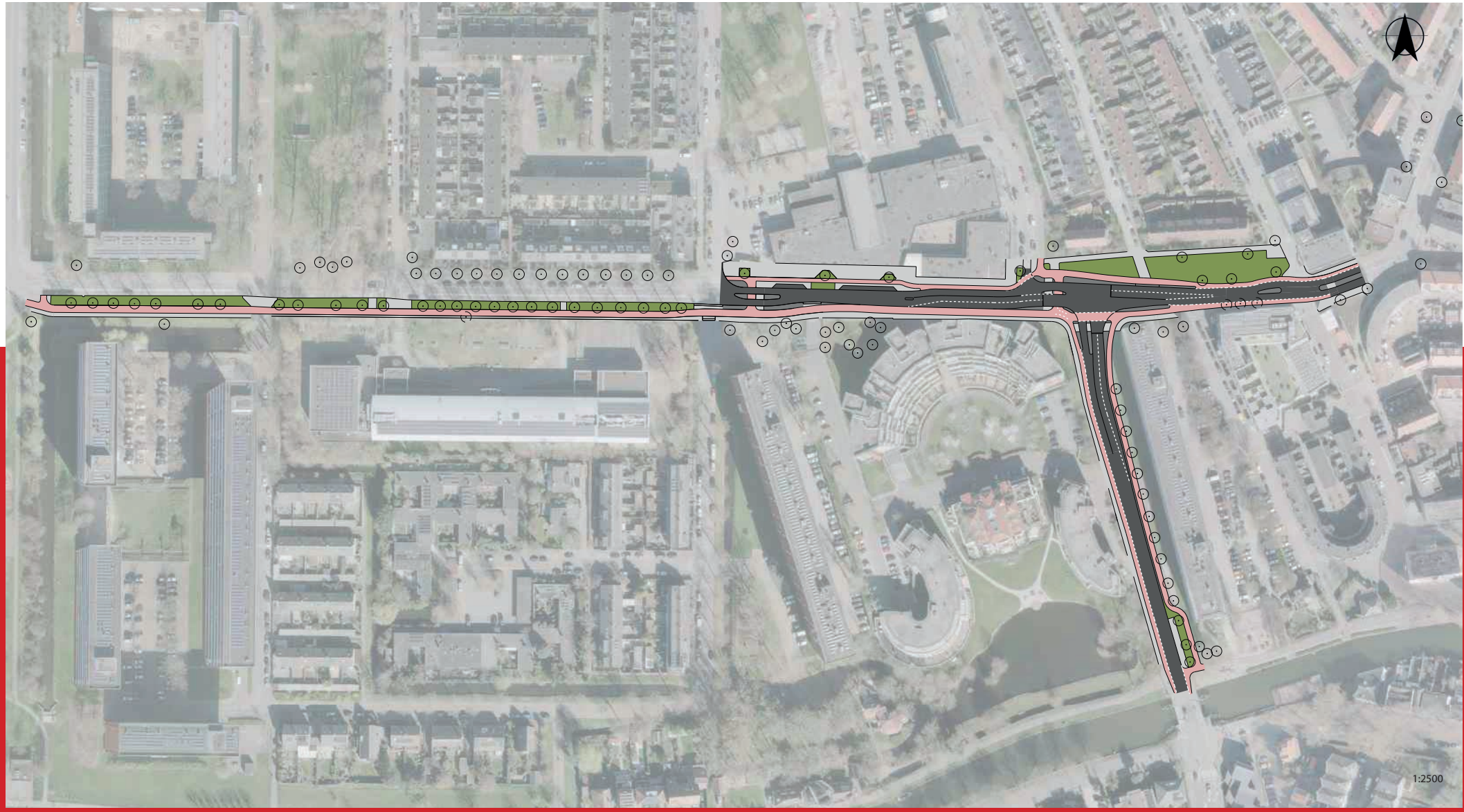
7.2.3 Variant 4: oude 'definitief ontwerp' rotondevariant

Variant 4 wordt gekenmerkt door een ruim opgezette rotonde met een tweerichtingsfietspad rondom en overwegend vrijliggende fietspaden op de aansluitende wegen. Berekeningen laten zien dat deze variant doorstromingsproblemen voor het autoverkeer geeft op de Casparuslaan (waardoor deze variant niet voldoet aan de doorstromingseis). Daarnaast blijken rotondes met tweerichtingsfietsverkeer op drukke momenten minder verkeersveilig. De overige fietsvoorzieningen zijn goed, met uit zondering van de Kostverlorenstraat waar fietsers langs schuin geparkeerde auto's rijden wat een aanmerkelijke verslechtering is van de verkeersveiligheid ten opzichte van de bestaande situatie.

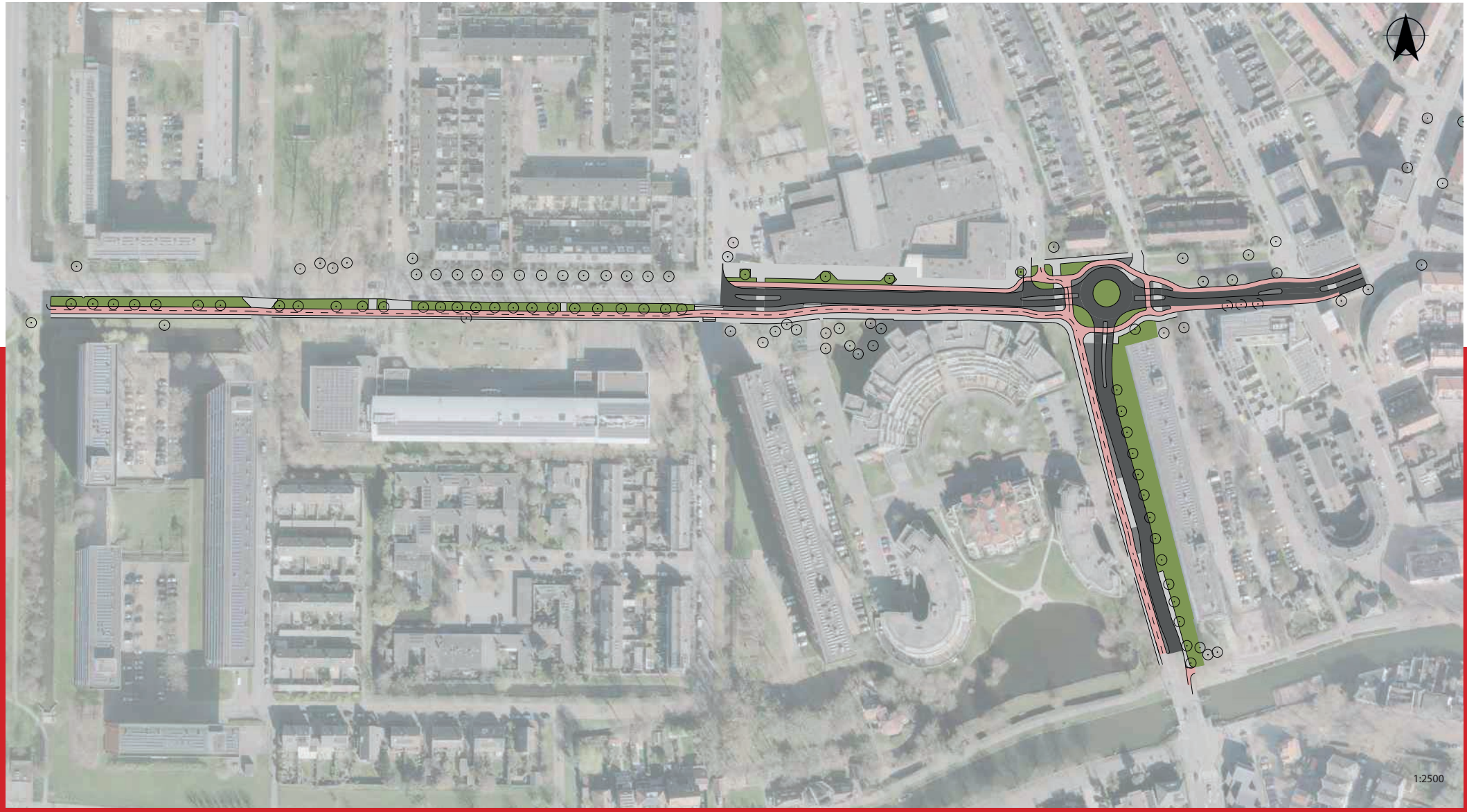
Ook in deze variant blijkt dat de ruimte schaars is en dat de geboden oplossing ten koste gaat van voetgangersruimte en een groot beslag legt op de bestaande groene ruimte waardoor de doelen aangaande klimaatadaptatie en versterking van de hoofdgroenstructuur niet gehaald worden. Het gehele gebied bij de rotonde krijgt een sterk verkeerskundige uitstraling met weinig ruimtelijke kwaliteit en geeft versnippering van de totale ruimte.

▶ Op de volgende pagina's staan de tekeningen van varianten 2, 3 en 4.

▼ variant 2: sobere kruispuntvariant

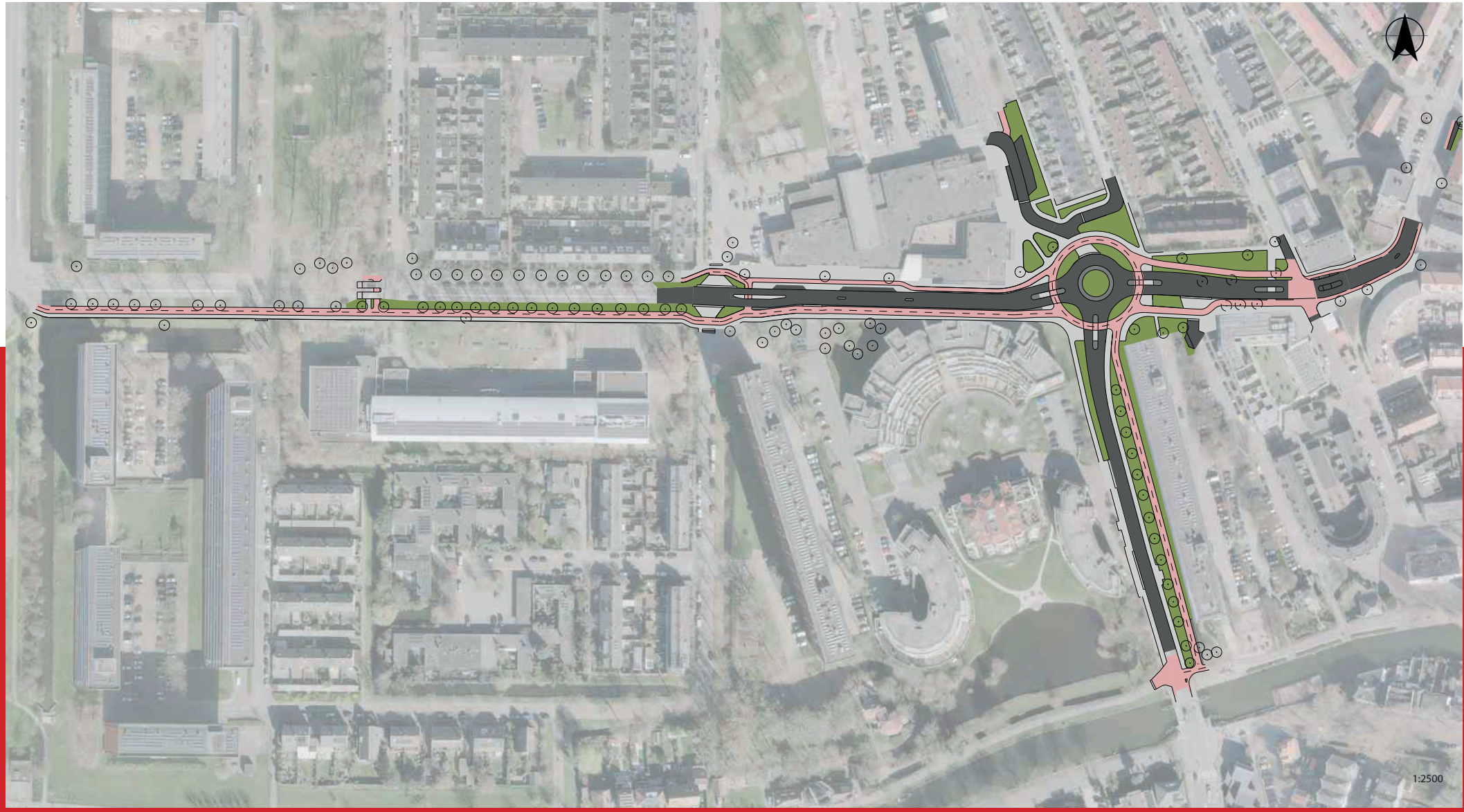


▼ variant 3: kleine rotondevariant



CONCEPT

▼ variant 4: oude 'definitief ontwerp' rotondevariant



7.3 Foto's huidige situatie

» **Amstellandlaaan (west)**



Amstellandlaan projectgrens kruispunt met Hogeweijselaan (richting oost) – fietspad rechts naast de bomen wordt verbreed tot een tweerichtingsfietspad

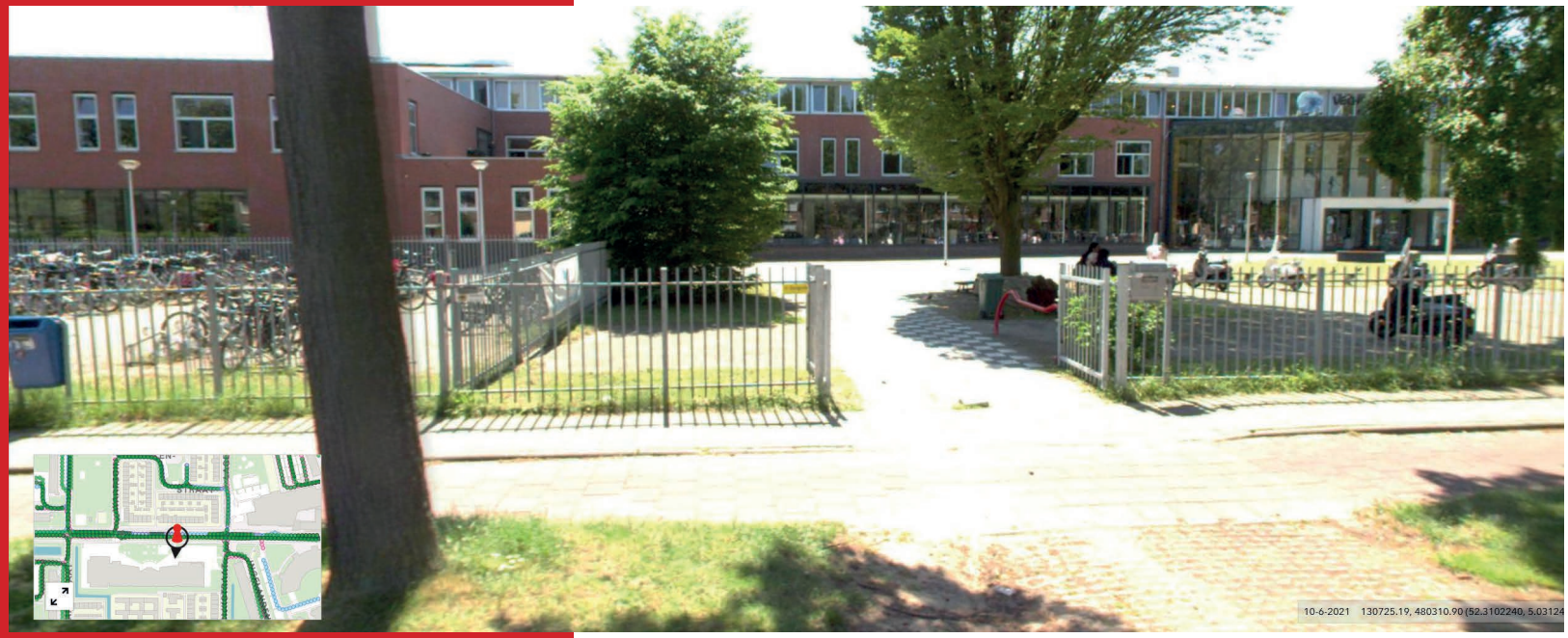


Amstellandlaan, ter hoogte van Vechtstede College, oversteek voor langzaam verkeer Waarschapstraat (richting oost)

» Amstellandlaaan (west)



Amstellandlaan ter hoogte van Vechtstede College (richting oost)



Amstellandlaan – voorzijde Vechtstede College met in- en uitrit naar de hoofdingang



» Amstellandlaaan (oost)

Amstellandlaan ter hoogte van Lageweyselaan (richting oost) – links winkelcentrum Hogeweij, rechts appartementencomplex Casparushof



Winkelcentrum Hogeweij, Amstellandlaan-Lageweyselaan

» Amstellandlaaan (oost)



Casparushof, Amstellandlaan-Ingelandenstraat



Winkelcentrum ingang Amstellandlaan

» Kruispunt Amstellandlaan-Plataanlaan-Casparuslaan



Amstellandlaan (richting oost), kruispunt Kostverlorenstraat en kruispunt Casparuslaan



Amstellandlaan overgaand in de Plataanlaan (kruispunt met Casparuslaan) (richting oost) met korte termijn maatregelen (fietsdoorsteek links aangepast en fietsopstelstrook verduidelijkt door meer contrast in kleur van de verharding en nieuwe wegmarkering)

» Kruispunt Amstellandlaan-Plataanlaan-Casparuslaan



Plataanlaan (richting west) kruispunt met Amstellandlaan en Casparuslaan, links Casparushof, rechts voor winkelcentrum Hogeweij



Casparuslaan (richting noord) ter hoogte van kruispunt met Amstellandlaan en Plataanlaan

» Kruispunt Amstellandlaan-Plataanlaan-Casparuslaan



Kostverlorenstraat (richting noord)



Kostverlorenstraat (richting zuid) ingang Kostverlorenstraat winkelcentrum Hogeweij

» Casparuslaaan



Casparuslaan (richting zuid) ter hoogte van Korte Stammerdijk, zicht op Roskambrug



Casparuslaan (richting noord) ter hoogte van de Korte Stammerdijk



Casparuslaan (richting noord) kruispunt met Amstellandlaan en Plataanlaan

» Plataanlaaan, Herensingel en kruispunt Papelaan



Herensingel (richting west) ter hoogte van Papelaan, zicht op de Plataanlaan

» Plataanlaaan, Herensingel en kruispunt Papelaan



Plataanlaan (richting oost) kruispunt met Papelaan



Herensingel (richting west) voetgangersoversteek bij de Papelaan, korte termijn maatregel psychobremse (wegmarkering in witte blokjes)

Colofon

Opsteller

Projectteam

Opdrachtgever

Winfried Pieroelie

Verkeer & Openbare Ruimte, Gemeente Amsterdam

Contactpersoon

Barry Mühl

Ingenieursbureau, Gemeente Amsterdam

Versie d.d.

17.03.2025