Gemeente Amsterdam




## Voorontwerp openbare ruimte

# Burgemeester Vening Meineszlaan | westzijde

21 augustus 2026

# Colofon

## Opdrachtgever

Jeroen Dijk
Directie Verkeer en Openbare Ruimte
Gemeente Amsterdam

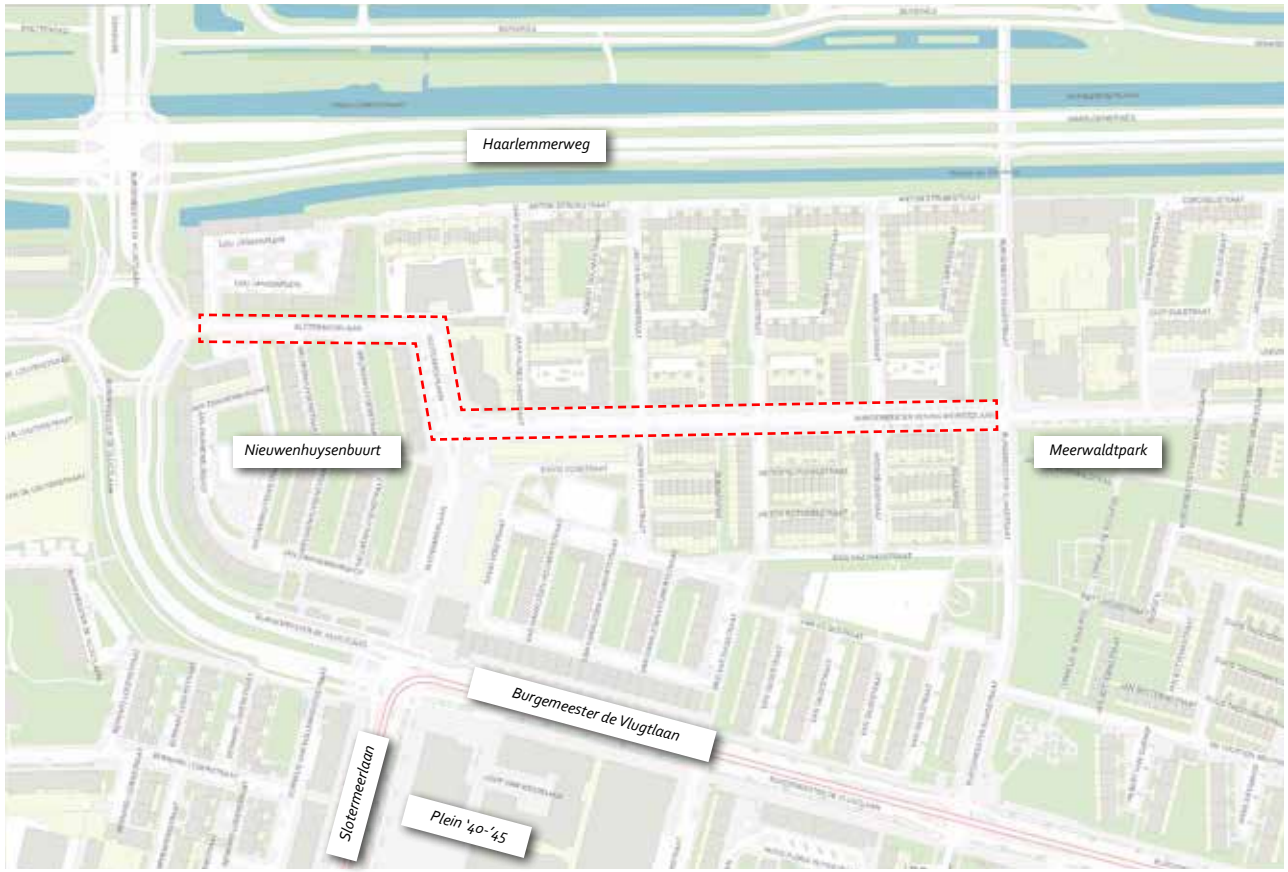
Nabila Bouabbouz
Directie Grond en Ontwikkeling
Gemeente Amsterdam

## Ontwerpers

| | |
|---|---|
| Mieke Ruisch | ontwerper openbare ruimte<br>Ruisch Ontwerp |
| Dennis Koomen | verkeersontwerper<br>afdeling Ruimte en Duurzaamheid |

## In samenwerking met

o.a. het Ingenieursbureau
en het Projectmanagementbureau




*De plek van de Burgemeester Vening Meineszlaan in zijn directe omgeving*

# Inhoudsopgave

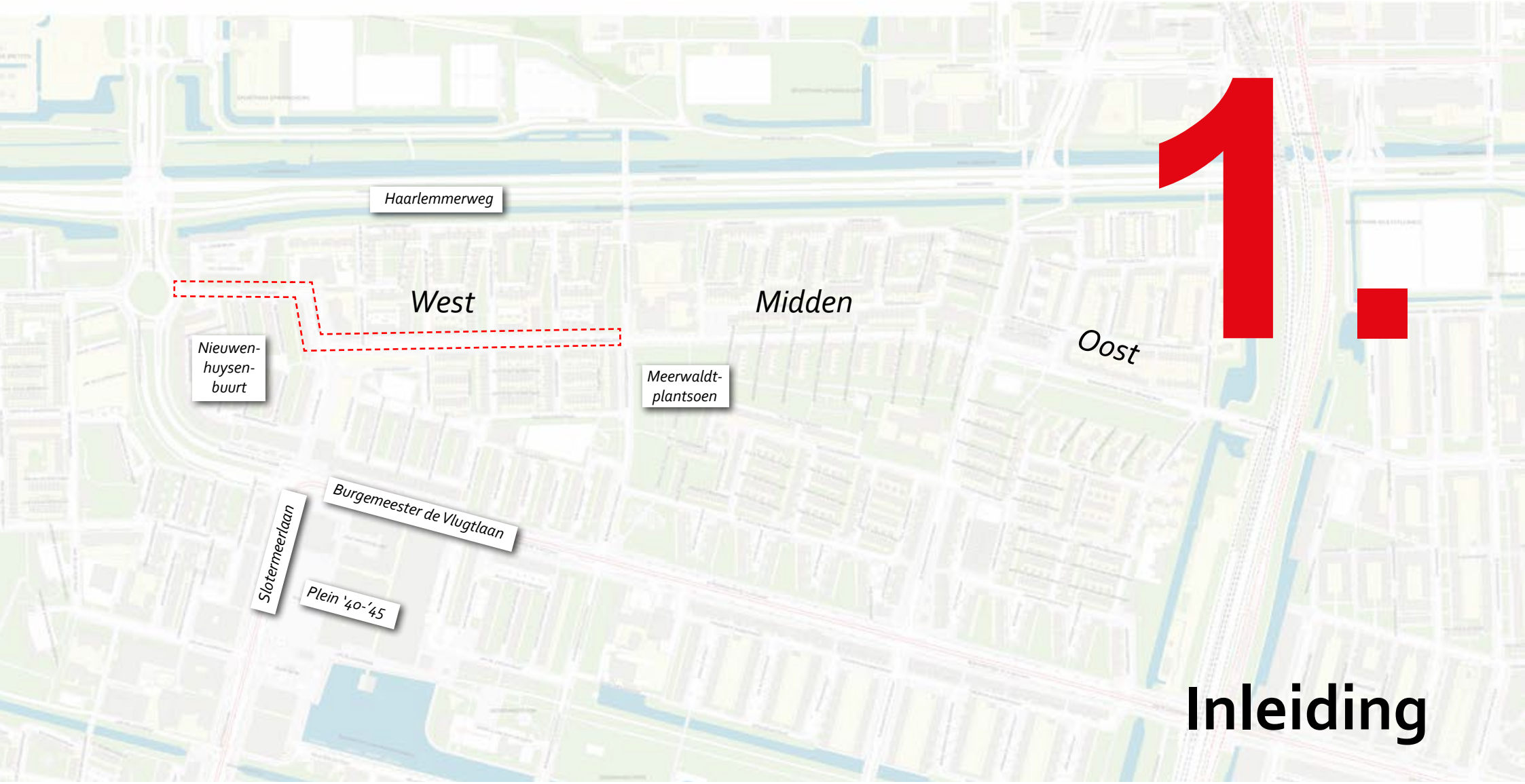

**1. Inleiding** 2
1.1. Aanleiding 3
1.2. Leeswijzer 3

**2. Uitgangspunten** 4
2.1. Plangebied 5
2.2. Bestaande situatie 5
2.3. Verkeersregime erftoegangsweg, minimale maatvoering 5
2.4. Beleid: Leidraad CVC, materialisatie Handboek Puccini en Groenvisie 5
2.5. Schoolomgeving 7
2.6. Ondergrond 7
2.7. Klimaatadaptatie 7

**3. Ontwerp openbare ruimte** 8
3.1. Varianten afweging 9
3.2. Plankaart 11
3.3. Profielen & impressies 13
3.4. Fietsparkeren en parkeren 17
3.5. Boomstructuur 17
3.6. Beplantingsplan 19
3.7. Verlichtingsplan 19

**4. Proces en adviezen** 20
4.1. Beheer Acceptatie Proces 21
4.2. Expertiseteam ORM 21
4.3. Participatie 21
4.4. BoomEffectRapportage 21

**5. Bijlagen** 22
5.1. Schetsontwerp Burgemeester Vening Meineszlaan, mei 2025 24
5.2. Posterpresentatie bewonersbijeenkomst, 30 maart 2026 26
5.3. Variantenstudie, mei 2026 29
5.4. Verkeerscijfers voor de Burgemeester Vening Meineszlaan 35




# 1. Inleiding

*De plek van de Burgemeester Vening Meineszlaan in zijn directe omgeving*

# 1. Inleiding

## 1.1. Aanleiding

De voorliggende rapportage gaat in op de herinrichting van het westelijk deel van de Burgemeester Vening Meineszlaan vanaf de Burgemeester Eliasstraat en in het verlengde de Slotermeerlaan aan de oost- en noordzijde van de Nieuwenhuysenbuurt tot aan de rotonde van de Burgemeester de Vlugtlaan.

In het kader van het Mobiliteitsplan Nieuw-West is onderzoek gedaan, waaruit naar voren is gekomen dat de Burgemeester Vening Meineszlaan een knelpunt is. Zowel de hoeveelheid auto's als de gereden snelheid wordt als een probleem ervaren. Om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te verbeteren, is het verminderen van doorgaand verkeer en het verlagen van de snelheid een belangrijke ambitie.

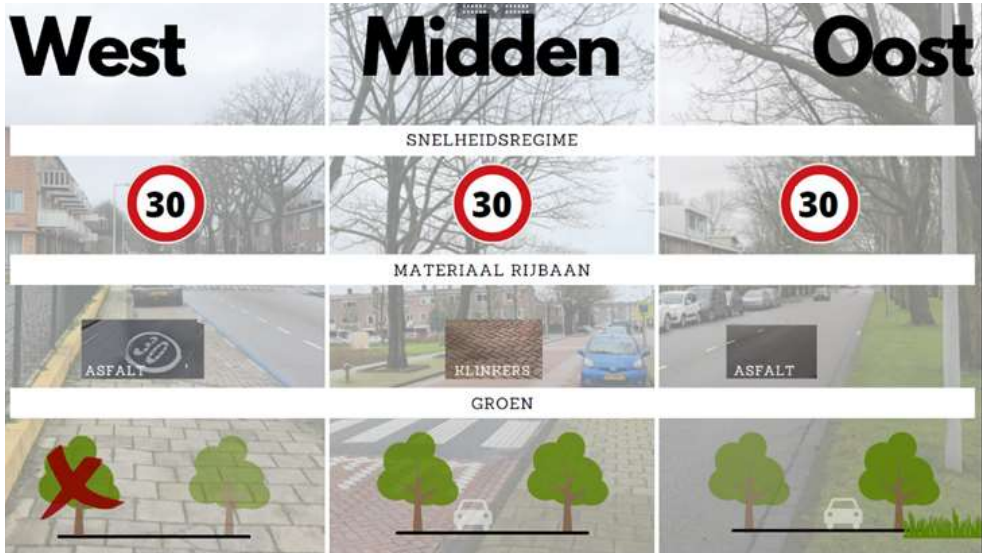
Voor wat betreft het materiaalgebruik en het groen in de laan zijn er drie typen inrichting te onderscheiden. Bij de beschrijving van de drie delen in de startnotitie wordt aangegeven dat "*de inrichting van het middendeel, die passend is voor het geldende snelheidsregime met aan beiden zijden een groenstrook met bomen, als voorbeeld zou kunnen dienen voor de hele laan.*" Het herplanten van bomen en het toevoegen van groen is dan ook zeker een ambitie bij de herinrichting.

Tenslotte is er nog een fors hoogte verschil aan de noordzijde van de straat. Geaccentueerd door een gele band en voorzien van een hekwerk moet valpartijen voorkomen. Qua toegankelijkheid is het wegwerken van het hoogteverschil een belangrijk aandachtspunt..

In het westelijke deel van de Burgemeester Vening Meineszlaan ligt de Nieuwenhuysenbuurt. In 2021 heeft de gemeenteraad de investeringsnota Nieuwenhuysenbuurt vastgesteld als kader voor de vernieuwing van de buurt. Een groot deel van de woningen is en wordt gesloopt en wordt vervangen door nieuwbouw. Er komen ongeveer 200 woningen bij. De openbare ruimte wordt volledig vernieuwd en daarvoor is in 2024 het ontwerp vastgesteld. Het deel van de Slotermeerlaan dat aan de noordzijde van de Nieuwenhuysenbuurt ligt is destijds slechts minimaal aangepast, er van uitgaande dat een volledige inrichting meegenomen wordt bij de herinrichting van de Burgemeester Vening Meineszlaan.

## 1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten en ambities onder de loep genomen. Waarna in hoofdstuk 3 het ontwerp wordt gepresenteerd in de vorm van een plankaart en profielen. Diverse thema's die betrekking hebben op de inrichting van de openbare ruimte zoals parkeren en groen komen hier aan de orde.
Het ontwerp is voorgelegd aan diverse specialisten en bewoners. Hun reacties zijn weergegeven in hoofdstuk 4.




*Driedeling Burgemeester Vening Meizeszlaan in beeld*




# 2.

# Uitgangspunten

# 2. Uitgangspunten

## 2.1. Plangebied

De Burgemeester Vening Meineszlaan en de Slotermeerlaan zijn gelegen in Slotermeer, Stadsdeel Nieuw-West. Het westelijke deel van de Burgemeester Vening Meineszlaan loopt vanaf de Burgemeester Eliasstraat tot aan de Slotermeerlaan. De Slotermeerlaan maakt in westelijke richting kort op elkaar twee bochten en komt uit op de rotonde van de Burgemeester de Vlugtlaan.
Het deel van de Slotermeerlaan dat in zuidelijke richting afbuigt naar Plein '40-'45, valt buiten het plangebied en is opgenomen in het ontwerp van de openbare ruimte van de Nieuwenhuysenbuurt.
Het plangebied is gelegen tussen de provinciale Haarlemmerweg (N200) en de Burgemeester de Vlugtlaan (S104, Hoofdnet Auto) die beide een belangrijke ontsluiting vormen van het stadsdeel voor de auto.

## 2.2. Bestaande situatie

In de huidige situatie bestaat de straat uit trottoirs, parkeervakken, rijweg en een klein aantal bomen. De rijweg bestaat grotendeels uit asfalt met uitzondering bij de kruisingen waar - in de drempelplateaus - klinkerbestrating is toegepast. Er geldt een snelheidsregime van maximaal 30 km/uur. De weg heeft echter nog de uitstraling van een 50 km/uur weg met een wegbreedte van 6.60 m inclusief fietssuggestiestroken.
Het profiel is versteend, er is weinig groen. Dit komt mede doordat de bomen in dit deel tot aan de Arondeusstraat (zijstraat) in 2017 zijn gekapt. Vanaf de Arondeusstraat is de oorspronkelijke enkele bomenrij van vleugelnoten aan de zuidzijde van de straat nog gehandhaafd. Dit geeft het straatbeeld direct een groene uitstraling. De bomen zijn van een fors formaat en komen daarmee boven de daken van de eengezinswoningen aan de zuidzijde uit. Ze hebben ruim 10 jaar geleden d.m.v. een speciale zuigtechniek groeiplaatsverbetering gehad om de bomen beter te laten groeien. De wortels die onder de huizen doorgroeiden zijn bij deze actie verwijderd.
Vanaf 2016 zijn op de kavels ten noorden van de Burgemeester Vening Meineszlaan nieuwbouwwoningen gerealiseerd. Om het hoogteverschil tussen de rijbaan en de nieuwe woningen op te vangen is een gele trottoirband met een hek geplaatst. Hiermee is het beeld in de straat en de toegankelijkheid naar de straat en de geparkeerde auto's ernstig verstoord geraakt.

## 2.3. Verkeersregime buurtontsluitingsweg, minimale maatvoering

In het mobiliteitsplan Nieuw-West staat dat de leefbaarheid en veiligheid in de hele Burgemeester Vening Meineszlaan (tussen de Wiltzanghlaan en de Slotermeerlaan) onder druk. Oorzaak daarvan is het hoge percentage doorgaand verkeer dat de Burgemeester de Vlugtlaan omzeilt.

Bij de herinrichting gaan we uit van het principe van een erftoegangsweg. De weg wordt ingericht met een rijbaan waar gemotoriseerd verkeer en fietsers de ruimte delen, uitgevoerd in klinkers. De maximum toegestane snelheid is 30 km/uur.
De Burgemeester Vening Meineszlaan is naast een weg voor bestemmingsverkeer ook een weg waar doorgaand verkeer in beperkte mate rijdt en waar woonstraten op aansluiten. De rijbaan zal worden versmald van circa 6½ m naar 5.50 m en is daarmee 0.70 m breder dan een gemiddelde woonstraat. Dat is nodig om te voorkomen dat stilstaande (school)bussen en vrachtwagens (bijvoorbeeld vuilniswagens) een belemmering vormen voor tegemoetkomend verkeer. Met name voor nood- en hulpdiensten is het van essentieel belang dat de doorstroming van het verkeer op buurtontsluitingswegen gegarandeerd is.

## 2.4. Beleid: Leidraad CVC, materialisatie Handboek Puccini en Groenvisie

Bij de verkeerstechnische inrichting wordt uitgegaan van de Leidraad van de Centrale VerkeersCommissie ten behoeve van een duurzaam veilige inrichting van de weg.
Voor de openbare ruimte is ook de inrichting volgens de Puccinimethode [1.] – de standaard voor het Amsterdamse straaatbeeld - het uitgangspunt. Deze standaard staat voor een kwalitatief goede, fysieke inrichting van de openbare ruimte. Een inrichting die gebruiksvriendelijk, toegankelijk, veilig, beheersbaar, duurzaam, betaalbaar, samenhangend én mooi is.

Voor het gebied zal de Puccini variant Modern parkeren worden toegepast waarbij de geparkeerde auto op het trottoir staat. De parkeervorm is redelijk flexibel: parkeervakken zijn eenvoudiger om te bouwen tot plantvak of fietsparkeerstrook. Daarnaast volgt de parkeerstrook het materiaal van het trottoir en niet dat van de rijbaan, waardoor de auto meer te gast lijkt en de rijbaan smaller oogt.
Daar waar extra hoogte overbrugd moet worden om aan te kunnen sluiten op bestaand maaiveld, wordt het trottoir hoger gelegd dan de parkeervakken. Er ligt dan een zogenaamde tussenband tussen het parkeervak en het trottoir.
Met de kennis van nu wordt er niet gestuurd op het verminderen van parkeerplekken bij vernieuwing. De reden is, dat in het westelijke deel van de Burgemeester Vening Meineszlaan (en vooral de aangrenzende Nieuwenhuysenbuurt) de parkeerdruk al behoorlijk hoog ligt en bewoners in hoge mate (meer dan in andere delen van de stad) aangewezen zijn op de auto.
De rijbaan wordt in de toegepaste variant uitgevoerd in gebakken klinkers, de parkeervakken in 30x15 betontegels en de trottoirs in 30x30 betontegels. Om parkeerschade aan bomen en beplanting te voorkomen worden

1. *www.amsterdam.nl/leefomgeving/puccinimethode/puccinimethode/*




*Voorbeelduitwerking SCHOOL-markering op de rijbaan voor een 30 km straat*




*Referentiebeeld: Puccini variant Modern parkeren*

verhoogde boomspiegels toegepast.
Naast het versmallen van de rijbaan en het vervangen van asfalt door klinkers worden er - als extra snelheid remmende maatregel - drempels toegepast voor de kruisingen.

In aansluiting op het groenbeleid van de gemeente Amsterdam zal ook deze laan zoveel mogelijk worden vergroend. Een laan met aan weerzijden bomen en waar mogelijk groenvakken. Naast ecologische waarde en het beperken van hittestress, geven bomen een groene uitstraling aan de straat.  Daarmee wordt de leefbaarheid verbeterd.
Voor de boomspiegels in het plangebied wordt de aanbeveling van Puccini Handboek Groen [2.] overgenomen, te weten: "*Vaste planten in de boomspiegels vormen stapstenen voor insecten en kleine zoogdieren. Om ervoor te zorgen dat de bomen goed kunnen aanslaan, mag de boomspiegel pas na één jaar na aanplant worden beplant.*"

## 2.5. Schoolomgeving

Aan de Slotermeerlaan bevindt zich de basisschool Veerkracht. Bij de herinrichting rondom de school is gebruik gemaakt van de Richtlijn Verkeersveilige Schoolomgevingen. De richtlijn biedt handvaten voor het maken van een inrichting van de openbare ruimte rondom scholen die verkeersongevallen vermindert, door (1) het bewustmaken van de aanwezigheid van kwetsbare schoolkinderen en (2) het verbeteren van de veiligheidssituatie door fysieke ingrepen.
De SCHOOL-markeringen op de rijbaan en de zebrapaden komen weer terug en in de buurt van de school wordt er niet meer haaks geparkeerd maar langs de rijbaan.

## 2.6. Ondergrond

Voor de inrichting van de openbare ruimte is de ondergrondse infrastructuur van belang: waar liggen kabels en leidingen die behouden moeten blijven en waar komen nieuwe te liggen. Het gaat daarbij onder meer om drinkwater, afvalwater/riool, drainage, elektra, warmtenet en telecom.
In verband met mogelijke toekomstige graafwerkzaamheden vanwege reparatie en/of onderhoud aan deze ondergrondse infrastructuur gelden er minimale plantafstanden tussen (nieuwe) bomen en kabels en leidingen.

Voor het duurzaam planten en beheren van bomen is de ondergrond van essentieel belang. Een boom heeft, nadat hij is geplant, voldoende ondergrondse groeiruimte nodig om te kunnen groeien tot volwassen bomen én om het beoogde wensbeeld te halen. In het horizontale vlak worden groeiplaatsen begrensd door onder andere kabels en leidingen.

## 2.7. Klimaatadaptatie

Klimaatadaptatie omvat onderwerpen als regenbestendig (Amsterdam Rainproof), hittebestendig en droogtebestendig ontwikkelen. Volgens de doelstellingen van Amsterdam Rainproof wordt het plangebied zodanig ontworpen dat een bui van 70 mm in één uur kan worden verwerkt, zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur.  Vitale infrastructuur dient ook werkzaam te zijn bij een bui van 90 mm in één uur. De riolering is erop ingericht om 20 mm aan hemelwater te kunnen verwerken. Voor verwerking van het (overtollige) hemelwater geldt de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen, afvoeren'.
Er zijn verschillende manieren om het water te infiltreren (bijv. wadi's, verlaagde groenvakken), te bergen (bijv. kratten, waterbergende wegfundering, waterpleinen) en af te voeren (bijv. maaiveldplooiing en nieuw oppervlaktewater).

In het ontwerp is rekening gehouden met een bergingsopgave door de groenvakken a-niveau uit te voeren. Dat wil zeggen dat de groenvakken gelijk liggen met de naastgelegen verharding, zodat water kan afstromen naar de groenvakken.

Een hittebestendige openbare ruimte volgt de richtlijnen van de Metropoolregio. Dit omvat de aanwezigheid van een koele plek van minimaal 200 m2 op loopafstand van een woning, waarbij deze ook ingericht dient te zijn als verblijfplek. Daarnaast dient er schaduw te zijn op minimaal 40% van de langzame verkeersroutes in het gebied.
Door aan beide zijden van de straat bomen te planten wordt de openbare ruimte aanzienlijk verkoeld. Het Arthur Meerwaldtplantsoen, het Jan Zwanenburghof en in de toekomst de groene scheg in de Nieuwenhuyzenbuurt zijn groene verblijfsplekken in de buurt.

*1. hior.amsterdam.nl/documenten/Puccini%20Handboek%20Groen%20(2024).pdf*



# 3.

# Ontwerp openbare ruimte

# 3. Ontwerp openbare ruimte

## 3.1. Varianten afweging

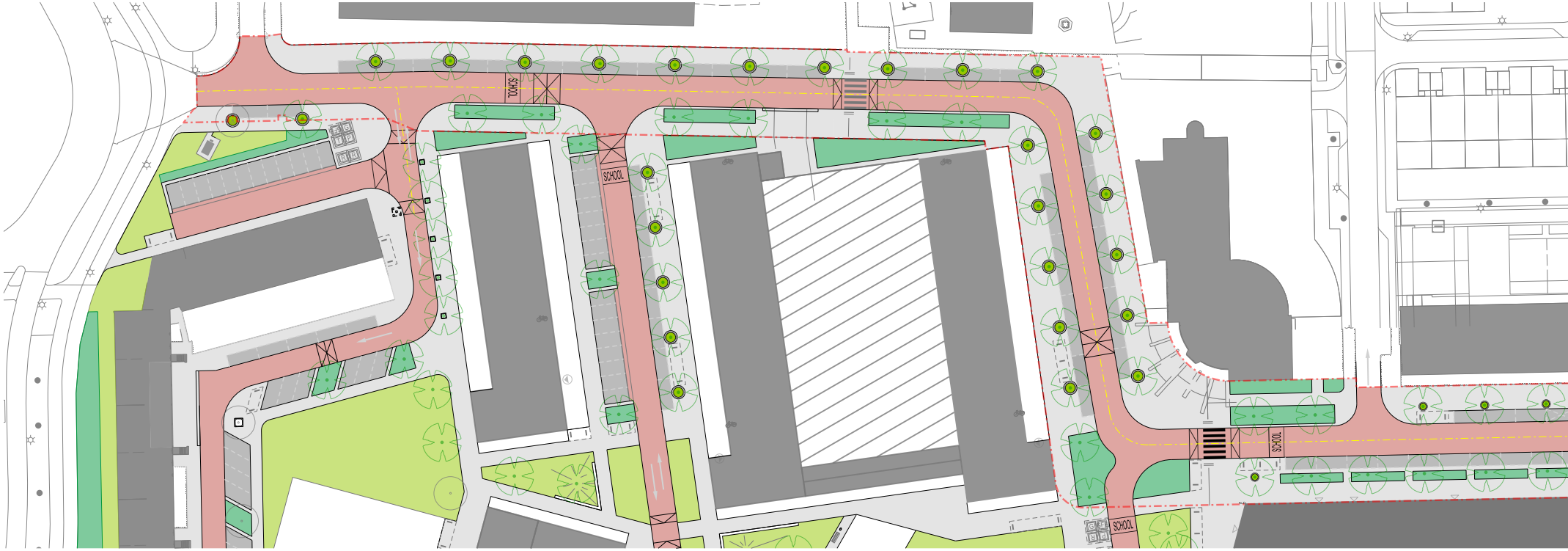
Bij de totstandkoming van het ontwerp zijn diverse varianten uitgewerkt.
Een eerste variant, het schetsontwerp, is op 12 mei 2025 voorgelegd aan het Expertiseteam Openbare Ruimte & Mobiliteit (ET ORM). Daarbij werd uitgegaan van een rijbaan van 5.80 m breed met aan weerzijden langsparkeren en bomen in boomspiegels. Kort samengevat adviseerde ET ORM destijds de rijbaan verder te versmallen, Modern parkeren toe te passen en groenvakken op te nemen in het ontwerp.

De aanbevelingen van het ET ORM zijn verwerkt in een ontwerp dat op 13 januari 2026 is besproken in het Beheertoetsoverleg Nieuw-West. Na aanpassing is het ontwerp op 30 maart 2026 tijdens een bewonersbijeenkomst voorgelegd aan bewoners. In dat ontwerp werd uitgegaan van groenvakken in de buurt van kruisingen, een rijbaan van 5.50 m breed en de kap van de zeven vleugelnoten.
Vanuit bewoners kwamen veel reacties en suggesties, met name om de rijbaan nog meer te versmallen, meer groen, geen bomenkap, boomcompensatie (verplicht) en de boomsoort van de nieuwe bomen.

N.a.v. van deze reacties hebben er verschillende overleggen plaatsgevonden met o.a. ingenieurs, verkeersontwerpers, boomspecialisten en het ET ORM. Uit deze overleggen is naar voren gekomen dat verder versmallen van de rijbaan niet wenselijk is (zie 2.3.), maar dat extra vergroenen wel mogelijk is.

In een varianten studie (zie bijlage 5.3.) is onderzocht in hoeverre het principe van bomen in boomspiegels vervangen kan worden door bomen in groenvakken. Daarbij is uitgegaan van minimale breedtes die zijn gesteld aan trottoirs, groenvakken en parkeerplaatsen met het behoud van de bestaande bomen. Bij toepassing van een groenvak is ook een uitstapstrook naast het parkeervak nodig.
Gegeven de minimale maatvoeringen van de verschillende onderdelen en de beschikbare ruimte is een groenvak aan beide zijde van de weg niet mogelijk. Bij de variant met een groenvak aan de zuidzijde van de weg komen de bestaande vleugelnoten in een fors groenvak te staan.
Door aan één zijde tussen de bomen te parkeren is er meer ruimte in het profiel voor een plantvak. Dit levert het meeste groen. Nadeel is dat dit forse asverspringing in de rijbaan geeft en het ten koste gaat van een aantal parkeerplaatsen.

In de uiteindelijke uitwerking is gekozen voor optimaal groen, met beperkte asverspringing in combinatie met een beperkte afname van het aantal parkeerplaatsen. In de huidige situatie is er op de kruising met de Burgemeester Eliasstraat een asverspringing van 0.75 m, in de nieuwe situatie wordt dat 1.85 m.
Overige details over deze variant worden in de volgende paragrafen verder toegelicht.




LEGENDA BVM laan

Verharding volgens Puccinimethode Klassiek3

- rijbaan 30 km/uur (project)
  gebakken klinker, kf, rood-bruin, kv
- parkeervakken
  betonstraatsteen, 300x150, lichtgrijs, ev
- trottoir
  betontegel, 300x300, lichtgrijs, hv
- verkeersdrempel
  niet-waterpasserend
- boomkrans, model Modern,
  dlameter 2.40 m

0 10 20 m

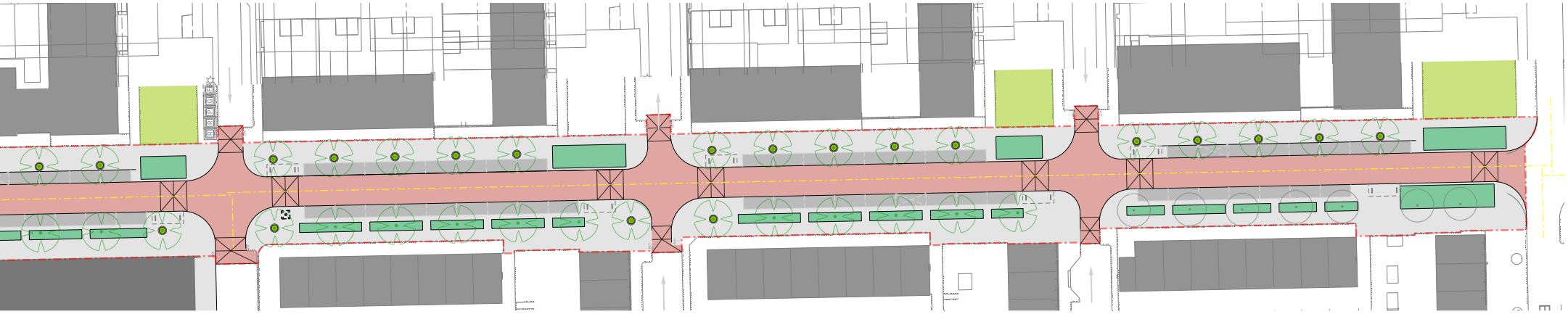
Beplanting

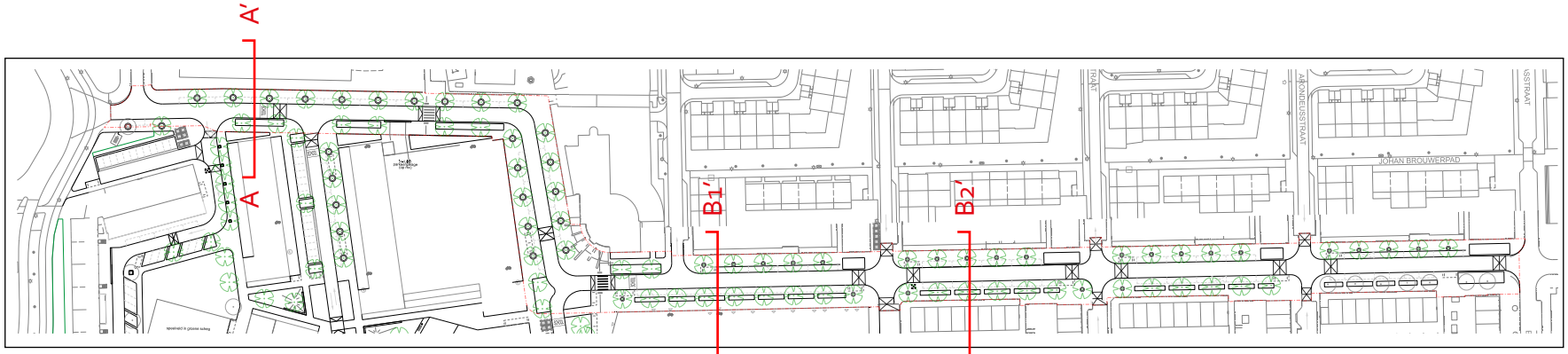
- bestaande bomen, te behouden
- nieuwe bomen
- heesters, beplantingsconcept Tapijt
- gras

Straatmeubllalr

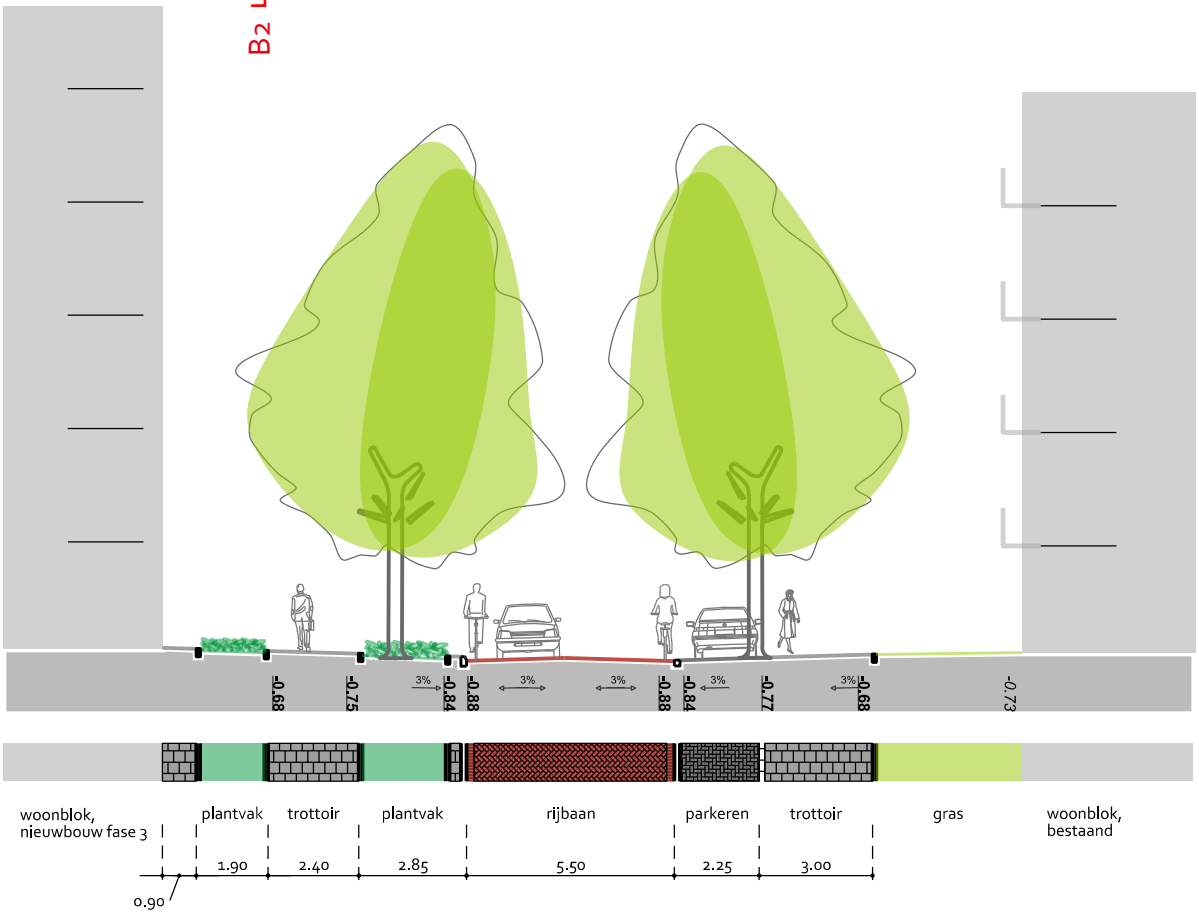
- OAIS & grofvuilaanbiedplek
- fietsparkeervak met enkel fietsnietje

## 3.2. Plankaart



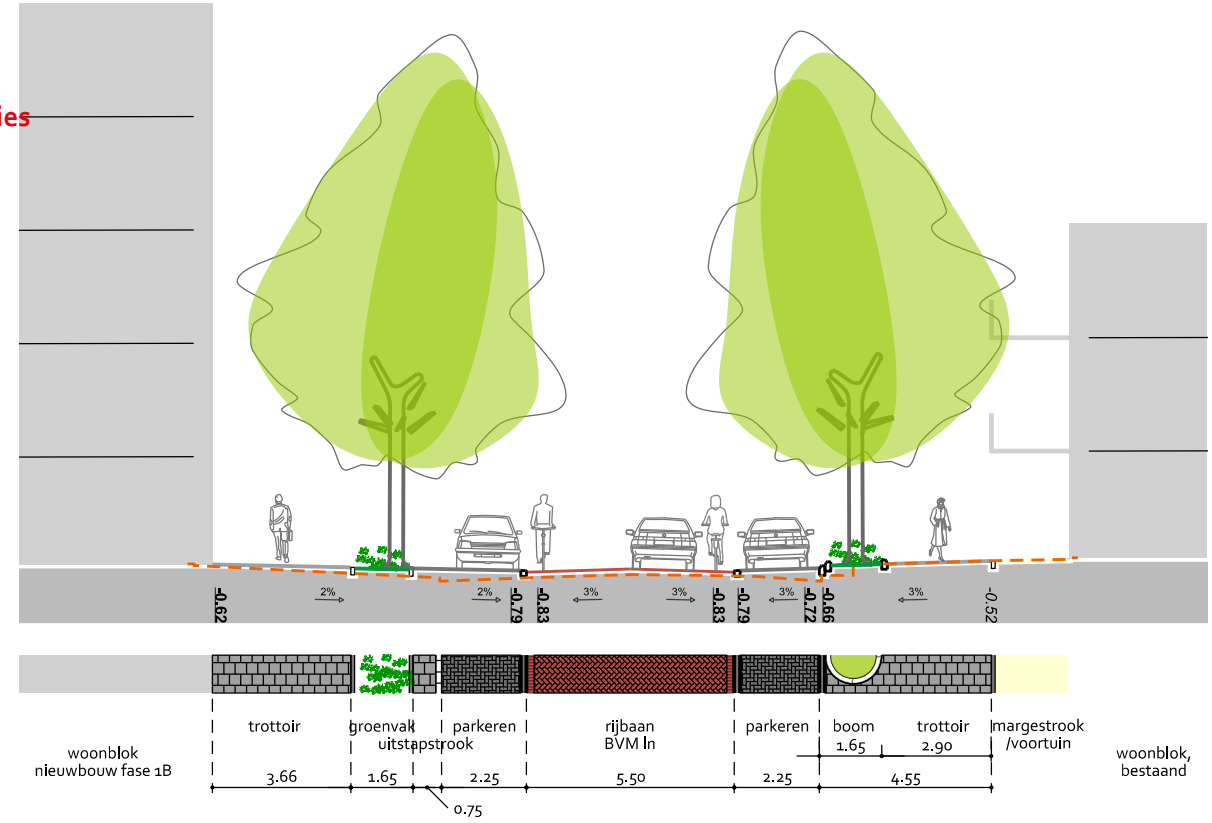



*Locatie profielen*

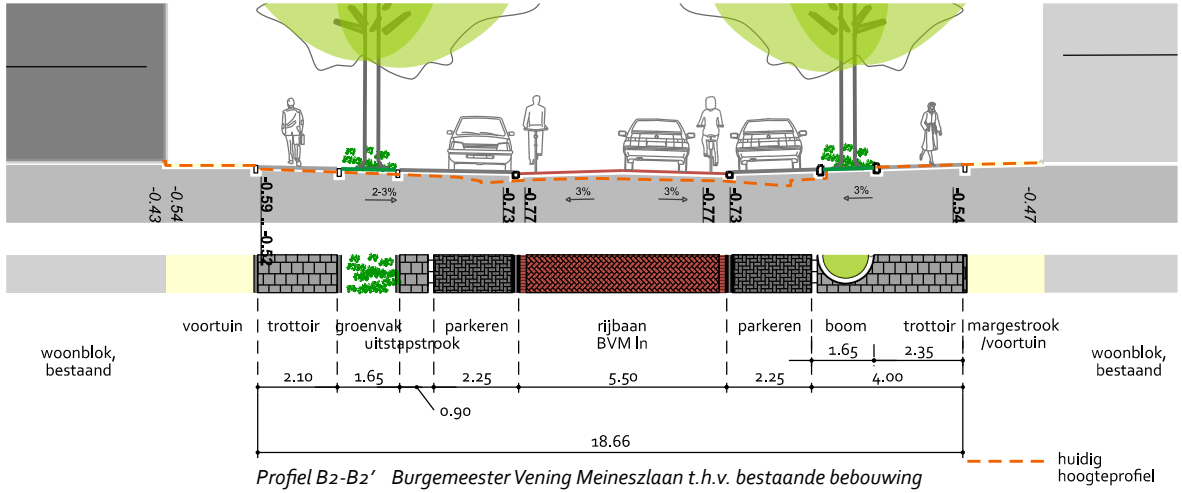



*Profiel A-A': Slotermeerlaan richting rotonde Burgemeester de Vlugtlaan*

## 3.3. Profielen & impressies




*Profiel B1-B1': Burgemeester Vening Meineszlaan t.h.v. nieuwbouw*




*Profiel B2-B2' Burgemeester Vening Meineszlaan t.h.v. bestaande bebouwing*

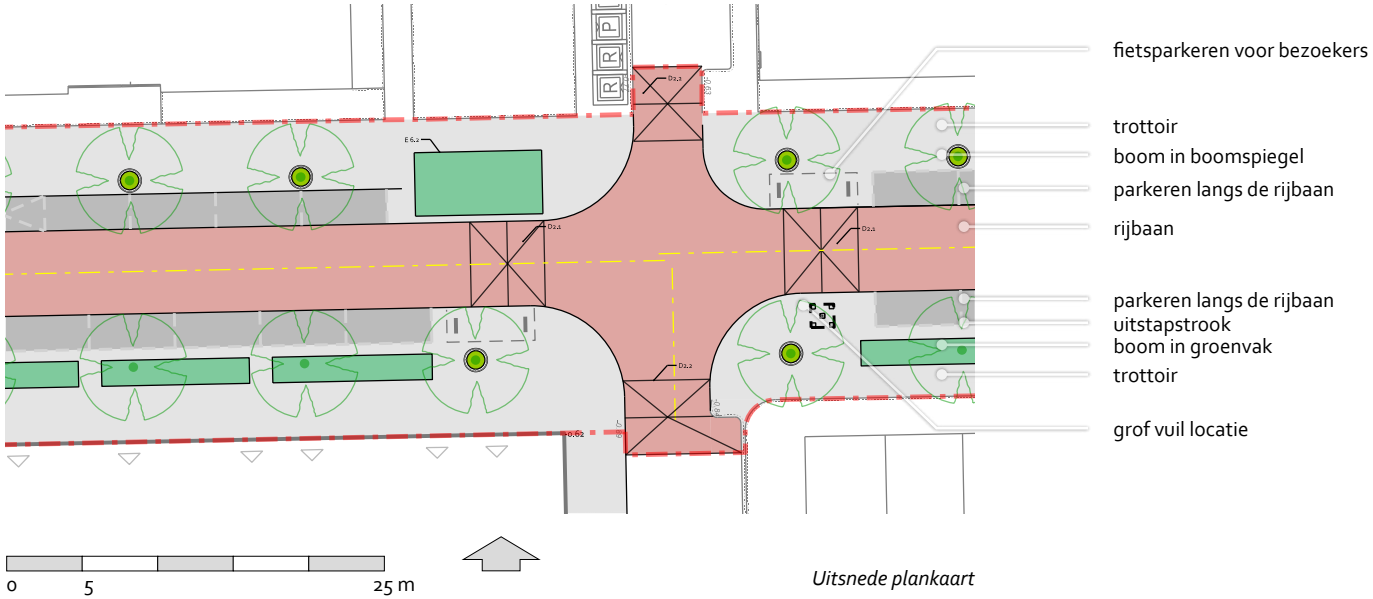
< *Straatbeeld huidige situatie*

^ *Impressie iets ten westen van de kruising met de Burgemeester Eliasstraat richting de Nieuwenhuysenbuurt*

*Straatbeeld huidige situatie >*



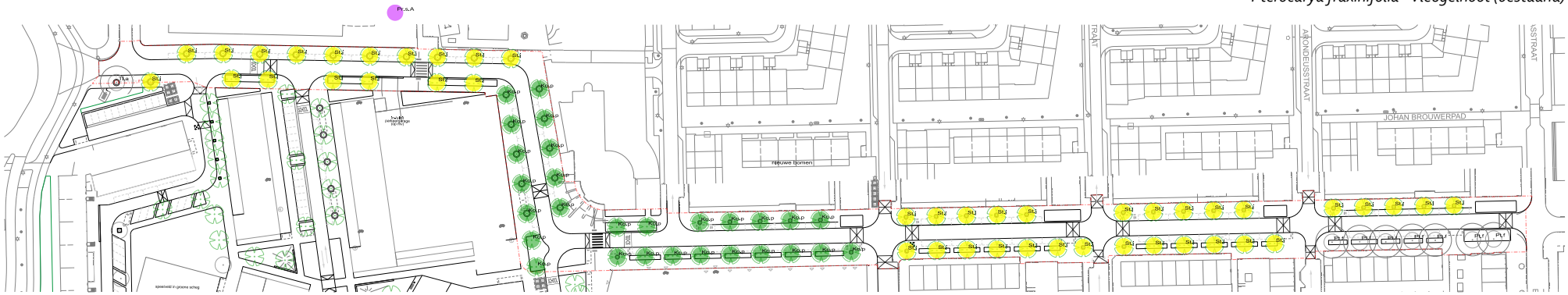
^ *Impressie vanaf de kruising met de Victor Rutgersstraat richting de Nieuwenhuysenbuurt*




*Uitsnede plankaart*



*Pterocarya fraxinifolia - Vleugelnoot (bestaand)*




Bomen bestaand, te behouden

- Pt.f Pterocarya fraxinifolia - Vleugelnoot (Burg. V. Meineszlaan)
- Ti.a Tilia americana - Amerikaanse linde (Slotermeerlaan)

Bestaand, te verplanten

- Pr.s.A Prunus subhirtella 'Autumnalis' - Japanse sierkers (Slotermeerlaan

Nieuw

- St.j Styphnolobium japonicum - Honingboom
- Ul.f Ulmus fiorente - Iep

*Bomenplan*

## 3.4. Fietsparkeren en parkeren

De basisopbouw van het profiel is volgens Puccini Modern waarbij er langs de rijbaan wordt geparkeerd. Het aantal parkeervakken in dit deel van de Burgemeester Vening Meineszlaan neemt met zes parkeervakken iets af. Dit heeft te maken met de auto's die steeds groter worden en eisen van de inrichting van kruispunten (vrij zicht op de rijbaan komend uit de zijstraten), maar ook met het vergroenen van de laan.

Het gedeelte Slotermeerlaan valt deels onder de Nieuwenhuysenbuurt. Haaksparkeervakken zijn vervangen door langsparkeervakken zoals wenselijk is in een verkeersveilige schoolomgeving. In het gedeelte tussen de school en de rotonde in worden 19 parkeervakken gerealiseerd, vergelijkbaar met de hoeveelheid parkeervakken die in het definitieve ontwerp van de Nieuwenhuysenbuurt zijn voorzien.

Voor bezoekers aan de buurt die met de fiets komen, zijn fietsparkeerplekken opgenomen langs de rijbaan in het verlengde van de parkeervakken. Deze zijn overwegend opgenomen op de hoeken, daar waar autoparkeren niet is toegestaan.

## 3.5. Boomstructuur

Aan beide zijden van de straat worden bomen geplant, dit is - volgens het principe van de Bomentaal van Nieuw-West - een zogenaamde laan in verharding. Dit is ook passend voor bomen die onderdeel uitmaken van de HoofdBomenStructuur van Amsterdam, waar de Burgemeester Vening Meineszlaan onderdeel van uit maakt. Dat betekent eveneens dat de te gebruiken soorten bomen van eerste orde grootte zijn. De soorten zijn vastgelegd in de Amsterdamse best practice lijst.

Vooralsnog is het uitgangspunt om de vleugelnootbomen tussen de Arondeusstraat en Burgemeester Eliasstraat te handhaven. Of dit ook mogelijk is moet blijken uit de Bomen Effect Analyse.
In principe geldt bij vervanging dat dezelfde soort wordt teruggeplant. Een deel van de nieuwe bomen zijn strikt genomen vervanging van bomen die jaren geleden zijn gekapt. In dit specifieke geval is een uitzondering gemaakt op de vervangingsregel, omdat de oorspronkelijk vleugelnoten in volwassen vorm erg breed zijn en overlast geven vanwege wortelopdruk.

Besloten is om twee verschillende soorten op het traject aan te planten:

- Tussen Burgmeester Eliasstraat en Jacob Melkmanstraat: Styphnolobium japonicum (Japanse Honingboom). Ze staan aansluitend aan de te behouden vleugelnoten en daar waar de bebouwing duidelijk lager is.
- Tussen Jacob Melkmanstraat en bocht op Slotermeerlaan t.h.v. basisschool Veerkracht: Ulmus fiorente (iep). Ze staan in het meest westelijke deel van de Burgemeester Vening Meineszlaan en in het schuine deel van de Slotermeerlaan. Ze staan voor de nieuwe, hoge appartementengebouwen.
- Tussen basisschool Veerkracht en rotonde Burgemeester de Vlugtlaan: Styphnolobium japonicum (Japanse Honingboom). Ze staan aan de koppen van de nieuwe hoogbouw en achter het bestaande bouwblok gelegen aan het Lou Jansenplein.



*Ulmus fiorente - Iep (nieuw)*



*Styphnolobium japonicum - Honingboom (nieuw)*



*Pterocarya fraxinifolia - Vleugelnoot (bestaand)*

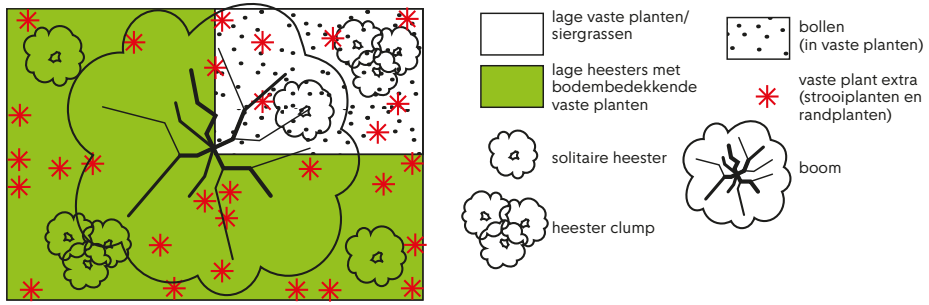


*Referentiebeeld beplantingsconcept Boomspiegel*

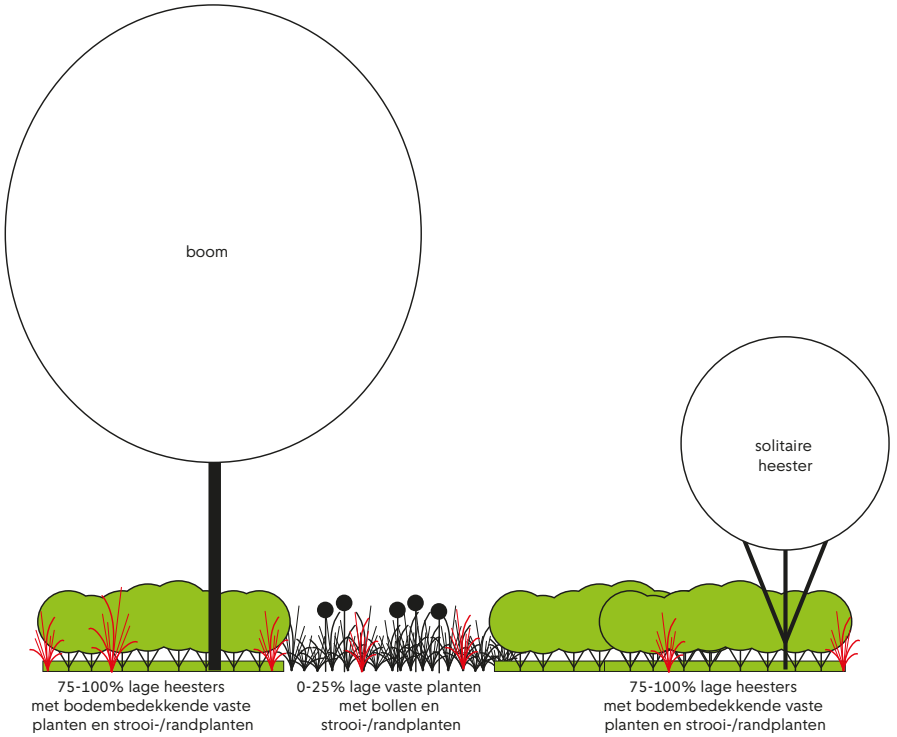


*Referentiebeeld beplantingsconcept Tapijt*

## Principetekeningen TAPIJT




1. TAPIJT bouwstenen




*Principetekeningen Tapijt [bron: Beplantingsconcepten bij sober beheer]*

## 3.6. Beplantingsplan

De ambitie van de gemeente Amsterdam is het rigoureus vergroenen van de stad. Tegelijkertijd moet het beheer goedkoper. Om dit te kunnen verenigen zijn er beplantingsconcepten opgesteld waarbij tevens rekening wordt gehouden met groeiplaatscondities, klimaatveranderingen, biodiversiteit en beheerbaarheid.
Binnen het plangebied zijn twee concepten van toepassing, namelijk:

- Tapijt: een combinatie van heesters en vaste planten/siergrassen in de groenvakken
- Boomspiegels: lage heesters of vaste planten/siergrassen in de boomspiegels.

Het beplantingsplan zal verder uitgewerkt worden in het definitieve ontwerp.

## 3.7. Verlichtingsplan

De sfeer, sociale- en verkeersveiligheid is gebaat bij maatwerk van goede openbare verlichting. De toe te passen type lichtmasten en armaturen zijn volgens de standaardisatie van de Puccinimethode en dragen optimaal bij aan de hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte.

Het verlichtingsplan moet nog worden gemaakt.



# 4.

# Adviezen en toetsen

# 4. Adviezen en toetsen

## 4.1. BeheerAcceptatieProces

Op 13 januari 2026 is het ontwerp van de openbare ruimte besproken in het beheertoetsoverleg van Nieuw-West (BAP nummer 3993). De opmerkingen en conclusies zijn waar mogelijk verwerkt in voorliggend ontwerp.
Zodra het ontwerp verder is uitgewerkt door het Ingenieursbureau en het beplantingsplan is gemaakt wordt opnieuw een overleg ingepland met de beheerders van Nieuw-West.

## 4.2. Expertiseteam Openbare Ruimte & Mobiliteit

Op 30 juni 2026 is het ontwerp ook besproken met het Expertiseteam Openbare Ruimte & Mobiliteit. Specifiek werd aandacht gevraagd voor de breedte van de rijweg en de uitstapstroken. De opmerkingen en adviezen zijn verwerkt in voorliggend ontwerp.

## 4.3. Participatie

De buurtbewoners zijn in 2026 geïnformeerd over het ontwerp voor de nieuwe inrichting van het westelijke deel van de Burgemeester Vening Meineszlaan.

Op 24 maart 2026 is gesproken met drie buurtbewoners. Twee daarvan wonen nabij de zeven vleugelnootbomen in de Burgemeester Vening Meineszlaan. Deze buurtbewoners hebben eerder hun zorgen geuit over de mogelijke kap van de bomen. Het gesprek is op straat gehouden bij de betreffende bomen.

In het gesprek zijn het herinrichtingsplan en het proces toegelicht. Ook is dieper ingegaan op de situatie van de zeven bomen. De bewoners hechten aan het behoud van de bomen en zouden graag ook in de nieuwe straat dezelfde soort terug willen zien.

Op 30 maart is het ontwerp gepresenteerd tijdens een informatiebijeenkomst van corporatie De Alliantie over de sloop/nieuwbouw in de Nieuwenhuysenbuurt. Tijdens deze goed bezochte bijeenkomst zijn vragen gesteld over het ontwerp van de straat. Belangrijkste gesprekspunten waren de wegbreedte, meer groen, maaiveldhoogtes, boomcompensatie en de keuze voor de boomsoort. Ook zijn vragen gesteld over het aantal parkeerplaatsen en over het aantal auto's dat gebruik maakt van de Burgemeester Vening Meineszlaan. Mensen vinden het te druk.

De gemaakte opmerkingen zijn gebruikt om het ontwerp op een aantal punten aan te passen. Zo is het uitgangspunt dat de zeven vleugelnoten kunnen blijven staan, de boomsoort en grootte is aangepast en er is meer groen opgenomen in het ontwerp.

Op 2 september 2026 wordt het voorliggende ontwerp gepresenteerd op een informatiebijeenkomst op het grasveld op de hoek van de Burgemeester Vening Meineszlaan met de Victor Rutgersstraat. De buurtbewoners zijn hiervoor uitgenodigd met een bewonersbrief, e-mail en een bericht op de website.

## 4.4. BoomEffectAnalyse

In het plan gebied staan acht te behouden bomen, namelijk één linde vlak bij de rotonde aan het einde van Slotermeerlaan en zeven vleugelnoten ter hoogte van huisnummers 141 t/m 153 aan de Burgemeester Vening Meineszlaan. Vlak bij de school staat een sierkers die verplaatst moet worden om voldoende loopruimte te creëren voor voetgangers.

Met name over de Vleugelnoten is al veel te doen geweest en hiervoor zijn ook onderzoeken verricht en memo's geschreven. De memo's en conclusies van onderzoeken varieerden van verzoek tot plaatsing op de monumentale bomenlijst van de gemeente Amsterdam (maart 2018 & januari 2022), vergroten van de boomspiegel tot kappen vanuit veiligheid (febr. 2025).
Vooralsnog is in het voorliggende ontwerp uitgegaan van het behoud van de zeven Vleugelnoten op basis van het "Nee, tenzij"-principe bij kap.

Nu de Burgemeester Vening Meineszlaan wordt heringericht, moet in een vervolgonderzoek worden onderzocht of de bomen in het plangebied duurzaam te behouden zijn gegeven de herinrichting volgens voorliggend ontwerp en de activiteiten rondom deze herinrichting. Dit onderzoek zal worden uitgezet voor alle betrokken bomen in het plangebied, dus zowel voor de vleugelnoten, de linde als de sierkers.
Verder wordt in een dergelijk onderzoek bepaald wat de randvoorwaarden voor behoud zijn en of er mogelijk alternatieven zijn voor een beter eindresultaat.

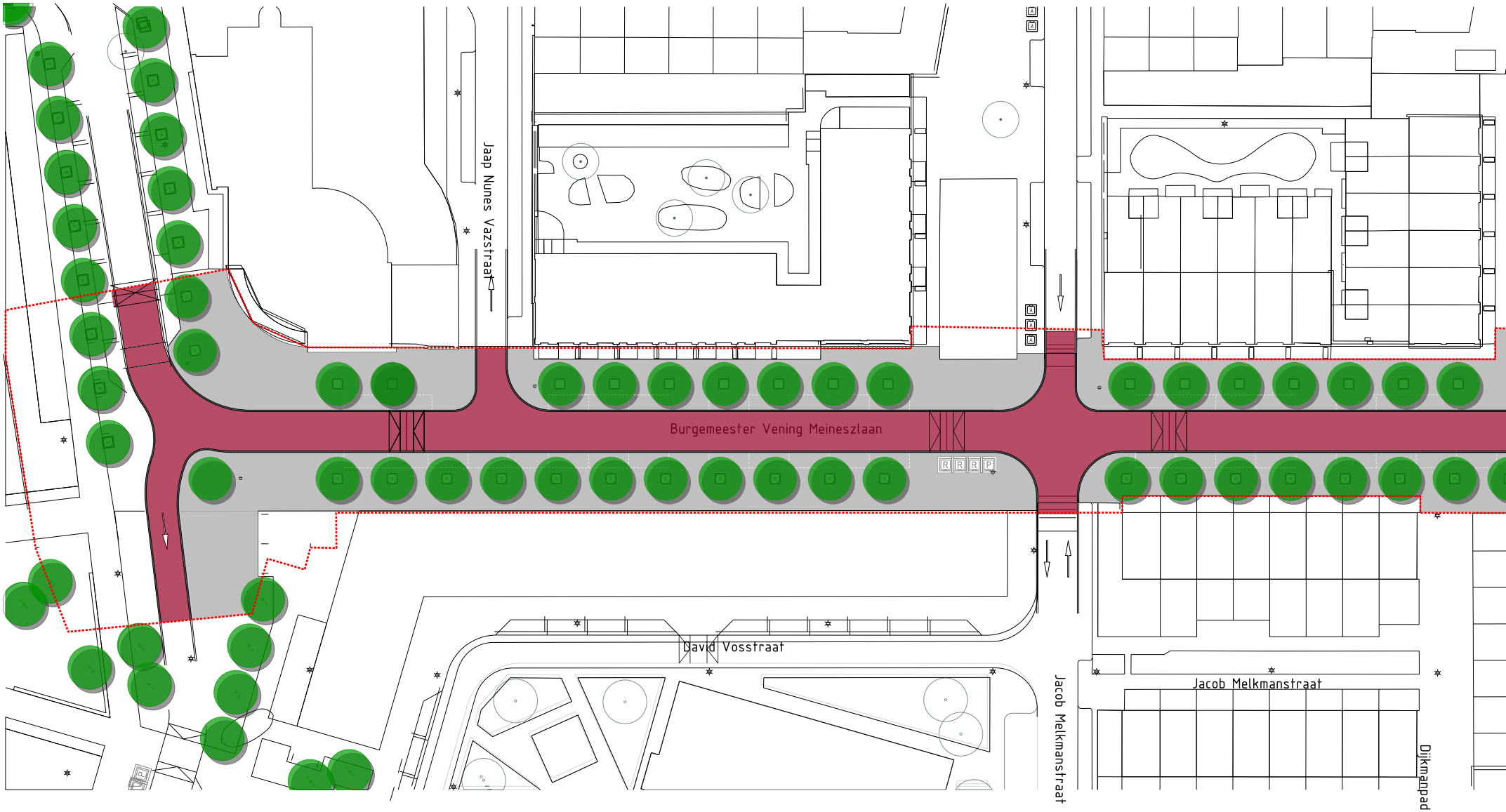
# 5.

# Bijlagen

# 5. Bijlagen

5.1. Schetsontwerp Burgemeester Vening Meineszlaan, mei 2025
5.2. Posterpresentatie bewonersbijeenkomst, 30 maart 2026
5.3. Variantenstudie, mei 2026
5.4. Verkeerscijfers voor de Burgemeester Vening Meineszlaan

# Bijlage 5.1. Schetsontwerp Burgemeester Vening Meineszlaan, mei 2025




Legenda
Voetpad grijze betontegels 30x30
Rijweg rode klinkers
Boomkrans bestaande bomen
Groen bestaand
Boom bestaand
Boom nieuw
Parkeren (modern)
Arondeusstraat
Burgemeester Vening Meineszlaan
234-292
232
230
228
207-209
203-205
199-201
195-197
191-193
187-189
183-185
181
179
177
Victor Rutgersstraat
Victor Rutgersstraat
Cornelis de Grootpad
Arondeusstraat
Arondeusstraat
Bohlerpad
Burgemeester Eliasstraat
28
26
24

# Bijlage 5.2. Posterpresentatie bewonersbijeenkomst 30 maart 2026




LEGENDA BVM laan

Verharding volgens Puccinimethode Klassiek3

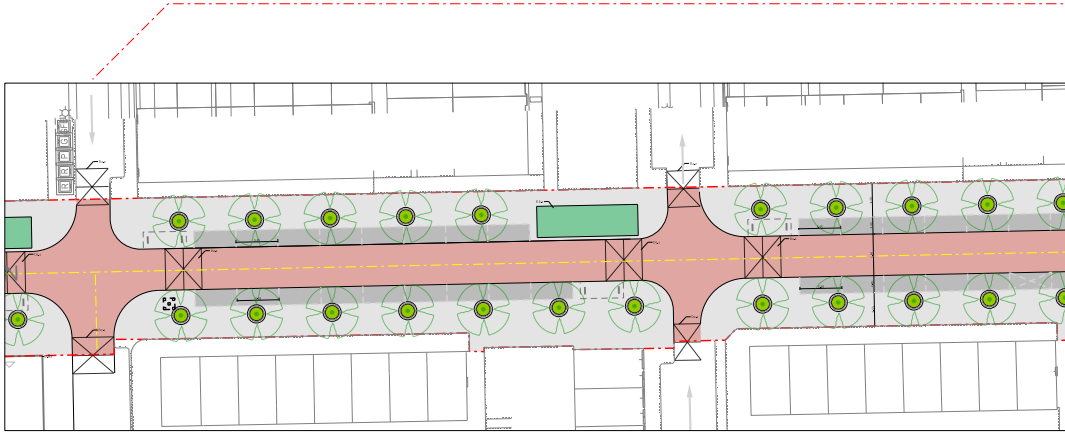
- rijbaan 30 km/uur (project)
  gebakken klinker, kf, rood-bruin, kv
- parkeervakken
  betonstraatsteen, 300x150, lichtgrijs, ev
- trottoir
  betontegel, 300x300, lichtgrijs, hv
- verkeersdrempel
  niet-waterpasserend
- boomkrans, model Modern,
  diameter 2.40 m

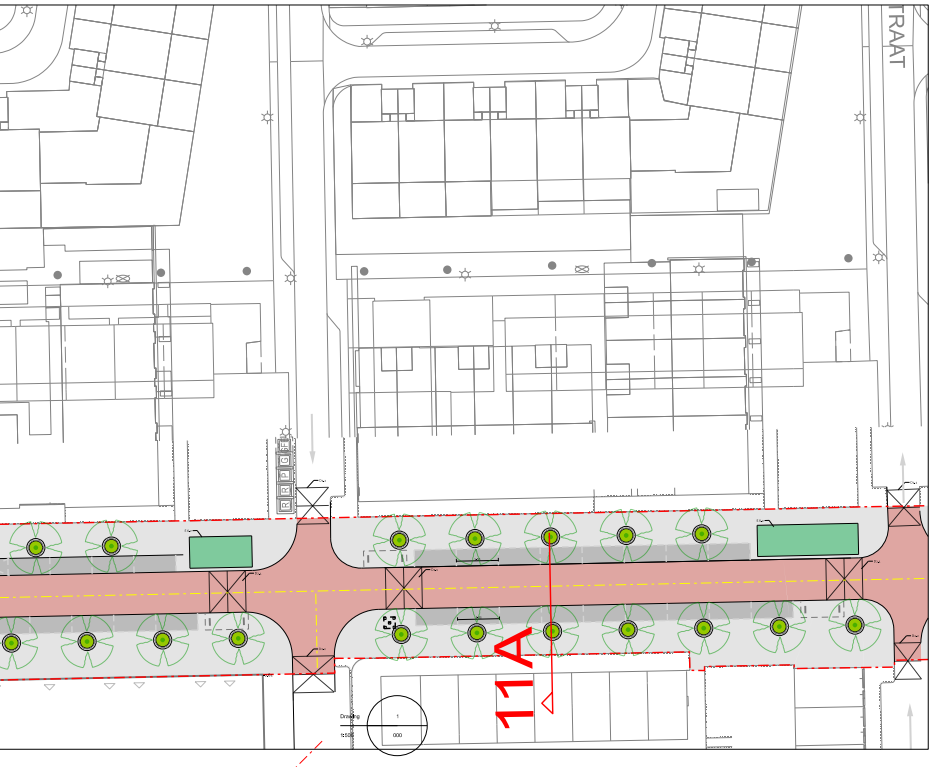
Beplanting

- bestaande bomen, te behouden
- nieuwe bomen:
  Pterocarya stenoptera - Chinese vleugelnoot
- heesters
- gras

Straatmeubllalr

- OAIS & grofvuilaanbiedplek
- fietsparkeervak met enkel fietsnietje

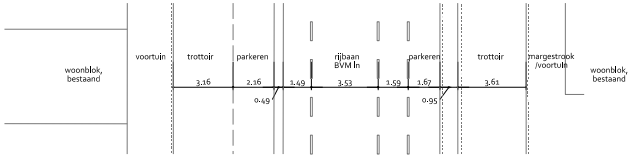




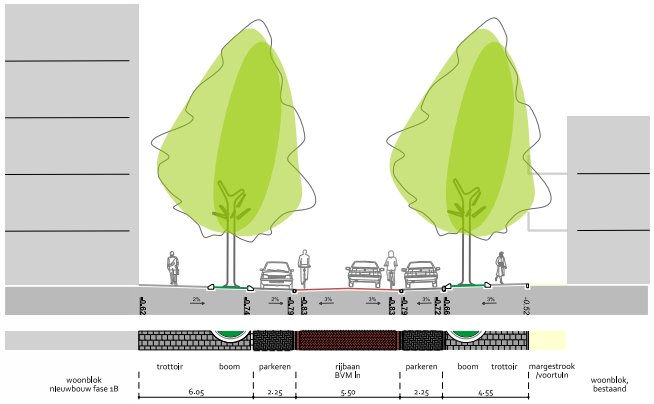




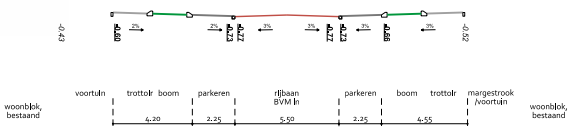


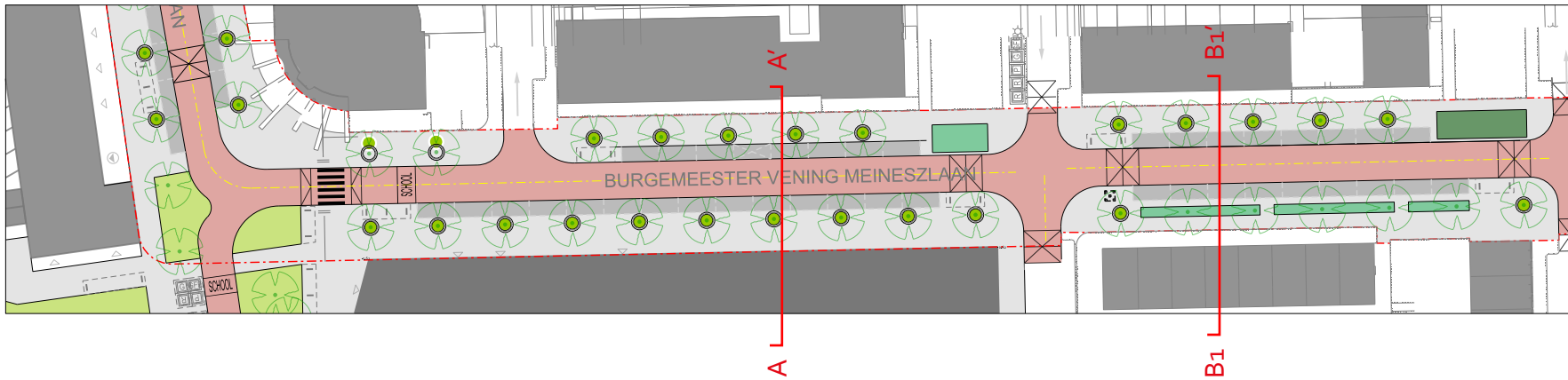

Bestaande situatie




11. Burg. Vening Meineszlaan t.h.v. nieuwbouw fase 1b




11A. Burg. Vening Meineszlaan t.h.v. huisnr. 169 t/m 181

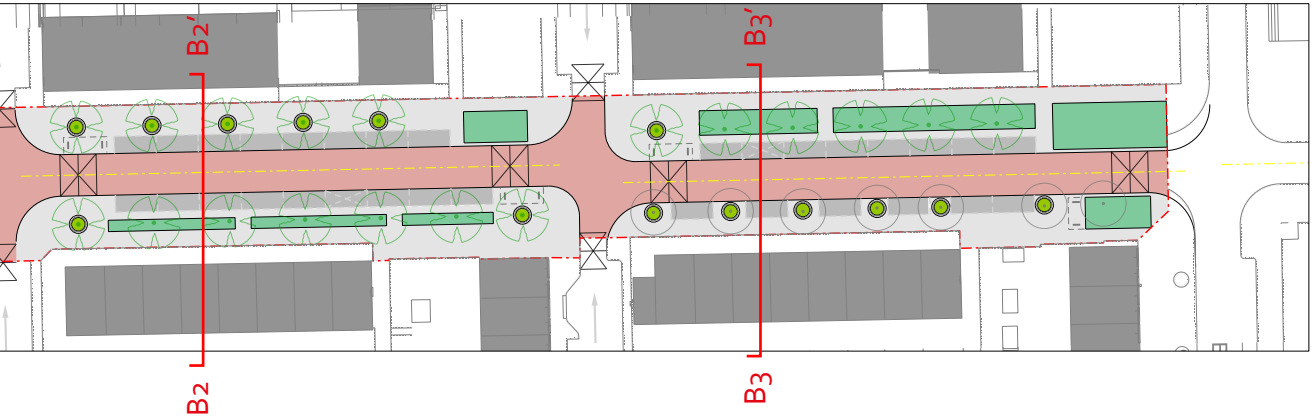

A'
B1'
A
B1
BURGEMEESTER VENING MEINESZLAAN
SCHOOL
SCHOOL

# Bijlage 5.3. Variantenstudie, mei 2026

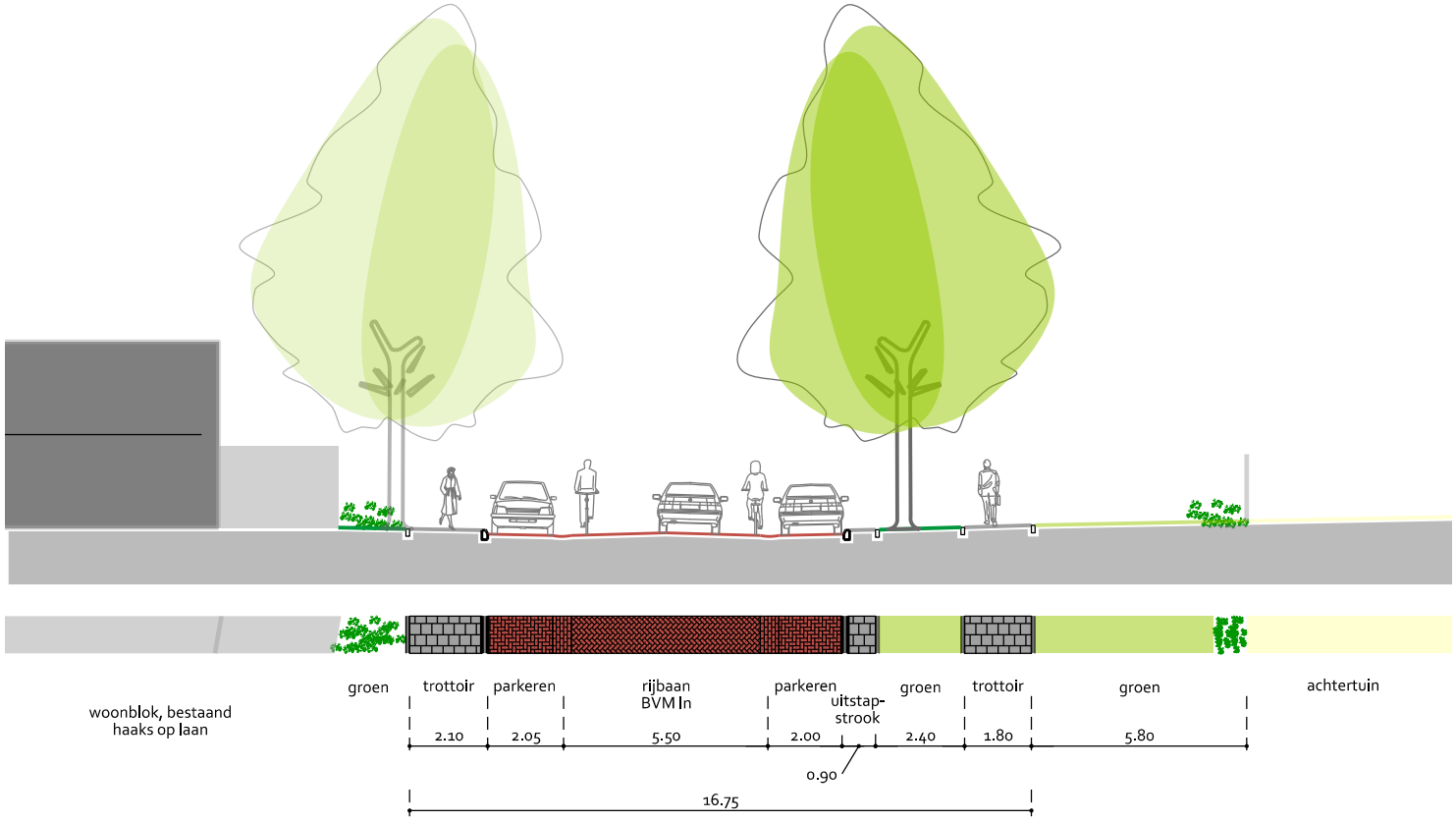
In deze varianten studie is onderzocht in hoeverre het principe van bomen in boomspiegels (profiel A-A') vervangen kan worden door bomen in groenvakken (profielen B-B'). Daarbij is uitgegaan van minimale breedtes die zijn gesteld aan trottoirs, groenvakken en parkeerplaatsen met het behoud van de bestaande bomen. Bij toepassing van een groenvak is ook een uitstapstrook naast het parkeervak nodig.

Gegeven de minimale maatvoeringen van de verschillende onderdelen en de beschikbare ruimte is een groenvak aan beide zijde van de weg niet mogelijk. Bij de variant met een groenvak aan de zuidzijde van de weg komen de bestaande vleugelnoten in een fors groenvak te staan (B1 en B2).
Door aan één zijde tussen de bomen te parkeren (B3) is er meer ruimte in het profiel voor een plantvak. Dit levert het meeste groen. Nadeel is dat dit forse asverspringing in de rijbaan geeft en het ten koste gaat van een aantal parkeerplaatsen.

In de uiteindelijke uitwerking is gekozen voor optimaal groen, met beperkte asverspringing in combinatie met een beperkte afname van het aantal parkeerplaatsen.

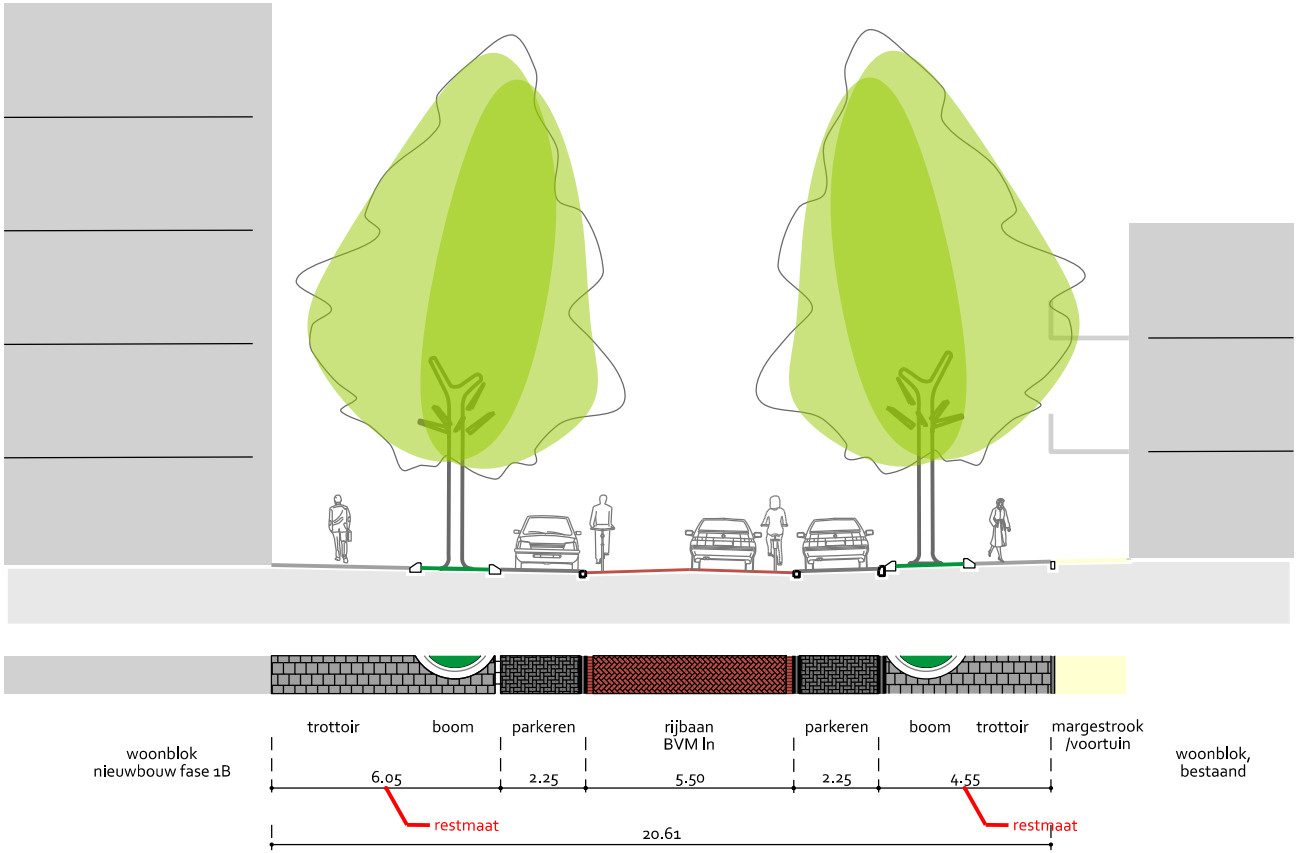




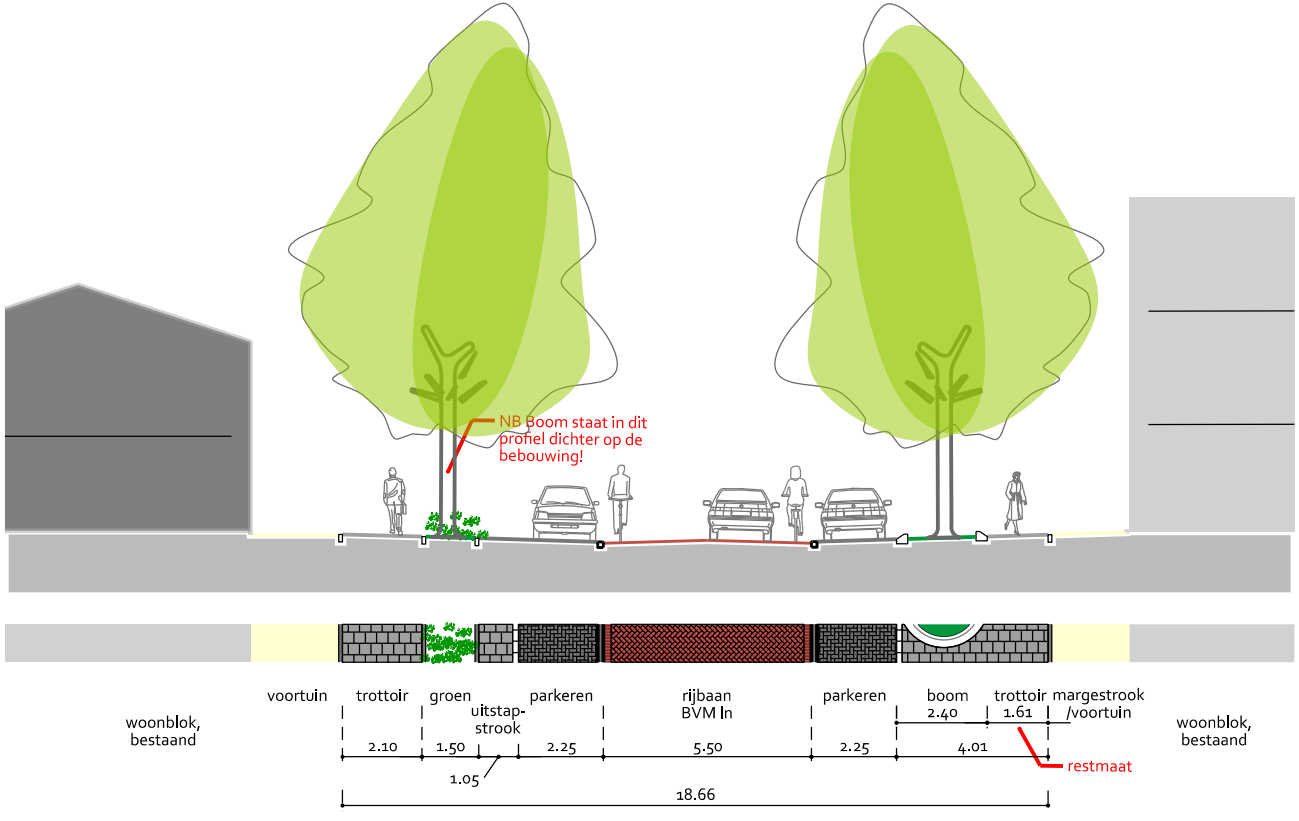




*Referentieprofiel : Burgemeester Vening Meineszlaan Midden t.h.v. huisnr. 105*

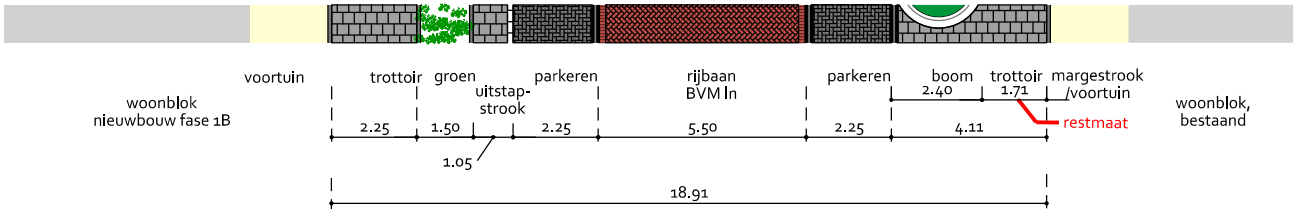
Bij de beschrijving van de drie delen in de startnotitie wordt aangegeven dat "*de inrichting van het middendeel, die passend is voor het geldende snelheidsregime met aan beiden zijden een groenstrook met bomen, als voorbeeld zou kunnen dienen voor de hele laan.*"



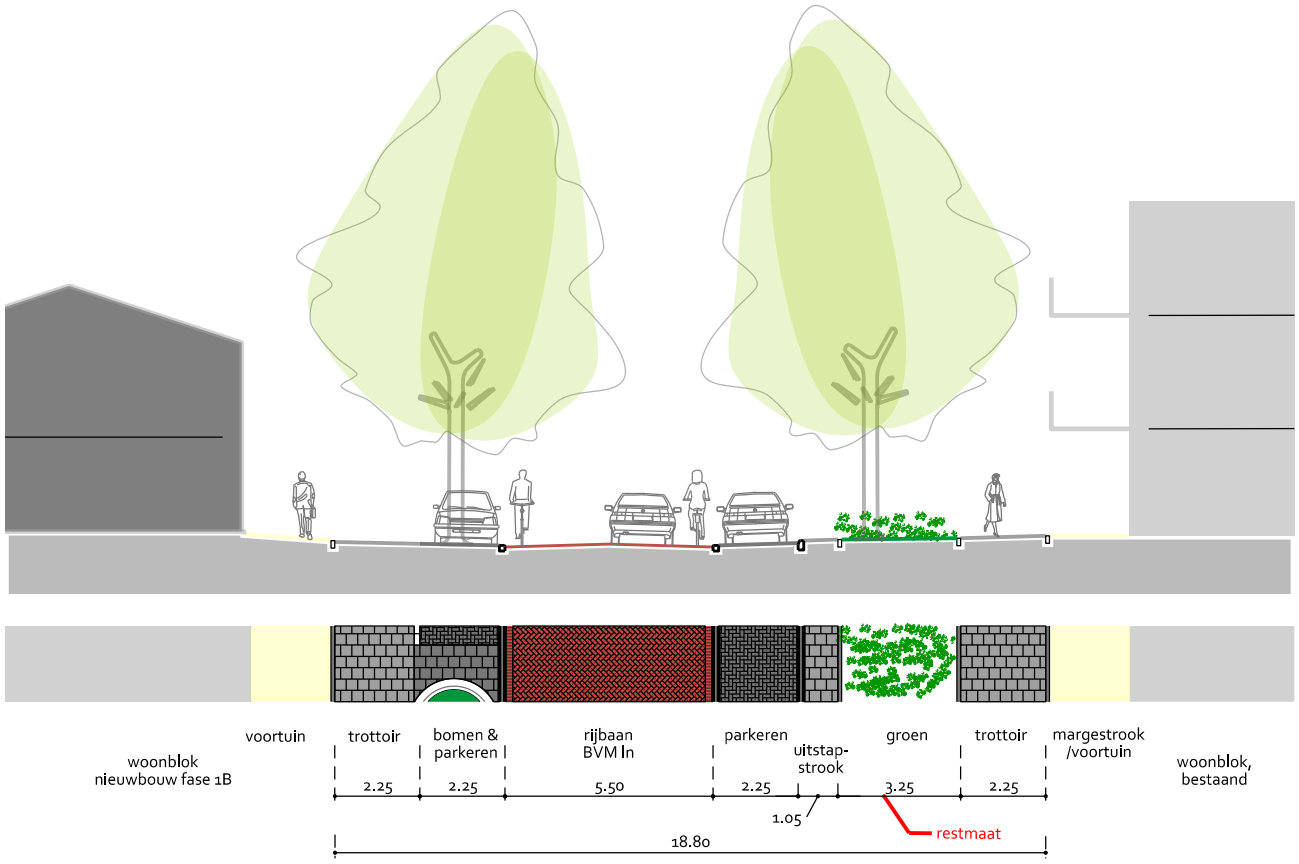

*Variant profiel A-A' : Bomen in boomspiegels aan beide zijden van de straat*



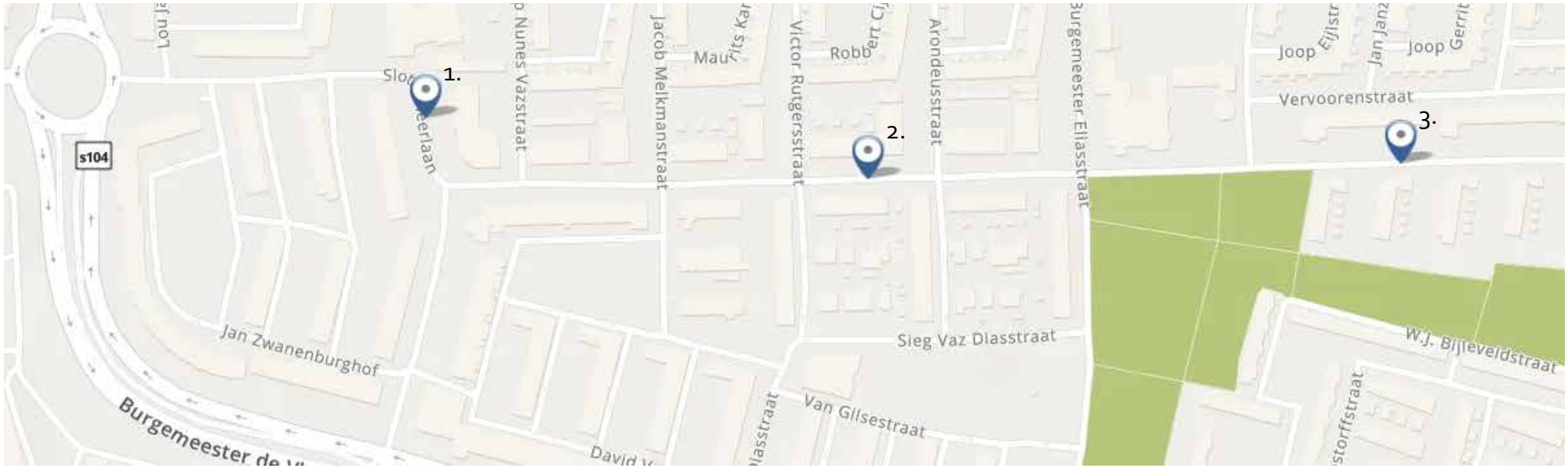

*Variant profiel B1-B1' : Trottoir (minimale breedte) en plantvakken aan zuidzijde, boomspiegels noordzijde*




*Variant profiel B2-B2' : Trottoir (verbreed) en plantvakken aan zuidzijde, boomspiegels noordzijde*




*Variant profiel B3-B3' : Boomspiegels en parkeren tussen de bomen zuidzijde, plantvak noordzijde*




*Locaties tellingen*

# Bijlage 5.4. Verkeercijfers voor de Burgemeester Vening Meineszlaan

In de tweede helft van juni 2026 is het autoverkeer geteld in de Burgemeester Vening Meineszlaan en de Slotermeerlaan. Ook is een analyse gemaakt van de snelheden op het deel tussen de Slotermeerlaan en de Burgemeester Eliasstraat. De tellingen en analyse zijn uitgevoerd in verband met de voorgenomen herinrichting van het westelijk deel van de laan vanaf de Burg. Eliasstraat en het aansluitende deel van de Slotermeerlaan. De uitkomsten van de tellingen nemen we mee in het definitieve ontwerp voor de weg.

## Tellingen

De tellingen zijn gedurende 1 week uitgevoerd met telslangen over de weg.

Er is op drie plaatsen geteld:

1. Op de Slotermeerlaan tussen de Burgemeester Vening Meineszlaan en de Nieuwenhuysenstraat.
2. Op de Burgemeester Vening Meineszlaan tussen de Victor Rutgersstraat en de Arondeusstraat.
3. Op de Burgemeester Vening Meineszlaan tussen de Louis Naarstigstraat en de J.H. Doornstraat.

## Kort overzicht van de resultaten

De tellingresultaten staan op https://basec.nl. Dit zijn de belangrijkste resultaten:

1) Slotermeerlaan tussen de Burgemeester Vening Meineszlaan en de Nieuwenhuysenstraat

Dit deel van de Slotermeerlaan ligt in het verlengde van de Burgemeester Vening Meineszlaan. Het aantal auto's is hier rond de 5700 per etmaal. Zaterdag en dinsdag waren de drukste dagen met iets meer dan 6000 auto's. Zondag is de rustigste dag met zo'n 4500 á 4800 auto's per etmaal.

De meeste auto's rijden hier tussen 12.00 en 18.00 uur, waarbij er meer auto's in westelijke richting rijden. In deze uren rijden er tussen de 366 en de 460 auto's per uur.

2) Burgemeester Vening Meineszlaan tussen de Victor Rutgersstraat en de Arondeusstraat

Gemiddeld rijden hier dagelijks zo'n 4400 auto's. De meeste auto's rijden hier tussen 12.00 en 18.00 uur, waarbij er meer auto's in westelijke richting rijden. In deze uren rijden er tussen de 282 en de 422 auto's per uur.

Zaterdag 4 juli was de drukste dag met 5383 auto's. Zondag is de rustigste dag met zo'n 3500 á 3800 auto's per etmaal.

3) Burgemeester Vening Meineszlaan tussen de Louis Naarstigstraat en de J.H. Doornstraat.

In de meetperiode reden hier zo'n 3500 á 3600 auto's per etmaal. De meeste auto's rijden hier tussen 12.00 en 18.00 uur, waarbij er meer auto's in westelijke richting rijden. In deze uren rijden er tussen de 260 en 300 auto's per uur.

Dinsdag en woensdag zijn de drukste dagen met zo'n 3700 motorvoertuigen per etmaal. Zondag is de rustigste dag met zo'n 2800/2900 per etmaal.

- Het verkeer verloopt op alle plekken volgens hetzelfde patroon: De meeste auto's rijden er op werkdagen rond 8.00 uur en rond 15.00 - 16.00.

- Het verkeer bestaat vooral uit personenauto's.

## Snelheid

Hoe hard rijden de auto's op de Vening Meineszlaan tussen de Slotermeerlaan en de Burgemeester Eliasstraat? Hiervoor is gekeken naar de gegevens van TomTom voor de periode 2e kwartaal 2026. Daaruit komt naar voren dat in beide richtingen 85% van de automobilisten onder de 30 km per uur blijft. 15% zit daarboven.