

1. Inleiding en korte inhoud

Deze zienswijze en inspraakreactie gaat over verkeersaspecten die samenhangen met de in het concept Stedenbouwkundig Plan Stadscentrum Osdorpplein - fase 2 (hierna: SPO2) gepresenteerde ontwikkelingen.

Onderstaande opsomming is niet de feitelijke zienswijze cq inspraakreactie, dat is de hoofdtekst vanaf de met twee genummerde tussenkop op pagina drie van deze zienswijze alsmede de als ingevoegd te beschouwen bijlage.

- De hoofdtekst begint met de constatering dat SPO2 geen informatie bevat over het te verwachten aantal bezoekers van de nieuwe Meervaart. Dit nu blijkt van groot belang immers er wordt ten oosten van de drukke Meer en Vaart een grote publiekstrekker gevestigd. Volgens SPO2 krijgt de nieuwe Meervaart een oppervlakte van 14.000 m² hetgeen 233% is van de 6.000 m² van de huidige Meervaart. Op basis van bekende capaciteitsgegevens over de huidige Meervaart wordt geëxtrapoleerd, met als resultaat dat het nieuwe gebouw een capaciteit zal hebben van 3000 tot 3600 bezoekers. Een dergelijke concentratie in ruimte en aanvangstijden heeft verkeerstechnische gevolgen voor de omgeving. SPO2 gaat hier op niet of volstrekt onvoldoende in.
- SPO2 bevat zeer beperkte informatie over het afwikkelen van parkeren door bezoekers van de nieuwe Meervaart. In feite beperkte zich tot de mededeling dat het parkeren zal worden afgewikkeld in de bestaande vijf en nog te bouwen twee parkeergarages op het Osdorpplein. In deze zienswijze wordt op basis van logische gegevens geschetst wat de gevolgen kunnen en zullen zijn van deze keuze.
- Vervolgens wordt bezien of er beleidskaders zijn die zien op onder andere de gevolgen van de parkeer en verkeersafwikkeling op de omgeving door de nieuwe Meervaart. Die blijken er ruimschoots te zijn.
 - Allereerst is er de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, op 8 juli 2021 door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld. Deze omgevingsvisie is richtinggevend bij alle projecten in de fysieke ruimte in Amsterdam. Tevens vervangt de Omgevingsvisie het Verkeer en vervoerplan op grond van artikel 9 van de Planwet verkeer en vervoer.
 - Ook is er het Mobiliteitsplan Nieuw-West, van de vaststelling daarvan heeft de gemeenteraad van Amsterdam op 1 december 2021 kennis genomen. Het Mobiliteitsplan is ten dele een eerste uitwerking van voornoemde Omgevingsvisie.
- Er volgt een korte beschouwing over de verkeersgevolgen van de vestiging van de sterk vergrote nieuwe Meervaart. Dit mede in het licht van de in het Mobiliteitsplan beschreven aanstaande twee verkeersinfarcten op de autorijbanen van de Meer en Vaart alsmede de in dit plan voorgestelde omzetting van de Meer en Vaart tot eenrichtingsverkeer. Opgemerkt wordt (en geïllustreerd met foto's) dat de voorboden van genoemde infarcten al tenminste vanaf 2019 vrijwel dagelijks zichtbaar zijn. Hierbij moet worden bedacht dat de verkeersgevolgen van de vestiging van de nieuwe Meervaart nog niet kon worden meegenomen in het Mobiliteitsplan.

Geconstateerd wordt dat SPO2 niet dan wel zeer tekort komend uitwerking bevat die op grond van de Omgevingsvisie en de analyses in het Mobiliteitsplan noodzakelijk zijn.

- Hierna wordt beschouwd wat de gevolgen zullen zijn voor het langzaam verkeer dat de Meer en Vaart niet over te steken voor het bezoek aan de nieuwe Meervaart dan wel op weg naar andere reisdoelen. Het Mobiliteitsplan is glashelder over de zeer problematische verkeerssituatie die nu al zeer regelmatig zichtbaar is. Logischerwijs kan niet anders dan worden verwacht dat het steeds lastiger zal zijn voor voetgangers en fietsers om de Meervaart veilig over te steken. SPO2 gaat hier niet op in.
- Vervolgens wordt ingegaan op de in het Mobiliteitsplan opgenomen ietwat onthutsende analyse die constateert dat het openbaar vervoer van en naar het Osdorpplein, zelfs van zeer nabijgelegen wijken zoals Nieuw-Sloten qua reistijd onaantrekkelijk cq geheel afwezig is. Weliswaar is de bereikbaarheid per fiets beter, echter voor veel inwoners van Nieuw-West en onder hen zeker vrouwen is de fiets hooguit overdag een haalbaar alternatief. Opnieuw een stimulans oprichting autoverkeer.
Er wordt berekend dat op dit moment er zeker 40 bewegingen zijn van bussen en trams op de vrije baan, dat aantal zal op grond van het Mobiliteitsplan stijgen richting 50. Na de in het Mobiliteitsplan voorgestelde aanvulling van de nu afwezige buslijnen kan het aantal bewegingen oplopen naar meer dan 80 passages van bussen en trams per uur. Dat betekent dat er iedere 44 seconden een bus of tram zal passeren.
Het van trottoir tot trottoir oversteken van de Meervaart te weten van 40-44 m kosten volgens de normen 33-37 seconden, bij een norm voetgangerssnelheid van 1,2 m/s (is 4,2 km/h). SPO2 bevat geen analyse hoe deze benodigde oversteektijden kunnen worden gerealiseerd op een locatie waar ook steeds vaker een autofile staat en aanstaand iedere 44 seconden een tram of bus vrij baan moet hebben.
- Hierna wordt kort ingegaan op de optie van een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Meer en Vaart/Lelylaan. Het onderzoeken van deze optie wordt gevraagd in een op 1 december 2021 door de gemeenteraad van Amsterdam aangenomen motie. In de beantwoording door het college van B&W, geagendeerd voor een commissievergadering op 8 december 2022 wordt verslag gedaan van dit onderzoek met onder meer als conclusie dat de eraan verbonden kosten van 30 tot 80 miljoen euro *op deze locatie* te hoog zijn.
Het SPO2, geschreven in dezelfde periode als bedoeld onderzoek gaat niet in op deze optie en evenmin op de gevolgen van het ontbreken van een andere effectieve oplossing.
- Tenslotte wordt ingegaan op de ruimtelijke gevolgen van de logistieke eisen die de voorgestelde locatie van de nieuwe Meervaart stelt. Op basis van informatie in SPO2 en mondeling tijdens de luxe informatiebijeenkomst van 31 oktober 2022 van het management van het huidige theater wordt beschreven wat de gevolgen zullen zijn van het moeten kunnen gebruiken van de vijf los en laadplaatsen en de aanleg van toevoer- en afvoerwegen. Het betekent dat een groot deel van de hoofdgroenstructuur tussen Lelylaan en Sloterplas zal moeten worden geasfalteerd. Het betekent ook dat handhaving van de cruciale fietsroute een zeer belangrijke wandelroute uit overwegingen van verkeersveiligheid niet mogelijk zal blijken.
SPO2 gaat op al deze aspecten vrijwel niet dan wel volstrekt tekortschietend in.

- Afsluitend wordt kort ingegaan de prachtige bijdrage van landschapsarchitecte Yttje Feddes tijdens de vergadering van de commissie ruimtelijke kwaliteit op 22 november 2022 waarin zij zich bood op een nieuwe Meervaart die wél de veel beleven iconische kwaliteiten kan hebben.

2. Capaciteit aan bezoekers nieuwe Meervaart

Een belangrijk element in SPO2 is de vestiging van een met 233% zeer vergrote nieuwe Meervaart. In het SPO2 staat uitsluitend vermeld dat de beoogde nieuwe Meervaart een totaal vloeroppervlak krijgt van 14.000 m². Wat echter ontbreekt is ook maar enige informatie wat dit oppervlak oplevert aan bezoekers en daarmee bijvoorbeeld verkeer-en parkeerdruk. Echter een indicatie daarvan is te verkrijgen door gebruik te maken van de gemakkelijk te achterhalen gegevens over de bestaande Meervaart. Volgens het kadaster meet deze 6.000 m² en volgens de informatiemap van de huidige Meervaart zelf is het maximaal aantal bezoekers 1.570. Hieruit volgt dat de ratio van vierkante meters oppervlak per bezoeker 3,82 m² bedraagt.

Het ligt in de rede te vermoeden dat bij de nieuwe Meervaart deze ratio niet uitzonderlijk anders zal zijn. Dat betekent dat bij 14.000 m² oppervlak het maximaal aantal bezoekers 3.663 zal zijn. Dat is een toename met 233%. De berekening is hier ingevoegd.

Een dergelijke concentratie in ruimte en dagelijkse aanvangs- en eindtijden heeft vanzelfsprekend ingrijpende verkeerstechnische gevolgen voor de directe én ruimere omgeving.

Dat het SPO2 zich vrijwel geheel beperkt tot het aantal vierkante meters van de nieuwe Meervaart en niet ingaat op de bijbehorende capaciteit aan bezoekers is uit oogpunt van goede ruimtelijke- cq omgevingsordening een ernstige tekortkoming.

Capaciteit huidige Meervaart 1)			
	Nr.	m2	Capaciteit bezoekers
Vergaderzaal	2	93	75
Vergaderzaal	3	50	40
Vergaderzaal	4	25	20
Vergaderzaal	5	60	50
Vergaderzaal	6	60	50
Vergaderzaal	7	60	50
Vergaderzaal	8	60	50
Vergaderzaal	9	60	50
Vergaderzaal	10	60	50
Rode zaal		380	800
Blauwe zaal		308	285
Foyer rode zaal		685	
Blauwe foyerzaal		63	50
Foyer blauwe zaal		145	
Foyer vergaderzalen		200	
		2,309	1,570
Totale oppervlakte Meervaart 2)		6,000	
Ratio m2 per bezoeker		3.82	
Bron 1: meervaart-congressen-informatiemap.pdf			
Bron 2: https://www.wozwaardeloket.nl/			
Capaciteit nieuwe Meervaart			
Verhouding m2 - bezoekers	3.82	m2	
Nwe Meervaart	14,000	m2 1)	
Aantal bezoekers max	3,663	bezoekers	
Bron 1: Stedenbouwkundig plan Osdorpplein 2			

3. Parkeerdruk door bezoekers nieuwe Meervaart

Het ligt in de rede, gegeven de ten opzichte van de rest van Amsterdam en omgeving excentrische ligging van de nieuwe Meervaart dat veel bezoekers gebruik zullen maken van een auto. Volgens het SPO2 zullen zij kunnen parkeren in een van de nu vijf, beoogd zeven parkeergarages gelegen binnen het plangebied Osdorpplein.

Het SPO2 bevat geen analyse over de ratio van het maximaal aantal bezoekers aan nieuwe Meervaart dat gebruik zou maken van deze parkeergarages. Een simpele berekening laat zien dat een capaciteit van 3600 bezoekers makkelijk kan leiden tot een parkeerdruk 750-1500 auto's en wellicht zelfs meer, afhankelijk van het type manifestatie of voorstelling.

Verrassend genoeg is het SPO2 ernstig met zichzelf in tegenspraak, nu op pagina 47 wordt gemeld dat het parkeren voor de nieuwe Meervaart moet worden afgewikkeld in de parkeergarages rond het Osdorpplein. Echter, ook meldt SPO2 dat het parkeren moet worden afgewikkeld *ten oosten van de Meer en Vaart*. Met andere woorden op de oevers van- cq. In de Sloterplas:

ges aan het Osdorpplein. Ook in de herontwikkeling van het terrein van het voormalige stadsdeelkantoor, de MIX kavel, komt een nieuwe publieke parkeergarage. Het auto-parkeren van bezoekers van de Nieuwe Meervaart **vindt dus ten oosten van de Meer en Vaart plaats**. De looproutes vanaf de parkeergarages bij het Osdorpplein naar de Nieuwe Meervaart worden zo prettig en comfortabel mogelijk vormgegeven. Voor fase 2b wordt als onderdeel van Mobiliteitsplan Nieuw-West onderzocht of de Meer en Vaart op termijn deels éénrichtingverkeer kan worden, waardoor deze stedelijke boulevard groener en voor voetgangers aantrekkelijker kan worden.

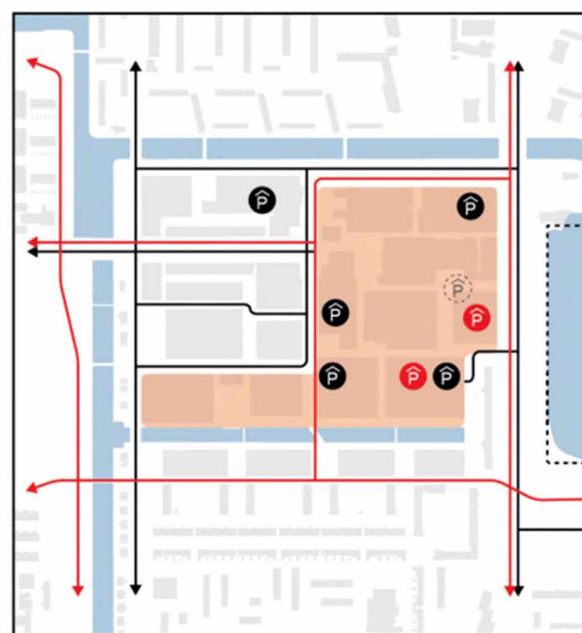
Immers, ten oosten van de Meer en Vaart ligt althans op dit moment de Sloterplas. Het geeft wel te denken dat de opstellers van dit plan, behorend tot dé ruimtelijke specialisten van de gemeente Amsterdam, zowel bij het opschrijven van dit plan als bij het corrigeren en tegenlezen een zo basale verwarring niet opmerken. Het is ook pijnlijk in contrast met de voortdurend door de gemeente beleden wens een zogenaamde “kwaliteitsimpuls” te implementeren.

De duidelijk ontbrekende kennis over de lokale omgeving stemt overigens geheel overeen met observaties van meerdere bezoekers aan de diverse kramen op de door de gemeente georganiseerde publieksinformatiemarkt op 31 oktober 2022. Bij die kramen stonden namens de gemeente allerlei personen die op generlei wijze op de hoogte bleken te zijn van de lokale omgeving, bijvoorbeeld niet beschikten over parate kennis van namen en ligging van omliggende straten. Als verklaring gaven betrokkenen dan “ik ben ZPP-er (M/V) en zit nog maar enkele weken [c.q. maanden] op dit project”.

Tenslotte: verschrijvingen als deze wekken de indruk dat het plan is geschreven aan een beeldscherm, fysiek en psychisch ver weg van Osdorp en Nieuw West.

Aangenomen dat het toch echt gaat over parkeergarages ten westen van de Meer en Vaart beschrijft SPO2 deze in tekst en nevenstaande kaart op pagina 25 en meldt hier over¹:

“Echter, de totale parkeervraag van al deze verschillende functies zal nooit tegelijkertijd zijn. Wanneer de Meervaart uitverkocht is op zaterdagavond zullen bijvoorbeeld de winkels gesloten zijn. En overdag zullen veel bewoners niet thuis zijn terwijl er dan veel winkelend publiek is. De verwachting is dat de parkeerbehoefte bij volledige realisatie van fase 2 op de piekmomenten (zaterdagmiddagen), maximaal circa 2.000 parkeerplaatsen zal zijn.”²



Verkeerstructuur en parkeergarages (auto en fiets)

¹ Stedenbouwkundig Plan Stadscentrum Osdorpplein - fase 2,

² Stedenbouwkundig Plan Stadscentrum Osdorpplein - fase 2,

Deze redenering schiet om meerdere redenen tekort:

- Het SPO2 ontbeert ook maar enige analyse over de ratio van het aantal bezoekers aan nieuwe Meervaart dat gebruik zou maken van deze parkeergarages. Een simpele berekening laat zien dat een capaciteit van 3600 bezoekers makkelijk kan leiden tot een parkeerdruk 750-1500 auto's en wellicht zelfs meer, afhankelijk van het type manifestatie of voorstelling. Denk bijvoorbeeld aan een optreden van een landelijke bekende en geliefde performance als Amhali. Het is duidelijk dat een dergelijke parkeerdruk niet past in de voorzieningen als beschreven in SPO2;
- het Osdorpplein telt alleen al vier grote tot zeer grote supermarkten (AH XL, Dirk, Lidl en Jumbo) die iedere avond, ook op zaterdag tot 22:00 uur (zondag: 21:00 uur) geopend zijn. Ook andere winkels zijn langer open;
- Hiernaast zijn er de nodige deels alcoholvrije en daarmee qua bereikbaarheid zeer auto-geschikte horecagelegenheden die ook iedere avond open zijn;
- Uit de plannen van de Meervaart en de mededelingen daarover vanuit de gemeente Amsterdam blijkt zonneklaar dat het theater en congrescentrum gedurende de hele week overdag en 's avonds publiek aantrekkende activiteiten zal aanbieden. Dit meldt in feite ook SPO2 zelf op pagina 45;
- Op pagina 85 van SPO2 worden enkele beleidsinstrumenten beschreven ter verlaging van de parkeerdruk, deze gaan niet in op de van de nieuwe sterk vergrote Meervaart te verwachten parkeerdruk;
- Voorts noemt SPO2 op pagina 25 dat een aantal parkeergarages mogelijk zal verdwijnen: "Aan de noordzijde van het projectgebied, ten zuiden van de Osdorpergracht, zijn op termijn kansen voor de herontwikkeling van de locaties van de Osdorperpleingarage, de AlbertHeijn-garage en de locatie van de tram- en buslus. De huidige achterkanten worden hier dan voorkanten."

Het bovenstaande betekent dat er gedurende de hele week en vermoedelijk al helemaal op alle avonden permanent parkeerconcurrentie zal zijn tussen winkelend publiek, bewoners en bezoekers aan de Meervaart. Indien op termijn parkeergarages vervallen kan deze concurrentie nog hevige vormen aannemen.

De conclusie kan niet anders zijn dan dat het stedenbouwkundig plan volstrekt onvoldoende ingaat op de parkeertechnische gevolgen van de vestiging van de nieuwe sterk vergrote Meervaart en daarmee op dit vlak tekortschiet.

4. Vigerende beleidskaders gemeente Amsterdam

In een toelichting op de Omgevingsvisie zegt de gemeente Amsterdam: "De Omgevingsvisie Amsterdam 2050: een menselijke metropool" werd op 8 juli 2021 door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld. De omgevingsvisie vervangt daarmee de Structuurvisie Amsterdam 2040. Met uitzondering van de onderwerpen hoofdgroenstructuur en hoogbouw."³ Dit betekent dat de Omgevingsvisie de vervanging is van het verkeer en vervoerplan op grond van artikel 9 van de Planwet verkeer en vervoer.

Op pagina 104 van omgevingsvisie staat een kaart afgebeeld getiteld: "een netwerk van Stadslaan en stadsstraten", met als toelichting: "deze kaart is richtinggevend en projecten bij verandering van de

³ <https://amsterdam2050.nl/>

situatie zijn hier uitgezette lijnen het uitgangspunt'. Een uitsnede op het niveau van SPO2 is hier ook opgenomen. De legenda bij de kaart luidt als volgt:

- **de bruine lijnen:** Stadsstraat: In stadsstraten concentreren zich publieksvoorzieningen en is naast verkeer veel ruimte voor ontmoeting en groen. We sturen hier actief op met voldoende ruimte voor publieke functies in gebouwplinten, de inrichting van de openbare ruimte en het beschermen van ruimte voor winkels, horeca en maatschappelijke functies via het omgevingsplan. Er is in ieder geval plaats voor voetganger en fiets en klein elektrisch vervoer. Daarnaast moet in principe openbaar vervoer in het profiel ingepast kunnen worden. Eventueel is er ruimte voor gemotoriseerd verkeer. De autoluw-opgave kan in deze indeling in straten en lanen worden ingepast;
- **de groene lijnen:** Stadslaan: De stadslanen hebben een overwegend groene inrichting met een sterke bomenstructuur. Ruimte voor voorzieningen is er vooral rondom de kruispunten. Stadslanen vormen aantrekkelijke woonplekken. Er is in ieder geval plaats voor voetganger en fiets en klein elektrisch vervoer. Daarnaast moet in principe (hoogwaardig) openbaar vervoer in het profiel ingepast kunnen worden. Eventueel is er ruimte voor gemotoriseerd verkeer. De autoluw-opgave kan in deze indeling in straten en lanen worden ingepast.



Op pagina 106 van de Omgevingsvisie worden de begrippen Stadsstraat respectievelijk Stadslaan visueel geïllustreerd:



Impressie stadsstraat: verblijfskwaliteit, duurzaam en gezond bewegen, reuring en voorzieningen.

bovenstaande impressie maakt duidelijk dat in een Stadsstraat (zoals Tussen Meer) bij voorkeur geen ruimte is voor autoverkeer



Impressie stadslaan: verblijfskwaliteit, duurzaam en gezond bewegen, veel ruimte voor groen en stedelijk wonen.

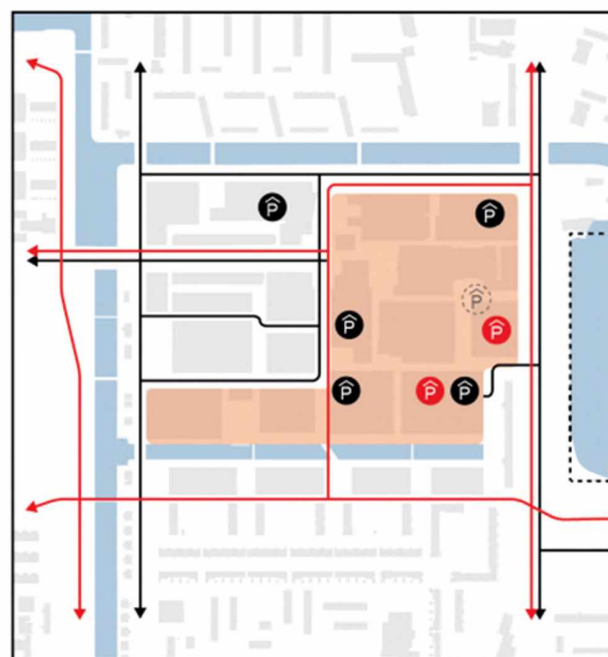
bovenstaande impressie maakt duidelijk dat in een Stadslaan (zoals Meer en vaart) autoverkeer zogezegd "te gast is" op een weg die vooral bedoeld is voor langzaam verkeer met twee wielen.

Het SPO2 gaat niet dan wel onvoldoende in op de verkeer-en parkeergevolgen van de vestiging van de nieuwe Meervaart voor de uitvoering van de richtinggevendende uitgangspunten van de Omgevingsvisie. Dit wordt hieronder nader uitgewerkt.

5. Verkeersgevolgen vestiging vergrote Meervaart voor verkeer binnen plangebied Osdorpplein

Als hiervoor aangegeven ligt het in de rede dat de nieuwe Meervaart een forse automagneet kan zijn waardoor in relatief korte tijd met ook nog eens een deadline (immers een voorstelling heeft een aanvangstijd) een parkeerplaats moeten zoeken in een van de parkeergarages op het Osdorpplein. Dat betekent een forse in korte tijd in geconcentreerde verkeer invasie in stadsstraten die volgens de Omgevingsvisie nu juist zo autovrij mogelijk moeten zijn dan wel daartoe moeten worden getransformeerd.

Zeker voor mensen die niet bekend zijn in het gebied zal parkeren niet altijd meteen lukken waardoor men opnieuw een rondje moet maken rond en in het gebied. Het gevolg gaat zijn dat er een forse verkeersdruk van steeds zenuwachtiger automobilisten gaat ontstaan. Dit tegen de achtergrond van het gegeven dat de gemeenteraad van Amsterdam in december 2021 heeft besloten dat in stadsstraten als die waaraan het overgrote



Verkeerstructuur en parkeergarages (auto en fiets)

deel van de betreffende parkeergarages vanwege zijn wordt teruggebracht tot 30 km/h.

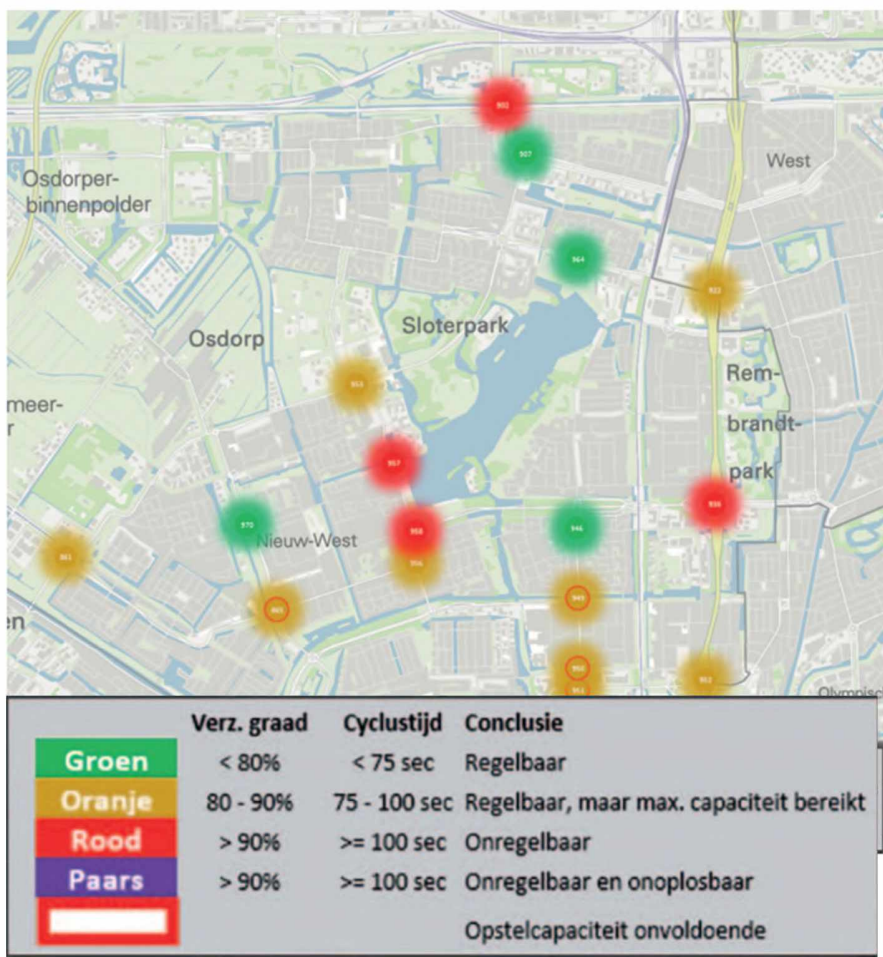
De in niet goed het SPO2 geanalyseerde verkeersgevolgen maken dat dit plan niet in overeenstemming is met de richtlijnen van de Omgevingsvisie en het 30 km besluit, hetgeen maakt dat het SPO2 ook op dit vlak tekortschiet.

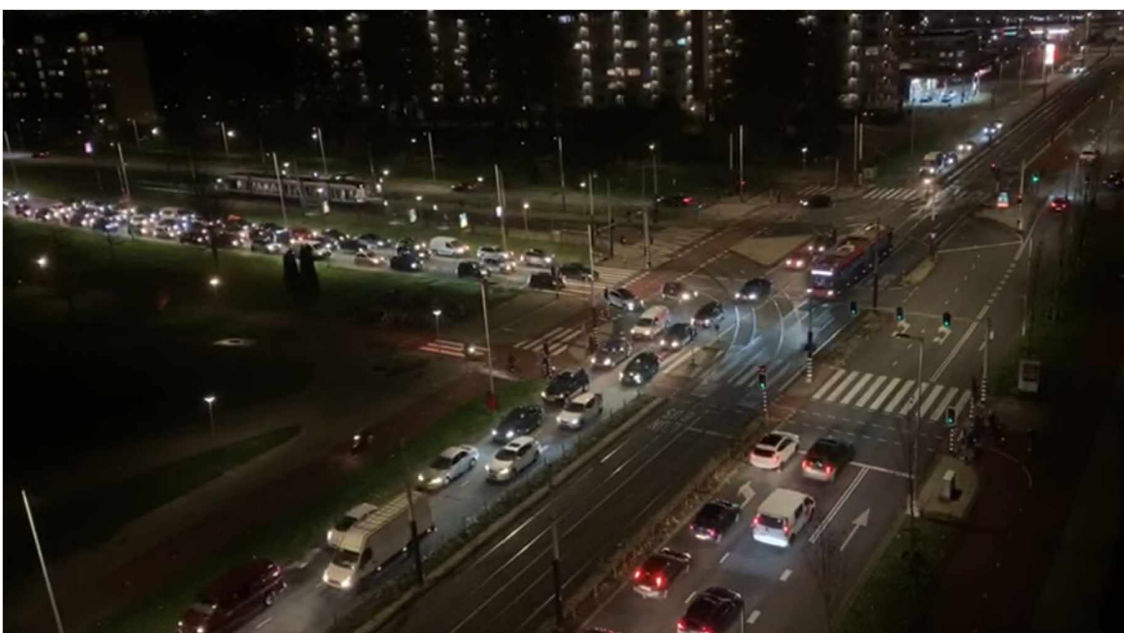
6. Verkeersgevolgen vestiging vergrote Meervaart voor verkeer rond plangebied Osdorpplein

Op 1 december 2021 heeft de gemeenteraad van Amsterdam kennis genomen van de vaststelling van het Mobiliteitsplan Nieuw-West. Op pagina 13 van het Mobiliteitsplan in het hoofdstuk getiteld Inleiding staat een samenvatting van de voornoemde Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Op pagina 14 staat: "Dit Mobiliteitsplan bevat een maatregelpakket dat nodig is om de bereikbaarheid op orde te krijgen en om de gestelde ambities te behalen. Dit maatregelpakket is echter geen blauwdruk. Na vaststelling van het plan volgt een programmatische aanpak."

Op pagina 28 van het mobiliteitsplan staat nevenstaande kaart van de in 2040 in Nieuw West verwachte ernstige tot zeer ernstige verkeersknooppunten. Bij de Meer en Vaart gaat het om twee rode en daarmee meest ernstige knelpunten met een verzadigingsgraad groter dan 90% (lees er komt aldaar een permanente file van stilstaand of langzaam rijdend verkeer) waarvan in de legenda wordt vermeld dat deze beide locaties "onregelbaar" zijn, met als uitleg dat er geen technische maatregelen ter oplossing voorhanden zijn. Het enige wat hier volgens het Mobiliteitsplan mogelijk kan helpen is een absolute reductie van het aantal voertuigbewegingen.

Het jaar 2040 lijkt ver weg, maar is heel dicht bij indien wordt bedacht dat het gereedkomen van een nieuwe Meervaart nog 5-10 jaar zal vergen en de toename van het autoverkeer, o.a. door de forse uitbreiding van het aantal inwoners en bedrijven aan het Osdorpplein ook in de jaren vóór 2040 steeds ernstiger ontregeld zal zijn. Immers: al in 2019-2022 is deze aanstaand volledig onhoudbare problematiek vrijwel dagelijks goed zichtbaar:





Verkeerssituatie Lelylaan-Meer en Vaart, november 2022

Als hiervoor beschreven zullen autobezoekers aan de nieuwe Meervaart gebruik moeten maken van de nabijgelegen parkeergarages. Daarvoor moet men gebruikmaken van de Meer en Vaart, op dit moment hetzij in zuidelijke richting dan wel in noordelijke richting. In het laatste geval moet men vanaf de Meer en Vaart dan wel de aansluiting op de Lelylaan passeren, weergegeven op bovenstaande foto's. Echter, het Mobiliteitsplan noemt ter uitwerking van de leidende Omgevingsvisie als vrijwel enige mogelijkheid tot verkeersreductie het omvormen van de Meer en Vaart tot een éénrichtingsweg in Zuid Noord richting. Dit betekent dat dan alle autoverkeer met bestemming parkeergarages Osdorpplein via de

kruising Lelylaan/Meer en Vaart zal moeten rijden. Bezoekers uit delen van Nieuw-West ten noorden van Osdorp zullen eerst via de Ookmeerweg, de Baden Powellweg en de Calandlaan moeten rijden. Echter de Calandlaan richting Meer en Vaart dient vanaf de Hoekenes te worden ingericht als autoluwe Stadsstraat, zie de hiervoor op pagina zes opgenomen kaartuitsnede uit de Omgevingsvisie.

In het geval van een populaire voorstelling met honderden tot in uitzonderlijke gevallen wellicht zelfs 2000 extra auto's (bijvoorbeeld 'bezorgende' ouders/familie die zal de piekverkeersdruk op de twee geïdentificeerde congestiepunten nog groter worden. Met bovendien ook nog bestuurders die in toenemende mate zenuwachtig worden of zij nog voor aanvangstijd in het theater aanwezig zullen kunnen zijn. Dit zal leiden tot situaties waarin auto's op de Meer en Vaart dan wel Lelylaan midden op de weg stoppen opdat tenminste hun passagiers op tijd bij de nieuwe Meervaart aanwezig kunnen zijn. Het behoeft geen toelichting tot wat voor chaotische en potentieel levensgevaarlijke toestanden een en ander kan leiden.

Het SPO2 bevat geen analyse van de hiervoor beschreven problematiek noch een oplossingsrichting waarmee het SPO2 tekortschiet ten opzichte van de daaraan te stellen redelijke eisen van goede ordening van ruimte of omgeving.

7. Verkeersgevolgen vestiging vergrote Meervaart voor langzaam verkeer óver de Meer en Vaart

Als beschreven in het SPO2 zullen per auto gearriveerde bezoekers aan de nieuwe Meervaart elders moeten parkeren. Aangenomen dat met de aanduiding "ten oosten van de Meer en Vaart" toch echt bedoeld werd ten wésten van de Meer en Vaart en wel in de hiervoor beschreven parkeergarages betekent het dat de inzittenden van die auto's vervolgens te voet naar de Meervaart moeten. Daarvoor moeten zij gebruik maken van één van drie oversteekplaatsen, te weten bij de Osdorpergracht dan wel tegenover de huidige Meervaart dan wel bij het kruispunt Meer en Vaart/Lelylaan. Ook bezoekers die per tweewieler vanuit bijvoorbeeld Osdorp, De Aker, Nieuw Sloten of Badhoevedorp komen zullen of de Lelylaan of de Meer en Vaart moeten oversteken op weg naar de fietsparkeergelegenheid bij de nieuwe Meervaart.

In het geval van de Meer en Vaart gaat het om een oversteek van trottoir tot trottoir van 40 tot 44 m breed. Men passeert dan twee fietspaden, 4 à 5 rijstroken voor auto's en de in het midden gelegen vrije tram en busbaan.

Als gezegd vermeldt Mobiliteitsplan dat op twee locaties van de Meer en Vaart een ontwikkeling naar een 'onregelbare' ofwel onbeheersbare >90% verzadiging in gang is. Dat betekent over enige jaren in de praktijk een vrijwel permanente file die zeer echter al sinds 2019 zeer regelmatig voordoet en naarmate de tijd voortschrijdt steeds langer en frequenter zal voorkomen. Dit zal oversteken steeds lastiger maken omdat lang niet altijd de betreffende voet- en fietspaden vrij van stilstaand autoverkeer kunnen en zullen zijn.

Het is goed voorstelbaar dat veel van de overstekers in een tijdperk zullen verkeer: eerst stonden ze zelf hun auto zelf in de file op de Caland- en/of Lelylaan en/of Meer en Vaart, vervolgens moeten ze zich als voetganger door stilstaand verkeer worstelen om de overkant te bereiken. Het behoeft maar weinig fantasie om de resulterende onveilige en vanzelfsprekend ook volstrekt ongewenste situaties voor de geest te halen.

Het SPO2 schiet in het analyseren en oplossen van het bovenstaande geheel tekort. Dit steekt temeer omdat ook de problematiek als gevolg van het steeds intensiever gebruiken van de vrije tram en busbaan niet wordt belicht.

8. Openbaar vervoer en fiets

Op dit moment wordt de vrije tram en busbaan gebruikt door de tramlijn 17 en de buslijnen 63 en 369. Voor grote delen in de dag betekent dit dat dit per uur circa 40 bewegingen zijn van trams of bussen over de genoemde baan. Het mobiliteitsplan vermeldt dat de frequentie van lijn 17 nog omhoog moet vanwege overbezetting. Dat doet vermoeden dat het aantal tram en busbewegingen zal oplopen naar circa 47. Daar stopt het echter niet, het Mobiliteitsplan bevat een knappe en ook ietwat onthutsende analyse waarin zichtbaar wordt gemaakt dat op dit moment het openbaar vervoer om het Osdorpplein te bereiken op vrijwel geen enkele wijze de concurrentie aan kan met de auto of de fiets.

Bestemming	Osdorpplein			Leidseplein			Schiphol Plaza		
	AU	OV	FI	AU	OV	FI	AU	OV	FI
Geuzenveld	8-12	15-30	8-15	16-20	26-45	21-28	14-17	34-46	40-46
Slotermeer	10-14	22-33	12-15	14-18	20-30	15-20	14-16	20-33	44-48
Osdorp	0-6	0-11	0-5	13-20	18-40	20-28	12-17	20-30	30-37
Sloten/Nieuw-Sloten	5-9	16-28	7-10	16-19	25-35	19-27	8-11	18-35	26-36
Schinkelkwartier	7-10	20-30	10-18	15-17	23-35	14-22	8-12	23-38	32-40
Slotervaart/Ringzone	5-7	8-20	7-14	10-17	14-25	14-18	10-15	15-30	34-42
De Aker/de Punt	12-13	15-28	7-12	19-23	23-37	26-30	10-14	35-39	27-35

Tabel 1: Modaliteit en reistijd per deelgebied.

Onthutsend is hierbij dat deze onaantrekkelijkheid zelfs geldt voor enkele meest nabij het Osdorpplein gelegen wijken waarvan mag worden verwacht dat bewoners er belangstelling hebben voor het aanbod van de (nieuwe) Meervaart. SPO2 geeft hoog op van het alternatief van fietsenbereikbaarheid. De fiets is in deze maar beperkt en hooguit overdag een serieus alternatief:

- wie naar het theater gaat wil daar graag uiterlijk goed en onbezweet voor de dag komen, niet in fietskleding, dat geldt al helemaal voor grote delen van inwoners van Nieuw-West die niet zijn opgegroeid met de "Hollandse" fietscultuur;
- veel mensen, vooral vrouwen in Nieuw West weten/vinden dat hun wijk 's avonds op allerlei plekken niet veilig is om er te fietsen;
- als het regent of als er regen wordt verwacht cq in de winter is bij theaterbezoek de fiets evenmin een alternatief voor de auto of het OV, immers in West zijn de af te leggen afstanden veel groter dan in de binnen de A10 gelegen wijken.

Het Mobiliteitsplan komt aan bovenstaande bezwaren en bedenkingen tegemoet. Geconstateerd wordt (pagina 28) dat het ontbreken van openbaar vervoer vanaf een aantal wijken naar het Osdorpplein vv moet worden aangepakt met bijkomende nieuwe busverbindingen:

bewoners voor de auto kiezen. In de nabije toekomst is het van belang het onderliggend busnetwerk te oriënteren op de knoop Osdorpplein:

- busverbinding tussen Geuzenveld-west via Osdorpplein naar Schinkelkwartier
- busverbinding Sloten via nieuw-Sloten en Osdorpplein naar Slotermeer
- verbinding Osdorp Businesspark via Osdorpplein naar station Lelylaan

Als eerder aangegeven zal op korte termijn het aantal OV bewegingen over de trambusbaan Meer en Vaart stegen met circa 47 per uur. Indien de toe te voegen drie buslijnen een kwartier-frequentie kennen dan stijgt het aantal OV-bewegingen op de Meer en Vaart met 24 tot circa 81 bussen of trams per uur. Dat leidt ertoe dat dan gemiddeld elke 44 seconden een bus of tram moeten passeren, ook ter hoogte van alle fiets-en voetgangersoversteekplaatsen naar de locatie van de nieuwe Meervaart.

De vraag is of deze OV-frequentie nog combineerbaar is met oversteken. Immers bij voetgangersoversteekplaatsen wordt conform de geldende regels gerekend met een wandeltempo van 1,2 m/s (4,2 km/h) dat betekent dat bij de twee locaties van 40 m een oversteeftijd van 33 seconden nodig is, bij het bredere deel ter hoogte van de Lelylaan is dat 37 seconden. Daarbij kan overigens worden bedacht dat in Nederland de gemiddelde theaterbezoek er ouder is dan de gemiddelde Nederlander. Dat betekent dat een aanzienlijk deel van de theaterbezoekers mogelijk langere tijd nodig heeft om de Meer en Vaart over te kunnen steken

Het SPO2 ontbeert iedere analyse van deze vraagstukken, hetgeen doet concluderen dat er geen sprake is van de benodigde goede kwaliteit van ruimtelijke ordening.

9. Mogelijke oplossing: ongelijkvloerse kruising?

Een (gedeeltelijke) oplossing voor de oversteekproblematiek zou mogelijk kunnen worden gevonden in ongelijkvloersheid zoals door de aanleg van voetgangers en fietstunnels. Onderzoek hiernaar is gevraagd in een in op 1 december 2021 aangenomen motie vanuit de gemeenteraad van Amsterdam. Echter, op 8 december 2022 staat de reactie van het College op deze motie op de agenda van de raadscommissie (TKN punt 5). De reactie is afwijzend, dit omdat **op deze locatie** de kosten en ruimtevraag van een dergelijke voorziening niet in verhouding zouden staan met de ervan te verwachten resultaten. Of hierbij *deze locatie* doelt op de fysieke plek dan wel op stadsdeel Nieuw-West in contrast met delen van de stad met hogere investeringsprioriteit is daarbij nog de vraag. Niettemin, het College is glashelder, de problematiek van de kruising Lelylaan/Meer en Vaart is geen 30 tot 80 miljoen euro waard:

Er heeft een verkenning plaatsgevonden naar de voorgestelde maatregel in de vorm van een ongelijkvloerse kruising. Een dergelijke maatregel is zeer kostbaar (tussen de € 30 á € 80 miljoen) en heeft ruimtelijke consequenties. De realisatie van een ongelijkvloerse kruising op deze locatie heeft weliswaar een positief effect op de doorstroming maar staat in geen verhouding tot de realisatiekosten en de ruimtelijke consequenties ervan. In lijn met het Mobiliteitsplan en het stedenbouwkundig plan Osdorpplein zullen voorgestelde optimalisatiemaatregelen van dit kruispunt hoofdzakelijk het doel hebben om het autogebruik te ontmoedigen waardoor de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid van het langzaamverkeer verbeterd wordt. Hiertoe wordt momenteel nader onderzoek gedaan dat bij de verdere besluitvorming over de in het mobiliteitsplan voorgestelde circulatiemaatregelen zal worden meegenomen.

Deze reactie maakt duidelijk dat bekostiging van ongelijkvloersheid onmogelijk is, waarmee situatie terugvalt als hiervoor onder 8. beschreven.

De conclusie kan niet anders zijn dan dat zowel in het Mobiliteitsplan van 2021 als de in 2021 aangenomen raadsnotie en de college-reactie daarop volop de nijpende verkeerssituatie op de Meer en Vaart en andere routes rond het Osdorpplein erkennen. Echter, het SPO2 van november 2022 gaat daar niet op in en schiet derhalve ook hier tekort.

10. Los en laadverkeer nieuwe Meervaart

Het SPO2 vermeldt logistieke bewegingen bijvoorbeeld ten behoeve van laden en lossen volledig inpandig moeten worden afgewikkeld. Tijdens de informatiebijeenkomst voor burgers op 31 oktober 2022 is aan het management van de Meervaart het een en ander gevraagd over de logistieke aspecten. Daarop is vriendelijk, transparant en zeer uitvoerig antwoord gegeven, hetgeen op zichzelf genomen een groot compliment waard is. Samengevat **over de** nieuwe Meervaart o.a. het volgende gemeld:

- er zijn vijf los- en laadplaatsen voor achteruitstekende grote trucks nodig;
- deze los- en laadplaatsen moeten een rechtstreekse horizontale verbinding hebben met de betreffende zalen;
- Anders dan sommige gemeentelijke stedelijk ontwerpers/architecten denken zijn theaterzalen niet stapelbaar hierna. Zeker bij de opzet en doelen van deze nieuwe Meervaart is dit een volstrekte onmogelijkheid.

De afgelopen tijd heb ik ter plekke van de huidige Meervaart gezien om wat voor trucks het gaat en dat zijn onder andere trekkers met oplegger. De wettelijke maximale lengte van deze combinatie is 16,5 meter. Het manoeuvreren van deze trucks vanaf de weg naar de los en laadplaats is complex, vereist van de chauffeur zeer veel oplettendheid in verband met ander verkeer: je staat er met grote bewondering voor de vaardigheid van de chauffeurs naar te kijken. Tegelijk realiseer je je dat het gaat om manoeuvres van zeer zwaar en daarmee gevaarlijk vervoer die niet samengaan met ander verkeer, al helemaal niet met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers.

De eigen waarnemingen worden ten eerste bevestigd in een intern document van de gemeente en/of de Meervaart waarin diverse varianten voor lossen en laden worden geanalyseerd met betrekking tot de één à twee los/laadplekken van de huidige Meervaart. Het document is enige tijd geleden via een WOB-procedure openbaar geworden. Ik verzoek u dit 7 pagina's tellende document, als bijlage bijgevoegd, te beschouwen als op deze plek in mijn zienswijze/inspraakreactie ingevoegd.

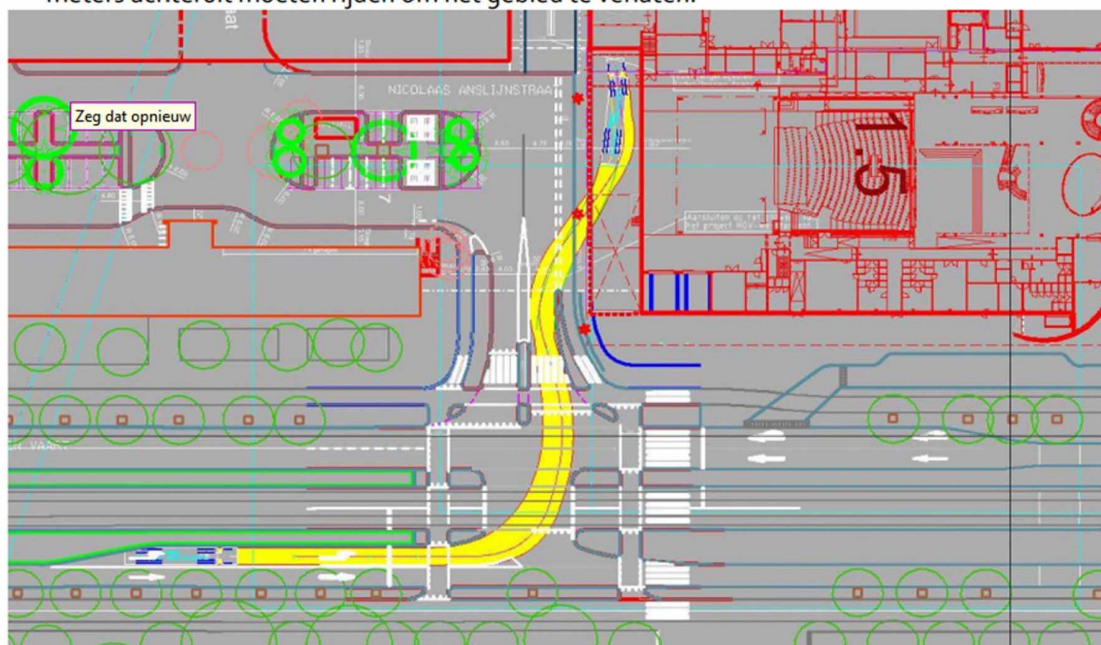
De foto's en situatietekeningen in het document maken glashelder dat het inpandig afwikkelen van lossen en laden onverlet laten dat er buiten het gebouw een qua oppervlakte zeer aanzienlijke geheel verharde manoeuvreerruimte moet zijn, in feite een rangeerterrein:



Afbeelding 2; bestaand laad en loslocaties 1b in gebruik, de stoep is geblokkeerd tijdens laad- en loswerkzaamheden

Afbeelding uit bovengenoemd document

- **Oplossing is kansrijk en acceptabel.** Bij het verlaten van de dok zal het voertuig inpendig enige meters achteruit moeten rijden om het gebied te verlaten.



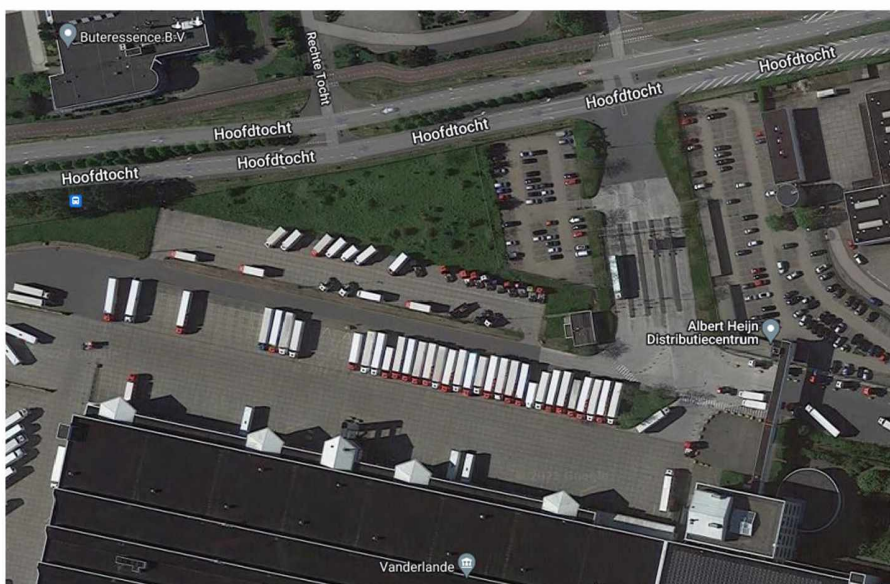
Afbeelding situatie 4a, laad en losdok parallel aan de gevel aan de zijzijde, zijde N. Anslijnstraat. De dok is inpendig ingepast.



Afbeelding situatie 4a bij het wegrijden van het transportvoertuig uit het laad en losdok.

Nogmaals, de in het interne document geanalyseerde problematiek betreft slechts één of twee los- en laadplaatsen, bij de nieuwe Meervaart zullen dat er vijf moeten worden.

Verdere oriëntatie op dit vraagstuk valt te vinden bij een distributiecentrum van Albert Heijn in Zaanstad. Ook daar wordt gewerkt met trekkers met oplegger van maximaal 16,5 m lang. Via Google Maps is uitstekend meetbaar hoe groot de manoeuvreerruimte moet zijn buiten de feitelijke locatie voor lossen en laden: dat is 40 m of meer. Ter hoogte van de beoogde locatie van de nieuwe Meervaart ligt nu tussen Sloterplas en Lelylaan een groenstrook ter breedte van 82 m, doorkruist door een voetpad en een cruciaal fietspad. Dit fietspad is cruciaal omdat het ten noorden van de Plesmanlaan de enige vrijliggende veilige fietsroute is van Osdorp richting Slotervaart, West en Centrum. De fietsstrook vanaf de Meer en Vaart langs de Calandlaan richting Slotervaart is pas vanaf de kruising met het Wiedijkpad werkelijk fietsveilig.



Het SPO2 suggereert dat op de voorgestelde locatie sprake zou moeten zijn van een aanvoerweg vanaf de Lelylaan en een afvoerweg naar de Meer en Vaart. Wie de situatie ter plekke kent kan het daar alleen maar mee eens zijn, een afvoerweg naar de Lelylaan zou uitkomen ter hoogte van- of toch wel zeer nabij het stoplicht voor de aansluiting op de Meer en Vaart hetgeen het kunnen invoegen van trekkers met een oplegger ter lengte van 16,5 m op de Lelylaan vrijwel onmogelijk zou maken. Dat geldt overigens

ook voor het invoegen op de Meer en Vaart, echter dat zou wellicht kunnen worden opgelost door een uitbreiding van de bestaande stoplichtroutines op de kruising Lelylaan/Meer en Vaart. Al zal ook dat lastig zijn gegeven de in het Mobiliteitsplan aangekondigde en na al regelmatig zichtbare twee verkeersinfarcten op de Meer de Vaart en Lelylaan alsmede de in het Mobiliteitsplan aangekondigde verdubbeling van het OV verkeer op de vrijliggende tram- en busbaan.



Bovenstaand een rudimentaire situatieschets met daarop ingetekend het inpandige lossen en laden, het benodigde rangeerterrein en de wegverbindingen. In de huidige verbeeldingen van de beoogde locatie van de nieuwe Meervaart staan deze voorzieningen slechts aangeduid met de lijntjes of ze zijn weggelaten. Op bijvoorbeeld de tijdens de publieksinformatiebijeenkomst van 31 oktober 2022 gepresenteerde maquette werd de ruimte aan de landzijde zelfs getoond als de huidige situatie, een ruim van de bomen voorziene groene ruimte:



Uitsnede van foto van de op 31 oktober 2022 door gemeente Amsterdam gepresenteerde maquette van locatie nieuwe Meervaart.

11. Fietsroute noch wandelpad handhaafbaar

Het intern document van de Meervaart en de door het management van dit theater uitgelegde ruimtelijke eisen voor logistiek maakten duidelijk dat van de huidige 82 m brede vooral groene strook tussen de Lelylaan en de Sloterplas de helft en meer boomloos zal moeten worden geasfalteerd.

De op dit moment aanwezige cruciale fietsroute en de wandelroute zouden bij handhaving over het rangeerterrein moeten leiden, langs manoeuvrerende ca. 17m lange trekkers met oplegger op weg naar cq vanaf de vijf benodigde plekken voor lossen en laden. Eerder genoemd intern analyse-document maakt duidelijk dat dit tot een onveilige en daarmee ook onhoudbare situatie zou leiden die een verstandig gemeentebestuur niet zal toelaten. Het betekent dat bewoners van Nieuw-West ten westen van de Sloterplas voor een veilige fietsroute richting Slotervaart en centrum, met vele kilometers omfietsen aangewezen zullen zijn op óf de veel zuidelijker gelegen Plesmanlaan dan wel de qua kilometers nóg langere fietsroute ten noorden van de Sloterplas.

De richtinggevende uitgangspunten van de Omgevingsvisie alsmede de uitwerking daarvan in het Mobiliteitsplan zijn dat autoverkeer wordt ontmoedigd en fietsverkeer zoveel mogelijk wordt gestimuleerd en gefaciliteerd.

De logistieke consequenties van vestiging van de Meervaart op de locatie in de zuidwesthoek van de Sloterplas zijn strijdig met deze uitgangspunten. Iets harder gezegd: deze consequenties zijn eveneens een doodsteek voor vrijwel alle ambities om een groter deel van het personenverkeer tussen Osdorp en oostelijke delen van de stad met fietsverkeer af te wikkelen. Het betekent ook een negatieve stimulans voor de ambitie om meer 'oostelijke' bezoekers van de nieuwe Meervaart per fiets te laten komen.

Ook op dit vlak gaat het SPO2 niet in op deze problematiek en het levert evenmin oplossingen aan die de voorgestelde plannen alsnog zouden doen passen binnen de door de gemeenteraad van Amsterdam vastgestelde kaders. Daarmee schiet het SPO2 opnieuw tekort. Met één uitzondering, namelijk de gedachte om het wandelpad te verplaatsen naar de waterzijde van de nieuwe Meervaart. Dat is een interessante en potentieel waardevolle oplossing voor dit deelprobleem.

12. Afsluitend

In het voorgaande is uitvoerig aangetoond dat SPO2 deels niet en voor het overige volstrekt onvoldoende uitgaat van de kaders zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 en het Mobiliteitsplan Nieuw-West. Dit is ook in lijn met de zorgen zoals die zijn geuit door de leden van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit in hun openbare vergadering van 22 november 2022. Tegelijk was er tijdens die vergadering bijvoorbeeld de ook bij mij hoop en enthousiasme wekkende bijdrage van landschapsarchitect Yttje Feddes. In weinig woorden bood zij evocatief zicht op al hetgeen dat is vereist om te komen tot een nieuwe Meervaart met wél iconische ruimtelijke cq landschappelijke kwaliteit op deze dan wel een andere locatie in Nieuw-West.

Dat vergt dan ook een (bij voorkeur: nieuw) SPO2 van de bijbehorende zeer hoge kwaliteit. Graag wens ik de opstellers daarvan veel wijsheid en succes.

Afweging keuze laad en losfunctie Theater de Meer en Vaart.

In de huidige situatie beschikt het theater over twee locatie voor het uitvoeren van de laad en loswerkzaamheden, zie afbeelding 1 hieronder.



Afbeelding 1; hestandaard laad en loslocaties 1a en 1b

Laad en loslocatie 1a zal worden behouden, het laad en losverkeer kan het gebied bereiken via de parallelweg en beschikt over een laad- en losvak langs de parallelweg.

Voor laad- en losplaats bij locatie 1b wordt gezocht naar een alternatief oplossing. Het laad en losdok is deels inpandig opgelost wat inhoudt dat het transportvoertuig – trekkeroplegger – het kruispunt, Meer en Vaart- Osdorpplein Zuid, blokkeert bij het achteruitrijden om de dok te bereiken, hierbij kruist en blokkeert het transportvoertuig zowel het fiets- als de voetgangersverkeer. Bij het uitvoeren van de laad en loswerkzaamheden staat het voertuig voor een deel op de (brede) stoep, zie afbeelding 2.



Afbeelding 2; hestandaard laad en loslocaties 1b in gebruik, de stoep is geblokkeerd tijdens laad- en loswerkzaamheden

Situatie 2a

Het transportvoertuig rijdt vanaf de kruising Meer en Vaart – Osdorpplein Z, naar de dok aan de zuidzijde – zijde N. Anslijnstraat- van het theater. De trekkeoplegger rijdt tussen punt A en B tegen de rijrichting in en daarna rijdt hij vooruit in de laad en losdok.

- Het transportvoertuig zal tegen het verkeer inrijden op het punt waar het overige verkeer juist naar het kruispunt rijdt en zal leiden tot opstopping/ oponthoud van het verkeer (--);
- Het verkeer – vooral fietsers en voetgangers – zijn er niet op berekend dat ze een transportvoertuig tegenkomen die tegen het verkeer inrijdt en leidt tot onverwacht gedrag (- -);
- De U-bocht bij de laad- en losstraat is krap (maar wel haalbaar), in de praktijk betekent het dat het transportvoertuig soms over de stoep moet rijden of insteekbewegingen moet uitvoeren om door de bocht te komen (-);
- Het transportvoertuig rijdt vooruit in de laaddok. Bij het verlaten van de dok heeft de chauffeur onvoldoende zicht op de achterzijde van zijn voertuig en in welke/ hoeveel verkeer daar aanwezig is, vooral in de donkere nachtelijke uren. In de praktijk is niet altijd een begeleider aanwezig die de chauffeur begeleidt bij het verlaten van de dok, een begeleider is bij zo een oplossing vereist (-);
- **Oplassing is niet acceptabel en minder kansrijk.**

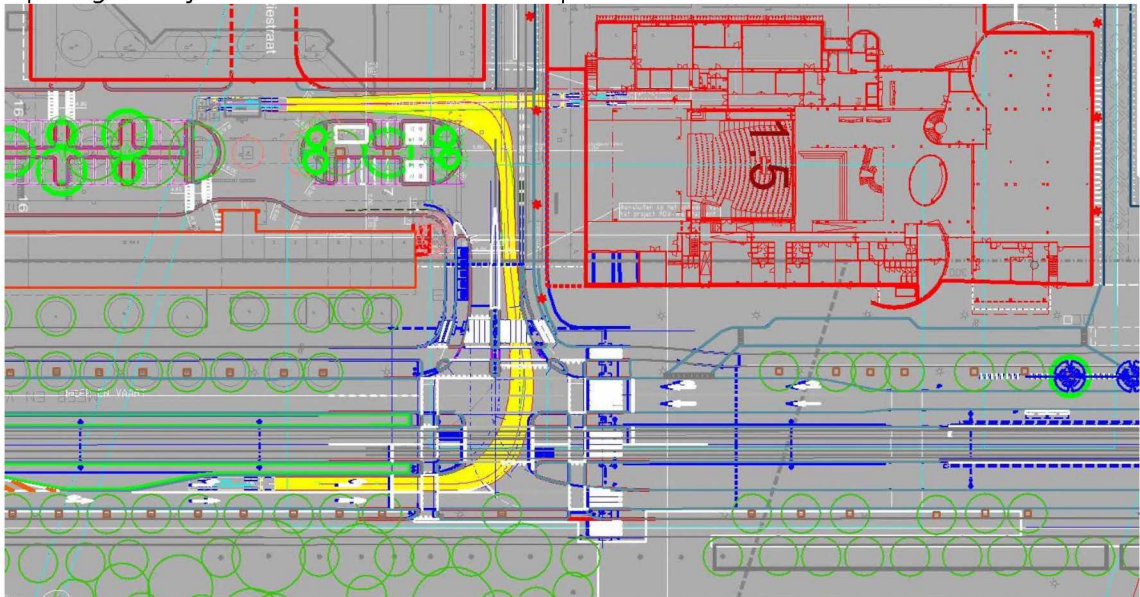


Afbeelding situatie 2a, laad en losdok aan de zijde van N. Anslijnstraat (vooruitrijden in de dok)

Situatie 2b

Het transportvoertuig rijdt vanaf de kruising Meer en Vaart – Osdorplein Z. naar de dok aan de zuidzijde van het theater. De trekkeoplegger rijdt de route van de laad en losstraat. Als het voertuig rechtstaat in N. Anslijnstraat rijdt hij achteruit de dok in.

- Het transportvoertuig rijdt met verkeer mee en de chauffeur heeft zicht op het verkeer voor en om hem heen (+);
- Het kruispunt wordt minder geblokkeerd bij het inrijden van de dok. De overlast/het oponthoud van het verkeer is beperkt en heeft alleen het meerrijdende verkeer last van het transportvoertuig bij het inrijden van de dok (+/-);
- Het achteruitrijden op een drukke locatie als dit kan leiden tot onveiligheid van vooral voetgangers en fietsers. De wagen rijdt achteruit op een punt waar veel oversteekbewegingen verwacht worden van voetgangers/fietsers van en naar het winkelcentrum (--);
- Bij het verlaten van de dok heeft de chauffeur voldoende zicht op de omgeving voor hem en vormt dat geen belemmering voor hem en/of voor het overige verkeer(+);
- **Oplossing is kansrijk en acceptabel** mits er het achteruitrijden onder begeleiding plaats vindt. In het pand dient voldoende ruimte aanwezig te zijn zodat na het lossen het voertuig inpandig kan blijven staan en niet de smalle stoep belemmert.

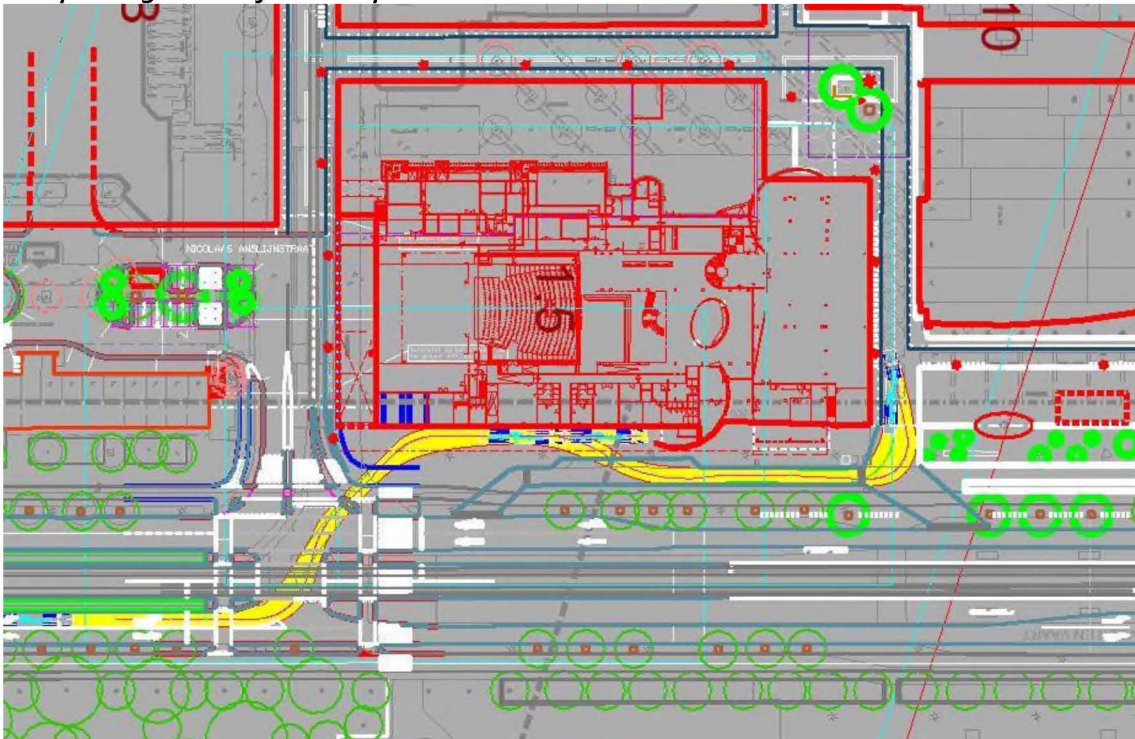


Afbeelding situatie 2b, laad en losdok aan de zijde van N. Anslijnstraat (achteruitrijden in de dok)

Situatie 3a

Het transportvoertuig –komend vanaf de zijde C. Lelylaan - rijdt vanaf de kruising Meer en Vaart – Osdorpplein Z. naar de dok aan de oostzijde van het theater. Het voertuig rijdt via de opening in het fietspad en over de stoep om op te stellen langs de gevel van het theater. Het voertuig staat uiteindelijk parallel aan de oostelijke gevel aan de zijde Meer en Vaart. Het wegrijden vindt plaatst in de nachtelijke uren (na 00.00 uur) en zal het voertuig voor een deel tegen de rijrichting inrijden op de parallelweg van Meer en Vaart en uiteindelijk via het winkelcentrum het gebied verlaten. Het voertuig zal niet achteruitrijden om de laad en losvoorzieningen te bereiken.

- De chauffeur rijdt vanaf de kruising recht op de laad en loslocatie en heeft zicht op het verkeer voor zich (++);
- Het verkeer op de kruising zal enige oponthoud ondervinden als het voertuig de laad en losdok wil bereiken. Het voertuig rijdt recht op fietsers/voetgangers die bij het kruispunt (verkeerslichten staan te wachten) en zullen zij in de praktijk moeten uitwijken zodat het transportvoertuig verder kan (-); anders zal het transportvoertuig wachten tot de ruimte vrij is en dan pas het fietspad/ de stoep oprijden wat tot oponthoud van het overige verkeer op de kruising kan leiden (--);
- De zone waar het voertuig het fietspad de stoep oprijdt dient vrij te zijn van masten/paaltjes en vraagt aandacht in de uitwerking van het ontwerp;
- **Oplossing is kansrijk en acceptabel.**

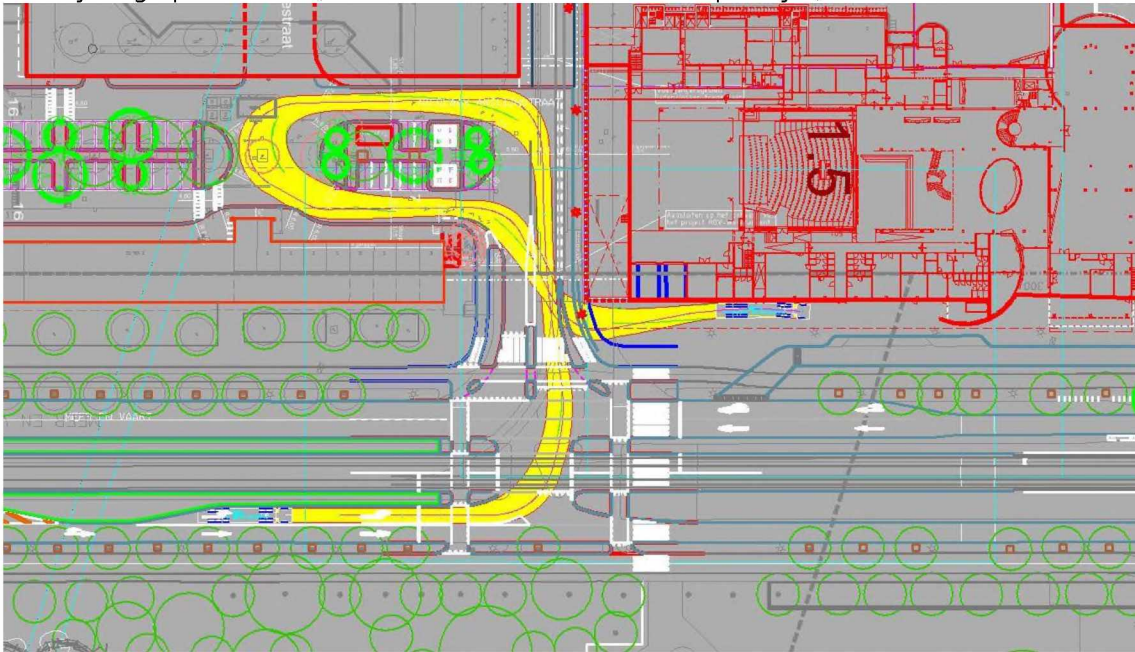


Afbeelding situatie 3a, laad en losdok parallel aan de gevel aan de oostzijde, zijde parallelweg Meer en Vaart. Dok te bereiken via een schuine oversteek op de kruising.

Situatie 3b

De laad en loslocatie conform 3a. Het transportvoertuig –komend vanaf de zijde C. Lelylaan - rijdt vanaf de kruising Meer en Vaart – Osdorpplein Z. de route van de laad en losstraat en maakt een U-turn bij N. Anslijnstraat en bij de opstelruimte op de kruising steekt het voertuig het fietspad/stoep over en rijdt langs de zuidoostelijke hoek van het pand naar de dok aan de oostzijde van het theater. Het voertuig staat uiteindelijk parallel aan de oostelijke gevel aan de zijde Meer en Vaart. Het wegrijden vindt plaatst in de nachtelijke uren (na 00.00 uur) en zal het voertuig voor een deel tegen de rijrichting inrijden op de parallelweg van Meer en Vaart en uiteindelijk via het winkelcentrum het gebied verlaten. Het voertuig zal niet achteruitrijden om de laad en losvoorzieningen te bereiken.

- Ten opzicht van variant 3a zal het voertuig meer het gebied in moeten rijden en manoeuvres uitvoeren om terug te keren naar het kruispunt zodat de chauffeur de oversteek kan maken naar de laad en losdok (--);
- Het verkeer dat achter de wagen rijdt zal enige oponthoud ondervinden tijdens het rijden op N. Anslijnstraat en de oversteek naar de laad en losdok (-/+);
- De oversteek via het fietspad/stoep is gunstiger en eenvoudiger in te passen in het ontwerp, de chauffeur heeft beter zicht op voetgangers en fietsers bij de oversteek en heeft minder last opgesteld verkeer bij de oversteekplaatsen (+);
- **Oplossing is acceptabel.** Het extra rondje rijden via N. Anslijnstraat is een omweg en zal niet altijd begrepen worden (en weten alle chauffeurs dat in de praktijk?).

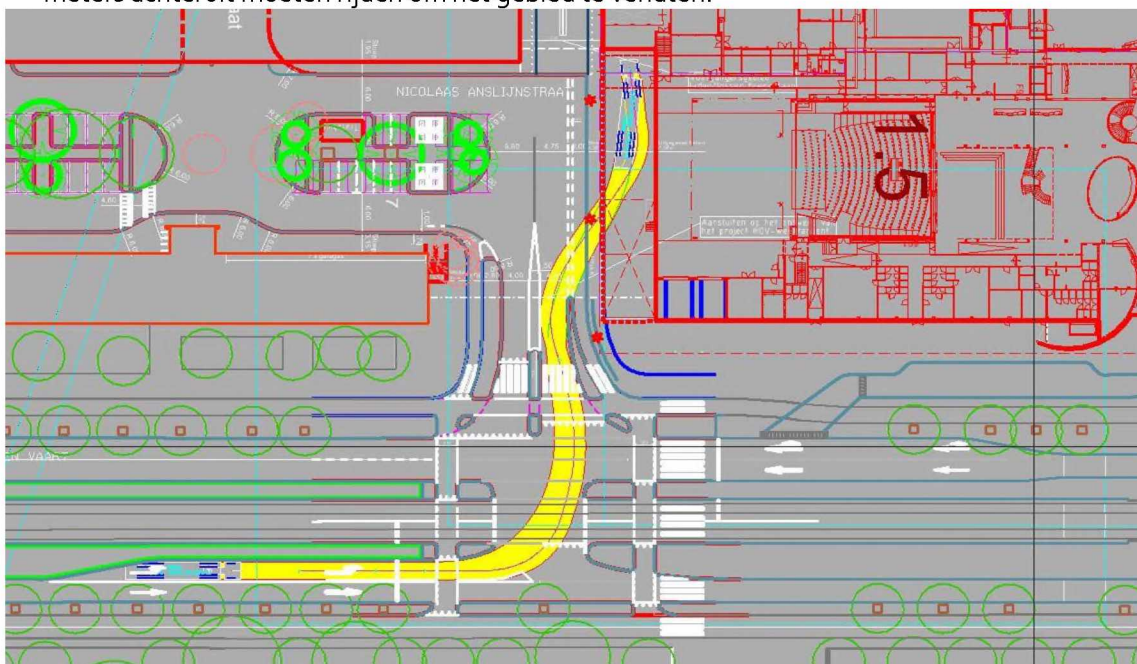


Afbeelding situatie 3b, laad en losdok parallel aan de gevel aan de oostzijde, zijde parallelweg Meer en Vaart. Dok te bereiken via N. Anslijnstraat.

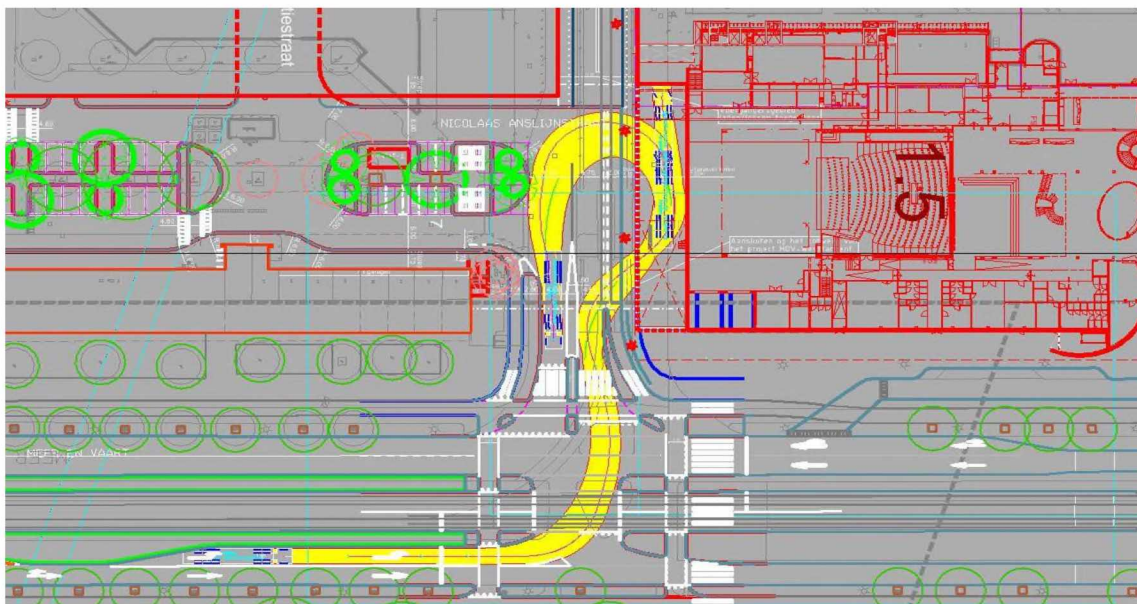
Situatie 4a

De laad en loslocatie is aan de zijde van N. Anslijnstraat. Het transportvoertuig –komend vanaf de zijde C. Lelylaan - rijdt direct na de kruising Meer en Vaart – Osdorpplein Z. via het fietspad/stoep naar het pand. Het voertuig zal parallel opgeteld worden aan de zuidelijke gevel (de gevel aan de zijde van N. Anslijnstraat). Het voertuig zal niet achteruitrijden om de laad en losvoorzieningen te bereiken.

- Het voertuig rijdt met verkeer mee en zal tot beperkt oponthoud leiden bij het bereiken van de laad en losdok (+);
- Laden en lossen vindt plaats binnen het terrein van het pand en leidt niet tot belemmering van de stoep (+);
- Bij het oprijden van de laad en losdok via het fietspad/stoep ontstaat het risico van zichtprobleem (dode hoek, rechterzijde) op het meerrijdende fietsverkeer en voetgangers(-);
- **Oplossing is kansrijk en acceptabel.** Bij het verlaten van de dok zal het voertuig inpandig enige meters achteruit moeten rijden om het gebied te verlaten.



Afbeelding situatie 4a, laad en losdok parallel aan de gevel aan de zijzijde, zijde N. Anslijnstraat. De dok is inpandig ingepast.



Afbeelding situatie 4a bij het wegrijden van het transportvoertuig uit het laad en losdok.

Situatie 4b

De laad en loslocatie is aan de zijde van N. Anslinstraat. Het transportvoertuig –komend vanaf de zijde C. Lelylaan - rijdt direct na de kruising Meer en Vaart – Osdorpplein Z. het voetgangersgebied in tussen de panden van het laad en losstraat en het theater, en rijdt hierna achteruit naar de laad en losdok. Het laad en losdok is in pandig aan de zuidzijde van het pand conform situatie 4a.

- Verschil ten op zicht van variant 4a zit vooral bij het achteruitrijden naar de laad en losdok. Indien dit niet onder begeleiding plaatsvindt, kunnen er onveilig situatie ontstaan: onvoldoende zicht op voetgangers en fietsers aan de achterzijde van de wagen bij het achteruitrijden en manoeuvreren naar de laad en losdok (-). Dit onveiligheidsaspect maakt de variant minder acceptabel (-).

