

# SAM: Stadsdeelcommissie Advies Memo

**Over gevraagde adviezen:** conform art. 12 van de verordening op het lokaal bestuur vraagt B&W-advies aan een DB over besluiten die (lid 1) betrekking hebben op de taken en bevoegdheden van het DB of (lid 2) op de belangen van het stadsdeel. Het DB legt deze adviezen voor aan de stadsdeelcommissie (art. 19). Het DB neemt het advies van de stadsdeelcommissie over indien het is vastgesteld met een meerderheid van stemmen en binnen de budgettaire kaders past (art. 19 lid 5). Afwijkingen van het advies motiveert het DB.

**Over ongevraagde adviezen:** de toelichting op de verordening (art. 19) stelt dat de stadsdeelcommissie ook ongevraagd kan adviseren. Deze adviezen kunnen ook de bevoegdheden B&W en raad betreffen (toelichting op art. 29), de twee organen aan wie de commissie niet direct adviseert. Als het ongevraagd advies van de stadsdeelcommissie de taken en verantwoordelijkheden betreft die B&W niet aan het DB heeft gemandateerd, geleidt het DB het ongevraagd advies via de betreffende wethouder door aan het college van B&W.

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| Stadsdeel:                        | Zuidoost                                |
| Portefeuille:                     | Verkeer / Mobiliteit – Jakob Wedemeijer |
| Opgesteld door (leden commissie): | Arnoud Jol, VVD en Michel Idsinga, PvdA |
| Gericht aan:                      | DB Zuidoost                             |
| Datum commissievergadering:       | 15 Maart 2021                           |
| Datum dagelijks bestuur:          | ...                                     |

## o. Bevoegdheid van

Dagelijks Bestuur ZO

## 1. Inleiding

Het park op het tunneldak van de A9 zou uit 2 gescheiden delen bestaan. Indertijd was het financieel helaas niet haalbaar om bij de Gooiseweg een loopbrug aan te leggen om de 2 parkdelen met elkaar te verbinden. Ook de Gemeente en het Stadsdeel-Zuidoost geven in recente interviews aan dat het park uit 2 delen bestaat. Echter, afgelopen december kregen bewoners desgevraagd te horen dat het park nog een knip krijgt namelijk tussen Huntum en Huigenbos, t.w. de Huntumdreef. Het tunnelpark zal dus uit 3 delen bestaan. Daarom moet er een oversteekplaats worden aangelegd op de Huntumdreef, een drukke autoweg waar vaak heel hard wordt gereden en die tot nu toe verboden is voor voetgangers.

## 2. Huidige situatie

Bij bewoners bestaat onduidelijkheid over de maatregelen die de gemeente Amsterdam zal nemen teneinde hier een veilige oversteek te realiseren. Bewoners hebben in december van Rijkswaterstaat en de Gemeente vernomen dat er een zebrapad zal komen zonder stoplichten. 2 maanden later vernemen deze bewoners via een schriftelijk antwoord van de CVC dat zij een positief advies hebben gegeven voor een voetgangersoversteekplaats met kanalisatiestrepen, waarbij automobilisten niet verplicht zijn om te stoppen en de voetgangers dus wettelijk niet beschermd zijn.

## 3. Advies stadsdeelcommissie

De Stadsdeelcommissie adviseert het DB z.s.m. contact op te nemen met de verantwoordelijke wethouder en de volgende adviezen voor te leggen:

- Er dient een veilige voetgangersoversteekplaats te komen van het ene parkdeel naar de andere zijde ter hoogte van de Huntumdreef;

- De stadsdeelcommissie haar voorkeur uitspreekt voor een **duurzaam veilige voetgangersoversteekplaats** (DV-VOP) met verkeerslichten;
- Bij de verkeerslichten gebruik te maken van intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's), bijvoorbeeld Smart Mobility prioriteit. Zodat een effectieve afstemming tussen snelle verkeersdoorstroming en het veilig oversteken van voetgangers en fietsers gerealiseerd kan worden;
- Bij de definitieve besluitvorming de bewoners nadrukkelijk te betrekken.

#### 4. Argumenten stadsdeelcommissie

Uit onderzoeken/rapporten van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) zoals het rapport 'De voetganger en de verkeersveiligheid' blijkt:

- dat het voor voetgangers moeilijk is om snelheden boven de 50 km/u juist te schatten, waardoor de schatting van de benodigde oversteektijd verkeerd kan geschieden.
- De mogelijkheid tot het vinden van openingen in de voertuigenstroom om te kunnen oversteken sterk af neemt met het toenemen van de wegbreedte. Bijvoorbeeld een wegbreedte van  $\pm 7,3$  m geeft bij een bepaalde snelheid een gemiddelde wachttijd welke meer dan 10 maal zo groot is als bij een weg breedte van  $\pm 3,6$  m. Bij een wegbreedte van meer dan 9 m vindt men het nodig, uit oogpunt van voldoende veiligheid, de voetgangers te helpen in de vorm van een voetgangersbrug, een tunnel, een vop of een oversteekplaats met regeling (gop).
- Voetgangersdoden blijken voor het grootste deel (63,1 percent) te vallen binnen de bebouwde kom. De leeftijdscategorieën 0 t/m 9 jaar en die vanaf 60 jaar blijken ook hier sterk te zijn vertegenwoordigd (resp. 32,3 percent en 47,9 percent).
- Het oversteken van gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom zou op kruispunten moeten plaatsvinden. Is een oversteekplaats op een wegvak toch gewenst, dit geldt voor de oversteek bij het park, dan heeft een **duurzaam veilige - voetgangersoversteekplaats** (DV-VOP) de voorkeur.
- Uit SWOV onderzoek blijkt dat Oversteekplaatsen (zebra;s) veiliger zijn dan locaties zonder voorziening. Oversteekplaatsen met verkeerslichten zijn per overstekende voetganger zelfs twee keer zo veilig als locaties zonder enige voorziening.

RWD heeft voor de verkeerslichten bij de aansluiting van de Gooiseweg en de Langbroekdreef gebruik gemaakt intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's) , zodat snelle doorstroming voor de automobilist gerealiseerd kan worden. Een dergelijke verkeersinstallatie dient ook ten gunste van automobilist en voetganger ingezet worden.

Er dient op korte termijn een verkeersveilig besluit genomen te worden, daar in de tweede helft van april gestart wordt met aanpassingen aan de Huntumdreef.

#### Reactie dagelijks bestuur:

*Reactie van het dagelijks bestuur op het ongevraagd advies van de stadsdeelcommissie*