



Gemeente
Amsterdam

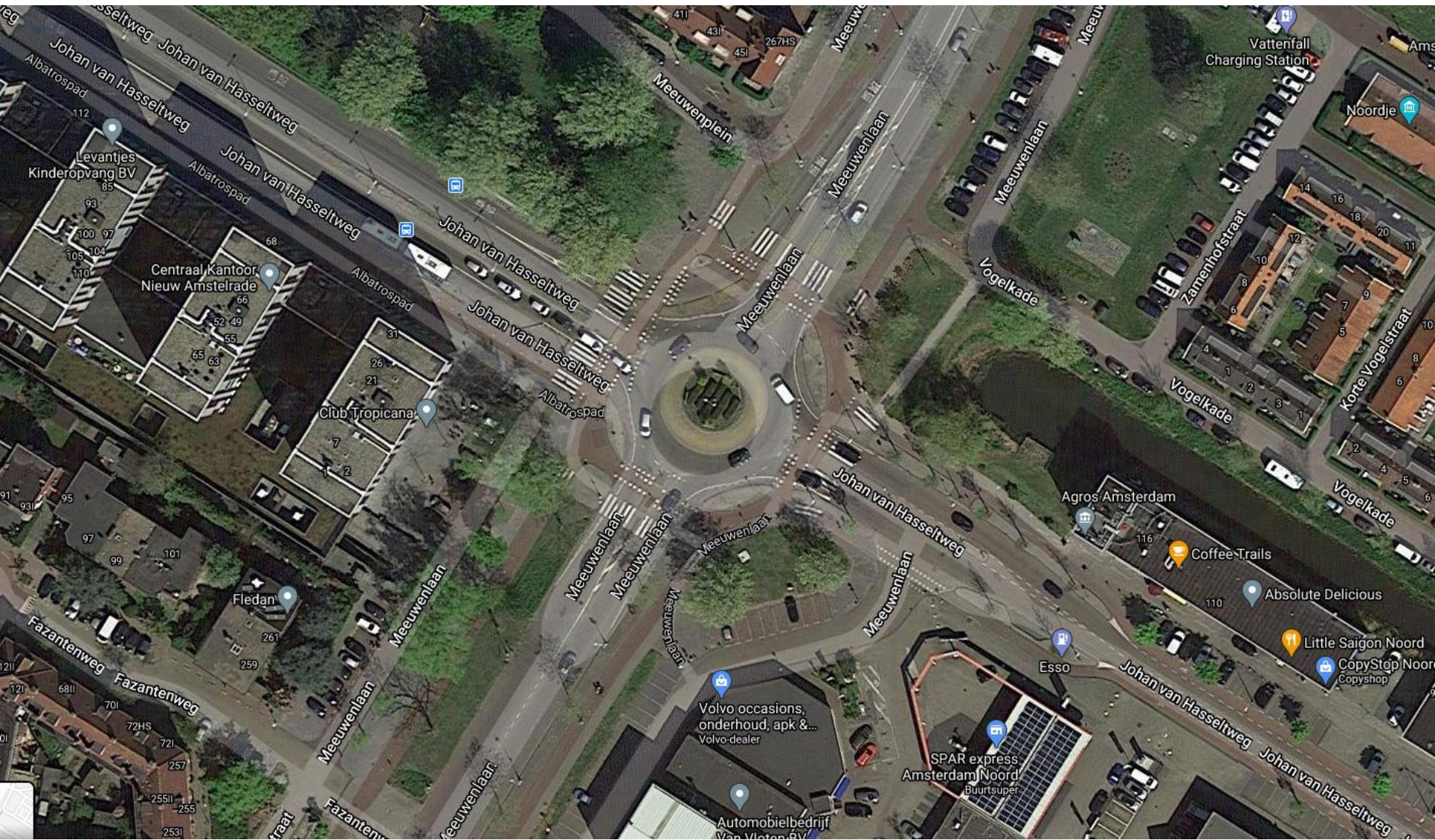
Stakeholdersoverleg

Hamerkwartier

Kruising Meeuwenlaan met Johan van
Hasseltweg

Sander Visser

13 december 2021





Waarom willen we de huidige rotonde aanpassen?

- De rotonde heeft een slechte doorstroming en leidt tot gevaarlijke verkeerssituaties.
- De verkeersintensiteit die afgehandeld kan worden, is te laag ten opzichte van het huidige verkeersaanbod.
- Autonome bevolkingsgroei in het stadsdeel leidt tot meer verkeersbewegingen.
- Gebiedsontwikkelingen in de omgeving leiden tot meer verkeersbewegingen.
- Kortom: de rotonde is te klein voor het huidige verkeersaanbod en het verkeersaanbod gaat alleen nog maar toenemen.



Bestuurlijke besluitvorming inzake aanpak rotonde

- Vaststelling Projectnota Hamerkwartier: oktober 2018 (college B&W)
- Voorbereidingskrediet Projectnota: november 2018 (gemeenteraad)
- Nota van Uitgangspunten: juni 2020 vrijgegeven voor inspraak (college B&W)
- Nota van Uitgangspunten ongewijzigd vastgesteld: 17 december 2020 (gemeenteraad)
- Definitief Ontwerp in opstelling. Vaststelling door college van B&W.
- Vergunningverlening

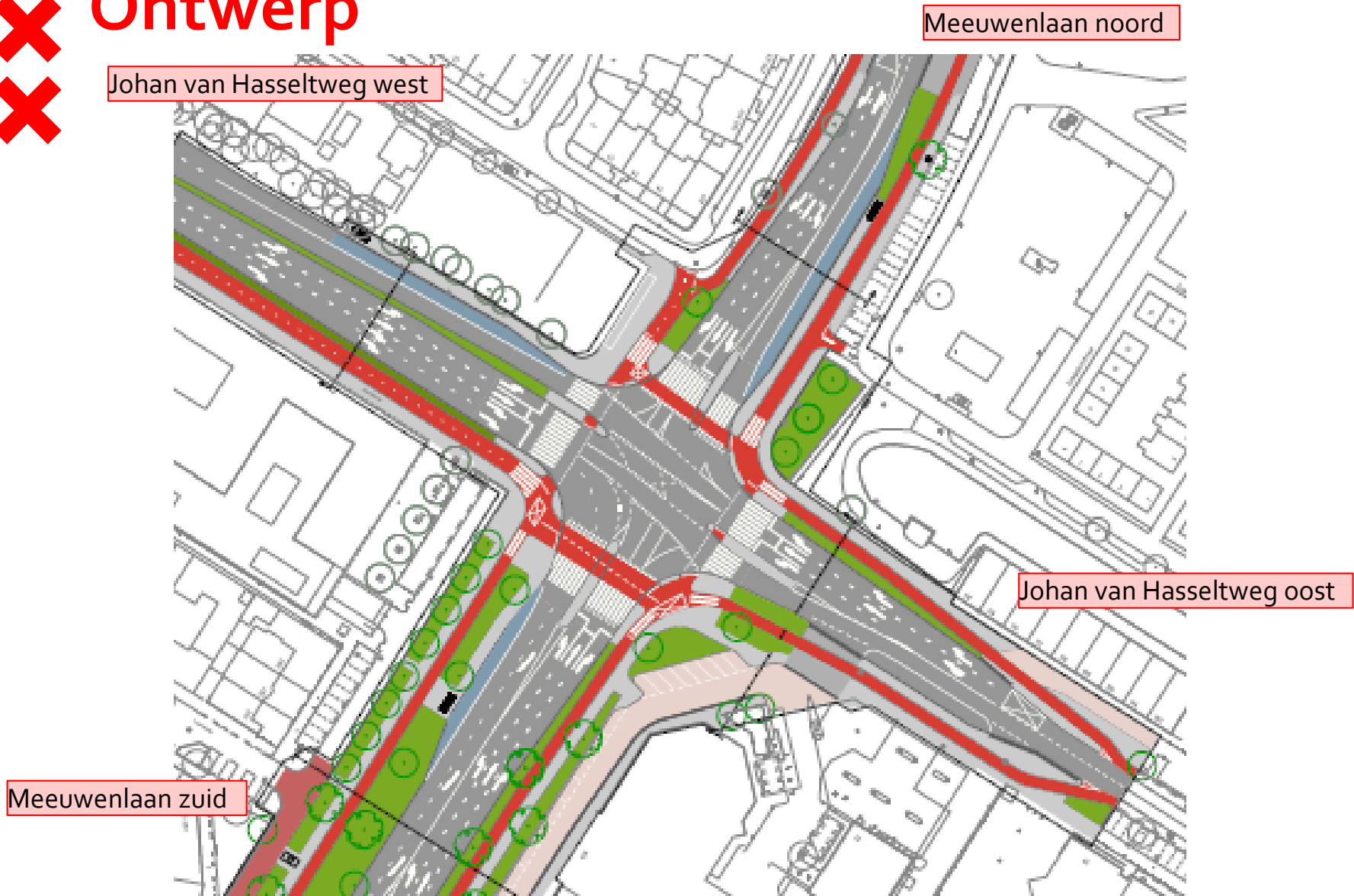


Vaststelling in gemeenteraad van NvU

- Vanwege weerstand van een deel van de bewoners zijn bij de behandeling van de Nota van Uitgangspunten in de gemeenteraad vragen gesteld door twee raadsleden.
- De wethouder heeft destijds twee dingen toegezegd:
 1. In de ontwerpfase nog een keer terug naar de Centrale Verkeerscommissie en Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam om een beperking van de hoeveelheid asfalt voor te stellen (minder rijstroken/opstelstroken).
 2. In gesprek blijven/gaan met buurten en bewoners over de ontwikkeling van Hamerkwartier en de gevolgen (kansen en risico's) van de transformatie voor die buurten en bewoners.
- De NvU is ongewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad.



Ontwerp





Locatiebezoek wethouder met aantal omwonenden

- Op 11 juni 2021 is de wethouder op de locatie van de rotonde in gesprek gegaan met een aantal bewoners.
- De wethouder zegde toe een aantal zaken nader te onderzoeken:
 1. Invloed van voornemen om in de stad 30 km/uur in te voeren
 2. Scenario's van omwonenden: 14 of 16 rijstroken
 3. Toetsing door Monumenten en Archeologie in relatie tot aanwijzing als Rijksbeschermd stadsgezicht
 4. Geluidsisolatie van woningen
- De conclusies van deze punten worden op de volgende slides toegelicht.

✖

✖ Resultaten nadere beoordeling

✖ 1. Van 50 km/uur naar 30 km/uur

- Vanuit het programma van 50 naar 30 km/uur is beoordeeld welke gevolgen de invoering van 30 km/uur op de Meeuwenlaan en Johan van Hasseltweg (oost) voor de (omvang van de) kruising heeft.
- Uitgangspunt is dat de Johan van Hasseltweg west 50 km/uur blijft.
- Uitkomsten:
 - Door verlaging van de snelheid ontstaat er een langere verblijfstijd op de kruising
 - Door toegenomen reistijd zal een deel van de weggebruikers kiezen voor andere vervoersmodaliteiten (OV, fiets)
 - Uit het programma blijkt dat er een afname van 2% van het autoverkeer wordt verwacht
- Conclusie beoordeling: het invoeren van 30 km/uur heeft geen positief effect op de omvang van de kruising.

Resultaten nadere beoordeling

2. Scenario's 14 of 16 rijstroken

- In het voorkeursontwerp en vast te stellen Definitief Ontwerp is er sprake van 18 rij- en opstelstroken voor de situatie dat Hamerkwartier voor ongeveer 60% is ontwikkeld. In de eindsituatie van Hamerkwartier zijn 20 of 21 rijstroken benodigd.
- We kunnen pas t.z.t. bepalen of het eindscenario nodig is, als er meer duidelijk is t.a.v. de Oostbrug en de maatregelen van het Mobiliteitsplan Noord.
- Omwonenden hebben twee scenario's voorgesteld:
 - Scenario met 14 rijstroken. Afwijkend van het voorkeursmodel is:
 - 1 rijstrook rechtsaf van JvHweg west naar Meeuwenlaan zuid (i.p.v. 2).
 - 1 gecombineerde rijstrook rechtdoor/rechtsaf van Meeuwenlaan zuid naar JvHweg oost (i.p.v. 2 aparte rijstroken).
 - Geen linksaf van JvHweg oost naar Meeuwenlaan zuid.
 - Scenario met 16 rijstroken. Afwijkend van voorkeursmodel is:
 - 1 rijstrook rechtsaf van JvHweg west naar Meeuwenlaan zuid (i.p.v. 2).

✘ Resultaten nadere beoordeling

✘ 2. Scenario's 14 of 16 rijstroken

✘ Resultaten nadere beoordeling scenario 14 rijstroken:

Voorstel bewoners	Conclusie gemeente
1 rijstrook rechtsaf van JvHweg west naar Meeuwenlaan zuid (i.p.v. 2).	Eén rechtsaf van JvHweg west naar Meeuwenlaan Zuid heeft voldoende capaciteit tot 2025. Daarna zijn twee rijstroken benodigd.
1 gecombineerde rijstrook rechtdoor/rechtsaf van Meeuwenlaan zuid naar JvHweg oost (i.p.v. 2 aparte rijstroken).	Het combineren van rijrichtingen is onwenselijk in verband met verkeersveiligheid.
Geen linksaf van JvHweg oost naar Meeuwenlaan zuid.	De verkeersstroom van JvHweg oost naar Meeuwenlaan zuid is aanwezig; heeft geen alternatief.

- Alternatief besproken met Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam en Centrale Verkeerscommissie: unaniem negatief in verband met verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid.
- Conclusie: een 14-strooksinrichting heeft onvoldoende capaciteit om het verkeersaanbod af te werken. Een bestaande verkeersstroom wordt niet afgewerkt. Het leidt tot verslechtering van doorstroming en verkeersveiligheid. Ambtelijk en bestuurlijk niet akkoord.

Resultaten nadere beoordeling

2. Scenario's 14 of 16 rijstroken

Resultaten nadere beoordeling scenario 16 rijstroken:

Voorstel bewoners	Conclusie gemeente
1 rijstrook rechtsaf van JvHweg west naar Meeuwenlaan zuid (i.p.v. 2).	Eén rechtsaf van JvHweg west naar Meeuwenlaan Zuid heeft voldoende capaciteit tot 2025. Daarna zijn twee rijstroken benodigd.

- Alternatief besproken met Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam en Centrale Verkeerscommissie: unaniem negatief in verband met verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid.
- Het is niet toegestaan om binnen paar jaar na aanleg weer op te breken: beheertechisch, overlast, financieel, bestuurlijk.
- Conclusie: een 16-strooksinrichting heeft onvoldoende capaciteit om het verkeersaanbod na 2025 af te werken. Het zou leiden tot een verslechtering van de doorstroming en de verkeersveiligheid ten opzichte van de 18-strooksinrichting.

Resultaten nadere beoordeling

3. Toetsing Monumenten en Archeologie

- Omwonenden vinden dat een (groot) kruispunt niet passend is binnen Rijksbeschermd stadsgezicht.
- We hebben kenniscentrum Monumenten en Archeologie gevraagd dit te toetsen. Dit gebeurt normaliter pas bij de vergunningaanvraag.
- De tekeningen van het ontwerp en de bezwaren van de omwonenden zijn gedeeld met het Kenniscentrum.
- Conclusie toetsing door Monumenten en Archeologie:
 - De voorgestelde aanpassing van het kruispunt is geen aantasting op de cultuurhistorische waarde van het beschermde stadsgezicht.
 - Dit omdat er geen sprake is van een relevante toename van de infrastructuur en er ook wat betreft het groene karakter geen essentiële veranderingen zijn.

Resultaten nadere beoordeling

4. Geluidsisolatie bestaande woningen

- De bewoners hebben aangegeven dat men nu al veel geluidshinder ervaart. Mede doordat de (geluids)isolatie van de woningen te wensen overlaat. De bewoners willen dat de gemeente de toename van geluid compenseert.
- De Key is eigenaar van de meeste woningen. De huidige problematiek en toekomstige ontwikkelingen zijn besproken met De Key.
- Conclusies:
 - De Key hanteert dezelfde verkeercijfers en zal, indien deze daartoe aanleiding geven, de gepaste (extra) isolatiemaatregelen treffen.
 - De gemeente zal daar waar wet- en regelgeving daarom vraagt, zorg dragen voor maatregelen. Dit lijkt, m.u.v. op de Johan van Hasseltweg oost bij verwijdering van de bestaande bedrijfspanden aan de oostzijde, niet het geval te zijn.



Resultaten nadere beoordeling

5. Lagere parkeernorm Hamerkwartier

- Omwonenden hebben zorgen over de toename van verkeer door de ontwikkeling van Hamerkwartier.
- N.a.v. zienswijzen/inspraak en op verzoek van de wethouder is aanvullend gestudeerd op een scenario voor Hamerkwartier met lagere parkeernormen.
- Een externe partij heeft geanalyseerd wat het effect is van nog lagere parkeernormen voor Hamerkwartier. In plaats van 0,3 parkeerplaats per woning is daarvoor uitgegaan van 0,24 parkeerplaats per woning (inclusief 0,1 parkeerplaats voor bezoekersparkeren).

XXX Resultaten nadere beoordeling

5. Lagere parkeernorm Hamerkwartier

- Conclusie doorrekening van de lagere parkeernorm:
 - In het eindbeeld een maximale reductie van circa 10% tot max 15% van de autoverkeersbewegingen van en naar Hamerkwartier.
 - Voorwaarde voor het kunnen invoeren van een nog lagere parkeernorm is dat er voldoende mobiliteitsmaatregelen zijn gerealiseerd die een alternatief voor de auto bieden (Oostbrug, Hoogwaardig Openbaar Vervoer, groter aandeel deelmobiliteit, extra veerverbinding, overige maatregelen Mobiliteitsplan Noord). Deze zijn niet op de korte termijn geëffectueerd.
 - Een 10-15% reductie leidt niet tot een andere kruispuntinrichting voor de eerste fase.
 - Mogelijk wel een uitkomst voor de doorgroei naar het eindbeeld van 20-21 rijstroken, dat daarmee beperkter zou kunnen uitvallen.
 - Verlaging naar 30km/uur leidt ook tot een reductie in de geluidbelasting.



Samenvatting conclusies

- Gekozen aanpak en wens bewoners is dezelfde; gefaseerd aanpakken op basis van voortgang ontwikkeling en mobiliteitsmaatregelen; monitoring van de gevolgen.
- 50 naar 30 km/uur: geen positief effect voor grootte kruispunt; maar misschien ook niet negatief.
- 14 en 16-strooksvarianten zijn niet haalbaar en onwenselijk vanwege verslechtering van de doorstroming en verkeersveiligheid.
- Monumenten en Archeologie oordeelt dat de status van Rijksbeschermd stadsgezicht de voorgenomen herinrichting niet in de weg staat. Herinrichting is passend.
- De Key gaat aanpassingen doen als cijfers noodzaak aantonen.
- Lagere parkeernorm heeft geen effect voor de 18-strooksvariant. Kan wel voor eindsituatie verlichtend effect hebben als er voldaan wordt aan aantal voorwaarden met betrekking tot alternatieven.
- Lagere geluidbelasting door verlaging snelheid



Wijzigingen t.o.v. concept Investeringsnota

- Iets lagere parkeernorm (autoluw).
- Parkeerdruk en verkeerdruk periodiek monitoren, ook in de omliggende buurten.
- Zo mogelijk en nodig bijsturen naar nog lagere parkeernorm.
- 30 km/uur als uitgangspunt voor Meeuwenlaan en Johan van Hasseltweg oost.
- Vergroenen van Meeuwenlaan en Johan van Hasseltweg en de oversteekbaarheid versneld aanpakken.



Vervolg voorbereiding en uitvoering

- Uitkomsten van dit overleg terugkoppelen aan wethouder.
- Opstellen contract aannemer vanaf Q1 2022.
- Vaststelling van het DO door het college van B&W in Q2 2022.
- Aanvragen vergunningen vanaf Q2 2022. Vergunningverlening waarschijnlijk in periode Q3 2022 / Q1 2023.
- Bespreken fasering uitvoering met gemeentelijke organisatie en externe stakeholders.
- Fysieke uitvoering van de aanpassing van het kruispunt zodra de vergunningen verleend zijn. Doorlooptijd van ongeveer 9 maanden.
- Start bodemsanering vooruitlopend op aanpassing kruispunt.



Vervolg Investeringsnota Hamerkwartier

- 11 januari naar College van B&W.
- Nota van Beantwoording versturen naar insprekers.
- 8 februari Raadscommissie RO.
- 16 februari Raadsbehandeling.