



Verslag Bijeenkomst Mobiliteit, bereikbaarheid en infrastructuur met bewoners IJplein en Vogelbuurt op 22 maart 2021

Van	Martijn Overmulder, Projectmanager Hamerkwartier, m.overmulder@amsterdam.nl
Datum	7 april 2021
Pagina	1 van 5
Vergadering	22 maart 2021 MS Teams
Aanwezig gemeente	Martijn Overmulder, Tanja Vis, Sander Visser, Loes Noom, Stanzi Winkel, Jan Pieter Klaver, Bob Dolpijn, Esther Blok, Han Habets en Jess Kartomihardjo.
Aanwezig bewoners	Maarten de Boer, Eva Bollen, Stella Kroese, Gerben Hieminga en Bonny Alberts.
Onderwerp	Bijeenkomst Mobiliteit, bereikbaarheid en infrastructuur met bewoners IJplein en Vogelbuurt

1 Mobiliteitsplan Noord

N.a.v. de presentatie komt het volgende aan de orde:

- De afbeelding Johan van Hasselt is een schets om te verkennen of de gemeentelijke ambities een plek kunnen krijgen. De Johan van Hasselt wordt niet in de eerste fase opgenomen vanwege de onzekerheden van de Oostbrug en/of de komst van de Zaan IJ-lijn.
- Er wordt nagedacht over de pontveer verbinding. Ook Sixhaven valt buiten de scope. Onderzoek naar de toekomst van Noord moet laten blijken hoe het Openbaar Vervoer (OV) uitgebreid wordt. Voor de tussenliggende periode van 20-30 jaar zijn er maatregelen voor het mobiliteitsplan opgenomen in een tijdspad. Denk bijvoorbeeld aan fiets verbindingen.
- *Wordt de bouwverkeersstroom van bouwlocaties meegenomen in het plan in de periode van 20-30 jaar?* Ja. De bouwverkeersstroom is echter te laag om rekening mee te houden op het totale aantal verkeersstromen. De rotonde is nu ongeschikt om veel vrachtwagens af te wikkelen, dit heeft ook te maken met de veiligheid. Dit maakt dat de rotonde snel aangepakt dient te worden. De gemeente gaat hierover graag in gesprek met de buurt. In

de toekomst wordt het BLVC-kader aan alle aannemers en ontwikkelaars meegegeven waarbinnen bouwlogistiek zal plaatsvinden. De heer Hieminga is voorstander om iets te ontwerpen dat robuust is en ook het bouwverkeer aan kan. Knellende infrastructuur mag in geen geval leiden tot sluipverkeer van (bouw)verkeer door de omliggende buurten. Met name Vogeldorp is zeer kwetsbaar omdat het 'gefundeerd' is op oude ongewapende betonnen platen op staal. Bestelbusjes veroorzaken al trillingen, laat staan zwaar bouwverkeer.

- De heer De Boer geeft aan dat het IJ een uitstekende mogelijkheid biedt voor het afwikkelen van bouwlogistiek.
- De heer De Boer vraagt zich af of Albemarle meegenomen is in de mobiliteitsplannen. De gemeente werkt enkel met plannen met een bepaalde status. Vooral nog zijn er geen plannen voor de ontwikkeling van dit gebied en Albemarle geeft zelf aan voornemens te zijn nog decennia lang op de huidige plek gevestigd te zullen zijn.
- Volgens mevrouw Bollen is de Meeuwenlaan buiten de rotonde op dit moment te gevaarlijk voor fietsers en voetgangers. De gemeente gaat daarover graag in gesprek.

2 Ontwikkeling Hamerkwartier

N.a.v. de presentatie komen de volgende onderwerpen ter sprake:

- Verkeersveiligheid bij Johan van Hasseltweg nabij de pont: op korte termijn worden er maatregelen genomen bij de Oostpont voor veilig oversteken.
- De gemeente bestudeert de fietsroute naar de zuidzijde van de Johan van Hasseltweg, voor de Johan van Hasseltweg is nog geen definitief profiel uitgewerkt, maar is nog in afwachting hoe de brug komt te land met een OV-verbinding. Het aan de westzijde leggen van een dubbelzijdig fietspad leidt tot veel kruisingen met afslaand verkeer en is vanuit verkeersveiligheid en doorstroming daarom onwenselijk.
- Het programma Amsterdam Verkeersluw wordt nog bestuurlijk behandeld. Zodra het besluit genomen is, is dat het beleidskader waar Hamerkwartier aan moet voldoen. Iedereen mag inspreken op het programma Amsterdam Verkeersluw.
- De Meeuwenlaan en Havikslaan zijn in het programma Amsterdam Verkeersluw als 30 km/u zone opgenomen. Totdat hier een besluit over is genomen is uitgangspunt een 50km/uur weg. Hetzelfde geldt voor de Johan van Hasseltweg.
- De heer Hieminga vindt de hoge toename van de geluidsbelasting op de woningen aan de Vogelkade in Vogeldorp onacceptabel indien de bebouwing tussen Johan van Hasseltweg en Vogeldorp verdwijnt (+15 tot 20db). Het is onduidelijk of de toename in- of exclusief geluidswerende maatregelen is (stiller asfalt, een dichte groenstrook, groene geluidsschermen, etc). De woningen in Vogeldorp zijn al zeer gehorig. Onlangs heeft een meerderheid van de bewoners in een enquête van Verenigd Vogeldorp aangegeven de groene variant voor de Johan van Hasseltweg uit de projectnota te prefereren. Daarbij was de toename van de geluidsbelasting nog niet bekend. Daar moet wel rekening mee gehouden worden bij de herprofilering. Gelukkig kunnen verbindingen tussen Vogeldorp en het Hamerkwartier (ongedeelde wijk) ook gemaakt worden met behoud cq vernieuwing van de bebouwing.
- Mevrouw Bollen mist het aantal decibellen voor het Meeuwenplein. De geluidsoverlast is op dit moment behoorlijk hoog. Zijn geluidsdempende maatregelen in de financiering meegenomen? Indien juridische maatregelen noodzakelijk zijn worden deze

meegenomen in de financiering van het project. Martijn Overmulder geeft aan dat de toename van verkeersgeluid als gevolg van de ontwikkeling van Hamerkwartier op deze plek niet dusdanig is dat maatregelen nodig zijn. Hij kijkt nog na wat de exacte situatie qua geluidsbelasting is voor het Meeuwenplein.

- De herinrichting Johan van Hasseltweg (eerste fase) en Meeuwenlaan tussen de Havikslaan en de rotonde is onderdeel van Hamerkwartier en in het investeringsbesluit Hamerkwartier is rekening gehouden met de financiering van de aanpak van deze herinrichting.
- Er wordt in het huidige Investeringsbesluit Hamerkwartier nog geen besluit genomen over het verwijderen van de bebouwing aan de Johan van Hasselt. Het ontwerp voor de Meeuwenlaan moet nog uitgewerkt worden, de gemeente wil dit graag in samenspraak doen met de omwonenden, ondernemers en andere belanghebbenden.

3 Meeuwenlaan

Na de presentatie over de Meeuwenlaan wordt het volgende besproken:

- De heer de Boer is benieuwd naar de infrastructuur voor warmte en koude systemen voor Vogelbuurt en Hamerkwartier. Bij Hamerkwartier is geconstateerd dat restwarmte van afvalverbranding installaties niet de gewenste duurzaamheid brengen. Er wordt uitgegaan van individuele warmte koude systemen op kavels, die mogelijk onderling wel worden gekoppeld. Daarvoor is geen grootschalige infrastructuur nodig dwars door de Meeuwenlaan. De heer Hieminga merkt op dat dit de energetische verduurzaming van Vogeldorp sterk beperkt. Door de technische, ruimtelijke en financiële beperkingen lijkt Vogeldorp alleen goed te verduurzamen indien zij kan aansluiten op een duurzaam energiesysteem in de directe omgeving. Dat zal voor andere omliggende buurten ook gelden, hoewel die ook meer mogelijkheden bieden om individueel te verduurzamen in vergelijking met Vogeldorp.
- Tanja Vis zegt toe graag in gesprek te blijven met de buurt over het ontwerp en het verdere proces voor de Meeuwenlaan (buiten Hamerkwartier).

4 Kruising Meeuwenlaan/ Johan van Hasseltweg

Na de presentatie komt het volgende ter sprake:

- De heer Hieminga is positief over de tekening met de contourlijnen van de huidige en nieuwe kruising. Slechts aan één zijde (kant Volvo Garage en benzinepomp) vindt significante verbreding plaats. Dit is gelukkig niet de mooiste zijde van het verkeerspunt. Het is juist de angst in de buurt dat de kruising in zijn geheel veel breder zal zijn. Het was handig geweest als dit in een eerder stadium gecommuniceerd was met de buurt. Het behoud en terugkomen van bomen is echter een zorg. De gemeente laat een kaart met te behouden en te verdwijnen bomen zien, de situatie is echter afhankelijk van het uiteindelijke definitieve ontwerp. De heer Hieminga merkt direct na de bijeenkomst per mail op dat bomen ook verplaatst in plaats van gekapt kunnen worden. Ook kunnen er meer bomen teruggeplaatst worden, met biodiversiteit verhogende maatregelen zoals nestkasten. Daar is ruimte voor en zo krijgt de buurt meer groen terug. Verplaatsing heeft het voordeel dat het groen meteen 'substantie' heeft in het straatbeeld, i.t.t. aanplant van jonge bomen. Toevoeging van asfalt kan zo ook ervaren worden als behoud van groen of zelfs ervaring van meer en beter groen.

- De gemeente wil een deel van de rotonde of een deel van de wegen naar het kruispunt als opslag gebruiken. Hierdoor zullen sommige richtingen tijdens de verbouw niet goed bereikbaar zijn. De heer Hieminga maakt zich zorgen over de impact van de werkzaamheden. Hij wil voorkomen dat dit ten koste gaat van de groene entree van het Vogeldorp. Ook sluipverkeer door Vogeldorp dient te worden voorkomen gezien de grote kwetsbaarheid. Het gaat dan vooral om de route Meeuwenlaan, Zamenhofstraat/Vogelkade, Zesde Vogelstraat, Johan van Hasseltweg (en vice versa). Dat mag geen sluiroute worden om de werkzaamheden/kruising te omzeilen. De gemeente snapt de zorg, maar geeft ook aan dat de verbouwing hinder zal opleveren, inzet is deze zo minimaal mogelijk te houden. De gemeente gaat over de wijze van uitvoering graag nader in gesprek met bewoners.
- Mevrouw Alberts wil ook goede oversteek mogelijkheden voor fietsers en voetgangers. Ook benadrukt mevrouw Alberts dat er teveel bomen gekapt worden in Amsterdam Noord.

5 Alternatieven van bewoners

De heer De Boer toont de alternatieven van bewoners, waarna het volgende ter sprake komt:

- Vogelbuurt IJplein is een beschermd stadsgezicht dat bestaat uit bebouwing en groenstructuur. De groenstructuur is voor de buurt belangrijk. De heer de Boer wil uitsluitel krijgen over de groenstructuur en of er bomen blijven.
- Ontwerp schema van rijrichtingen – Volgens de heer De Boer zijn er vier tot vijf verkeersrichtingen met een lage verkeersstroming. De heer De Boer stelt een kleine ingreep voor met 14 rijrichtingen, waarbij elke afslag geen aparte strook krijgt, omdat de verkeersbeweging minimaal is en de groenstructuur dan meer in takt kan blijven. De heer Hieminga vraagt zich af wat het voordeel is van een rotonde met 14 rijrichtingen als na verloop van tijd weer een grote verbouwing noodzakelijk is. Daarnaast vindt de heer Hieminga de uitspraken van het bewonersplatform Vogelbuurt IJplein niet altijd consistent: naar de toekomst toe uiten zij grote zorgen over de toenemende verkeersdruk enerzijds, anderzijds zijn zij tegen de voorkeursvariant die de verkeersbelasting op korte termijn het beste en veiligst lijkt te kunnen accommoderen. Ook vreest de heer Hieminga dat een kruising met 14 rijstroken te krap is, met name vanwege het bouwverkeer naar en van het Hamerkwartier dat de komende jaren moet worden afgewikkeld. De heer Hieminga is voorstander van het behouden van bomen en een zo goed mogelijke doorstroming van het (bouw)verkeer, om te voorkomen dat er over vijf jaar weer een discussie ontstaat over de kruising. Dat is niet kosten efficiënt en leidt wederom tot overlast voor de buurt. Ook het financiële aspect moet meegewogen worden voordat er conclusies getrokken kunnen worden .
- De heer De Boer blijft erbij dat een korte termijnplan zoals het bewonersplatform voorstaat de beste oplossing is. Mevrouw Alberts en de heer De Boer wensen een kleine verruiming van de huidige situatie, dat wil zeggen van acht naar 14 rijrichtingen, die volgens hen voorlopig zal volstaan. Sander Visser geeft in reactie aan dat ook de gemeente de gefaseerde aanpak volgt, echter daarvoor is wel een uitbreiding nodig naar 18 rijstroken, anders ontstaat over een aantal jaren weer knelpunten in de bereikbaarheid. Het projectteam heeft nog een optimalisatie voorgesteld naar 16 rijstroken, maar volgens

- de CVC (verkeerscommissie) en WVA (werkgroep verkeerslichten) gaat dit ten koste van de verkeersveiligheid en wordt er niet positief geadviseerd op minder rijrichtingen dan 18.
- De tekening met bomen hoort bij het concept Definitief Ontwerp, het is afhankelijk van de keuze van het ontwerp. Enkele bomen worden verwijderd om ruimte te maken voor kabels en leidingen. Daarvoor komt de bomenstructuur terug.
 - Bushaltes worden verplaatst na het kruispunt. Sander Visser is met de vervoersregio in gesprek over de bushaltes.
 - De heer De Boer had verwacht dat hij ook zou deelnemen in het overleg met de Verkeerscommissie. Opgemerkt wordt dat dat niet is afgesproken, de CVC is een ambtelijk orgaan en niet bedoeld voor bewoners om voorstellen in te brengen.
 - Een fietspad met twee richtingen bij de pont aan de westzijde van de Johan van Hasseltweg is gevaarlijk en leidt tot een onveilige verkeerssituatie i.v.m. het vele kruisende afslaanverkeer. Dit maakt dat er verkeerstechnisch een voorkeur is voor éénrichtingsfietspaden.
 - Martijn Overmulder stelt voor om in een kleiner comité de conclusies te delen. En daarover terug te koppelen aan de Gemeenteraad.
 - De heer De Boer wenst alsnog de input van de verkeersmodellen die ten grondslag ligt aan het rapport van Goudappel dat hoort bij de Nota van Uitgangspunten en het rapport over de verkenning van de Schellingwouderlaan. Echter kan dit nog niet, omdat de wethouder het rapport over de verkenning van de Schellingwouderlaan nog vrij moet geven.

Martijn Overmulder dankt de aanwezigen en sluit het overleg af.