



## **Nota van Uitgangspunten aanpak rotonde Johan van Hasseltweg/Meeuwenlaan**

**Door:** Sander Visser

**Aan:** Aanwezigen schouw 4 juni 2019

**Datum:** 5 november 2019

Op 4 juni 2019 is er met geïnteresseerden en betrokkenen een schouw gehouden op locatie voor de inventarisatie van de problemen die worden ondervonden met de huidige rotonde op de kruising van de Johan van Hasseltweg en de Meeuwenlaan.

Bij de schouw is ook nagedacht welke aanbevelingen voor het nieuwe ontwerp van het kruispunt volgens de deelnemers van de schouw van toepassing zouden moeten zijn. De gemeente heeft inmiddels de complete Nota van Uitgangspunten opgesteld. De aanbevelingen die bij de schouw zijn besproken zijn daar waar mogelijk en nuttig in de Nota van Uitgangspunten opgenomen. In het onderhavige memo is puntsgewijs aangegeven welke opmerkingen uit de schouw zijn meegenomen en welke opmerkingen niet meegenomen zijn. Daarbij wordt ook aangegeven waarom een aanbeveling eventueel niet is meegenomen in de Nota van Uitgangspunten.

De onderstaande punten komen overeen met het verslag d.d. 5 juni 2019 van de schouw zoals deze op 4 juni 2019 is gehouden.

- 1. Aanbeveling:** Zorg dat er meer tellingen worden gedaan voor het nieuwe ontwerp wordt gemaakt. Laatste tellingen zijn uit 2017 – veel veranderd sindsdien. Meet vooral tijdens spitsuren, piekmomenten door evenementen en vergeet niet ook op de sluiproutes te meten.

**Nota van Uitgangspunten:** Er hebben inderdaad nieuwe verkeerstellingen plaatsgevonden op de maatgevende piekmomenten en ook de evenementen zijn hierin meegenomen. Deze nieuwe tellingen hebben als input gediend voor het verkeersonderzoek naar de huidige én toekomstige situatie. De uitkomsten daarvan zijn verwerkt in de Nota van Uitgangspunten.
- 2. Aanbeveling:** Scheid de verkeersstromen zoveel mogelijk: vrij rechtsaf slaan voor auto's, aparte stromen voor fietsers en voetgangers liefst ondergronds oplossen.

**Nota van Uitgangspunten:** In de Nota van Uitgangspunten wordt kort stilgestaan bij verschillende kruispunt-oplossingen. Het ondergronds oplossen (een tunnel) van separate stromen voor fietsers en voetgangers is geen geschikte oplossing. Tijdens de schouw is besproken om de 'hoofdstromen' van met name fietsers met een tunnel onder het kruispunt te reguleren. Het levert echter geen oplossing op omdat voor de secundaire stromen (de verkeersstromen die kleiner zijn in aantallen fietsers/voetgangers) alsnog op maaiveldniveau voorzieningen moeten worden getroffen, zoals fietspaden en dynamische verkeerslichten. Het levert daarmee geen ruimtewinst op maar ook geen tijdsinstaat voor de gebruikers van het kruispunt.



## Gemeente Amsterdam

Daarnaast is een ondertunneling niet mogelijk vanwege het benodigde ruimtegebruik voor de fietshellingen die van maaiveldniveau naar ondergronds niveau moeten worden gemaakt. Ook de ondergrondse infrastructuur (bijvoorbeeld kabels en leidingen) kan dan niet efficiënt worden aangebracht. Daarnaast spelen bij een tunnel altijd veiligheidsaspecten een grote rol, zowel voor de ondergrondse afwikkeling van het verkeer als de sociale veiligheid. Ook de kosten voor een tunnel maken een dergelijke optie minder interessant.

3. **Aanbeveling:** Versmal de autoweg van de Meeuwenlaan en creëer twee richtingen voor fietsers aan de oostzijde van de Meeuwenlaan.  
**Nota van Uitgangspunten:** In de huidige situatie is de rijweg van de Meeuwenlaan aan de zuidzijde van de rotonde zeer breed, ondanks een eerdere aanpassing van de vroegere kruising in het verleden. In de voorgestelde toekomstige situatie is het benodigde ruimtegebruik groter. Dit om de verkeersafwikkeling zonder knelpunten goed te kunnen faciliteren. Er zijn dan meer opstelvakken benodigd. In de nieuwe situatie wordt de Meeuwenlaan daarmee niet smaller maar wordt het wel anders ingericht, onder andere met een middensteunpunt (eilandje) dat als veilig rustpunt dient ten behoeve van afslaand autoverkeer en overstekend langzaam verkeer.  
De oost-west fietsroute kent ook op de oversteek over de Meeuwenlaan tweerichtingsverkeer, zodat dit logisch aansluit op de fietsroute van/naar station Noorderpark. Men kan dan via het Albatrospad danwel het Meeuwenplein richting het station fietsen. De omgeving kent een fietsstructuur met eenrichtingsfietspaden en de fietspaden rond de voorgestelde kruising sluiten hier bij aan.
4. **Aanbeveling:** Verminder het aantal bushaltes naar twee.  
**Nota van Uitgangspunten:** Het aantal buslijnen voor de ontsluiting van de omliggende wijken alsmede voor de nieuwe inrichting van het Hamerkwartier en de eisen aan de bushaltes (waaronder de halte-afstand / ligging van de haltes t.o.v. elkaar) worden bepaald door de Vervoerregio en de OV-bedrijven. In de Nota van Uitgangspunten is opgenomen dat het aantal bushaltes per richting of per tak van de kruising wordt beperkt en er wordt een voorstel gedaan voor het optimaliseren van de huidige halte-situatie.
5. **Aanbeveling:** Zorg dat bus 34 haar keerlus niet langer op de rotonde heeft.  
**Nota van Uitgangspunten:** In de toekomstige situatie is de doelstelling dat de buslijn(en) niet meer keert/keren op de rotonde maar elders in de wijk zodat de bereikbaarheid van de wijk met het OV ook direct wordt verbeterd.
6. **Aanbeveling:** Zorg dat de fietsers richting moeten aangeven en niet meer tegen het verkeer in kunnen rijden.  
**Nota van Uitgangspunten:** Dit is een lastig punt. Het richting moeten aangeven is wettelijk al geregeld en kan met een technische inrichting niet worden afgedwongen, het betreft menselijk gedrag. Het fysiek onmogelijk maken dat fietsers tegen het verkeer in gaan rijden is vrijwel niet mogelijk. In de NVU is opgenomen dat de fietspaden aansluiten bij de fietsstructuur van de omgeving en het toepassen van tweerichtingsfietspaden wordt zoveel mogelijk beperkt omdat dit diverse nadelen kent (verkeersveiligheid, ruimtegebruik / inpassing en doorstroming),
7. **Aanbeveling:** Voorgestelde oplossing door tafel 1: zorg dat fietsers niet meer naar de zuidzijde van de JvHasseltweg hoeven over te steken om naar metrohalte Noorderpark te gaan. Creëer een fietsroute aan de noordzijde van de weg zodat het kruispunt minder belast



## Gemeente Amsterdam

wordt door fietsers die moeten oversteken. Gebruik bijvoorbeeld het Meeuwenplein hiervoor.

**Nota van Uitgangspunten:** In de uitwerking van de Nota van Uitgangspunten wordt meegenomen dat men via twee routes snel kan doorrijden naar het station Noorderpark. Eén van deze routes is via het Meeuwenplein.

8. **Aanbeveling:** Zorg voor dynamische stoplichten en stel deze af i.c.m. stoplichten van kruispunten in de Omgeving: afslag Noorderpark  
**Nota van Uitgangspunten:** In de Nota wordt een dynamisch gestuurd kruispunt geëist waarbij de instellingen worden afgestemd op het verkeersaanbod vanuit de omgeving en de andere verkeersregelinstanties, dit wordt getoetst in een verkeerslichtenstudie (microsimulatie).
9. **Aanbeveling:** Begrijpelijk dat de wijk autoluw wordt, maar houdt het bereikbaar voor bedrijven. En zorg dat het gebied voor OV veel beter ontsloten is, nu is het nauwelijks bereikbaar.  
**Nota van Uitgangspunten:** De genoemde aanbeveling is niet zozeer van belang voor de nieuwe inrichting van de kruising maar meer voor de bereikbaarheid van het Hamerkwartier voor bedrijven en met het openbaar vervoer in zijn algemeenheid. Voor de Nota van Uitgangspunten is van belang, en daarom ook meegenomen, dat het verkeer naar de bedrijven alsmede de openbaar vervoerslijnen kunnen worden afgewikkeld op de kruising.
10. **Aanbeveling:** Zorg dat de Dirk van den Broek en de Jumbo ook via andere wegen bereikt kunnen worden, zodat niet alle druk op het kruispunt JvHweg/Meeuwenlaan ligt.  
**Nota van Uitgangspunten:** Deze aanbeveling wordt meegenomen bij de toekomstige inrichting van het Hamerkwartier. In de Nota van Uitgangspunten wordt rekening gehouden met de afwikkeling van de verkeersbewegingen naar de grote supermarkten via de nieuwe kruising.
11. **Aanbeveling:** Let op de groenverbindingen vanuit het Vliegenbos en houd rekening met de kwetsbare ecologie van het gebied.  
**Nota van Uitgangspunten:** Deze aanbeveling wordt meegenomen bij de toekomstige inrichting van het Hamerkwartier. In de uitwerking van de Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe inrichting van de kruising wordt rekening gehouden met de aanwezige ecologie en flora en fauna.

### Vervolg en planning

Op basis van de NvU wordt een Voorlopig Ontwerp (VO) opgesteld. De doelstelling is dat in het eerste kwartaal van 2020 het College van B&W de NvU en het VO vrijgeeft voor de formele inspraak. De inspraakperiode waarin een ieder kan reageren is zes weken. Na de inspraakprocedure wordt een Nota van Beantwoording op de reacties opgesteld, worden daar waar nodig de NvU en het VO aangepast en worden, naar verwachting in Q2 2020, de nota van beantwoording, de NvU en het VO bestuurlijk vastgesteld door B&W.